

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



*Celebrazioni caratterizzanti
il bimestre*

*... per un Volo in Pace
verso il 2017*



N. 11-12/2016

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 11-12 Novembre-Dicembre 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

Norberto Vassalli di Dachenhausen

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 novembre 2016

Numero a 56 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.

In questo numero:

Cordoglio per la morte del Presidente Ciampi p. 2

**Incontro Capo SMA
con Dirigenza AM ed Ex Capi SMA p. 3**

Avvicendamento nei Comandi p. 4

Al Comando di Kalamata (Grecia) p. 4

Al vertice del 6° Reparto SMA p. 4

Al 15° Stormo p. 5

Al 5° Gruppo Manutenzione Velivoli di Capodichino p. 5

Al 4° Stormo "Amedeo d'Aosta" di Grosseto p. 6

Al 36° stormo di Gioia del Colle p. 7

Al 9° Stormo di Grazzanise p. 8

Al Distaccamento Aeroportuale di Brindisi p. 9

Al Centro Sportivo A.M. di Vigna di Valle p. 10

Al Vertice del 3° Reparto SMA p. 10

Al R.S.S.T.A. Decimomannu p. 11

Base Militare Italiana di Supporto in Gibuti p. 12

Al 3° Stormo p. 13

Al Comando Forze da Combattimento p. 14

Al Comando Operazioni Aeree di Poggio Renatico p. 15

Notizie al Volo ...nel tempo recente p. 16

Il nuovo volto del 51° Stormo p. 16

Generale Gabellini assume un importante incarico NATO p. 18

F-35: quarto velivolo trasferito con successo agli Stati Uniti p. 19

Il 6° stormo oggi p. 20

Il 50° Stormo termina la propria attività p. 21

Concluso il tirocinio del corso Urano V p. 23

Incontro Capo SMA e Capo Hellenic Air Force p. 23

Centro Studi p. 24

La ricerca di onde gravitazionali (Alberto Zei) p. 24

Come è fatto un atomo (Angelo Pagliuca) p. 28

La Campagna d'Italia dal luglio '43 al giugno '44 (Antonio Muccitelli) p. 30

Manuale del Piccolo Aviatore - Recensione (Giuseppe Lenzi) p. 35

Illustri personaggi dell'Aviazione - Celestino Rosatelli p. 36

Aerei importanti ma poco conosciuti (Bergomi) p. 38

Air Express Lockheed

Curriculum Vitae Segretario Generale ANUA p. 39

Volare al di là delle apparenze (M. Schiavi Medas) p. 40

Riflessioni... Ricordi... Sentimenti p. 44

102 anni di Oronzo Colucci con gioia di vivere (Dalila Bellacicco) p. 44

Per mio padre Generale Antonio ERICO (Mara Errico) p. 45

Messaggio augurale alle Dame d'Onore dell'ANUA (AnnaMaria Poerio) p. 50

Un volo Tranquillo (Guglielmo P. Canham) p. 51

Primo Meeting Antisom 2016 p. 53

Convenzione ANUA Savoia Hotel Chianciano p. 54

Pensioni di reversibilità - no limitazioni p. 54

Vita di Sezione p. 55

Gita ANUA ROMA a Isola del Liri e Certosa di Trisulti

Iniziativa ANUA CATANIA

Tra i volati più in Alto: D.O. Maria Albini Daddario



Fronte del calendario
AM 2017



L'estate sta finendo
e un anno se ne va.
Sto diventando
grande
lo sai che non mi va.

.....
Una fotografia
è tutto quel che ho.
Ma stanne pur
sicura
Io non ti scorderò.

breve tempo trascorso e con dubbi sull'immediato futuro, programmi d'interesse generale.

Tuttavia, rimirando le immagini ed i riporti di vita aeronautica impressi nei 63 anni di questo "Corriere dell'Aviatore", condivideremmo l'auspicio che l'ANUA non può essere dimenticata perché i contributi di solidarietà, gli apporti culturali, gli stimoli propositivi verso la Forza Armata e le Istituzioni civili hanno sempre caratterizzato con sicuro merito il procedere dell'Associazione.

Ma se la risorsa umana dell'ANUA "**sta diventando grande**", nel senso suggerito dalla canzone, non può essere sufficiente il ricordo del passato per mantenere vivo il procedere fruttuoso del Sodalizio.

Se la componente che **categorizza** la nostra Associazione è fatta di Ufficiali, in servizio ed in congedo, va da sé che dal **servizio attivo** ci si attende una costante evidenza del valore sociale attribuito alla continuità di presenza in ambito associativo, continuità ancora più efficace quando sostenuta in regime di volontariato per il bene della Comunità.

E ciò appare pienamente compatibile con le auspiccate capacità d'impegno professionale ed economico degli Ufficiali in carriera.

Gli Ufficiali che in uniforme azzurra dedicano decenni della propria esistenza al servizio della Patria sono titolari di un patrimonio professionale che può essere offerto alla Comunità Nazionale e possono trovare nella sinergia del Sodalizio la continuità delle soddisfazioni morali che il loro agire farebbe certamente meritare.

Pur nella consapevolezza che all'interno dell'Associazione non v'è gerarchia ed i soci sono relazionati semplicemente con l'incarico loro affidato, si auspica un incremento di adesioni all'ANUA da parte di Ufficiali di ogni grado provenienti da tutti i Ruoli dell'A.M.; ciò per facilitare lo sviluppo di attività di ricerca dedicate ai settori aeronautici ed a tutto ciò che dal mondo aeronautico può essere derivato per utilità generale.

Alcuni versi, qui ripresi dalla canzone dei *Righeira*, richiamano l'atmosfera rilevata nei rapporti statutari periodici tra Soci del nostro Sodalizio durante lo svolgimento delle attività programmate. La vita sociale fatta d'incontri e confronti fra idee ed iniziative degli associati, a volte, stimola rimpianti per non essere riusciti a realizzare, nel

Un particolare impegno posto in agenda verrà dedicato anche all'orientamento dei giovani frequentatori degli Istituti Tecnici Aeronautici, sia Statali che Privati.

Non disgiunto dai temi d'attualità è l'impegno ad onorare il ricordo del Passato attraverso le **Dame d'onore** che tanto sostegno partecipativo ed economico hanno sempre offerto ed offrono in memoria dei congiunti *Volati più in Alto*.

A questo punto va evidenziato che la Comunità dell'ANUA, alla quale giunge questo "Corriere", è composta da circa 1800 persone così ripartite: 430 Generali, 300 Colonnelli, 500 Dame d'Onore, 570 Altri Associati. Il periodico è inoltre divulgato gratuitamente presso Istituzioni e Circoli dell'Aeronautica.

Fra gli auspici della dirigenza ANUA v'è che le esperienze ed i contributi partecipativi dei Colonnelli vengano incrementati perché faciliterebbero l'assolvimento di iniziative che meglio legano il presente al futuro della Comunità Aeronautica.

Per concludere, approssimandosi la fine del 2016, questo ultimo "editoriale" dell'anno riporta gli Auguri che il Sodalizio formula a se stesso ed a tutti i suoi membri e sostenitori affinché pace e progresso onorino l'Italia.



Gereghegez



Un Italiano nello Spazio nel 2017: Paolo Nespoli

Cordoglio per la morte del Presidente Ciampi

16 Settembre 2016

Il Presidente Emerito Carlo Azeglio Ciampi, (Livorno, 9 dicembre 1920 – Roma, 16 settembre 2016) è stato il decimo presidente della Repubblica italiana, dal 1999 al 2006. Governatore della Banca d'Italia dal 1979, nel 1993 è stato presidente del Consiglio di un governo di transizione, il primo della storia della Repubblica. In seguito ha ricoperto la carica di ministro del Tesoro, dall'aprile 1996 al maggio 1999, durante le legislature di Prodi e D'Alema. Il 18 maggio 1999 è stato eletto Presidente della Repubblica, carica che ha mantenuto fino al 15 maggio 2006.



Dichiarazione del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella

La morte di Carlo Azeglio Ciampi mi addolora profondamente. Con grande intensità esprimo i sentimenti di vicinanza, di solidarietà e di gratitudine ai suoi familiari, sapendo di interpretare così l'animo degli italiani, che hanno apprezzato e amato il loro Presidente della Repubblica, con il suo stile istituzionale, con la sua fedeltà alla democrazia e alla Costituzione, sempre attento alle parti più svantaggiate della società, sempre appassionato in quel lavoro di rafforzamento dei fili che legano il nostro popolo.

Ciampi è stato un grande italiano e un grande europeo. La stima e la considerazione di cui la sua figura ha goduto e gode in tutto il Continente e nel mondo è il giusto tributo a una vita spesa per il bene comune, e costituisce un grande privilegio per l'intero Paese. Anche grazie a uomini come Ciampi, l'Italia ha ottenuto e meritato un prestigio sul piano internazionale che oggi va a beneficio dell'intera nostra comunità.

Le grandi capacità di Ciampi e il suo forte senso delle istituzioni lo hanno portato a svolgere con maestria le funzioni di Governatore della Banca d'Italia e, anche in momenti difficili, è riuscito a conseguire risultati preziosi. Quando è stato chiamato, in uno dei passaggi più

drammatici della vicenda repubblicana, ad assumere la guida del governo nazionale, ha adempiuto al proprio dovere mostrando altissime qualità, unite a un profondo rispetto per il Parlamento. È stato un vero uomo di Stato, che ha prestato con visioni lungimiranti il suo servizio in ruoli di grande rilevanza politica – Presidente del Consiglio e Ministro del Tesoro – avendo nella mente e nel cuore una incrollabile fede democratica e la profonda convinzione che l'Italia ha nella sua gente e nella sua società le risorse per generare un nuovo sviluppo e per contribuire, in modo decisivo, al rilancio del progetto europeo.

Ciampi ha legato il suo nome alla nascita dell'euro, e alla non scontata partecipazione dell'Italia al gruppo di testa. La determinazione di Ciampi è diventata un motore trainante per l'intero Paese. Ha poi sofferto per le incertezze e le contraddizioni dell'Unione europea, fino alle più recenti difficoltà. Se l'Italia tuttavia ha ancora un ruolo importante da giocare nel Continente, e se può, a testa alta, collaborare per costruire il futuro comune, lo deve in buona misura alla passione e alla fede europeistica di uomini come Carlo Azeglio Ciampi.

Quando fu eletto Presidente della Repubblica, decise con grande energia di spendere il suo enorme capitale di credibilità per unire il Paese. E il suo magistero di unità ha incontrato l'ammirazione e il consenso degli italiani. Rinsaldare le radici storiche, ridare significato e valore ai simboli nazionali era per lui tutt'uno con la costruzione di un futuro migliore, di un'Italia aperta al mondo perché protagonista in Europa. Gli italiani non dimenticheranno il Presidente Ciampi. Continueranno ad apprezzarlo, e a considerarlo un esempio di competenza, di dedizione, di generosità, di passione. Ai suoi familiari e ai suoi amici, accanto al ricordo incancellabile dei momenti più intimi, il privilegio e la responsabilità di tenere viva la memoria pubblica di Carlo Azeglio Ciampi. Sono certo che tutte le istituzioni saranno al loro fianco e daranno loro il massimo sostegno.

Il Ministro della Difesa, Sen. Roberta Pinotti, appresa la notizia della morte, ha inviato alla famiglia il seguente telegramma:

“La scomparsa del Sen. Carlo Azeglio Ciampi, Presidente Emerito della Repubblica Italiana, rappresenta una perdita gravissima per l'Italia. La sua figura lascia un segno profondo ed un ricordo indelebile nella storia del nostro Paese e dell'Europa tutta. Quale Ministro della Difesa, a nome delle Forze Armate, desidero esprimere in questa tristissima circostanza, il mio profondo cordoglio e affettuosa vicinanza.”

Il Capo di SMA incontra i dirigenti A.M. "area romana" e presiede il "Comitato di Alta Consulenza"

Martedì 4 ottobre 2016, a Palazzo Aeronautica, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea **Enzo Vecciarelli** ha illustrato la visione e gli obiettivi strategici di FA: **2016 ED OLTRE**.

L'Aeronautica Militare entra in UNA NUOVA ERA

Nel corso dell'evento il Capo di SMA, con stile diretto e coinvolgente, ha sottolineato come l'occasione fosse importante *"per mettere a sistema l'energia intellettuale di tutti, fare massa critica al fine di creare un impulso energetico all'inizio di un cammino innovativo"*. Ripercorrendo alcune tappe storiche importanti e determinanti per la F.A., vissute in prima persona durante la sua quarantennale esperienza al servizio dell'Arma Azzurra, egli ha sottolineato come sia fondamentale imparare dagli errori del passato *"per compiere un importante salto in avanti e creare una Forza Armata coesa sempre più utile al Paese"*. Inoltre ha voluto evidenziare che oggi, a fronte del nuovo quadro geo-politico e le minacce a questo associate, il margine tra "difesa" e "sicurezza" si è ridotto notevolmente; il confine che un tempo delineava in maniera netta ed inequivocabile le correlate attività operative è ormai pressoché inesistente e le più ampie capacità sviluppate in ambito difesa possono contribuire significativamente a contrastare le minacce alla sicurezza nazionale.

Il Generale Vecciarelli ha poi illustrato la strada che intende seguire per concretizzare la **vision**, che passa attraverso l'evoluzione delle caratteristiche dello strumento aerospaziale che ha aperto le porte ad una nuova era aeronautica in cui la **"superiorità aerea" in senso stretto evolve includendo, nella gamma di capacità, la "superiorità informativa" e l'ampliamento dei campi d'azione delle singole specialità alle componenti attigue in una sinergica integrazione interforze ed interagenzia**. Particolare enfasi è stata dedicata all'importanza della risorsa umana e all'esigenza di creare, attraverso un leadership partecipativa ed inclusiva, un ambiente dove il personale possa realizzare se stesso, grazie ad un processo comunicativo inferenziale che, pur mantenendo la responsabilità e l'autorità della struttura gerarchica, lasci spazio alle idee che provengono da tutti i livelli dell'organizzazione e dove la soddisfazione nel lavoro ed il benessere fisico e mentale siano motori per favorire l'ispirazione, la creatività ed il cambiamento condiviso.

Il Capo di Stato Maggiore ha concluso il suo intervento chiedendo espressamente a tutto il personale di Forza Armata di essere aiutato nel raggiungimento degli obiettivi attraverso idee innovative e sostenibili, in una sorta di **"palestra del pensiero"**, affinché con lo Stato Maggiore, espressione del pensiero strategico, possa guidare la trasformazione verso "l'Aeronautica di domani", ovvero verso una **Forza Armata al passo con un'industria più tecnologica e competitiva, che sia capace di comunicare agli italiani il senso di utilità che riveste per il Paese: l'Aeronautica 4.0**.



Martedì 18 Ottobre 2016 il Capo di SMA ha presieduto, sempre a Palazzo Aeronautica il **"Comitato di Alta Consulenza"** composto dagli ex Capi di SMA: **"Riferimento nel passato, Identità nel presente ed Ottimismo per il futuro"**. Questi i pilastri dell'intervento del Generale Vecciarelli che ha voluto questo incontro proprio per condividere la *"Vision"* e la *"Mission"* della Forza Armata con chi rappresenta ancora oggi un *"riferimento importante dell'Aeronautica Militare per tutto ciò che avete realizzato nel corso del Vostro periodo di servizio e per quanto ancora potete fare per autorevolezza ed esperienza"*. Il Generale Vecciarelli ha evidenziato come *"Voi siete i nostri primi ambasciatori verso il mondo esterno e rappresentate il fondamentale e sinergico raccor-*

do tra passato, presente e futuro. Anche con il vostro continuo supporto renderemo la nostra amata Aeronautica sempre più coesa e sempre più utile al Paese"; ed ha ribadito la necessità di *"ridisegnare l'intera pianta organica dell'Aeronautica ponendo al centro dell'organizzazione l'unità operativa fondamentale, lo Stormo, conferendogli priorità organica"*.



Avvicendamento nei Comandi



Al Comando di Kalamata (GRECIA)

Martedì 30 Agosto, presso la Rappresentanza dell'Aeronautica Militare Italiana (R.A.M.I.) di Kalamata (Grecia), ha avuto luogo la cerimonia di avvicendamento nell'incarico di Capo R.A.M.I. tra il Maggiore Antonio R., uscente, ed il Maggiore Antonio F., subentrante. Alla cerimonia hanno partecipato il Col. Roberto Danieli, in rappresentanza del Generale Comandante del Comando delle Scuole A.M./ 3ª Regione Aerea, Generale di Squadra Aerea Fernando Giancotti, il personale del 364° FTS (Flying Training Squadron) e tutto il personale della R.A.M.I. Kalamata. Il Magg. Antonio R. nel saluto di commiato ha rimarcato la positività dell'esperienza vissuta in Grecia e l'importanza della

cooperazione e condivisione dell'addestramento tra i due paesi, che si è esplicitata in un ambiente internazionale, che ha garantito l'addestramento al volo di seconda fase su velivolo T6 "TEXAN II", dei frequentatori dell'Aeronautica Militare Italiana e dell'Hellenic Air Force. Il Magg. Antonio F. ha ringraziato per la fiducia concessagli dal Comando delle Scuole A.M. e garantito massimo impegno nell'assolvimento dei propri incarichi.

Il corso d'addestramento al volo, tenuto sia da piloti istruttori greci che italiani, nelle forme di volo a vista, strumentale, formazione e navigazione VFR, coincide con il percorso di differenziazione degli iter addestrativi "TRACK SELECTION", che la nostra Forza Armata ha implementato con lo scopo di ottimizzare il percorso formativo in funzione delle diverse linee d'impiego, nonché quello di armonizzare, secondo criteri di costo-efficacia, l'addestramento per il conseguimento del Brevetto di Pilota Militare.

La R.A.M.I. di Kalamata (GR), costituita nel 2009, ha al suo attivo circa 6000 ore di volo ed ha addestrato 47 Ufficiali.

RAMI – T. Col. Roberto Miccio

Al Vertice del 6° Reparto SMA



Mercoledì 31 Agosto si è svolta, presso la Sala degli Eroi di Palazzo Aeronautica di Roma, alla presenza del Generale di Squadra Aerea Settimo Caputo, Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, la cerimonia del passaggio di consegne del 6° Reparto "Affari Economici e Finanziari" dello Stato Maggiore Aeronautica, tra il **Colonnello Luca Spuntoni, Capo Reparto uscente**, e il **Generale di Brigata Aerea Mauro Lunardi, Capo Reparto subentrante**.

Nel rituale saluto di commiato, il Col. Spuntoni, che permane allo Stato Maggiore Aeronautica in qualità di Vice Capo del 6° Reparto ha rivolto un caloroso ringraziamento a tutti coloro con cui ha cooperato, Autorità e colleghi militari e civili in ambito Forza Armata, Interforze e presso organismi internazionali, per il costante sostegno ricevuto evidenziando il clima di reciproco rispetto e produttiva collaborazione al servizio della Difesa e dello

Stato. Il Capo Reparto uscente in seguito ha sottolineato con sincere parole di riconoscenza, profonda ammirazione e stima la capace opera professionale, la disponibilità, il lavoro quotidiano silenzioso e concreto delle donne e degli uomini del 6° Reparto. Infine ha augurato al successore un futuro ricco di ogni fortuna personale e professionale nel prestigioso incarico. Il Generale Lunardi, nell'esprimere alle Superiori Autorità i sentimenti di sincera riconoscenza e gratitudine per la fiducia accordatagli per il prestigioso incarico di Capo del 6° Reparto dello Stato Maggiore, ha rivolto un pensiero di particolare riconoscenza e apprezzamento al Col. Spuntoni per aver mantenuto in ottima salute il Reparto. Successivamente si è rivolto alle donne e agli uomini del 6° Reparto per i migliori auspici di buon lavoro e ha chiesto loro di continuare a fare squadra e di operare con la stessa passione e dedizione fino ad oggi dimostrata, al fine di svolgere la missione con serenità e chiarezza d'intenti.

Stato Maggiore Aeronautica – 6° Reparto – Roma – 1° M.llo Francesco Dinitto

Al 15° Stormo

Mercoledì 31 agosto, sull'Aeroporto Militare di Cervia, ha avuto luogo l'avvicendamento al Comando del 15° Stormo tra il Colonnello Giuseppe Massimetti, Comandante uscente, ed il Colonnello Tomaso Invrea, Comandante subentrante.



L'evento, presieduto dal Generale Squadra Aerea Franco Girardi, Comandante della Squadra Aerea, ha visto la partecipazione delle più alte Autorità militari, civili e religiose cittadine.

Il 15° Stormo dell'Aeronautica Militare, sulla base di Cervia dal 2010 garantisce, anche attraverso i 4 Centri SAR dipendenti dislocati in altre aree italiane, la ricerca ed il soccorso degli equipaggi di volo in difficoltà. Questa attività svolta 24 ore su 24, tutti i giorni dell'anno senza soluzione di continuità, si unisce ad attività di pubblica utilità quali la ricerca di dispersi in mare o in montagna, il trasporto sanitario d'urgenza di ammalati in pericolo di vita ed il soccorso di traumatizzati

gravi, operando in qualsiasi condizione meteorologica. In questi giorni un elicottero dello Stormo è dislocato ad Amatrice per dare un sostegno nei soccorsi in questo tragico terremoto. Dalla sua costituzione ad oggi, gli equipaggi del 15° Stormo hanno salvato la vita a più di 7.200 persone.

Nel discorso di commiato il Colonnello Massimetti, riferendosi al proprio periodo di comando, ha detto che "il 15° Stormo, grazie allo spirito di sacrificio ed alla professionalità del Personale che lo compone, è stato in grado di sostenere contemporaneamente un complesso processo di ristrutturazione organica e l'ingresso in servizio di due macchine tecnologicamente avanzate come l'HH-139 e l'HH-101, con l'uscita dalla linea del mitico HH3F. Tutto ciò garantendo la continuità del Servizio di Allarme Search and Rescue (SAR) Nazionale e di tutti gli impegni istituzionali ed ottenendo prestigiosi riconoscimenti, sia a livello nazionale che internazionale".

Il Colonnello Invrea, a sua volta, ha sottolineato "La gloriosa storia ed attualità operativa del 15° Stormo, densa di quei valori legati alla

salvaguardia della vita umana." Aggiungendo poi come "oggi sia richiesto, e reso possibile dall'ingresso in linea dell'HH-101, un ulteriore ampliamento del ventaglio delle capacità operative".

Il Generale Girardi, infine, dopo un momento di silenzio per i caduti a seguito del sisma che ha colpito il centro Italia, ha ribadito che l'Aeronautica Militare e quindi il 15° Stormo, continuerà ad essere presente, con gli assetti e la professionalità del proprio personale, in questi eventi che colpiscono duramente il nostro paese. Il Generale, ha quindi voluto esprimere i propri complimenti al Colonnello Massimetti e a tutto il personale del 15° Stormo per l'ottimo lavoro svolto e gli eccellenti risultati raggiunti. Contestualmente, ha voluto esprimere al Comandante subentrante, i migliori auguri per ottemperare ad un così delicato incarico quale quello di Comandante di Stormo.

15° Stormo – Cervia (RA) – Cap. Simone Agostinelli



Al 5° Gruppo Manutenzione Velivoli di Capodichino

Mercoledì 31 agosto, alla presenza del Generale Ispettore Pierluigi Ciardelli, Comandante la 2^a Divisione del Comando Logistico, ha avuto luogo il passaggio di consegne tra il Tenente Colonnello Patrizio Stornaiuolo, Direttore uscente, e il Tenente Colonnello Camillo Castaldi, Direttore subentrante.



Avvicendamento nei Comandi



Il Tenente Colonnello Stornaiuolo nel messaggio di commiato ha voluto sottolineare come il periodo di Comando, che rappresenta senz'altro il momento più alto della carriera di un militare, sia stato motivo di orgoglio e di grande impegno che ha portato al raggiungimento di importanti traguardi per gli aspetti gestionali, tecnico-manutentivi e di qualità. Ha voluto quindi ringraziare tutti coloro che sono stati parte della sua squadra.

Il Tenente Colonnello Camillo Castaldi, proveniente dal Comando Logistico 2^a Divisione, nel ringraziare le Superiori Autorità per la fiducia accordatagli, ha sottolineato che si adopererà per espletare al meglio i propri compiti procedendo, fin da subito, sul percorso di crescita già avviato e già tracciato, in modo esemplare, dai suoi predecessori.

A conclusione della cerimonia il Generale Ispettore Pierluigi Ciardelli, dopo aver ringraziato il Tenente Colonnello Patrizio Stornaiuolo per l'attività svolta, ha sottolineato come il 5° Gruppo Manutenzione Velivoli oggi sia una realtà importante nel contesto degli Enti logistico-manutentivi della Forza Armata, capace, reattiva e produttiva. Si è congratulato con il Tenente Colonnello Castaldi che, con il nuovo incarico, riceve un Reparto in salute, con personale consapevole del ruolo che è chiamato a svolgere, desideroso di dimostrare che, nei prossimi anni, sarà sempre più in grado di affrontare nuove sfide. Ha infine rivolto un ultimo pensiero ai nostri connazionali colpiti dal terremoto, un sentimento di forte vicinanza condiviso da tutti i partecipanti alla cerimonia.

Il 5° Gruppo Manutenzione Velivoli, dipendente dalla 2^a Divisione del Comando Logistico A.M., assicura la gestione tecnico-logistica, la manutenzione e l'addestramento per l'A.G.E. operativo plurilinea della F.A..

Com.Log.A.M. 2^a Div. – Roma – Lt. Marco Andreozzi

AL 4° STORMO “Amedeo d’Aosta” di Grosseto



Lunedì 5 Settembre, presso l'aeroporto “A. Baccarini” sede del 4° Stormo “Amedeo d’Aosta”, si è svolta la cerimonia per l'avvicendamento al vertice dello Stormo che ha visto il **Colonnello Enrico Pederzoli** cedere il comando al **Colonnello Marco Lant**. L'evento è stato presieduto dal Comandante della Squadra Aerea, Generale di Squadra Aerea Franco **Girardi** ed ha visto la partecipazione del Comandante delle Forze da Combattimento, Generale di Divisione Aerea Claudio **Gabellini**, nonché di tutte le maggiori autorità civili, religiose e militari della città di Grosseto.

Nel corso del proprio intervento il Colonnello Pederzoli, salutando il personale del 4° Stormo, ha espresso un sentito ringraziamento per il sostegno e il consenso ricevuto durante gli anni trascorsi presso lo Stormo toscano, grazie al quale sono stati raggiunti importanti risultati.

“Questi due anni sono stati caratterizzati da un contesto nazionale ed internazionale critico per la presenza di minacce alla sicurezza interna e per la presenza di conflitti armati in Stati molto vicini all’Italia. Ciò ha comportato che ci fosse richiesto di garantire una maggiore prontezza; ci ha richiesto un aumento del volume di attività per essere capaci contemporaneamente sia di proiettare una credibile capacità di difesa aerea all’estero nell’ambito degli impegni derivanti dalle alleanze, sia di garantire il nostro compito primario ed imprescindibile di difesa dello spazio aereo italiano h24, 365 giorni all’anno. Servizio di allarme che, mai come in questo periodo, ha richiesto numerosi interventi reali che ci hanno visti impegnati con richieste che andavano dalla assistenza a velivoli di linea in difficoltà fino ad interventi più complessi e delicati di controllo su velivoli stranieri.” Il Colonnello Lant, successivamente, ha preso la parola evidenziando l’orgoglio di aver ricevuto un così prestigioso incarico; durante il proprio intervento, ha inoltre chiesto al personale lo stesso supporto, volontà e dedizione dimostrati negli anni, allo scopo di raggiungere sempre nuovi e più prestigiosi traguardi che interesseranno lo Stormo, evidenziando come “lo spirito che anima e animerà le azioni di ciascuna donna e uomo del 4° Stormo sarà quello di espletare la propria missione con eccellenza, consci del fatto che solo lavorando insieme verso un obiettivo comune potremo essere all’altezza delle sfide che il futuro ci riserva.”

Al termine degli interventi, ha preso la parola il Generale di Squadra Aerea Franco Girardi, che ha ringraziato il Colonnello Pederzoli per l’ottimo lavoro svolto e ha confermato la fiducia del vertice della Forza Armata al Colonnello Lant, ricordando in fine le nuove sfide che attendono lo Stormo ed il suo personale tutto.

“Il Colonnello Pederzoli ha saputo operare con entusiasmo, coerenza ed encomiabile impegno in un periodo di grande trasformazione e di forte crescita per il Reparto. Sono stati ottenuti risultati di assoluta eccellenza che premiano il lavoro e la dedizione con i quali tutto il personale del 4° Stormo si è prodigato, conseguendo ogni obiettivo assegnato. Sotto la sua guida autorevole, lo Stormo ha confermato di meritare a pieno titolo una posizione d’élite nei reparti operativi dell’Aeronautica Militare: a lui e a tutti voi, quindi, rivolgo il plauso della Forza Armata e mio personale. Al Colonnello Lant desidero confermare la mia piena fiducia, consapevole che saprà assolvere il delicato incarico con massimo impegno e lungimiranza; sono inoltre certo che potrà fare affidamento sulla partecipazione generosa e capace di tutto il personale del 4° Stormo”.

Il Generale Girardi ha quindi concluso il proprio intervento ringraziando le famiglie del personale militare che, con il proprio sostegno morale, sono vicine nell’impegno quotidiano e condividono sacrifici e soddisfazioni dei loro cari.

Il compito principale del 4° Stormo è di concorrere al dispositivo integrato, nazionale e NATO, che garantisce la difesa aerea dei cieli nazionali 24 ore su 24, 365 giorni l’anno. Inoltre, lo Stormo si occupa anche di formare i piloti che saranno successivamente assegnati alle basi Eurofighter dell’Aeronautica Militare.



4° Stormo – Cap. Gaia Mauloni
(In foto Col. Pederzoli, Gen.S.A. Girardi, Col. Lant, Gen.D.A. Gabellini)

AL 36° STORMO di Gioia del Colle

Mercoledì 7 Settembre, presso l’Aeroporto Ramirez di Gioia del Colle (BA), si è svolta la cerimonia di cambio comando del 36° Stormo Caccia tra il comandante uscente, **Colonnello pilota Andrea Fazi** e il **Colonnello pilota Bruno Levati** subentrante.



L’evento è stato presieduto dal Comandante la Squadra Aerea, Generale di Squadra Aerea Franco Girardi e ha visto la partecipazione del Comandante delle Scuole A.M./3ª Regione Aerea, Generale di Squadra Aerea Fernando Giancotti e del Comandante delle Forze da Combattimento, Generale di Divisione Aerea Claudio Gabellini, da cui dipende direttamente lo stormo, nonché delle massime autorità militari, civili e religiose del territorio.

Nel discorso di commiato, il Colonnello Fazi ha inteso rivolgere il personale plauso alle donne e



Avvicendamento nei Comandi

agli uomini dello Stormo che, durante il proprio periodo di comando, hanno operato al meglio per rispondere alle esigenze dell'Aeronautica Militare ed assicurare il proprio contributo al servizio del Paese, piccolo tassello senza il quale il mosaico non si compone.

Il Colonnello Levati, che ritorna al 36° Stormo dove ha prestato servizio per tredici anni, dal 1996 al 2008, ha esaltato nel corso del proprio intervento lo spirito di corpo ed il senso di appartenenza ad una famiglia – quella del 36° Stormo – per cui operare con il massimo della dedizione ed orgoglio, ringraziando il vertice militare per la fiducia accordata nell'assegnazione del comando.

La cerimonia si è conclusa con l'intervento del Generale di S.A. Girardi che – dopo aver espresso un sentito ringraziamento alla terra di Puglia che accoglie il 36° Stormo ed il Comando delle Scuole A.M. di Bari, dove ha trascorso tre anni in comando – ha rammentato come il passaggio di consegne costituisce un momento formale, ma altrettanto sostanziale,

della vita operativa di un'organizzazione militare: **“assicurare continuità nel cambiamento”** prevede un costante ricambio di energie fisiche ed intellettuali. Ha successivamente sottolineato la meritoria ed autorevole azione di comando che il Colonnello Fazi ha saputo garantire, riconoscendogli la complessità e la qualità del lavoro svolto in un periodo di trasformazione e crescita operativa dello Stormo, grazie anche al quotidiano impegno di tutto il personale. Al Colonnello Levati ha infine confermato la piena fiducia, consapevole che potrà fare affidamento sulla partecipazione generosa e capace di tutto il 36° Stormo. Ha quindi concluso il proprio intervento ringraziando le famiglie del personale militare che, con il proprio sostegno morale, sono vicine nell'impegno quotidiano e condividono sacrifici e soddisfazioni dei loro cari.

Il compito principale del 36° Stormo Caccia è di concorrere al dispositivo integrato, nazionale e NATO, che garantisce la difesa aerea dei cieli nazionali 24 ore su 24, 365 giorni l'anno concorrendo con la Grecia, dal 1 luglio 2009, all'attività di “Air Policing” a favore dell'Albania, a seguito dell'ingresso della stessa nell'Alleanza Atlantica.

36° Stormo -Bari – Cap. Corona Cosimo



Al 9° STORMO di Grazzanise

L'8 settembre 2016, presso il 9° Stormo “Francesco Baracca” di Grazzanise si è svolta la cerimonia di cambio Comando tra Colonnello Ivan Mignogna, che lascia la base dopo due anni, e Colonnello Pasquale Di Palma, Comandante subent-rante, proveniente dall'**Allied Joint Force Command di Brunssum** (Netherlands).

La cerimonia del passaggio di consegne, alla quale sono state invitate le più alte autorità civili e religiose cittadine, è stata presieduta, dal Generale di Squadra Aerea Franco Girardi, **Comandante della Squadra Aerea**, accompagnato dal Generale di Brigata Aerea Francesco Saverio Agresti, Comandante della **1ª Brigata Aerea Operazioni Speciali**.

Il Colonnello Mignogna nel suo intervento, ha espresso la sua personale soddisfazione ed il suo più sincero ringraziamento a tutto il personale del 9° Stormo: *“Durante questo indimenticabile periodo di Comando ho avuto modo di apprezzare le vostre qualità umane e professionali che hanno permesso allo Stormo di raggiungere in questi due anni i tanti obiettivi prefissati.. A voi tutti va il mio più sincero ed affettuoso ringraziamento sicuro che, forti del vostro addestramento, della vostra esperienza e soprattutto delle vostre qualità morali saprete affrontare le sfide future con la determinazione di sempre, ottenendo ancora una volta i massimi risultati”*.



Il Colonnello Di Palma, a sua volta, ha ringraziato i vertici della Forza Armata per la fiducia a lui concessa nello affidargli l'incarico di Comandante di un Reparto prestigioso quale il 9° Stormo. Rivolgendosi al personale ha sottolineato che a loro dedicherà massima attenzione: *"Solo con la vostra motivazione e con la vostra determinazione il 9° Stormo potrà continuare a migliorare, progredire e arricchire la sua gloriosa storia"*.

Il Generale Girardi, nel ringraziare il Colonnello Mignogna per i risultati conseguiti ha sottolineato l'importanza per la Forza Armata del 9° Stormo che, quale Reparto di Supporto alle Forze Speciali e non ultimo con la funzione di Host Nation Support della NATO, oggi ancor più di ieri, assume un ruolo di fondamentale importanza nell'ambito dei Reparti della Difesa: *"Sono qui per esprimervi il mio più vivo apprezzamento per il lavoro svolto. Negli ultimi anni siete stati capaci di trasformare la realtà del vostro reparto evolvendo e raggiungendo prestigiosi risultati operativi in ambito nazionale e internazionale: questo vi fa onore"*.

Il Comandante della Squadra Aerea ha infine rivolto un sentito in bocca al lupo al Colonnello Di Palma: *"Sono sicuro che quale nuovo Comandante del 9° Stormo opererai nell'ottica del miglioramento continuo, promuovendo il lavoro di squadra e valorizzando al massimo il personale di questo prestigioso Reparto per raggiungere tutti gli obiettivi che la Forza Armata assegnerà al Reparto"*.

9° Stormo – Grazzanise (CE) – Cap. Antonio Auletta



Al Distaccamento Aeroportuale di Brindisi



Passaggio di consegne tra il Colonnello Luca Bianciardi e il Colonnello Gioacchino Cassarà

Giovedì 8 settembre, presso il Distaccamento Aeroportuale di Brindisi, si è svolta la cerimonia che è stata presieduta dal Capo del Servizio dei Supporti del Comando Logistico dell'Aeronautica Militare, Generale di Divisione, Achille Fornari, e si è svolta alla presenza delle più importanti autorità civili e militari della città capoluogo, e ha visto inoltre la partecipazione del Gonfalone della città di Brindisi, e i Labari delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma della provincia.

Ai ringraziamenti del Colonnello Bianciardi rivolti alle diverse autorità militari e civili locali e al personale del Distaccamento Aeroportuale per l'impegno dimostrato giornalmente in questi due anni di comando è seguito il discorso del Colonnello Cassarà che si è detto onorato ed entusiasta per il prestigioso incarico affidatogli dalle Superiori

Autorità, affermando poi: *"sono conscio delle nuove sfide che ci attendono, specialmente in un contesto congiunturale-economico molto delicato. Dovremo continuare a rimboccarci le maniche per trovare, a problematiche complesse, soluzioni sempre più efficaci e, soprattutto, efficienti. Siamo una squadra, ed ognuno di voi è ingranaggio fondamentale di tutto il sistema. Ognuno di voi è importante e deve essere parte attiva e proattiva per creare quel clima di squadra appassionato e quello spirito di corpo che ci rende orgogliosi di essere parte integrante della grande famiglia dell'Aeronautica Militare"*.

Il Generale Fornari, nel porgere il saluto dell'Aeronautica Militare e suo personale, alle Autorità, alle Associazioni Combattentistiche e d'Arma e agli organi di stampa presenti alla cerimonia, ha poi ringraziato il Colonnello Bianciardi per l'ottimo lavoro svolto e gli eccel-





Avvicendamento nei Comandi

lenti risultati raggiunti dal Distaccamento, *un'importante unità di supporto tecnico-logistico*, nel corso dei suoi due anni di comando. Ha poi rivolto un grazie a tutto il personale del Distaccamento invitandolo a perseguire ancora una volta, con determinazione e coraggio il raggiungimento di tutti gli obiettivi che si prospetteranno.

Il Distaccamento di Brindisi, posto alle dipendenze del Servizio dei Supporti del Comando Logistico, fornisce, 24 ore su 24, 365 giorni all'anno il servizio meteo all'aviazione civile, assistenza ai velivoli di passaggio appartenenti ai Paesi della NATO e il supporto logistico ed amministrativo agli Enti di Forza Armata dell'area brindisina; assicura inoltre l'assistenza alle Nazioni Unite, vero e proprio "core business" dell'Ente.

Dist. Aeroportuale – Brindisi – 1° M.llo Lgt Michele Candeloro

Al Centro Sportivo A.M. di Vigna di Valle



Lunedì 12 settembre, all'Hangar Saporiti dell'Aeroporto di Vigna di Valle, si è svolta la cerimonia di cambio di comando fra il **Ten. Col. Antonio D'Urso** ed il **Ten. Col. Massimiliano Sodano**.

Con la presenza di una nutrita rappresentanza di atleti, ospiti ed autorità, il passaggio di consegne è stato presieduto dal Com.te l'Aeroporto, Colonnello Vittorio Cencini.

Il Ten. Col. D'Urso lascia il mondo

dello Sport dell'Aeronautica Militare dopo circa sei anni di Comando per andare a ricoprire l'incarico di Capo Sezione Personale Militare del Comando Aeronautica Roma. Durante il discorso di saluto, parole di commozione in ricordo dell'intensa ed unica esperienza passata alla guida di una delle eccellenze dell'Arma Azzurra, menzionando gli eventi che ne hanno caratterizzato il periodo.

Fra tutti, quello della prima Olimpiade, i Giochi di Londra 2012, dove gli atleti della Aeronautica Militare hanno conquistato ben 14 medaglie, raggiungendo un risultato mai riuscito in precedenza.

Subentra al suo posto il Ten.Col. Massimiliano Sodano (foto a sx), già Capo Ufficio Comando del Centro Storiografico e Sportivo A.M a cui vanno i migliori auguri per il nuovo prestigioso incarico.

Autore Cap. Livio Faleroni



Il Col. Cencini consegna targa ricordo al T.Col. D'Urso

Al Vertice del 3° Reparto SMA

Passaggio di consegne tra il Generale Gianni Candotti ed il Generale Luigi Del Bene



di Squadra Aerea Settimo Caputo, Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, la cerimonia di passaggio di consegne nell'incarico di Capo del 3° Reparto "Pianificazione dello Strumento Aerospaziale" dello Stato Maggiore Aeronautica, tra il Generale di Divisione Aerea Gianni Candotti, Capo Reparto uscente, e il Generale di Brigata Aerea Luigi Del Bene, Capo Reparto subentrante.

Martedì 13 Settembre si è svolta, presso la Sala degli Eroi di Palazzo Aeronautica di Roma, alla presenza del Generale

Alla cerimonia hanno preso parte i Capi Reparto e i Capi Ufficio Generale dello SMA, gli Alti Comandanti e il per-



sonale dello SMA Piani, nonché gli ex Capi Reparto tra cui il Gen. Mario Arpino ed il Gen. S.A. Giuseppe Marani.

Nel rituale saluto di commiato, Il Generale Candotti, che lascia l'incarico dopo circa quattro anni e mezzo di permanenza, ha ringraziato tutto il personale con cui ha collaborato durante il suo mandato, per il costante supporto ricevuto nelle svariate e diversificate attività condotte sia in campo nazionale che internazionale. In particolare evidenza sono le numerose attività portate a termine dal Reparto, tra cui la riorganizzazione degli iter di formazione al volo (progetto IPTS 2020), l'equiparazione dei brevetti di volo militari ai disciplinari



EASA, l'accesso Italiano allo European Air Transport Command, la costituzione, in Italia, dell'European Personnel Recovery Centre (di cui oggi l'AM detiene la chairmanship) e un importante European Air Chiefs Meeting inserito all'interno dell'EX-PO a Milano a coronamento di una serie di iniziative inserite nel semestre di presidenza italiana della UE che hanno valorizzato eccellenze della Forza Armata nella meravigliosa sede di Firenze. La realizzazione di tali progetti è stata possibile grazie all'impegno costante e determinate del personale del Reparto, *chiamato comunque a seguire molteplici altre attività parallele che spesso hanno saturato maestranze ridotte in numero ma certamente non in qualità.*

Il Generale Del Bene, nell'esprimere alle Superiori Autorità profonda gratitudine per la fiducia accordatagli per il prestigioso incarico di Capo del 3° Reparto dello Stato Maggiore, ha ringraziato tutte le autorità intervenute con particolare riferimento agli ex Capi Reparto, presenti alla cerimonia. Rivolgendosi agli uomini e donne dello SMA Piani ha chiesto *continuità di impegno, reattività, efficacia e iniziativa per affrontare le sfide che attendono il Reparto, sottolineando che la differenza sarà fatta dal gioco di squadra, dall'entusiasmo e dalla responsabilizzazione a tutti i livelli, poiché ognuno ha un contributo da fornire e un importante ruolo da giocare nell'economia dello Stato Maggiore.*

Il Generale Caputo ha inoltre stigmatizzato il ruolo preminente del Reparto nel condurre importanti progettualità e attività di trasformazione in seno alla Forza Armata. Infatti, pur avendo negli anni in parte mutato la ragione sociale, dalle operazioni verso la pianificazione, rimangono nel 3° Reparto immutati i cardini basilari della sua essenza, ovvero costituire il "cuore pulsante della Forza Armata, con responsabilità, coesione, impegno ma anche con serenità nell'ambito lavorativo". *Questa cerimonia, che si pone alla fine di una serie di cambi alla guida dei Reparti di SMA, ripropone un noto processo innovativo delle organizzazionicomplesse*

"novità nella continuità", che di fatto è sintesi del compendio delle esperienze passate e delle progettualità future.

Rivolgendosi al personale del 3° Reparto, il Generale Caputo ha ricordato come il processo di cambiamento in atto deve essere indirizzato secondo le recenti linee guida del Capo di SMA che nella nuova definizione di "Mission" riporta le peculiari capacità su cui devono evolvere le caratteristiche del potere aerospaziale: capacità operative di sorveglianza persistente, mobilità, difesa aerea integrata ed ingaggio di precisione, che vedono nello Stormo il fulcro e l'unità operativa fondamentale con una ottica di reale e sinergica integrazione interforze ed interagenzia.



Il Generale Caputo ha sottolineato come tale nuovo indirizzo del Capo di SMA sarà la linea di riferimento per il processo di revisione della struttura organizzativa di Forza Armata, in cui il 3° Reparto ha un ruolo di guida. Ha esortato tutto il personale del 3° Reparto a promuovere ed attuare quel necessario "swarming" del pensiero aeronautico, dando ascolto a tutto il personale di ogni grado e ruolo. Ha ringraziato il Gen. Candotti per l'altissimo rendimento fornito e gli ambiziosi traguardi che il Reparto, attraverso la sua incessante opera, ha consentito alla

Forza Armata di raggiungere, sempre con altissima competenza, con serenità e la giusta determinazione. Ha infine fatto un sincero in bocca al lupo al Generale Del Bene conscio che le nuove sfide che lo attendono incontrano una solida base di esperienza maturata nel Terzo Reparto della Difesa e dello SMA.

3° Rep.SMA – Magg. Cristofaro D'Errico

Al R.S.S.T.A. Decimomannu

Mercoledì 14 settembre si è svolta la cerimonia di cambio al Comando del **Reparto Sperimentale e di Standardizzazione al Tiro Aereo** (RSSTA) tra il **Comandante uscente Colonnello Mario Martorano** ed il **Colonnello Michele Ciuffreda**.

Alla cerimonia, presieduta dal Comandante del **Poligono Interforze del Salto di Quirra** (PISQ), Generale di Brigata Aerea Giorgio Francesco Russo, erano presenti numerose autorità militari e civili.

Il Colonnello Martorano, nel suo discorso di commiato, ha espresso un ringraziamento per il sostegno ricevuto durante il periodo di Comando. *"Dopo due anni densi di avvenimenti e intensi sotto ogni profilo, sono profondamente grato alle donne e gli uomini del RSSTA, a tutti coloro che quoti-*





Avvicendamento nei Comandi

dianamente e silenziosamente hanno garantito, con il loro patrimonio di competenze e professionalità, dedizione e nutrito attaccamento verso il Reparto la piena operatività della base e il conseguimento con successo di tutti i compiti d'istituto”.

Il Colonnello Ciuffreda, onorato per aver ricevuto l'incarico di guidare un Reparto così importante per gli obiettivi addestrativi della Forza Armata, rivolgendosi al personale ha sottolineato: “nel periodo di affiancamento ho già potuto apprezzare non solo i sinceri segni di stima e totale abnegazione mostrati dal personale del Reparto nei confronti del proprio Comandante, il Colonnello Martorano, ma anche la dedizione e l'orgoglio che ogni componente del RSSTA nutre per il proprio lavoro, evidenziando qualità che hanno permesso di affrontare ogni tipo di impegno istituzionale”.

Ha quindi preso la parola il Generale di Brigata Aerea Giorgio Francesco Russo che ha ringraziato le Autorità e i gentili ospiti per la loro presenza; ha quindi espresso vivo compiacimento per l'operato del Colonnello Martorano ed ha augurato al nuovo Comandante Col. Ciuffreda, un buon lavoro confermandogli piena fiducia.



Il compito del Reparto è quello di concorrere all'addestramento e alla standardizzazione al tiro dei Reparti A.M. e di assicurare il supporto derivante dagli accordi internazionali necessario per l'attività di volo dei Reparti aerotattici dell'A.M. e della G.A.F. La disponibilità di ampi spazi aerei, di infrastrutture logistiche capaci di ospitare svariati gruppi di volo contemporaneamente (ben oltre 100 Aeromobili tra Caccia, Cargo ed Elicotteri), di poligoni aerei e di guerra elettronica nelle immediate vicinanze, nonché di condizioni meteorologiche favorevoli, fanno di Decimomannu una base eccellente per l'attività addestrativa, basica ed avanzata. Il Reparto fornisce inoltre il Servizio Radar per il controllo di avvicinamento al traffico aereo civile e militare nell'area centro-sud Sardegna, assicura il servizio meteo di osservazione e previsione e, con il co-ubicato 80° Centro S.A.R. del **15° Stormo**, equipaggiato con gli elicotteri **AB 212**, assicura il servizio di Ricerca e Soccorso in Sardegna.

R.S.S.T.A. – Decimomannu (CA) – Autore 1° M.llo Lgt Ivano Car

Base Militare Italiana di Supporto in Gibuti



Mercoledì 14 settembre si è svolta la **cerimonia di avvicendamento** al comando della Base Militare Italiana di Supporto (BMIS) in Gibuti **tra il Colonnello (EI) Pietro Mazzagatti e il Colonnello (AM) Gianni Spaziani.**

All'evento erano presenti numerose autorità del Governo gibutiano, l'Ambasciatore d'Italia Giuseppe Mistretta e gli omologhi rappresentanti di Stati Uniti, Giappone e Santa Sede. La cerimonia è stata presieduta dal Generale di Divisione Gaetano Zauner, Capo di Stato Maggiore del Comando Operativo di Vertice Interforze. Dal 31 ottobre 2015 ad oggi, il Colonnello Mazzagatti ed i militari della

base hanno fornito supporto a tre missioni di addestramento dell'Arma dei Carabinieri (MIADIT), per lo svolgimento di corsi di aggiornamento professionale a favore di personale della Polizia somala e gibutiana e sostegno ed assistenza alle unità della Marina Militare Italiana impegnate nell'Operazione antipirateria ATALANTA.

La Base ha inoltre supportato un'operazione di rimpatrio di connazionali e cittadini europei trasportati d'emergenza da un Paese vicino e ha seguito attività di supporto alla popolazione, attraverso la Civil-Military Cooperation (CIMIC), con l'attuazione di progetti portati a termine in diverse municipalità dello Stato di Gibuti.



La BMIS, costruita il 1° marzo 2014 a connotazione interforze, conta circa 90 militari che compongono il nucleo permanente della missione e fornisce supporto logistico ai Contingenti nazionali che operano nell'area del Corno d'Africa e nell'Oceano Indiano.

Fonte: Stato Maggiore della Difesa – Ufficio Pubblica Informazione



AL 3° STORMO

Giovedì 15 settembre, presso l'aeroporto “Generale S.A. Giuseppe GAETA” a Villafranca di Verona, sede del 3° Stormo, ha avuto luogo la cerimonia di cambio comando tra il **Colonnello Massimo Cicerone**, comandante uscente e il **Colonnello Pietro Spagnoli** comandante subentrante.



L'evento è stato presieduto dal Capo del Servizio dei Supporti del Comando Logistico, **Generale di Divisione Achille Fornari**, alla presenza del Prefetto di Verona Salvatore Mulas, del Sindaco di Villafranca Mario Faccioli, del Sindaco di Verona Flavio Tosi e di altre numerose autorità civili e militari, oltre ai Comandanti degli altri Enti aeronautici appartenenti al Presidio: il comandante del 1° Reparto Genio Colonnello Pasquale Bizzarro ed il comandante del Gruppo Rifornimenti Area Nord di Sanguinetto Tenente Colonnello Paolo Gasparini. A conferire maggiore lustro e solennità alla cerimonia, sono intervenuti il

Medagliere del Nastro Azzurro ed i Labari delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, i Gonfaloni della Provincia di Verona, della città di Villafranca e del Comune di Sommacampagna, nonché il Gonfalone della città di Verona decorato con la Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Nel proprio intervento, il Colonnello Cicerone ha ricordato la grande professionalità del personale del 3° Stormo “...Voi siete un orgoglio per l'Aeronautica Militare, voi siete un orgoglio per i veterani e per chi vi ha preceduto perché onorate ogni giorno, in Italia ed all'estero, la Bandiera che è qui davanti a noi...Missione dopo missione, vi siete guadagnati il rispetto di tutti, avete fatto “oggi” la logistica del “domani” e se io da comandante ho potuto guardare lontano è perché sono stato sulle spalle di giganti, le vostre”.





Avvicendamento nei Comandi

Il Colonnello Spagnoli, ringraziando l'Aeronautica per la fiducia accordata nell'assegnazione dell'incarico e spendendo parole di stima e gratitudine per il suo predecessore per quanto fatto con grande capacità e impagabile dedizione, ha espresso il massimo orgoglio e onore di trovarsi al comando del personale civile e militare del 3° Stormo. "Gli straordinari risultati che avete conseguito in tutti questi anni mi permettono di riporre in voi, senza remora alcuna, la massima fiducia e mi consentono di affrontare con grande serenità le ambiziose sfide che ci aspettano".

La cerimonia si è conclusa con l'intervento del Generale Fornari il quale ha elogiato l'operato del reparto e di tutto il personale evidenziando come "risulta irrinunciabile l'opera assidua del personale del 3° Stormo. Esso è impiegato senza soluzione di continuità in complesse e gravose operazioni, con il delicato compito di esprimere e proiettare, sovente in tempi rapidissimi, le capacità aeroportuali in tutti i settori del "sostegno logistico" al fine di garantire la piena operatività dei reparti di volo e dei sistemi di comando e controllo sviluppando, inoltre, capacità all'avanguardia che, come testimonia le recenti operazioni di soccorso in seguito al sisma del centro Italia, sono a disposizione dell'intero Paese".

Il Colonnello Massimo Cicerone, che aveva assunto il comando del 3° Stormo il 15 luglio 2014, andrà a ricoprire l'incarico di Capo del 4° Ufficio del 4° Reparto "Logistica" dello Stato Maggiore Aeronautica.

Il Colonnello Pietro Spagnoli proviene dallo Stato Maggiore Difesa, dove ha ricoperto l'incarico di Capo Ufficio Ordinamento del 1° Reparto dal 1 ottobre 2013 al 29 agosto 2016; ha preso parte ai lavori del Comitato Guida per l'implementazione del Nuovo Modello di Difesa discendente dal "Libro Bianco per la sicurezza internazionale e la Difesa".

3° Stormo – Ten. Polimeno Daniele



Al Comando Forze da Combattimento

Giovedì 15 settembre, è avvenuto il passaggio di consegne al vertice del Comando Forze da Combattimento di Milano tra il Generale di Divisione Aerea Claudio Gabellini e il Generale di Brigata Aerea Silvano Frigerio.

L'avvicendamento, presieduto dal Generale di Squadra Aerea Franco Girardi, Comandante della Squadra Aerea, è avvenuto presso la sala della Vittoria Atlantica del Palazzo AM della 1^a Regione Aerea di Milano alla presenza delle massime autorità cittadine militari e civili, nonché dei Comandanti di Stormo dipendenti e di tutto il personale del Reparto.

Nel discorso di commiato, il Generale Claudio Gabellini ha voluto sottolineare come il Comando Forze da Combattimento sia di fatto l'asse portante della missione dell'Aeronautica Militare e come il lavoro discreto e lontano dai clamori mediatici svolto dai suoi uomini e dalle sue donne, 365 giorni all'anno, incarni il vero spirito del reparto, ovvero quello di essere piuttosto che apparire; quel "*melius esse quam videri*" che per coincidenza è proprio il motto di uno dei reparti di volo dipendenti. Il Generale Gabellini ha definito il periodo di comando al CFC come il miglior coronamento possibile del suo lungo percorso operativo in Aeronautica indirizzando un sincero augurio al Generale Silvano Frigerio per il nuovo e prestigioso incarico assunto.

Il Generale Gabellini dal 1 ottobre sarà il primo Ufficiale italiano a ricoprire l'impegnativo ed importante incarico di Chief of Staff del NATO Air Command a Ramstein (Germania).



Nel suo intervento, il Generale Girardi, nell'elogiare la qualità del lavoro svolto dal Generale Gabellini e nel confermare la sua piena fiducia al Generale Frigerio, ha evidenziato come il principio di continuità nel cambiamento, attraverso un costante ricambio di energie, garantisca la capacità di gestire il presente e di prepararsi nella maniera più efficace ad affrontare le sfide del futuro; proprio quello spirito e quel principio che il Generale Frigerio ha manifestato di onorare con ogni sua energia nel suo intervento di insediamento.

Il Comando delle Forze da Combattimento è nato nel 2007 dall'unificazione sul sedime di Milano, sotto un unico Comandante, del Comando delle Forze della Difesa Aerea di Bari ed il Comando delle Forze di Attacco e Ricognizione di Milano. Al Comando delle Forze da Combattimento è stata assegnata la missione di acquisire e mantenere la prontezza operativa di tutti gli assetti da combattimento dell'Aeronautica Militare, provvedendo

all'efficienza operativa dei sistemi d'arma, dei mezzi e dei materiali, all'addestramento e standardizzazione del personale ed al costante aggiornamento ed ottimizzazione delle procedure operative, nel rispetto delle linee guida delle Superiori Autorità.

Da esso dipendono: il 2° Stormo di Rivolto, il 4° Stormo di Grosseto, il 6° Stormo di Ghedi, il 32° Stormo di Amendola, il 36° Stormo di Gioia del Colle, il 37° Stormo di Trapani, il 51° Stormo di Istrana, l'Aeroporto di Piacenza, l'Aeroporto di Aviano e il 313° Gruppo di Addestramento Acrobatico, per una forza organica di circa 8000 uomini e tutti i velivoli aerotattici dell'Aeronautica Militare quali l'Eurofighter, il Tornado nelle versioni IDS e ECR, l'AMX, l'MB 339 ed i velivoli a pilotaggio remoto Predator MQ-1 e MQ-9.

*Comando Forze da Combattimento – Milano -
Ten. Col. Talamè Pietro*

Al Comando Operazioni Aeree di Poggio Renatico



Mercoledì 28 settembre è avvenuto il passaggio di consegne al vertice del Comando Operazioni Aeree (COA) tra il Generale di Divisione Aerea Giovanni Fantuzzi e il Generale di Divisione Aerea Gianni Candotti.

L'avvicendamento, presieduto dal Comandante della Squadra Aerea, Generale Squadra Aerea Franco Girardi, è avvenuto alla presenza di numerose autorità civili, militari e religiose nonché del Gonfalone della città di Ferrara, della Regione Emilia Romagna, dei Comuni di Poggio Renatico e Vigarano Mainarda e dei Labari delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma.

Il Generale Fantuzzi, che lascia il C.O.A. dopo un anno, ha iniziato il suo intervento ricordando tutti i militari caduti sotto la bandiera italiana sia in tempo di pace che di

guerra. Ha ringraziato gli ex Comandanti del Reparto per l'affetto che continuano a mantenere per la Base di Poggio Renatico (FE).

Ha poi espresso tutto il proprio riconoscimento agli uomini e alle donne di Poggio Renatico per aver dimostrato una levatura morale, militare e professionale eccezionale: questa "squadra eccezionale", come lui stesso l'ha definita, ha consentito al Reparto di essere sempre in primo piano, su più fronti ed in molteplici attività operative importanti, sempre e comunque finalizzate alla sicurezza dei cieli italiani che è il compito istituzionalmente e prioritariamente assegnato all'Aeronautica Militare. Ha infine ringraziato tutta la comunità ferrarese per l'impeccabile accoglienza ricevuta ed ha concluso sottolineando l'importanza che tale accoglienza ha per l'Aeronautica Militare e la difesa italiana.

Il nuovo Comandante del C.O.A., Generale Candotti, per il quale inizia una nuova esperienza di comando nel settore operativo del comando e controllo, di particolare valenza per la nostra Forza Armata, ha indicato come questo



suo nuovo incarico sia "ricco di stimoli ... pronto ad affrontare con la guida della Bandiera italiana, riferimento unico ed imprescindibile per ogni militare". Ha quindi salutato e ringraziato tutti i presenti, in particolare, il Generale

Girardi per la fiducia accordatagli, assicurando che la Forza Armata ed il C.O.A. "lavoreranno per proseguire nella missione assegnata e per migliorare gli strumenti umani, tecnologici e normativi per rispondere adeguatamente alle nuove forme di minacce alla sicurezza".

Nel proprio intervento, il Generale Girardi, ringraziati gli ospiti, ha rimarcato gli eccellenti risultati conseguiti "che premiano il lavoro e la dedizione del Generale Fantuzzi e di tutto il personale in servizio a Poggio Renatico e, al Generale Candotti ha confermato la sua piena fiducia, certo che saprà proseguire nel solco già tracciato.

*Autore: Col. Daniele Faustini
1° M.llo Lgt. Andrea Vitolo*



Il nuovo volto del 51° Stormo

Dopo 73 anni di storia e molteplici attività operative in Italia e all'estero, il 103° Gruppo volo è stato collocato in "posizione quadro"



Il programma di riduzione ed ottimizzazione in atto, ha previsto la chiusura di alcuni Reparti e la collocazione in "posizione quadro" di taluni Gruppi volo. Nel caso del 51° Stormo la riduzione ha riguardato il 103° Gruppo volo, collocato, dal 22 settembre scorso in posizione quadro.

A seguito della riorganizzazione, i piloti del gruppo, i cosiddetti *indiani*, sono transitati nel 132° Gruppo volo dello Stormo. Il 51° Stormo, situato ad Istrana, in provincia di Treviso, è l'unico reparto di volo in Italia ad essere equipaggiato con i velivoli AMX ed opera con due Gruppi Volo: **il 132° con capacità di ricognizione fotografica e il 101° con il compito primario di conversione operativa sulla linea AM-X.**

Il 51° Stormo, oltre a mantenere un elevato livello addestrativo in ambiente nazionale e NATO, opera attualmente con i suoi uomini per il ripristino ed il mantenimento della pace e la sicurezza nei principali contesti di crisi fuori dai confini nazionali. Il 51° Stormo fu costituito il 1° ottobre 1939 sull'aeroporto di Ciampino Sud (Roma) quale Reparto Caccia e fin dall'inizio del secondo conflitto mondiale gli venne affidato il compito della difesa delle città di Roma e Napoli, che svolse con velivoli CR.32 e G.50. Con l'assegnazione dei velivoli Macchi 200, 202, 205, partecipò alle operazioni belliche in Africa Settentrionale, in Russia, nei Balcani e alla difesa dei cieli di Sicilia e di Sardegna.

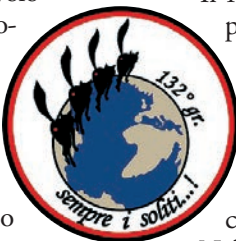
Nell'immediato dopoguerra lo Stormo fu riorganizzato sull'aeroporto di Lecce assieme ad altri Reparti da Caccia e nel 1947, con i velivoli Republic P.47, P.51 e Spitfire IX, fu trasfe-

rito sull'aeroporto di Treviso. Ricevuti gli aerei a getto F.84G, lo Stormo prese possesso, nel febbraio del 1953, della nuova Base di Istrana. La linea volo fu arricchita con l'assegnazione dei velivoli F.84F, F.86K e successivamente con il G.91R. Nel 1963 il 51 diventa "bisonico" con l'assegnazione del velivolo F-104G STARFIGHTER.

Il 1989 è l'anno in cui lo Stormo riceve il 103° Gruppo, primo ad avere in dotazione il nuovo velivolo AM-X. Nel corso del 1995 il 103° Gruppo è stato il primo Reparto "Combat Ready" su velivolo AM-X ad operare in missioni reali sul territorio bosniaco effettuando operazioni di supporto aereo ravvicinato nell'ambito delle operazioni belliche programmate dalla NATO.

Nel marzo del 1999 il 22° Gruppo viene messo in posizione quadro e, a seguito del precipitare della situazione geo-politica nei Balcani il 103° Gruppo viene nuovamente impegnato in prima linea nell'ambito dell'Operazione "Allied Force" inizialmente dalla Base di Istrana ed in seguito sulla Base di Amendola (Foggia).

Nel luglio del 1999 viene assegnato il 132° Gruppo con velivoli AM-X e capacità di ricognizione fotografica. Nell'ambito dell'attività A.M.A., dal 2001 al 2005, i due Gruppi di Volo si sono rischierati annualmente sulla Base di Goose Bay (Canada) per effettuare addestramento specifico al volo a bassissima quota; inoltre, nell'estate del 2003, per la prima volta la linea AM-X partecipa alla "RED FLAG", complessa ed impegnativa esercitazione che si svolge in Nevada (U.S.A.) presso la Base di Nellis.



Nel 2006 lo Stormo ha fornito il proprio contributo all'Operazione ISAF (International Security and Assistance Force) in Afghanistan alimentando la Task Force Air sull'aeroporto internazionale di Kabul con gli assetti AB-212 ICO. A partire dal 4 novembre 2009 e fino al 20 giugno 2014, sempre nell'ambito della missione ISAF, lo Stormo è stato presente ad Herat nell'ambito del JATF (Joint Air Task Force) per il soddisfacimento delle esigenze di "Intelligence Surveillance & Reconnaissance" e di CAS (Close Air Support) con i velivoli AMX.

Nel mese di luglio del 2011, a seguito degli avvenimenti che hanno riguardato la Libia i velivoli dello Stormo sono stati rischierati presso l'Aeroporto di Trapani Birgi, per affiancarsi agli altri velivoli della coalizione NATO durante l'Operazione "Unified Protector".

Dal 23 luglio 2014, lo Stormo ha incorporato anche il 101° Gruppo cui spetta il ruolo principale di Conversione Operativa sugli AMX per i piloti neo-assegnati.

A partire dal 14 giugno 2016 alcuni velivoli del 51° Stormo sono stati rischierati in Kuwait, quale contributo italiano alla componente aerea (Task Force Air) della missione di contrasto all'ISIS "Prima Parthica", garantendo le funzioni di intelligence, sorveglianza e ricognizione.

Il 22 settembre 2016, con la riorganizzazione in seno al 51° Stormo, il 103° Gruppo Volo C.B. "Davide Velut" è stato collocato in "posizione quadro".

La Bandiera del Reparto è decorata di Medaglia d'Oro, Medaglia d'Argento al Valor Militare e Croce di "Cavaliere" dell'Ordine Militare d'Italia.

05 Ottobre 2016 (Ufficio Generale del Capo di SMA)

Nelle immagini seguenti una carrellata di...ricordi dei velivoli che hanno caratterizzato la storia del 51°.





NATO: il Generale Gabellini assume un importante incarico al Comando Aereo Alleato



Per la prima volta dalla sua costituzione, nel 1974, al Comando Aereo Alleato questo importante incarico è ricoperto da un ufficiale italiano.

Dallo scorso 1 ottobre il Generale di Divisione Aerea Claudio Gabellini ha assunto l'incarico di Capo di Stato Maggiore (Chief of Staff – COS) del Quartier Generale del Comando Aereo Alleato ([AIRCOM](#)) di Ramstein-Miesenbach, Germania. AIRCOM, infatti, è, nella NATO, l'unico Comando Aereo oggi presente.

Il Generale Gabellini è posto a capo di un'articolata ed importante rete di comandi che si occupano delle operazioni aeree e della difesa dello spazio aereo NATO. In particolare, uno staff composto da tre Generali di Brigata (attualmente di nazionalità americana, francese e turca) sono alle sue dirette dipendenze e sono responsabili a loro volta dell'operato di circa cinquecento persone. I due Centri per le Operazioni Aeree Combinate (CAOC- Combined Air Operation Centre), di [Uedem](#), in Germania, e di [Torrejon](#), in Spagna, oltre al Centro di Comando e Controllo Aereo Rischierabile ([DACCC -Deployable Air Command and Control Centre](#)) di Poggio Renatico (FE), completano la struttura del Comando Aereo NATO.

Il Generale Gabellini, pilota militare con più di 2700 ore di volo principalmente sul velivolo Tornado, ha dato il cambio al Major General Erich Siegmann (dell'Aeronautica Militare tedesca) dopo avere comandato, a Milano, il [Comando Forze da Combattimento](#) dell'Aeronautica Militare.

Il Comando Aereo Alleato di Ramstein-Miesenbach è responsabile del comando e controllo, esercitato ogni giorno senza soluzione di continuità, della Difesa Aerea e Missilistica Integrata della NATO. Durante periodi di tensione, il Quartier Generale costituisce, a Ramstein-Miesenbach, il Joint Force Air Component della Struttura di Comando della NATO, per il tramite del quale la NATO pianifica ed esegue le necessarie operazioni aeree e spaziali.



05 Ottobre 2016 – Aeronautica Militare – Ufficio Pubblica Informazione

F-35: quarto velivolo trasferito con successo dall'Italia agli Stati Uniti



È atterrato, venerdì 23 settembre 2016, presso il Pilot Training Center statunitense di Luke (Arizona) il quarto F-35 dell'Aeronautica Militare. Con il trasferimento del quarto esemplare si completa l'aliquota nazionale dei velivoli destinati alla scuola internazionale di conversione sul nuovo velivolo, dove sono presenti anche piloti ed istruttori italiani. L'aereo durante il volo ha dato prova di multi-capacità, affidabilità e sicurezza. La trasvolata del velivolo dall'Italia agli Stati Uniti è stata effettuata seguendo la rotta atlantica sud con transito tecnico alle Azzorre e a Portsmouth ed ha terminato il trasferimento alla base aerea di Luke.

L'F-35 durante la lunga navigazione non è stato solo ed ha potuto contare su un importante supporto, tra cui un velivolo BR-1150 Atlantic del 41° Stormo di Sigonella (CT) con funzione di SAR oceanico, un KC-767 del 14° Stormo di Pratica di Mare (RM) per il rifornimento in volo ed un velivolo F-2000 del 36° Stormo di Gioia del Colle (BA) con funzioni di chase. Il volo di trasferimento, oltre ad essere stato soggetto ad una precisa e puntuale pianificazione effettuata da un'azione integrata di più Comandi della Forza armata, è stato, soprattutto, il culmine di un'intensa attività addestrativa svolta dai piloti che effettuano numerosi voli prova e di orientamento sul velivolo, incluso l'ausilio degli avanzati sistemi di visione notturna dell'avveniristico casco, ed ha compreso anche le operazioni di preparazione per il rifornimento in volo.

Grande la soddisfazione per tutta la base di Cameri, da dove è decollato l'F-35 alla presenza anche del Brigadier Generale Maurizio Nastasi, Capo del Ce.Po.V.A. (Centro Polifunzionale Velivoli Aerotattici), che in merito ha commentato: "An-

che questo volo ha rappresentato un importante momento di soddisfazione per tutti noi che a Cameri viviamo ormai quotidianamente il progetto F-35. Questo è stato un ulteriore pregiato risultato conseguito nell'ambito delle complesse fasi del progetto che vedrà i prossimi velivoli destinati ai reparti di volo italiani”.

Il Centro Polifunzionale Velivoli Aerotattici (Ce.Po.V.A.) è stato costituito sul sedime aeroportuale di Cameri in data 23 luglio 2012 e posto alle dipendenze della 2^a Divisione del Comando Logistico AM. Dal Ce.Po.V.A. dipendono il Comando Aeroporto di Cameri, il 1° Reparto Manutenzione Velivoli, ed il Nucleo Iniziale Formazione (N.I.F.) per il programma Joint Strike Fighter (J.S.F.) F-35. Il Ce.Po.V.A., con i suoi Enti dipendenti rappresenta il principale polo ingegneristico-manutentivo e logistico dell'Aeronautica Militare per velivoli di elevate prestazioni “fast jet”.

Fonte Air Force Base Eglin (USA)

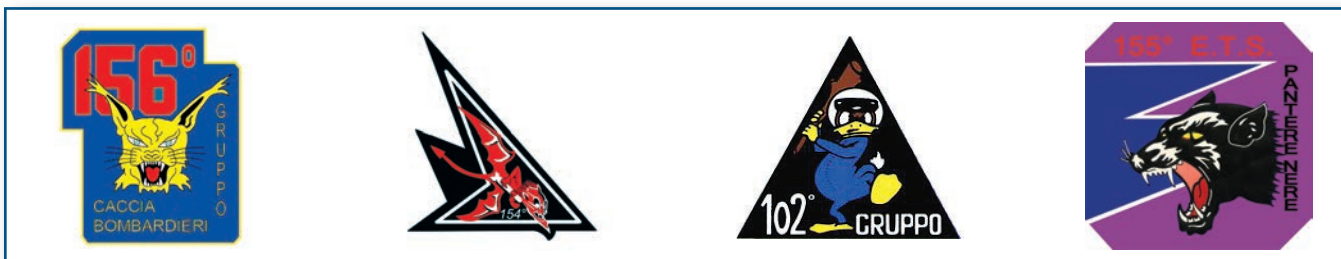
Il 6° Stormo oggi



Il 156° Gruppo Volo “Le Linci”, nato nel 1941, dopo una lunga vita fatta di tradizioni, storia ed attività operative viene collocato in “posizione quadro”.

Il 6° Stormo di Ghedi, ad oggi, è l'unico reparto di volo in Italia ad essere equipaggiato con i velivoli Tornado. Infatti, a seguito della chiusura dello storico 50° Stormo di Piacenza, il 155° Gruppo Volo “Le Pantere Nere”, su Tornado IT-ECR, è stato ricollocato sull'aeroporto di Ghedi (BS), sede del 6° Stormo, prendendo il posto del 156° Gruppo “Le Linci” (collocato in posi-

zione “quadro”) ed affiancando il 154° Gruppo “I Diavoli Rossi” ed il 102° Gruppo “I Paperi” entrambi su Tornado IDS. La presenza delle “Pantere Nere” a Ghedi, è un ritorno, in quanto il Gruppo aveva già fatto parte più volte del 6° Stormo. Nel 1963, infatti, a seguito della ristrutturazione della Forza Armata, il 6° Stormo perdeva il 155° Gruppo che si trasferiva su Piacenza a formare il 50° Stormo. Nuovamente, dal 1988 al 1990, il 155° Gruppo ritornava temporaneamente a far parte del 6° Stormo per poi tornare a Piacenza fino alla data del 14 settembre 2016.



Il 6° Stormo venne costituito a Campofornido il 15 Gennaio 1936 con aliquote di personale provenienti dal 1°, 2°, 3°, 4° e 5° Stormo, quasi a rappresentare tutta la tradizione della Caccia Italiana di allora. Sul finire degli anni '30 le Squadriglie del 6° Stormo furono particolarmente attive in seno alla Divisione Aquila e, ad opera del Capitano Giovanni Borzoni, venne ufficialmente creata nel 1937 la pattuglia acrobatica dei “Diavoli Rossi” che partecipò, insieme ad



elementi del 4° Stormo, al Meeting Internazionale di Budapest e al Meeting Internazionale dell'Ala a Zurigo.

Lo Stormo trasferitosi nel frattempo sull'Aeroporto di Ravenna ebbe in linea i velivoli CR.32, CR.42 e i G.50. All'indomani della dichiarazione di guerra fu dislocato in Puglia con il 2° Gruppo e in Sardegna con il 3° Gruppo. Il

2° Gruppo operò nel mediterraneo e successivamente in Africa settentrionale.

Rimpatriato nel 1941 il personale del 2° Gruppo ricevette a Gorizia i Re 2001 con i quali fu trasferito prima in Sicilia e poi a Pantelleria per partecipare alle operazioni nel Mediterraneo contro le forze aeronavali inglesi e contro Malta. Contemporaneamente il 3° Gruppo effettuò missioni di guerra in Sardegna per poi trasferirsi anch'esso in Africa Settentrionale. Rientrato in Italia nel febbraio 1942, il 3° Gruppo fu dislocato a Ciampino, Reggio Calabria, Lecce e poi in Sicilia ove, con i Me109G, fu colto dall'armistizio. È doveroso ricordare altresì il contributo in Africa Orientale della 155^a Squadriglia del 3° Gruppo. Trasferita nell'Agosto del 1939 dall'Aeroporto di Ravenna a quello di Dire Daua prese la denominazione di 410^a Squadriglia Autonoma C.T. ma mantenne come stemma il Diavolo ghignante con una curiosa e quanto mai appropriata variante: l'aggiunta del casco coloniale. L'insegna del Diavolo Rosso riapparirà ancora nel periodo 1944-1945 come emblema del 2° Gruppo – 2^a Squadriglia Caccia dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana.

Il 6° Stormo, sciolto durante la guerra, venne finalmente ricostituito a Treviso il 1° gennaio 1951 con i velivoli P-51 del 155° Gruppo, distaccato dal 51° Stormo. Nello stesso anno lo Stormo si trasferì sull'Aeroporto di Ghedi che divenne la sede permanente del reparto. Il 1952 vide l'arrivo del 154° Gruppo e, nell'anno successivo, quello del 156°. Con l'arrivo del 3° Gruppo lo Stormo divenne 6^a Aerobrigata, sui nuovi jet DH. 100 "Vampire" ed F-84G. Tra il 1956 ed il 1964 l'Aerobrigata venne in un primo momento equipaggiata con gli F-84F e poi dotata dei primi F-104G. A partire dal 1963 a seguito della ristrutturazione della Forza Armata la 6^a Aerobrigata riprese la denominazione di 6° Stormo con la perdita del 155° Gruppo prima (che trasferitosi su Piacenza formerà il 50° Stormo) e il 156° Gruppo poi (che nel 1966 si porterà sulla nuova base di Gioia del Colle per ricostituire il 36° Stormo). Nel 1982 lo Stormo ricevette il primo Tornado che venne assegnato al 154° Gruppo. Dal 1988 al 1990 il 155° Gruppo ritornò temporaneamente a far parte del 6° Stormo per poi tornare al 50° Stormo di Piacenza. Nel corso del 1993 il 102° Gruppo entrò a far parte del 6° Stormo proveniente dal 5° Stormo di Rimini divenendo a partire dal 1999 il Gruppo di Conversione Operativa su velivolo Tornado. Infine a luglio del 2008 anche il 156° Gruppo di Gioia del Colle ritornò, dopo 42 anni, alle dipendenze del 6° Stormo.

Il 6° è stato impegnato tra il 1990 ed il 1991 nella 1^a Guerra del Golfo operando dal distaccamento italiano "Locusta" presso Al Dhafra (UAE), quale contributo italiano alla liberazione del Kuwait invaso dall'Iraq.

Negli anni successivi ha partecipato con i suoi velivoli in diverse operazioni di pace (nella Ex Jugoslavia nel 1995 e in Kosovo nel 1999) e ha altresì operato con missioni di ricognizione e di supporto alla Protezione Civile in diverse calamità naturali, quali ad esempio il terremoto in Molise



e l'eruzione dello Stromboli. Inoltre ha attivamente collaborato con la Corte di Giustizia Internazionale per l'individuazione delle fosse comuni nell'area dei Balcani.

Dal Novembre 2008 al Novembre 2009 i velivoli Tornado hanno partecipato alle operazioni dell'ISAF in Afghanistan e dal Marzo del 2011 al rischieramento degli assetti aerei in Sicilia per l'operazione Odyssey Dawn prima e Unified Protector dopo, portate avanti dai Paesi NATO in accordo alle risoluzioni 1970 e 1973 del Consiglio delle Nazioni Unite. A seguito dell'espansione in Iraq ed in Siria dell'ISIL (Islam State of Iraq and the Levant), l'Italia ha aderito alla "Coalition of Willing (COW)" a guida USA con lo scopo di combattere la minaccia terroristica supportando le forze di sicurezza regionali. L'Italia ha contribuito alla missione "Prima Parthica" con 4 velivoli Tornado del 6° Stormo con compiti ISR nell'ambito dell'operazione Inherent Resolve.

Ufficio Generale del Capo di SMA

Il 50° Stormo termina la propria attività e si costituisce il Comando Aeroporto Piacenza

La ristrutturazione del comparto Difesa riconfigura la base aeronautica di San Damiano

Mercoledì 14 settembre, presso la sede del 50° Stormo, ha avuto luogo la cerimonia di soppressione del Reparto, agli ordini del Comandante, **Colonnello Vincenzo Ruggiero**. Contestualmente è stato costituito il Comando Aeroporto Piacenza, comandato dal **Colonnello Umberto Cappuccio**. La cerimonia si è svolta alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, **Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli** e ha visto la partecipazione di numerose autorità militari, civili e religiose a testimonianza dell'integrazione e dell'attaccamento del territorio nei confronti della Base Aerea.

La soppressione rientra nella pianificazione in seno al progetto di trasformazione dell'Aeronautica Militare che si



prefigge lo scopo di razionalizzare le risorse accorpando Reparti e funzioni, per ottenere maggiore efficienza ed efficacia dello strumento militare.

Lo Stormo, con sede a San Damiano dal 1 novembre 1988 (data della sua ultima ricostituzione), cessa la propria attività operativa e viene soppresso; al suo posto è costituito il Comando Aeroporto Piacenza, sullo stesso sedime. Da allora, il 50° Stormo ha partecipato con i velivoli multiruolo Tornado del 155° Gruppo Volo a numerose operazioni, tra le più significative l'operazione Locusta del 1991, la Sharp Guard dal 1993 al 1995, le Joint Guardian, la Joint Forge e Decisive Endeavour dal 1996 al 1999, l'Allied Force del 1999, le Odyssey Dawn e Unified Protector del 2011.

Il Colonnello Ruggiero, durante il proprio discorso, ha rivolto il personale saluto deferente alla Bandiera di Guerra del 50° Stormo, in rappresentanza di tutti coloro che l'hanno servita dal 1936 ad oggi; successivamente, ha ringraziato gli ospiti presenti per il calore, l'affetto e l'ammirazione sempre dimostrati al Reparto e, rivolgendosi ai militari che ha avuto alla proprie dipendenze, ha sottolineato loro gli eccellenti risultati raggiunti e l'impegno sempre profuso che ha fatto del 50° Stormo un'eccellenza giornalmente messa al servizio del Paese e dell'Alleanza per garantirne la sicurezza delle operazioni.

Il Comandante del neo-costituito Aeroporto, dopo aver rispettosamente salutato la Bandiera di Guerra dello Stormo, ha preso la parola assicurando il proprio impegno per raggiungere, insieme a tutto il personale, gli obiettivi che l'Aeronautica Militare intenderà fissare per il neo costituito Comando Aeroporto, impegnandosi per mantenere l'eccellenza della Base.

A conclusione degli interventi, il Generale Vecciarelli ha preso la parola evidenziando come il senso del dovere e della responsabilità devono sempre caratterizzare l'operato dei militari, anche in momenti difficili come il periodo attuale in cui versa il Paese e contrassegnato da impegni continui per fronteggiare la difficile situazione internazionale.

“Il comparto Difesa” ha proseguito il Signor Capo di S.M.A. “vive oramai da tempo la necessità di un continuo miglioramento dell'efficienza e razionalizzazione delle risorse, necessità che costringono le Forze Armate ad un obbligato adeguamento della propria organizzazione. Oggi come vostro Capo, vi sono vicino per salutare un glorioso Stormo, il 50° appunto, ...ringraziare le Pantere Nere, per il servizio reso ed il coraggio sempre dimostrato. Il nuovo Comando Aeroporto manterrà sul territorio gli interessi aeronautici e costituirà l'elemento di continuità operativa con il territorio e le autorità locali così vicine a noi oggi. Certo la missione è cambiata con il **trasferimento della componente operativa sullo**



Stormo di Ghedi, ma ugualmente importanti sono gli obiettivi assegnati; sono certo che il Colonnello Cappuccio saprà condurre al meglio la missione del Reparto con il supporto del personale alle proprie dipendenze. Infine, intendo salutare con commozione la Bandiera di Guerra del 50°, che tanto ha contribuito nelle varie missioni per il mantenimento della pace internazionale e che, il prossimo 19 settembre, raggiungerà nelle mani del Col. Ruggiero il Sacrario delle Bandiere, presso il museo Vittoriano di Roma”.

50° Stormo -Autore Cap. M. Iacubono



Nella foto: momento rituale con il Gen. Vecciarelli Capo SMA ed il Gen. Girardi Com.te Squadra Aerea.

Concluso il tirocinio del Corso Urano V



Terminata la fase selettiva del concorso che ha visto la partecipazione di oltre 5000 concorrenti

Si è concluso nella serata di mercoledì 14 settembre, con l'ultima prova orale di matematica, il tirocinio per l'accesso al 1° Anno dei Corsi Regolari dell'Accademia Aeronautica (denominato Corso URANO V). Si è chiusa, così, la fase selettiva del concorso.

L'incorporamento dei vincitori di concorso, in parte già avvenuto con l'ingresso degli allievi piloti, ingegneri e medici, si completerà poi con l'incorporamento degli allievi

del Corpo di Commissariato e quelli del ruolo delle Armi, presumibilmente entro il 24 ottobre 2016.

Al termine dell'intero iter concorsuale saranno arruolati complessivamente 80 Allievi Ufficiali dei Corsi Regolari dell'Accademia Aeronautica. Ad essi si aggiungeranno gli Allievi stranieri, a testimoniare la connotazione internazionale dell'istituto. Il concorso per l'ammissione alla 1^a classe dell'Accademia Aeronautica ha visto la partecipazione di oltre 5.000 concorrenti, provenienti da tutta Italia, che hanno affrontato, secondo quanto previsto dal bando di concorso,



una fase preselettiva seguita da accertamenti sanitari, da una prova di lingua italiana, ed un tirocinio psico-attitudinale e comportamentale, al termine del quale i candidati hanno sostenuto una prova obbligatoria di informatica, di lingua inglese e di matematica e di una eventuale seconda lingua straniera.

La quinta generazione dei Corsi Urano ha già cominciato il percorso didattico-istruzionale previsto per ciascun ruolo e, in particolare, i piloti sono già presso l'aeroporto militare di Latina, sede del 70° Stormo, per affrontare la selezione al volo.

È dunque l'inizio di un qualificato iter formativo che i giovani cadetti, sulle orme di quanti li hanno preceduti, percorreranno con l'entusiasmo e l'impegno che li porterà a diventare Ufficiali in servizio permanente dell'Aeronautica Militare e futuri dirigenti della Forza Armata.

Accademia Aeronautica – Pozzuoli (NA) – Cap. Giulio Finotti

Incontro Fra CSMA, GEN.S.A. Enzo Vecciarelli ed il Capo dell'HELLENIC AIR FORCE, LT. GEN. Chritros Vaitsis



L'incontro svoltosi in Grecia il 14 Ottobre 2016 ha avuto lo scopo di rafforzare le relazioni Italia – Grecia ed è stato conseguenza di quello precedente avvenuto a Lecce lo scorso 28 luglio, in contemporanea a quello fra il Ministro della Difesa italiano, Sen. Roberta Pinotti e quello ellenico, Dr. Panos Kammenos. Nell'occasione il Gen. Vaitsis aveva anche avuto l'opportunità di pilotare il nuovo velivolo addestratore in servizio presso il 61° Stormo, l'M-346.

I temi di cui si è discusso sono legati al settore tecnico-addestrativo ed hanno avuto lo scopo di implementare la già fruttuosa cooperazione esistente fra le due aeronautiche, nell'ottica di una possibile ulteriore ottimizzazione ed inter-nazionalizzazione delle rispettive capacità. Sono state evidenziate affinità e similitudini fra le due Forze aeree ed i due Paesi le quali, messe a sistema, potranno assicurare l'incremento di stabilità e sicu-

rezza del bacino del Mediterraneo che, negli ultimi mesi, è stato messo a dura prova anche dal condiviso problema dell'accoglienza dei profughi provenienti da paesi in aree di crisi.

Ipotesi di partecipazione dell'Aeronautica Militare alla messa in orbita eliocentrica di una costellazione satellitare sincronizzata per la ricerca di ONDE GRAVITAZIONALI (studio di Alberto Zei)

La proposta partecipativa al progetto spaziale indicato, è stata suddivisa per ragioni di spazio in due parti, di cui la seconda sarà pubblicata nel prossimo numero. Nella prima, è ricordato l'antefatto del grande contributo spaziale che il Gen. Luigi Broglio, già dagli ultimi decenni del secolo scorso, seppe dare all'astrofisica e all'impegno dell'Aeronautica Militare all'avanguardia mondiale delle discipline afferenti allo spazio.

Vengono poi descritte le caratteristiche della natura delle onde gravitazionali, tornate alla ribalta della cronaca con la ostentata dichiarazione, al mondo intero, della loro recente rivelazione da parte dell'osservatorio LIGO in USA. Per quanto riguarda la loro tipologia, trattandosi di natura insolita ma scientificamente molto interessante, prima di entrare in tema della costellazione satellitare da mettere in orbita per costruire un osservatorio spaziale, si pongono nella giusta evidenza le insolite e non del tutto note caratteristiche di queste inafferrabili onde provenienti dalle immense profondità del cosmo.

Prima parte

Premessa storica

Rientra nella tradizione della ricerca di nuove conoscenze ed esperienze dell'Aeronautica Militare la compartecipazione con l'Industria Nazionale ed estera alle imprese aerospaziali, lasciate qualche decennio fa (1988) con il lancio dell'ultimo vettore Scout G-1 dal Gen. Luigi Broglio e dalla sua equipe, dalla piattaforma "San Marco" in Kenya.

Da allora, la partecipazione dell'A.M. in Kenya si è protratta ancora per anni.

Comunque, dopo la caduta del muro di Berlino, il Centro ha perso gran parte del suo valore strategico e l'attività dell'A.M. è rimasta, di fatto, in attesa di una nuova fase di interesse scientifico-militare; fase che con la fine della guerra fredda aveva assunto una differente prospettiva geopolitica.

Nel 1993 l'evoluzione del programma di studi, ricerche e acquisizione di esperienza e conoscenza conseguita dalla A.M. in decenni di attività aerospaziali confluirono in una nuova struttura che prese il nome di "Centro di Ricerca Progetto San Marco". La direzione era dell'Università "La Sapienza" di Roma con sede presso l'Aeroporto dell'Urbe.

Negli anni seguenti il Centro, soprattutto per iniziativa dell'Agenzia Spaziale Italiana (ASI) con la quale collaborava, cercò di ottimizzare, con diversi programmi, sia lo sviluppo di nuove attività, che l'implementazione tecnologica del Poligono in Kenya (composto di tre piattaforme a poca distanza dalla costa). La piattaforma principale, denominata *San Marco* era adibita ai lanci; altre due poco distanti, denominate *Santa Rita 1* e *Santa Rita 2*, venivano impiegate per il controllo delle operazioni.

Purtroppo i risultati non andarono molto più lontano delle nuove ulteriori conoscenze atmosferiche, effettuate prevalentemente con lancio di palloni muniti di appositi strumenti. I programmi anche in seguito furono, per lo più, abbastanza riduttivi in quanto si proponevano soprattutto

elaborazioni delle immagini con obiettivi: ricognizione e monitoraggio della proliferazione di centri nucleari nei vari territori in esame; controllo e monitoraggio delle aree boschive Africane e Mediterranee. Pur con tali obiettivi anche in questo caso il Centro non è andato molto oltre, quantunque vi sia stato un tentativo di procrastinare la sua operatività con elaborazioni di telemetria satellitare per conto dell'ESA (European Space Agency).

L'eredità del Gen. Broglio

Quando è stata ceduta la gestione della piattaforma con le annesse strutture architettoniche ad hoc dalla A.M. all'ESA, sono state sospese anche le ricerche della stessa Aeronautica Militare sull'ottimizzazione del posizionamento satellitare in orbita. Ciò è avvenuto, come accennato, in attesa di una nuova fase di interesse scientifico-militare



Piattaforma San Marco - Lancio - Agenzia Spaziale Italiana in Kenya

che con la fine della guerra fredda, aveva assunto un differente significato.

Di acqua ne è passata sotto i ponti: la grande conoscenza di allora sulla meccanica satellitare di messa in orbita, che era stata anche oggetto di interessanti conferenze che lo stesso Gen. Broglio teneva presso il CNR a Roma, si sta affievolendo alla luce di tecnologie sempre più innovative.

Nuove esigenze della conoscenza

Le recenti scoperte di onde gravitazionali hanno ridato forza e vigore alla ricerca di nuove rivoluzionari sistemi

strumentali per la individuazione di questo genere di onde: soltanto negli spazi siderali sembra ormai possibile dispiegare dei nuovi e grandi sistemi capaci di amplificare e rivelare, in modo adeguato, tali tipi di onde, "originali" ma di estremamente tenue intensità.

La necessità di un rivelatore di onde gravitazionali innovativo, rispetto a quelli già esistenti denominati **UGO** e **VIRGO**, è stata avvertita per l'impossibilità oggettiva insita nella interferenza della gravitazione sulla superficie terrestre, detta "gradiente di gravità", che impedisce di rivelare onde gravitazionali di una frequenza minore di 10 Hz. Di fatto, una parte importante delle onde gravitazionali che provengono dal cosmo hanno, in alcune fasi della loro generazione, frequenze molto più basse di 10 Hz: sfuggirebbero sicuramente a qualsiasi detector posizionato sulla Terra, anche molto più sofisticato di quelli attuali.

Le onde gravitazionali – Nuove prospettive scientifiche ed industriali

Per dare continuità all'argomento qui trattato, al di là della complessità dei sistemi satellitari da mettere in orbita per la rivelazione delle onde di gravità, si deve anche porre nel giusto rilievo l'intrinseca importanza, ai fini scientifici, delle stesse onde.

Per effetto della interazione limite di corpi cosmici, soprattutto in collasso tra di loro, quando gli stessi assumono valori oltre la soglia limite della materia condensata questa, per effetto della ipercompressione (come si vedrà in seguito), dovuta all'effetto di risonanza, parte della materia si trasforma in onde gravitazionali.

Oltre tale limite, infatti, si formano in luogo della massa treni di onde sotto forma di increspature dello spazio-tempo che si disperdono nell'Universo. Su queste onde è opportuno soffermarsi nei paragrafi successivi per prendere atto dalla teoria, di ciò che avviene in condizioni di estrema compressione della materia.

La qualità delle sorgenti

Le sorgenti di onde gravitazionali sparse nell'Universo e alla nostra teorica portata strumentale, sono varie. Le più note fonti di emissioni sono:

a) sistemi binari di corpi ruotanti; **b)** pulsar; **c)** supernove durante l'esplosione; **d)** galassie in particolari fasi della loro formazione; **e)** buchi neri in reciproca attrazione o durante l'inglobamento di materia; **f)** altro ancora da scoprire.

Diciamo anche che la qualità del segnale emesso sotto forma di onde gravitazionali dovrebbe essere come un "timbro identificativo" della fonte d'origine. Tutto questo, però, a condizione che sia possibile costruire rivelatori sempre più sensibili, per riuscire a percepire onde gravitazionali la cui impercettibile ampiezza necessita per il loro rilevamento, di una gigantesca amplificazione.

Le onde della gravità

Per rendere meglio l'idea di cosa effettivamente siano le onde gravitazionali, è bene sgombrare il campo da analoghi concetti che possono facilmente portare fuori strada.

Mentre l'effetto della gravità, ossia di quella forza avvertita come peso, è parte integrante della nostra stessa vita quotidiana, le onde gravitazionali e il loro effetto si discostano invece da tale concetto tanto da poter dire che con la legge di gravitazione universale, queste non hanno alcunché a vedere.

• La velocità

Consideriamo, ad esempio, due corpi in rotazione tra loro, come la Luna e la Terra o la Terra ed il Sole ma con masse e velocità enormemente più grandi, altrimenti l'esempio non serve neppure. La forza di reciproca attrazione che durante la rotazione questi corpi esercitano, nulla ha a che vedere con le onde gravitazionali di cui si parla.

Queste non verrebbero avvertite, quantunque in teoria il valore non sia nullo, neppure se la massa fosse mille o più volte più grande e neppure se le velocità di rotazione e di traslazione fossero anch'esse esageratamente maggiori. Si è così detto che le onde gravitazionali non dipendono direttamente dalla quantità di massa dei corpi, né dalla velocità di rotazione e neppure da quella di traslazione nello spazio.

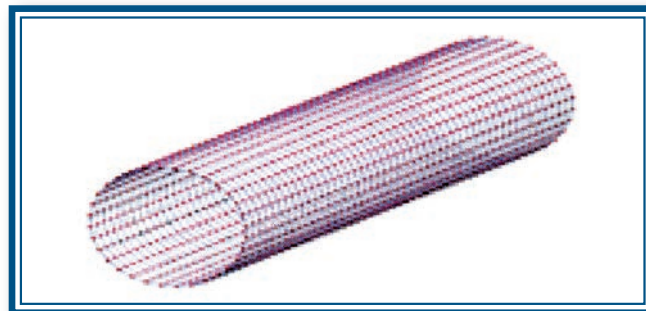
• L'accelerazione

Dopo la velocità, rimane da considerare la loro accelerazione. Ma anche in tal caso questa grandezza non riuscirebbe a creare da sola alcuna onda.

Vi è infatti ancora da considerare un altro parametro, la **rapidità**, non del movimento del corpo ma della variazione della sua accelerazione.

In termini matematici sarebbe la derivata terza dello spazio rispetto al tempo.

Qui cominciamo ad inquadrare l'obiettivo: se i due corpi nello spazio si avvicinassero con una accelerazione costante, come detto, non avverrebbe alcuna emissione d'onda in quanto l'incremento di velocità dovrebbe essere variabile o dissimmetrica, come ad esempio, nella rotazione di un corpo irregolare.



Sezione di un simbolico spazio-tempo uniforme

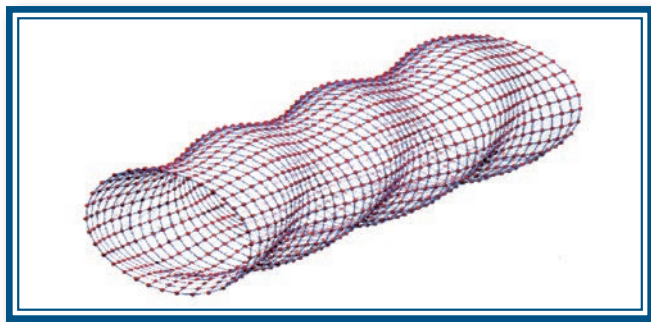
• La materia

La condizione di variabilità sopra accennata non è ancora sufficiente poiché i vincoli non sono terminati. Infatti, per

la creazione di onde gravitazionali, vi è da considerare la particolarità dinamica della materia, perché, nel caso, ad esempio della massa di due corpi in orbite di collisione tra di loro, la massa deve essere disuguale. Se così non fosse, non sarebbe possibile alcuna emanazione di onde.

La forma d'onda gravitazionale si ridimensiona in funzione della distanza rappresentata nello spazio occupato dalle due masse siderali in avvicinamento con la così detta "oscillazione di quadrupolo".

Nel tempo di rotazione di 360° che i due corpi astrali compiono in senso inverso tra loro, si sviluppa un'oscillazione elicoidale dello spazio-tempo che ha per frequenza il doppio di quella di rotazione dei singoli corpi se la rotazione è circolare; il quadruplo in caso di orbita ellittica, con produzione di armoniche.



Rappresentazione della deformazione dello spazio-tempo durante il passaggio delle onde gravitazionali

La quantità di materia

Per ottenere un risultato, ovvero, la formazione di onde gravitazionali, sono necessarie due condizioni e cioè, che i due corpi abbiano: **a)** velocità di accelerazione incostante nel tempo (alternativamente in aumento o in diminuzione); **b)** massa differente.

È infatti, proprio questa differenza di massa che avrebbe consentito in USA, all'osservatorio LIGO (Laser Interferometer Gravitational-Wave Observatory) di captare le onde gravitazionali di due buchi neri di 36 e 29 masse solari in orbita di collisione.

In questo caso, mentre la materia somma dei due corpi entra in gioco per la fusione in un unico corpo siderale, per la formazione delle relative onde gravitazionali è invece, quella della loro **differenza**.

Valutiamo l'esempio riportato. Si tratta della differenza di massa tra i due buchi neri, rappresentata pertanto da 7 masse solari.

Evitando ulteriori dettagli, l'energia con la quale si formano le onde è funzione (matematicamente rilevabile) del così detto "momento di quadrupolo" che si traduce ai fini pratici in circa il 2% o 3% dell'energia equivalente delle due masse, secondo la nota formuletta di Einstein: $E = mc^2$, dove, nel caso che qui interessa, **E = Energia equivalente della trasformazione della materia in onde gravi-**

tazionali, ovvero, in onde di spazio-tempo, m = materia che si trasforma in energia, c = velocità luminale.

Al di là di ogni possibile immaginazione sulla potenza cosmologica che ha sprigionato in una frazione di secondo una energia equivalente ad alcune volte quella della massa del Sole, si può intuire la immensità dell'evento dal fatto di aver ritrovato dopo circa un miliardo e trecento milioni di anni, un segnale ancora misurabile di questa potenza nei rivelatori di LIGO, così come è stato ripetutamente annunciato.

La natura delle onde gravitazionali

Consideriamo la dinamica dell'evento nello spazio. Questi corpi si avvicinano spiraleggiando tra loro con orbite sempre più strette e più veloci, attratti dalla enorme reciproca forza di gravità. Quando sono sufficientemente vicini, entrano in risonanza tra di loro. La risonanza si forma durante la loro caotica trasformazione della materia che si riposiziona per effetto della devastante attrazione. Allora parte di questa si converte in energia e questa in onde di oscillazione costituite da spazio-tempo.

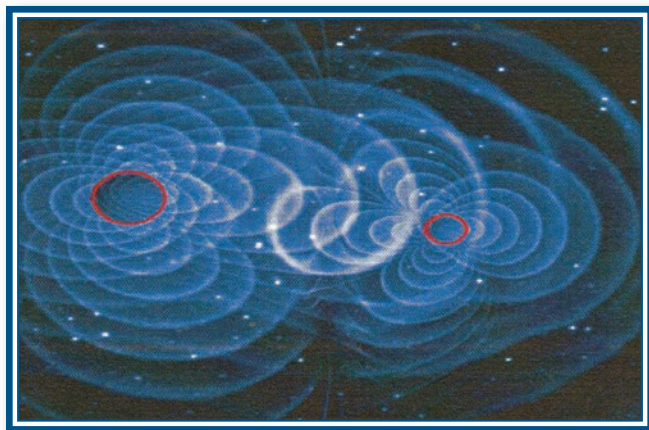
Giova sottolineare infatti, che le orbite dei corpi siderali durante il loro avvicinamento si fanno progressivamente più strette e più veloci, mentre la loro frequenza rotatoria si avvicina alla frequenza di risonanza del sistema binario così formato. L'incremento del campo gravitazionale tende ad accrescere l'ampiezza della oscillazione; ma la durata è molto breve poiché la trasformazione della materia in onde di gravità, consuma in modo consistente e pressoché immediato la massa dei due corpi. Tale tipo di evoluzione dinamica porta rapidamente il sistema fuori della risonanza, riducendo drasticamente l'ampiezza delle stesse oscillazioni. Il ciclo può avvenire più volte su differenti modi e frequenze. Ma solo poco prima dell'impatto l'ampiezza delle onde subisce un sensibile incremento. Infatti, intorno al secondo che precede la collisione (questo è tutto il tempo nel quale sono apparse ai sensori dell'osservatorio LIGO), le onde assumono la loro massima potenza, per estinguersi con un'oscillazione smorzata subito dopo l'istante della fusione delle due masse.

Il regime di risonanza gravitazionale

Qualche parola in più merita questo argomento non ancora a tutti sufficientemente familiare. Si tratta dell'oscillazione che i due corpi instaurano per la eccentricità della rotazione durante la fase di avvicinamento. Questi nel loro percorso di collisione, a causa della differente distribuzione di massa, rispetto all'asse di rotazione della coppia dei corpi rotanti, assumono un andamento spiraleggiante con orbite ellissoidali, sempre più strette e più veloci.

I due corpi, durante la loro rotazione, si avvicinano reciprocamente fino a raggiungere una dimensione di sistema che entra progressivamente in oscillazione. Trattandosi di corpi rotanti di materia iper-condensata in un intensissimo campo gravitazionale di Newton, questi acquisiscono la dimensione fisica del sistema bipolare così formato, en-

trando in risonanza. Si tratta di una risonanza gravitazionale, le cui onde generate hanno una frequenza dipendente dal momento di quadrupolo, a sua volta funzione di quella di rotazione.



Le complesse onde gravitazionali emesse da due buchi neri in rotta di collisione

Con questo grafico si vuol mettere in evidenza la complessità della forma delle onde gravitazionali che i due corpi siderali dispiegano nello spazio-tempo, avanzando alla velocità della luce. Si tratta di un avanzamento elicoidale che descrive orbite prevalentemente ellittiche con una frequenza quadrupla rispetto ai 360° delle loro orbite. La loro complessità aumenta ulteriormente con le armoniche contenute nelle stesse onde la cui ragion d'essere esula però da questa semplice descrizione.

Si tenga tuttavia presente che durante i brevi periodi di risonanza le onde si amplificano moltissimo, come è immediatamente intuibile dal salto quantitativo di ogni genere di onda in regime di risonanza (sintonia radio, ponte in risonanza, ecc).

Ciò è molto importante, in quanto essenzialmente in questi brevissimi periodi e soprattutto immediatamente prima dell'impatto tra i due corpi, le onde emesse hanno una potenza sufficientemente ampia per giungere sulla Terra alla stregua di quanto è recentemente avvenuto, dopo la collisione dei due buchi neri sopra accennati, un miliardo e trecento milioni di anni fa.

La risonanza gravitazionale

Le onde così generate risultano formate da particelle denominate gravitoni, le quali a loro volta, attingono energia dalla stessa materia iper-condensata. Ovviamente il consumo è proporzionale all'intensità di queste onde che assorbono mediamente materia, pari a quella di alcune unità solari, in una frazione di tempo intorno al secondo. La trasformazione dell'energia in onde e la relativa diffusione nello spazio circostante, avviene in linea con il generale principio dei sistemi che trasferiscono l'energia al vuoto, attraverso le di-

mensioni di un supporto trasmissivo, le cui misure fisiche corrispondono, nello specifico, alla lunghezza d'onda della frequenza di oscillazione, F_0 , della stessa materia.

La natura delle onde gravitazionali è pertanto costituita dalla energia che proviene dalla trasformazione della materia iper-condensata quando questa entra in risonanza attraverso il campo gravitazionale di Newton con la materia dell'altro corpo siderale che si avvicina.

I due corpi formano allora un sistema risonante che, in funzione della reciproca distanza, assume progressiva ampiezza. Quando l'intensità della risonanza supera la soglia critica, trasforma la materia in energia gravitazionale radiante alla stregua di un sistema elettromagnetico.

La risonanza continua per tempi estremamente limitati, intorno al secondo fino a quando a causa della rapidissima trasformazione massa-energia, le oscillazioni si smorzano e il sistema diviene dissonante.

Le fasi successive

I corpi, per effetto della loro attrazione newtoniana seguono ad avvicinarsi aumentando la relativa velocità orbitale. A questo punto la lunghezza d'onda della frequenza di oscillazione del sistema binario si riduce. Quando infatti i due corpi accorciano ulteriormente la loro distanza, allora l'intervallo tra i due ritorna a coincidere con la lunghezza d'onda della nuova frequenza di risonanza e delle sue armoniche e il sistema entra in iperoscillazione distruttiva. Questo avviene attraverso un nuovo treno di onde di frequenza maggiore, a causa della riduzione di massa tra i corpi sempre più vicini. Si tratta come detto, di onde smorzate, in quanto, consumando rapidissimamente materia, portano in dissonanza il sistema. La circostanza si ripete periodicamente con emissioni di onde di intensità crescente, fino alla collisione alla fusione delle due stelle in un unico corpo siderale. Viene così generata in un tempo rapidissimo, intorno al secondo, un'emissione immane di energia che fa oscillare sensibilmente lo spazio-tempo. La medesima cosa vale a maggior ragione per due buchi neri in rotta di collisione tra di loro, come si è trattato nel caso prima accennato e portato alla ribalta della cronaca, nel febbraio scorso.

Il premio Nobel dello scorso secolo

Va messo nella giusta evidenza, per comprendere l'effettivo valore dell'attuale rivelazione delle onde gravitazionali, che oltre ad essere già state teorizzate all'inizio del secolo scorso da Einstein nella Relatività Generale, furono indirettamente rivelate da due ricercatori, Russel Hulse e Joseph Taylor. Tali Ricercatori dimostrarono che, durante l'avvicinamento delle orbite di due stelle di neutroni in fase di collisione, venivano emesse onde gravitazionali. La dimostrazione fu ineccepibile tanto che ai due fu assegnato per questa loro dimostrazione, il premio Nobel, nel 1993.

Fine della prima parte (seguito al prossimo numero)

COME È FATTO UN ATOMO

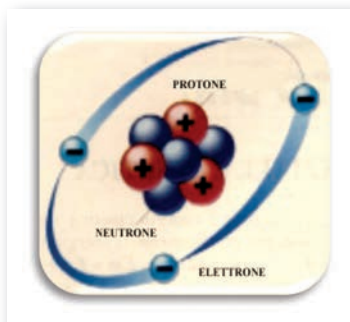
di Angelo Pagliuca

Nell'immaginario comune l'atomo è abbastanza presente, ma come un concetto piuttosto vago. In effetti se è noto a molti che tutto il mondo materiale è fatto di atomi, pochi, a parte chi ha nozioni di fisica e di chimica, sono in grado di spiegare come è fatto (ma sarebbe meglio dire come si pensa sia fatto) un atomo.

Volendo migliorare il grado di conoscenza, si può iniziare dalla nozione più elementare che si possa dare: l'atomo (dal greco "atomos" indivisibile) è la più piccola parte in cui si può dividere un elemento chimico (ferro, carbonio, azoto, idrogeno, calcio, ecc.), senza che esso perda le sue caratteristiche. Fino alla fine del 1700 il numero di elementi di cui si poteva dimostrare l'esistenza era relativamente modesto; ma vigeva la concezione granulare della materia, considerata come costituita da particelle elementari, indivisibili e prive di struttura interna, che furono chiamate appunto atomi. Questo concetto, per l'epoca, bastava per spiegare le diverse proprietà della materia, anche se la distinzione tra atomi e molecole (queste ultime costituite da associazioni di atomi) era ancora incerta, superata solo più tardi per merito del chimico-fisico torinese **Avogadro**.

Soltanto verso la fine del 1800 la scoperta dei fenomeni inerenti al passaggio dell'elettricità nei gas a pressione rarefatta, lo sviluppo della teoria elettromagnetica della luce, della spettroscopia e dei fenomeni elettrolitici, evidenziarono come fosse insostenibile l'ipotesi dell'indivisibilità dell'atomo e si riconobbe l'esistenza al suo interno di particelle elettricamente cariche di segno opposto in modo da compensarsi, poiché l'atomo si presentava elettricamente neutro.

Gli studi e le esperienze proseguirono ad opera di numerosi scienziati. Nel 1874 il fisico J. Stoney propose di denominare *elettrone* la particella elettrica negativa osservata sperimentalmente. La scoperta dei Raggi X fatta da Roentgen e le ricerche sistematiche fatte dai coniugi Curie sulla natura dell'elemento radio che emetteva radiazioni spontanee, portarono ad ipotizzare che la radioattività fosse l'effetto di un processo di spontanea trasformazione di un elemento in un altro. Da questi studi inoltre si ebbe la conferma che gli atomi delle sostanze radioattive emettono sia radiazioni costituite da particelle elettriche positive e negative (denominate raggi *alfa* e *beta*), sia radiazioni di natura non più corpuscolare ma elettromagnetica (raggi *gamma*). Tuttavia, sul finire del secolo 19°, mentre la fisica che ora possiamo chiamare moderna procedeva



nelle sue scoperte, tutte più o meno legate alle proprietà dell'atomo, restava ancora incognita l'intima struttura di quest'ultimo.

Nel 1911 il fisico *Rutherford* elaborò un modello atomico secondo cui l'atomo è costituito da un certo numero di elettroni Z , più o meno grande a seconda dell'elemento chimico che si considera (idrogeno, elio, ecc.) e da un'unica particella elettricamente positiva detta *nucleo*

Risultando l'atomo essere elettricamente neutro la carica del nucleo doveva essere uguale, salvo il segno, a Z volte la carica dell'elettrone. Si stabilì anche che le dimensioni del nucleo e degli elettroni dovevano essere trascurabili rispetto a quelle dell'atomo nel suo complesso. La massa dell'atomo doveva risultare dalla somma delle masse degli elettroni e del nucleo, poiché dagli studi e dalle esperienze emergeva anche che quella degli elettroni è una frazione piccolissima della massa atomica, si poteva dedurre in definitiva che la massa dell'atomo era concentrata praticamente tutta nel nucleo. Ricerche successive portarono a stabilire che il nucleo, a sua volta, era costituito da particelle di carica positiva pari a quella dell'elettrone, denominate *protoni* e da altre particelle, dotate approssimativamente di massa uguale a quella del protone ma prive di carica, note come *neutroni*. Il numero di protoni nel nucleo di un determinato elemento rappresenta anche il *numero atomico* dell'elemento stesso, in base a quest'ultimo tutti gli elementi chimici conosciuti sono



ordinati nella tavola periodica.

Il modello di *Rutherford* della struttura dell'atomo si prestava abbastanza bene per descrivere, pur se in modo semplificato, ciò che risultava dalla realtà sperimentale, ma lasciava irrisolto il problema della determinazione delle leggi che regolano i movimenti dell'atomo. Secondo questo modello infatti l'atomo era visto come un microscopico sistema planetario il cui il nucleo era considerato simile al sole mentre gli elettroni erano i pianeti soggetti ad una forza di attrazione e che dovevano muoversi secondo orbite ellittiche per non cadere sul nucleo stesso.

Nel 1913 *N. Bohr* elaborò una nuova teoria fondata sulla teoria quantistica della luce di Planck. Secondo Bohr i movimenti degli elettroni intorno al nucleo potevano avvenire solo su una serie di orbite, definite orbite permesse o stati quantici stazionari, a ciascuno dei quali corrisponde un livello energetico costante. Le orbite più lontane dal nucleo hanno un livello energetico maggiore (o stato

quantico più elevato). Quando l'atomo emette energia radiante l'elettrone salta da un'orbita ad un'altra corrispondente ad uno stato quantico a minore energia; il contrario avviene quando assorbe energia.

Anche la teoria di Bohr (integrata successivamente da Sommerfeld) mostrò ben presto i suoi limiti, in quanto con essa era possibile descrivere in modo soddisfacente solo atomi contenenti pochi elettroni.

Ben presto vennero concepiti nuovi "aggiustamenti" che portarono all'avvio di una nuova meccanica denominata "ondulatoria".

Tale nuova teoria trasse origine da una ipotesi formulata da De Broglie nel 1924, il quale suggerì che al movimento di un elettrone dovessero considerarsi associate qualità ondulatorie. Il metodo della meccanica ondulatoria, sviluppato da Heisenberg e Schrodinger tra il 1925 e il 1926, offriva una visione molto più raffinata di quella di Bohr infatti, invece di parlare di un elettrone in moto entro un'orbita di raggio dato, venne introdotto il termine orbitale per descrivere un certo volume entro il quale esiste la probabilità di trovare l'elettrone. Questi studi portarono a definire la configurazione elettronica dell'atomo in termini di 4 numeri quantici (n, l, m, s) e 7 livelli energetici (K, L, M, N, O, P, Q). Il modo di distribuirsi degli elettroni nei livelli energetici disponibili forniva finalmente la chiave per interpretare la classificazione periodica degli elementi.

Grazie alla meccanica quantistica fu disponibile uno schema soddisfacente (pur se non esaustivo) della struttura e delle caratteristiche dell'atomo.

A partire dalla fine del 1920 si originò così uno sviluppo senza precedenti della fisica atomica e della chimica più avanzata, quest'ultima disciplina, avvalendosi della teoria sulla disposizione degli elettroni nei livelli attorno al nucleo, giunse a definire la formazione dei diversi legami chimici tra gli atomi.

Negli anni trenta del secolo scorso si ebbero grandi progressi in particolare negli studi sulle proprietà del nucleo atomico e in genere delle particelle elementari. Venne accertata la possibilità di provocare la demolizione dei nuclei degli elementi più pesanti (quelli con maggiore massa) in nuclei più leggeri, fenomeno accompagnato dalla emissione di particelle radioattive e dalla produzione di ingenti quantità di energia. In questo settore di fondamentale importanza (nel bene e nel male) fu il contributo di Enrico Fermi, al quale venne assegnato il premio Nobel per la fisica nel 1938 per i suoi studi sulla proprietà dei neutroni di essere assorbiti dai nuclei degli elementi più pesanti e di provocarne la scomposizione (fenomeno della fissione nucleare).

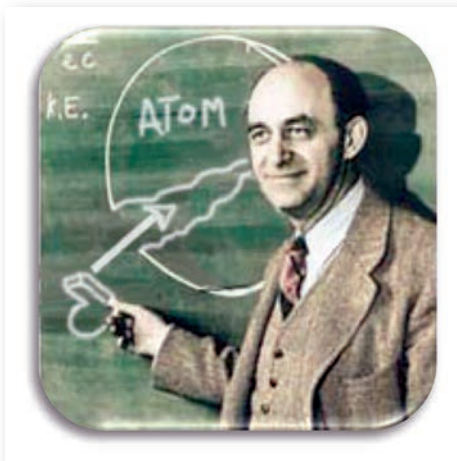
Trasferitosi negli Stati Uniti Fermi, basandosi sui suoi studi, nel 1942 progettò e costruì il primo reattore nucleare. Ma, più o meno direttamente, contribuì anche alla creazione della bomba atomica, conseguenza peraltro inevitabile, considerato il momento storico.

Con i prodotti della fissione si formano frammenti di peso atomico più basso, raggi gamma e anche un certo numero di neutroni che possono a loro volta causare ulteriori fissioni provocando la cosiddetta "reazione a catena", suscettibile di fornire ingenti quantità di energia sotto forma di calore. Per ottenere una reazione a catena autosufficiente è indispensabile che il materiale fissile possieda una certa dimensione critica, superata la quale, in assenza di materiali capaci di assorbire efficacemente i neutroni, la reazione può procedere a una velocità incontrollabile ed evolvere in una esplosione. Nella fissione controllata (reattori nucleari) la trasformazione dell'energia sviluppata sotto forma di calore in energia elettrica avviene per mezzo di uno scambiatore di calore e costituisce la principale maniera di utilizzazione pacifica della fissione nucleare.

Una seconda fonte di energia nucleare è prodotta dalla fusione degli elementi più leggeri in nuclei di massa maggiore. Questo processo è all'origine dell'energia solare e viene posto in atto nell'esplosione della bomba all'idrogeno. Sono state ipotizzate diverse reazioni per interpretare il processo di fusione, una di esse si basa sulla fusione di nuclei di deuterio o trizio (isotopi dell'idrogeno con massa atomica relativa doppia e tripla) da cui si possono originare nuclei di elio e neutroni. La massa totale dei prodotti della fusione è inferiore a quella dei nuclei reagenti, con liberazione di energia assai superiore alla reazione di fissione. L'innesco della fusione, mai spontaneo, richiede elevatissime temperature (dell'ordine dei 20 milioni di °C) che nella bomba all'idrogeno possono ottenersi mediante una piccola bomba a fissione nucleare che funge da innesco.

Negli ultimi decenni, malgrado alcune manchevolezze, le idee sulla struttura dall'atomo non sono state sostanzialmente modificate, mentre grandi progressi ha fatto la fisica del nucleo atomico e in genere delle particelle elementari.

Sempre in tema d'impiego pacifico e non inquinante dell'energia nucleare, un messaggio di speranza proviene dagli studi sulla cosiddetta "fusione fredda", ovvero sulla possibilità di ottenere un guadagno energetico provocando la reazione di fusione dei nuclei di deuterio a basse temperature tramite sostanze metalliche catalizzatrici.



Anche l'Atomo vola

UNO SGUARDO ALLA NOSTRA STORIA RECENTE

a cura di Antonio Muccitelli

La Campagna d'Italia dal luglio '43 al giugno '44

Nella conferenza di Casablanca (14-24 gennaio 1943), Churchill e Roosevelt decidono di:

1. Intensificare i bombardamenti aerei in Germania.
2. Supportare l'URSS sia incrementando i rifornimenti di armi e materiali sia con l'apertura (appena possibile) di un secondo fronte in Europa, come reclamato da Stalin per ridurre la pressione delle Forze tedesche sul fronte orientale, dove queste dispongono ancora di 190 Divisioni e ottimi carri.
3. Effettuare lo sbarco in Sicilia per indurre l'Italia alla resa.
4. Imporre al nemico sconfitto la resa senza condizioni.

Contesto strategico all'inizio del '43.

La situazione delle Forze dell'Asse continua ad aggravarsi ovunque. In Russia, la 6^a Armata tedesca permane accerchiata a Stalingrado (si arrenderà il 2 febbraio). L'8^a Armata italiana, sopraffatta sul Don, è costretta ad una tragica ritirata di 45 giorni. In Libia, le Forze italo-tedesche, sempre combattendo, continuano il ripiegamento iniziato a El Alamein, per tentare l'ultima resistenza in Tunisia. Qui gli Alleati nel mese di maggio porranno fine alla loro eroica resistenza.



L'invasione della Sicilia.

Caduta Tunisi il 13 maggio, gli Alleati si dirigono verso la Sicilia, conquistando, dopo bombardamenti aerei intensissimi, Pantelleria e Lampedusa (11-12 giugno). Viene quindi organizzata una grandiosa operazione anfibia che nella notte del 10 luglio fa sbarcare in Sicilia due grandi unità alleate: la 7^a Armata statunitense (Patton) a Gela e l'8^a Armata britannica (Montgomery) a Siracusa, riunite poi nel 15^o Gruppo d'armate sotto la responsabilità del generale bri-

tannico Alexander. La 7^a Armata il 22 luglio occupa Palermo. Gli Alleati, nonostante la loro soverchiante superiorità, anche aerea e marittima, impiegano 38 giorni a occupare l'isola, giungendo a Messina il 17 agosto. L'occupazione della Sicilia dimostra ancora una volta che il comportamento spesso eroico delle Forze Armate italiane non riusciva a bilanciare le marcate condizioni d'inferiorità sia nell'equipaggiamento che nel supporto logistico.

I fatti di Roma.

In un'Italia economicamente ed industrialmente impreparata al conflitto, le difficoltà per sostenere lo sforzo bellico e i diversi consecutivi insuccessi militari hanno fatto crollare la fiducia in Mussolini. A Feltre il 19 luglio Mussolini incontra Hitler che, irritato per la sconfitta in Nord Africa, per l'invasione della Sicilia in corso e per la recente pesante sconfitta tedesca a Kursk (Ucraina), effettua un furioso monologo elencando le inefficienze e le omissioni italiane. Mussolini non osa dichiarare l'impossibilità dell'Italia di continuare la guerra, come raccomandato dal Capo di Stato Maggiore, il Gen Ambrosio, e apre bocca solo per tradurre in tedesco il messaggio del bombardamento del quartiere di San Lorenzo, a Roma, attuato alle 11 dello stesso giorno da circa 650 bombardieri alleati. Alle 3 del pomeriggio, i "Colloqui di Feltre" si concludono con un nulla di fatto.

Il 25 luglio il Gran Consiglio del Fascismo approva l'ordine del giorno Grandi (19/28), con cui il duce viene messo in minoranza: "...Il re riassuma il comando delle FFAA". Alle ore 17 dello stesso giorno, il re riceve Mussolini, gli comunica di averlo sostituito con il Maresciallo Badoglio come Capo del governo e lo fa arrestare. Alle 20, Badoglio fa leggere alla radio il suo proclama alla Nazione: "...la guerra per noi continua nello spirito dell'alleanza".

Il sovrano nomina un governo di facciata e gestisce il potere con Badoglio, Acquarone (Ministro della Real Casa) e Ambrosio. Mentre non si dissocia né dal fascismo né dalla Germania, in segreto negozia la "Resa Incondizionata", firmata a Cassibile il 3 settembre, che prevedeva, tra l'altro, la continuazione della guerra a fianco degli Alleati e la consegna di Mussolini.

L'invasione della Penisola.

Liberata la Sicilia, il Comando Supremo alleato (Eisenhower e Alexander), in aderenza all'intento di Churchill di giungere appena possibile a contatto con le Armate sovietiche in rapida progressione verso la Germania ed i Paesi dell'Est Europa, pianifica l'occupazione della Penisola con la convinzione che l'Italia del Sud sarebbe stata conquistata con una facile campagna e che i Tedeschi avrebbero invece difeso con i denti il Nord Italia.

Sulla base di questo piano, il 3 settembre l'8^a Armata britannica sbarca in parte a Reggio Calabria mentre nei gior-

ni successivi altre Forze dell'8^a sbarcano a Taranto. Il 9 settembre la 5^a Armata statunitense (Clark) sbarca a Salerno, che, come Taranto, era stata scelta in quanto all'interno del raggio d'azione degli aerei basati in Sicilia.



Truppe americane sbarcano a Salerno nel settembre 1943

L'annuncio dell'armistizio.

L'8 settembre, alle ore 12, il re convoca il nuovo ambasciatore tedesco, Rahn, già a Roma da 10 giorni e gli conferma "la decisione di continuare sino alla fine la lotta a fianco della Germania, con la quale l'Italia è legata per la vita e per la morte". Con sorpresa, dopo 9 ore, alle 19,42, Badoglio legge alla radio il comunicato sull'armistizio-resa senza condizioni: le FFAA cesseranno qualsiasi attività contro gli Alleati, ma "reagiranno ad eventuali attacchi da qualsiasi altra provenienza"!

Il 9 settembre alle ore 06, il Re, Umberto, Badoglio e i vertici delle FFAA abbandonano il Ministero della Guerra dove hanno trascorso la notte, imboccano la Tiburtina dove superano ... diversi posti di blocco tedeschi e giungono dapprima a Pescara e poi a Ortona dove si imbarcano sulla nave "Baionetta". Dopo mezzanotte salpano verso sud alla volta della prima città senza tedeschi: Brindisi. Di conseguenza, le FFAA, abbandonate dai capi e senza ordini, si dissolvono, ad eccezione di alcune Unità nei Balcani ed in Grecia. L'Italia precipita nel caos!

Il 9 settembre viene costituito a Roma il Comitato di Liberazione Nazionale.

I Tedeschi, che, nel frattempo, avendo subodorato il voltafaccia del governo italiano, avevano incrementato le forze in Italia fino a 16 Divisioni e predisposto un piano d'intervento, occupano le posizioni chiave e disarmano i reparti italiani nella Penisola, nei Balcani e nel Sud della Francia (*). Così circa 800.000 militari italiani vengono deportati in Germania, dove per il loro status di "internati" permarranno privi di qualsiasi tutela giuridica internazionale. Molti dei soldati italiani delle Divisioni di stanza nella penisola riescono a sfuggire all'internamento in Germania e in tanti si danno alla macchia, costituendo il primo nucleo del nascente movimento partigiano.

Il 12 settembre Mussolini, in "prigione" a Campo Imperatore, viene prelevato dai tedeschi e condotto in Germania. Il 23 settembre viene creata, nell'Italia occupata dai tedeschi, la Repubblica Sociale di Salò, stato fascista satellite, con a capo Mussolini. Il 13 ottobre il governo del "Regno del Sud" dichiara guerra alla Germania, assumendo così lo status di cobelligerante (non di alleato!).

La strategia di difesa tedesca.

Mentre Rommel, capo delle forze tedesche del Nord Italia, propone di attestarsi sugli Appennini a nord di Firenze, Kesserling, capo delle forze tedesche site nel resto della Penisola, non volendo abbandonare gli aeroporti vicino a Foggia ed a Roma, basi da cui gli aerei americani avrebbero potuto bombardare la Romania (petrolio) ed il sud della Germania (industrie), raccomanda una dura battaglia difensiva sfruttando l'impervia orografia della Penisola, poco adatta all'impiego delle forze meccanizzate degli Alleati. Hitler, fanatico della difesa ad oltranza, approva l'opzione di Kesserling, che poi realizza una serie di munite linee difensive, tra cui la Linea Gustav.

La strategia degli Alleati.

Nell'avanzata degli Alleati, mentre l'8^a Armata procede con metodo e prudenza anche per minimizzare le proprie perdite, la 5^a Armata affronta il nemico in modo aggressivo. Nonostante ciò, la pronta reazione di Kesserling allo sbarco di Salerno, con l'impiego anche delle riserve e dell'aviazione, fa vacillare l'operazione. Per la 5^a Armata la situazione tattica migliora solo il 15 settembre grazie al supporto del fuoco navale e all'impiego di 2 battaglioni aviotrasportati. Il 16 settembre le 2 Armate si congiungono a sud di Salerno per poi procedere la 5^a sul versante tirrenico e l'8^a sul versante adriatico.

La lenta marcia della 5^a Armata verso Roma.

Kesserling, nominato Comandante in capo in Italia (Rommel era stato trasferito in Francia), attua una difesa brillante: ogni strada in avvicinamento alle posizioni difensive viene minata e posta sotto il tiro dell'artiglieria, costituendo successive Linee di difesa. Napoli e ed il suo prezioso porto, liberatasi dai tedeschi con 4 giorni di combattimenti (27-30 sett), vengono raggiunti dalla 5^a Armata il 1° ottobre. Il 14 ottobre la 5^a Armata supera il Volturno, ma, avendo subito 22.000 perdite da Salerno, arriva esausta sulla Linea d'Inverno, situata pochi km a sud della Linea Gustav sulla congiungente Garigliano, Mignano, Isernia, Sangro. Qui Clark, anche per le continue piogge, si ferma per tutto il mese di novembre. Uno dei capisaldi sulla Linea d'inverno è costituito dalla stretta di Montelungo sulla Casilina, su cui incombe Monte Maggiore a sinistra e Monte Sammucro a destra.

Per sfondare, Clark pianifica un attacco simultaneo al Monte Maggiore (36^a Div. del Texas), a Montelungo (1° Raggruppamento motorizzato italiano) e al Monte Sammucro

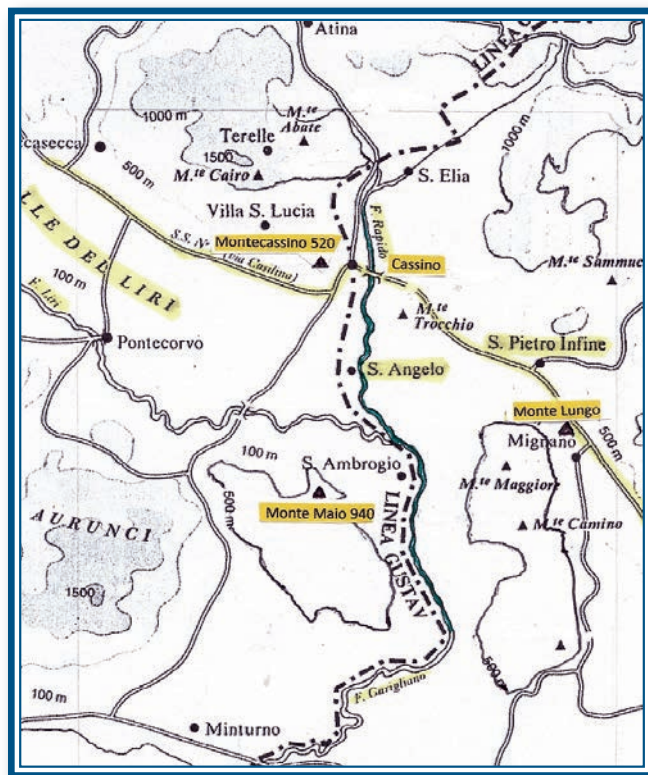
(36^a Div.). Il 7 dicembre, la 36^a attacca il Monte Sammucro e all'alba dell'8 dicembre il 1° nucleo del ricostituito Esercito italiano attacca e, nonostante la forte resistenza tedesca, raggiunge la vetta di Montelungo, ma per la mancata copertura sulla sinistra è costretto a ritirarsi. Il 16 dicembre l'attacco viene reiterato con successo sia a Montelungo che sul Monte Sammucro ed i Tedeschi si ritirano sulla Gustav.

Piano per liberare Roma.

Per liberare al più presto Roma, che è obiettivo politico ma anche strategico per la presenza di aeroporti, Alexander pianifica un'offensiva in tre fasi. L'8^a Armata avrebbe dovuto convergere su Roma seguendo la Tiburtina. La 5^a Armata avrebbe forzato verso Nord lungo la valle del Liri. Quando le unità della 5^a fossero giunte a Frosinone, un Corpo alleato sarebbe sbarcato a Sud di Roma "Operazione Shingle" per impadronirsi dei Colli Albani e tagliare la principale linea di comunicazione tedesca: la Casilina. Ma la scarsità di navi e di Unità alleate, ormai destinate ad essere trasferite in Inghilterra per lo sbarco in Francia (nella primavera del '44), fa accantonare il piano!

La linea Gustav.

Questo dispositivo di difesa, divideva in due la penisola italiana: a nord vi era il territorio sotto il controllo dei tedeschi, a sud gli Alleati. La linea si estendeva dalla foce del fiume Garigliano, poi seguiva il fiume Gari, quindi il fiume Rapido e, attraverso i monti dell'Abbruzzo, giungeva fino alla foce del fiume Sangro. Realizzata nel punto più stretto della Penisola, consentiva di economizzare le forze.



Era costituita da postazioni protette per mitragliatrici e mortai, estesi campi minati, e aveva 2 capisaldi: Montecassino (non l'Abbazia) e, al di là della valle del Liri sugli Aurunci, il Monte Maio, che consentivano il controllo della Casilina, unica strada per Roma in grado di sopportare il transito delle Unità meccanizzate e corazzate della 5^a Armata.

Circa le opposte strategie e l'entità delle forze che si fronteggiano sulla Gustav va notato che:

- Alexander dispone di 2700 aerei, di 18 Divisioni a pieno organico e ben equipaggiate, ma di varia nazionalità, oltre che della capacità di decrittare le comunicazioni nemiche; infine, può effettuare sbarchi sulle retrovie delle linee difensive tedesche;

- Kesserling dispone invece di 474 aerei e di 21 Divisioni (14 sulla Gustav), di cui solo 11 pienamente operative ma attestate su posizioni difensive ottimali. Inoltre, per respingere eventuali nuovi sbarchi nelle retrovie, rischiera le riserve corazzate in posizione arretrata e pianifica l'eventuale rapido afflusso di riserve dalla Germania. Infine, il XIV Corpo (schierato dal Garigliano a Cassino) ha un ottimo Comandante, il Gen von Senger.

Operazione SHINGLE e assalto alla Linea Gustav.

I sanguinosi scontri sulla Linea d'Inverno indussero Churchill a imporre l'attuazione dello sbarco a Anzio e Nettuno di due Divisioni soltanto: il VI Corpo. Tuttavia, sia Alexander che Clark considerarono la forza di sbarco appena idonea a minacciare le retrovie tedesche ed a difendersi dall'attacco delle riserve tedesche. Comunque, l'operazione SHINGLE divenne parte di un'offensiva in 4 fasi con la tempistica legata alla disponibilità di navi per lo sbarco. Nella 1^a fase il Corpo di Spedizione Francese (CSF – Gen Juin) avrebbe cercato di aggirare le difese tedesche a Cassino attaccando da nord. Nella 2^a fase, il X Corpo britannico avrebbe superato la Gustav sul fiume Garigliano (Minturno e S. Ambrogio). Nella 3^a fase il II Corpo statunitense avrebbe sfondato la Gustav attraversando il Gari nei pressi di Sant'Angelo in Theodice per poi proseguire nella valle del Liri sulla Casilina. Nell'ultima fase il VI Corpo sarebbe sbarcato a Anzio.

Prima battaglia di Cassino (12 gennaio – 12 febbraio 1944).

1^a fase: il 12 gen., le Unità magrebine francesi, avvezze a combattere in montagna, attaccano con successo sulle colline a nord di Cassino. Purtroppo Clark nega i rinforzi per proseguire verso Atina-Sora-Frosinone e tagliare la Casilina. L'offensiva si arena il 22 gennaio.

2^a fase: il 17 gen., il X Corpo britannico attraversa il Garigliano a sud di Minturno, ma le riserve tedesche prontamente accorse bloccano l'avanzata. Fallisce anche il guado del Garigliano a Sant'Angelo per la tempestiva apertura di una diga a monte.

3^a fase: la notte del 20 gennaio, la 36^a Divisione del Texas, pur senza copertura sul fianco sinistro ed in condizio-

ni proibitive (estesi campi minati, fiume in piena, difensori in trincee su posizioni dominanti) cerca di attraversare il fiume Gari a S. Angelo. L'attacco viene ripetuto invano anche la notte successiva. Paga un prezzo altissimo: 1681 perdite.

4^a fase: il 22 gennaio, il VI Corpo (Lucas) sbarca a Anzio e Nettuno per poi dirigere sui Colli Albani e interrompere la Casilina, ma si attarda a consolidare la testa di ponte e dopo 5 giorni le riserve tedesche affluiscono e contrattaccano con successo.

Per impegnare i Tedeschi sulla Gustav, il 24 gennaio Clark ordina alle Unità a nord di Cassino di attaccare le colline a nord dell'Abbazia. Dopo duri scontri gli americani arrivano nei pressi dell'Abbazia ma non si impadroniscono delle cime che controllano il caposaldo. Più a nord il CSF opera con ferocia ed efficacia sul fianco destro degli americani, strappando alcune colline ai tedeschi.

Mentre a Cassino ogni offensiva cessa il 12 febbraio, a Anzio i tentativi di proiezione verso i Colli Albani da parte del VI Corpo sono respinti con successo fino ad accerchiare la testa di ponte. Successivamente, il Gen Lucas viene sostituito dal Gen Truscott che ottiene di incrementare le forze del VI Corpo da 2 a 6 Divisioni. Ciò nonostante, il fronte di Anzio diviene presto simile al fronte occidentale della Prima Guerra mondiale: un inferno di fango, trincee e morte! Infatti, le battaglie sul fronte di Anzio comportarono 30.000 perdite sia ai Tedeschi che agli Alleati.



L'Abbazia di Montecassino dopo il bombardamento.

Seconda battaglia di Cassino (15-18 febr. 1944).

Alexander, per continuare l'azione di aggiramento del caposaldo di Montecassino iniziata dagli americani, decide di trasferire alcune Unità dall'8^a alla 5^a Armata, e costituisce il Corpo Neozelandese (Gen. Freyberg) con una Divisione indiana ed una Divisione neozelandese. La 3^a Divisione indiana rileva gli americani sulle colline dietro a Montecassino. La 2^a Divisione neozelandese si attesta di fronte a Cassino. Ma Freyberg, subordina l'attacco delle due Unità al bombardamento dell'Abbazia, erroneamente

ritenuta punto di osservazione degli artiglieri tedeschi e, quindi, causa dei falliti attacchi precedenti. Alexander approva il bombardamento e il 15 febbraio, in 8 ondate successive, 239 aerei (4 volte la richiesta di Fryberg^(**)) distruggono l'Abbazia. Muoiono oltre 500 civili lì rifugiatisi (i monaci e l'Abate Diamare si salvano). I tre attacchi successivi condotti dalla Divisione indiana vengono respinti dai paracadutisti tedeschi. Anche l'attacco dei neozelandesi alla stazione di Cassino viene respinto. In un momento critico per la Germania (le Forze tedesche sul fronte orientale continuano a perdere terreno), i successi difensivi a Cassino divengono motivo di orgoglio.

Terza battaglia di Cassino (15 – 24 marzo 1944).

Gli Alleati pianificano un'offensiva poderosa per il maggio successivo (operazione DIADEM), ma, nel frattempo, Freyberg viene autorizzato ad un nuovo attacco per occupare Montecassino e la città di Cassino. Il piano consiste nell'effettuare un bombardamento a tappeto su Cassino, attaccare poi il centro urbano e di qui procedere verso l'Abbazia. Il 15 marzo Cassino viene bombardata pesantemente, ma poi i crateri delle bombe penalizzano la mobilità dei carri neozelandesi; dopo 3 giorni di aspri combattimenti la fanteria occupa il castello di Rocca Janula e la stazione ferroviaria, senza ulteriori progressi.

La strenua resistenza dei berretti verdi alimenta la fama di invincibilità dei tedeschi a Cassino.

Quarta battaglia di Cassino (11 – 18 maggio. 1944).

In vista dell'operazione DIADEM, gli Alleati rinforzano le Unità sulla Gustav da Cassino al mare.

Il settore di Cassino (fino alla confluenza del Gari con il Liri) viene affidato all'8^a Armata (Gen Leese). Cassino sarebbe stata assaltata dal nord dal II Corpo polacco. Il Contingente canadese avrebbe dovuto attraversare il Gari dove gli americani avevano subito a gennaio una sanguinosa sconfitta. Al CSF, che si era distinto sui monti di Cassino, fu affidato il difficile settore di fronte ai monti Aurunci ed a Monte Maio. Il II Corpo americano fu schierato tra gli Aurunci ed il mare. Il piano di Alexander prevedeva di lanciare il VI Corpo fuori dalla testa di ponte di Anzio verso Valmontone, sulla Casilina, per intrappolare la 10^a Armata tedesca schierata sulla Gustav.

La sera dell'11 maggio, oltre mille cannoni scatenano un diluvio di fuoco sulle postazioni tedesche da Cassino al Tirreno, per preparare l'attacco simultaneo dei 4 Corpi d'armata che nel 1^o giorno registrano pesanti perdite e pochi risultati. Invece, il 13 maggio il caposaldo di Monte Maio viene occupato dai reparti di Juin^(***), cogliendo di sorpresa i tedeschi che, ritenendo improbabile un attacco su quel terreno così impervio, non avevano riserve in zona. I polacchi attaccano con eroismo le colline di Montecassino per 2 volte ma sono respinti. Riescono ad occupare le rovine dell'Abbazia solo il 17 maggio dopo che i parà le

avevano abbandonate, su ordine di Kesserling che aveva deciso di ritirarsi dalla Gustav e attuare una difesa elastica. Clark muovendo da Anzio il 23 maggio, ignora il piano di Alexander e ordina a Truscott di inviare forze ridotte verso Valmontone e di dirigersi con il grosso invece su Roma, che nel frattempo era stata evacuata dai tedeschi per poi attestarsi più a nord. Clark giunge a Roma la sera del 4 giugno in tempo utile per catturare, quale generale alleato che ha “liberato” la capitale, l’attenzione dei giornali americani che di lì a breve si sarebbe riversata sullo Sbarco in Normandia (6 giugno).

Le Unità tedesche si ritirano, quindi, ordinatamente a nord di Roma e l’operazione Diadem si conclude con un successo alleato e la “liberazione di Roma”, ma senza raggiungere risultati decisivi dal punto di vista strategico. Poi, lo sbarco in Normandia relega il Teatro mediterraneo in una posizione secondaria, nonostante che Churchill fosse

dell’avviso di giungere quanto prima in Austria e nei Balcani per fronteggiare le Armate sovietiche.

Considerazioni finali

Gli aeroporti pugliesi e romani si dimostrarono di grande utilità per la massiccia campagna dei bombardieri pesanti americani contro gli obiettivi nel Sud della Germania, nei Balcani e nell’Europa orientale. Cruciale fu la distruzione dei pozzi petroliferi di Ploesti in Romania, nel luglio del 1944. I 4 mesi di lotta sulla Gustav sono costati ai tedeschi 80.000 perdite, agli Alleati 105.000. Il numero delle altrettante numerose vittime civili non è mai stato calcolato. Cassino e la sua Abbazia sono state distrutte invano. L’urgenza di Clark di “liberare” Roma appena possibile ha consentito ai tedeschi di ritirarsi ordinatamente e attestarsi poi sulla linea Gotica, che, nella sua parte centrale, fu superata solo il 21 aprile del 1945.

(*) Diverse unità italiane si opposero ai tedeschi, ma poiché prive di ordini dall’alto, la loro resistenza fu troppo frammentaria e disorganizzata. Roma stessa fu catturata dai tedeschi il 10 settembre, incontrando solo una resistenza sporadica. Un gran numero di velivoli della Regia Aeronautica riuscì a sfuggire alla cattura trasferendosi negli aeroporti controllati dagli Alleati; lo stesso fece il grosso della squadra da battaglia della Regia Marina, che salpò da La Spezia per consegnarsi, così come volevano le clausole armistiziali, agli Alleati a Malta, anche se durante il trasferimento la corazzata Roma fu, purtroppo, affondata al largo dell’Asinara da aerei tedeschi.



10 settembre 1943: granatieri italiani si apprestano allo scontro contro i tedeschi presso porta San Paolo

(**) Nella circostanza gli americani stavano sperimentando il bombardamento diurno da alta quota, per cui l’Abbazia di Montecassino costituì un obiettivo puntiforme ideale per affinare le tecniche e metodiche di sgancio.

(***) I reparti del CSE, dopo aver sfondato la Gustav, a mò di ricompensa per circa 15 giorni furono lasciati liberi di attuare inaudite violenze sia nei confronti dei tedeschi che della inerme popolazione civile.

Manuale del Piccolo Aviatore – Recensione di Giuseppe Lenzi

Dedico questa recensione ad Aviatori speciali: quelli che, come me, hanno figli e nipoti. L'occasione di tale premura me la offre la recente apparizione, in rete e sugli scaffali di molte librerie, di un progetto editoriale da "encomio solenne".

Mi riferisco alla felice "collisione" tra la nostra Aeronautica Militare e la casa editrice "Puntidivista" che, in operosa formazione, hanno ideato ben 6 versioni di un pregevolissimo volumetto di circa 130 pagine eccellentemente illustrate e commentate.

Il titolo? Il Manuale del Piccolo Aviatore. Parola d'ordine del progetto "personalizzare" ed, infatti, le differenti versioni sono destinate ai nostri piccoli che siano essi normodotati o no. La versione "nero braille", quelle per ipovedenti, autistici (metodo CAA), dislessici e sordi soddisfano ogni possibile esigenza dei nostri cari potenziali aviatori.

"siamo così riusciti a rendere fruibili le emozioni che il volo e gli aeroplani regalano anche a quei bambini meno fortunati".

È questo il commento che il nostro Capo di S.M.A. il gen.le di S.A. Enzo Vecciarelli ha espresso in occasione della presentazione del progetto editoriale.

La casa editrice "Puntidivista" ha un'altra particolarità, oltre quella di aver ideato le cinque diverse versioni di un medesimo manuale, quella di essere costituita da sole donne che si dedicano, a tempo pieno, alla realizzazione di una vasta tipologia di pubblicazioni per l'infanzia.

Ma torniamo al Manuale. Il formato è 24x24 ed include una vasta ed attuale panoramica dell'Aeronautica, foto dei più importanti aerei in servizio, dal T346 all'Eurofighter, gli aerei della Pattuglia Acrobatica delle Frecce Tricolori e la storia di tutte le Pattuglie avvicendatesi negli anni. La riproduzione del Brevetto di Volo, datato 10 maggio 1910, del primo Pilota Aviatore Italiano Mario Calderara. Bellissime immagini di "Astrosamantha" ripresa nel suo razzo spaziale. Tanti i disegni realizzati da un valentissimo disegnatore umorista "Brugar" che risponde al nome di Bruno Garbuglio, amico d'interi generazioni di aviatori delle Frecce Tricolori. E poi aerei da colorare e tanti stickers da posizionare nelle pagine interne. Non poteva mancare un "attestato del piccolo aviatore" destinato a tutti i bambini che avranno risposto esattamente a tanti interessanti quesiti proposti nel testo.

Se c'è un modo per rendere assai gradevole un primo approccio con il "nostro" mondo dell'Aeronautica e del volo questo è rappresentato dalla chiarezza espositiva di tutti gli argomenti trattati nel "Manuale". È vero che viviamo nel mondo delle immagini e che la rete ce ne può propinare a migliaia, ma diverso è poter sfogliare le variopinte pagine di un libro tutto dedicato ai nostri futuri aviatori, oggi scolari delle scuole elementari. È ora che dobbiamo iniziare a "dirottare" i tanti interessi dei nostri figli e nipoti verso

traguardi utili e pregevoli pubblicazioni che illustrino, con grande sapienza didattica, le meraviglie delle odierne tecnologie ed additano agli spazi infiniti che le future generazioni percorreranno. Appena 16 € (incluse le spese postali) ed il volume sarà nelle vostre mani pronto ad essere donato alla prima occasione utile (Natale è fra circa 100 giorni). Contattare: redazione@puntidivistapdv.it. La risposta sarà a dir poco supersonica.



Illustri personaggi dell'Aviazione - Celestino Rosatelli

a cura di Guido Bergomi



F.1

Celestino Rosatelli nacque il giorno 8 aprile del 1885 a Belmonte in Sabina, provincia di Rieti e nel 1910 si laureò in ingegneria a Roma. (foto 1)

Come primo impiego assunse la carica di assistente di meccanica applicata alle costruzioni nella stessa università dove ottenne la laurea.

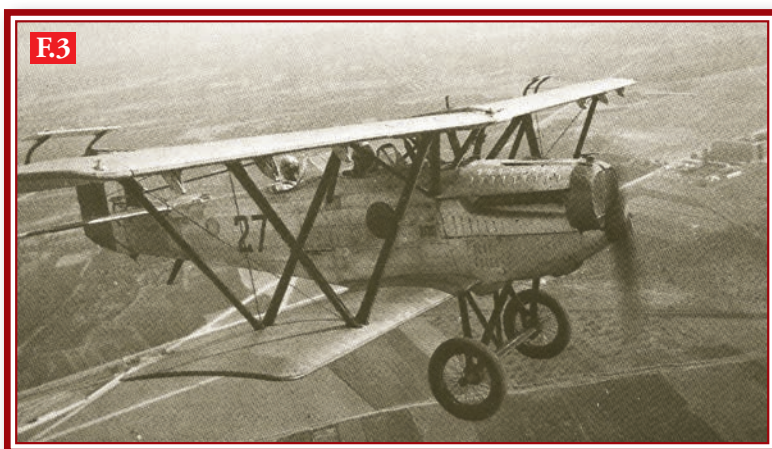
Poi per un certo tempo si occupò di dirigibili presso il battaglione specialisti dell'esercito col grado di sottotenente e quindi passò alla direzione tecnica dell'aviazione a Torino occupandosi non più di dirigibili ma di aeroplani.

In collaborazione con Savoia e Verduzio progettò e costruì il suo primo aereo che fu lo SVA e quindi ancora molto giovane assunse l'incarico di Direttore Tecnico alla FIAT AVIAZIONE di Torino. (foto 2)

Nel 1918 esce il suo primo lavoro nel campo dei bombardieri, il BR, monomotore molto veloce che ottenne anche un primato di velocità e quindi, finita la guerra, dopo qualche progetto di velivoli commerciali ecco il CR 1, (Caccia Rosatelli) che debuttò in pubblico nel 1923 vincendo una competizione con numerosi altri caccia italiani e stranieri e che ottenne la costruzione in serie. Poi fu la volta del BR 1 Br 2 e Br 3 che, come la sigla relativa ai caccia, indica i tipi da bombardamento.



F.2



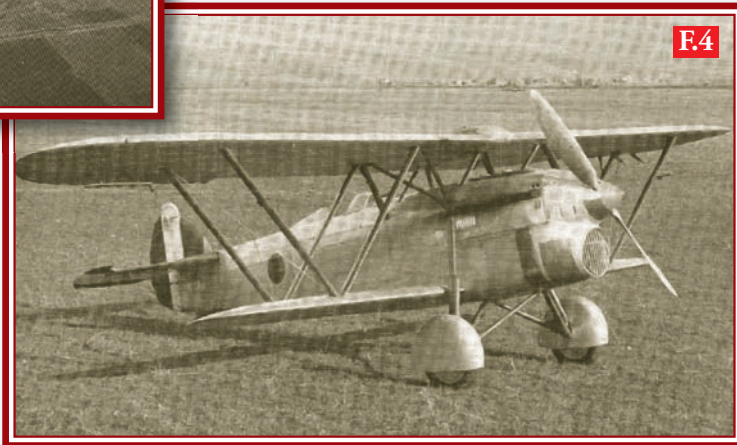
F.3

Siamo nel 1925 quando è la volta del CR 20 che stabilisce l'inizio di tutta una serie di caccia biplani molto acrobatici impiegati dalle nostre famose pattuglie che si esibiscono nel mondo. (foto 3)

Con l'interposizioni di progetti vari, tra cui un aereo vincitore della Coppa Bibescu ed un idrocorsa per la Coppa Schneider che però non par-

tecipò alla famosa, corsa ecco che nel 1931 arriva il CR 30 che otterrà a Zurigo il primo e secondo posto nelle gare di velocità in circuito chiuso per aeroplani da caccia. (foto 4)

Come perfezionamento del CR 30 nasce il famosissimo CR 32, amatissimo dai nostri piloti, che dimostrò le sue ottime caratteristiche di manovrabilità ed efficienza ottenendo prima di tutto numerose

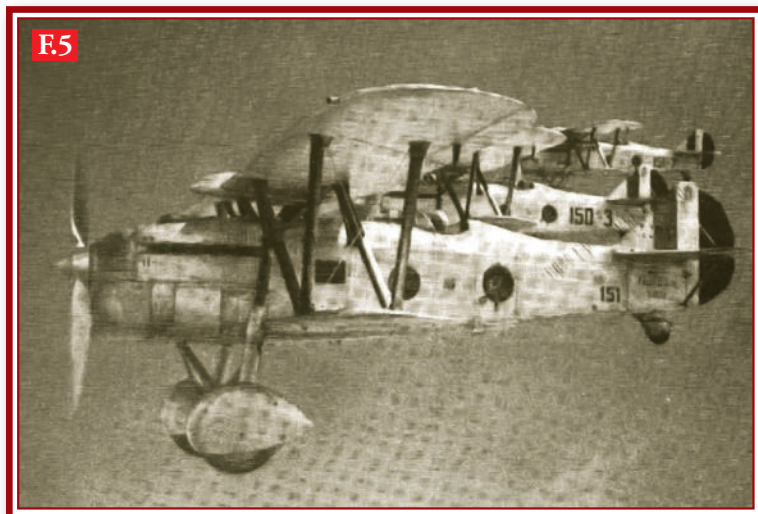


F.4

Illustri personaggi dell'Aviazione - Celestino Rosatelli

a cura di Guido Bergomi

affermazioni in manifestazioni aeree in varie parti del mondo e poi, durante la guerra di Spagna, numerosissime vittorie nei combattimenti contro aerei di formula più moderna come ad esempio il russo Rata. (foto 5)

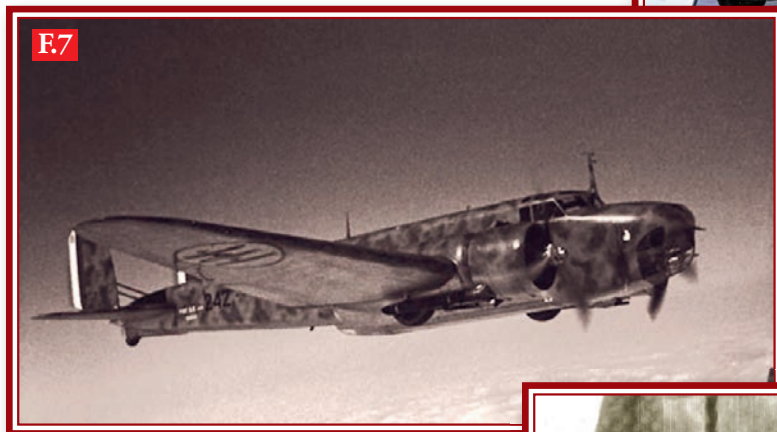


Questo purtroppo fu per noi un esempio negativo che fece convincere, soprattutto le alte sfere, che il caccia biplano fosse la miglior soluzione per l'aereo da caccia e ritardò la progettazione e costruzione di aerei dalla formula più moderna. Invece le numerose vittorie conseguite furono merito soprattutto della decisa superiore abilità dei nostri piloti accoppiata alle eccezionali caratteristiche acrobatiche del velivolo.

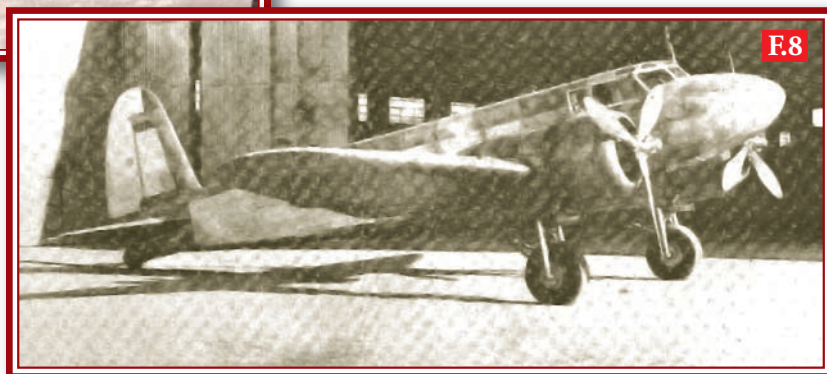
Successore del 32 fu il CR 42, sempre biplano ma con motore più potente, cioè il radiale Fiat A 74 di 840 cavalli, che venne impiegato coraggiosamente dai nostri piloti durante tutta la seconda guerra mondiale contro avversari più agguerriti

come Hurricane, Spitfire ed altri, molto più veloci e meglio armati. (foto 6)

Anche il bimotore bombardiere completamente metallico BR 20 ebbe il suo esordio in Spagna nel 1936 ed ottenne un certo successo di vendite all'estero mentre operò con alterne vicende nella nostra Aeronautica durante la ultima guerra. (foto 7)



Infine Rosatelli progettò anche un caccia pesante, cosiddetto "distruttore" cioè il CR 25 che ebbe un successo non proprio lusinghiero. (foto 8)



**Rosatelli finì la sua carriera
e morì a Torino
il 25 settembre 1945**

AIR EXPRESS LOCKHEED

Siamo nella seconda metà degli anni venti e il trasporto aereo di passeggeri subisce un incremento significativo. Anche la posta ha uno sviluppo notevole e fioriscono i velivoli sempre più adatti ai due scopi. Parliamo soprattutto degli Stati Uniti dove le distanze sono considerevoli e anche il benessere influisce sull'uso dell'aereo per diminuire i tempi impiegati.

Un velivolo che ottiene un ottimo successo fu il Lockheed Vega che con un motore stellare da 450 cavalli portava una manciata di passeggeri in una confortevole cabina.

Per la posta però le esigenze dei piloti addetti a questo tipo di voli piuttosto particolari presentano delle varianti per cui la società costruttrice provvede alle loro richieste.

Utilizzando la stessa ala e parte della fusoliera nonché il motore, i piani di coda ed il carrello progetta un velivolo leggermente diverso: anziché la cabina di pilotaggio chiusa e posta anteriormente come nel Vega, l'Air Express ha la cabina aperta situata nella parte posteriore per un solo pilota. L'ala in un sol pezzo viene collocata sopraelevata, a

parasol per consentire la visibilità in avanti e verso il basso.

La fusoliera è costruita in legno tipo monoscocca consistente in due semigusci uniti tra loro con un sistema di incollatura speciale.

Il motore non è carenato ma ha i cilindri scoperti con un muso ben avviato aerodinamicamente. È un Pratt & Whitney Wasp C che gli conferisce una velocità di crociera di 243 Km/h. L'autonomia è di 1207 Km.

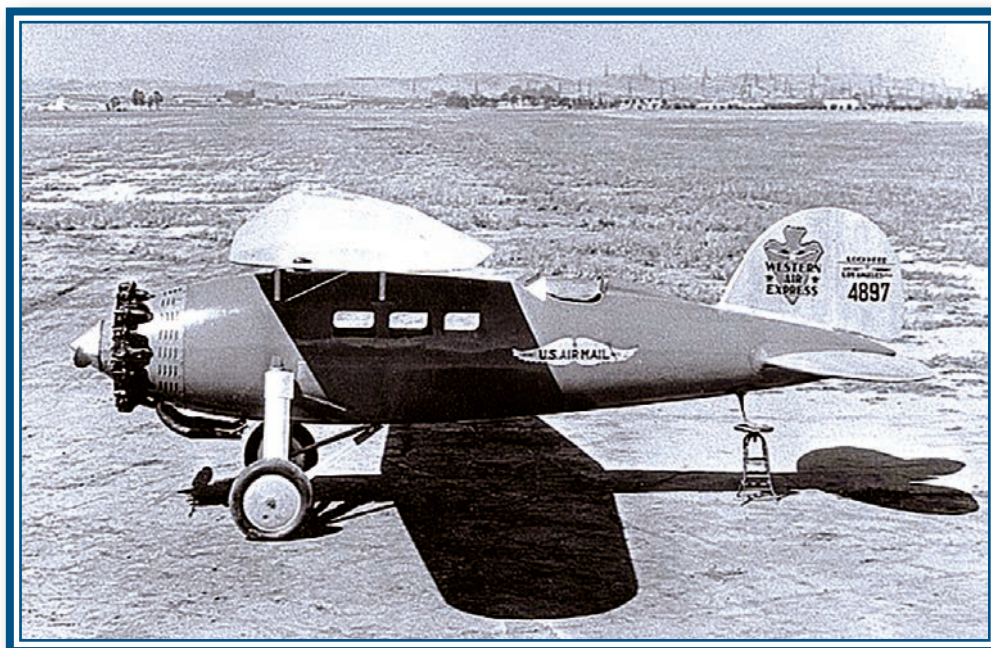
La capacità di trasporto è, al massimo, di sei passeggeri oppure 450 Kg. di posta o un misto di entrambi i carichi. Il carrello è lo stesso, non carenato e senza

ruotino di coda rimpiazzato con un pattino e anche i piani di coda sono invariati.

È l'inizio del 1928 e il velivolo, chiamato Air Express, viene intensamente utilizzato dalla Western Air Express nonché dalla American Airlines, dalla Texas Air Transport e anche dalla New York Rio e Buenos Aires Line.

Di questo tipo adatto al servizio speciale di posta aerea ne vengono costruiti 8 esemplari.

Uno speciale Air Express viene anche costruito per una aviatrice che è Laura Ingalls per un volo rekord New York-Parigi ma poi per alcune difficoltà costei è costretta a rinunciare e in seguito farà un lungo volo classico in Sud America.





Norberto Vassalli di Dachenhausen nasce a Napoli il 7 settembre 1942.

Titoli accademici e professionali: dottore in giurisprudenza e scienze politiche – professore in materie giuridiche ed economiche – avvocato – brigadiere generale del Corpo di Commissariato r.n. dell’A. M. Conosce e parla francese ed inglese.

Laureato in giurisprudenza presso l’università “Federico II” di Napoli nel 1964, abilitato all’insegnamento di materie giuridiche ed economiche ed alla professione di avvocato, nel 1966 è arruolato per gli obblighi di leva nell’E.I – Arma di Artiglieria con l’ammissione ed il superamento del 45° Corso A. U. C. presso la S.A.U.S.A. di Foligno; ma nel 1967 è vincitore del concorso per Tenenti Commissari del Corpo di Commissariato dell’A.M. e quindi inizia la sua carriera aeronautica presso la S.G.A. (Scuola di Guerra Aerea) di Firenze. Con successiva assegnazione alla S.V.B.I.A.E. (Scuola Volo Basico Iniziale Aerei Elica) di Alghero svolge l’incarico di Capo Ufficio Amministrativo, al quale si aggiunge quello di insegnante di “Diritto della Navigazione Aerea” ai corsi di pilotaggio degli Ufficiali e Sottufficiali dell’A.M., dell’Air Force dello Zambia e della Force Aérienne du Zaïre, nonché di Capufficio Sportivo ed istruttore ginnico dei frequentatori. In tale periodo, promosso “capitano”, consegue anche la laurea di Scienze Politiche presso l’Università degli Studi di Sassari.

Tra il 1975 ed il 1984 opera presso la S.S.A.M. (Scuola Sottufficiali Aeronautica Militare) di Caserta svolgendo nel grado di “maggiore” il doppio incarico di Capo Ufficio Logistica e Capo Ufficio Sportivo; promosso “tenente colonnello”, diviene Direttore dei Servizi Amministrativi e di Commissariato, nel contempo insegna Diritto Amministrativo ai Corsi di Perfezionamento dei Marescialli.



Tra il 1984 ed il 1986 opera all’Ispettorato Logistico A.M. di Roma con l’incarico di Caposezione Materiali e Combustibili; trasferito quindi sulla base aerea dell’A.M. di Pratica di Mare, svolge l’incarico di Capo Servizio Amministrativo della “Divisione Aerea Studi Ricerche e Sperimentazioni”, partecipando alla “Operazione Skyflash” con un gruppo di Tornado presso l’Air Force Base di Eglin in Florida (U.S.A.). Assegnato nel 1988 alla “Direzione Generale delle Telecomunicazioni e Difesa Aerea” (Telecomdife) in Roma, svolge da “colonnello” l’incarico di Capo della XII Divisione “Bilancio e Liquidazione” e quello complementare, accreditato dal M.A.E. (Ministero degli Affari Esteri), di componente la Delegazione Italiana del Servizio Meteorologico dell’A.M. presso EUMETSAT in Darmstadt (Germania) e presso l’O.M.M. (Organizzazione Meteorologica Mondiale) di Ginevra.

Nel 1993, dopo aver frequentato e superato il Corso per Comandanti presso la S.G.A. di Firenze è assegnato al Comando della III Regione Aerea di Bari assumendo l’incarico Direttore della Direzione di Amministrazione, con delega anche di controlli amministrativi decentrati.

Trasferito nel 1996 a Teledife (Direzione Generale dell’Informatica, delle Telecomunicazioni e Difesa Aerea) diviene Capo della XIII Divisione “Convenzioni e Contratti Internazionali”, con partecipazione alle riunioni negli U.S.A. di sviluppo di programmi internazionali. In questo periodo svolge anche attività di insegnamento di Diritto Pubblico ai corsi dei Tenenti Medici presso la Scuola Sanitaria A.M. ed ai corsi dei Capitani T.L.C. presso il Reparto Assistenza Volo di Pratica di Mare.

Assegnato nel 1999 alla III Divisione del Comando Logistico A.M. quale Capo Ufficio Amministrazione, nel contempo è investito anche della carica di ultimo Direttore della Direzione di Amministrazione del sopprimendo Comando della II Regione Aerea di Roma per concluderne la gestione e portarne a termine l’oneroso arretrato delle “inchieste amministrative” (art. 29 del R.A. U. : circa 900 decreti).

Promosso “**Brigadiere Generale**” assume nel 2004 l’incarico di Ispettore Amministrativo presso l’Ufficio Centrale delle Ispezioni del Ministero Difesa, effettuando fino al 2007 (anno di cessazione dal servizio) oltre venti missioni ispettive presso Alti Comandi, Enti Principali e Distaccamenti dell’Aeronautica Militare.

Quale ufficiale Generale in congedo attualmente svolge gli incarichi non retribuiti di componente il Comitato Nazionale dell’A.N.F.C.M.A. (Associazione Nazionale Famiglie Caduti e Mutilati dell’Aeronautica) e di

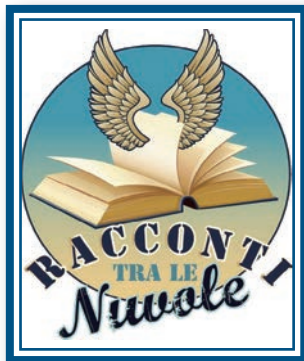
Presidente Vicario con sede in via Mazzini su nomina del Ministero Difesa e dall’estate 2016 quello elettivo di Segretario Generale dell’ANUA. Ha sempre svolto nella sua ultraquarantennale attività professionale, e svolge, consulenze in tutti i rami del contenzioso legale. A margine, avendo sempre effettuato numerose attività sportive, quelle residuali praticate (data l’età) sono il ciclismo, la vela e la pesca subacquea.

Volare al di là delle apparenze

di Maddalena Schiavi Medas

L'Autrice premette: *“La storia è di fantasia, ma le emozioni del volo le ho vissute e le vivo ancora sulla mia pelle”.*

Con questo racconto ha partecipato alla edizione 2015 del Premio fotografico/letterario “Racconti tra le nuvole” classificandosi alla IV posizione.



Pete ed io siamo decollati, con il vecchio Tiger Moth, dall'aeroporto di New Heaven, a nord di Phoenix e stiamo andando a Playa de Oro, nel golfo della California, per trascorrere una meritata vacanza. Mi manca il mare, anche se non è lo stesso che tanto tempo fa ho lasciato e non vedo l'ora di tuffarmi tra le sue onde. Sotto di noi, sulla strada simile a un lungo nastro d'acciaio, sfreccia una macchina, ci accodiamo alla sua ombra allungata e distorta dal sole, ma non riusciamo a raggiungerla. Chiedo a Pete se può andare più in fretta e risponde che non è colpa del motore, ma del vento che sta scorrendo veloce contro di noi. Ci abbassiamo e atterriamo in un piccolo aeroporto per far rifornimento. Il custode, che sembra caduto in una pozza d'olio, sventolando un cacciavite ci fa cenno di parcheggiare di fronte all'hangar, poi incrocia le braccia per dire di arrestare il motore. Vedo che Pete conosce già l'uomo della pozza d'olio, perché si stringono in un lungo abbraccio. «È il più bravo meccanico d'America,» mi dice, «io lo chiamo “aquila solitaria”, ma in realtà si chiama Bruno ed è grazie a lui se il mio Tiger Moth è tornato a vivere.»

Bruno per niente imbarazzato del complimento sorride, ma poi si mette a imprecare tutti i Santi del Paradiso perché la pompa della benzina è rotta da due settimane e il pezzo di ricambio non è ancora arrivato. Per la sua età travasare la benzina dalle taniche al serbatoio dell'aereo è un lavoro troppo pesante, ma poi mi chiede scusa per lo sfogo offrendomi una birra fresca.

Decidiamo di trascorrere la notte dentro l'hangar, ma prima di coricarci facciamo quattro chiacchiere con Bruno che ci racconta il perché smise di volare.

«Quel maledetto giorno ha lasciato una grossa ferita nel mio cuore. Allora, per noi giovani piloti, il gioco più divertente era passare a pelo d'acqua sotto i ponti, anche se a dire il vero più che un gioco era una sfida con noi stessi perché, il più delle volte, l'apertura alare dell'aereo era di poco inferiore alla larghezza dell'arcata e la più piccola dis-

trazione poteva essere fatale...e lo fu per il mio più caro amico. L'ala dell'aereo andò a toccare un pilone del ponte e il fiume se lo portò via per sempre. Ho smesso di volare perché fui proprio io a suggerirgli quella stupida sfida.»

Il sole sta sorgendo, con l'aria fresca del mattino il motore dell'aereo rende di più e possiamo andare più veloci. Salutiamo “Aquila solitaria” e decolliamo subito. Il mare non è lontano e riesco a intravedere la scogliera. Ci abbassiamo fino a sfiorare le spumeggianti onde, dove i toni di blu e turchese si miscelano alle loro creste e atterriamo su di un pezzo di strada battuta che funge da pista. Il mio fondo schiena sta risentendo gli effetti del rigido seggiolino di cuoio, un volo così lungo avrei preferito farlo con un aereo più comodo, ma per il mio comandante, il suo biplano, simile a un cavallo ribelle e scalpitante, ma che lui sa rendere docile e ubbidiente, è l'ideale per ammirare le meraviglie del mondo, ed è vero.

Il mondo visto dal suo “trabiccolo”, come si diverte a chiamarlo, è tutt'altra cosa: lo puoi sfiorare fino quasi a toccarlo, girarci attorno, respirare il cielo, assaporare l'aria che ti batte contro, rincorrere la piccola nube dal profilo di donna e danzare con lei prima che svanisca nel nulla. Sono sensazioni difficili da spiegare se non vissute sulla propria pelle, sono sensazioni di gioia, ma anche di riflessione, come la nostalgia di un passato che non hai vissuto, ma che lo senti nel corpo e nell'anima.



Leonardo da Vinci scriveva: “Una volta aver provato l'ebbrezza del volo, quando sarai di nuovo con i piedi per terra, continuerai a guardare il cielo”...ed è quello che sto facendo.

Saliamo sulla jeep del proprietario della casa presa in affitto e ci avviamo a Playa de Oro, una baia abitata per lo più da pescatori e dove sul pontile del molo, che il luccichio delle onde sembra far galleggiare, strani uccelli si stanno azzuffando per accaparrarsi gli scarti della pesca.

Volare al di là delle apparenze

di Maddalena Schiavi Medas



Pete passa il suo tempo a pescare, mentre io faccio lunghe passeggiate sulla battigia, com'ero solita fare con mia madre in quel mare tanto lontano. Raccolgo una conchiglia, sembra la stessa che nascosi dentro la sua valigia il giorno che doveva partire per realizzare il suo sogno e l'appoggio all'orecchio. Non sento il fruscio del mare, ma la voce di mia madre che dice: «..vado in America a cercare tuo padre...» I miei pensieri volano a quei giorni.

Ho sempre saputo che Mario non era il mio vero padre ed è stato dopo la sua morte che è scattato in me il desiderio di conoscere quello vero. Sapevo solo che si chiamava Luciano, che era un pilota militare e che viveva, da prima ancora che nascessi, a Winslow, in un aeroporto dell'Arizona. Con la scusa di voler perfezionare il mio inglese ho detto a mia madre che sarei andata a New York, invece sono andata in Arizona e con una macchina presa in affitto ho iniziato la mia avventura alla ricerca di mio padre. Ho percorso strade che sembravano non aver fine, incontrando paesaggi sempre diversi. Un territorio selvaggio e stepposo che mutava in continuazione, una terra emozionante in contrasto con l'intenso blu del cielo.

Mi son fermata in un "souvenir shop" e ho chiesto ad uno sceriffo che stava sorseggiando non so cosa, indicazioni per arrivare all'aeroporto di Winslow. Perplesso mi ha domandato cosa andavo a fare in quel posto desolato perché quell'aeroporto militare era chiuso da anni. Ho risposto che cercavo un pilota italiano, amico di mio padre, del quale non si avevano più notizie da anni. Gli aeroporti dell'Arizona li conosceva tutti perché anche lui era un pilota e dopo aver fatto mente locale è arrivato alla conclusione che sicuramente era quell'italiano, soprannominato Peg Leg Pete, che faceva l'istruttore di volo nell'aeroporto di New Heaven, a nord di Phoenix. Ho ripreso il viaggio e in quella strada che si perdeva a vista d'occhio e che sembrava voler forare il cielo, mi son trovata completamente sola. Decido di fermarmi in un motel lungo la strada per-

ché, oltre a sentirmi stanca, vorrei rendere il mio aspetto più decente. Mi sono sdraiata sul letto e pensando a Peg Leg Pete, o meglio, al nostro "gamba di legno", mi son chiesta per quale motivo veniva chiamato come il personaggio di Walt Disney. Non mi piaceva l'idea di trovarmi di fronte a una persona senza una gamba e che per giunta poteva essere mio padre. Sarei voluta scappar via, ma mi sono trovata davanti all'ingresso dell'aeroporto senza nemmeno accorgermi. Ho domandato se Pete l'Italiano lavorava lì e mi hanno indicato dove potevo trovarlo. Non avevo il coraggio di scendere dalla macchina e quando mi sono girata per vedere chi aveva bussato ai vetri ho subito capito che quel signore, appoggiato ad un bastone, non poteva essere che lui. Mi ha chiesto se avevo bisogno d'aiuto e non so perché gli ho risposto in italiano. Sorridendo ha aperto la portiera e mi ha invitata a entrare nel suo ufficio per fare quattro chiacchiere nella sua lingua che da tempo non parlava.

Un piccolo quadro appeso alla parete di fronte, mi ricordava qualcosa e ho chiesto dove l'avevo preso. Risposta: «È la cosa a cui tengo di più al mondo, lo realizzò una giovane pittrice prendendo spunto dall'emozione che provai durante un volo notturno. Con l'aereo che pilotavo allora avevo raggiunto una quota altissima e ho visto le stelle talmente vicine che ho avuto la sensazione di poterle cogliere con una mano. La luna aveva argentato il mare, dove minuscole luci si divertivano ad apparire e scomparire. Sembravano dei piccoli gnomi che gioiosi giocavano in quella immensa foresta d'acqua. Anche il grande fiume, il Po, era diventato d'argento e come un nastro stava avvolgendo quella forma scura, simile ad uno stivale, che era sotto di me. Una notte che non scorderò mai.»

La conoscevo quella storia, mia madre me l'aveva raccontata, non c'erano dubbi, quel quadro era proprio il suo. Non sono riuscita a trattenere le lacrime.

Pete, o meglio, Luciano, guardandomi negli occhi ha stretto le mie mani tre le sue e mi ha baciata sulla fronte. Aveva capito perché lo stavo cercando. Mi ha parlato di Caterina, mia madre e che solo un brutto incidente l'aveva separato da lei.

«Dalla mia base in Italia» ha cominciato a raccontare, «ero stato trasferito a Winslow per fare un corso di pilotaggio su un nuovo tipo d'aereo, ma durante un volo d'addestramento fui costretto ad un atterraggio d'emergenza per un'avaria al motore, la mia gamba rimase imprigionata tra i rottami dell'aereo e così dovettero amputarmela. Avrei voluto raccontare tutto a tua madre e dirle quanto l'amavo, ma non ce l'ho fatta. Ero convinto che la mia vita era ormai finita con quell'incidente. Non ero più il Luciano che aveva conosciuto, mi sentivo zoppo non solo nel fisico, ma anche nell'anima. Abbandonai la

Volare al di là delle apparenze

di Maddalena Schiavi Medas

divisa e decisi di rimanere a vivere in America. Per circa un anno ho lavorato per una rivista aeronautica, curavo la parte compra e vendita di aerei usati e facevo da tramite alle richieste che arrivavano dall'Italia. In quella rivista c'era una pagina dedicata alle scuole di volo che volevano farsi pubblicità e tra queste una per disabili, considerata tra le migliori d'America, ma l'idea di riprendere a volare l'avevo ormai abbandonata. Capitai qui a New Heaven per vedere un aereo che avevano messo in vendita e volevo accertarmi che le sue vere condizioni fossero come quelle che avevano descritto. Quando ho visto volare quei ragazzi, molti dei quali messi peggio di me, ho deciso di riprendere la mia vecchia attività. Ho ricominciato a volare e poi ho trovato lavoro proprio qui, come istruttore di volo. Insegnare a volare a chi pensava che non ci sarebbe mai riuscito è un'emozione troppo grande e difficile da spiegare. Molti di loro non possono camminare neppure appoggiandosi a un bastone come faccio io, però possono volare, "volare al di là di ogni ostacolo", come ripeteva spesso Caterina.

Voglio farti conoscere Tata, la mia migliore amica, è un cane meticcio che ho trovato abbandonato nel deserto. Stavo tornando da Phoenix con il mio biplano quando una necessità fisiologica impellente mi ha costretto ad atterrare su una delle tante radure. Da un cespuglio è scappata fuori una cagnetta color bianco sporco e con una sola macchia nera attorno a un occhio che la rendeva proprio buffa. È stato più forte di me, l'ho caricata sull'aereo e me lo son portata a casa. Da quella volta, appena sente che metto in moto l'aereo, salta sul sedile e guai se tenti di farla scendere. Non so se racconterai a tua madre del nostro incontro, comunque sappi che mi hai reso l'uomo più felice del mondo.»

Gli ho parlato di mia madre, di Mario e di me e ho passato il resto della vacanza nella sua bellissima casa in mezzo a quel deserto roccioso. Mi ha portato a volare in lungo e in largo, anche sul Gran Canyon ed è stata una cosa entusiasmante. Le ali del nostro piccolo aereo stavano accarezzando quella meravigliosa e inquietante voragine che gli agenti atmosferici, come perfetti scultori, avevano scavato per mettere in mostra la sua eternità. Ho pensato a mia madre e ho capito perché amava tanto volare. Stavo vivendo per lei quell'emozioni e quei sogni rimasti nell'aria e mai dimenticati. Sull'aereo che mi stava riportando a casa mi chiedevo se avrei fatto bene a raccontarle tutto o se era meglio tacere per non scambussolare ancora di più la sua vita. Anni addietro aveva avuto un piccolo infarto, non era stata una cosa grave, ma i medici si erano raccomandati di evitare forti emozioni e così, per non correre rischi, decisi di non dirle niente. Arrivata all'aeroporto l'ho vista raggiante, non vedeva l'ora di confessarmi una sua decisione presa.

«Si dice pure che nella vita è meglio tardi che mai?» mi ha detto «Bene, ho deciso che la prossima settimana andrò anch'io in America, ma solo per cercare tuo padre.»

Non potevo credere alle mie orecchie e le ho chiesto se per caso era impazzita.

«Si Miriam,» ha risposto, «è proprio così, vado a cercarlo. Lo so che avrei dovuto farlo prima, però voglio provarci lo stesso. Ho bisogno di sapere perché, nonostante ci legasse un grande amore, è sparito nel nulla...devo saperlo... e poi sarà quel che sarà.»

A quel punto le ho raccontato la verità.

«Mamma, sono andata in Arizona a cercare Luciano e sono felice d'averlo incontrato.

Non ha mai smesso d'amarti, è stato solo un brutto incidente che l'ha allontanato da te.»

Ho creduto che mi svenisse tra le braccia ma si è ripresa subito e mi ha chiesto di salire con lei sulla quercia del giardino, per vedere il suo mare che amava tanto.

«Sono risalita quassù dopo la morte di Mario, ma non è stato per vedere il mare, avevo solo voglia di volare... volare nei pensieri dei miei ricordi. Questa impalcatura, dove tu giocavi da bambina, la costruì proprio Luciano. Di notte ci salivamo spesso per sentirci più vicini alle stelle, fino a quando la luce del mattino finiva di cancellare anche l'ultima, Venere, il mio pianeta preferito. Abbiamo viaggiato con i nostri desideri sul Gran carro e il Piccolo carro, ci siamo fermati su Giove, Marte, Saturno, Urano, Nettuno e per ultimo su Venere, che ci promise l'eterno amore.

A Luciano piaceva volare anche con i trabiccoli dell'aeroclub, come si divertiva a chiamarli e spesso mi portava con lui. Mi piacerebbe poter rivivere quelle emozioni che hanno riempito la mia vita. Lo ricordo come se fosse oggi quel volo per andare all'Isola d'Elba.

Credimi, vedere la terra da sopra e non di profilo è tutt'altra cosa. Le cose viste dall'alto danno una sensazione di ordine e armonia e questo è piacevole non solo per l'occhio, ma anche per lo spirito. Siamo ripartiti nel tardo pomeriggio, con il sole alle spalle che rendeva il paesaggio ancora più nitido. L'ombra del nostro aereo ci stava indicando la strada del rientro, il sole aveva pennellato di rosso i contorni delle colline, mentre sul mare le barche lasciavano dietro di sé lunghe scie argentate. Il mondo visto da lassù era per me una fonte inesauribile d'idee, potevo guardare a trecento e sessanta gradi, senza ostacoli, senza pregiudizi e... al di là delle apparenze.

Le nuvole, figlie dell'aria, dell'acqua e compagne del vento, che mutavano in continuazione, oltre che accentuare ancora di più la mia fantasia, mi davano un senso di libertà...si, volavo la libertà.

L'ultimo volo che ho fatto con lui è stato pochi giorni prima che partisse per l'America. Gli era venuta voglia di fare un po' d'acrobazia e voleva sperimentare la mia reazione alle sollecitazioni negative e positive che quel tipo di volo comporta. Mi ha "imbragata" per bene nel sedile accanto a lui e siamo decollati. I colori del cielo, del mare

Volare al di là delle apparenze

di Maddalena Schiavi Medas

e della terra si mescolavano in continuazione. Non riuscivo a capire se mi trovavo a testa in su o in giù. In certi momenti mi sentivo come se pesassi un'enormità, tanto da non riuscire ad alzare nemmeno un braccio, in altri come se fossi spinta con forza contro il seggiolino e in altri ancora come sospesa nel vuoto. Sentivo il mio stomaco a pezzi, ma ho fatto di tutto per non svuotarlo, ma appena scesa dall'aereo ho rimesso anche l'anima. Nonostante fossero passati diversi giorni la nausea continuava a persistere e ho capito che non era dovuta a quel volo, ma al fatto che ero in cinta di te.

Avevo deciso di dirlo a Luciano solo al suo rientro in Italia, ma non ho potuto farlo perché era svanito nel nulla, senza un perché e il mio stupido orgoglio non mi ha mai permesso di cercarlo. Adesso però parlami di lui, voglio essere sicura che è vero che mi sta ancora aspettando.»

Il giorno prima che partisse siamo andate a passeggiare lungo la battigia e ho raccolto una conchiglia che poi ho nascosto nella sua valigia. Ho pensato che appoggiandola all'orecchio il suo mare poteva ancora sentirlo. Quel suo ultimo abbraccio lo sento ancora sulla pelle, non riesce a staccarsi da me, mentre la incito ad andare perché tutti i passeggeri sono già a bordo.

Nel salire la scaletta dell'aereo si è girata un attimo per salutarmi ancora una volta.

È stato l'ultimo saluto e quel sorriso l'ultimo ricordo che ho di lei.

L'ho vista accasciarsi sul gradino di quella scaletta, il suo cuore aveva cessato di battere per sempre. Era volata via, "al di là delle apparenze".

Sono salita sulla quercia, il Gran carro mi stava aspettando per tornare da Pete.

La vacanza è finita, siamo appena partiti da Playa de Oro per tornare a New Heaven. Stringo tra le mani la conchiglia che ho raccolto sulla spiaggia e ho la sensazione che mia madre sia seduta accanto a me. Il mare dietro le nostre spalle è ormai lontano. Voliamo alti e poi bassi e ancora più in alto e poi di nuovo giù, fino a sfiorare il terreno. Un nuvolo di sabbia colora di rosso anche quella poca erba che la velocità rabbiosa dell'elica ha attorcigliato. Il vento mi scompiglia ancora di più i capelli, Pete batte una mano sulla mia spalla e mi fa cenno che sta andando tutto ok. Il sole sta calando e l'orizzonte è talmente rosso che sembra di volare in mezzo al fuoco. Quel qualcuno che un giorno mi aveva detto che visitare l'Arizona senza aver visto almeno un suo tramonto era come perdere uno degli spettacoli più affascinanti che la natura può offrire, non lo saprà mai che in quello spettacolo ci sto volando dentro. Vivo con Pete ormai da qualche anno, insegno piano forte in una scuola vicino a casa e la cosa mi piace molto. Ci assomigliamo molto e non solo fisicamente, è curioso come me, però non mi chiede mai del mio trascorso, sa che quel pez-

zo della mia vita non potrà mai appartenerti. Tata purtroppo non c'è più, però in compenso abbiamo un bel gatto rosso come le rocce che ci circondano. Pete sta tentando di fargli prendere il posto di Tata sul suo aereo, ma tutte le volte che ci prova scappa via come una saetta, però lui non demorde, dice che prima o poi ce la farà. Mi piace da morire volare con Peg Leg Pete, volare nel ricordo di mia madre, volare nel suono di quella conchiglia che mi parla di lei, volare in quel deglutire l'emozioni che la fanno sentire ancora accanto a me.

Maddalena Medas è una pittrice di professione e ha al suo attivo numerose mostre fatte sia in Italia che all'estero, ma le piace anche scrivere brevi racconti e favole per bambini. Appassionata di volo, disciplina che tutt'ora pratica, racconta che la sua più grande soddisfazione è stata portare in volo i suoi nipotini, cosa invidiatissima da suo marito Giorgio (detto Picchio dal corso Turbine II) che, avendo fatto scadere i suoi brevetti, non ha potuto farlo.

Maddalena vive e lavora a Riccione e fa parte del direttivo dell'Aero club di Rimini, dove da ben 54 anni svolge la sua attività di pilota.



I MITI dell'Aviazione (Earhart, Lindberg, Baracca, Balbo, de Bernardi) che Maddalena ha dipinto su vecchissime tegole

ORONZO COLUCCI – 102 ANNI DI GIOIA DI VIVERE E CURIOSITÀ



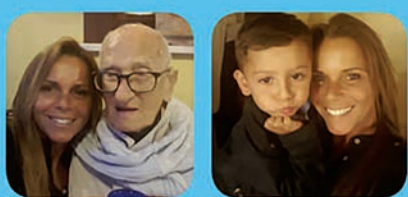
Centodieci anni di lucida gioia di vivere, con una filosofia di vita così moderna da destare sconcerto e commozione tra i suoi cari che già ne hanno contezza e tra tutti coloro che lo ascoltano.... Torniamo a salutare ed a far gli auguri il 16 luglio del 2016, nel giorno del suo 102° genetliaco, ad **Oronzo Colucci – Ufficiale superiore dell’Aeronautica in pensione (dal 1976 con il grado di Colonnello), per 40 anni al servizio dell’Arma** sentendosi ... “provvisorio”. Il fatto stesso di brindare ancor prima che per se stesso, per l’anniversario di matrimonio di Grazia e Raffaele e per il nipote Jacopo, giunto alla maturità, cui augura un futuro prospero e pieno di soddisfazioni, dà un’idea dello spessore umano di **un uomo che ha guadagnato oltre un secolo conservando intatta l’ironia dei venti anni**, resa ancor più struggente dalla consapevolezza che ogni giorno merita di essere vissuto come se fosse l’ultimo.

Mentre i suoi figli Maria Grazia, Angela e Raffaele insieme a nuora, generi, nipoti e pronipoti gli **si stringono intorno**, pur non potendo godere della vicinanza della sua compagna di vita da 68 anni **Ida**, oggi ottantaseienne, costretta a letto dal precario stato di salute, **Oronzo pronuncia uno dei suoi mitici discorsi.**

“Il mio compleanno, essendo centenario, io lo vedo in modo particolare. Questa vecchietta la vedo come una medaglia che ha due facce molto diverse l’una dall’altra. Una faccia è serena e piacevole perché il Padre eterno, nonostante la tarda età, mi consente di vivere ancora ed io perciò lo ringrazio ogni giorno e parecchie volte al giorno, così come ringrazio la Madonna che mi ha accordato la sua protezione e salvato in tante situazioni pericolose. L’altra faccia della medaglia la vedo coperta da un velo di malinconia, perché sento sempre più vicina la fine del mio ciclo vitale per cui mi devo preparare al trapasso nell’aldilà.. Questa faccia malinconica ha altri due aspetti, uno negativo e uno positivo. Negativo perché i mali inevitabili della vecchietta mi hanno portato a una forte carenza uditiva e visiva e alla diminuzione continua di ogni



abilità fisica, per cui per fare qualcosa ho bisogno dell’aiuto delle persone che mi stanno intorno e che ringrazio profondamente. Il lato positivo è costituito dal fatto che io nel nucleo familiare combatto e godo della stima e dell’affetto delle persone che mi amano, ed inoltre – nonostante la vecchia età -, la vita la sento ancora bella e desidero brindare con voi tutti.”



Queste le parole pronunciate **prima del brindisi che ha visto Oronzo lanciare con forza e calore insieme ai suoi cari il grido augurale del “ghere ghe ghezzi!”**, lo stesso lanciato dall’aquila quando sfreccia all’attacco nel cielo.

Qual è il segreto di tanta longevità? La curiosità verso la vita, coltivata attraverso le letture, mantenendosi informato utilizzando i media e soprattutto elaborando queste informazioni in modo critico, fare movimento per mantenere elasticità e tono muscolare per quel che è possibile, mangiare un po’ di tutto, ossigenarsi e respirare bene, darsi delle regole da rispettare e... **dimenticare di aver le malattie, conservando sempre un pensiero positivo** su ogni situazione ed in ogni frangente. Un esempio di vita per tutti! **Auguri, Oronzo!**

fonte: GioiaNet.it – La Voce del Paese – autore: Dalila Bellacicco

Per mio Padre Generale di Squadra Aerea Antonio Errico

Alcune dame d'onore, vedove di colleghi di mio padre, mi hanno fatto sapere che avrebbero gradito che scrivessi qualche pagina su di lui. Loro lo ricordano con tanto affetto e gratitudine per qualche sorta di aiuto che in diverse occasioni hanno ricevuto da lui e ne apprezzano la figura di ufficiale e di uomo.

In un primo momento ho cercato di rinviare, poi mi sono detta: sono passati ormai undici anni dalla sua morte, ora sono in grado di parlare di lui in modo obiettivo e distaccato. Del resto basta prendere il suo stato di servizio, scorre le pagine, ricordare i suoi vari incarichi, le onorificenze guadagnate in guerra, i momenti più salienti della sua carriera e il gioco è fatto! Se scelgo la narrazione alla terza persona poi, l'effetto di distacco ed obiettività è garantito, niente di più facile! All'atto pratico non ci sono riuscita! Non sarò né fredda, né obiettiva: la sua vita, per certi versi, è stata parte integrante della mia, parlando di lui inevitabilmente parlerò di me!... In fondo non è l'aspetto ufficiale della personalità di mio padre che voglio rappresentare: oltre all'orgoglio con cui indossava l'uniforme, alla sua passione per il volo ed alla serietà del suo impegno, voglio soprattutto ricordare l'amore che mi ha instillato per quella grande famiglia che è l'aeronautica militare.

Così ho preso a sfogliare gli album di foto. Non è stato facile, il groviglio dei ricordi, soffocato per tanto tempo in un angolo remoto della mia memoria, si è sciolto improvvisamente liberando una massa enorme di sensazioni..... Le immagini affollandosi nella mia mente hanno cercato di avere il sopravvento l'una sull'altra. Incapace di scegliere, di vagliare, ho solo potuto metterle in un certo ordine e non sono riuscita a fare ciò che forse ci si aspettava da me. Quello che è venuto fuori è il racconto di una serie di episodi della mia vita legati a mio padre e all'aeronautica, spero che la stima e la profonda ammirazione per la sua scelta di vita ne risultino adeguatamente illustrate! Molte foto hanno un grosso significato per me, altre mi sono estranee e mi dispiace.

C'è anche tutta la sua corrispondenza: un faldone è pieno delle lettere che mio padre ha scritto ai superiori, ai collaboratori, un altro contiene quelle ad amici e parenti... Un altro faldone riguarda le missive indirizzate prima ai suoi colleghi di corso poi, quando nel tempo sono deceduti, alle consorti..... Verso la fine si faceva aiutare da me a scriverle sul computer: aveva voluto aggiornarsi e mi aveva incaricato di comprargli un computer e che gli insegnassi ad adoperarlo. In quel settore non ero il massimo come insegnante, cercavo di dirgli quel poco che sapevo, ma lui era impaziente, e quando il computer si inceppava, schiacciava i tasti con rabbia, in modo perentorio, voleva farsi ubbidire... ma il pc ha le sue regole e sfugge agli ordini....



La prima foto è del '36, l'anno in cui papà, ventunenne, conseguì il brevetto di pilota militare alla scuola di volo di Ostia, lui è vicino al suo aereo un Caproni CA.100 idro.

Ricordo, ma non trovo, un'altra foto in bianco e nero; sono sul terrazzo di una casa a Milano, sono piccolissima, forse neanche quattro anni, aiutavo mia mamma a stendere la biancheria e papà ci riprendeva: era il 1947 o '48. Brutto periodo che i miei, più tardi, ricorderanno come il periodo del lucido da scarpe! Papà era senza lavoro: dopo l'esperienza con l'Aeronautica Nazionale Repubblicana, dal 1943 al '45, per guadagnarsi il pane, con un suo ex superiore, il Colonnello d'Auria, formò una ditta che produceva lucido da scarpe, candele e cera per pavimenti. Ho trovato un quaderno dove erano indicate con grande precisione le dosi dei componenti i vari prodotti. La casa sapeva di lucido da scarpe. Ecco cosa dice Francesco Paolo D'Auria, figlio del Colonnello d'Auria, il socio di papà, in un suo libro sul padre "Giovanni d'Auria Pilota"...*Da un sodalizio con il Tenente Antonio Errico, in uno scantinato ex-rifugio antiaereo, in via Aselli a Milano, nacque la Daer, la fabbrichetta ("e" da pronunciarsi con la bocca molto aperta, stile milanese, quasi una A) che produceva una gran quantità di cose: lucido da scarpe, cera per pavimenti, candele steariche, ed altro..... Da ricordare la grande utilità delle candele perché, passati i primi giorni di liberazione con abbondanza di ogni cosa e specialmente del promesso pane bianco (tre giorni) si ritornò ai razionamenti, alla borsa nera, al pane che più nero non si*

Riflessioni... Ricordi... Sentimenti

può e in più alla mancanza di corrente elettrica di cui non s'era sofferto neanche sotto i bombardamenti.... Non credo che quest'attività sia stata molto proficua, comunque in seguito papà, che aveva cominciato studi di economia alla Sapienza (poi terminati alla Bocconi), trovò un posto al Credito italiano, e pare che fosse avviato ad una bella carriera. Ma, nel '48, gli offrirono di ritornare in Aeronautica, dapprima esitò, poi il richiamo dell'aria fu troppo forte e riprese ad indossare la divisa. Naturalmente dovette pagare per quel periodo nella Repubblica Sociale rimanendo fermo nel grado di tenente per 12 anni!!! Quando mia madre mi annunciò con gioia la notizia della sua promozione a Capitano, fui molto delusa: mi suonava molto meglio Tenente Errico piuttosto che Capitano Errico.



Questa foto ci riprende a Tivoli, il giorno della mia prima Comunione, era il luglio 1952, papà era in alta uniforme, i miei padrini erano il capitano Libero Ferrari e la moglie. Bel periodo quello di Tivoli. Papà forse lavorava a Latina prima e sicuramente a Guidonia poi. Io studiavo dalle suore di San Getullio, la mia compagna di banco alle elementari era figlia del sovrintendente di Villa d'Este e tutti i pomeriggi, in primavera, andavamo a giocare in quei bei giardini diventati, per me, una seconda casa.... Poiché siamo rimasti 5 anni a Tivoli ho potuto fare anche la prima media nella scuola statale vicino all'ingresso della Villa. Abitavamo in un appartamento di tre stanze e cucina con giardino, ma d'inverno adoperavamo solo le camere da letto e la grande cucina con la cucina economica, di quelle con la caldaia e l'acqua sempre in ebollizione. La cucina era l'unico ambiente caldo, il salone veniva usato come ghiacciaia. Lì riponevamo cose deteriorabili come la carne. D'estate compravamo delle

grosse stecche di ghiaccio che, messe in un secchio, sostituivano il frigo, elettrodomestico che allora non esisteva, almeno per noi! La sera, insieme a mia mamma e alla madrina della Cresima, andavamo spesso su piazzale Garibaldi a guardare gli aerei che decollavano dall'aeroporto di Guidonia e atterravano dopo aver descritto vari cerchi sopra alle nostre teste: i voli notturni. Era bello cercare di indovinare quale fosse l'aereo di papà! Sempre d'estate, quando non andavamo al cinema, nel piccolo giardino che avevamo, ci sedevamo spesso tutti e tre sulle sdraio a prendere il fresco e papà ci indicava le varie costellazioni, spiegandocene la forma e la posizione. L'Orsa Maggiore, l'Orsa Minore, Orione e poi Venere, Marte.... Anche d'inverno la sera andavamo al cinema almeno tre volte a settimana. C'erano tre cinema a Tivoli di cui un'arena, quest'abitudine di andare al cinema la continuammo a coltivare anche a Roma, a piazza Bologna prima e a Monte Sacro poi, lì le sale cinematografiche disponibili erano naturalmente più numerose, e noi conoscevamo tutti i film in programmazione che valeva la pena vedere. A quei tempi si entrava anche durante la proiezione: a volte vedevo prima la fine dell'inizio del film, cosa certo non simpatica quando si trattava di un giallo, ma non ci dava fastidio. Ora sarebbe impensabile fare una cosa simile! Che scorpacciate di film, prima dell'arrivo della televisione! Quando non uscivamo, c'era sempre qualche bella commedia da sentire alla radio, tutti e tre insieme, in silenzio, mi piaceva tantissimo! Tivoli allora era molto più carina, molte meno case, più verde, meno caos!. Peccato che non abbiamo fatto un piano regolatore adeguato, all'altezza del sito, per controllarne bene la crescita.



In questa foto in bianco e nero del 1958, mio padre è con alcuni bambini libanesi, in quel periodo abitavamo in Via Lorenzo il Magnifico a Roma, papà lavorava al Ministero, forse allo Stato Maggiore e lo avevano mandato in missione per l'ONU, missione pacifica, per cui non ci dovevamo preoccupare per lui. Ci eravamo trasferiti a Roma dal 1955. La nostra casa aveva un balcone che af-

Riflessioni... Ricordi... Sentimenti

facciava su di un campo sportivo, l'Artiglio, e nelle sere d'estate guardavamo gratuitamente le partite di calcio. Mio padre mi spiegava il funzionamento del gioco, sapevo tutto sui ruoli dei giocatori, allora si usavano termini diversi da ora, il gioco comunque mi appassionava.



In questa foto papà è ad una cerimonia ufficiale all'Aeroporto di Guidonia.

Dal '59 al '61 abitammo nelle case demaniali vicino all'aeroporto! Bel periodo: fu allora che ebbi l'occasione di vivere più da vicino l'atmosfera aeronautica. La domenica pranzavamo al circolo, due volte a settimana c'era il cinema in aeroporto e noi ragazzi potevamo perfino uscire da soli di casa, entrare nella base e raggiungere il cinema. D'estate andavamo in piscina e giocavamo a tennis, tutto era a portata di mano, e nel giardino delle villette condominiali, sempre d'estate, noi ragazze ci sedevamo a chiacchiere e lavoravamo a maglia!

In periodo scolastico la mattina, intorno alle sette, passava il pullmino che ci portava a Tivoli, dove frequentavamo i vari istituti superiori. Il pullman era sempre supercarico e si viaggiava scomodissimi, ma a quindici anni tutto si sopporta meglio! Un giorno arrivò una telefonata: papà, che frequentava la scuola di guerra a Firenze, aveva avuto un malore, mentre era a lezione, un'ischemia. Il comando ci mise a disposizione un piccolo aereo per poterlo andare a trovare. Mamma ed io eravamo impietrite, ma all'arrivo all'aeroporto di Firenze un ufficiale sconosciuto e sorridente ci venne incontro per rassicurarci, ci accompagnò in ospedale e fummo in grado di parlare con papà che stava meglio. Si riprese bene, smise subito di fumare e tutto fu dimenticato.

Questo episodio mi fece capire come l'aeronautica fosse una grande famiglia, e che in ogni punto di Italia, in ogni aeroporto, si poteva trovare un volto amico anche se fino ad allora sconosciuto!



Questa grande foto, sempre in bianco e nero, ci inquadra tutti e tre, i miei genitori ed io, mentre saliamo uno scalone del Castello di Versailles, tutti in abito da sera. Andavamo alla cena di beneficenza organizzata dallo SHAPE, dove papà ha lavorato per tre anni.



1961: Parigi, lui è il terzo da destra in prima fila

Era il 1964, Abitavamo a Saint-Germain-en-Laye, nel villaggio dello SHAPE; ora quegli alloggi sono stati destinati ai dipendenti dell'EDF (Società francese per l'elettricità). Bellissimo e tristissimo periodo per me! Dopo i miei esami di maturità, nel '62, mamma ed io lo avevamo raggiunto rimanendoci fino all'ottobre 1964. Mi ero portata i libri per preparare gli esami per l'Università in Italia. Ero iscritta a Scienze Politiche perché non c'era obbligo di frequenza e perché con quel titolo di studio si potevano insegnare le lingue. Ma quando aprivo quei libroni di diritto, cominciamo a sbadigliare e li richiudevo subito. Invece, dopo

il primo anno di permanenza a Saint-Germain, di nascosto, ero andata a Parigi ad iscrivermi all'Alliance Française e, superato il test iniziale e pagato il primo mese di retta con i miei risparmi, ebbi dai miei il permesso di frequentare e cominciai a studiare il francese fino al massimo livello anche alla Sorbona. Nel villaggio dello SHAPE c'era un castelletto dove si tenevano corsi per le famiglie di ufficiali: io frequentai quello di francese insieme a mia madre, e, da sola, quelli di cucito e di cucina. Era bello conoscere persone di tante nazionalità diverse. Ricordo che al corso di cucina, una volta, mi procurai una brutta scottatura mettendo un dolce nel forno e una signora norvegese, mia collega di corso, disse al figlio: *Lava tu i piatti per la signorina, non può farlo lei con quella scottatura!* Ero molto stupita, a quel tempo noi donne non eravamo abituate a vedere un ragazzo affacciarsi in cucina! Tornai a casa col dito fasciato ma trionfante e, per cena, mangiammo il mio "veau Marengo" e il mio "saint-honoré". Il venerdì sera andavamo a Voluceau, la base americana, a giocare a Bingo. Una sera (22 novembre 1963) il gioco si interruppe e ci dissero che il presidente Kennedy aveva subito un attentato, si temeva per la sua vita. Ricorderò sempre quelle parole... il gioco continuò ma ormai eravamo tutti con la mente altrove... un pesante silenzio aveva sostituito il chiacchiericcio di prima. Ho detto che era un periodo triste perché in Italia avevo lasciato il cuore, una storia appena cominciata con un ufficiale medico... che purtroppo a causa della lontananza e dell'opposizione di mia madre, finì... In quel periodo papà poteva usufruire di molti permessi da aggiungere ai weekend (si chiamavano *pass*), e giravamo l'Europa: fummo in Belgio, Olanda, Danimarca, Spagna e Germania. A volte veniva con noi il Generale Bernardini (allora anche lui tenente colonnello, poi diventato famoso da generale di squadra in pensione per il suo giro intorno al mondo in aereo ad ottant'anni passati!), e il Ten. Col. Bellenzier, più altri ufficiali con famiglia di cui mi sfugge il nome! Tornai in Italia molto a malincuore... e doveti riprendere lo studio del diritto!

Un'altra foto ci mostra con un gruppo di colleghi di papà a Istanbul. Era fine agosto del 1968, credo, papà era vicecomandante dell'aeroporto di Pisa e i miei abitavano in aeroporto. Io ero rimasta a Roma a preparare la tesi di laurea e gli ultimi esami, ma passavo le vacanze con loro. Eravamo andati ad Istanbul con un C119 e alcune famiglie di ufficiali avevano approfittato della possibilità di passare tre giorni in Turchia. Il viaggio di ritorno fu memorabile! Per lungo tempo tutta l'Aeronautica ne parlò! Un'ondata di mal tempo imperversava su tutta l'Italia centrale e in particolare un forte uragano si stava abbattendo sulla Versilia. Arrivati nelle vicinanze dell'aeroporto di Pisa, continuavamo a fare giri in attesa del momento giusto per atterrare, e intanto il carburante diminuiva in maniera preoccupante: una tromba

d'aria aveva causato guasti alla rete elettrica, la pista di atterraggio era al buio, il vento tirava molto forte, infatti alcune tegole della nostra casa in aeroporto erano volate via. Quasi tutti sul velivolo avevano problemi di stomaco, i volti di coloro dei quali incrociavo lo sguardo di fronte a me erano di un colorito verde poco entusiasmante... Io stessa, che non mi ero legata come avrei dovuto, a causa di un vuoto d'aria, (di settecento piedi o metri?) ero andata a sbattere con il muso sul tetto dell'aereo. Ricaduta bruscamente e dolorosamente a sedere per terra, mentre mi guardavo intorno stordita, sentii un fiotto di sangue caldo inondarmi la camicia. Mia madre, che era seduta di fronte a me, credette che il filo di acciaio che serviva per il lancio dei paracadutisti e che stava sopra alla mia testa, mi avesse tagliato la gola, e mi guardava con gli occhi sbarrati! In realtà avevo solo battuto il naso e il sangue proveniva da lì. Un paio di ufficiali che si erano alzati per andare in coda a guardare fuori dal finestrino, furono proiettati per terra e, di fronte a me, due ragazzi si passavano il sacchetto e vomitavano a turno... io dicevo le mie preghiere pensando che non ne saremmo mai venuti fuori! Finalmente l'aereo pilotato da mio padre e dal tenente Badin, capo calotta, atterrò con manovra strumentale e fummo salvi! Mezzo aeroporto era sveglio: tutti aspettavano di vedere le sorti di quell'aereo guidato dal vicecomandante che trasportava un bel gruppetto di ufficiali superiori con famiglia. Ricordo ancora che il primo a salire a bordo (erano circa le due di notte), fu il capo ufficio operazioni. Le prime parole che disse al nostro indirizzo furono: *Ho disposto che la mensa restasse aperta perché poteste tutti cenare come si deve.* Le nostre facce gli fecero capire che la cena non era forse la nostra prima preoccupazione!!



L'ultimo incarico di papà, nel 1971-'72, fu quello di Comandante della Scuola Specialisti alla Reggia di Caserta. Una foto lo rappresenta mentre, a fine corso, appunta un distintivo ad un allievo della scuola proveniente da un paese africano. Un'altra foto rappresenta i miei al circolo



ufficiali in abito da sera, al ricevimento di commiato di mio padre e di benvenuto al nuovo comandante. Papà e mamma vivevano nella Reggio, io li raggiungevo durante le vacanze scolastiche perché avevo cominciato a insegnare come supplente, quindi non ero sempre libera.

Nel 1972 papà andò in pensione: ho ancora fresca la sua immagine, si guardò allo specchio e disse: *ormai sono vecchio, ho 57 anni*. Per me, che ne avevo 28, naturalmente era vecchissimo; ma capii che aveva bisogno di conforto e gli dissi: *Che dici! ne dimostri dieci di meno e sei ancora un bell'uomo!* Era anche la verità! Ora posso capire meglio quello che provava in quei giorni, era in realtà ancora giovane e da un giorno all'altro da un posto di grande responsabilità si trovava a non essere più nessuno. Il suo lavoro, che amava tanto, doveva mancargli molto. Che vuoto doveva sentire dentro di sé. Ma non lo diede mai a vedere, si dedicò subito a molteplici attività, tra cui quella di scrivere articoli sul Corriere dell'aviatore. Curava la parte economica.

Si prodigò molto per quel "giornale" e per l'ANUA, associazione a cui teneva molto e di cui era Consigliere Nazionale e Direttore Centro Studi. Ho trovato un folto dossier, pieno di articoli e di lettere riguardo la creazione del Corriere, la battaglia contro chi voleva accorpate l'ANUA ad altre associazioni, la sua difesa dell'istituzione di un sindacato dei militari.

Riguardo alla sua concezione dell'onore, mi piace riportare il testo di Francesco Paolo d'Auria, nel libro già citato, che lo ricorda così:....*Il Ten. Errico, già più volte menzionato in queste pagine, nel corso di un interrogatorio condotto da Ufficiali degli Stati Uniti, alla domanda se "avesse fatto il doppio gioco" rispose sdegnosamente che "un ufficiale doveva vergognarsi di rivolgere simili domande ad un altro Ufficiale". Era il senso dell'onore che aveva la precedenza sulla "convenienza"....*

Un'altra delle sue attività era quella di preoccuparsi di aiutare le vedove dei suoi colleghi a sbrigare le pratiche per la pensione, informarle degli eventuali ricorsi, consigliarle su

come muoversi nel labirinto della pubblica amministrazione! Ripeteva: *Sono il più vecchio e si aspettano questo da me, è mio dovere.*

Per quanto riguarda mia madre, le aveva preparato una lettera da aprire quando se ne fosse andato, nella quale spiegava tutto quello che avrebbe dovuto fare. Tutto in modo dettagliato e preciso. Non servì mai, perché mamma morì prima di lui, ma l'ho ritrovata tra le sue carte e... mi ha fatto soffrire....

Avrebbe voluto viaggiare quando era in pensione, ma mamma lo boicottava: mio padre non voleva farle ristrutturare la casa, (dio sa quanto ce ne fosse bisogno!) sicuramente per pigrizia, non gli piaceva che gli toccassero le sue cose e soprattutto non voleva, per un periodo, perdere le sue comodità. E lei diceva: *Se non ci son soldi per la casa, non ce ne sono neanche per i viaggi.* Così non fecero né l'una né l'altra cosa!! Comunque, una volta all'anno, il 13 giugno, giorno del suo onomastico, organizzava una viaggio per l'Italia con i colleghi di corso. Una volta andarono in Francia, in Provenza! Almeno quel viaggio annuale gli era concesso! Con il passare del tempo il gruppo si assottigliava, e ogni anno si femminilizzava sempre di più. Una volta papà chiese a mio marito ed a me di accompagnarlo, aveva appena subito un intervento e non poteva ancora guidare, e così lo accompagnammo a Chianciano, un'altra volta a Follonica. Per mio marito, anche lui ufficiale pilota dell'aeronautica, era piacevole confrontarsi con colleghi più anziani e parlare di argomenti aeronautici. Ci faceva molto piacere stare nel loro gruppo e respirare aria aeronautica!... E poi abbiamo potuto conoscere tante persone gradevoli ed interessanti che ci facevano sentire... giovani!

L'ultimo viaggio che avrebbe voluto organizzare con quei pochi colleghi rimasti, era nel Salento, sua amatissima terra di origine. Ogni anno per cinque o sei anni, ha scritto una lettera alle ormai pochissime vedove: colleghi coetanei non ce ne erano quasi più, aveva trovato un ufficiale più giovane disposto ad aggregarsi: a 88 anni voleva guidare una "carovana" di due macchine, con sette o otto persone, di cui solo due uomini! Ma tranne il collega, Generale Ruggeri, nessuno manifestò la volontà di partecipare....

Mia madre, negli ultimi tempi, non lo voleva seguire perché, diceva, non era prudente quando guidava... In realtà ha guidato fino all'ultimo, andava da Roma a Cremona e a Lecce senza farsi problemi, ricordo ancora il mio batticuore ogni volta che partiva! Gli invidio la sua grande sicurezza, peccato che non me l'abbia trasmessa!

Era dotato di un'insaziabile curiosità per tutto: leggeva tantissimo e aveva una grande memoria... Una delle sue ultime domande: *Ma questo web...che cos'è?*

Poco tempo dopo, in ospedale, quando tristissima andai a portar via le sue cose, il suo dirimpettaio di letto mi disse: *era l'ultimo vero uomo*. Era stato capace di suscitare ammirazione anche lì. C'era un vecchio maresciallo nel letto accanto, anche lui molto grave, che fino al giorno prima di

operarsi si era offerto di aiutarlo, di portargli gli oggetti di cui aveva bisogno, di andargli a comprare il giornale. Ma lui rispondeva: *“dopo viene mia figlia, grazie, ci pensa lei”*. Non mi stupisco quando amici o conoscenti, anche molto più giovani di me, mi dicono: *“Non ci si annoiava mai ad ascoltare tuo padre, aveva una conversazione molto interessante, le ore passavano e sembravano minuti”*. Aveva una personalità magnetica, un carisma che pochi possono vantare! Aveva anche un brutto carattere: perdeva facilmente la calma, famose le sue sfuriate! Non era tipo da censurarsi, era trasparente, e sicuramente avrà avuto anche parecchi nemici! C'è anche però chi apprezzava la sua schiettezza. Un colonnello suo superiore venuto a farci visita, una sera, raccontò a mia madre: *Signora, suo marito è entrato nel mio ufficio sbraitando contro un provvedimento che avevo preso.*

Mentre parlava pensavo: “adesso lo sbatto dentro”, ma poi mi dissi: “però ha ragione”, sicché non ne feci nulla e ritirai il provvedimento! Era il Colonnello Serafini, ho una foto di loro due sotto la pioggia a Londra con due pacchetti, un regalino per le mogli!

Anche quando era al volante, spesso, perdeva le staffe: *Ma guarda quel vecchiccio di un sessantenne, come guida, non lo vede il segnale?* E pensare che chi parlava aveva superato gli ottanta! Anche in casa perdeva facilmente la bussola ma dopo cinque minuti tutto era dimenticato.



Tre giorni dopo la sua morte, dovevo discutere la tesi della mia seconda laurea, avevo tanto desiderato aggiungere la laurea in lingue a quella in scienze politiche, e avevo fatto una tesi piuttosto impegnativa su Stevenson e la cultura francese. Ero veramente affranta ma non pensai mai di rimandarne la discussione: lui non lo avrebbe fatto! Mi aveva chiesto di portargli la tesi in ospedale, perché se la voleva leggere. Io avevo rimandato, preferivo che facesse lettura più leggere in quel contesto squallido: *“Quando torno a casa me la dai però, la voglio leggere!”*

*Papà, adesso mi dispiace: non hai più potuto leggerla!
Ci avrebbe fatto piacere, a tutti e due!*

Mara Errico, 11 settembre 2016



Questa vecchia foto rappresenta un P108 B aereo in cui il 7 agosto 1941 morì il capitano pilota Bruno Mussolini. Una volta papà, di passaggio a Pisa, fu invitato a farci un volo e ne conservò l'immagine.

❁ Alle Carissime Dame d'Onore ❁

Le festività del Santo Natale sono alle porte ed in attesa di incontrarci per lo scambio degli Auguri Natalizi e del Nuovo Anno colgo l'occasione per condividere con voi la data del 10 dicembre, una delle ricorrenze più significative del mese di dicembre, appuntamento annuale tra i più sentiti dell'Arma Azzurra, per onorare la Madonna di Loreto – Santa Patrona dell'Aeronautica Militare, protettrice degli aviatori. La festa liturgica della Beata Vergine di Loreto rappresenta per gli uomini e le donne appartenenti all'Aeronautica Militare un punto di riferimento e di ispirazione per sentirsi uniti e protetti durante le proprie attività al servizio del nostro paese per la legalità, la pace e la sicurezza a livello nazionale ed internazionale.

Auspicio di continuare la nostra opera con la consueta partecipazione, impegno e passione, per consolidare la nostra attività di volontariato nel contesto sociale ed in particolare favore della nostra Associazione che siamo onorate di rappresentare con orgoglio e prestigio.

Nel ringraziarvi per la stima ed amicizia che mi avete dimostrato e rinnovato nel corso di questi anni mi è gradito porgere un caloroso saluto ed un affettuoso abbraccio.

Auguri di Buon Natale ed un Felice Anno Nuovo a tutte voi ed ai vostri cari.

Anna Maria Poerio

UN VOLO TRANQUILLO

Come tutti ben sappiamo, la memoria è la facoltà di conservare e di richiamare alla mente immagini e nozioni del passato. Questa meravigliosa capacità umana si può suddividere in numerose sottospecie. Esistono la memoria sensitiva che ricorda le sensazioni tattili, visive, uditive, olfattive e la memoria intellettuale, che ricorda i contenuti del pensiero, ma non possiamo non menzionare la memoria affettiva che ricorda sentimenti ed emozioni e neppure la memoria locale che ricorda i luoghi, le cose ed anche la loro collocazione nel tempo e nello spazio.

Tutte queste qualità di memoria soggiacciono alla loro intensità ed alla loro prossimità. Si può avere una memoria labile ed una ferrea. Si può godere di una memoria prossima o remota. A seconda degli stimoli esterni, possiamo ricordare realtà complesse dove coesistono molteplici elementi caratterizzanti. Un esempio: la musica, che è capace di fare rivivere sensazioni amate e dimenticate, emozioni struggenti, echi preziosi e dormienti di eventi ormai perduti nell'oceano del tempo. E la fotografia? Ci restituisce momenti vissuti, con i dettagli ora spariti: una casa che ora non c'è più, una parentesi nostalgica, volti cari che il fluire degli anni e le vicende della vita umana hanno portato via. Guardo spesso le tante fotografie che arricchiscono i miei album e, certe volte, mi sembra di non avere mai perduto di vista persone care e visi sorridenti che hanno, purtroppo, già lasciato questo mondo. Le foto degli aeroplani, poi, mi concedono di rivivere calde sensazioni: un difficile avvicinamento nella nebbia, un "dog fight" compiuto con insperata abilità, la sensazione di sicurezza trasmessa dalla voce suadente dell'operatore G.C.A.... "vi abbiamo in contatto radar ventidue miglia a sud-ovest dalla base. Mantene la quota. Mantene la prua..."

Poco fa guardavo una bella foto di un T.33, velivolo con il quale ho volato per molti anni da istruttore ed esaminatore di volo. Nella foto il suo lucido alluminio sembra argento. Ora, ripescato dallo oblio – chi sa perché – mi torna alla mente un semplicissimo volo di trasferimento velivolo da Cameri ad Amendola, con tutti i particolari e qualche disappunto.

Ho terminato i controlli esterni e firmato il libretto del velivolo. Prima di accedere al cockpit, do' un'occhiata abituatoria all'aspetto del cielo. Da stamattina siamo sotto l'influenza di un fronte freddo di moderata intensità che ha lasciato in giro qualche nube verticale con sfondi scuri e circonvoluzioni di grigio vapore. La pioggia della notte

ha creato alcune pozze d'acqua che ora riflettono porzioni di cielo blu e di nubi bianco-grigio.

Una lunga attesa per la "clearance" da Milano Controllo e, finalmente, la messa in moto. Carrellino in funzione e, quindi, nei giusti intervalli, la sequenza "START", "IGNITION", "AUTO". Controllo temperatura del getto, aumento del numero dei giri, pressione idraulica. Manetta su "IDLE" "AUTO" off. Corrente esterna "OFF". Batteria "ON". Controllo amperometro. Radio Compass. Check out. Pompa fusoliera inserita. Al 70% prova inverter. Defroster. Pitot. Spia generatore. Prova canali radio. Booster. Aerofreni su. Flaps abbassati a 32 gradi. Prova canali radio. Spine. Tacchi. Controllo tettuccio. Chiamata radio.

In un impeccabile inglese, la clearance dice: "Nero One, this is Milano ATC. You are cleared from Cameri to Amendola Via Genova NDB – Parma – Rimini – Falconara – Amendola. Climb and maintain flight level two-three – zero. Expect flight level change en route".

Allineamento in pista. Controllo pre-decollo. Travaso taniche in atto. 100% – 650 – 150 – 50 – 38 -Punto due. Trim verde – Ossigeno – Blinker.

Decollo: Corro nel sole tra le gioiose, incalzanti sensazioni della velocità in aumento e della progressiva leggerezza dell'aeroplano. Sempre più velocemente, il musetto inghiotte le strisce di mezzeria. Rotazione. Distacco. Retrazione carrello. Veloce-

mente la terra sprofonda.

A 140 nodi, retrazione dei flaps. Ora le due virate dell'uscita strumentale e il mio aeroplano sale tonando contro sfondo di nuvole corrusche.

Il cielo riluce di sole e d'azzurro, anche se lattigini e veli grigi indugiano tra le cime dei monti lontani. Solo qualche residuo del fronte freddo si materializza in poche

nubi verticali che torreggiano con aria minacciosa. Raggiungo il livello di volo 230, lo mantengo secondo la clearance e riduco la potenza al 91% per una velocità indicata di 264 nodi, con una velocità al suolo di 355 nodi. Sto per raggiungere Genova. Penso alla grande città con i suoi magnifici palazzi e alle sue genti industriose. Città di grandi tradizioni dove si può ancora avvertire l'atmosfera misteriosa di un antico, grande porto di mare con l'odore dell'acqua e lo sciabordio contro i moli. La città è quasi del tutto coperta da stratocumuli, ma una porzione del retroterra con i monti che lo incorniciano mostra paesini e case, al limitare delle zone boschive. Sono piccoli abitati spar-



si sui costoni, uniti tra di loro da bianche stradine piene di curve. Poesia inconsueta di boschi, di prati, di pingui e verdi pascoli. Poesia antica...

Ora la voce di Milano Controllo mi autorizza su Parma NDB a livello di volo 245. Viro a sinistra per 66 gradi ed aggiungo alla virata 30 gradi di correzione, considerata la distanza di poco più di 60 miglia dal prossimo punto di riporto. Nello stesso tempo raggiungo il nuovo livello di volo, con il muso che taglia in modo obliquo il lontano panorama alpino.

Ora volo a poco più di 1000 piedi "on top", affacciato su una valle Padana quasi libera da nubi. Le poche esistenti sono come bianche colline intersecate da scuri crepacci e come magiche cupole toccate da brevi lampi di arcobaleno. Su dolci rilievi e bianche distese di vapore scivola il mio aeroplano, nello scrigno immenso del cielo, in un'atmosfera irreal e misteriosa. Centosedici gradi: la prua per Rimini. Di 106 miglia nautiche la distanza che verrà coperta in 18 minuti circa, se le indicazioni sulla forza e sulla direzione del vento sono giuste.

Scivolo sul tappeto di bianche, innocue nuvole, nella trasparenza del cielo. A destra, verde e con macchie di sole, l'Appennino tosco-emiliano mostra colline lunghe e morbide valli coperte di faggi e di abeti mentre a sinistra si aprono gli spazi di terra coltivabile e riccamente coltivata. Tutto diviso dalla via Emilia, tracciata un paio di secoli prima della venuta di Cristo, subito dopo la conquista della Gallia Cisalpina, da parte dei Romani.

Sorvolo l'antica Ariminium, la moderna Rimini, ricca di alberghi e celebre per le sue spiagge che le hanno valso, da parte di qualcuno, la denominazione di capitale balneare d'Europa. Città di singolare contrasto tra l'antico abitato e il vasto agglomerato moderno che si apre al mare. Città di brevi amori estivi. Assumo rotta 128° che mi condurrà su Falconara, dopo aver coperto solo 46 miglia nautiche, in meno di sette minuti. Il tutto senza storia.

Pochi di noi che navigano (ahimè, che navigavano!) hanno fatto caso all'immenso patrimonio storico delle nostre città. Ben pochi si saranno soffermati a pensare che il nome di Ancona (a pochi chilometri da Falconara) viene dal greco "Ankon", che significa "gomito" come già diceva Plinio il Vecchio. E forse pochi hanno deciso di visitare la cattedrale di S.Ciriaco, che fu edificata poco dopo l'anno Mille.

Lasciata Falconara sono in rotta per Amendola e a metà dell'ultima spezzata di navigazione. A sinistra la distesa

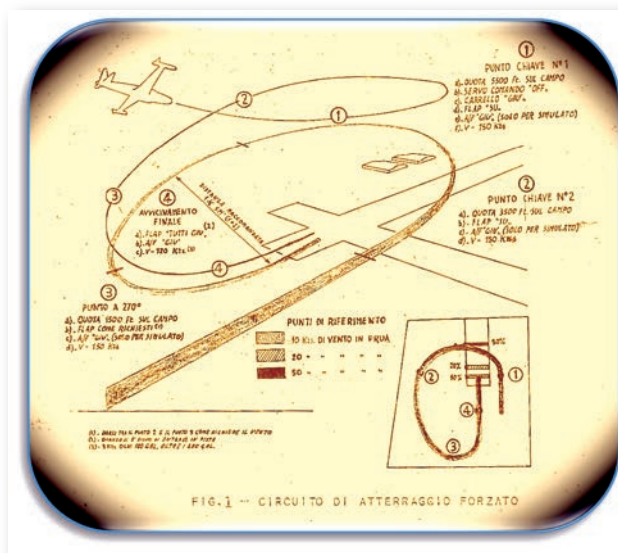
verde-azzurra dell'Adriatico, rilucente dei riflessi del sole. A destra il paesaggio scabro dei monti d'Abruzzo, con cime innevate, aspre gioaie, buie foreste e tristi solitudini. Visioni suggestive di leggende lontane, di fiabe domestiche sentite nelle sere d'inverno dalla nonna. Fiabe di bambini perduti nel buio o prigionieri di perfidi gnomi. Fiabe di orchii cattivi e di fate gentili, di principi azzurri e di antichi, erranti cavalieri... Così, con inafferrabile mobilità, vaga il mio pensiero mentre mi guardo intorno. Così, con scorrevole fluidità scivola il mio elegante aeroplano verso la naturale e programmata conclusione del suo "ferry flight".

Ma, di colpo, vengo richiamato dalla dura realtà. La pressione dell'olio è decisamente bassa. È una brutta emergenza che si può suddividere in tre casi. Pressione alta. Pressione bassa. Pressione zero. Se la pressione dell'olio è bassa indica una rottura dello spruzzatore. Essa potrebbe causare una mancanza di lubrificazione ai cuscinetti. Una pressione alta, può indicare una possibile otturazione dello spruzzatore. Questa causerà una mancanza di olio. Se la pressione è zero nessun cuscinetto sarà lubrificato. In questo caso non ridurre manetta, fino a quando non si è sicuri di entrare in pista: il motore può grippare. Nei tre casi è, comunque, prescritto di ritornare sul campo ed atterrare immediatamente. **Ecco l'emergenza improvvisa.** In cielo, il pilota deve affrontare un grande numero di imprevisti ed il tempo per decidere è brevissimo. L'azione

deve uscire dalla sua mente pronta e definitiva, in contemporanea. In più, nei casi gravi, sopravviene la paura gelida che segna la fine del coraggio e il sopraggiungere delle incertezze.

Le condizioni su Amendola sono ottime. Avvantaggiato dal livello di navigazione, mantengo la decisione di presentarmi sul campo alla stessa quota per giungere sulla verticale della testata all'altezza decisionale a 5500 piedi (punto chiave alto). A tale quota, secondo la procedura, abbasso il carrello, estraggo gli aerofreni e riduco la velocità con inclinazione alare costante, fino al punto chiave basso (3500 piedi). Dal punto chiave basso si tratta poi di effettuare un normale percorso sottovento, virando quindi in finale e cerco di regolarmi con l'uso dei flaps per toccare terra ad 1/3 della lunghezza della pista. Le ruote rotolano sul macadam. **È fatta!**

Guillermo P. Canham (Zio Willie)



Primo Meeting Antisom 2016



Venerdì 9 Settembre presso il Circolo Ufficiali dell'Aeronautica Militare di Fontanarossa si è tenuto il 1° Meeting Antisom.

Con la Sinergia ormai instaurata con le Sezioni Provinciali dell'Associazione Arma Aeronautica, la Nostra ANUA ha Collaborato alla riuscita di questo Primo "Meeting Passione ANTISOM", in



attesa del probabile RADUNO ANTISOM che potrebbe avvenire a Sigonella fra un anno, in occasione dell'avvicendamento, dopo 45 anni, del Velivolo "ATLANTIC" con il Nuovo "P 72-A" (v.foto), sul quale si è conclusa nella scorsa primavera, con grande soddisfazione per le enormi potenzialità riscontrate nel nuovo velivolo, la transizione per i primi equipaggi presso lo stabilimento Alenia/ Finmeccanica di Torino Caselle.

Presenti al Meeting un Centinaio di Persone tra appartenenti/appartenuti agli Stormi Antisom e gentili consorti, nella Sede del Circolo Ufficiali di Fontanarossa, sotto il Patrocinio del 41° Stormo. Relatori:
– Col.Pil. Federico Fedele Com.te 41° Stormo
– Gen. Francesco Catalano Prom. Club Antisom



- Gen. Placido Casella Pres.te A.A.A. Catania
- Col. Luigi Barzaghi Pres.te ANUA Catania – Gen. Fernando Manca V.Pres. A.A.A. Siracusa
- Lgt Giuseppe Fiore Pres.te Sott.li 41° Stormo – Aiut. Vito Telesca Pres.te A.A.A. Acireale.

Si è parlato molto degli Antisom, qualche ricordo, qualche aneddoto e poi il VERO Oggetto del Meeting, cioè la posa delle Fondamenta per un " CLUB DEGLI ANTISOM", il cui Regolamento predisposto dal Comitato Promotore (Gen.S.A. Giovanni Tricomi, Gen. B.A. Francesco Catalano, Amm. Italo Marinari, Aiut. Vito Telesca) è stato presentato dal Gen. Francesco Catalano, tra i Decani dello Stormo.



L'11 Settembre 2016 – Cerimonia svelata Lapide in onore dei caduti del 41° Stormo e dell'A. M.

Nella Frazione Balatelle di Acireale (CT) la Sezione A.A.A. di Acireale aveva programmato l'installazione di una stele, sulla parete della Parrocchia "Santuario della Madonna di Loreto", in onore dei caduti del 41° Stormo e dell'Aeronautica Militare. Con la concessione del Parroco Don Rosario Gulisano ed il patrocinio del Comune di Acireale, la stele è stata installata e Domenica 11 Settembre si è svolta la cerimonia ufficiale della "svelata" con la partecipazione della Sez. ANUA.



Convenzione ANUA – Savoia Palace Chianciano

**“Pensioni di reversibilità”
Illegittime certe limitazioni.
L’Amore non ha limiti di età**



Il 19 ottobre 2016 in occasione del consueto pranzo sociale presso la Casa dell’Aviatore è stata firmata una convenzione che permette ai Soci ANUA di avere migliori condizioni nell’utilizzo dell’hotel in titolo.

L’ANUA è stata rappresentata dal Presidente Nazionale Gen. SA Mario Majorani, il Savoia dal Direttore dott. Danilo Ammatturo, al quale il Presidente Cariglia della Sez. Roma ha donato la cravatta sociale che è stata subito indossata.

La Corte Costituzionale, con sentenza n. 174 depositata il 14 luglio 2016, ha dichiarato l’illegittimità costituzionale dell’art. 18, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 (Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria), convertito, con modificazioni, dall’art. 1, comma 1, della legge 15 luglio 2011, n. 111. (vedi note)

La norma dichiarata illegittima limitava l’ammontare della pensione di reversibilità quando il coniuge scomparso aveva contratto matrimonio a un’età superiore ai settant’anni e il coniuge superstite era più giovane di almeno vent’anni; norma intesa a contrastare il fenomeno di matrimoni fraudolenti e di interesse.

Con effetto sulle pensioni liquidate dal 2012, dunque, a fronte di un matrimonio tra una persona ultrasettantenne e un’altra più giovane di oltre vent’anni, l’importo della pensione di reversibilità derivante dalla morte del più anziano sarebbe ridotto del 10% per ogni anno di matrimonio inferiore a 10. Ciò significa che se il matrimonio è durato almeno 10 anni, la pensione di reversibilità viene corrisposta interamente, altrimenti diventa il 90, l’80, il 70% e così via per ogni anno mancante ai dieci, fino ad azzerarsi.


Il «diritto all’affettività» dunque, anche secondo la Corte, non si perde con l’avanzare degli anni. E comunque nessuno, tantomeno lo Stato, può sindacare le ragioni di un matrimonio in tarda età. Chi decide di sposarsi anche dopo i settanta ha tutto il diritto di farlo senza che venga sospettato di voler frodare l’erario. Nemmeno se il coniuge è di molto più giovane. Dunque è incostituzionale quella disciplina del 2011 che mise un freno alle pensioni di reversibilità, e che nel gergo mediatico venne chiamata «norma anti-badanti». Ora l’importante sentenza della Consulta è destinata a lasciare il segno nel costume nazionale. Perché non si limita a cancellare una misura presa 5 anni fa dal governo ma fa emergere un’evoluzione della società italiana e tutela sul piano previdenziale un conseguente diritto: quello, appunto, di vivere liberamente i propri affetti. Pure nel caso in cui si riversino su un coniuge di decenni più giovane.

(Fonte: Vincenzo Ruggieri)


La pensione di reversibilità è la quota parte della pensione complessiva che spetta ad uno dei due coniugi al sopraggiungere della morte dell’altro. È stata introdotta in Italia nel 1939 con la Legge n. 1272, nell’ambito del cosiddetto “diritto della vedova”, un insieme di diritti e tutele, rivolto in particolare alle donne che non avevano una pensione propria, e, alla morte del coniuge, restavano prive di un reddito minimo.

L’art. 18, comma 5, del D.L. 98/2011 aveva introdotto limitazioni alla quota percentuale della pensione spettante ai superstiti del deceduto, per contrastare la pratica dei matrimoni cosiddetti “di comodo” (la riduzione, che operava nei casi in cui il matrimonio era stato contratto ad età del pensionato superiore a 70 anni e la differenza di età tra i coniugi era superiore a 20 anni, era pari al 10% per ogni anno di matrimonio mancante rispetto al numero di 10), ma la Corte costituzionale, con sentenza 15 giugno – 14 luglio 2016, n. 174, ha dichiarato l’illegittimità costituzionale della presente norma.

(V. Ruggieri)



Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica
Presidenza Nazionale
Via Marcantonio Colonna, 25 - Roma



Viale della Libertà, 510
Chianciano Terme (SI)

CONVENZIONE

Con la presente,

tra il Gen. S.A. Mario Majorani, Presidente Nazionale A.N.U.A. (Associazione Nazionale Ufficiali dell’Aeronautica), corrente in Roma alla Via Marcantonio Colonna, 25
ed
il Dr. Danilo Domenico Ammatturo, Direttore dell’Albergo Savoia Palace, corrente in Chianciano Terme, al Viale della Libertà, 510,

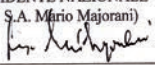
si conviene e stipula la presente convenzione

L’Albergo Savoia Palace riconoscerà ai Soci A.N.U.A. i seguenti sconti sulle tariffe vigenti:

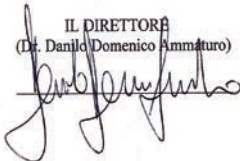
- sconto del 10% riservato al Socio in regola, al momento dell’arrivo in Albergo, con la quota sociale dell’anno corrente, previa esibizione del documento di riconoscimento e della relativa tessera A.N.U.A.;
- sconto del 10% sulle tariffe vigenti riservato alle Dame d’Onore che, al momento dell’arrivo in Albergo, esibiranno la tessera, con foto, rilasciata dalla Presidenza Nazionale A.N.U.A., oltre il relativo documento di riconoscimento.

La presente convenzione entrerà in vigore con la sottoscrizione della presente e potrà essere revocata da una delle parti, in qualsiasi momento, a mezzo di lettera raccomandata AR inviata almeno 90 giorni prima.
I suddetti sconti non sono cumulabili con altri sconti di cui gode, già, il Socio ANUA presso lo stesso Albergo Savoia Palace.
Letto, confermato e sottoscritto dalle parti.
Roma, li 19/10/2016

IL PRESIDENTE NAZIONALE
(Gen. S.A. Mario Majorani)



IL DIRETTORE
(Dr. Danilo Domenico Ammatturo)





Gita a Isola del Liri e Certosa di Trisulti

Sabato 8 ottobre 2016, i Soci ANUA della sezione di Roma, con la presenza del Presidente Nazionale, gen. Mario **Majorani** e del presidente della sezione di Roma, gen. Raffaele **Cariglia**, assistiti da una giornata perfetta dal punto di vista meteo, hanno raggiunto, in piena Ciociaria, lo splendido paesino di Isola del Liri.

La parte più antica della cittadina sorge, come il nome stesso fa intendere, su di un'isola formata da due rami dell'omonimo fiume. La biforcazione del fiume forma due spettacolari cascate e su di esse si affaccia il trecentesco Castello Boncompagni Viscogliosi (f.sin.).

Citato in una pergamena del 1100, appartenne in origine alla Chiesa, poi ai Duchi della Rovere e, verso la fine del 1500, passò ai Boncompagni. La sua storia di fasti, cospirazioni politiche, ricchezza è quella dei casati che lo abitarono. Dei nobili possessori rimangono alcuni stemmi ed un ciclo di affreschi voluto dai Boncompagni, raffiguranti scene bibliche del Vecchio Testamento, ambientate nel paesaggio di Isola del Liri, nella Sala delle Rondinelle. Attualmente il castello è privato ed è abitato dalla famiglia Viscogliosi. Nel 1924 il sito ormai in abbandono fu acquistato dall'ing. Angelo Viscogliosi che aveva ben pensato di sfruttare il salto della Cascata Verticale per ricavare energia elettrica utile alla cartiera di famiglia posta a meno di un chilometro di distanza.

A lui, si deve la rinascita del Castello e la reinvenzione dei giardini, e perfino il salvataggio della Cascata.

Nel pomeriggio, dopo un lauto pasto, il gruppo si è trasferito in visita alla Certosa di Trisulti (f.des.) che sorge, a circa 800 m. d'altezza circondata da boschi, nel territorio di Colleparado. Le sue origini risalgono all'anno Mille, quando **S. Domenico da Foligno**, monaco benedettino, fondò in questo posto di selvaggia bellezza e solitudine un monastero dedicato a S. Benedetto. Per volere del papa anagnino Innocenzo III, nel 1204 l'abbazia e i beni passarono ai **Certosini**, che curarono la costruzione di un nuovo monastero più conforme alla loro vita e regola monastica. Il cenobio è un complesso organico di edifici, viali, giardini e di un breve piazzale sul quale si trova l'antica **Foresteria** oggi sede di una importante biblioteca che vanta oltre 36.000 volumi. Di fronte sorge la **chiesa abbaziale** dedicata a S. Bartolomeo. L'interno ad una navata è divisa da un'iconostasi in due parti, quella dei conversi e quella dei Padri, secondo la peculiare caratteristica della chiesa certosina; in ambedue notevoli sono i cori in legno. Alle pareti si possono ammirare i dipinti di Filippo Balbi, mentre la



volta a botte è decorata con affreschi di Giuseppe Caci. Gioiello della Certosa è la **Farmacia**, sistemata in una palazzina con antistante giardino caratterizzato da siepi di bosso, modellate in forme curiose dagli stessi frati, un tempo orto botanico. Essa fu realizzata nel secolo XVIII, ma da sempre i monaci della Certosa hanno raccolto sulle montagne circostanti erbe con cui preparare medicinali, unguenti, droghe che riponevano in vasi di terracotta maiolicata che si possono ancora ammirare ben allineati sulle scaffalature in legno del settecento.

Singolare è la decorazione pittorica, soprattutto del cosiddetto, **salottino del Balbi**, il salotto d'attesa che ha preso il nome del principale decoratore dell'intero complesso – il pittore napoletano **Filippo Balbi**.

L'attenzione del visitatore è però attirata dalle volte a crociera della sala principale della spezieria, decorata sul finire del Settecento da **Giacomo Manco** in stile pompeiano, in ossequio alla moda esplosa dopo i primi ritrovamenti di pitture in Pompei ed Ercolano. Infine, sempre nella Farmacia, si può ammirare un suggestivo dipinto del Balbi, a grandezza naturale, raffigurante Frà Benedetto Ricciardi, direttore della Farmacia fino al 1863 anno della sua morte. Il complesso nel corso dei secoli è stato ampliato e modificato più volte, e si presenta oggi in eleganti linee barocche. Stanchi ma appagati per i pregiati luoghi visitati si è ripartiti, dalla Certosa per Roma, alle ore 18,00 appena in tempo ad evitare di bagnarsi dopo aver goduto di una tipica giornata da "**ottobrata romana**".

ANUA CATANIA



**ISTITUTO TECNICO AERONAUTICO STATALE
A. FERRARIN**

INAUGURAZIONE SIMULATORE DI VOLO



Via Galermo 172
Catania
www.itaerferrarin.gov.it
info line: 095 6136430
Seguici anche su 

Programma/Program:

09.00 - 10.00
Inaugurazione Locali Simulatore di volo

10.00 - 11.30
Workshop: Aviation Professionals Today

11.30 - 12.00
Coffee Break.

12.00 - 14.15
Conferenza/Conference: Competency Based Training in Aviation

16.30 - 18.00
Conferenza/Conference: Droni metodologie e rilievi per il dissesto idrogeologico.

CATANIA 23 SETTEMBRE 2016







Venerdì 23 settembre 2016, nell'ambito dell'Inaugurazione di un Simulatore di Volo "ALSIM" presso l'Istituto Tecnico Aeronautico "Arturo Ferrarin" di Catania, il Prof. Luigi Barzaghi – presidente Sezione ANUA Catania – ha colto occasione per consegnare al Preside Dott. Giuseppe Finocchiaro (presente il Col.Pil. Federico Fedele, Com.te il 41° Stormo di Sigonella), la serie di Copie del 2016 del Nostro "Corriere" (foto allegata).

Nei pochi minuti dell'Incontro, ha "seminato" il **concetto di iniziare rapporti più organici** con gli Istituti ad indirizzo aeronautico, anche attraverso la fornitura di qualche Copia della Rivista, ottenendone un ampio riscontro di Disponibilità.



Le Sezioni ANUA

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

CAGLIARI - Pres. Santo Vittorio Rossi
Via Palestro 31 - 09011 Calafetta (CG)
Tel. 070 400311 (sanvitt.rossi41@gmail.com)

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

LATINA - Pres. Antonio Pompeo Muccitelli
Via Picasso 13 - 04100 (LT)
Tel. 0773 601743 (antoniomcctl@gmail.com)

MILANO - Pres. Otello Orlandi
Piazza Novelli 1 - 20129 (MI)
Tel. 02 73906795 (presidenzaanuami@yahoo.it)

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

PADOVA - Pres. Vittorio Martignani
Corso Umberto Primo 100 - 35122 (PD)
Tel. 049 8722618

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

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

TARANTO - Pres. Aldo Marturano
Viale Magna Grecia 108 - 74100 (TA)
Tel. 099 7324174 (aldo.marturano@libero.it)

TORINO - Pres. Domenico Boschini
Via Duc.a Jolanda 21bis - 10127 (TO)
Tel. 011 19707873 (domenico_boschini@fastwebnet.it)

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

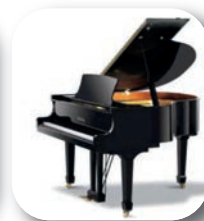
VICENZA - Pres. Francesco Ranieri
Via S. Antonino - 36100 (VI)
Tel. 0444 922489 (anua@assoaeronaucavi.com)

Volati più in Alto

La Sezione di Milano comunica il decesso della D.O. Sig.ra. **ALBINI D'ADDARIO Maria** (avvenuto il 31.08.2016) Consorte del compianto: **Gen.B.A. ALBINI Bruno. Ai Familiari sentimenti di cordoglio da tutta l'ANUA**



Incontri Natalizi *13 e 14 Dicembre 2016*



Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica
Casa dell'Aviatore – Circolo Ufficiali A.M.
Roma – Viale dell'Università, n. 20

Programma

13 XII 2016

ore 15,00 Riunione Consiglio Direttivo ANUA

ore 17,00 Concerto nella "Sala Baracca" della Casa dell'Aviatore dedicato all'A.M. ed all'ANUA da
Antonia Cifrone – Soprano; Mariantonietta Saccomanni – Pianoforte; Massimo Brandimarte – Conduttore

★ a seguire: Vin d'Honneur ★

14 XII 2016

ore 11,00 Santa Messa nella Cappella della Caserma Romagnoli A.M.

ore 12,30 Pranzo nella "Sala Soci" della Casa dell'Aviatore

★ a seguire Brindisi ed Attestati di Benemerenzza ★

Le Artiste

Antonia Cifrone

Docente di Arte Scenica del Conservatorio Paisiello di Taranto.

Brillante ed affermato soprano, di straordinario talento e dalla sfolgorante carriera.

Artisticamente versatile e completa, ha ottenuto innumerevoli successi professionali e prestigiosi riconoscimenti, in Italia e nel mondo.

Mariantonietta Saccomanni

Vincitrice del concorso a cattedra nei conservatori di Stato, attualmente docente titolare nell'Istituto Musicale Superiore "G. Paisiello" di Taranto, dove insegna anche nei corsi universitari di I e II livello.

Ragguardevole l'elenco delle sue esibizioni, in concerti e con musicisti di fama internazionale, tra cui Paolo Pollastri, l'oboe dell'Orchestra S. Cecilia di Roma.

Per la partecipazione di Soci ed Invitati, anche a singoli eventi, si prega dare comunicazione dei nominativi alla Presidenza ANUA entro Lunedì 28 Novembre

Tel. 06 32111740 – E-mail: anua.aeronautica@virgilio.it

TOTAL TECHNOLOGY



www.eurofighter.com

La Scelta vincente

100.000 risorse impegnate in Europa; 24.000 in Italia; enormi ricadute tecnologiche anche nel comparto civile; nuove conoscenze; nuovi processi produttivi.

Eurofighter Typhoon, il principale programma di collaborazione industriale nella storia d'Europa.

Eurofighter Typhoon: garanzia per l'integrità dei nostri confini con la certezza di assoluta superiorità su ogni minaccia, presente e futura.

