

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



1° maggio – Festa del Lavoro
2 giugno – 69° della Repubblica

**NEL CONTESTO CELEBRATIVO NAZIONALE
MOMENTI DI GRANDE RILIEVO PER L'AERONAUTICA MILITARE
E PER L'ANUA**

93° dell'A.M. - Nuovo Capo di SMA - Giuramento Turbine V
Assemblea Annuale ANUA con rinnovo Cariche Sociali

N. 5-6/2016

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 5-6 Maggio-Giugno 2016

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

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

Direttore editoriale

Mario Majorani

Direttore responsabile

Mario Tancredi

Redazione

Giuliano Giannone, Guido Bergomi, Angelo Pagliuca

Responsabile Amministrativo

Cesare D'Ippolito

Autorizzazione Tribunale di Roma 2546 del 12-2-52
ANUA/Centro Studi Editrice proprietaria

Associato all'U.S.P.I.

Iscrizione al R.O.C. n. 26014



Impaginazione e Stampa: **STILGRAFICA srl**

00159 Roma • Via Ignazio Pettinengo, 31/33

Tel. 0643588200 • Fax 064385693

www.stilgrafica.com • info@stilgrafica.com

Stampato nel mese di maggio 2016

Numero a 48 pagine

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

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

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

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

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

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

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

Per la pubblicità di carattere aeronautico su questo periodico, a colori, le tariffe in vigore per l'anno 2016, per complessive 3 edizioni, sono:

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

In questo numero:

Editoriale - 2010-2016: due trienni di intensa vita dell'ANUA p. 1

Il Generale Vecciarelli nuovo Capo di SMA p. 2

93 anni di Aeronautica Militare p. 5

Il Turbine V grida "lo giuro" p. 7

Il personale al centro della visione AM p. 10

Giuramento solenne per il 18° Corso Allievi Marescialli p. 11

Notizie al Volo ...nel tempo recente p. 12

20 anni fa il Col. Cheli partiva per lo spazio p. 12

L'HH-101 Caesar entra in servizio operativo p. 13

USA: premiato il 15° Stormo p. 15

25 anni dalla liberazione del Kuwait p. 16

Riconoscimenti a 46^a Brigata Aerea e 17° Stormo p. 17

Gli "Eurofighter" italiani atterrano a Nellis (USA) p. 18

Guerra Fredda e Aeronautica Militare p. 19

1° orologio Calamai al Capo di SMA p. 19

Scramble in volo per gli F2000 di Trapani p. 21

Attività per il controllo dei nostri cieli p. 21

IL PROGRAMMA EUROFIGHTER p. 22

10 ANNI DI TRASPORTI IN BIOCONTENIMENTO p. 23

Avvicendamento al Comando Aeroporto "F. Baracca" p. 25

Programma Convention Nazionale p. 26

Mancato aggiornamento pensioni p. 26

Recensioni p. 27

4 Assi della Regia di Orazio Ferrara p. 27

Ali di Guerra sulla Spagna di Ferdinando Pedriali p. 27

Le Freccie Tricolori di G.F. Da Forno - *Recensione di G. Lenzi* p. 28

Drago 3°: I miei primi cinquant'anni - *Recensione di G. Lenzi* p. 29

INCREDIBILE, ma VERO! (di G.P. Canham) p. 30

Personaggi dell'Aviazione - G. de Havilland p. 33

Aerei importanti ma poco conosciuti (Bergomi) p. 36

Lo ZEPPELIN STAAKEN E/4250 p. 36

OPERAZIONE "CANARINO" 1942 p. 37

... nei ricordi della D. O. Marcella Zappone Badii p. 37

Riflessioni... Ricordi... Sentimenti p. 40

Un Modello di Difesa per L'UNIONE EUROPEA (Licheri) p. 40

Limbo: le donne delle Forze armate si raccontano p. 41

Il Generale Preziosa incontra la Contessa Caproni p. 42

Mostra a Palazzo Aeronautica p. 42

Concorso "Spazio al tuo futuro" p. 44

... Innovatio, scientia, sapientia p. 44

Sezione ANUA di Taranto p. 45

... Impegni e gratificazioni p. 45

Due trienni di intensa vita dell'ANUA - segue da pag. 1 p. 47

2010-2016: due trienni di intensa vita dell'ANUA si concludono col vincolo statutario di rinnovo delle Cariche Sociali

Nel 2010 assunsi la direzione di "Il Corriere dell'Aviatore" e un prestigioso collega mi partecipò le proprie congratulazioni con la frase "L'Aeronautica ha bisogno di fiancheggiatori di sostanza".

Come avrei potuto non interpretare tali congratulazioni come un invito ed un incitamento ad impegnarmi in un compito che nelle esperienze dei decenni passati aveva avuto Esecutori di grande cultura, capacità ed iniziativa? L'idea del fiancheggiatore mi piacque e cercai di capire cosa si aspettassero dall'attività informativa e divulgativa del "periodico" sia i Soci di questa Associazione Ufficiali che il più vasto ambito istituzionale dell'intera Forza Armata. Mi impegnai ad evidenziare la radice storica del Corriere, avvalendomi anche della collaborazione di artisti le cui opere a carattere aeronautico fossero riproducibili per stimolare sentimenti ed interesse culturale.

L'A.N.U.A. confidando nell'utilità strumentale del Corriere ha sempre inteso offrire contributi di conoscenza e di esperienze professionali all'intera Comunità Aeronautica. La tensione propositiva è stata dunque che se Aviatori di ieri e di oggi condividono l'esigenza, il loro Corriere deve poter sviluppare temi su settori che pur tradizionali hanno continua evoluzione: Tecnologie, Storia, Istituzioni, Risorse umane.

Ritengo che in questi sei anni trascorsi si sia potuto mantenere fede all'impegno grazie al contributo di instancabili collaboratori i cui articoli sono risultati gradevoli nella lettura e credibili nei contenuti divulgativi. Ringrazio quanti hanno inviato loro scritti riguardanti esperienze passate, riflessioni culturali, aggiornamenti scientifici, suggerimenti normativi e assistenziali, gli autori delle varie rubriche e l'Ufficio Generale per la Comunicazione dello SMA che attraverso il sito web dell'Aeronautica Militare offre informazioni riportabili sul nostro periodico. Una menzione particolare l'ANUA dedica alla Redazione ed agli "Articolisti" storici del nostro Corriere: **Guido Bergomi da Guidonia, Guglielmo Canham da Torino, Giuliano Giannone da Roma, Giovanni Battista Cersosimo da Bari**, ed ai più recenti **Sergio Bedeschi e Angelo Pagliuca da Roma**.

Ho conosciuto ed ammirato l'entusiasmo partecipativo delle Dame d'Onore e la fruttuosità dei loro apporti di pensiero, come pure immagino quanto plauso possano meritare i contributi di donne Ufficiali dell'Aeronautica Militare.

Sono trascorsi sei anni che coincidono con i due mandati triennali delle Cariche Sociali ANUA; l'intero Consiglio Direttivo Nazionale (CDN), eletto nel 2010 e ri-



eletto nel 2013, deve quindi essere rinnovato, fatta salva la riproposizione per un ulteriore mandato nei posti che risulterebbero vuoti per mancanza di nuovi eletti. **L'Assemblea Nazionale** e l'elezione dei 10 membri del CDN, come già annunciato, è **calendariata per il 14 maggio 2016 presso la struttura UNUCI di Chianciano Terme**.

Si ricorda che il Presidente Nazionale viene eletto dal CDN fra i propri membri.

In ossequio allo Statuto dell'ANUA anche lo staff del Corriere si trova vincolato alla medesima scadenza e quindi, nell'edizione che precede l'evento, si ritiene doveroso riprendere dai precedenti numeri

quanto è stato fatto dalla Presidenza Nazionale per la vita del Sodalizio nei sei trascorsi anni.

Quando nel maggio 2009 il **Generale Majorani**, con anticipo di un anno rispetto alla conclusione del triennio durante il quale era Presidente il **Generale Tricomi**, assunse in sua sostituzione la Presidenza dell'Associazione, il nostro Sodalizio, alla pari di altri, si trovava in una situazione ai limiti della sopravvivenza sia per difetto di supporto sostenitore della Forza Armata e sia per diminuzione di sostegno generazionale. Si constata, e purtroppo il fenomeno persiste, come tutte le strutture associazionistiche vivessero un processo di crisi causato da una diffusa reazione alle delusioni ideologiche del ventesimo secolo ed al connesso pragmatismo che attenua le idealità. Tuttavia la disponibilità dell'ANUA a collaborare con le Istituzioni Operative si tramutava in concrete proposte incentivando l'impegno di Soci e Dame d'Onore, chiamati a testimoniare lo spirito di appartenenza con ulteriore disponibilità e generosità di contributi.

Fu così che il nostro Segretario Generale, Cesare d'Ippolito, diede una forte spinta culturale allo sviluppo dei concetti motivazionali e merita tuttora citazione una sua riflessione pubblicata nel **2010**:

L'associazionismo che in un primo momento può apparire come un costo economico "a perdere"

(i contributi, gli spazi fisici gratuiti, i sostegni indiretti alle varie iniziative) ritorna nei tempi medi come valore assoluto. Ciò vale sia in termini di crescita culturale e aggregativa che in quella di gratificazione esistenziale per coloro che, dopo un'esistenza a servizio delle istituzioni, possono ritrovare nell'associazione un prezioso elemento di continuità con il proprio vissuto. Forse è questo il vero unico progetto da non lasciare inciso nelle parole, ma da tradurre in fatti ed azioni, anche piccoli, da parte di tutti e nel nostro caso di Ufficiali e Dame di tutte le generazioni.

(continua a pagina 47)

Il Generale Vecciarelli nuovo Capo di SMA

Mercoledì 30 marzo, presso l'aeroporto militare di Ciampino, il passaggio di consegne tra il Generale Preziosa ed il Generale Vecciarelli



La cerimonia di avvicendamento al Vertice dell'Aeronautica Militare con il Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa ha avuto luogo presso l'aeroporto di Ciampino (Roma), alla presenza del Ministro della Difesa, Senatrice Roberta Pinotti, e del Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano. All'evento erano presenti i Vertici militari e Autorità politiche, civili e religiose.

“Oggi lascio la guida della Forza Armata.” ha esordito il Generale Preziosa. “Tempo di bilanci: non per i tre anni da Capo di Stato maggiore, ma per i 45 passati da pilota e da militare con il Tricolore sul braccio. In quarant'anni i confini della sicurezza hanno smesso di coincidere con quelli fisici, geografici. Questa nuova sfida è coincisa con un periodo di ristrettezze di bilancio. E l'Aeronautica militare ha dovuto individuare soluzioni idonee a garantire l'identico livello di sicurezza pur in presenza di risorse minori. Ci siamo riusciti e continueremo a farlo. [...] oggi posso dire che lascio un'Aeronautica pronta per il futuro. Nel segno della continuità, l'Aeronautica ha conquistato traguardi importanti come gli impegni presso lo European Air Transport Command presso lo European Personnel Recovery Centre. Noi siamo andati in Europa con l'EATC e l'Europa è venuta da noi con l'EPRC.”

Il Generale Preziosa ha voluto poi ricordare le parole che il Capo dello Stato ha rivolto alla Forza Armata, definendo l'Aeronautica militare come un motivo di orgoglio per il Paese, così come gli astronauti, un vero “vanto” per l'Italia. “Concetti rafforzativi di quelli pronunciati in occasione del 55° anniversario della Pattuglia acrobatica” – ha proseguito il Generale - “dove menzionava il lavoro di squadra sinergico per raggiungere risultati concreti.

Grazie Aeronautica militare per quello che mi hai dato. Al personale dico che sono orgoglioso di essere stato il vostro Comandante. Grazie ad ognuno di voi: ho una certezza, al Paese ho dato tutto quello che avevo”.

Il Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli nell'assumere il comando della Forza Armata ha espresso sentimenti di sincera riconoscenza e gratitudine ed ha voluto sottolineare come l'Aeronautica Militare sia “una solida squadra di donne e uomini di assoluto valore che possano uniformare ed identificare il proprio stile di vita nel “servire lo Stato prima di se stessi”, valorizzando in ogni attività il senso di utilità al Paese, desiderosi di rappresentare riferimento e motivo d'orgoglio per ogni cittadino italiano”.

Il Generale Vecciarelli nuovo Capo di SMA

“La difesa dello spazio aereo nazionale, insieme alla sicurezza dei nostri concittadini” – ha continuato il Generale Vecciarelli – “rimarrà il cardine delle nostre attività, unitamente all’ineludibile esigenza di dare continuità alle operazioni in atto e senza far mai mancare il necessario sostegno morale e materiale al personale che da tempo sta operando insieme alle altre Forze armate, fuori dai confini dello Stato”.

Sempre Vecciarelli ha concluso sottolineando che “l’Aeronautica continuerà ad essere sempre più efficacemente integrata nel ‘sistema Italia’, capace di ben assolvere i propri compiti e di adempiere al mandato legislativo ed alle direttive governative con responsabile e consapevole partecipazione nel conseguire tutti gli obiettivi nazionali.”

Il Capo di Stato Maggiore della Difesa nel corso del suo intervento, dopo aver ringraziato il Generale Preziosa per quanto fatto durante il suo mandato ed aver rivolto al Generale Vecciarelli gli auguri per il nuovo incarico, ha sottolineato che “l’Aeronautica militare, componente chiave per la sicurezza della Nazione, si è rivelata elemento sinergico nell’ambito del sistema Paese.

Quello che più conta – ha continuato il Generale Graziano – è l’impegno professionale per la sicurezza del Paese e per la sicurezza dei cittadini, a prezzo del sacrificio personale”... “L’entusiasmo, la capacità e la professionalità sono qualità che caratterizzano tutti gli appartenenti all’Arma Azzurra grazie alle quali è stato possibile affrontare sfide nuove e impegnative.

All’Aeronautica va la gratitudine della grande famiglia con le stellette che io ho il privilegio di rappresentare”. Il Generale Graziano nel sottolineare i meriti della riorganizzazione delle Forze armate ha concluso affermando che “nulla oggi ostacola l’attuazione del Libro Bianco”.

Nel suo intervento il Ministro Pinotti, nel ricordare i 45 anni di carriera del Generale Preziosa, ha sottolineato che quello passato “non è stato un periodo facile ma Lei lo ha attraversato con determinazione, impegno e molta energia.”

Il Ministro si è congratulato con il Generale per il lavoro svolto dall’Aeronautica Militare, impegnata in molteplici campi, e ha formulato i suoi auguri al nuovo capo Generale Vecciarelli – già sottocapo di stato maggiore della Difesa – sottolineando che “non dobbiamo farci illusioni perché temo che anche il suo periodo di comando non sarà dei più facili e tranquilli, ma siamo sicuri che Lei sarà all’altezza della sfida. L’ho vista lavorare in molti ruoli, lo fa con spirito di squadra e mi è piaciuto il suo richiamo a una leadership partecipativa inclusiva”.

Il Ministro ha voluto anche sottolineare la capacità del Dicastero e delle Forze armate di autoriformarsi prima con la riforma Di Paola successivamente con il Libro Bianco che già oggi sta ridisegnando la nuova organizzazione militare. Più snella, più veloce, più moderna. Più in sintonia con il Paese.



Il Generale Vecciarelli nuovo Capo di SMA



Precedentemente, presso il Palazzo dell'Aero-nautica, i Capi di Stato Maggiore subentrante ed uscente hanno firmato, com'è tradizione, l'Albo d'onore. L'aquila di pilota militare di Italo Balbo con i vari cimeli storici e con lo Stato di Servizio della Bandiera di Guerra è stata passata in consegna al nuovo Capo di Stato Maggiore. Il Generale Preziosa, infine, ha ricevuto dal Generale Vecciarelli il Crest in argento ed una copia rilegata del suo Stato di Servizio.



Curriculum vitae

Il Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, proviene dal Corso Rostro 2 dell'Accademia Aeronautica. Ha conseguito il brevetto di pilota presso la Base Aerea di Laughlin (Texas) e la qualifica di Fighter Pilot presso la Base Aerea di Holloman (New Mexico). Ha frequentato i Corsi Normale e Superiore della Scuola di Guerra Aerea di Firenze, seguiti da altri corsi di approfondimento

professionale presso l'Air University di Maxwell (Alabama), il Naval Postgraduate College di Monterey (California) ed il Centre des Hautes Etudes de l'Armement – Ecole Militaire di Parigi.

Pilota "Caccia Intercettore", ha trascorso molti anni della sua carriera presso il 4° Stormo di Grosseto, dove ha ricoperto tutti gli incarichi operativi, compresi quello di Comandante di Gruppo nel 1991 e Comandante di Stormo dal 1999 al 2002, conseguendo complessivamente oltre 2600 ore di volo, di cui più di 2000 sul velivolo F104 Starfighter.

Dal 1993 al 1999 è stato presso il I Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica, prima quale Capo Sezione Impiego Personale Dirigente e poi quale Capo Ufficio Ordinamento. Ha inoltre svolto attività dirigenziale presso lo Stato Maggiore del Comando Logistico, dove ha ricoperto, tra il 2002 ed il 2004, gli incarichi di Capo Ufficio Pianificazione Generale, Capo Ufficio Operazioni e Vice Capo di Stato Maggiore. Nel 2003 ha comandato il primo contingente aeronautico in Iraq presso la Base Aerea di Tallil (Nassiriya). Successivamente, il Generale Vecciarelli ha svolto l'incarico di Vice Capo del III Reparto – Politica degli Armamenti – presso il Segretariato Generale della Difesa ed impiegato, al contempo, quale Rappresentante Nazionale presso i più importanti organismi europei quali l'EDA (European Defence Agency), l'OCCAR (Organizzazione Congiunta per la Cooperazione in Materia di Armamenti) e la LOI (Letter of Intent) deputati alla riorganizzazione e allo sviluppo di una comune politica degli armamenti in Europa. Dal 2007 al 2010 il Gen.S.A. Vecciarelli è stato Addetto per la Difesa e l'Aeronautica presso l'Ambasciata d'Italia a Berlino con accreditamento secondario per l'Olanda e la Danimarca. Comandante delle Forze di Combattimento con sede a Milano nel 2010 e Capo di Stato Maggiore del Comando Squadra Aerea nel 2011, dal 2012 al 2015 ha svolto l'incarico di Direttore del IV Reparto Coordinamento Programmi d'Armamento presso il Segretariato Generale della Difesa/DNA.

Dal 26 febbraio 2015 al 29 marzo 2016 ha ricoperto l'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore della Difesa. Il 30 marzo 2016 ha dunque assunto l'incarico di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Il Gen. Vecciarelli è sposato con la Sig.ra Amelia; ha due figli, Claudio e Federica.

Fonte: A.M.: Ufficio Pubblica Informazione – Roma.
Magg. Tortora D. – Cap. Fantozzi O. – Ten. Antonetti S.

93 anni di Aeronautica Militare

5 Aprile 2016 – Le celebrazioni per i 93 anni dell’Arma Azzurra presso il 31° Stormo di Ciampino alla presenza del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, e presso le sedi territoriali degli Enti e Reparti dipendenti da Comando Scuole, Comando Logistico e Comando Squadra Aerea

Arrivo a Ciampino e onori per il Presidente Mattarella



Messaggio del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, inviato in occasione del 93° anniversario della costituzione dell’Aeronautica Militare:

“L’Arma Azzurra, istituita come Forza Armata autonoma tra le prime del mondo quando erano trascorsi solamente 5 anni dalla conclusione del primo conflitto mondiale, celebra oggi il suo 93° anniversario. Rivolgo con rispetto e commozione il mio pensiero e la gratitudine del Paese alla memoria degli aviatori di ogni grado e specialità, caduti nell’adempimento del dovere, e rendo omaggio alla bandiera di guerra dell’Aeronautica Militare, simbolo dell’unità nazionale, dell’onore, del sacrificio e del valore. L’Aeronautica Militare operando nei teatri dell’Afghanistan, dell’Africa, dei Balcani, dell’Europa, del Medio Oriente e del Mediterraneo, nella molteplicità dei compiti che è chiamata a svolgere, offre il proprio importante contributo alla affermazione dello stato di diritto, alla sicurezza del Paese e della comunità internazionale. Dalla difesa dello spazio aereo nazionale, alla sorveglianza delle aree di interesse, dal trasporto aereo a favore dei nostri contingenti impegnati in tante aree tormentate del mondo, al trasporto sanitario d’urgenza, anche in condizione di alto bio-contenimento, dal soccorso aereo, all’evacuazione medica al recupero e salvataggio di connazionali in pericolo, la Forza Armata esprime le sue eccellenti qualità e capacità operative. Ufficiali, sottufficiali, militari di truppa e personale civile dell’Aeronautica Militare, siate orgogliosi delle vostre tradizioni, rinnovate ogni giorno a confronto con le sfide che raccogliete. Viva l’Aeronautica Militare, viva le Forze Armate, viva l’Italia!”



93 anni di Aeronautica Militare



05/04/2016 – “93 anni sono passati da quel 28 marzo 1923 in cui prendeva vita l’Aeronautica come forza armata autonoma, una tra le prime al mondo. Sembrano pochi ma si tratta di anni costellati da memorabili pagine di eroismo, di onore e di passione del suo personale e da incalzanti traguardi tecnologici che hanno arricchito il grande libro della storia e del progresso dell’Italia. Se solo pensiamo che i 12 secondi di volo dei fratelli Wright risalgono al 1903 e che oggi c’è una stazione orbitante nello spazio, ci rendiamo conto di quanto siano stati intensi questi anni e di come sia stato impegnativo tenere il passo alle continue sfide dell’innovazione”. Con queste parole, il **Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare**, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, ha aperto la Cerimonia per la celebrazione del 93° anniversario della costituzione dell’Arma Azzurra che ha avuto luogo oggi presso il 31° Stormo di Ciampino alla presenza del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella. Il Capo di SMA ha rivolto un omaggio alla Bandiera di Guerra dell’AM e un saluto al personale che 25 anni fa ha preso parte alla liberazione del Kuwait nell’ambito dell’Operazione Locusta. Il Generale Vecciarelli ha terminato il proprio intervento ricordando che “il coraggio ed il valore di ognuno sta nel continuare a non accontentarsi della mediocrità, nel proseguire a migliorarsi impegnandosi a fondo nel fare sempre meglio il proprio dovere”.

Il Generale Vecciarelli ha poi lasciato la parola al **Capo di Stato Maggiore della Difesa**, Generale Claudio Graziano il quale ha voluto sottolineare “l’Aeronautica Militare italiana è in grado di esprimere un’ampia gamma di capacità, grazie ad una costante opera di ottimizzazione delle risorse disponibili e alla continua ricerca di soluzioni d’avanguardia che confermano questa Forza Armata quale componente aperta all’integrazione multidimensionale e multidisciplinare, oltreché importante traino alla ricerca e all’innovazione. La spiccata caratterizzazione interforze dell’Aeronautica – ha continuato il Capo di Stato Maggiore della Difesa – è l’elemento che le ha consentito di contribuire, in modo

dinamico e costruttivo, alla realizzazione di un modello di Difesa più efficace finalizzato a ridurre le sovrastrutture e le duplicazioni, integrando le funzioni simili delle Forze Armate e a rendere disponibili capacità operative efficienti ed integrate anche a livello ordinativo, oltreché operativo”.

Il **Sottosegretario di Stato alla Difesa, Onorevole Giocchino Alfano** intervenuto su delega del Ministro della Difesa, Roberta Pinotti, ha ripercorso le tappe della creazione dell’Aeronautica Militare, sottolineando che proprio quest’anno cade il 25° anniversario della partecipazione dell’Arma Azzurra all’Operazione internazionale “Desert Storm” per la liberazione del Kuwait, nella quale l’Italia intervenne con 10 velivoli Tornado.

“Velivolo ritenuto all’epoca troppo oneroso” ha detto il Sottosegretario che ha poi aggiunto come a 40 anni di distanza abbia saputo garantito efficienza ed efficacia in tutti i contesti di impiego, dai cieli dei Balcani, al Medio Oriente ed al Nord-Africa. “Quattro velivoli di questa classe - ha aggiunto - sono attualmente impegnati nella lotta contro l’ISIS, svolgendo un’attività, quella dell’intelligence”. Concludendo, il Sottosegretario si è rivolto alle donne e agli uomini dell’Aeronautica Militare: “Siate orgogliosi di appartenere all’Arma Azzurra e continuate ad operare tutti insieme per il bene del Paese, che così onorevolmente rappresentate. Gli Italiani confidano in Voi, nella vostra determinazione nel perseguire il bene collettivo e nella vostra fedeltà ai valori costituzionali”.

Al termine degli interventi, il Presidente ha consegnato le Onorificenze alle Bandiere di Guerra della **46ª Brigata Aerea** di Pisa, del **15° Stormo** di Cervia, del **9° Stormo** di Grazzanise, del **14° Stormo** di Pratica di Mare, del **16° Stormo** “Protezione delle Forze” di Martina Franca e del **17° Stormo** “Incursori” di Furbara. Infine, è stata consegnata una Medaglia di Bronzo al Valore Aeronautico al **Colonnello Michele Morelli** per essersi distinto durante una missione in Afghanistan.



Il Turbine V grida “lo giuro”



07/04/2016 – Ottantadue allievi del Corso Turbine V, provenienti da tutte le regioni d'Italia e frutto di una rigorosa selezione, hanno giurato fedeltà alla Repubblica Italiana e alle sue istituzioni. La solenne cerimonia si è svolta in Accademia Aeronautica a Pozzuoli (NA), alla presenza del Sottosegretario On. Gioacchino Alfano, del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli.

Il Comandante dell'Accademia Aeronautica, Generale di Divisione Aerea Nicola Lanza de Cristoforis, dopo aver salutato tutte le Autorità militari e civili e gli ospiti intervenuti, ha evidenziato rivolgendosi agli allievi del corso Turbine V “ Siete il futuro della Forza Armata, al centro di un progetto di valenza strategica, che orienta gli sforzi di tutto il personale dell'Accademia, dei Comandanti e di un corpo docenti d'eccellenza che ringrazio per lo speciale personale rapporto che Vi offrono. Vi sono date straordinarie opportunità: solo Voi potete coglierle. I principi e valori che Vi sono trasmessi appartengono alla quotidianità della nostra vita, non solo ai momenti del coraggio fisico, dell'eroismo. Vivete ogni momento con coerenza ed impegno anche quando non siete sotto i riflettori, quando voi solo saprete se avete dato tutti Voi stessi.”

Al termine del discorso dopo che il Generale Lanza De Cristoforis ha letto la formula del giuramento, il Corso Turbine V ha giurato fedeltà alla Patria, alla Bandiera ed alle istituzioni gridando “lo Giuro” sul piazzale dedicato alle Medaglie d'Oro. Il passaggio delle Freccie Tricolori ha suggellato il momento.

Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ha evidenziato il valore dell'impegno assunto: “il giuramento dinanzi alla bandiera,

anima dei nostri valori di coraggio, onore e lealtà a voi da oggi, dunque, l'onore di difendere la patria” ha poi proseguito: “Difendere la patria significa difendere i propri affetti. È un dovere sacro perché trascende le contingenze storiche, al quale terrete fede nel rispetto dei valori fondanti della nostra costituzione”.

Il Sottosegretario, On. Gioacchino Alfano, si è rivolto direttamente agli allievi, “Cari Allievi, a tutti voi va tutto il nostro affetto e il nostro orgoglio per l'impegno che oggi assumete sono certo che saprete sempre dimostrarvi all'altezza della fiducia che gli italiani ripongono in voi, e che farete onore alle tradizioni di valore, attaccamento alla Patria e spirito di servizio di quanti vi hanno preceduto, e che hanno costruito questa meravigliosa “squadra che vola” di cui oggi siete entrati a far parte”.



Il Turbine V grida "lo giuro"

Discorso del Comandante l'Accademia Aeronautica

Onorevole Sottosegretario di Stato, Signor Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Sig. Prefetto, Autorità e gentilissimi ospiti, porgo innanzitutto a Voi il ringraziamento di tutto il personale dell'Accademia Aeronautica, per aver voluto onorare con la Vostra presenza questa cerimonia.

Saluto i gonfaloni della Regione Campania, della città di Napoli medaglia d'oro al valor militare, della città metropolitana e della Città di Pozzuoli: la presenza delle autorità e dei simboli del territorio consolida il profondo rapporto tra la nostra istituzione e il paese di cui è al servizio e nel contempo il legame tra ciascun dipendente militare e civile di questo Istituto e la società cui apparteniamo con le nostre famiglie.

Questo è un rapporto vivo, nei momenti di difficoltà come in quelli più belli e significativi, come questo che vede giovani di tutta Italia rinnovare l'impegno dell'Aeronautica al servizio del paese proprio mentre offriranno il loro futuro per la difesa della patria e delle nostre istituzioni: la nostra identità che vogliamo preservata e arricchita per i nostri figli.

Molti sono qui e ringrazio per questo le scuole con sincero affetto!

Migliaia di giovani italiani avevano affrontato il nostro concorso, ma proprio questi ragazzi hanno meritato l'ingresso in Aeronautica, per capacità, preparazione, disponibilità al sacrificio, impegno ed equilibrio: doti di cui possono essere orgogliosi. Il mio affettuoso benvenuto e ringraziamento va a genitori e parenti per l'educazione e i principi morali seminati in questi splendidi giovani e per aver voluto essere testimoni del solenne impegno che i ragazzi assumeranno tra breve con se stessi prima che con il paese.

L'iter concorsuale è stato difficile ma la vita in Accademia ha richiesto impegno e determinazione ancora superiori.

In questo Istituto sono custodite e tramandate le più pregnanti virtù militari, dedizione alla patria, disponibilità al sacrificio, lealtà che proprio oggi diventano promessa e riferimento personale ed autentico.

Per coltivarle hanno dovuto accantonare le comodità e l'indulgenza assicurate dall'adolescenza in famiglia: non più individui al centro dell'attenzione ma immersi in nuove e intense esperienze di gruppo.

Ciò richiede grande adattamento e sacrificio, ma disciplina, rispetto reciproco e osservanza delle regole sono i primi irrinunciabili pilastri nella nostra vita.

Ma la forza che ciascuno scopre di poter dare e ricevere dai colleghi li ha sostenuti, li ha arricchiti e ha formato il carattere di questo fiero giovane corso che tra breve vedremo a battesimo.

I principi cui si ispira l'intera Forza Armata sono diventati traguardo di ciascuno: Eccellenza, Rispetto, Esempio, Dedizione, Integrità morale. L'acronimo EREDI che li raccoglie per loro come per noi tutti è riferimento mentre, anche nel quotidiano agire, siamo eredi dello straordinario patrimonio di valori, competenze e passione donato al paese da chi ci ha preceduti in Aeronautica Militare.

Saluto e ringrazio quindi le associazioni combattentistiche e d'arma, che qui testimoniano questo legame tra chi ha servito il paese nel passato e il presente della nostra Forza Armata.

Ma oggi l'affetto di tutta l'Accademia va soprattutto ai padrini dei Corsi Turbine.

A cementare il rapporto tra il passato, il presente e il futuro affidato a chi oggi professa il giuramento, sono qui molti illustri protagonisti della nostra storia.

Corsi Turbine Vi rinnovo il caloroso Bentornati dell'Accademia; saluto con grande ammirazione e rispetto il Gen. S.A. Sandro Ferracuti, padrino del Turbine 2° e tutto il personale in congedo. Accolgo con un abbraccio il Gen D.A. Fantuzzi e il Magg De Michele e con lo

ro tutti gli orgogliosi interpreti delle nostre capacità operative, qui con i colori del Turbine 3° e del Turbine 4° sotto l'uniforme azzurra!

Molti anni dopo aver pronunciato il Vostro impegno davanti a questa stessa bandiera siete accorsi per dare il benvenuto e sostenere questi giovani mentre assumono il loro impegno solenne con gli stessi riferimenti e valori.

Solo ciascuno di Voi sa in cuor suo quanto dei valori qui seminati è stato portato a germogliare, quanti sacrifici avete affrontato grazie alla Vostra generosità, coesione e determinazione quante soddisfazioni questa vita Vi ha dato.

Un deferente pensiero va in particolare ai molti che, nell'adempimento del dovere, hanno onorato il giuramento qui prestato anche con la vita, in guerra e in pace. I loro nomi, iscritti nella nostra cappella, sono custoditi nei nostri cuori.

Vi ringrazio quindi, corsi Turbine, per il Vostro esempio e soprattutto per il contagioso entusiasmo che avete mantenuto e portato con Voi, un dono per la quinta generazione!

Giovani allievi del primo corso, custodite gelosamente gli esempi e l'entusiasmo che in questi giorni vi circondano.

Non abbiate esitazione ed esprimete prorompente il Vostro giovane entusiasmo oggi, e siate pronti a farlo riemergere con vigore quando ne avrete bisogno per superare le difficoltà.



Il Turbine V grida "lo giuro"

Siete il futuro della Forza Armata, al centro di un progetto di valenza strategica, che orienta gli sforzi di tutto il personale dell'Accademia, dei Comandanti e di un corpo docenti d'eccellenza che ringrazio per lo speciale personale rapporto che Vi offrono.

Vi sono date straordinarie opportunità: solo Voi potete coglierle. I principi e valori che Vi sono trasmessi appartengono alla quotidianità della nostra vita, non solo ai momenti del coraggio fisico, dell'eroismo. Vivete ogni momento con coerenza ed impegno anche quando non siete sotto i riflettori, quando voi solo saprete se avete dato tutti Voi stessi. Vivere e non sopravvivere!

Un'esortazione per il Vostro futuro, ma già per questi anni di Accademia!

Solo chiedendo molto a Voi stessi e offrendo la vostra competenza e disponibilità al collega come al subordinato, oltre che al superiore, potrete essere i Comandanti e dirigenti di domani che il paese e tutti i presenti si aspettano da Voi, convinti delle proprie capacità, di quelle di chi lavora con noi, e della potenzialità straordinaria che si costruisce in una squadra coesa che vuole l'eccellenza.

Vi attende una vita speciale di cui potrete essere fieri ma caratterizzata dalle incertezze dei nostri tempi, un futuro complesso e imprevedibile in cui avrete responsabilità da leader. Vi chiederà sacrifici senza pari: potrebbe esigere anche, con disciplina ed onore, l'estremo sacrificio Vostro e dei Vostri uomini.

Sono certo non avrete esitazioni, come ciascuno di noi in azzurro, che riascoltandone la formula rinnoverà ora con Voi il proprio giuramento, con ammirazione per il giovane slancio con cui esploderà dalle Vostre gole, e solo un po' di invidia perché solo Voi avete ancora davanti tutta una vita in cui onorarlo!

Un'esortazione per il Vostro futuro, ma già per questi anni di Accademia!

Solo chiedendo molto a Voi stessi e offrendo la vostra competenza e disponibilità al collega come al subordinato, oltre che al superiore, potrete essere i Comandanti e dirigenti di domani che il paese e tutti i presenti si aspettano da Voi, convinti delle proprie capacità, di quelle di chi lavora con noi, e della potenzialità straordinaria che si costruisce in una squadra coesa che vuole l'eccellenza.

Vi attende una vita speciale di cui potrete essere fieri ma caratterizzata dalle incertezze dei nostri tempi, un futuro complesso e imprevedibile in cui avrete responsabilità da leader. Vi chiederà sacrifici senza pari: potrebbe esigere anche, con disciplina ed onore, l'estremo sacrificio Vostro e dei Vostri uomini.

Sono certo non avrete esitazioni, come ciascuno di noi in azzurro, che riascoltandone la formula rinnoverà ora con Voi il proprio giuramento, con ammirazione per il giovane slancio con cui esploderà dalle Vostre gole, e solo un po' di invidia perché solo Voi avete ancora davanti tutta una vita in cui onorarlo!

Nelle foto quattro momenti significativi: Saluto del Gran Padrino Gen.S.A. Ferracuti, Battesimo Turbine V, Consegna del Gagliardetto all'Allievo Capo Corso, Consegna del Pinguino al S. S. S. On. Alfano.



Il personale al centro della visione AM

Il tema è stato affrontato in un incontro a livello di Vertici della Forza Armata



I generali di Squadra e i Capi dei Corpi dell'Aeronautica Militare si sono incontrati martedì 12 aprile nella prima seduta plenaria delle Autorità di vertice della Forza Armata con il nuovo Capo di Stato Maggiore. Tema dell'incontro, il personale, risorsa primaria dell'organizzazione. Profondamente condivisa è stata la necessità del testimoniare concretamente i valori a cui ci ispiriamo e al lavoro di squadra come fondamento delle capacità dell'A.M., a partire proprio dal vertice per considerare tutti i militari e i civili della Forza Armata. Particolare attenzione è stata posta sulla necessità di comunicare col personale, attraverso la linea di comando, le rappresentanze Militari e quelle sindacali, ma anche in modo diretto attraverso una efficace comunicazione interna, utilizzando ancor più nuovi approcci e gli strumenti che la dimensione digitale offre.

Tale visione sposa peraltro le linee di sviluppo del Libro Bianco, che guiderà il riassetto a cui l'A.M. si sta già preparando, in senso interforze e di ulteriore apertura al Paese.

L'attenzione al personale sarà concretizzata anche attraverso specifici progetti, messi a punto in modo collaborativo ed integrato dagli enti e comandi coinvolti. Essi saranno gestiti e comunicati secondo le metodologie della Forza Armata.

Pur nella situazione di criticità di risorse che permane, il vertice della Forza Armata intende fare quanto possibile per investire sulla propria gente, quella che, con l'entusiasmo nel proprio lavoro, ha reso l'Aeronautica Militare una realtà di riferimento nel mondo.

Fonte: Ufficio Generale per la Comunicazione – Roma

Da sin.: Gen. Isp. Capo Enrico TOMAO, Gen. Div. Achille FORNARI, Gen. S.A. Sertimo CAPUTO, Gen. S.A. Maurizio LODOVISI, Gen. S.A. Enzo VECCIARELLI, Generale S.A. Carlo MAGRASSI, Gen. S.A. Gabriele SALVESTRONI, Gen. S.A. Franco GIRARDI, Gen. S.A. Fernando GIANCOTTI, Gen. Isp. Capo Francesco LANGELLA, Gen. Isp. Arnaldo D'ORAZIO

Nota di redazione

Nel Libro bianco si dice che «le esigenze generali individuate, la dimensione professionale e ridotta delle Forze armate e la necessità di contenere le spese, impongono ora l'adozione di un diverso modello di governance, che sia più leggero, lineare, comunque resiliente, ma caratterizzato da una riduzione dei livelli gerarchici e della complessità organizzativa» e un altro principio guida è quello della «unicità di comando», al quale è affiancato quello di «direzione centralizzata ed esecuzione decentrata». L'obiettivo è di giungere a una più efficace direzione politico-militare e strategico-militare della Difesa e a una gestione unitaria dei processi di pianificazione, acquisizione e impiego delle capacità e del supporto integrato». Ci saranno comunque dei «comitati decisionali» per assicurare, nel rispetto dei ruoli e delle gerarchie, la più ampia condivisione delle scelte, la presentazione delle varie peculiarità ed esigenze e un più efficace raccordo tra gli indirizzi politici e le esigenze tecniche».

Giuramento solenne per il 18° Corso Allievi Marescialli

Alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, hanno giurato i 102 allievi del Corso Vidharr

Mercoledì 20 aprile 2016, presso la Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare/Comando Aeroporto di Viterbo, si è svolta, presieduta dal Capo di SMA, la cerimonia di Giuramento solenne del 18° Corso Normale Allievi Marescialli; presenti il Comandante delle Scuole dell'Aeronautica Militare e della 3ª Regione Aerea, Gen. S. A. Franco Girardi e delle Autorità civili e militari di Viterbo.

La banda musicale dell'Aeronautica Militare ha accompagnato le varie fasi dell'evento; particolarmente emozionanti il momento del "Lo giuro" suggellato dal sorvolo di una formazione di Eurofighter del 4° Stormo di Grosseto e la benedizione del gagliardetto del Corso a cui è stato dato il nome di "Vidharr", figura mitologica, figlio del Dio Odino.



Nel suo discorso il Comandante della Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare e dell'Aeroporto di Viterbo, Colonnello Paolo Briancesco, ha evidenziato come la figura del Maresciallo dell'Aeronautica Militare deve "contemperare solidi valori etici, in concorso ai valori della Carta Costituzionale, cui ispirare il proprio operato in ogni momento e situazione e che gli

ufficiali e sottufficiali inquadratori sapientemente forniscono agli allievi in istruzione. Allieve ed allievi del 18° Corso, tra poco il vostro grido suggellerà in modo solenne l'impegno che avete deciso di assumere. E' un impegno difficile, non privo di sacrifici ma denso di sod-



disfazioni che soprattutto attengono alla sfera valoriale a cui ogni militare fa riferimento. Dovere, Servizio, Disciplina, Onore, Fedeltà, Lealtà, Esempio, Coraggio, Credibilità, Competenza, Trasparenza, Tolleranza sono i valori patrimonio di ogni militare".

Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale Vecciarelli, rivolgendosi ai giurandi ha sottolineato come "con il vostro giuramento avete assunto il solenne impegno di servire con fedeltà la Repubblica Italiana.; siate orgogliosi di questa vostra scelta che oggi vi porta ad abbracciare dei valori e uno stile di vita che travalicano le visioni egocentriche dei diritti esclusivi e vi pone su un piano di assoluto servizio al paese, del quale andare orgogliosi e fieri. Avete assunto questo impegno al cospetto della bandiera, essenza dei valori di coraggio, lealtà e onore che il servizio alla patria impone. Nel tricolore ci identifichiamo e ad esso dedichiamo senza risparmio le nostre energie, sull'esempio di quanti ci hanno preceduto, anche a costo dell'estremo sacrificio. Questo dunque il significato dell'odierna cerimonia: siete diventati militari e come tali avete scelto di prestare il vostro prezioso operato al servizio della collettività e del paese".



20 anni fa il Col. Cheli partiva per lo spazio Primo Ufficiale dell'Aeronautica Militare a svolgere una missione spaziale

22/02/2016 – Il 22 febbraio 1996 a bordo dello Space Shuttle Columbia, il Colonnello dell'Aeronautica Militare Maurizio Cheli come primo Ufficiale dell'Aeronautica Militare, partecipava alla missione STS-75 svolgendo, come primo astronauta italiano, il ruolo di *mission specialist*.

In occasione di questo importante anniversario il **Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare**, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, ha voluto incontrare il l'Ufficiale e Astronauta per evidenziare come *“ la presenza di ben quattro Ufficiali dell'Aeronautica Militare ad aver volato nello spazio testimonia l'interesse della Forza Armata per le attività del volo umano spaziale e sub-orbitale che rappresentano il nostro futuro. Un cammino cominciato più di 50 anni fa, grazie al genio e all'impegno del Generale Luigi Broglio, ingegnere dell'Aeronautica Militare, che permise all'Italia di accedere allo Spazio con un proprio satellite, il “San Marco”. Un successo che nel 1964 potevano condividere solo Unione Sovietica e Stati Uniti”*.



Il Colonnello Maurizio Cheli ha voluto sottolineare come *“l'Aeronautica Militare nel corso di oltre 90 anni ha formato e preparato non solo gli astronauti, ma anche gli ingegneri ed i medici aerospaziali, trasferendo le proprie competenze umane e tecniche al mondo dell'astronautica italiana ed europea”*. Oggi l'Aeronautica Militare dispone di proprie infrastrutture e capacità specifiche presso il Centro Sperimentale di Volo.



Per capitalizzare tali esperienze è nato il GIAS (Gruppo di Ingegneria Aero-Spaziale) che rappresenta una start-up di Forza Armata composta da ingegneri e specialisti tra i 25 e i 36 anni di età a forte vocazione tecnologica, improntata all'innovazione.

Fonte: Ufficio Pubblica Informazione SMA - Autore: Magg. Davide Tortora

Si ricorda che: Il 18 settembre 2014, presso l'aeroporto militare di Pratica di Mare sono state inaugurate le strutture del Gruppo Ingegneria per l'Aero-Spazio (GIAS) del Reparto Sperimentale Volo con la partecipazione di rappresentanti di numerose realtà accademiche e del mondo industriale a dimostrazione dell'esigenza e della voglia di sinergia di cui necessita il mondo aerospaziale. Il GIAS nasce in risposta agli indirizzi della politica spaziale ed aerospaziale dell'Aeronautica Militare di esplorare e valutare le capacità offerte dal segmento spaziale della Difesa per l'utilizzo a supporto delle capacità operative irrinunciabili della Forza Armata di espandere la competenza ambientale dal tradizionale dominio aeronautico a quello aerospaziale (che si estende fino a 100 Km).

L'HH-101 Caesar entra in servizio operativo **La cerimonia per l'ingresso in servizio si è tenuta all'aeroporto di Cervia alla presenza del Capo di SMA e dell'amministratore delegato di Finmeccanica**

Giovedì 25 febbraio a Cervia, l'Aeronautica Militare e Finmeccanica hanno celebrato l'entrata in servizio operativo dell'HH-101A "Caesar" un passo fondamentale verso il raggiungimento della piena capacità operativa della macchina. È infatti terminato l'addestramento del primo team di piloti ed istruttori dell'Aeronautica Militare effettuato in collaborazione con gli istruttori della Ditta Finmeccanica permettendo così allo Stormo di raggiungere la piena autonomia addestrativa per gli equipaggi che, da ora in poi verranno formati dall'81° Centro Addestramento Equipaggi (CAE) del 15° Stormo. La collaborazione con la Ditta continuerà soprattutto per quanto attiene la formazione dei tecnici e dei manutentori. Inoltre il 15° Stormo ha anche raggiunto da oggi una prima capacità operativa con HH-101 per quanto riguarda Slow Mover Interceptor (SMI), l'Evacuazione Medica (Medevac) ed il Trasporto Tattico-Utility.

La cerimonia ha avuto inizio con un discorso di benvenuto da parte Comandante del 15° Stormo Col. Giuseppe Massimetti che ha sottolineato come, con l'ingresso in servizio dell'HH-101, è stato possibile esprimere livelli di assoluta eccellenza portando ad esempio questo aeromobile ad essere il primo assetto ala rotante in Europa ad effettuare Air to Air Refuelling notturno con NVG ed a poter garantire la capacità di trasporto sanitario in biocontenimento.

L'Amministratore Delegato di Finmeccanica, Ing. Daniele Romiti, si è detto onorato di aver potuto partecipare a questo importante progetto passando oggi, dopo dieci anni di teoria, alla pratica.



Ha concluso la cerimonia il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa: *"Oggi inizia il nuovo, ma il nuovo non nasce se non viene costruito nel tempo"*. Con queste parole il Generale Preziosa ha voluto sottolineare come, con il nuovo aeromobile HH-101, gli uomini e le donne del 15° Stormo hanno dinanzi un futuro da costruire nel segno della tradizione e dai tre pilastri che devono muovere l'operato del personale: la passione, l'etica e la competenza. Il Capo di SMA si è quindi soffermato sull'esemplare operato degli equipaggi del 15° Stormo in occasione dei soccorsi prestati nel dicembre del 2014 ai passeggeri del traghetto Norman Atlantic evidenziando come, in tale occasione, l'Aeronautica Militare, anche attraverso l'impiego degli aerosoccorritori, è stata in grado di esprimere una capacità unica e di assoluta eccellenza.

Al termine della cerimonia un HH-101 ha sorvolato il luogo della cerimonia a suggellare il valore e l'importanza dell'evento appena conclusosi.



L'elicottero HH-101° "CAESAR", è stato sviluppato per svolgere operazioni di Supporto Aereo alle Operazioni Speciali (SAOS), Personnel Recovery, Search and Rescue (SAR), con capacità, ove necessario, Slow Mover Interceptor (SMI). L'assetto stesso e tutta la componente di supporto logistico, nonché gli equipaggiamenti e materiali, sono stati inoltre caratterizzati da una elevata proiettabilità, anche fuori dai confini nazionali (Operazioni Fuori Confini Nazionali – OFCN).



Fonte: 15° Stormo – Cervia (Ravenna) Autore: Ten. Simone Agostinelli

USA: premiato il 15° Stormo

Conferito il “Salute the excellence-Sikorsky Humanitarian Service Award” presso Louisville (Kentucky) per le operazioni di soccorso al traghetto Norman Atlantic



Mercoledì 2 marzo, a margine del salone internazionale elicotteristico HAI- Heli expo 2016 tenutosi a Louisville-Kentucky (USA), il 15° Stormo dell'Aeronautica Militare, insieme a Reparti della Marina Militare e delle Capitanerie di Porto, è stato insignito del prestigioso riconoscimento “Salute the excellence-Sikorsky Humanitarian Service Award”.

Il premio è stato concesso per le operazioni di soccorso al traghetto Norman Atlantic nel Canale d'Otranto nel dicembre del 2014. Nell'intervento gli equipaggi del 15° Stormo, nell'ambito di un'operazione estremamente complessa ed in condizioni meteorologiche particolarmente avverse, portarono in salvo, operando al limite delle prestazioni, 56 passeggeri dal traghetto, sul quale nel frattempo si era sviluppato un vasto incendio ed erano in corso esplosioni nella stiva.

La delegazione dell'Aeronautica Militare, composta dal Colonnello Giuseppe Massimetti, Comandante il 15° Stormo, dal Maggiore Marco Mascari e dal Capitano Francesco Bellovino, ha ricevuto il premio, nel corso della cerimonia serale di chiusura del salone, dal Presidente della HAI Mr. Zuccaro alla presenza del Capo Divisione Elicotteri di Finmeccanica Ing. Romiti.

Il 15° Stormo garantisce, 24 ore su 24, 365 giorni l'anno, la ricerca ed il soccorso degli equipaggi di volo in difficoltà, concorrendo, inoltre, 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. Dalla sua costituzione ad oggi, gli equipaggi del 15° Stormo hanno salvato oltre 7.300 persone in pericolo di vita.

Fonte: 15 Stormo – Cervia (Ra)
Autore: Ten. Simone Agostinelli



25 anni dalla liberazione del Kuwait Il 15 marzo 1991 il rientro dei Tornado a Gioia del Colle



15 marzo 1991 è la data che segna la conclusione dell'impegno dell'Aeronautica Militare nelle operazioni culminate nella liberazione del Kuwait invaso, il 2 agosto 1990, dall'Iraq di Saddam Hussein.

Era così iniziata *Desert Shield*, una vasta operazione di posizionamento logistico di preparazione di quella che sarebbe stata la Guerra del Golfo. In tale contesto, l'Italia, nel quadro delle risoluzioni ONU, aveva deciso di inviare sia forze aeronautiche che navali, inserite nella coalizione internazionale formatasi nel frattempo. Per l'Aeronautica Militare scattava così l'operazione *Locusta*, il 25 settembre 1990, con il rischieramento di dieci Tornado (otto più due di riserva, del 6°, 36° e 50° Stormo) opportunamente modificati, sull'aeroporto di *Al Dhafra* (base *Locusta*), negli Emirati Arabi Uniti (EAU), che diventerà sede del Reparto Volo Autonomo A.M., arrivando a contare circa 300 militari.

Il supporto logistico (sia ai *Tornado* che, dal gennaio successivo, alla cellula di F/RFi104G del 3° Stormo, rischierati a *Erhac* in Turchia per l'operazione *ACE Guard* con lo scopo di deterrenza a fronte di un ipotetico allargamento del conflitto) era garantito principalmente dalla 46ª Brigata Aerea, oltre che dal 31° Stormo. Il compito iniziale della nostra componente aerea era il concorso e la protezione alle forze navali nazionali (20° Gruppo Navale della Marina Militare), operanti nel Golfo Persico.

Il 28 novembre, a causa degli scarsi risultati dell'embargo imposto all'Iraq dalla comunità internazionale, il Consiglio di Sicurezza dell'ONU deliberava l'impiego della forza in caso di mancato ritiro delle forze irachene dal Kuwait entro il 15 gennaio 1991.

Alle 2.30 del 17 gennaio 1991, ora di Baghdad, con il primo attacco aereo della coalizione alleata sull'Iraq, prendeva inizio l'operazione *Desert Storm*, al termine della quale – il 28 febbraio 1991 –



Saddam Hussein avrebbe accettato tutte le risoluzioni ONU.

Durante la notte tra il 17 e il 18 gennaio 1991, otto Tornado italiani decollavano dalla base *Locusta* per compiere la loro prima missione disposta dal Comando aereo interalleato dell'operazione *Desert Storm*; all'appuntamento per il rifornimento in volo, le condizioni meteorologiche proibitive impedivano la continuazione della missione sia ai nostri aeroplani che ad altri velivoli alleati costringendoli al rientro in base.



L'unico Tornado a continuare la missione, autorizzato dal Comando interalleato, era quello del maggiore pilota Gianmarco Bellini e del capitano navigatore Maurizio Cocciolone che, in fase di disimpegno, dopo aver centrato il suo target, veniva colpito dalla contraerea irachena. Il velivolo era dichiarato "lost" e l'equipaggio "missing in action"; i nostri due aviatori, catturati dall'esercito iracheno, saranno liberati agli inizi del successivo mese di marzo (il 4, Cocciolone; il 5, Bellini), venendo consegnati, insieme ad altri prigionieri di guerra, ai delegati del Comitato della Croce Rossa Internazionale.

Questi, in estrema sintesi, i "numeri" che riassumono il contributo dell'Aeronautica Militare alla Liberazione del Kuwait:

- **Operazione Locusta** (25 settembre 1990 – 15 marzo 1991): n.10 (8+2) velivoli Tornado, 2.129 ore di volo e 1.108 sortite. Di queste 226 sortite per un totale di 589 ore di volo sono "voli di guerra" effettuati dal 17 gennaio al 27 febbraio 1991.
- **Operazione Ace Guard** (6 gennaio – 8 marzo 1991): n.6 velivoli F/RF-104G del 3° Stormo rischierati ad *Erbac* (Turchia), 515 ore di volo e 384 sortite.
- **Attività di supporto logistico** (trasporto e collegamento): 46^a Brigata Aerea 3.936 ore di volo con velivoli C-130H e G.222; 31° Stormo 638 ore di volo velivoli DC.9, Falcon 50 e Gulfstream 3.

Fonte: Ufficio Generale per la Comunicazione

"Ben fatto!" ***alla 46^a Brigata Aerea e al 17° Stormo*** **Il Capo di SMA ha consegnato alcuni riconoscimenti al personale impiegato recentemente in un'impegnativa attività operativa in Libia**

17/03/2016 – Giovedì 17 marzo, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, ha tributato alcuni importanti riconoscimenti al personale coinvolto nella recente operazione di rimpatrio delle salme di due nostri connazionali dall'aeroporto di Tripoli – Mitiga. All'incontro, ha partecipato anche il Generale di Squadra Aerea Maurizio Lodovisi, comandante della Squadra Aerea.

L'equipaggio del C-130 della 46^a Brigata Aerea di Pisa e gli uomini del 17° Stormo Incursori di Furbara (Roma), si sono distinti in un'operazione particolarmente delicata, resa ancor più complessa dal difficile contesto politico e di sicurezza dell'area interessata. La missione, pur attentamente pianificata nei minimi dettagli in coordinamento con il Ministero Affari Esteri, si è rivelata insidiosa a causa dell'instabilità dell'area, che ha reso necessarie decisioni tattiche importanti da parte del personale in loco, affinché il rimpatrio delle salme fosse portato a termine con successo.



“L’azione di comando dei vertici è una parte fondamentale di qualunque operazione, ma sono gli uomini sul campo a dover agire e decidere come adattarsi se le circostanze lo impongono. Questo è lo spirito di iniziativa del militare” ha sottolineato il Capo di SMA. Proprio questa capacità del personale sul campo di adattarsi per fronteggiare qualunque emergenza e imprevisto ha spinto il Generale Preziosa a incontrare il personale e tributargli i citati riconoscimenti, che il Generale Preziosa ha confermato essere “condivisi da tutta la Forza Armata”.

Il successo dell’operazione è anche indice dell’efficace sinergia tra tutti i Reparti della “squadra” Aeronautica Militare: nel caso specifico, gli uomini e le donne della 46^a Brigata Aerea e del 17° Stormo Incursori, hanno confermato di essere addestrati e pronti ad operare con efficacia in teatri operativi complessi.

Fonte: Ufficio Pubblica Informazione – Roma

Autore: Cap. Michele Seri

Gli “Eurofighter” italiani atterrano a Nellis (USA) **Ad attenderli in linea volo, il personale del Reparto Autonomo di Volo già a Nellis dallo scorso 18 febbraio**

23/02/2016 – Partiti dalla Base Aerea di Grosseto lo scorso 19 febbraio, dopo una traversata oceanica durata tre giorni, gli otto *Typhoon* del 4°, 36° e 37° Stormo, sono atterrati, il 22 febbraio a Nellis Air Force Base.

Con loro, i due Tankers del 14° Stormo di Pratica di Mare con a bordo il restante personale della manutenzione ed il C130J della 46^a Brigata Aerea di Pisa con a bordo altro materiale per completare lo schieramento sulla Base americana.

I velivoli hanno attraversato l’Atlantico facendo tappa dapprima nelle Azzorre, presso la Base di Lajes e poi nel New Hampshire, presso la Base di Portsmouth, terminando la lunga cavalcata nel Nevada, presso la Base di Nellis.

Da domani, prenderanno il via le attività di pianificazione delle complesse missioni di volo che si svolgeranno all'interno di scenari sia diurni che notturni, unitamente ad altre compagini aeree della NATO.

L'obiettivo di questa esercitazione sarà quello di consolidare l'efficacia d'impiego dei sofisticati sistemi d'arma in dotazione, organizzando, coordinando e dirigendo "pacchetti" significativamente complessi sia per l'elevato numero di velivoli, sia per il nutrito numero di tecnici e specialisti chiamati ad operare congiuntamente nel rispetto di filosofie manutentive condivise e concordate.

Fonte: Reparto Autonomo di Volo – Nellis (USA)

Autore: T. Col. Nicola Minichini



Guerra Fredda e Aeronautica Militare Presentato il nuovo prodotto editoriale della "Rivista Aeronautica" con la collaborazione del Professor Losito

10/03/2016 – È stato consegnato dal **Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare**, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, nelle mani del Prof. Leonardo A. Losito il primo volume del libro "*Guerra Fredda e Aeronautica Militare*"

Il libro traccia i lineamenti di un periodo importantissimo che va dalla Seconda Guerra Mondiale fino alla caduta del muro di Berlino, raccontando una guerra mai combattuta in campo aperto ma che ha impegnato in una lunga ed estenuante contrapposizione la NATO. Da qui una riconfigurazione delle aeronautiche militari dei due blocchi che hanno espresso una nuova dimensione del potere aereo.

La disamina storiografica agile, rapida e particolareggiata, è piena di stuzzicanti aneddoti, talvolta inediti, che ha visto come protagonista principale il cielo.



Il libro arricchisce la storia dell'Aeronautica Militare fino all'indomani del Primo Conflitto del Golfo, Operazione Locusta, di cui quest'anno si celebra il 25° anniversario.

Nella disamina del testo due aspetti stuzzicano il futuro lettore a tuffarsi nella storia: il primo è la recente desegretazione di documenti del Patto di Varsavia che svelano i piani dello stesso, giustificando le posizioni della NATO; il secondo è l'accessibilità, anche questa recente, ad alcuni documenti della CIA che ci svelano che qualcuno era a conoscenza di questi piani.

“L'Aeronautica Militare ha voluto fortemente questa collaborazione con il Prof. Losito, contando non solo sulla sua passione per l'Arma Azzurra ma soprattutto sulla capacità di collegare la realtà odierna a quei giorni che ci sembrano così lontani”, con queste parole il Generale Preziosa ha salutato ringraziandolo l'autore dell'opera edita da *“Rivista Aeronautica”* a cui ha donato la prima copia del libro.

Fonte: Ufficio Generale per la Comunicazione – Ufficio Pubblica Informazione

Consegnato il 1° orologio Calamai al Capo di SMA **Consegnato il primo esemplare del nuovo orologio dell'Aeronautica Militare** **che sarà dato in dotazione ai piloti militari neo brevettati della Forza Armata**



10/03/2016 – È stato consegnato questa mattina dalle mani di Francesco Calamai al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, **Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa**, il primo esemplare del nuovo orologio dell'Aeronautica Militare che sarà dato in dotazione ai piloti militari neo brevettati della Forza Armata.

La collaborazione con la Calamai orologi è nata a seguito di uno specifico requisito tecnico dell'Aeronautica Militare che richiede caratteristiche di robustezza ed affidabilità. Una delle particolarità dell'orologio è la cassa, forgiata attraverso la fusione di particolari di turbina del motore J79 che equipaggiava gli storici velivoli F104.

Dopo gli orologi Cairelli, in dotazione ai piloti militari fino agli anni '70, la storia continua grazie alla sinergia tra Calamai e l'AM; è nato così il nuovo orologio militare.

La prima guerra mondiale impose di combattere anche nei cieli, e i primi piloti militari ebbero bisogno di orologi che li aiutassero sui voli a lunga distanza, durante gli avvistamenti e i duelli. Fossero ancora cronografi da tasca o già da polso, dovevano essere strumenti robusti, precisi, affidabili, facili e rapidi da usare. Fu così che nel giro di qualche decennio si armarono di casse robuste, lancette grandi e ore visibili, vetri protetti e avvitati dall'interno, guarnizioni impermeabili. Affrontarono controlli minuziosi, finché furono pronti per resistere agli urti, alle temperature estreme, alle decompressioni improvvise della cabina di pilotaggio e alle accelerazioni di gravità.

I prodotti realizzati da Francesco Calamai sono il frutto di una grande passione per il mondo del volo che è legata da una importante storia familiare. Il padre Giosuè, Capitano pilota di caccia della Regia Aeronautica Militare Italiana, è un eroe della Seconda Guerra Mondiale. Il nome di Calamai continua così a volare al polso dei piloti dell'Aeronautica Militare; non solo strumenti di misura, ma leggende che durano nel tempo.

Fonte: Ufficio Generale per la Comunicazione – Ufficio Pubblica Informazione

Autore: Ten. Simone Antonetti

Foto: Centro Produzioni Audiovisivi – Troupe Azzurra



Scramble in volo per gli F2000 di Trapani **I due caccia sono stati impiegati per l'identificazione di un traffico "slow mover"**

22/02/2016 – Alle ore 15:30 di ieri, lunedì 22 febbraio, durante una missione addestrativa pre pianificata, due caccia **Eurofighter F2000** del **37° Stormo** sono stati chiamati a svolgere un intervento reale.

I radar della **Difesa Aerea** hanno diretto la coppia di F2000 all'identificazione visiva di un traffico a bassa velocità (in gergo "slow-mover"), che aveva perso il contatto radio a circa 4000 piedi di quota sul mare nei pressi di Comiso, e non rispondeva ai ripetuti tentativi di comunicazione da parte degli Enti preposti.

Il velivolo è stato identificato come un CESSNA 172M Skyhawk di nazionalità maltese che seguiva le regole del volo a vista (VFR), decollato da Malta e diretto nuovamente a Malta.

I caccia intercettori lo hanno istruito in volo cosicché potesse ristabilire le comunicazioni con gli enti del traffico aereo.

Terminata l'intercettazione i due Eurofighter hanno ricevuto l'autorizzazione al rientro sull'aeroporto militare di Trapani Birgi.



Come ha più volte affermato il **Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare**, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa: "ogni volta che un velivolo dell'Aeronautica Militare si leva in volo, contribuisce alla sicurezza del paese, dimostrando flessibilità e prontezza d'intervento".

L'Aeronautica Militare assicura la sorveglianza dello spazio aereo nazionale 365 giorni all'anno, 24 ore su 24, con un sistema di difesa integrato, fin dal tempo di pace, con quello degli altri paesi appartenenti alla **NATO**.

Il servizio è garantito, per la parte sorveglianza, identificazione e controllo – dall'**Air Control Centre**, **Recognized Air Picture Production Centre**, **Sensor Fusion Post (ARS)** di Poggio

Renatico (FE) e dal **22° Gruppo Radar** di Licola (NA), relativamente all'intervento in volo, dal **4° Stormo** di Grosseto, dal **36° Stormo** di Gioia del Colle (BA) e dal **37° Stormo** di Trapani (TP), tutti equipaggiati con velivoli caccia Eurofighter.

Fonte: Ufficio Generale per la Comunicazione – Ufficio Pubblica Informazione

Autore: Ten. Col. Merola Federico

L'Aeronautica Militare in volo per la nostra sicurezza **Durante le festività pasquali intensa attività per il controllo dei nostri cieli**

29/03/2016 – Anche durante le festività pasquali, l'Aeronautica Militare ha svolto una intensa attività di sorveglianza dei nostri cieli. In particolare il lunedì di Pasquetta due Eurofighter di Grosseto sono stati impegnati per intercettare un velivolo monomotore che aveva perso il contatto con gli enti del controllo aereo. Il pilota dell'aeroplano, una volta intercettato, ha espresso la volontà di atterrare sul territorio francese ed è stato scortato dai caccia italiani secondo quanto stabilito da accordi con le autorità francesi.





L'intercettazione si inserisce in un quadro più complesso che vede l'Aeronautica Militare impegnata per la realizzazione della cornice di sicurezza dello spazio aereo alla quale hanno partecipato anche gli assetti ad ala rotante HH-212 e HH101.

Gli elicotteri HH101 hanno svolto la prima missione operativa sui cieli di Roma.



IL PROGRAMMA EUROFIGHTER



Roma 5 febbraio 2016

Dichiarazione del Ministro della Difesa – Pinotti: firma del contratto Eurofighter confermata dal Ministro Kuwaitiano

Sono destituite di ogni fondamento le indiscrezioni stampa riguardanti la mancata finalizzazione del contratto con il Kuwait per l'acquisto di velivoli Eurofighter. Nel mio incontro tenuto mercoledì scorso a Roma con il ministro della difesa del Kuwait è stata confermata la scelta a favore della cooperazione strategica con l'Italia basata sul progetto Eurofighter e la volontà di giungere quanto prima alla firma del contratto.

Torino 10 marzo 2016 **Meeting interministeriale programma Eurofighter**

Il Sottosegretario di Stato alla Difesa, Domenico Rossi, accompagnato dal Sottocapo di Stato

Maggiore dell'Aeronautica Militare, Gen. S.A. Fernando Giancotti, ha presieduto il meeting interministeriale del programma Eurofighter.

Al meeting – ospitato ieri e oggi presso **Palazzo Carignano**, a Torino – hanno partecipato i Sottosegretari di Stato dei Paesi fondatori del **programma Eurofighter**: Katrin Suder (Germania), Don Pedro Arguelles Salaverria (Spagna) e Philip Dunne (Regno Unito).

Alla riunione hanno preso parte anche i rappresentanti del consorzio industriale e dell'Agenzia di programma **NETMA** (Nato Eurofighter and Tornado Management Agency).

“Il programma Eurofighter – ha detto il Sottosegretario Rossi – rappresenta un ottimo esempio di cooperazione internazionale nell'industria della difesa, a maggior ragione in un momento storico che deve vedere sempre più unita l'Europa”.

“Questo programma – ha concluso – ha certamente margini di miglioramento, ma possiamo ritenerla una storia di successo. Una storia che sottolinea il valore e le potenzialità dei nostri Paesi.



10 ANNI DI TRASPORTI IN BIOCONTENIMENTO ASSOLUTO

Dal 2006, l'eccellenza "azzurra" del trasporto aeromedico di pazienti ad elevata contagiosità



dell'Infermeria Principale di Pratica di Mare che vanta personale altamente qualificato e sistemi di isolamento aviotrasportabili dotati di elevatissimi standard di tecnologia e sicurezza certificati a livello mondiale.

L'attività di trasporto in bio-contenimento nasce nel 2005, quando l'Aeronautica Militare si dota dei primi sistemi isolatori ATI (*Aircraft Transit Isolators*) ed acquisisce la capacità operativa specifica.

Una storia ormai decennale, dunque, che nel tempo ha visto crescere e sviluppare tale capacità che ad oggi ha fatto registrare ben 12 missioni operative, tutte altamente impegnative, delicate e... coronate da pieno successo:

Non tutti conoscono questa missione, eppure è un'attività preziosa svolta da ormai 10 anni dall'Aeronautica Militare e certificata a livello mondiale, con il primo intervento effettuato nel gennaio del 2006 con velivolo C-130J, a favore di un paziente affetto da tubercolosi cavitaria contagiosa, resistente a ogni trattamento farmacologico.

Passione e consapevolezza di ruolo, professionalità, competenza, efficienza, mantenimento delle *currency* operative, strumentazioni d'avanguardia, rapidità di intervento, sono le fondamenta sulle quali poggiano le missioni aeree di "Biostratevac" (evacuazione di pazienti affetti da patologie ad elevata contagiosità) affidate al personale del Gruppo di Biocontenimento e del Gruppo di Evacuazione Sanitaria



- 2006 gennaio:** C-130J/Tubercolosi cavitaria contagiosa;
- 2007 maggio:** C-130J/Sospetta Febbre Emorragica Congo Crimea;
- 2007 luglio:** Velivolo C-130J/ Tubercolosi polmonare pluriescavata;
- 2009 ottobre:** Velivolo Falcon 50/Stato settico di probabile eziologia virale;
- 2010 marzo:** Velivolo C-130J/ Tubercolosi;
- 2011 maggio:** Velivolo C-130J/Tubercolosi;
- 2014 luglio:** Velivolo Falcon 50 e C-130J/Sospetto vaiolo delle scimmie;
- 2014 novembre:** Velivolo KC-7 67A/Virosi Ebola;
- 2015 maggio:** Velivolo C-130J/ Virosi Ebola;
- 2015 giugno:** Velivolo C-130J/Tubercolosi pluriescavata multifarmaco resistente;
- 2015 agosto:** Velivolo Falcon 50/Sospetto contatto da Virus Ebola;
- 2015 ottobre:** Velivolo C-130J/Sospetto caso di Ebola in soggetto rientrato da zona a rischio contagio.



Presso la sede di Pratica di Mare si tengono ormai con regolarità svariate attività addestrative e corsi di qualificazione al trasporto sanitario in bio-contenimento a favore del personale delle altre Forze Armate, della Croce Rossa Italiana, dell'Azienda Regionale di Emergenza Sanitaria/ARES 118; da evidenziare anche la stretta sinergia con il personale medico e paramedico degli ospedali "Spallanzani" di Roma e "Sacco" di Milano, centri che il Ministero della Salute ha indicato quali poli di riferimento per il trattamento/trasferimento di pazienti ad elevata contagiosità e con i quali si tengono periodiche attività congiunte.

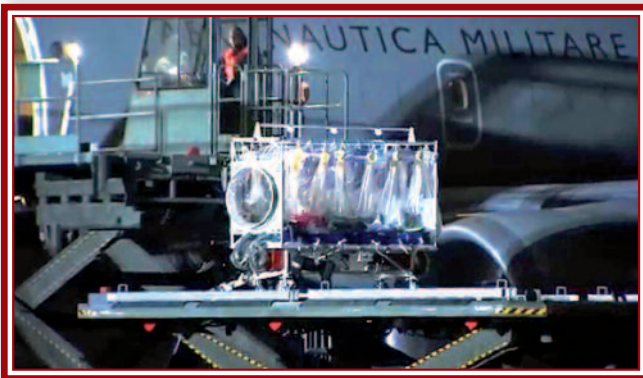


Per tale esclusività e rilevanza la sede di Pratica di Mare è stata ed è costantemente oggetto di visite di delegazioni di nazioni estere interessate ad acquisire le conoscenze relative al trasporto in bio-contenimento, così come l'Infermeria Principale è risultata destinataria di premi, tributi e riconoscimenti di apprezzamento e stima per l'attività svolta a favore del cittadino.



Al riguardo va evidenziata l'attività addestrativa condotta a beneficio di operatori sanitari della forza aerea olandese che evidenzia come questa peculiarità dell'Aeronautica Militare sia già eccellenza riconosciuta al di fuori dei confini nazionali.

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



Avvicendamento al Comando Aeroporto “Francesco Baracca” Roma – Centocelle

Presso la sede del Comando Aeronautica Roma (COMAER) sull'Aeroporto di Centocelle, il 3 marzo 2016 è stata effettuata la cerimonia del cambio consegne al Comando Aeroporto/ Quartier Generale del COMAER tra il Colonnello AArann Domenico Micco destinato a nuovo incarico presso il COA di Poggio Renatico ed il Col. AArann Gianvito Gerardi proveniente dall'Ispettorato Sicurezza Voli.

Ha presieduto l'evento il Gen. Div. Massimo Berti Comandante del COMAER.

Sull'Aeroporto di Centocelle ha avuto inizio la grande storia dell'Aviazione Militare Italiana e su di esso fu consegnata all'Aeronautica Militare la Bandiera di Guerra.

L'Aeroporto “F. Baracca” oltre ad avere un particolare valore storico è sede di organismi che impegnano intensamente chi vi opera in programmi di rinnovamento e cambiamento riguardanti non solo l'Aeronautica, ma l'intero comparto della Difesa.

Gli interventi degli Ufficiali in avvicendamento e del Gen. Berti facendo a ciò riferimento hanno posto in evidenza gratitudine verso il personale tutto ed incitamento ai rapporti collaborativi.

Non sono mancati momenti di emozione, soprattutto quando il Col. Gerardi ha rivolto il suo pensiero ad Alessandro, Giuseppe, Mariangela e Pier Paolo, i quattro colleghi con cui aveva avuto l'onore di lavorare e con cui aveva condiviso parte della sua vita operativa al Sesto Stormo di Ghedi.

Dopo i momenti rituali della cerimonia di avvicendamento non poteva mancare un brindisi augurale presso il Circolo Ufficiali. Si riportano, a ricordo dell'evento, tre immagini.

a - onori schieramento;
b - consegne: Micco sx- Gerardi dx;
c - brindisi.





**Convegno Nazionale
Assemblea Generale Soci
Chianciano 14-17 maggio 2016**

Programma

Sabato 14

- 9.00 Partenza autobus da Casa dell'Aviatore
- 12.00 Arrivo a Chianciano Terme e sistemazione in "Savoia Palace" Hotel
- 13.00 Pranzo in Hotel
- 15.30-18.30 Assemblea Nazionale Soci preceduta da Consiglio Direttivo Nazionale
- 19.30 Cena in Hotel
Serata musicale a cura "Savoia Palace"

Programma per le Signore

- 15.30 Partenza in autobus per visita guidata a Città della Pieve, patria del Perugino
- 19.00 Rientro in Hotel

Domenica 15

- Mattino Gita a Siena con autobus
- 13.00 Rientro e Pranzo in Hotel
- Pomeriggio Riserva iniziative culturali
- 19.30 Cena di Gala in Hotel

Lunedì 16

- 8.30 Partenza per Grosseto
Visita al 4° Stormo
Pranzo al 4° Stormo
- 15.00 Partenza per Chianciano e rientro in Hotel
- 19.30 Cena in Hotel
- Pom. e Serata: Tornei di bridge e burraco

Martedì 17

- 9.00 Partenza per visita guidata a Montepulciano
- 12.00 Rientro in Hotel
- 12.30 Pranzo di Commiato
- 14.30 Partenza per Roma
- 17.00 Arrivo stimato a Casa dell'Aviatore

MANCATO AGGIORNAMENTO PENSIONI

Con il precedente articolo sul mancato aggiornamento delle pensioni, pubblicato sul Corriere dell'Aviatore n. 11-12 /2015, oltre a fornire un quadro della situazione venuta a creare a seguito della pubblicazione sulla G.U. del 20.07.2015 della legge n° 109 /2015, che ha deluso le aspettative del personale in pensione per la mancata puntuale applicazione della sentenza della Corte Costituzionale 70/2015, abbiamo assunto l'impegno di tenere informati i nostri lettori in modo che anche coloro che non hanno ancora deciso di presentare **ricorso** possono decidere o meno di inoltrarlo alla Corte dei Conti regionale della sede di residenza dell'interessato, solo dopo avere interrotto la prescrizione (01 gennaio 2017 per l'anno 2012), **indirizzando** agli Enti erogatori del trattamento pensionistico, personalmente o a mezzo avvocato, apposita **istanza mediante raccomandata RR**, con la quale si richiede il trattamento perequativo ed allegando le risposte negative se pervenute o documentando il decorso termine se gli Enti pur interessati non si siano pronunciati. Le novità che riteniamo interessanti e che sostengono la nostra speranza di ottenere giustizia mediante ricorso, riguardano le ordinanze emesse nel corrente anno dai **Tribunali di Palermo e di Brescia - Sezione Lavoro**, competenti nella materia per i dipendenti privati, **i quali** nel riassumere il giudizio riguardante alcuni ricorsi presentati prima della citata sentenza della Corte Costituzionale, **hanno dichiarato** rilevante e non manifestamente infondata, per contrasto con gli articoli 3, 36 comma1, 38 comma 2 della Costituzione, la questione di legittimità costituzionale del comma 25 dell'articolo 24 del d.l. 6/2011, convertito nella legge 214/2011 ed ulteriormente modificato dal D.lg. 65/2015, (convertito in legge n. 109/2015) **e nel contempo ordinato** la immediata trasmissione degli atti alla Corte Costituzionale. Principali motivi a supporto dell'anzidetta decisione risultano in sintesi i seguenti:

- *La modesta entità della rivalutazione, prevista solo per le fasce inferiori, viola il principio di proporzionalità tra pensione e retribuzione goduta durante l'attività lavorativa; viola, inoltre, i principi di adeguatezza e ragionevolezza.*
- *La modalità per cui opera il meccanismo della perequazione fa sì che ogni perdita del potere di acquisto del trattamento, è per sua natura definitiva. Le successive rivalutazioni saranno infatti calcolate non sul valore reale originario ma sull'ultimo importo nominale, già intaccato dal mancato adeguamento.*
- *Con riferimento alla modifica legislativa introdotta dalla legge n° 109 del 17 luglio 2015, in relazione alla reiterazione per le annualità 2012 e 2013 della mancata rivalutazione del trattamento pensionistico per valori superiori a sei volte il trattamento INPS, è stato violato il principio di legittimità stabilito più volte dalla Corte Costituzionale e richiamato anche dalla sentenza 70/2015.*

Non abbiamo notizie di ordinanze analoghe emesse dalle sezioni regionali della Corte dei Conti.

Per tener fede agli impegni assunti il Gruppo di consulenza sorto in ANUA resta comunque disponibile per dare assistenza e consigli agli associati ANUA.

Ciascuno di noi, dopo un esame di situazione sugli aspetti etici, giuridici ed economici ai quali siamo abituati dopo lunghi anni di vita militare, farà la propria scelta: **il tempo della prescrizione si avvicina**. Per gli aspetti non secondari riguardanti il costo efficacia dell'operazione, per coloro che non hanno ancora presentato ricorso e che non dispongono di un avvocato di fiducia, abbiamo contattato, alcuni studi vicini alla nostra Associazione che hanno preannunciato l'invio, in tempi brevi, di offerte di patrocinio. Vengono assicurate condizioni più favorevoli rispetto a quelle previste dalle tariffe professionali. Non appena perverranno saranno messe a disposizione a cura del Gruppo di lavoro che segue con attenzione le singole vicende pensionistiche.

B.G. Giuseppe Lucchese



4 Assi della Regia *Orazio Ferrara* **PREFAZIONE**

Sono le storie di quattro assi della Regia Aeronautica italiana. Quattro eroi dell'Arma Azzurra, di cui quest'ultima può, a buon motivo, menar vanto e giustamente andare orgogliosa, additandone l'esempio ai suoi giovani neofiti. Insomma storie di Ali Tricolori entrate nella leggenda. Tre di loro, caduti sul campo dell'onore e insigniti, alla memoria, di medaglia d'oro al valor militare; il quarto, un aviere scelto armiere, quindi un "non pilota", dunque un asso "speciale" che ha però all'attivo ben 9 abbattimenti di velivoli avversari e che alla medaglia d'oro preferisce la promozione, sul campo, ad Aiutante di Battaglia.

È la storia del capitano pilota Victor Hugo Girolami di Roma caduto, a 30 anni, nei cieli della Marmarica e che lascia un ultimo scritto di sprone al combattimento per quelli che restano: "Italiani, segnatevi con il sangue dei Martiri che caddero nel nome della Patria, ricordateli ai vostri figli perché li vendichino, amateli perché solo in Loro sta la certezza della Vittoria". La storia del tenente colonnello pilota Carlo Romagnoli di Napoli, che ha scelto il "vivere pericolosamente" e che le guerre italiane del Novecento se le era fatte tutte, ma proprio tutte: riconquista della Cirenaica, Africa Orientale, Spagna, seconda guerra mondiale con il Nord-Africa e infine i raids su Malta, dove trova poi gloriosa morte a 36 anni.

È la storia di un'ala tricolore nei cieli di Russia, il capitano pilota Giorgio Iannicelli di Roma, che muore a 29 anni nel cielo di Balka Tolstaje da prode qual era sempre stato, tanto

da meritare, oltre alla medaglia d'oro al valore, di essere citato dal generale Messe, comandante in capo del C.S.I.R. in terra di Russia, in un apposito ordine del giorno con queste parole: "Con vivo cordoglio apprendo che oggi in combattimento aereo generosamente ingaggiato contro un nemico numericamente assai superiore per proteggere le nostre fanterie, è caduto il capitano Iannicelli Giorgio, comandante del nostro Gruppo Caccia. Con Lui il C.S.I.R. perde uno dei più superbi cavalieri dell'aria e l'Aviazione italiana un gregario prode e generoso".

Ed infine la storia di uno strano asso "non pilota", quella del mitragliere alato, l'aviere armiere Pietro Bonannini dalla mira infallibile. Vero e proprio terrore della RAF nei cieli del Mediterraneo. Quei cieli che rimandavano e amplificavano gli echi del suo grido di battaglia in dialetto sardo, quando principiava a sparare con la sua micidiale Breda-SAFAT: "Coraghju Terranoa, dalli a su furisteri".

Ali di Guerra sulla Spagna *Ferdinando Pedriani*

NOTA INTRODUTTIVA

Le elezioni spagnole del 16 febbraio 1936 portano al potere con 4.206.156 voti la coalizione del Frente Popular, contro i 3.873.601 della coalizione di destra e i 681.447 dei centristi la cui scelta di presentarsi soli ha regalato alle sinistre il premio di maggioranza, con il quale essa avrà alle Cortes tanti deputati da governare da sola il Paese. Subito dopo le elezioni, dimostrazioni di piazza e scioperi di massa riescono pur nel disordine a far giustamente aumentare il salario degli operai, ma nelle campagne i contadini, prendendo alla lettera le promesse elettorali, occupano le grandi proprietà, dando il via a sanguinosi scontri, spesso mortali, con le guardie civili. Il sindacato socialista (U.G.T) prende l'inopportuna decisione di formare truppe d'assalto, che sfilano in divisa, scandendo gli slogan rivoluzionari "Governo Operaio", "Armata Rossa", "Viva la Russia", che hanno l'effetto di spaventare i benestanti e di precipitare la nazione in un clima di violenza rivoluzionaria in cui le proprietà sono attaccate, occupate e devastate. Nei quattro mesi successivi alle elezioni, in vari scontri si sono avuti 269 uccisi e 1.278 feriti. Sono stati presi d'assalto o danneggiati 381 edifici privati, saccheggiate o distrutte 43 sedi di giornale. Gli attentati dinamitardi sono stati 146. Alla violenza "rossa" si oppone quella del movimento falangista di ispirazione nazionale e sindacalista. Comunque la modernità della Falange



non basta e non piace ai ceti conservatori e monarchici che si appoggiano all'esercito. Ma nel frattempo il governo del Frente Popular prende le sue misure. Il capo di stato maggiore dell'esercito, generale Francisco Franco, viene trasferito alle Canarie. Il generale Goded capo di stato maggiore dell'esercito del Nord viene trasferito alle Baleari. Il generale Mola, antico capo della Seguridad monarchica (Polizia), deve andare in Navarca. Provvedimenti che saranno inutili perché i militari sono organizzati e sanno come muoversi. Il loro capo è il generale Sanjurjo, da anni residente in Portogallo dopo un fallito tentativo di sollevazione monarchica. La Union Militar decide che Franco dovrà assumere il comando dell'Armata d'Africa in Marocco. Mola quella del Nord e solleverà la Navarra, dove può contare sull'appoggio dei cartisti e di formidabili combattenti come i requetés. Goded si incaricherà della Catalogna. Ad altri generali sono affidate le sollevazioni a Madrid, Valencia, Zaragoza, Paesi Baschi, Andalusia. Ma al momento dell'insurrezione gli insorti vinceranno solo in Marocco con Franco, al Nord con Mola e in alcune enclaves fra cui Scvilla, Zaragoza, Oviedo e Mallorca. E invece di iniziare una faccenda da concludere in tre o quattro giornate i militari danno il via ad una feroce guerra civile che durerà tre anni.

Comunque prima di procedere oltre, è necessario chiarire le finalità di questa opera. Le operazioni aeree nella Guerra Civile spagnola non hanno sinora ricevuto grande attenzione dalla storiografia ufficiale italiana. Prima e dopo "Guerra di Spagna e Aviazione Italiana" edito nel 1992 dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica non sono molte le opere in lingua italiana che hanno analizzato



le operazioni aeree di una guerra durata quasi tre anni. "Ali di guerra sulla Spagna" si inserisce quindi in questo contesto come un'opera di carattere generale che presta, seppure concisamente, una certa attenzione alle situazioni politiche e militari la cui conoscenza è indispensabile per capire la condotta delle aviazioni intervenute in Spagna per sostenere la causa di due concezioni dello Stato implacabilmente avverse. Pur con le necessarie sintesi questo lavoro esamina le operazioni aeree, le forze impiegate, il loro livello tecnico, velivoli e i loro equipaggi, e non ultime le tattiche e strategie delle aviazioni straniere e spagnole operative durante il conflitto.

Le Frecce Tricolori Storia raccontata da G. Franco da Forno

Recensione di G. Lenzi

Il 55° anniversario della fondazione della nostra P.A.N. la Pattuglia Acrobatica Nazionale, che tutti conoscono con il nome di Frecce Tricolori, è stato anche l'anno in cui è decollata un'eccezionale pubblicazione che ne ha illustrato la storia dalle origini ad oggi. Non enumero le numerose decine di pubblicazioni che, a vario titolo, hanno descritto alcune storie ed eventi che hanno visto protagonista la più bella formazione acrobatica del mondo (questa, ovviamente, è una mia personale opinione...sembra condivisa da milioni di appassionati e competenti estimatori delle formazioni acrobatiche oggi volanti). Ci son voluti, pertanto, cinquantacinque anni di volo, di storie, si uomini di macchine,

di emozioni per far decollare quella che è, senza tema di smentite, la più esauriente, documentata brillante e policroma storia delle Frecce Tricolori dal dì che nacquero, nel lontano 1961, ad oggi 2016.

Più di mezzo secolo di storia del volo italiana, corroborata da impegno costante, sacrificio personale, dolori e gioie di numerose generazioni di uomini che all'acrobazia aerea italiana hanno dedicato la propria vita nei vari settori d'impiego: il volo, l'organizzazione tecnica, la sicurezza, le pubbliche relazioni, la logistica e quant'altro indispensabile al funzionamento "svizzero" di una piccola compagine di uomini che il mondo, credo, ci invidia. La pubblicazione cui mi riferisco è il frutto di un intenso lavoro, durato alcuni anni, ed a cui ha posto mano e mente un profondo conoscitore della storia acrobatica nazionale, il gen.le **G. Franco Da Forno**, che con la Frecce ha vissuto numerosi anni della sua vita in azzurro.

Negli anni '89-90 in cui eravamo assieme, al 313° G.A.A. (Gruppo Addestramento Acrobatico) Frecce Tricolori, l'autore del libro che qui recensisco, era dedito, fra le varie incombenze, a prendere appunti, stilare note, raccogliere testimonianze e documenti con la sua tipica pacatezza romana.

Quell'intenso lavoro, che allora pareva nascondere la finalit  ultima di tanto impegno, trova ora luce e brillo in una policroma pubblicazione di grande formato che descrive, come meglio non sarebbe stato possibile, le mille e mille vicende di volo e di vita della nostra pi  bella formazione acrobatica nazionale.

Per l'appassionato di volo le 310 pagine scorrono come un fiume in piena che trascina con s  storie di uomini e velivoli in un turbinio di immagini di eccezionale bellezza e rarit .

Per il cultore di storia aeronautica la pubblicazione soddisfa ogni possibile curiosit  storica, volativa, tecnica, statistica.

Il primo ed ultimo pilota assegnato alle Frecce Tricolori? presto detto: Il Magg. Mario Squarcina, ex del 6° Stormo, il 1° marzo del 1961; il Cap. Luca Galli, ex del 6° Stormo, il 17 giugno del 2015.

Quanti e chi erano i piloti della prima formazione del 1961 e quali quelli del 2015?: tutto a pagina 270.

Quanti i velivoli diversi assegnati in 55 anni alle nostre formazioni acrobatiche? sono 16 di ciascuno si potr  apprendere tutto a pag. 275.

Il primo velivolo MB 339/PAN giunto a Rivolto?: aveva la matricola 54439, giunse sulla pista di Rivolto (atterrando per la 06) pilotato da... non lo dico per non bruciare la sor-

presa; dico solo che fu il 55° pilota assegnato alla PAN e che proveniva dal Corso Zodiaco 2° dell'Accademia.

Dove volarono i 339/PAN nel Luglio del 1986?, ma... in Canada ad Abbotsford.

E dov'erano i G-91 PAN nel Luglio del 1968? ma... a Biggin Hill (UK)... non lo sapevate?

Giusto per gradire: nel 1961 gli F.86 E, Capo Formazione il Cap. F. Pisano volarono a Furstenfeldbruck (DE). Immagino fosse noto!

E se poi i nostri sonni, di inguaribili cultori della P.A.N. fossero turbati dal dubbio di quale colore fosse il musetto del velivolo Republic F-84G Thunderjet della pattuglia delle Tigri Bianche (1955-56), ecco che tale dilemma si scioglierebbe come neve al sole nell'apprendere che esso era "blu" se il velivolo apparteneva al 22° Gruppo di volo; mentre era rosso se del 20° Gruppo di volo.

E non si creda che sono tralasciati, da una esauriente descrizione, gli anni fulgenti dell'acrobazia aerea italiana dal 1929 al 1961.

A bordo di tre mitici CR20 Asso si esibirono in una delle prime formazioni di volo acrobatiche tre "animosi" piloti: Neri, Fruet e Lucchini provenienti dal 7° gruppo del 1° Stormo: parliamo di archeologia aviatoria che dalle prime formazioni di soli tre piloti che volteggiavano a 110 kmh, si esibisce, oggi, in dieci che si "incrociano" a 1300 kmh.

Sarebbe impossibile, in questa pur rapida recensione, entrare nel dettaglio delle migliaia di notizie note e men note che hanno costituito la storia mezzosecolare di una compagine acrobatica tutta italiana che oggi lascia nei cieli di tutto il mondo il "tricolore pi  lungo".

Credo che non possa mancare, nella libreria di ogni cultore del volo e dell'acrobazia, questo "manuale" di vita acrobatica che descrive, con dettagli inusitati e di speciale interesse storico rievocativo, cinquantacinque anni della nostra comune storia di aviatori italiani. La casa editrice   disponibile a spedire il volume a tutti gli Uff.li iscritti all'ANUA, ai soci dei Club Frecce Tricolori, ed ai lettori del Corriere dell'Aviatore, al prezzo di   35 (in luogo di  50) pi  spese postali.

Contattare l'editore: barbara@battivelli.it
Grafiche Battivelli srl Viale Italia 33931015
Conegliano (TV)
tel 0438 412323 – fax 0438 34966

gen.le giuseppe lenzi
ex Uff.le P.R. PAN
Consigliere Nazionale ANUA e
fondatore dei Club Frecce Tricolori
Napoli 9 marzo 2016



Drago 3°: I miei primi cinquant'anni

Recensione di G. Lenzi

L'interesse per la lettura e, più ancora, quello per l'aeronautica mi hanno consentito, in questi ultimi anni, di recensire numerose pubblicazioni editoriali di alto livello e speciale interesse aviatorio.

Non enumero i graditi impegni fino ad oggi assolti soffermandomi, in questo radioso annuncio di primavera, su una considerazione del tutto speciale: non avevo mai recensito un libro "che non c'è".

Che non c'è in vendita nelle librerie, ma nemmeno in quelle specializzate in determinati argomenti tecnico-scientifici-aeronautici.

Mi giunge, infatti, via etere, a velocità quindi più che supersonica, un file che, per il suo "peso" informatico può viaggiare solo su "Jumbo mail".

Un vecchio amico generale pilota militare e poi transoceanico civile, mi trasmette una policroma pubblicazione la cui sola fascinosa copertina annuncia un interno ancor più intrigante.

Un Drago rosso, abbigliato a pilota anteguerra, con caschetto di pelle, occhialoni da pilota di Spitfire Mk IX e sciarpa azzurra al vento che sfoglia un "libro diario Drago 3° 1965-2015". Con la complicità del silenzio notturno mi accingo allo sfoglio elettronico del "diario".

Le pagine sono 306, i disegni molti di più, le storie che narrano sono a dir poco coinvolgenti, molte delle immagini a corredo sembrano cadute da un polveroso album scovato in una soffitta; ed invece risalgono appena a cinquant'anni or sono quando la "pellicola" fotografica era l'unico vettore possibile per

fermare sui granuli di cloruro d'argento le bellissime immagini, in bianco nero o seppia, che noi tutti conosciamo.

La pubblicazione che sfoglio agevolmente, con un lieve tocco del mouse, si disvela in tutta la sua bella, autentica, schietta verità con storie ed immagini di uomini eccezionali che hanno dedicato, al volo ed all'Aeronautica Militare Italiana tutta la loro vita.

Non trovo, nel "diario" le pur entusiasmanti storie ed immagini d'aerei, di voli, di avventure in cieli lontani, di decolli al "limite", di perigliosi atterraggi in G.C.A., di buie navigazioni in India-Mike. No! Nelle fasciose pagine colorate scorrono storie autentiche di vite!

Quelle di noi aviatori, di noi piloti, di noi padri, mariti ed oggi nonni gagliardi con tempie appena appena imbiancate dai tanti affanni e dalle pur intime immense gioie di una vita "in volo".

Il titolo della pubblicazione può, certamente, far sorgere il legittimo sospetto che possa trattarsi di una storia, anzi, di storie che riguardano la vita di una ben definita compagine di uomini: quelli di un pur glorioso Corso accademico del 1965: il Drago 3°.

Ma non è così. Centoquarantanove "draghi" d'azzurro vestiti non sono una piccola compagine di aviatori ma una ben definita e numerosa generazione di uomini che con le loro personali storie, di militari e di cittadini, hanno contribuito a consolidare non solo il mito di una Forza Armata compatta ed efficiente ma anche quello di una società espressa al meglio delle sue potenzialità umane e sociali.

Ripercorre con una gradevole lettura tante storie procura un'intima soddisfazione perché emerge, in tutta evidenza, quale sia stato il substrato umano e professionale che ha costituito la stella polare di quegli aviatori dedicati al volo ed all'aeronautica contribuendo a renderli grandi come oggi sono.

Più in dettaglio: L'idea di far decollare l'oneroso progetto editoriale è stata di animosi "draghi" i generali G.Carlo Naldi e G.Arlioli che hanno saputo coinvolgere, fin da subito, molti altri colleghi del Corso accademico inizialmente alquanto scettici sulla validità della prospettiva intrapresa editoriale.

Delineato, quindi, il "programma di volo" si è passati alle onerose fasi organizzative ed attuative: ricontattare tutti i "draghi" sparsi in Italia ed all'estero, prospettare loro le finalità della pubblicazione, invitarli, esortarli, sospingerli, amorevolmente minacciarli a trasmettere – in tempi decenti – i file con le loro personali considerazioni, riflessioni, immagini

da pubblicare; i disegni del Com.te Artioli sono a dir nulla entusiasmanti, pittoricamente perfetti, incisivamente ironici, puntuali nei riferimenti tecnici e storici.

"La casa è quel posto dove, quando ci andate, vi accolgono sempre". È questo l'incipit della pagina che accoglie una generosa presentazione del Capo di S.M.A. il gen.le P.Preziosa che rivolge a tutti un plauso per l'iniziativa editoriale.

Il testo "la storia siamo noi" è magistralmente curato dal gen.le G.Carlo Naldi, la rubrica "noi e gli altri" è curata da Carlo Bertelé.

Poi vi sono gli "inserti sulle specialità" che sono stati redatti dai "draghi" Abbate, Artioli, Barbarotta, Battaglia, Bracchi, Braga, Camporini, Cardinali, Consoli, Giustizieri, Mazza, Naldi, Sandulli, Spreccacenero e Tasca.

I "testi individuali" non si contano e rappresentano gran parte della pubblicazione. Speciale entusiasmo suscitano le foto del Corso Drago (1926) accanto ad un enorme motore Breda A9.

Un'intera pagina è dedicata al "Il Signore dell'aria": un olio su tela della pittrice Silvia C. Bonsignore recentemente donato dal Corso Drago 3° all'Accademia Aeronautica.

Nella lunga storia dei corsi accademici questa pubblicazione è la prima ed unica realizzata in occasione di un anniversario tanto importante quale quello dei cinquant'anni dall'ingresso nel massimo Istituto si Pozzuoli.

Drago! **"con l'artiglio e con l'ala"** è il motto coniato da Gabriele D'Annunzio e donato al primo Corso Drago in occasione di una visita al Vittoriale. Oggi già volano gli aviatori del Drago 5°. Fra appena sette anni L'aeronautica festeggerà i suoi primi cento anno di vita e di volo.

La pubblicazione qui recensita deve essere uno stimolo gridato "cinque quinti forte e chiaro" a tutti gli aviatori che hanno frequentato l'Accademia Aeronautica dal 1923 ad oggi.

L'ammirevole impegno, di mente e di cuore, profuso dagli uomini del Corso Drago 3°, ideatori del "diario" non può e non deve restare un unicum nel firmamento della nostra comune storia aviatoria.

Le piccole o grandi storie di ogni aviatore sono anche la storia di tutti noi che, ancor d'azzurro animati, ci avviamo a festeggiare l'importante centenario della nostra F.A.

Gli interessati possono contattare:
giancarlo.naldi@wingconsulting.it;
giovanni.artioli@libero.it

La mia mente di vegliardo indugia spesso su ricordi lontani non soltanto relativi alla mia vita ed a quella di vecchi colleghi o di parenti prossimi. Avvenimenti del tutto dimenticati si ripresentano talvolta alla mente con colori vividi e sembrano essere accaduti solo ieri l'altro. Le voci sono chiare. Gli aspetti fisici sono nitidi. Qualche notte fa, in un momento di dormiveglia, mi tornavano alla mente un paio di fatti accaduti durante la Seconda Guerra Mondiale. Fatti del tutto inusuali (uno di questi piuttosto macabro) e, forse, poco credibili.

Ora provo a raccontarvi, senza la pretesa di descriverne i dettagli minuti. Per ovvie ragioni, i nomi delle persone e delle località sono stati modificati, ma i fatti, nel loro crudo materializzarsi, sono del tutto veri.

INFILZATO

Dal 1943, la Germania è sotto martellamento. Di giorno e di notte, stormi di bombardieri, americani o inglesi, si avvicendano sul territorio controllato dai tedeschi. Centri industriali, grandi agglomerati urbani e linee di comunicazione sono sconvolti. Lo sforzo bellico germanico rischia di essere del tutto vanificato.

Viste le caratteristiche dell'azione aerea degli alleati, i tedeschi aumentano gradualmente, per quanto possano, la produzione di aerei da caccia a discapito di altri tipi di velivoli. Per ridurre i tempi d'ideazione e di produzione di tipi nuovi, in specie per la caccia notturna, si fa ricorso,

attraverso un certo numero di modifiche, a velivoli nati per altri scopi. In tale categoria rientrano lo Ju.88, nato come aereo bombardiere leggero e/o in picchiata ed il Me.110, nato come caccia pesante da scorta che, in tale impiego, non ha fornito prove brillanti.

Un reparto di caccia notturni di nuova formazione, su Ju.88, (foto) è rischierato nei pressi di una cittadina olandese non lontana dal confine tedesco. Gli equipaggi sono in attesa di assumere lo stato di prontezza operativa, ma ne sono poco convinti. Con il tempaccio di questa sera, anche gli uccelli, forse, preferiscono andare a piedi. Raffiche di vento da Nord-Ovest trasportano scrosci di pioggia alternati a blizzard di nevischio. Tutte le stazioni meteo prevedono nubi bassissime e pericolose formazioni di ghiaccio. Ma ora viene l'annuncio: i radar hanno registrato sulla foce nel Tamigi e su Folkestone nutriti gruppi di bombardieri che ora stanno riunendosi in formazione a colonna. Sono non meno di seicento. Gli equipaggi tedeschi sono scettici. Con questo tempo, come faranno gli inglesi? La spiegazione è relativamente semplice: le Isole Britanniche non sono più sotto l'influenza del fronte freddo. Esso si sposta da Nord-Ovest a Sud-Est e, probabilmente, gli aeroporti britannici sono del tutto fuori del maltempo il quale, invece, tormenta ancora l'Europa centro-settentrionale.

Sono passate da poco le 22, quando incominciano ad urlare le sirene dell'allarme aereo. Il suono delle sirene indica che un gran numero di bombardieri è in avvicinamento.

Questi di solito si fanno precedere da singoli elementi, in genere "Mosquito" che attaccano le basi dei caccia notturni per ridurre il numero e per danneggiare, se non distruggere, piste ed apprestamenti. Ora da un autoparlante giunge l'ordine: "Equipaggi a bordo" —e prosegue— "Una formazione di circa cinquecento bombardieri sta lasciando la verticale della foce del Tamigi con probabile obiettivo la Ruhr. Caccia notturna pronta al decollo con un minuto di preavviso". Poi l'ordine di decollo per i primi tre: il Comandante del Gruppo, il Comandante di una Squadriglia ed il tenente Taube.



La catenaria di pista viene tenuta accesa per il mini-mo indispensabile.

I decolli avvengono ad intervalli di trenta secondi tra un velivolo e l'altro. Questi, appena raggiunta la velocità di salita, si dirigono, separatamente, verso la zona "Eule", partendo dalla quale affronteranno il nemico.

Volando secondo le tecniche del volo strumentale, i cacciatori notturni salgono ora attraverso uno spesso manto di scure nubi tempestose, insidiati da aria gelida ed instabile e da temporali violenti, verso un nemico altrettanto valoroso e tecnicamente uguale. Taube livella a cinquemilacinquecento metri.

Lassù ha trovato il Sereno e le stelle, che sembrano sospese nella notte. Per pochi secondi Taube distoglie lo sguardo dal cruscotto per un'occhiata fuggevole al cielo di seta blu damascata dai fuochi delle stelle e per indugiare sul paesaggio formato dalla presenza di poche nubi verticali emergenti dalla sottostante, compatta distesa grigia. Nubi con dense volute di vapore, di quel vapore che, a livelli più bassi rende il cielo un pentolone ribollente. Senza una particolare ragione e solo per un breve attimo gli tornano alle mente visioni della sua infanzia felice, vissuta ai margini di una foresta che il sole tingeva talvolta di un verde intenso, percorsa da rivi di vento che mormorano dolcemente nell'erba e tra le foglie.

Poi Taube viene distolto dai suoi pensieri dalla voce calma e impersonale del radarista: "Abbiamo un bersaglio di fronte a noi. Più basso di circa 200 metri. Distanza stabile 500 metri. Rotta leggermente divergente a destra, rispetto alla nostra. Possiamo attaccare subito o fare un giro di ritardo". "Subito" -Traube risponde- "se non ha ancora sganciato, possiamo impedirgli di farlo". Poi assume un aspetto leggermente picchiato. La velocità aumenta rapidamente, la distanza diminuisce. Ecco, là di fronte, l'uccellaccio nero. Taube pensa un momento alla dozzina di uomini che sta per uccidere. Forse pensano al boccale di birra che berranno dopo l'atterraggio. O, forse, ad una cassetta nel Kent o nel Surrey, con la moglie che attende e i bambini che si sono già addormentati. Che follia questo uccidersi a vicenda!

Adesso, seguendo un automatismo istintivo, Taube ha tolto la sicura ai cannoni, ha collimato ed ha sparato. Fiammelle si producono sul punto di impatto dei proiettili, alla radice dell'ala destra del bombardiere. Taube vede le eliche di destra quasi ferme mentre l'ala si abbatte ed il velivolo inizia un pesante avvistamento. Dopo un giro completo scompare tra le compatte nubi grigie.

Taube vira a destra con quindici gradi di inclinazione alare per iniziare un'altra ricerca e la fortuna lo assiste. Il radar segnala infatti un grosso velivolo che procede Verso Nord-Ovest. È distante quattro chilometri circa. "Continua a virare a destra fino a 360 gradi e aumenta la velocità" - dice il radarista. Taube esegue. Ora la manovra si è trasformata in un semplice, anche se lungo, inseguimento. Tre chilometri, due, uno. Cinquecento metri. Trecento. Si vede le sagoma del bombardiere nemico. Si vede il luccichio prodotto dal vetro corazzato della postazione del mitragliere di poppa. Ora si vedono anche le fiammelle azzurre dei tubi di scappamento dei motori. Tube, volutamente scivola a quota inferiore per potere sparare obliquamente dal basso. Distanza non più di cinquanta metri. Egli mira tra la fusoliera ed il motore interno di sinistra. Parte una lunga raffica. Un serbatoio del "Lancaster" arde con violenza, mentre l'aeroplano bruscamente si impenna.

Ed ecco la scena dell'orrore. Il mitragliere dell'estrema postazione di poppa, forse mortalmente spaventato o per altra ragione non ipotizzabile, apre la sua cabina e salta fuori. Da bordo dello Ju.88 si avverte un colpo sordo. Pilota e radarista scrutano verso la prua e si accorgono che un aviatore inglese è appeso alle antenne del radar. Deve essere già morto per il violento trauma ma il suo corpo e sbattuto dalla velocità del vento. L'urto ha spezzato i bracci sottili delle antenne radar, ma l'intelaiatura portante ha resistito. A questi monconi il corpo dell'inglese è appeso come se fosse stato infilzato da uno spiedo.

Taube vede quelle membra sbattute, in particolare una mano che si agita come per chiedere aiuto e non sa cosa fare. Intanto -e non sa perché- esegue una virata stretta a sinistra.

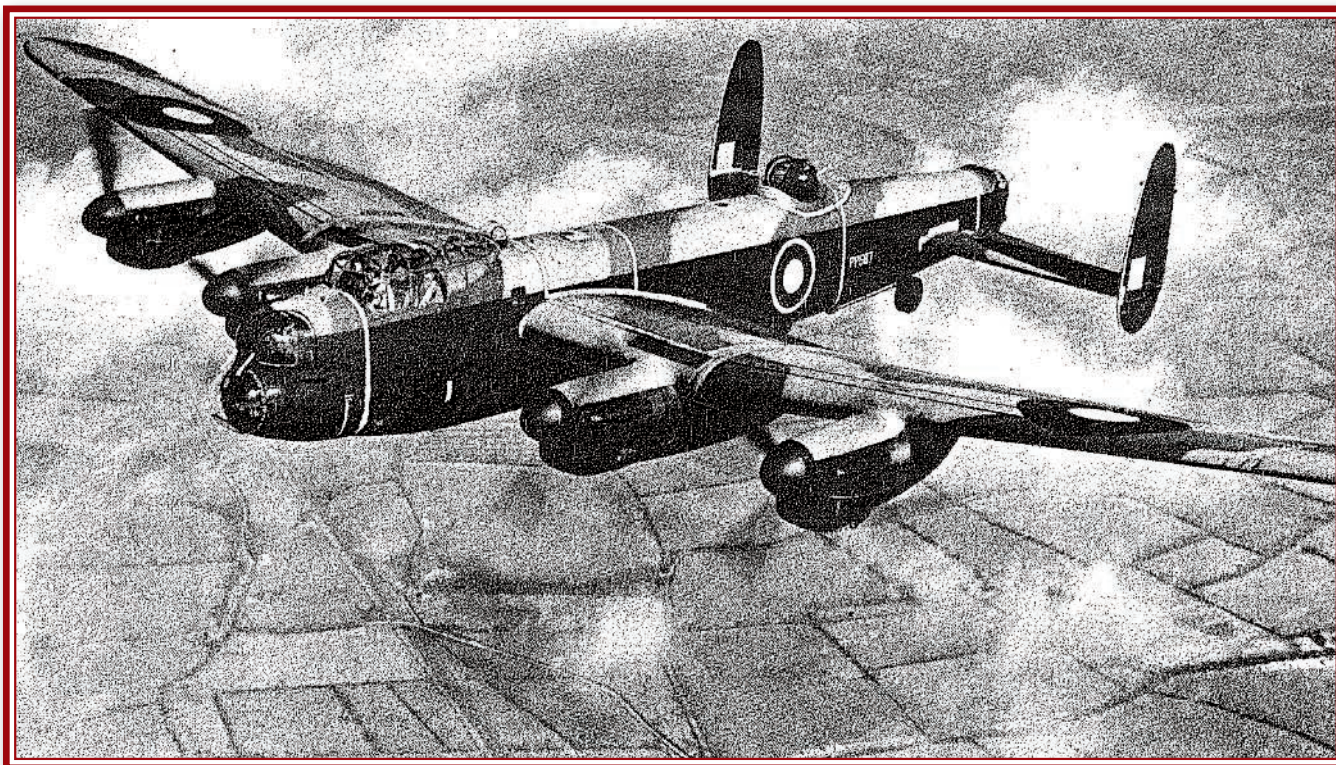
Quando rimette, l'uomo non c'è più.

Senza radar un caccia notturno non è di molta utilità. Così chiedono di rientrare.

Sono uomini duri che una lunga abitudine ad uccidere ha reso poco sensibili alle tragedie umane, ma tra di loro cala un doloroso silenzio.

FUGA NELL'IMPOSSIBILE

Rombano i motori degli "Avro Lancaster", i pesanti quadrimotori del Bomber Command Britannico. Uno per volta lasciano il posto di parcheggio e ordinatamente rullano sino al punto attesa, prima di entrare in pista. I piloti di ogni velivolo, nei tempi programmati per ciascuna operazione di un volo complesso, eseguono le prove pre-decollo, quindi si allineano sulla mezzera della pista. I bordi di questa sono segnati da una catenaria a debole in-



tensità. I motori vengono portati alla potenza di decollo a pieno carico e vengono rilasciati i freni. I bombardieri iniziano la corsa e, appena decollati, sono nel mistero della notte.

Ognuna delle Wings del Bomber Command fornisce un'aliquota dei velivoli che partecipano all'azione. I vari gruppi dopo il decollo, si concentrano su punti di riunione identificati da mezzi elettronici, quindi si incolonnano secondo il programma di bombardamento.

Quella sera, tuttavia, le cose non vanno così lisce. La Germania centrale (tra l'altro, coperta da un alto strato di neve) appare come un inferno fiammeggiante. La FLAK è più nutrita del solito. Nugoli di caccia notturni si avventano sugli incursori con effetti devastanti. Molti Lancaster sono stati abbattuti, altri sono danneggiati più o meno gravemente, con morti e feriti a bordo.

Uno di questi velivoli, che ha appena rilasciato il carico e presa la via del ritorno, ha un motore fermo. La cellula è sforacchiata in vari punti. Il secondo pilota è ferito, così come altri membri dell'equipaggio. Di particolare gravità sono i danni sostenuti dagli impennaggi. Un irregolare, violento tremito scuote l'aeroplano che arranca. Senza un apprezzabile segno del peggiorare delle condizioni della struttura, gli impennaggi cedono, il velivolo è fuori controllo, si apprua, scompare in assetto verticale mentre il mitragliere di coda e sbalzato fuori, senza paracadute.

È una fuga nell'impossibile.

Il corpo rotola nell'aria. L'uomo ha l'impressione che ombre evanescenti passino davanti ai suoi occhi mentre precipita in una dimensione insolita. Anche il tempo gli sembra infinito mentre protagonista è solo un cielo duro e pesante, color del piombo. È sopraffatto da un senso di gelo ad anche il sangue sembra fermarsi nelle vene. Poi il buio.

Pensa di essere morto, ma non comprende lo strano aldilà nel quale è precipitato. È un mondo silenzioso. È quasi del tutto buio, solo neve e rami di conifere.

Queste, però, gli sembrano più verdi del solito, tinte di un verde fosforescente contro brevi tratti di cielo con qualche Stella lucente. Poi avverte un indolenzimento generale e fa fatica a muoversi. No, non può essere il paradiso con tutte queste sensazioni dolorose. Forse è un miracolo. E proprio di un miracolo deve trattarsi. Più tardi riesce a muoversi e ad uscire dalla foresta.

Raggiunge un abitato, dove viene guardato con diffidenza. Lui non sa una parola di tedesco mentre gli altri non sanno una parola di inglese. Gli danno una bevanda calda e, intanto, chiamano la polizia. Viene consegnato all'esercito che fa fatica a credere che un uomo possa salvarsi saltando da quattromila metri a meno che..... i foltissimi rami delle conifere non ne rallentino la caduta e l'altissimo strato di neve non faccia il resto. Non vi pare?

Illustri personaggi dell'Aviazione - Geoffrey de Havilland

a cura di Guido Bergomi



Sir Geoffrey de Havilland nacque ad Halsemere il 27 luglio 1882 da una famiglia di discendenza Normanna.

Studiò ad Oxford e poi alla Scuola di Ingegneria a Londra. Come giovane disegnatore progettò automobili a vapore e motociclette ma poi leggendo le imprese dei fratelli Wright gli venne la passione per il nuovo affascinante mezzo e nel 1908, grazie ad una somma di 1.000 sterline elargitegli generosamente dal nonno, in un sobborgo di Londra cominciò a lavorare attorno ad un motore per aviazione con la collaborazione di un altro giovane ingegnere che assunse per 15 scellini la settimana.

Mentre il motore prendeva forma e si apprestava la sua costruzione, il nostro intraprendente giovane costruì un aeromobile biplano con il quale cercò di imparare, da solo, a volare e pilotare. Lungo un pendio collinoso lanciò il suo attrezzo che dopo una certa corsa si staccò da terra per qualche metro ma, non aiutato dal motore di potenza insufficiente atterrò bruscamente spezzandosi un'ala e proiettando a terra il de Havilland che subì alcune contusioni. Non scoraggiato da questo insuccesso costruì un'altro biplano più robusto e con esso riuscì ad ottenere dei risultati positivi nel 1910 effettuando numerosi voli finché nell'ottobre di quell'anno si potette considerare un buon pilota.

Alla fine di quell'anno si recò a Farnborough dove si stava formando la Royal Aircraft Factory e incominciò a progettare diversi tipi di aeroplani che vennero poi impiegati nella prima guerra mondiale dal Royal Flying Corps diventato poi la RAF, Royal Air Force.

Un suo aereo, il B.E.2 pilotato da suo fratello Hereward stabilì un primato di altezza raggiungendo i 3.200 metri di quota nel 1912. (Foto 2).



Nel 1920 fondò la de Havilland Aircraft Company a Stag Lane Aerodrome nel Edgware; ma nel 1933 si trasferì nell'aeroporto di Hatfield nell'Hertfordshire. Da questa fabbrica diretta sempre da Geoffrey uscirono una infinità di aeroplani moltissimi dei quali famosi e qui ne citiamo solo alcuni e precisamente:



Negli anni 20 la famiglia dei Moth, biplani monomotori da turismo o addestramento tra cui il più noto Tiger Moth che formò migliaia di piloti non solo in Inghilterra ma in Canada e altri paesi del mondo. Piloti compresi quelli che volarono nella seconda guerra mondiale. (Foto 3).

Illustri personaggi dell'Aviazione - Geoffrey de Havilland

a cura di Guido Bergomi

Successivamente la famiglia dei Dragon, eleganti biplani bi o quadrimotori da trasporto e turismo anch'essi di successo mondiale. Di costruzione classica di quei tempi, con ali ellittiche e carrello fisso a volte carenato e motori in linea raffreddati ad aria tipo de Havilland Gipsy di varie versioni e potenze. Con generalmente un pilota portavano i passeggeri nelle rotte regionali in confortevoli cabine molto vetrate con grande visibilità ed a una discreta velocità. (Foto 4).



Poi venne il DH 88 bellissimo aereo da corsa del 1934. Era un biposto bimotore con due de Havilland Gipsy Six R da 225 cavalli ciascuno, velocità massima 378 Km/h. e autonomia di 4719 Km. La struttura era completamente in legno ed il carrello era retrattile. Partecipò con tre esemplari, uno dei quali vinse, la importante lunghissima competizione dall'Inghilterra fino a Melbourne. (Foto 5).

Come aereo militare che assolse importantissimi compiti durante la seconda guerra mondiale vi fu il DH 98 Mosquito che operò in svariati tipi di impiego e precisamente come cacciatore, sia diurno che notturno, ricognitore, bombardiere, e soprattutto pathfinder (segnalatore di rotta e di bersagli per i bombardieri che si recavano di notte sulla Germania). Ne vennero costruiti quasi ottomila. (Foto 6).



Illustri personaggi dell'Aviazione - Geoffrey de Havilland

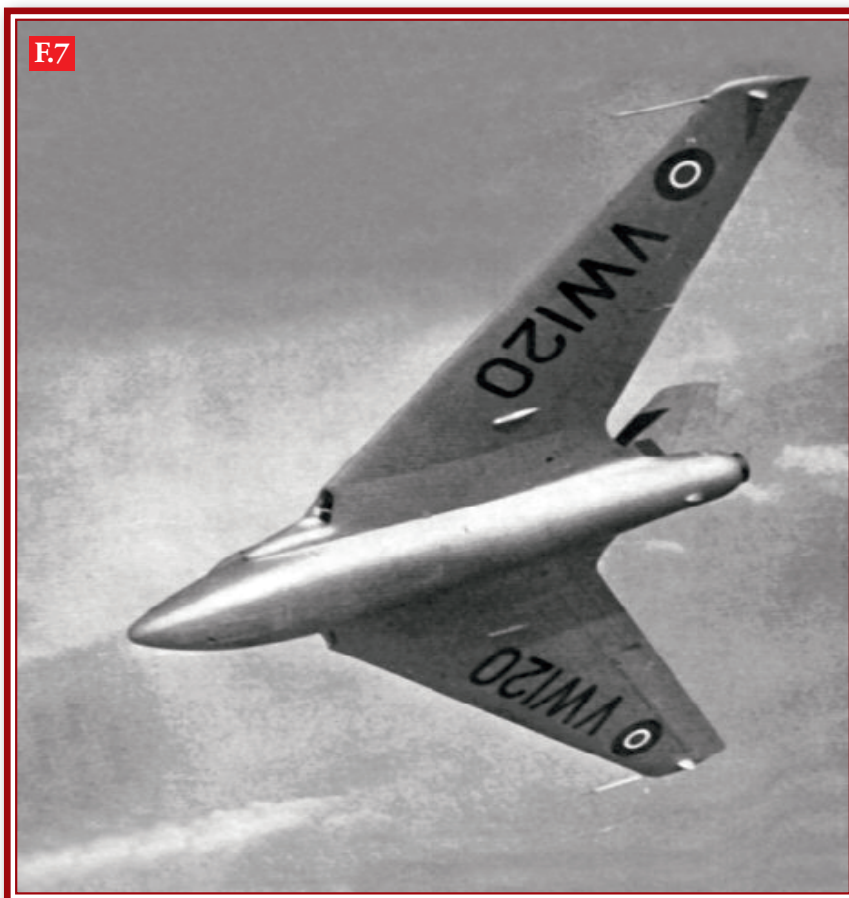
a cura di Guido Bergomi

Poi fu la volta del primo reattore da caccia, il DH 100 Vampire con le sue varie versioni, costruito in più di 3.300 esemplari e usato da molteplici Aeronautiche militari tra cui la nostra che ne utilizzò anche una piccola serie costruita dalla Fiat e dalla Macchi.

Su una speciale versione tutt'ala, il DH 108 Swallow, durante un volo che doveva segnare un primato di velocità, trovò la morte il figlio Geoffrey Junior. (Foto 7).

Infine ecco il primo velivolo a reazione per passeggeri al mondo, il DH 106 Comet che contribuì, dopo alcuni gravi incidenti ed una intensa serie di test, a risolvere il problema delle fusoliere sottoposte a pressurizzazione, cosa che servì a tutti gli altri costruttori mondiali. Quadrimotore con i reattori affogati all'interno delle radici alari aveva una capacità di passeggeri che da 36 nella primissima versione aumentarono fino ad 81 nell'ultima, la 4C mentre la velocità era intorno agli 860 Km/h. Venne costruito in 114 esemplari in totale. (Foto 8).

Geoffrey de Havilland finì la sua carriera a tarda età e morì a Watford il 21 maggio 1965.



Aerei importanti ma poco conosciuti

a cura di Guido Bergomi

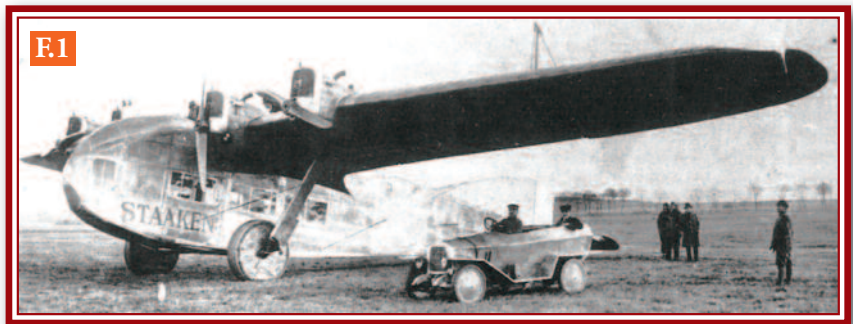
Lo ZEPPELIN STAAKEN E/4250

Questa volta parliamo di un aereo straordinario che però non ebbe fortuna non perché avesse qualche difetto o manchevolezza ma anzi proprio il contrario.

Poteva essere il capostipite di una famiglia di moderni e rivoluzionari velivoli da trasporto e proprio per questa sua moderna caratteristica venne giudicato dalla commissione alleata del primo dopoguerra passibile di trasformazione in aereo bellico e perciò bocciato in pieno e ne venne ordinata la sua demolizione. (Foto 1).

Siamo nel 1919 e, disegnato da uno dei grandi pionieri progettisti aeronautici, il Dr. Adolf Rohrbach, ideatore delle prime strutture interamente metalliche, nello stabilimento Zeppelin a Staaken, vicino a Berlino iniziò la costruzione del velivolo che terminò nel settembre 1920 e subito, nei primi voli di collaudo dimostrò eccellenti caratteristiche.

Era un monoplano quadrimotore interamente metallico con struttura a guscio in duralluminio e con un ala praticamente a sbalzo di forte spessore con 31 metri di apertura che ospitava i quattro motori Maybach IV di 243 cavalli con eliche bipale in legno.



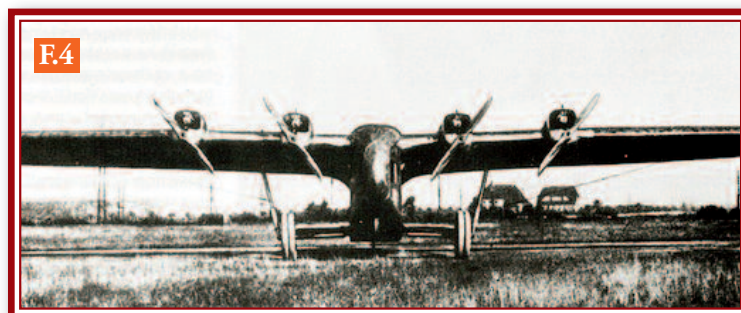
Questa ala aveva sì due tiranti per parte ma erano di sicurezza perché gli sforzi normalmente erano assorbiti dalla struttura monolitica. (Foto 2).

La fusoliera, di sezione ovale e di forma molto aerodinamica poteva ospitare 18 passeggeri che, caratteristica insolita, entravano da una apertura nell'estrema prua. (Foto 3).



L'equipaggio di condotta, cioè i due piloti, erano sistemati in una cabina sopraelevata sul muso del velivolo. In un primo momento era aperta ma poi venne integrata con la fusoliera e venne chiusa.

Il carrello era fisso, con due ruote appaiate per parte collegate tra loro con una specie di assale e, con un montante, all'ala. (Foto 4).



La sua velocità massima era di 225 Km/h. mentre non si hanno notizie della sua autonomia ma si presume fosse importante.

Era insomma un aeroplano del futuro e proprio per questo ma anche perché la ditta costruttrice aveva sfornato durante la guerra degli ottimi aerei da bombardamento, la Commissione Interalleata di Controllo temette che da esso si potesse derivare un bombardiere e ne decretò la fine con l'ordine di immediata demolizione. Peccato!

OPERAZIONE "CANARINO" 1942 nei ricordi della Dama d'Onore Marcella Zappone Badii

Il 12 agosto 1942, mentre nel Mediterraneo infuriava una grande battaglia aeronavale, da Villacidro in Sardegna fu lanciato il primo velivolo radioguidato. L'apparecchio, un "S 79" con due bombe da 1.000 chili, doveva cadere su una nave da guerra inglese; ma, all'ultimo momento sfuggì al controllo andando a fracassarsi sulle montagne del Piccolo Atlante in Algeria.

La Signora Marcella vedova del Generale Mario Francesco Badii (classe 1902) che nel 1942 era maresciallo pilota protagonista di quell'episodio offre il ricordo del marito attraverso un articolo redatto dal giornalista Ferdinando Corti che lo aveva intervistato un anno prima della sua morte (1993). La guerra aveva trasformato la Sardegna in unico immenso aeroporto che si estendeva attraverso una successione di campi più o meno attrezzati da Cagliari a Sassari e sfruttava, soprattutto, le zone pianeggianti della platea del Campidano. Prima del conflitto e in tempi diversi erano stati realizzati gli aeroporti di Monserrato, Olbia, Elmas, Borore, Oristano ed Alghero, seguiti, dopo l'inizio della guerra, da quelli di Decimomannu, Villacidro, Capoterra, Case Zèppara (vicina a Guspini) e Chilivani; più una serie di basi segrete con pochi aerei occasionali nascosti sotto gli olivi e poche tende nelle alture.

Chi viveva nei pressi di questi aeroporti aveva fatto il callo alle strane apparizioni di chiasose macchine volanti che partivano e atterravano apparentemente senza uno scopo, che un giorno affluivano a sciami e il giorno dopo già non c'erano più. Nei bar comparivano volti di persone venute da luoghi lontani; poi, si dileguavano senz'alcuna spiegazione, silenziosamente com'erano giunte. Nessuno si meravigliò particolarmente, ad esempio, per alcuni fatti singolari che accaddero un giorno d'agosto del 1942. Dall'aeroporto di Villacidro si era levato in volo un trimotore, apparentemente uno dei tanti che talvolta isolati, più spesso in formazione, si staccavano dopo aver sollevato una nube di polvere nella radura di S'Acqua Cotta. In fondo alla pianura, verso Cagliari, s'involavano pesantemente, rientravano le ruote, viravano a sinistra facendo quota e, completato il giro, specie quando appeso alla pancia avevano un siluro, puntavano sul mare a caccia della flotta inglese. Ma quel giorno, dicevamo, era accaduto qualcosa di strano. Intanto, il trimotore sotto il ventre non portava un solo ordigno ma due. Inoltre, dopo aver lasciato il suolo e retratto le ruote, era sparito in direzione sud; per poi ricomparire, compiere un largo giro sul campo e dirigersi verso il mare. A quel punto dal velivolo si staccava un uomo che veniva giù a vista d'occhio e, d'improvviso, sem-



brava essersi fermato mentre un paracadute bianco si stappava nel cielo e calava lentamente fino a deporsi vicino alla testata nord della pista. Il contadino che, tagliando di corsa tra i cespugli, raggiunse l'uomo dolorante ed impigliato tra le funi, non sapeva di aver assistito ad un evento storico: il primo impiego bellico di un velivolo radioguidato. Osservò l'uomo che si massaggiava la caviglia e poi gli disse: «Vuole comprare questo podere? Glielo dò per diecimila lire». Il

maresciallo pilota Mario Francesco Badii, ancora frastornato per l'operazione, si guardò attorno per avere la certezza di essere ancora nella dimensione terrestre e borbottò: «E chi le ha, diecimila lire». Dopodiché, si caricò il paracadute sulle spalle e si avviò zoppicando verso l'aeroporto. Intanto, il trimotore S 79 con due bombe da 1.000 chili grandi come siluri appese sotto la pancia stava per lasciare la costa sarda puntando dritto verso quella tunisina. Scavalcato l'aeroporto di Elmas, gli si erano affiancati due dei cinque caccia previsti per la scorta. A qualche chilometro di distanza e volando più alto, lo seguiva un trimotore Cant Z 1007 a bordo del quale si trovava, tra gli altri, il generale Ferdinando

Raffaelli che azionava il dispositivo di radioguida. Era l'ideatore del "Canarino", come veniva chiamato il primo velivolo radiocomandato bellico della storia dell'aviazione. Si trattava di un aereo oramai avviato verso la demolizione, ma gli era stato assegnato un destino migliore: con le sue due tonnellate di esplosivo sarebbe stato pilotato in una picchiata vertiginosa fino a schiantarsi su una nave da guerra britannica. Dietro quell'esperimento c'erano anni di lavoro, tra difficoltà d'ogni genere; e, in quella fase del conflitto, c'era la volontà di trovare un modo per arrestare il nemico. Numerosi convogli di navi mercantili veloci, scortati da corazzate, portaerei e altre unità, attraversavano il Mediterraneo e alimentavano l'isola di Malta e l'Africa Settentrionale dove gli italo-tedeschi si battevano, oramai, da anni, contro gli inglesi. Il tentativo di arginare il flusso dei rifornimenti via mare aveva richiesto il sacrificio di stormi di bombardieri, caccia e aerosiluranti. Molti piloti non erano ritornati e rimpiazzarli risultava difficile. Il parco velivoli si assottigliava e le nostre industrie non riuscivano a colmare i vuoti che si aprivano nelle squadriglie logorate dai combat-

OPERAZIONE "CANARINO" 1942 nei ricordi della Dama d'Onore Marcella Zappone Badii

timenti. L'idea di mettere a punto un sistema per radioguidare un velivolo data da molti anni. In Italia, negli anni Trenta, un Caproni pilotato dall'asso Mario De Bernardi aveva effettuato voli di prova. Ma gli ostacoli da superare si erano presentati pressoché insormontabili. Occorreva realizzare un dispositivo di pilotaggio coordinato (alettoni-timone verticale-equilibratore) semplificato al massimo in modo da poter essere azionato mediante impulsi elettromagnetici elementari. Inoltre, c'era il problema dello schermaggio indispensabile per evitare la caduta del velivolo, dato che ogni scarica sarebbe stata ricevuta dall'aereo radioguidato come un comando per i suoi dispositivi di controllo. Ogni proposito si scontrava poi con la nostra cronica mancanza di mezzi e con la burocrazia militare. Entrammo in guerra con soli 10 dispositivi di radioguida. Ad ogni modo, coadiuvato dai tecnici, maggiore Emilio Montuschi ed ingegner Leandro Cerini, il colonnello Raffaelli riuscì a mettere a punto il sistema ed a collaudarlo in un centinaio di ore di volo. Cominciò così l'attesa della buona occasione. Questa si presentò nella seconda decade di agosto del 1942 quando gli inglesi, che avevano subito gravi perdite tre mesi prima nel tentativo di far giungere a Malta un convoglio carico di rifornimenti, organizzarono una nuova poderosa spedizione. Dopo una serie di manovre diversive, nella notte fra il 10 e VII agosto fecero passare per Gibilterra, con rotta est, due corazzate, quattro portaerei,

sette incrociatori e 30 torpediniere: tutte a guardia di 14 navi da trasporto imbottite di derrate alimentari, benzina e materiale bellico. Le manovre difensive della flotta britannica non ingannarono, però, le nostre spie che segnalavano puntualmente l'attraversamento dello stretto. Tutti gli aeroporti furono messi in allarme e il giorno dopo Sicilia e Sardegna furono raggiunte da qualcosa come settecento aeroplani tra italiani e tedeschi. Dai porti mossero verso il Mediterraneo centrale sei incrociatori, 12 cacciatorpediniere, 21 sottomarini e 24 tra torpediniere e motosiluranti. Si andava preparando quella che resterà come la più grande battaglia aeronavale del Mediterraneo. La posta è alta e si gioca il tutto per tutto. È arrivato il momento per sperimentare alcune armi segrete italiane, come le motobombe FF a traiettoria curva, le bombe perforanti per il ponte delle por-

taerei e, appunto, l'S 79 radioguidato. Il maresciallo pilota Mario Francesco Badii, oggi generale, lo si può incontrare spesso in Sardegna. Ha comprato una villa dalle parti della Costa Smeralda e vi si trasferisce da Roma ad ogni primavera, attardandosi fino ai primi di ottobre. Genovese, combattente di Spagna (dove si meritò una medaglia d'argento, una di bronzo ed il passaggio al servizio effettivo), era stato nella legione straniera italiana, il Tercio, agli ordini del colonnello Raffaella. Anni più tardi, intorno al 1940, il colonnello Raffaelli lavorava a Guidonia al suo progetto di aereo radioguidato. Gli occorreva un pilota capace, coraggioso ed intelligente che avrebbe dovuto portare in quota il velivolo, stabilizzarlo con i parametri di velocità, regime dei motori e rotta rigidamente stabiliti durante i collaudi e, quindi, abbandonarlo con il paracadute dopo che l'aereo guida l'avesse preso in consegna. Raffaelli si ricordò di Badii, nel frattempo passato al centro sperimentale di Guidonia, e lo mise al corrente del progetto. Cosicché, l'allora maresciallo

Badii divenne il pilota del primo aereo senza pilota. Allorché giunse la notizia che la flotta britannica aveva superato Gibilterra e dirigeva ad alta velocità con rotta 090, il gruppetto dell'operazione "Canarino" decollò per Villacidro. I due aerei vennero parcheggiati ai margini del campo, fuori vista, in attesa. Intanto le navi nemiche avanzavano verso il centro del Mediterraneo. In breve giunsero entro il raggio della ricognizione aerea e l'aviazione dell'Asse cominciò i suoi attac-



Da sx: Cerini - Badii - Montuschi

chi. Il 12 agosto, durante lo scontro, passato alla storia col nome di battaglia di "Mezz'Agosto", Badii saltò a bordo dell'S 79, chiuse il portello, mise in moto i motori, lanciò il velivolo sulla pista di terra battuta, staccò e prese a salire. *«Arrivato a duemila metri – ricorda – misi in rotta e iniziai una serie di manovre previste da una tabella sulla quale smarcavo le voci con un tratto di matita. Alla fine, raggiunsi la botola infondo alla fusoliera e mi agganciai il paracadute. Guardai in basso ma non vidi il campo, dovevo essermi allontanato eccessivamente. Tomai in cabina, ripresi i comandi dell'aereo, lo riportai indietro fino a superare l'aeroporto e rimisi in rotta dopo aver reinserito il sistema di radio-guida.»*

Badii si trova di nuovo davanti alla botola che è fissata con degli elastici. Vi salta sopra e piomba nel vuoto. È la prima volta che si lancia e questa lacuna nella preparazione si farà

OPERAZIONE "CANARINO" 1942 nei ricordi della Dama d'Onore Marcella Zappone Badii

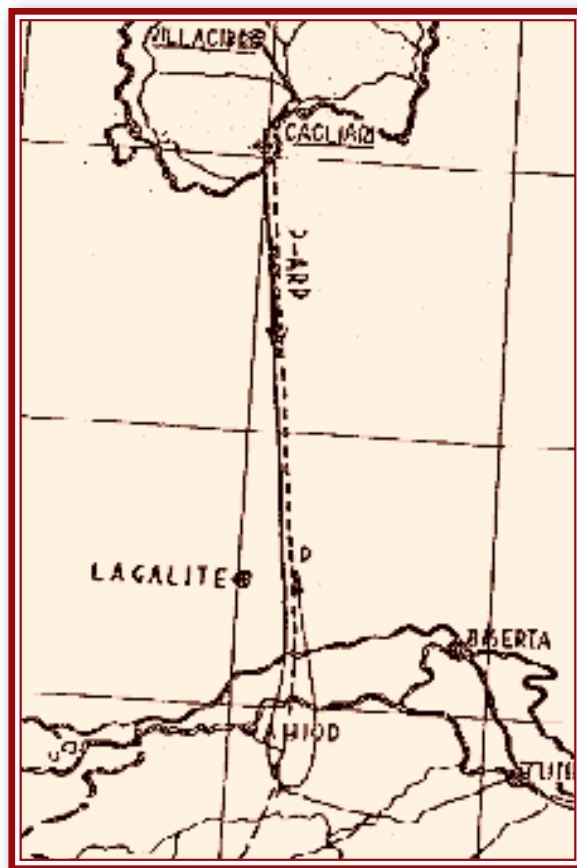
sentire. Nessuno si è accorto, infatti, che l'apertura è stata praticata proprio nel punto dove convergono le scie vortuose delle tre eliche. Il pilota viene malmenato dal turbine, una fune del paracadute, si attorciglia, gli strazia il piede, gli danza davanti agli occhi. Un istante di panico, lo schiocco della cupola che si apre e la discesa lenta, regolare. Per fortuna, quella fune si era attorcigliata sulla scarpa; se fosse passata sul collo lo avrebbe strangolato. «Il salto non era stato provato, c'erano stati lanci di manichini ma nient'altro.» Badii atterrò vicino a quel contadino che, come abbiamo già detto, non seppe fare altro che proporgli di acquistare il suo podere. L'aereo intanto viaggiava verso l'isolotto tunisino di La Galite dove, secondo l'ultima segnalazione, si trovava la flotta britannica. Da bordo dell'aereo-guida Raffaelli invia continui brevi impulsi per aggiustare la rotta del trimotore che naviga sicuro. Il piano è di superare le navi, tornare indietro ed attaccare da sud verso nord, in favore di luce. Ma quando dalla foschia del mattino comincia ad emergere il profilo dell'isolotto, l'aereo smette di ubbidire. Tutti gli sforzi per riprenderne il controllo falliscono e si deve abbandonarlo al suo destino. Seguendo gli ultimi "ordini", l'S 79 superò la costa africana, sorvolò la Tunisia fino al confine algerino, andò a cozzare sui contrafforti del Piccolo Atlante, nei pressi del villaggio di Kenchela, ed esplose. Si scoprirà poi che a bordo dell'aereo-guida si era bruciato un isolante di qualità scadente usato al posto della mica, la cui importazione dall'India aveva subito un'interruzione a causa della guerra. Il giorno dopo al ministero dell'aeronautica giunse un messaggio dalle autorità armistiziali italo-tedesche; «Autorità francesi comunicano che oggi alle 13,30 locali apparecchio trimotore precipitato presso Kenchela 150 km sud Philippeville. Apparecchio incendiato, equipaggio carbonizzato». I frammenti del velivolo furono trovati fino a mezzo chilometro dal punto dell'impatto. Inutile — comunicò Roma — cercare i resti dell'equipaggio. Dopo il fallimento dell'impresa, il maresciallo Badii tornò a Roma dove abitava con un fratello marconista sugli aerei di linea che un giorno gli disse: «Hai saputo di quell'aereo italiano esploso in Algeria?». Badii sorrise

senza poter rivelare che di quella misteriosa vicenda era stato protagonista. Gli esperimenti proseguirono nel segreto più assoluto e vennero apportate varie migliorie. Tra l'altro, fu raddoppiata la dotazione degli apparati sull'aereo-guida in modo da scongiurare il pericolo di avarie.

L'8 settembre 1943 due S 79 radioguidati erano pronti sull'aeroporto di Centocelle. Si decise di lanciarne uno sugli alleati che sbarcavano a Salerno. Badii salì a bordo, avviò i motori e rullò fino alla testata della pista. Ma, invece dell'autorizzazione al decollo, gli venne impartito l'ordine di rientrare: l'Italia aveva appena firmato l'armistizio. Sul campo non c'era più nessuno, tranne il comandante che stava sparando sulle ruote degli aerei per: lasciarli al nemico e che riservò l'ultimo proiettile a se stesso. Ebbe così termine un tentativo dal quale era lecito attendersi risultati importanti. Per mezzo dell'aereo radiocomandato, avremmo potuto colpire più duramente il nemico, superando l'artiglieria controaerea e la caccia, e provocare il terrore per gli aerei torpedine senza pilota. Purtroppo, le cose andarono diversamente.

Pensiamo soltanto alla battaglia di "Mezz'Agosto" che, pare si concluse con una splendida vittoria italo-tedesca: gli inglesi persero una portaerei, due incrociatori, un cacciatorpediniere e 9 mercantili e molte altre loro navi furono danneggiate. Ebbene, il nostro successo sarebbe stato ben più sostanzioso (con minore dispendio di vite umane e mezzi), se

avesse potuto utilizzare un certo numero di velivoli radioguidati. Ma il destino volle altrimenti. Successivamente, e fino alla cessazione delle ostilità, nell'aeroporto di Villacidro continuarono i decolli e gli atterraggi dei nostri aerosiluranti, bombardieri e caccia. Poi, dopo l'8 settembre atterrarono i velivoli americani ed inglesi. Infine, anch'essi se ne andarono e S'Acqua Cotta ritornò ad essere campagna.



«Generale Badii, è più tornato a Villacidro?» «Pensi — risponde — vengo in Sardegna oramai da dieci anni, ma ho sempre rimandato una puntata al vecchio campo. Bisogna che ci andiamo, dico spesso a mia moglie; chissà che quel podere non sia ancora in vendita per 10 mila lire.»

Un Modello di Difesa per L'UNIONE EUROPEA

L'Europa di oggi, grazie all'Alleanza Atlantica, alla saggezza e al coraggio dei suoi cittadini, ha goduto il periodo di pace più lungo della sua Storia dopo la Caduta dell'Impero Romano d'Occidente (476 d.C.).

Con la magica formula S.P.Q.R. e il detto SI VIS PACEM PARA BELLUM, unitamente all'amore di patria e al rispetto delle tradizioni locali, ROMA ha assicurato pace e prosperità ai Paesi dell'EUROPA e del VICINO ORIENTE.

Oggi, però, tutti i Paesi dell'Europa Occidentale, della Russia, degli USA e di alcuni altri del mondo arabo sono minacciati e brutalmente aggrediti dal terrorismo, un miscuglio di fanatismo di matrice islamista di una sorta di "stato" detto ISIS.

I 28 Paesi dell'Unione Europea, pur avendo in comune una bandiera, non costituiscono uno Stato: non hanno Forze Armate in comune. Essi non possono riferirsi, per il loro futuro, agli Stati Uniti d'America né alla Confederazione Elvetica.

Noi Europei ci troviamo in una situazione geopolitica, economica e burocratica del tutto nuova. Le aggressioni che stiamo subendo sono di natura completamente nuova: LA SICUREZZA DELL'EUROPA VA RIPENSATA.

Il nostro capitale umano non ha un modello né alcuna precedente esperienza ai quali riferirsi.

Il fallimento della CED (Comunità Europea di Difesa) è un fatto emblematico da non dimenticare. Scambiare il passato con il futuro sarebbe come mettere "IL CARRO DELLA STORIA DAVANTI AI BUOI". Sappiamo che il "carro della Storia" non si ferma mai; può solamente accelerare o rallentare la sua corsa.

L'attuale "guerra asimmetrica" scatenata contro l'Occidente dal terrorismo impastato di fanatismo islamista pseudo religioso, che dispone di numerosi uomini e ingenti mezzi, non è che una guerra di potere di difficile comprensione per la Cultura e la razionalità dei cittadini del Mondo Libero. Si tratta delle molte sfide "non tradizionali" alla nostra sicurezza.

È la nostra sicurezza che va ripensata. Necessitiamo di STRATEGIA GLOBALE e di mezzi militari di rapido e sicuro intervento.

Urge vigilanza attiva e continua da parte di tutti i cittadini. Quindi, s'impone per tutti l'educazione alla difesa del bene comune e alla disponibilità a fare i necessari sacrifici per difendere il nostro modo di vivere, la nostra libertà, la nostra civiltà.

La creatività deve essere incoraggiata unitamente alla capacità di agire, sulla base delle esperienze personali. La lotta dei Partigiani nella 2ª Guerra Mondiale potrebbe insegnarci qualcosa.

Nel potenziare i nostri "SISTEMI DI INTELLIGENCE" con saggezza e lungimiranza, pensiamo a un nuovo modello di difesa più sicuro e più efficace in rapporto al tipo di sfida che dobbiamo affrontare.

Ricordiamo che il 18 aprile 1951 fu firmato il Trattato della costituzione della C.E.C.A. (Comunità Europea del Carbone e Acciaio) da parte di sei Paesi dell'Europa Occidentale: Francia, Germania dell'Ovest, Italia, Belgio, Paesi Bassi e Lussemburgo; e che il 1° luglio 1967 la C.E.C.A. divenne C.E.E. (Comunità Economica Europea), che fra l'altro si occupava di Politica Estera e di Sicurezza Comune.

Attualmente, a seguito della lunga e faticosa serie di trattati, siamo giunti alle "competenze" dell'Unione Europea, che vanno da Affari Esteri a Difesa e via dicendo...

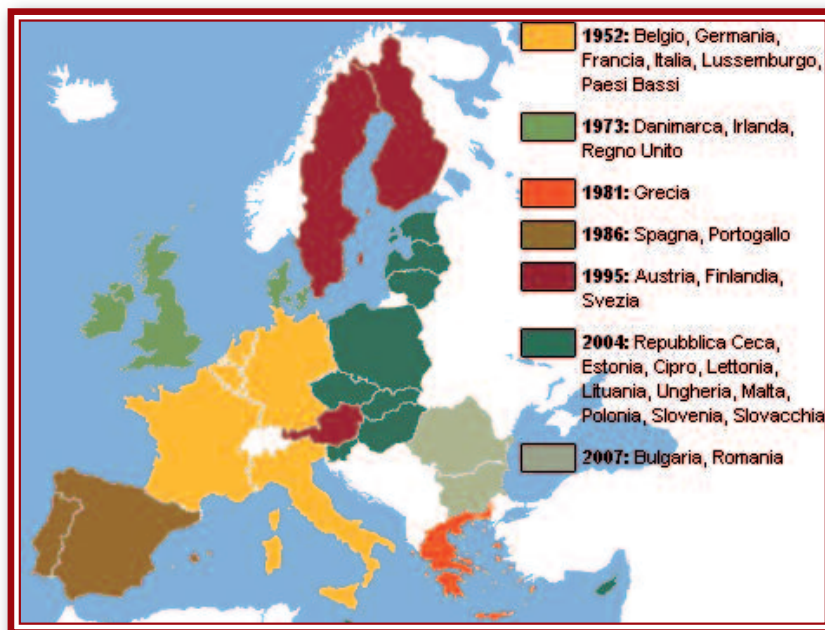
Oggigiorno nell'ambito dei 28 Paesi dell'UE, fra i quali i sei fondatori e di quanti altri vogliono entrare a farne parte, si potrebbe indire un referendum popolare sulla necessità o meno di dotarci di Forze Armate integrate e unificate rimanendo nella struttura NATO. Occorrono cittadini informati, responsabili e convinti che la loro opinione conti seriamente.

In ogni caso, è necessario rafforzare l'Alleanza Atlantica e rinsaldare la indispensabile alleanza con la "santa" Russia. Unire le forze per dividere e abbattere tutte le forme di terrorismo, in qualsiasi parte del Mondo, è il primo passo da compiere.

L'integrazione delle forze armate dei sei Paesi fondatori insieme con la concezione di un nuovo modello di difesa assicurerebbero all'Unione Europea uno strumento militare più forte e meno dispendioso della sommatoria degli attuali sei strumenti. Tutta l'Europa ne guadagnerebbe nella sua credibilità e volontà di pace nel Mondo.

La guerra è sempre dietro l'angolo specie fra vicini e confinanti. Chi ignora o dimentica la propria Storia non ha Futuro: guardiamo avanti senza dimenticare il passato..!

Sebastiano Licheri



Limbo: le donne delle Forze armate si raccontano



Roma 15 marzo 2016 – Nell'ambito delle attività tese a diffondere la cultura della difesa nel Paese, su iniziativa del Ministro della Difesa, Roberta Pinotti, è stata proiettata nella Sala della Regina della Camera dei Deputati una sintesi del film "Limbo".

La pellicola, tratta dall'omonimo libro di Melania Mazzucco, è incentrata sulla storia di una Maresciallo donna dell'Esercito al comando di un plotone impiegato in Afghanistan che resta coinvolto in un attentato.

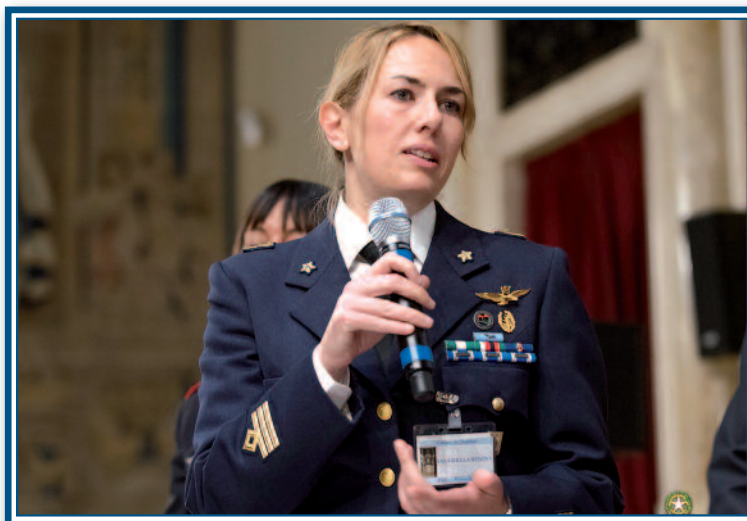
Una storia forte che ha stimolato un'attenta riflessione sul ruolo delle donne nelle Forze armate e, più in generale, sul lavoro svolto quotidianamente dai nostri militari impegnati nelle missioni all'estero, durante le quali, la presenza di personale

femminile ha consentito una maggiore iterazione con le popolazioni locali delle aree di crisi in cui i nostri militari operano.

La "Leadership al femminile", l'importanza che ha per i militari il sentirsi parte di un gruppo, la responsabilità del comando sono stati gli argomenti di cui si è maggiormente discusso nel corso del dibattito moderato dalla giornalista Lucia Annunziata.

A parlare delle loro esperienze quattro Ufficiali, tutte provenienti dal primo corso d'Accademia aperto alle donne, Elena Ceccolini per l'Aeronautica, Claudia De Cesare per la Marina, Irene Orivella Micelotta per i Carabinieri e Anna Polico per l'Esercito.

Come la protagonista del film – il Maresciallo Paris interpretato dall'attrice Kasia Smutniak presente alla proiezione - hanno superato una fisiologica iniziale diffidenza e conquistato con determinazione, prepara-



zione ed esempio la stima e la fiducia dei propri uomini.

Il comando in teatri operativi o a bordo di unità navale, la gestione della famiglia ricoprendo incarichi di elevata responsabilità che impongono prolungate assenze, sono state testimonianze importanti che hanno consentito al pubblico di conoscere più da vicino l'impegno e la professionalità delle donne con le stellette.

Presenti all'evento un folto gruppo di parlamentari tra i quali i Presidenti delle Commissioni Difesa di Camera e Senato, Francesco Garofani e Nicola Latorre, le Vicepresidenti di Camera e Senato, Marina Sereni e Valeria Fedeli, e il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano.

M.R.F.

Il Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa ha incontrato la Contessa Maria Fede Caproni

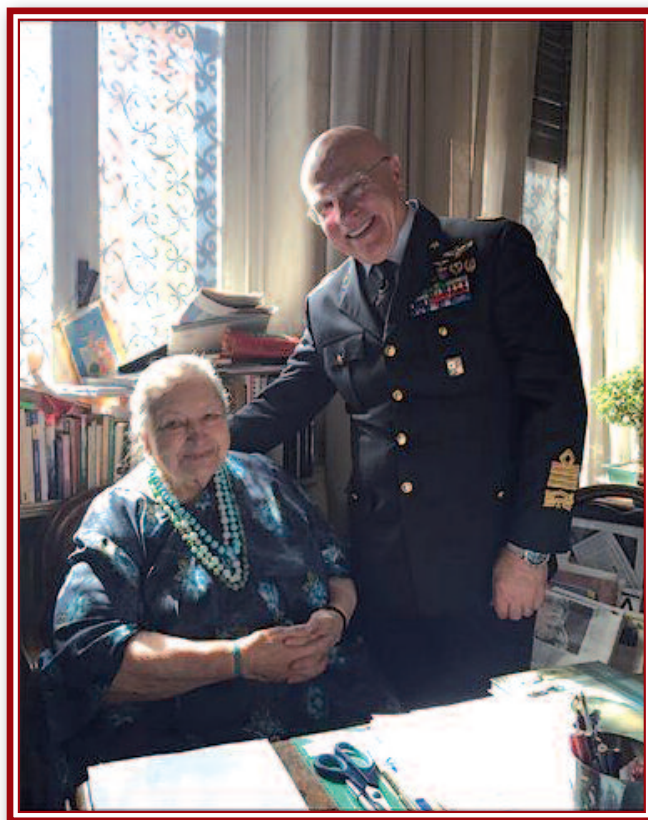
La mattina del 16 marzo 2016 il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Pasquale Preziosa, in vista del suo compleanno che avrebbe segnato la fine del suo servizio attivo, ha voluto portare un saluto speciale alla Contessa Maria Fede Caproni, figlia dell'Ingegnere Gianni Caproni.

Due innamorati di aviazione e di volo che si sono incontrati ed intrattenuti qualche momento ricordando la figura di Gianni Caproni, pioniere e padre dell'aeronautica italiana, ed hanno colto l'occasione per rivivere alcuni aneddoti personali sulle esperienze vissute, tutte legate da un unico filo conduttore: il mondo del volo di ieri, oggi e domani.

L'amicizia, salda e di lunga data, tra il Generale Preziosa e la famiglia Caproni continuerà sulle ali e nel solco delle passioni comuni, con lo sguardo rivolto al futuro e al cielo.

La contessa Caproni è sempre vicina all'Aeronautica Militare, gioendo con la Forza Armata per i successi e supportandola nei momenti più difficili, non facendo mai mancare il suo apporto agli uomini e alle donne dell'Arma Azzurra.

Gianni Caproni (1886 – 1957) è stato uno dei più grandi industriali d'Italia. Basti considerare che al termine del primo conflitto mondiale lavoravano nelle sue fabbriche circa quarantamila persone. Gli fa onore l'aver messo la sua genialità al servizio dell'aviazione e del Paese.



Nel segno del Cavallino Rampante. Francesco Baracca tra mito e storia

**Mostra inaugurata a Roma – Palazzo Aeronautica- giovedì 7 aprile
in occasione del centenario della prima vittoria della Caccia Italiana**

Al Palazzo dell'Aeronautica, a Roma, fino al 24 aprile, la mostra "Nel segno del Cavallino Rampante. Francesco Baracca tra mito e storia", organizzata dall'Aeronautica Militare, dalla Provincia Autonoma di Trento, dal Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni di Trento e dal Museo Francesco Baracca di Lugo (RA) nell'ambito delle commemorazioni del Centenario della



Grande Guerra. L'esposizione, in cui per la prima volta sono riuniti tutti i più importanti cimeli e documenti disponibili sul celebre aviatore, vuole raccontare la figura del maggiore Asso della caccia italiana durante la Prima Guerra Mondiale e la storia del Cavallino Rampante, recentemente riconosciuto come il simbolo italiano più famoso al mondo.

La mostra è stata inaugurata giovedì 7 aprile, nel giorno del centenario della prima vittoria della Caccia Italiana, conseguita proprio da Baracca con l'abbattimento di un ricognitore Hansa-Brandenburg austro-ungarico il 7 aprile 1916.

In un percorso che si intreccia tra aneddoti, testimonianze e cimeli unici, si è reso possibile conoscere anche alcuni aspetti meno noti della leggendaria, seppur breve, vita dell'asso dell'aviazione italiana, ripercorrendo al contempo gli avvenimenti salienti del primo conflitto mondiale. La mostra è

Riflessioni... Ricordi... Sentimenti



stata anche l'occasione per approfondire e far conoscere la storia del Cavallino Rampante: dalle origini del simbolo, con il suo impiego quale emblema distintivo di Baracca sugli aeroplani da lui pilotati, alla sua evoluzione, sotto il profilo iconografico e simbolico, con il passaggio dal mondo aeronautico a quello delle corse automobilistiche e motociclistiche. Un simbolo, quello del Cavallino, che è tutt'oggi legato in modo indissolubile all'aviazione militare, in quanto identificativo di alcuni tra i più prestigiosi Stormi dell'Aeronautica Militare. Lungo il percorso espositivo trovano spazio cimeli e documenti provenienti dalle collezioni dell'Aeronautica Militare, dal Museo "Francesco Baracca" e dal Museo dell'Aeronautica "Gianni Caproni", nonché una vettura di Formula 1, gentilmente concessa dalla Società Ferrari, a testimoniare il presente e il futuro del Cavallino Rampante; inoltre, postazioni di realtà virtuale rendono la mostra ancora

più coinvolgente con ricostruzioni tridimensionali di luoghi e personaggi e la possibilità di salire idealmente a bordo dello SPAD di Baracca durante uno dei leggendari duelli aerei che gli sono valsi la fama e il riconoscimento a livello mondiale.

Nell'occasione, si è reso possibile visitare anche le altre Sale Storiche di Palazzo Aeronautica, sede istituzionale dell'Aeronautica Militare, considerato un mirabile esempio del razionalismo italiano e tra i complessi monumentali di maggiore interesse storico ed architettonico del Paese. Fu costruito nei primi anni '30, voluto dall'allora Ministro della Regia Aeronautica Italo Balbo.



Presentato a Roma presso l'ITIS Galilei il concorso che vedrà impegnati gli studenti di tutta Italia in un'iniziativa congiunta MIUR-Difesa



Lanciato a Roma venerdì 18 marzo presso l'I.T.I.S. Galilei-Roma, alla presenza di circa 350 studenti degli Istituti scolastici, il Concorso “Spazio al tuo futuro – La ISS Innovatio, scientia sapientia”. Alla presenza del sottosegretario del MIUR, On. Gabriele Toccafondi e del **Gen. Isp. Lucio Bianchi**, dopo aver rimarcato come sia ormai un dato di fatto la sinergia MIUR – Difesa in favore dei giovani, il Ten. Col. Walter Villadei ha fatto immergere poi i ragazzi in un percorso affascinante, ripercorrendo tra l'altro le gesta dei pionieri dello spazio fino alle nuove sfide che l'arma azzurra sta portando avanti. A seguire, diversi altri relatori del mondo universitario e dell'industria hanno dato ai ragazzi diversi spunti per lo sviluppo dei progetti che avranno particolare riguardo alla qualità della vita delle nuove generazioni. L'iniziativa si colloca nell'ambito del Protocollo d'intesa Ministero della Difesa – MIUR siglato l'11 settembre 2014 al fine di promuovere i valori etico-sociali della Costituzione Italiana e della “Cultura della Difesa”.

Tale iniziativa segue le orme del concorso “Zero Robotics” che dal 2014, ha visto in campo anche il Ministero della Difesa, con il coinvolgimento delle Scuole Militari italiane, dove sono state effettuate un ciclo di conferenze, con il coinvolgimento di ESA ed ASI. Il progetto si propone di stimolare la creatività, di contribuire alla crescita culturale e alla formazione delle giovani generazioni rafforzandone l'interesse per le discipline scientifiche ed ingegneristiche. Scopo del concorso in favore degli alunni delle classi quarte e quinte è di coinvolgere gli studenti nell'ideare proposte di sperimentazione di varia natura, da portare a bordo della *International Space Station* (I.S.S.) e costituisce un passaggio fondamentale per assicurare al Paese una presenza di rilievo anche in futuro in un settore in forte espansione e spiccatamente tecnologico come quello spaziale ed aerospaziale.

L'iniziativa, pubblicata dal MIUR con bando nazionale a favore degli Istituti secondari superiori, prevede lo svolgimento d'iniziative promozionali – divulgative del progetto, da parte della F.A., tese a presentare il progetto con il supporto anche del cosmonauta T.C. Villadei e di relatori scientifici esterni.

L'Aeronautica Militare, insieme agli Uffici Scolastici Regionali Italiani, sta stilando il calendario delle prossime presentazioni agli Istituti interessati al progetto (sia Licei che Istituti tecnici-professionali), sfida ambiziosa con particolare riguardo alla distribuzione territoriale ed alla scadenza dell'attività divulgativa prevista per maggio prossimo. Successivamente saranno selezionate le proposte (ottobre 2016) da un'apposita commissione AM, quindi con il prossimo Anno Scolastico avrà inizio la fase finale del progetto che vedrà impegnati i ragazzi con un apposito sistema di “tutoring” da parte del mondo dell'Industria e dell'Aeronautica Militare. Il concorso avrà termine nel mese di maggio 2017 con la premiazione dei progetti vincitori che poi saranno testati sulla Stazione Spaziale Internazionale nei prossimi anni.

Ten. Col. Massimiliano Pietrantuono





Conferenza alla Svtam di Taranto e al 16° Stormo di Martina Franca

Il ruolo e le responsabilità del militare in operazione

“Non esiste differenza tra soldato e civile: la differenza è tra persone per bene e non. Per questo occorre mostrare agli italiani il vero volto del soldato”. È partito da questo concetto la conferenza tenuta dal presidente della sezione tarantina dell'Anua (Assoc. Naz. Ufficiali Aeronautica), nonché consigliere nazionale, **prof. Aldo Marturano** in due distinti incontri: Alla Svtam, Scuola Volontari Truppa Aeronautica Militare di Taranto, e ai Fucilieri dell'Aria del 16° Stormo di Martina Franca.

Il relatore, che era accompagnato e coadiuvato dal segretario dell'Anua gen. Mimmo Rossini, e dall'addetto stampa, nel primo caso è stato presentato dal comandante della Scuola, col. Francesco Turrisi; e a Martina dal comandante del 16°, col. Giorgio Piccirillo. Nell'esposizione fatta per i Fucilieri dell'Aria, il presidente è stato coadiuvato al computer dal magg. Umberto Perrotta.

In primo luogo, il prof. Marturano ha voluto presentare ai giovani militari l'Anua e i suoi compiti di affiancamento e collaborazione con la Forza Armata. Quindi, ha preso le mosse dalla Costituzione per spiegare le differenze tra civili e militari e i diritti e i doveri di questi ultimi.

Diritti e doveri che scaturiscono dallo status di “professionisti”, cioè di coloro che “profesano”, che sono fedeli a certi valori, a degli statuti e regolamenti che ne disciplinano l'attività.

<La Costituzione – ha affermato il prof. Marturano – nostra Carta fondamentale, definisce diritti e doveri tanto dei lavoratori autonomi, quanto dei dipendenti privati, che dei dipendenti statali: quest'ultimi accedono attraverso titolo di studio, concorso e giuramento>. Di qui, ai diritti e ai doveri del pubblico dipendente (militari compresi, ovviamente) che rientrano in un codice deontologico, ovvero nella correttezza tanto dei fini quanto dei mezzi.

<Si parte dal principio base, che è anche del Codice Civile – ha proseguito il relatore – dell'applicazione del principio della “diligenza del buon padre di famiglia”, con tutta la conseguente responsabilità sia civile che penale >.

<Già il semplice avere – ha precisato Marturano – è responsabile dei beni che gli sono affidati, a partire dall'equipaggiamento; per arrivare alle responsabilità dell'ufficiale che ha la titolarietà di un ufficio pubblico e svolge una funzione di comando>.

Tra i doveri, la fedeltà, la diligenza, l'imparzialità, la condotta irreprensibile (anche nella vita privata), l'obbedienza, il serbare il segreto d'ufficio.

Da qui deriva una serie di responsabilità anche penali, e per questo il relatore ha spiegato la differenza tra dolo e colpa: quest'ultima nelle sfaccettature di leggera e grave, specifica o generica.

Il cuore dell'incontro si è svolto sul tema delle attività dei militari in teatri di operazione all'estero, e a tal proposito – partendo dalle regole d'ingaggio – il relatore ha spiegato i vari punti salienti: dalla distinzione tra ostilità, rabbia e aggressività della popolazione, all'adozione di comportamenti adeguati e proporzionati, sino alla legittima difesa che dev'essere sempre non eccedente il rischio. Un militare è tale perché addestrato, se così si può dire, a una violenza ragionata.

Immane, a questo punto, un riferimento al caso dei due marò ingiustamente detenuti dalle autorità indiane che da anni agiscono in contrasto col diritto internazionale. Il prof. Marturano ha illustrato leggi e convenzioni internazionali per giungere alla conclusione che – al di là dell'apparente estraneità ai fatti dei nostri militari – l'India non aveva e non ha alcun diritto a trattenere i nostri marò e che ora si spera di avere ragione con il richiesto arbitrato.

Antonio Biella





Impegni e gratificazioni alla Sezione ANUA di Taranto

Col. Francesco Turrisi



Col. Giorgio Piccirillo



Mag. Umberto Perrotta



Tre immagini per ricordare i Comandanti SVTAM e 16° Stormo, con il gradito omaggio dei Fucilieri dell'Aria al Prof. Marturano

Cerimonia a Bari dei giudici tributari di Puglia Targa di ringraziamento al Prof. Aldo Marturano

Anche il tarantino dott. Aldo Marturano ha ricevuto una targa ricordo nel corso della cerimonia d'inaugurazione dell'anno giudiziario tributario della Puglia. Marturano, di recente in pensione, è stato giudice dal 1980 e per nove anni come responsabile dell'Associazione Magistrati Tributari prov.le di Taranto e come Presidente della Giunta Esecutiva Regione Puglia AMT; ed è anche presidente della sezione tarantina dell'ANUA (Assoc. Naz. Ufficiali Aeronautica) e consigliere nazionale.

Il prestigioso riconoscimento gli è stato consegnato, come accennato, nel corso dell'inaugurazione dell'anno giudiziario tributario che si è svolto a Bari nel salone degli affreschi dell'Ateneo. Il presidente della giunta regionale Assoc. Magistrati Tributari, la dott.ssa. Angela Tomasicchio, nel consegnare la targa ricordo ai giudici tributari iscritti all'AMT andati in pensione negli anni 2014, 2015 e primi mesi 2016, ha precisato che l'iniziativa è stata fortemente voluta dall'intera giunta da lei presieduta perché: <Appare particolarmente opportuna – ha affermato – in un momento in cui si pone e si impone la “questione morale” della giustizia tributaria. A fronte delle ultime iniziative investigative che riguardano in particolare alcuni giudici tributari, componenti non togati, la giunta vuole mettere in evidenza i numerosi casi di giudici tributari, per la maggior parte non togati, che per anni hanno silenziosamente svolto il loro lavoro nelle commissioni tributarie con dignità professionale e rigore morale>.

Una innovativa cerimonia e una opportuna separazione del grano dal loglio per dare risalto a chi ha sempre correttamente operato. E infatti, sulla targa è inciso il ringraziamento “Per l'esemplare impegno profuso nell'esercizio della funzione di Giudice Tributario”. Materialmente, il simbolico riconoscimento è stato consegnato dalla dott.ssa Tomasicchio (che è anche procuratore generale della Corte d'Appello di Bari) insieme al presidente della Commissione Tributaria Regionale, nonché procuratore generale della Cassazione, dott. Ennio Sepe (nella foto con il dott. Marturano al centro).

Per l'occasione sono intervenuti tre soci dell'ANUA di Taranto: il magnifico rettore dell'Università di Bari, prof. Antonio Felice Uricchio, il col. Roberto Leo del Comando Scuole A.M., e il gen. Domenico Rossini segretario dell'ANUA tarantina.



Antonio Biella

Il nostro procedere, i richiami della memoria, il confronto fra realtà e speranze, la celebrazione a Vigna di Valle del Sessantesimo anniversario dell'ANUA furono quindi i titoli dei numerosi impegni affrontati nel **2011** e che caratterizzarono l'ANUA come **"Fonte di Pensiero"**. Fra i tanti eventi ANUA di quell'anno come non ricordare la **Tavola rotonda sulla condizione militare**, con la partecipazione del Dott. Antonio Intelisano Procuratore Generale Militare presso la Corte Suprema di Cassazione?

A seguire, il **2012** fu l'anno del **"damose da fa"**. Un anno caratterizzato per l'Italia dall'impegno verso una ripresa economica che ci induceva ad evidenziare i gioielli della nostra industria aeronautica.

La Presidenza sviluppò, a scopo divulgativo, una intensificazione dei rapporti con la dirigenza delle Industrie interessate. Le attività dell'anno, iniziate con la partecipazione di una consistente rappresentanza dell'ANUA all'Udienza di Papa Benedetto XVI, continuarono con il secondo Convegno, qui a Roma, sulle tematiche pensionistiche coordinate dal Gen. Giuseppe Lucchese e la Convention ANUA a Firenze (giugno 2012) promossa dal Gen. Arturo Zandonà, per dare maggiore impulso alla vivacità territoriale della nostra Associazione.

Intense furono altresì le attività delle Sezioni, con particolare riguardo a quelle che indico, senza graduatoria, in ordine alfabetico di Bari, Brescia, Catania, Latina, Milano, Napoli, Roma e Taranto. Sezioni che oltre ad assicurare, come prevalentemente avviene nella generalità delle Sezioni territoriali ANUA, la semplice appartenenza al Sodalizio, hanno preso iniziative progettuali condivise e le hanno portate a compimento.

Il tour nelle città imperiali del Marocco e la gita in costiera amalfitana furono nell'autunno 2012 buon motivo di svago e di arricchimento culturale. Il 2012 fu altresì l'anno di avvio dei progetti ANUA ed iniziammo, grazie all'impegno del Dott. Antonino Di Vincenzo con la **Casa della Quarta Età**.

L'anno **2013** vide il rinnovo delle nostre Cariche Sociali in occasione della 63ª Assemblea Generale nei giorni della 2ª Convention Nazionale ANUA (26-29 maggio) e l'incentivazione dei rapporti fra Associazione e Forza Armata. In ordine a questo aspetto la Presidenza ANUA, pressoché immutata nella sua composizione, volle evidenziare l'iniziativa di nuove proposte che perseguissero sempre meglio l'obiettivo di aiutare la gerarchia di vertice della F.A.

Nella stessa Convention risultarono di grande interesse due contributi:

- la **lectio** della Prof.ssa AnnaMaria Isastia (Univ. La Sapienza) sul tema "Donne, Diritti, Difesa dello Stato";
- la Relazione del Gen. Claudio Salerno (Capo V reparto SMA) su ciò che possono fare le Associazioni (**diffusione** cultura di sicurezza e difesa; **funzione** di rappresentanza A.M.; **sviluppo** sinergia Associazioni-Forza Armata- Industria aerospaziale; **gestione** Organismi di Protezione Sociale (OPS).

La "Spending Review" con i decreti "Fornero" provocava una razionalizzazione dello Strumento Militare con prevedibili conse-

guenze nel personale (**riduzioni organiche e di promozioni - modifiche al sistema pensionistico**). Pertanto, in riferimento alla Governance A.M., l'ANUA, con il consueto spirito di servizio, prospettava la propria disponibilità alla permanente consultazione, potendosi vitalizzare le esperienze professionali pregresse per consolidare le decisioni sul presente aeronautico e sul futuro aerospaziale. Si condivise quindi l'iniziativa di un **"nucleo risposte"** per dare esito ad una varia tipologia di quesiti (amministrativi, assistenziali, legali, culturali etc.) proponibili non solo dagli ufficiali pensionati, ma parimenti da tutti gli ufficiali in servizio.

Fra le attività del nostro amato sodalizio sviluppate nel 2013 va ricordato l'impulso dato alla **"Casa dell'Aviatore Senior"** per ricaricare **"un sogno...e ...una speranza"** non recepiti con la precedente iniziativa di Casa della Quarta Età. Con grande impegno del Dott. Di Vincenzo fu infatti redatto e pubblicato sul nostro Corriere il **Codice Etico della Casa** (Cor.Av.n.5-6/2013).

I temi che hanno visto lo staff operativo della ANUA al lavoro nel **2014** hanno avuto i seguenti titoli: **"La Sinergia Solidale Aeronautica"**, **"La Casa dell'Aviatore Senior"**, **"Il Sostegno a Progetti Mirati"**.

Sulla **"Sinergia Solidale Aeronautica"**, la condivisione d'intenti fra Associazione Ufficiali e Associazione Arma Aeronautica è divenuta motivo di collaborazione sempre più mirata al fruttuoso utilizzo delle risorse disponibili. L'unità d'intenti non significa **fusione** degli organismi, ma convergenza sugli obiettivi nella diversità della tipologia di impegni che caratterizzano i vari Sodalizi aeronautici.

Non sembri banale fare il paragone con i rapporti che legano la persona alla famiglia; le famiglie alla comunità; le comunità alle istituzioni. L'unione non è fusione, ma incremento di "forze" che diventano sinergiche se agiscono contemporaneamente per provocare un determinato effetto.

In tal senso, una nuova "atmosfera" ha caratterizzato i Sodalizi Aeronautici ospitati a Roma nella Palazzina Douhet, così come in periferia alcune Sezioni ANUA coabitano con Sezioni AAA. Lo sviluppo di "sinergie" si è auspicato quindi che divenisse sempre più oggetto di suggerimenti da parte dei Soci. L'operazione di rilancio sulla **"Casa dell'Aviatore Senior"** ha visto l'ANUA impegnata a trovare il percorso giuridico aperto alle differenti situazioni oggettive dei soci, ipotizzando anche la compartecipazione dell'AM, previa verifica di legittimità dell'uso di beni demaniali. Nonostante i buoni intendimenti è però mancata la manifestazione del reale interesse da parte di almeno un gruppo funzionale ad una prima realizzazione.

Il terzo tema citato faceva riferimento sia agli studi su nuove fonti di energia ("fusione fredda") con il supporto di laboratori aeronautici e ricercatori universitari, sia al proponimento di contribuire a recupero culturale e custodia di parti del patrimonio scientifico

/impiantistico aeronautico esistenti sull'Aeroporto di Guidonia. Con disappunto si rileva che dopo il bel "dire" non vi è stata "energia per fare".

All'inizio del 2015 la Presidenza aveva così rimodulato i pregressi intenti:

- * Promozione e realizzazione di strutture residenziali /assistenziali per Aviatori della 4ª età, ove accogliere soci e famiglie per trascorrervi tanti anni della loro vita in una serena ed amichevole atmosfera.
- * Sinergia fra Associazioni aeronautiche per i rapporti con la Forza Armata e gli Enti della Difesa.
- * Sostegno e Coordinamento di attività di ricerca sulle fonti di energia con l'utilizzo di impianti aeronautici e con particolare interesse scientifico verso studi ed esperimenti sulla "fusione fredda".
- * Attività di volontariato per diffondere cultura aeronautica ed incrementare opportunità di lavoro nel mondo aeronautico, a favore dei giovani.

La vita del Sodalizio ha però seguito nel corso dell'anno un iter condizionato da situazioni contingenti che non hanno reso possibile la piena coerenza con gli intenti così rimodulati, ma è comunque risultata densa di eventi meritevoli di plauso che qui ricordiamo:

- * Conferenza sulle attualità pensionistiche e istituzione del Gruppo ANUA Consulenza Giuridica e Amministrativa, composto da:
 - Brig.Gen. Giuseppe LUCCHESI,
 - Brig.Gen. Antonino LO TORTO,
 - Avv. Massimo ANDREUZZI (foro di ROMA),
 - Avv. Gennaro CUOMO (foro di ROMA).
- * Assemblea generale ANUA con approvazione del bilancio preventivo e consuntivo annuale.
- * Concorso a premi per i nipotini dell'ANUA – "L'Aeronautica dei miei sogni" che ha visto la partecipazione di 60 bambini provenienti da varie Regioni con scritti e disegni di bella fattura esposti alla Casa dell'Aviatore in occasione dell'evento, organizzato per la premiazione, con pieno successo di accorrenza.
- * Incontro dell'ANUA con il Capo di SMA – Gen. Pasquale Preziosa – a Martina Franca in occasione del concerto "Una Lince fra le Stelle", organizzato dalla Sezione di Taranto e dedicato alla sua persona in quanto eccellente figura di origine pugliese.
- * **Avvio del progetto "AVIATORI d'ITALIA" che riprenderemo con gli impegni del 2016.**

Restando ancora nel 2015 tra le cose interessanti curate a livello territoriale meritano particolare risalto eventi, già riportati su questo periodico, resi possibili dalla passione delle persone che non cito perché già presenti con le loro firme sui numeri dei bi-

mestri passati. Posso affermare che per il 2015 se avessi potuto assegnare premi, il primo sarebbe stato per il Presidente Sez. Taranto Prof. Aldo Marturano perché ha saputo dare costante e brillante concretezza a iniziative pienamente coerenti con compiti e scopi sanciti nello Statuto ANUA.

Siamo nel 2016, ricordando che lo scorso anno l'ANUA ha orientato le proprie esigenze ed idee verso un "Progetto Aviatori d'Italia" da produrre con il coordinamento della Forza Armata, tenendo fede alle specificità degli attuali Sodalizi (AAA, ANUA, Atlantici, Pionieri, Famiglie Caduti).

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

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

Tuttavia il Capo di SMA aveva espresso l'intendimento di assicurare ogni forma di collaborazione che favorisse lo scambio delle idee fra i diversi soggetti esistenti. Tali presupposti facevano intravedere la costituzione presso lo SMA di un Ufficio di programma "Rapporti con le Associazioni" a cui poter fare costante riferimento. Si auspica quindi che, con l'avvenuto avvicendamento al Vertice della Forza Armata, l'argomento possa essere ripreso in agenda.

Al momento, l'ANUA nello spirito di una rinnovata vitalità nella continuità del Sodalizio è tesa a dare impulso ad iniziative concrete per dedicarsi a:

- * **i pensionati, che l'incremento delle aspettative di vita propone più numerosi;**
- * **gli Ufficiali in servizio affinché condividano forme di volontariato moralmente premianti;**
- * **gli studenti delle scuole superiori affinché abbiano informazioni motivanti delle loro aspirazioni e quindi diventino fonte di pensiero creativo.**

Con tale ultimo stimolo è stato ideato il concorso per il "Premio di Scrittura Aviatori d'Italia" pubblicato sul precedente numero e, nell'attuale terza di copertina, integrato con la scheda di partecipazione.



**Grazie ai Soci,
alle Dame d'Onore
ed agli Amici
che l'hanno sostenuta.
Auguri al nuovo
Consiglio Direttivo
Viva l'Aeronautica Militare**



Il *Premio di scrittura "Aviatori d'Italia"* è organizzato dalla Presidenza dell'**Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica**, con il patrocinio dello **Stato Maggiore Aeronautica**, per raccogliere e dare voce a pensieri, sentimenti, riflessioni, intuizioni, aspettative e fantasie di *coloro che, amanti della F.A., la vivranno, la vivono o la hanno vissuta.*

SONO A CONCORSO

*tre categorie di elaborati: **Artistico-letterario**, **Tecnico-scientifico**, **Socio-economico***
in *due ambiti di sviluppo: **L'Aeronautica nel vissuto storico**, **Prospettive aeronautiche e aerospaziali.***

Con cerimonia dedicata all'evento, **sabato 29 ottobre 2016**, presso il Circolo Ufficiali - **Casa dell'Aviatore**, in Roma - Viale dell'Università n. 20, sarà attribuita la **Penna d'oro del Premio di scrittura "Aviatori d'Italia"** ai migliori voti, uno per partecipanti **Senior** e uno per partecipanti **Junior**, assegnati da apposita Commissione in ciascuna delle tre categorie di elaborati. A tutti i Concorrenti sarà dedicato un attestato di partecipazione.

DETTAGLI NORMATIVI

1. Possono partecipare:
 - a. concorrendo come **Senior**, Ufficiali in servizio ed in congedo, Dame d'Onore dell'ANUA;
 - b. concorrendo come **Junior**, Allievi di Istituti aeronautici e Studenti motivati da cultura aeronautica e spaziale.
2. Per partecipare occorre trasmettere, entro il 30 giugno 2016, a mezzo email ad "anuacorriere@virgilio.it", la "scheda di partecipazione" compilata e firmata. In alternativa, via fax al numero 064450785 o per posta, all'indirizzo indicato al punto 3 seguente.
3. Gli elaborati comprensivi di parole ed immagini devono essere contenuti in un massimo di 30 cartelle (una cartella contiene 30 righe da 60 caratteri) e devono pervenire, entro il **15 luglio 2016** a Presidenza ANUA - Premio scrittura Aviatori d'Italia, Via Marcantonio Colonna, 25 - 00192 Roma.
4. Tutti gli elaborati giudicati idonei dalla menzionata Commissione saranno recensiti nel Corriere dell'Aviatore, a partire dal primo numero in emissione dopo il concorso.
5. I sei lavori vincitori saranno inseriti in un unico volume edito dall'ANUA che lo consegnerà a quanti ne faranno richiesta, previa offerta minima di €10 più eventuali spese postali.

Il ricavato sarà impegnato nei Progetti ANUA dedicati ad attività di Gestione e Studi promozionali.

SCHEDA DI PARTECIPAZIONE

Cognome _____

Nome _____

Data di nascita _____

Via _____ n° _____

CAP _____ Città _____

Prov. _____

Tel. _____

Mail _____

TRATTAMENTO DATI PERSONALI

Ai sensi degli art. 10 e 11 della legge 675/96 i dati personali forniti attraverso questa scheda saranno trattati in modo lecito su supporto informatico secondo correttezza ed adottando ogni misura idonea a garantire la massima riservatezza e non saranno comunicati ad altri soggetti se non per quanto richiesto per la gestione dell'iniziativa ed informazioni collaterali. Il/i partecipante/i sottoscrivendo la presente scheda da/danno il consenso al trattamento dei dati personali in essa contenuti per le finalità e con le modalità sopra indicate.

Data _____ Firma _____

Riservato all'organizzazione Scheda di partecipazione n° _____

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.



BAE SYSTEMS



AIRBUS
DEFENCE & SPACE



Eurofighter
Typhoon