

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



*Dal 14 al 17 Maggio 2016 il Savoia Palace Hotel dell'U.N.U.C.I.
a Chianciano Terme*

ha ospitato

*la 66^a Assemblea Nazionale Annuale dell'ANUA
per il rinnovo delle Cariche Sociali*

*Valori - Cultura - Tradizioni - Futuro
i temi che hanno caratterizzato l'intero Convegno*

N. 7-8/2016

IL CORRIERE dell'AVIATORE

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

N. 7-8 Luglio-Agosto 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 luglio 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 - L'avvio di un nuovo anno sociale p. 1

L'Aeronautica Militare alla parata del 2 Giugno p. 2

Convention ANUA a Chianciano Terme p. 4

66ª ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA DEI SOCI p. 6

Relazione del Presidente Nazionale Majorani p. 6
Relazione del Segretario Generale d'Ippolito p. 8
ANUA - ESITO VOTAZIONI CARICHE SOCIALI p. 10
Cenni storici su Hotel Savoia p. 11

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

365 giorni l'anno a difesa dei cieli p. 12
Il T-346 taglia il traguardo delle 1000 ore di volo p. 13
F-35: seconda trasvolata da Cameri agli Stati Uniti p. 14
Triplice trasporto sanitario per il 31° Stormo p. 15
Libia: C-130J trasporta in Italia 13 feriti p. 15
Accademia Aeronautica p. 16
"Roma con le scuole": AM si apre agli studenti p. 17
I bambini sognano con le Frece Tricolori p. 18
Roma Drone Expo&Show 2016 p. 19
Al 70° STORMO - 3 Grandi Eventi p. 20
Giornata per la sicurezza del volo al 70° Stormo p. 22
CAMBIO DI COMANDO AL 207° GRUPPO VOLO p. 23

Arte e cultura - Scienza e Futuro p. 24

ALI, PONTI E PONTILI 2016 (Marcella Mencherini) p. 24
Acqua dal vento (Francesco Falcucci) p. 27
La gestione dell'emergenza sanitaria p. 30

Personaggi dell'Aviazione - Gianni Caproni p. 32

Velivoli importanti ma poco conosciuti (Bergomi) p. 34

Il SIAI S.M. 90 p. 34

L'occhio vigile della Ricognizione (Guglielmo Canham) p. 35

Riflessioni... Ricordi... Sentimenti p. 37

Pensieri del Cav. uff. Benito Tarantello p. 37
Il Genio della Vittoria (Guglielmo Canham) p. 38
RITROVAMENTO IDROVOLANTE DI AGELLO p. 39
Corso Urano - Regia Accademia Aeronautica p. 41
La nostra meta. Il cielo. di Marilinda Mineccia p. 42
Leonardo Campus: I sei giorni che sconvolsero il mondo p. 45
Ricordo della Dama d'Onore Jole Briguglio Antonelli p. 45

Vita di Sezione p. 46

Brescia - Incontro conviviale "benvenuta estate" p. 46
NOZZE D'ORO a Latina p. 46
Latina - Quattro passi sulla GUSTAV p. 47

Mancato Aggiornamento delle Pensioni p. 48

Ultime novità p. 48



L'avvio di un nuovo anno sociale



Editoriale

L'ANUA, con l'Assemblea Nazionale Annuale tenuta a Chianciano Terme il 14 maggio u.s. e della quale si riporta nelle pagine successive ampio resoconto, ha avuto conferma di essere un Sodalizio meritevole di sostegno per consolidare i propri impegni a difesa dei principi ispiratori della sua nascita avvenuta il 26 giugno 1951, per le finalità che vale ripetere almeno in sintesi:

- Custodire il patrimonio spirituale dell'Aeronautica Militare.
- Affermare, sostenere e difendere i diritti ed i valori morali dei Soci.
- Promuovere l'emanazione di adeguati provvedimenti legislativi ed amministrativi.
- Favorire e promuovere la cooperazione tra gli associati e le forme più idonee di assistenza.
- Tutelare e diffondere la cultura Aeronautico-spaziale, promuovendo e sviluppando iniziative sociali e culturali.

Tutto ciò nello spirito dell'unione con gli altri Sodalizi legati all'Aeronautica militare, mantenendo ognuno la propria identità, così come del resto vive ogni cittadino/a in famiglia, nelle comunità e nella società in generale.

Non può quindi essere sottaciuto l'impegno propositivo ed attuativo del **Presidente Majorani** che nei rapporti con la Forza Armata ha sempre proposto e difeso concetti di fratellanza dei Sodalizi legati all'Aeronautica Militare "e non solo".

Si è dovuto prendere atto che tale "spirito" non ha avuto dall'Associazione d'Arma, l'auspicata convergenza.

Un modo per affratellare le cinque attuali associazioni (AAA, ANUA, PIONIERI, ATLANTICI, Famiglie Caduti e Mutilati) in "**Aviatori d'Italia**" resta un intendimento che pur reclamizzato in ambiente aeronautico militare, non è ancora giunto a soluzioni condivise. L'ANUA dunque procede per la sua strada con i suoi impegni e le sue iniziative sviluppate a livello nazionale e territoriale, come divulgato da questo Corriere con la tradizionale periodicità bimestrale.

L'Assemblea di maggio ha così rinnovato gli Organi Nazionali dell'ANUA:

CDN - Cariglia, Dacheausenn, Gentile, Majorani, Masoero, Muccitelli, Orlandi, Punzi, Tudini e Zandonà;

SINDACI - Barbato, d'Ippolito, Di Vincenzo;

PROBI VIRI - Lo Torto, Lucchese, Rosati.

L'intera Redazione formula a loro i migliori auguri affinché traggano dagli impegni cui sono chiamati successo e soddisfazione condivisi con spirito di unione.

Agli uscenti l'augurio parimenti sentito affinché il loro volontariato a favore del Sodalizio continui e sia sempre motivo di gioia personale.

In questa occasione un grazie particolare della Redazione va alle "Fonti" che contribuiscono con disponibilità di articoli per "Il Corriere dell'Aviatore"; in primis, allo SMA - Ufficio Generale per la Comunicazione. Pari gratitudine ai Presidenti delle Sezioni Territoriali (Milano, Brescia, Verona, Vicenza, Rimini, Roma, Latina, Bari, Taranto, Catania) che con le loro iniziative oltre a dare concretezza alla vita Sociale e svolgere attività benemerite nei rapporti con le Istituzioni locali, hanno fatto assicurare, da Associati di prestigio, contributi divulgativi culturali, artistici, storici, scientifici, educativi ed assistenziali.

Per tali apporti hanno un posto di evidenza, nella storia dell'ANUA, autori come Bergomi da Guidonia, Canham da Torino, Cersosimo da Bari, Lenzi e Licheri da Napoli, Gianone, Pagliuca, Cariglia e Bedeschi da Roma, Marturano e Biella da Taranto, Scacco da Brescia, Barzaghi da Catania.

Con il rinnovato Consiglio Direttivo Nazionale e la confermata Presidenza inizia quindi un nuovo anno sociale, durante il quale ogni membro del Sodalizio è invitato ad indicare cosa chiede e cosa può offrire affinché l'ANUA tenga fede agli impegni statutari.

Impegni che peraltro sarebbero facilitati se la struttura numerica del Consiglio Direttivo Nazionale venisse bilanciata con la quantità di associati del Nord, Centro e Sud Italia.

C'è da auspicare che dopo la pausa estiva, prevista fra 10 luglio e 10 settembre, la ripresa delle attività di volontariato caratterizzanti l'intero nostro Sodalizio abbia il fervore opportuno per "Custodire...Sostenere...Promuovere... Diffondere... quanto più sopra sintetizzato.

*A tutte le nostre Donne
e alle 447 Dame d'Onore che sostengono
generosamente l'A.N.U.A.
l'augurio di una felice estate 2016*



Per tutti noi l'estate sia splendida stagione di colori

L'Aeronautica Militare alla parata del 2 Giugno



Le Freccie Tricolori hanno chiuso la sfilata, disegnando il tricolore nei cieli di Roma

L'Aeronautica Militare ha partecipato alla parata che si è svolta giovedì 2 Giugno a Roma, alla presenza del Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, di circa 80 delegazioni straniere e delle massime autorità civili, religiose e militari del nostro Paese.

La parata, il cui tema è stato il '150° anniversario dell'Unità d'Italia', ha rappresentato l'omaggio delle Forze Armate e dei Corpi dello Stato alla Repubblica Italiana e al suo Presidente.

Aperta da 5 tricolori, sintesi dell'evoluzione del vessillo attraverso un cammino di 214 anni, la parata si è chiusa con la grande bandiera italiana disegnata nei cieli di Roma dalla Pattuglia Acrobatica Nazionale. Un simbolo, questo, della grande professionalità e dell'elevata tecnologia che le Forze Armate e l'intero Paese hanno oggi raggiunto.

Nei tre settori sui quali si è articolata la parata hanno sfilato personale e mezzi dell'Aeronautica Militare di ieri e di oggi. Nel settore 'storico-rievocativo', oltre all'aereo monoposto Bleriot XI, progettato nel 1909 e primo velivolo al mondo ad avere effettuato un volo di guerra (nel corso del conflitto italo-turco), e al caccia MC-202 'Folgore', impiegato dalla Regia Aeronautica su tutti i fronti della II Guerra Mondiale, ha sfilato una compagnia di personale con indosso le uniformi utilizzate nella stessa Regia Aeronautica tra il 1923 – anno della sua costituzione a forza armata autonoma – e la II Guerra Mondiale. Questa compagnia, preceduta dalla bandiera del 9° Stormo, ha quindi rappresentato il periodo in cui la nuova Forza Armata si impose all'attenzione del mondo per le imprese compiute dai suoi piloti, soprattutto nella conquista di primati – alcuni tuttora imbattuti – e nelle trasvolate atlantiche.

Il settore delle "missioni internazionali" era comandato dal Generale di Brigata Aerea Paolo Mazzi, Capo Reparto Preparazione alle Operazioni del Comando della Squadra Aerea. In questo settore hanno sfilato varie componenti in rappresentanza del personale e degli assetti dell'Aeronautica Militare impegnati in questi ultimi anni nelle numerose operazioni multinazionali svolte all'estero. Tra queste, una compagnia della 46^a Brigata Aerea di Pisa, Reparto di punta del trasporto tattico e strategico del Paese, e personale della Sanità aeronautica, spesso impiegato in missioni umanitarie in Italia e all'estero in concorso con la stessa 46^a Brigata Aerea.

Nutrita anche la presenza di componenti aeronautiche che, nel settore delle "eccellenze e specificità", hanno espresso il contesto attuale e futuro dell'Aeronautica Militare: dalla Banda AM, che ha eseguito la marcia di ordinanza della Forza Armata, ad una rappresentanza degli Istituti di formazione, composta da personale dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli (Napoli) e della Scuola Militare Aeronautica 'Giulio Douhet' di Firenze; dal personale del 16° Stormo di Martina Franca (Taranto), specializzato nella protezione delle forze aeronautiche in campo nazionale e nelle operazioni all'estero, a quello del 17° Stormo 'Incursori' di Furbara (Roma), Reparto di forze speciali a connotazione marcatamente aeronautica, comprendente anche unità cinofile e unità specializzate nel disinnescamento di ordigni esplosivi; dagli aerosoccorritori del 15° Stormo CSAR (Combat Search and Rescue) di Cervia (Ravenna), che quotidianamente assicurano la ricerca e il soccorso aereo in territorio e acque nazionali e l'intervento a favore della popolazione civile in caso di calamità naturali, alla compagnia composta da piloti e specialisti di vari reparti di volo dell'Aeronautica Militare, espressione delle competenze uniche e distintive della Forza Armata nel settore aereo e spaziale.

L'Aeronautica Militare alla parata del 2 Giugno



70°
della
R
e
p
u
b
b
l
i
c
a
I
t
a
l
i
a
n
a

Autore: SMA - Ufficio Pubblica Informazione - Magg. Salvatore De Maio

Convention ANUA a Chianciano Terme

14- 17 Maggio 2016

Cronaca di un piacevole evento sociale

Nel Week end di metà maggio si è svolta, presso l'hotel SAVOIA di Chianciano Terme, la terza Convention nazionale dell'Associazione. L'appuntamento scaturiva dalla scadenza triennale delle cariche sociali, ma, con l'occasione, si sono anche potute aggiornare le tematiche di principale interesse dell'Associazione.

Sarà perché il costo era contenuto, sarà perché le località erano invitanti, sarà perché il piacere di stare assieme era pressante, ma mai ci saremmo aspettati una così folta partecipazione!

A bordo del nostro bus a due piani, accompagnato da un pulmino di supporto, ben 102 soci – e loro familiari – hanno animato per 4 giorni i saloni e le camere dell'hotel. La storia dell'Hotel SAVOIA e dei suoi attuali conduttori, invece, è narrata a parte. Sappiate solo che siamo stati benissimo e che l'ANUA ha in animo di stipulare una apposita convenzione con l'albergo a favore di tutti i soci.



Al di là dei lavori – **più avanti riportati** – della 66^a Assemblea ANUA presieduta dal Prof Marturano, nel corso della manifestazione è intervenuto, in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, il Gen. B A Maurizio Agrusti, Capo del 1° Reparto SMA, che ha rinnovato ai convenuti la sensibilità che la Forza Armata pone nel contatto con le Associazioni d'Arma e la volontà di rin-saldare sempre più i vincoli con i sodalizi.

La serata si è completata con un piacevole intervento musicale: abbiamo cantato e ballato come non si faceva da tempo. Il gruppo dei bridgisti – molto più compassato – ha subito approfittato dell'occasione per fare un primo torneuccio di assaggio, in vista delle successive competizioni.

L'indomani, con un tempo minaccioso trattenuto a stento con gli spilli, la comitiva si è recata a Siena per una visita che, a causa della fiumana di visitatori che affollava la città, si è trasformata in

un vero e proprio tour de force: meno male che le bellezze della città ci hanno ripagato delle lunghe distanze percorse!



Al pomeriggio, dopo un lauto pranzetto, nuovo torneo di bridge, tavoli di burraco o, in alternativa, shopping delle Signore in loco o all'outlet di Valdichiana. Serata di gala con soci e signore bar-dati a festa.



Il lunedì è stato dedicato alla visita al 4° Stormo. Dopo una lunga passeggiata attraverso le colline toscane (quanto sono belle, ma quanto sono lunghe da attraversare!) siamo finalmente giunti all'Aeroporto Militare di Grosseto.



Il gruppo è stato accolto in maniera impeccabile dal Col. Pederzoli, Comandante del 4° Stormo, che ci ha mirabilmente illustrato le attività più salienti del Reparto. A dire la verità tutti siamo stati ad un certo punto, distratti dall'ingresso in sala della Sig.ra Pederzoli e, soprattutto, dal biondissimo ricciolino che te-

Convention ANUA a Chianciano Terme

14- 17 Maggio 2016

neva in braccio ed indicava insistentemente di voler raggiungere il papà. Qualcuno dirà: ma perchè voler riportare questo bel quadro familiare all'interno del briefing ufficiale del Comandante? Semplice: perchè tutti noi siamo tornati ai bei tempi trascorsi allo stormo con le mogli ed i figli a fare da cornice festosa alle nostre gesta aviatorie: è l'unico aspetto che – grazie a Dio – in questi tempi di magre e di carestie non è cambiato.



Al di là di ogni considerazione, comunque, è stata molto gradita la visita al gruppo operativo e, successivamente, il contatto diretto con i velivoli in manutenzione al GEA. Avete idea di quanto tempo ci voglia per radunare tutto il gruppo sotto il monumento con l'F 104 per una foto ricordo? Molto di più di quanto pensiate, ma alla fine ci siamo riusciti, e potete ammirarne il risultato!



Pomeriggio e serata nuovamente intenti al gioco delle carte o a discorrere amichevolmente dei tempi che furono e di chi aveva più nipotini (si narra di nonni con 18 discendenti). Il martedì visita alla città rinascimentale di Pienza, meta stupenda e, soprattutto, non ancora completamente invasa da uno sfrenato turismo di massa. Il successivo pranzo di commiato si è concluso con un eccezionale GHE-REGHEZ stereofonico spregiudicatamente lanciato dalla coppia Pierotti- Savazzi. Baci, abbracci e titoli di coda.

Chi c'è stato se l'è goduto, e chi non c'è stato si procuri di esserci la prossima volta!

Arturo Zandonà



Relazione del Presidente Nazionale Majorani

Ritengo doveroso, innanzi tutto, a nome dei Soci presenti esprimere un sentito apprezzamento nei riguardi del Sig. Capo di S.M.A. che ha voluto delegare il Capo del 1° Reparto a presenziare questo incontro di particolare importanza per l'Associazione che mi onoro di presiedere. Grazie Gen. Agrusti per la disponibilità manifestata a voler conferire all'evento un significativo valore.

Mi sia consentito di esprimere la più sentita commozione in occasione della presentazione di questa relazione che sancisce la conclusione del mio mandato di Presidente del Sodalizio come previsto dallo Statuto vigente. Il tempo trascorso in qualità di responsabile dell'Associazione è stato vissuto dalla Presidenza nella sua interezza alla quotidiana ricerca di rendere il Sodalizio quanto più rispondente alle aspettative dei Soci ed, in particolare, di chi ci hanno preceduto.

È stato questo l'obiettivo principale di tutti noi e gli apprezzamenti ricevuti hanno rappresentato un incentivo sempre più determinante delle nostre attività.

Con questi presupposti mi accingo ad illustrare le attività svolte, le attività in essere e le attività al momento pianificate, in assoluto rispetto alla normativa vigente sia per la realizzazione, che per la loro gestione. In particolare sono stati realizzati:

- numerosi convegni sulle problematiche pensionistiche di cui l'ultimo, nel marzo 2016, ha visto in qualità di conferenzieri personalità di spicco in servizio attivo che hanno fornito informazioni significative agli oltre 200 Ufficiali presenti, alcuni dei quali si sono poi iscritti all'Associazione, come auspicato;
- sono stati insediati, in coordinamento con la Presidenza, alcuni GRUPPI ESECUTIVI DI PROGETTO con il mandato di realizzare potenziali attività ritenute di interesse per i Soci.

In particolare, sono state avviate convenzioni con medici specialisti disponibili a praticare sconti a favore dei Soci, un "set" di Avvocati, uno Studio finanziario e tributario ed un Gruppo per la realizzazione di cooperative e fondazioni di cui la prima è già in attività per realizzare un "residence" adeguato per ospitare Soci e parenti per combattere la solitudine con criteri rispondenti all'esigenza suddetta;

- si è insediato il Cappellano militare Don Michele Loda che ha sempre partecipato alle ricorrenze religiose con Don Antonio in qualità di Socio Onorario;
- si sono svolti viaggi a sfondo culturale in ambito nazionale ed internazionale, come rappresentati in slide in visione;
- è stata assicurata la presenza del Labaro in ogni evento militare e civile di cui è prevista la partecipazione ufficiale;
- sono stati nominati, come da procedura vigente, Soci Onorari personalità militari e civili che abbiano dimostrato concreto interesse verso il Sodalizio e l'Aeronautica Militare;
- è stata data rilevante importanza alle Dame d'Onore che, con la loro adesione e presenza, arricchiscono il patrimonio spirituale ed i valori fondanti dell'Associazione nel segno della continuità e della imperitura memoria di coloro che ci hanno preceduto;
- si è favorito, sostenuto e promosso l'emanazione di adeguati provvedimenti normativi ed amministrativi a favore dei Soci e dei familiari;
- la Presidenza ha offerto la disponibilità più concreta per sinergizzare le Associazioni d'interesse della nostra Aeronautica sulla base degli intendimenti espressi dal compianto Generale TEI, in qualità di Capo di Stato Maggiore protempore. Il risultato dell'attività del Gruppo di Lavoro diretto dal 5° Reparto dello S.M.A. è stato deludente volendo l'A.N.U.A. conservare il privilegio di rappresentare un'Associazione di categoria, riservata agli Ufficiali e non accettata dalle altre componenti associative;



– si è seguita con particolare interesse l'attività di Assoarma, contribuendo, per quanto possibile, a partecipare e coordinare i programmi con l'auspicio di mantenere immutato il ruolo delle Associazioni stesse.

FARE QUALCOSA DI PIÙ è stato l'obiettivo da perseguire con specifico riferimento alla SOPRAVVIVENZA ed impedire che l'OBLIO scendesse sulle ASSOCIAZIONI D'ARMA e di CATEGORIA e con esso i rintocchi premonitori di una scomparsa. Per evitare tali rintocchi è stata programmato il Convegno che ci vede impegnati dopo questa Assemblea: LE ASSOCIAZIONI, UN PESO O UNA RISORSA?

Quale futuro ci si aspetta per le ASSOCIAZIONI NELLE FORZE ARMATE e nella NAZIONE.

I risultati del convegno, qualora condivisi dai vertici delle FFAA., potrebbero rappresentare uno STEP fondamentale per la RIVITALIZZAZIONE dei ruoli e delle motivazioni limitando, se non cancellando, l'affievolirsi e la decadenza dello spirito e motivazione dell'associazionismo.

Per ottimizzare l'informazione, elemento fondamentale per i Soci, è stato realizzato, in aggiunta al nostro periodico, un BOLLETTINO d'informazione, in analogia ad altri Sodalizi a caratura internazionale, nel quale sono trasmesse le attività in essere ed ulteriori notizie d'interesse dei Soci e delle Dame d'Onore.

Sempre al fine di migliorare ed ottimizzare la nostra Associazione e, quale conseguenza, incrementare il numero dei Soci, si è realizzata, grazie all'impegno del Segretario Generale Dr. **d'Ippolito**, una iniziativa per conoscere le aspettative dei Soci. Il questionario trasmesso via informatica ha riscosso apprezzamenti ed è stato compilato da oltre 100 Soci con utili indicazioni.

Non posso esimermi dal riconoscere al Gen. **Tancredi**, con sincero piacere, le Sue eccezionali capacità nel realizzare il nostro Corriere dell'Aviatore, svolgendo un ruolo determinante nella scelta e composizione degli articoli, nella grafica utilizzata e nella pubblicazione delle notizie di particolare interesse per i Soci. La Sua professionalità, ben nota a tutto il personale, si è rivelata ec-

cezionale ed il suo apporto è andato oltre la redazione del periodico fornendo sempre alla Presidenza un contributo di pensiero fondamentale per l'intero Sodalizio.

Al Gen. **Giannone**, già Rappresentante dell'A.N.U.A. presso il Consiglio Direttivo della Casa dell'Aviatore e membro attivo della Redazione va dato merito della Sua piena disponibilità a contribuire in termini determinanti per il successo del periodico;

Analogo riconoscimento ed apprezzamento debbo tributare al Gen. Pagliuca che, in qualità di DIRETTORE DEL CENTRO STUDI, ha favorito e realizzato attività culturali in vari settori di interesse aeronautico e spaziale.

Tutte le attività dell'ANUA, quelle in essere e quelle programmate hanno sempre visto quali protagonisti il Gen. Zandonà, il Dr. d'Ippolito, il Gen. Gentili e con loro il Col. Bove, il Magg. Fabbrì ed il Sig. Mainas. Altri Soci hanno offerto un contributo eccellente cui va la mia riconoscenza, in particolare il Gen. Lucchese con una eccezionale disponibilità e simpatia, il Gen. LoTorto con la sua serenità, i Gen. Orsi e Preve con la loro esperienza, i SINDACI e PROBIVI, il Dr. Di Vincenzo, l'Avv. Andreuzzi, il Gen. Orteni e, da oggi, il Gen. Gargini.

Ritengo che grazie alle Personalità citate il Sodalizio sia riuscito a dimostrare la volontà di esistere e di progredire. Lo spirito di appartenenza è stato l'elemento determinante e le testimonianze di affetto ricevute mi hanno fatto superare momenti critici e suggerirmi di ripresentare la mia candidatura per il CONSIGLIO DIRETTIVO.

Nondimeno intendo ringraziare i **Presidenti di Sezione** che hanno fornito un contributo determinante per la Presidenza e per la vita dell'Associazione. Alcuni Presidenti hanno dimostrato una particolare attenzione al funzionamento della Sezione ed a Loro va riconosciuta disponibilità, professionalità e capacità. La Presidenza, nei limiti esistenti, ha sempre risposto ad eventuali quesiti intervenendo quando richiesto.

Grazie Presidenti per il vostro contributo.

Ho, infine, voluto riservare il ringraziamento finale alle DAME D'ONORE. Sempre presenti in ogni attività, sono state coordinate e perché no coinvolte dalla nostra delegata Anna Maria POERIO che ha riscosso sempre ammirazione e stima per l'impegno che ha voluto offrire alla nostra Associazione con risultati di indubbia validità. Il risultato del Suo impegno è testimoniato dalla presenza delle DAME in ogni attività ed in particolare dalla loro partecipazione agli eventi effettuati. Grazie Anna Maria ed il mio ringraziamento va esteso a tutte le nostre DAME ed in particolare alla Signora Paola APPIANI che in più occasioni ha raggiunto Roma da Vicenza per testimoniare il Suo spirito d'appartenenza e la volontà di condividere il nostro stare insieme.

A Lei Signora Paola il nostro plauso a testimonianza dell'affetto e la stima che tutto il Sodalizio nutre verso la Sua persona;

Mi auguro di aver completato i personali ringraziamenti e mi scuso per eventuali e sempre umanamente possibili dimenticanze.

Espribo, in conclusione, alcune considerazioni personali e meritevoli di essere citate in quanto utilizzabili nel futuro del Sodalizio. Con un'analisi retrospettiva mi rendo conto che avrei potuto conseguire risultati più significativi nella consapevolezza delle attese dei Soci.

Il non esserci riuscito o essere riuscito parzialmente è una penalizzazione personale che mi accompagna in questi momenti di riflessione non volendo minimamente coinvolgere, in questa autocritica, le persone che mi sono state vicino ed a cui ho rivolto e rivolgo il più sentito e sincero apprezzamento. Tale valutazione è uno dei motivi della mia candidatura per il Consiglio Direttivo come prevedono le normative vigenti, con la caparbieta che mi ha sempre accompagnato nella mia vita anche professionale.

La mia decisione può apparire presuntuosa ma va debitamente considerata l'indisponibilità al momento di Soci, interpellati personalmente, a ricoprire il ruolo di Presidente sempre che eletto dal C.D.N.. Ero convinto di ottenere un risultato diverso che avrebbe consentito il giusto ricambio ai vertici del Sodalizio. Ritengo l'assenza di candidati, in possesso dei requisiti previsti per l'avvicendamento, il risultato più deludente del mio mandato in quanto testimonia la mia incapacità a divulgare l'invidiabile realtà che è la nostra Associazione.

Le attività realizzate e quelle in programma avrebbero dovuto, a mio parere, incentivare gli Ufficiali appartenenti alla F.A.. A dispetto di tale realtà continuo ad essere orgoglioso di aver concentrato tutte le mie risorse a favore del Sodalizio anche se è opportuno riconoscere come ci si trovi nel momento attuale in una situazione complessa e proiettata ad un futuro sempre più incerto che potrebbe migliorare solo in presenza di supporto da parte della F.A..

Deludere le aspettative dei Soci e delle Dame d'Onore con la graduale scomparsa, dopo 60 anni, dell'Associazione rappresenta un affronto inaccettabile e da EVITARE. Ho, pertanto, deciso di riproporre la mia candidatura per il Consiglio Direttivo. L'impegno, qualora eletto, sarà rivolto ad una attenta analisi delle motivazioni sull'indisponibilità di candidati e ad ulteriori attività per incrementare significativamente le adesioni al Sodalizio.

Ritengo altresì di poter confidare sulla generosità delle Dame d'Onore, dei Soci Onorari, dei Soci Sostenitori e di Aziende disponibili a sponsorizzare le attività culturali.

Vengono elencate in slide le attività programmate, alcune in fase embrionale, che si potrebbero realizzare nel breve e medio termine a tutto vantaggio dell'Associazione e dei suoi Soci.

Sempre in slide si riportano attività in essere che, qualora condizionate dal neoeletto C.D.N., possono offrire un ruolo da protagonista in ambito Presidenza a tutto vantaggio dei Soci.

Nelle considerazioni finali, giova rappresentare che l'A.N.U.A. da sempre insiste nell'intento di sentirsi parte di fruttuosi rapporti con la nostra F.A. dalla quale deriva la Sua ragion d'essere ed alla quale gli associati dedicano o hanno dedicato tutta o parte della loro vita in qualità di Ufficiali.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Il Gen. Agrusti (foto sopra) rivolge all'Assemblea il saluto dello Stato Maggiore Aeronautica.

Relazione del Segretario Generale d'Ippolito

Scopo della relazione è fornire ai lettori del bilancio quel quadro "fedele", necessario alla comprensione della situazione e della dinamica dell'Ente e, conseguentemente, all'interpretazione dei valori e delle informazioni risultanti dal bilancio.

Non potendo far riferimento all'ANUA che per la sua struttura non prevede un capitale sociale mi è sembrato opportuno cercare di fornire una rappresentazione dell'unico vero capitale di cui il sodalizio dispone: la risorsa umana.

Grazie al prezioso e qualificato lavoro dell'amico Gen. Punzi vi presenterò una serie di dati, ricavati con un certosino lavoro, che hanno la presunzione di mostrarci o ricordarci quanti siamo, come siamo numericamente distribuiti sul territorio, le varie tipologie di soci ed in particolare per i soci effettivi anche la loro distribuzione per fasce d'età e grado. Ciò che non abbiamo osato fare per le nostre preziose Dame d'Onore dal momento che alle donne non va chiesta e neppure pubblicizzata l'età.

66^a ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA DEI SOCI

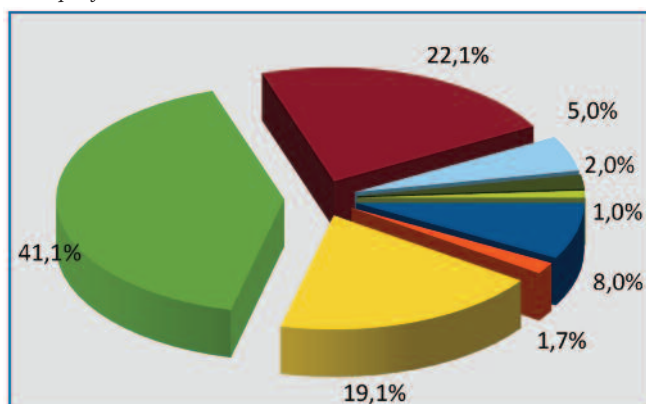
14 Maggio 2016



Slide della struttura: distribuzione sul territorio

Sezione	Totale Soci	Soci Effettivi	Soci Aggregati	Soci Onorari	Dame d'Onore
	21	18	3		
BARI	31	18		1	12
BOLOGNA	13	4		1	8
BRESCIA	40	27	8	1	4
BRINDISI	7	4			3
CAGLIARI	21	13	1		7
CATANIA	27	16	7	1	3
CHIETI	7	4			3
ESTERO	1	1			
FOGGIA	11	4	7		
LATINA	82	62	15	2	3
LECCE	29	10			19
MILANO	150	77	13	1	59
NAPOLI	135	71	4		60
PADOVA	46	32	1		13
RIMINI	26	20		2	4
ROMA	654	387	43	36	188
TARANTO	54	31	13	5	5
TORINO	28	11		1	16
VERONA	24	11		1	12
VICENZA	60	32		1	27
Totale	1467	853	115	53	446

I Soci per fascia di età



41,1% (70-79) – 22,1% (60-69) – 19,1% (80-89) – 8% (senza età) – 5% (50-59) 2% (40-49) – 1,7% (90-99) – 1% (30-39)

Ritengo che questo approfondimento possa essere utile, dopo la ricca e ambiziosa relazione del Presidente sia per apprezzare correttamente i risultati conseguiti, sia per progettare e valutare le future possibili dinamiche per lo sviluppo della base associativa e delle attività.

La prima considerazione che va ricordata è che il conto economico nel nostro sistema di contabilità rappresenta la sintesi dei movimenti monetari per cassa e per banca e il relativo risultato può essere interpretato unicamente come risultato contabile dell'esercizio e non risultato di efficienza produttiva, elemento questo che emergerà dallo stato patrimoniale.

Nello specifico le entrate del conto economico ammontano a € 68044,95 che sostanzialmente possiamo suddividere in entrate per attività corrente € 42024,95 – derivanti dalle quote d'iscrizione e contributi volontari mentre la differenza € 26019 deriva da attività occasionali tipiche dell'esercizio e non strutturalmente ripetitive (iniziativa per nipotini, pubblicità EUROFIGTHER e partita di giro – iniziativa di Latina che ha utilizzato il conto della presidenza per la raccolta quote di partecipazione al viaggio or-

ganizzato a Bari). Delle tre attività è evidente che quella che sostanzialmente ha apportato un incremento reale delle entrate è la sola pubblicità, entrata che non trova riscontro nelle uscite a differenza delle altre due voci considerate tra le occasionali.

(Bilancio conto economico entrate)

ENTRATE	
E.1 QUOTE ASSOCIATIVE	€ 32.696,00
E.2 CONTRIBUTI VOLONTARI	€ 4.820,26
E.3 CONTRIBUTI DA SEZ. ROMA 2014	€ 1.000,00
E.4 OGGETTISTICA (Vendita)	€ 1.010,00
E.5 PROGETTI - Concorso "nipotini"	€ 11.080,00
E.7 ENTRATE FINANZIARIE	€ 48,69
E.8 PUBBLICITA'	€ 6.300,00
E.9 PARTITA DI GIRO/ANTICIPAZIONI	€ 8.640,00
E.12 RISCOSSI CREDITI VERSO TERZI	€ 2.450,00
Totale	€ 68.044,95

Concludendo le entrate potenzialmente certe possono valutarsi intorno a Euro 42-43000.

Valuteremo adesso le uscite fisiologiche e non legate ad attività.

(Slide bilancio conto economico uscite)

USCITE	
U.1 TRASF. QUOTE PERIFERIA	€ 1.452,00
U.2 ASSEMBLEA E C.D.	€ 1.330,00
U.3 PRODUZIONE CORRIERE AVIATORE	€ 17.318,90
U.4 SPESE PER IL PERSONALE	€ 4.729,66
U.5 SPESE GENERALI FUNZIONAMENTO	€ 11.255,56
U.6 IMPOSTE E TASSE	€ 583,88
U.8 SPESE DI RAPPRESENTANZA	€ 886,58
U.9 USCITE FINANZIARIE	€ 390,10
U.11 PARTITA DI GIRO	€ 8.640,00
U.12 PROGETTI	€ 10.477,47
U.13 ESTINZIONE DEBITI VERSO TERZI	€ 5.013,00
Totale	€ 62.077,15

Depurando le uscite delle voci corrispondenti alle entrate non strutturali si perviene ad un montante di circa € 43000.

Ciò evidenzia che a parte qualche aggiustamento marginale previsionale ci troviamo di fronte ad una situazione di sostanziale equilibrio tra entrate ed uscite il che richiede una particolare attenzione nella gestione corrente e la progettazione di iniziative specifiche dovrà evidenziare nella valutazione della fattibilità un'attenta preventivazione dei costi e dei ricavi affinché non si generi un risultato negativo con conseguente erosione della consistenza patrimoniale.

Consistenza patrimoniale che come preannunciato è evidenziata nel secondo documento del bilancio denominato appunto "Conto patrimoniale".

Questo documento, che riporta i dati certificati dal Collegio Sindacale fornisce la foto del patrimonio in essere nel sodalizio alla data del 31 dicembre 2015 per € 41.407,44 composto da:

LIQUIDITÀ (cassa e banca)	€	25.766,19
IMMOBILIZZAZIONI	€	7816,09
CREDITI	€	1000,00
RESIDUI ATTIVI	€	6825,16

€ 5754,02. Questo montante viene mantenuto nella ipotesi che il Demanio possa in futuro richiederci il canone di occupazione dei locali, utilizzati nel passato a "PALAZZO A.M.", che tende sempre più al remoto. Considerati gli anni trascorsi, con il parere dei sindaci, in base di ipotesi di prescrizione del debito si potrebbe cancellare la voce; ciò potrà consentire un aumento del patrimonio netto, oggi di € 23074,69, a 28828,71 con una disponibilità liquida di

A tale consistenza sono stati detratti i debiti in essere accertati e quelli potenziali quali la prima voce "Accantonamento" di

€ 15258,60 + 5754,02 = € 21012,62

ANUA – ESITO VOTAZIONI CARICHE SOCIALI

Il prof. Aldo Marturano Presidente dell'Assemblea, al termine delle votazioni per il rinnovo delle Cariche sociali, ha proclamato i seguenti risultati.

SEZIONE	CANDIDATI C.D.N.											
	LISTA "A"							LISTA "B"				
	CARIGLIA	GENTILI	PUNZI	DACHENHAUSEN	ORLANDI	MASOERO	MUCCITELLI	TUDINI	MAJORANI	ZANDONA'	MARTURANO	LENZI
BRESCIA	35	35	35	35	0	35	35	0	35	35	0	0
CATANIA	0	0	37	37	37	37	37	0	37	0	37	0
LATINA	75	75	75	38	0	1	75	75	38	76	75	74
MILANO	40	82	2	41	83	83	0	0	83	42	0	1
NAPOLI	50	0	0	0	0	50	0	0	50	0	0	50
RIMINI	51	1	1	0	0	51	1	0	51	1	1	51
ROMA	347	347	261	344	62	121	204	35	348	314	253	233
TARANTO	34	0	33	34	1	34	34	34	34	1	34	0
TOTALI	632	540	444	529	183	412	386	144	676	469	400	409

CANDIDATI SINDACI			CANDIDATI PROBIVIRI			
BARBATO	DI VINCENZO	d'IPPOLITO	LUCCHESI	ROSATI	LO TORTO	CALVELLO
35	35	35	35	35	35	0
37	37	0	37	37	37	37
76	76	75	75	75	75	75
1	83	82	42	43	0	0
0	0	74	74	0	0	74
0	0	50	50	0	0	50
339	341	318	398	341	313	91
1	34	34	34	0	0	0
489	606	668	745	531	460	327

Gli eletti, nel rispetto dei numeri stabiliti dalle attuali norme statutarie dell'ANUA, sono indicati in azzurro.

Nota di Redazione:

Questi risultati fanno emergere un'anomalia che andrebbe sollecitamente superata per assicurare nel Consiglio Direttivo una equa rappresentatività delle Regioni del Sud Italia. I nuovi consiglieri sono 2 della Sezione di Milano, 2 di Latina e 6 romani. Non vi è dunque alcuna rappresentanza delle Sezioni del sud, il che fa venir meno il pieno rispetto di quanto previsto dallo Statuto (Art.2) sui fini dell'Associazione. Chi riflette su questa sorpresa potrebbe ironizzare brutalmente e, richiamando il titolo del libro autobiografico dello scrittore **Carlo Levi**, affermare che "L'ANUA si è fermata a Borgo Piave, molto più a nord di Eboli.

Va da sé che il rispetto delle norme statutarie è doveroso ma, in questa sede si possono giornalmisticamente prospettare alcune ipotesi di soluzione:

- autonoma rinuncia di chi pur candidato ha ricevuto meno consensi degli esclusi;
- allargamento temporaneo a 12 del CDN, risultando al momento esclusi dal Consiglio proprio due candidati del Sud.

La temporaneità dell'allargamento potrebbe essere presa in considerazione dal momento che a fronte di altri vincoli statutari si è data preminenza alla realtà delle esigenze.

Cenni storici su Hotel Savoia

Immerso nel verde dei suoi giardini, a pochi metri dalle Terme e dalla passeggiata centrale, si erge maestoso in posizione strategica, sulle colline della Provincia di Siena, tra la Val d'Orcia e la Val di Chiana, l'Albergo "Savoia Palace". Dimora storica, dagli ambienti caldi ed eleganti, già residenza termale della famiglia Savoia, in una delle più incantevoli posizioni della città, in stile del tardo ottocento, ha subito, nel corso degli anni '20, le prime trasformazioni architettoniche.

Nel tempo divenne proprietà della nobile famiglia Mencarelli, possidente in terra di Siena. Dalla suddetta famiglia, nel 1952, con atto in forma pubblica, a rogito del funzionario Battaglia Fernando, Capo dell'Ufficio Amministrativo-Legale, designato dal Ministero della Difesa con dispaccio n. 4523, del 27 febbraio 1952, n. 1 di repertorio, l'Albergo fu trasferito all'UNUCI (Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia) con atto di vendita del 7 marzo 1952; acquisto voluto, fortemente, dall'On.le Tito Zaniboni, da poco insediato Presidente. Lo scopo era quello di consentire ai soci UNUCI di trascorrere dei periodi di riposo in ambienti dignitosi e riservati. Esso, il 16 luglio 1952, fu inaugurato alla presenza dell'on.le Tito Zaniboni, del Capo dello Stato Maggiore dell'Esercito, Gen. C.A. Ernesto Cappa, dei rappresentanti dei Capi di stato Maggiore della Marina e dell'Aeronautica, dal Prefetto di Siena, del Sindaco di Chianciano e di moltissime altre autorità. In una fase, immediatamente successiva all'acquisto, correvano gli anni '60, fu deciso di procedere ad un ampliamento per migliorarne la capacità ricettiva.

Nel corso degli anni '70, '80 e '90, furono eseguiti ulteriori lavori di ampliamento, ammodernamento ed adeguamento dei servizi, per cinque piani e per circa 4000 mq di superficie coperta, fino a giungere ad una ricettività di 88 camere, tutte dotate di servizi privati, per complessivi 140 posti letto. Tutto ciò, però, non fu ritenuto sufficiente per tenere aperta la struttura alberghiera, in quanto alcune norme di legge non avrebbero, più, consentito il funzionamento dell'Albergo; esso o si adeguava al rispetto della normativa antincendio od era destinato a chiudere definitivamente; ciò non poteva e non doveva accadere trattandosi, ormai, di una istituzione per il territorio locale e nazionale. Infatti, la Presidenza Nazionale, con deliberato del Consiglio Direttivo e Nazionale, decise, però, con uno sforzo economico immane, di adeguare la struttura onde impedirne la sua chiusura. Ultimati i lavori di adeguamento, nel corso dell'anno 2013, cessato il rapporto di gestione con la vecchia società, dopo un periodo gestito

direttamente dalla Presidenza Nazionale, occorre assegnarlo in gestione a qualche coraggioso, in un momento di profonda crisi economica.

Qui nasce la storia della famiglia Ammaturo che, in virtù dell'attaccamento che ha legato e lega il capo famiglia Antonio (socio UNUCI sin dal 1973), la propria consorte Rosaria ed il figlio Danilo all'UNUCI, ha avuto la forza per affrontare una difficile e rischiosa esperienza, per evitare che la prestigiosa dimora storica del Savoia Palace chiudesse i suoi battenti definitivamente. Animati da grande volontà e coraggio, si sono adoperati per riportare agli antichi splendori il più importante punto di riferimento degli Ufficiali in Congedo e non, esistente sul territorio nazionale. Infatti la struttura alberghiera, con la gestione della famiglia Ammaturo, ha subito una significativa trasformazione sia nelle camere, nei servizi, nella buona tavola ed in parte negli arredi, sostituendo le pale di ventilazione con moderni climatizzatori, le vecchie e fatiscenti appliques con ventoline in tessuto, e tanto altro ancora.

Nell'albergo la musica ha sempre avuto un ruolo fondamentale nella vita di ogni ospite proponendogli di fermare il tempo per far godere ai suoi i piaceri della vita in un ambiente elegante e raffinato, così come negli anni '20, quando esso era denominato "Palazzo Savoia in Chianciano Bagni", continuando a far godere delle melodiose note dello storico pianoforte Bachmann, donato dalla N.D. Anna Tresca Cacciuttolo di Valenzano e di Ostuni Zevallos. La direzione, abilmente condotta da Danilo Ammaturo e coadiuvato dalla propria consorte Alessandra, rivolgendo un ringraziamento a tutti i suoi graditi ospiti, promette di migliorare, sempre di più, il soggiorno con nuove novità ed attività ricreative e culturali, accompagnate da ottima cucina della tradizione senese e da quella pugliese, terra di origine di famiglia Ammaturo. Il magnifico panorama delle colline della provincia di Siena che circondano l'Hotel, le Terme, l'accoglienza del direttore e di tutto il suo staff invitano a trascorrere le proprie vacanze in questa terra e contribuire, quindi, al rilancio definitivo di questa meravigliosa struttura di storica memoria.

Oggi il Savoia Palace è dotato di ogni servizio. (hall, bar, ampie sale-soggiorno, sala TV, sala lettura con biblioteca, sala convegni, sala ristorante, soggiorno a lunga permanenza, mini-palestra, ampio giardino e bersò, terrazzo panoramico coperto, parcheggio privato coperto e scoperto, montascale per accesso agevolato, servizio facchinaggio, servizi lavanderia e aria condizionata nelle sale comuni, 80 camere, di cui una Junior suite e 50 con aria condizionata).



Palazzo Savoia anni '20



anno 1975



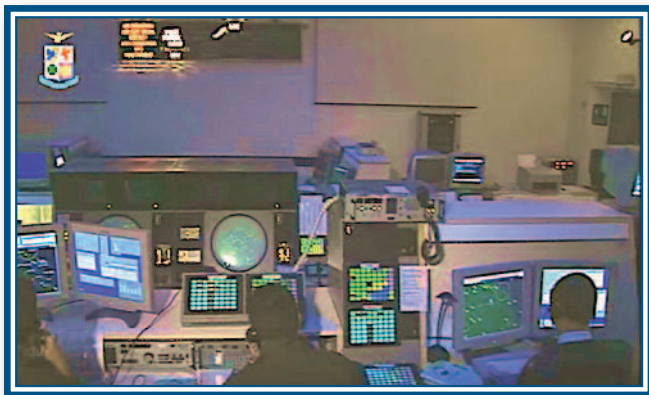
anno 2016

365 giorni l'anno a difesa dei cieli



Ventiquattre ore al giorno, 365 giorni l'anno, una rete di sensori capillare dei Reparti della Difesa Aerea per identificare qualunque velivolo sospetto. Caccia pronti al decollo in pochi minuti per intercettare e neutralizzare l'eventuale minaccia.

È la difesa aerea, un complesso e articolato strumento integrato, anche in tempo di pace, con quello degli altri paesi appartenenti alla NATO, attraverso il quale l'Aeronautica Militare protegge lo spazio aereo nazionale da qualunque violazione.



La difesa aerea è la ragion d'essere dell'Aeronautica Militare, il compito naturale dal giorno della sua costituzione e che è divenuta, dopo i tragici eventi dell'11 settembre 2001, non solo di estrema attualità ma anche e soprattutto delicata e difficile da assolvere. Mezzi flessibili e altamente tecnologici, professionisti di prim'ordine, regole d'ingaggio certe, una catena di comando univoca sono le risposte ad ogni possibile forma di minaccia proveniente dal cielo. Il servizio di sorveglianza, identificazione e controllo è garantito 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), entrambi dipendenti dal Comando Operazioni Aeree (COA) sempre di Poggio Renatico, mentre l'intervento in volo è assicurato dal 4° Stormo di Grosseto, dal 36° Stormo di Gioia del Colle e dal 37° Stormo di Trapani Birgi, tutti equipaggiati con velivoli caccia Eurofighter.



Fonte: Ufficio Generale per la Comunicazione

Il Segretariato Generale si trasferisce a Centocelle

Il provvedimento avviene nel quadro della riorganizzazione della Difesa prevista dal "Libro bianco per la sicurezza internazionale e la difesa".

Il 18 aprile è iniziato il trasferimento del Segretariato Generale della Difesa (Segredifesa) nella nuova struttura appositamente realizzata all'interno del sedime aeroportuale di Centocelle.

L'Ufficio del Segretario Generale della Difesa e Direttore Nazionale degli Armamenti, Gen. S.A. Carlo Magrassi, con il personale di stretta collaborazione, è stato il primo a raggiungere il moderno edificio di circa 40.000 mq. Con una complessa operazione condotta in varie fasi, che permetterà alle articolazioni coinvolte di continuare a svolgere i propri compiti istituzionali, il trasferir-

mento consentirà di riunire in un'unica sede anche le Direzioni tecniche attualmente ubicate in differenti edifici della Capitale (TERRARM, NAVARM, ARMAEREO E TELEDIFE).



Il trasferimento si inquadra tra le misure d'intervento per la trasformazione della Difesa delineate nel "Libro bianco per la sicurezza internazionale e la difesa" e consentirà, grazie all'ottimizzazione delle risorse, maggiore efficienza dell'attività che il Segretariato svolge al servizio delle Forze Armate.

Segredifesa è il massimo organismo tecnico-amministrativo della Difesa, le cui funzioni si riassumono, in sintesi, nei seguenti aspetti preminenti:

- funzioni di alta amministrazione riguardanti il personale, la gestione generale, i servizi e le infrastrutture;
- acquisizione di sistemi d'arma e di equipaggiamenti per le Forze Armate, sulla base dei requisiti dettati dal Capo di Stato Maggiore della Difesa e in coerenza con le risorse assegnate, valorizzando, in tali acquisizioni, le capacità dell'industria nazionale della difesa, individuando efficaci forme di armonizzazione tra i requisiti espressi dalle Forze Armate e le capacità industriali disponibili, anche facendo ricorso a programmi di cooperazione internazionale;
- sostegno alla ricerca tecnologica in chiave duale e protezione delle capacità tecnologiche strategiche delle industrie della difesa situate sul territorio nazionale, a salvaguardia delle nicchie tecnologiche preziose per l'intero Sistema Paese.

Fonte: Min.Dife.

Il T-346 taglia il traguardo delle 1000 ore di volo

Un percorso che ha portato a grandi risultati

Lunedì 23 maggio, con un volo effettuato dal T. Col. Alessandro O., Comandante del 212° Gruppo Volo, il 61° Stormo taglia il traguardo delle prime 1.000 ore volate dai velivoli T-346 in dotazione al Reparto. A festeggiare l'evento, i principali attori di questo importante risultato: gli istruttori del 212°, gli allievi, gli specialisti, il personale di Leonardo-Finmeccanica di stanza a Galatina ed una rappresentanza del personale della Scuola di Volo.

Ripercorriamo i momenti fondamentali che hanno condotto a questo risultato: nel mese di agosto 2014, le prime abilitazioni rilasciate ai piloti dello Stormo; il 2 ottobre dello stesso anno, la prima missione addestrativa, su velivolo con matricola "temporanea", di due istruttori in forza al "Sessantunesimo"; il 26 febbraio 2015, il Col. Paolo Tarantino, Comandante della Scuola, ritira da Venegono il primo dei velivoli di serie assegnati alla Base aerea salentina. È seguita quindi la fase di formazione degli istruttori, fino all'8 ottobre 2015, quando i primi allievi di fase IV (L.I.F.T. – Lead In to Fighter Training) iniziano a volare sul 346 (il corso a terra aveva preso avvio il precedente mese di agosto). Dallo scorso novembre ha preso avvio anche l'addestramento a favore dei piloti della Polish Air Force, l'Aeronautica Militare della Polonia.



Il traguardo raggiunto non ha però un valore meramente simbolico. Tutta l'attività infatti, condotta sempre in piena e totale sicurezza, si è concretizzata nel raggiungimento di ulteriori, e altrettanto significativi, risultati. Innanzitutto le 1000 ore sono servite a qualificare 8 piloti istruttori da poter impiegare sul nuovo velivolo. Nel contempo, è stato possibile validare le procedure addestrative attraverso la stesura di un apposito syllabus di fase IV per il 346. È stato inoltre completato il primo L.I.F.T. sulla nuova macchina per quattro allievi piloti italiani, tutti destinati ai velivoli da caccia di ultimissima generazione. Infine, per la pri-

ma volta, lo scorso febbraio, il trainer italiano ha partecipato ad un'esercitazione multinazionale svoltasi presso il Tactical Leadership Programme di Albacete, in Spagna.

Il jet T-346, di costruzione italiana, è utilizzato appunto per la fase IV dell'addestramento, quella propedeutica all'impiego sui velivoli da combattimento; ha caratteristiche tecnologiche e performance che, unitamente agli ultra sofisticati sistemi di simulazione ad esso associati, stanno consentendo di ottenere un sostanziale incremento qualitativo nella formazione degli allievi piloti.



Fonte: 61° Stormo - Lecce Autore: Cap. Angelo Guerrieri

F-35: seconda trasvolata da Cameri agli Stati Uniti

Due F35A Lightning II dell'Aeronautica Militare italiana sono decollati la mattina del 18 maggio dalla base di Cameri (NO) alla volta di Luke AFB, Arizona. Prima tappa Lajes, Azzorre



18/05/2016 - I velivoli italiani - interamente costruiti nella FACO (Final Assembly & Check-Out) di Cameri - viaggeranno in formazione con due tanker (che assicureranno il rifornimento in volo durante la trasvolata dell'Atlantico) ed atterreranno in Arizona, dove è già operativa la scuola di volo internazionale dedicata ai nuovi aerei.

Nel febbraio scorso un F35 italiano, denominato AL-1, era stato il **primo aereo di questo tipo a compiere la trasvolata atlantica**. I due velivoli, come il precedente, entreranno a far parte della flotta internazionale di velivoli - di stanza presso la base di Luke, in Arizona - dedicata al programma multinazionale di addestramento e formazione dei piloti.

La base di Luke è l'unico centro per l'addestramento dei piloti di tutti i paesi che aderiscono al programma JSF.

I due piloti italiani raggiungeranno i loro colleghi già presenti nella base americana.

Fonte: Min. Difesa

Triplice trasporto sanitario per il 31° Stormo



14/05/2016 - Nello scorso fine settimana gli aerei del 31° Stormo hanno eseguito tre trasporti sanitari d'urgenza a favore di cittadini in imminente pericolo di vita.

I primi due trasporti sono avvenuti nella notte tra venerdì e sabato.

Su richiesta della prefettura di Caserta, la Sala Situazioni di Vertice del Comando Squadra Aerea ha ordinato al 31° Stormo una missione di trasporto urgente da Napoli a Venezia a favore di un uomo di 57 anni in attesa di trapianto epatico.

Decollato in tempi brevi da Ciampino, l'aereo Falcon 50 ha prelevato il paziente all'aeroporto di Napoli Capodichino per poi trasportarlo a quello di Venezia Tessera, da dove l'uomo è stato successivamente trasferito in ambulanza

all'Azienda Ospedaliera dell'Università di Padova per il trapianto di fegato. Pronto per rientrare a Ciampino, l'equipaggio del Falcon 50 ha ricevuto un nuovo ordine di missione, perchè nel frattempo la Sala Situazioni di Vertice aveva avuto un'altra richiesta da parte della Prefettura di Lecce: un uomo di 36 anni in imminente pericolo di vita a causa di un trauma toracico doveva essere trasportato d'urgenza da Bari a Milano per il ricovero all'Ospedale San Raffaele. Il Falcon 50 ha quindi ripreso il volo per andare all'aeroporto di Bari Palese. Dopo l'imbarco del paziente in barella, dallo scalo pugliese il velivolo è ridecollato in direzione di Milano Linate, dove il paziente è stato prelevato da un'ambulanza per il trasferimento all'Ospedale. Alle prime luci dell'alba il Falcon 50 ha fatto rientro in base.

Domenica mattina presto il 31° Stormo è stato di nuovo attivato, questa volta su richiesta della Prefettura di Catania, per il trasporto urgente dalla città siciliana a Pisa di un uomo di 46 anni che doveva essere sottoposto a trapianto di pancreas e reni. Il volo sanitario, effettuato tramite un velivolo Falcon 900, si è dapprima recato a Pisa per prelevare l'equipe medica e trasportarla a Napoli, successivamente l'aeroplano è ridecollato da Napoli alla volta di Catania per prendere il paziente da sottoporre al trapianto. Nel trasportare il paziente da Catania a Pisa il velivolo ha fatto nuovamente scalo a Napoli per imbarcare gli organi da trapiantare e l'equipe medica che avrebbe condotto l'intervento. I velivoli del 31° Stormo di Ciampino, oltre ad essere impiegati per il Trasporto di Stato, sono utilizzati per missioni di pubblica utilità quali il trasporto sanitario d'urgenza di cittadini in imminente pericolo di vita o comunque in situazioni di rischio e quello di organi per trapianti. Per poter svolgere queste attività, il 31° Stormo assicura un livello di prontezza ventiquattro ore al giorno, 365 giorni l'anno.

Fonte: UCOM PI - 31° Stormo

Libia: C-130J trasporta in Italia 13 feriti

*rimasti feriti nell'attentato dello scorso 5 maggio
vicino a Misurata*

Venerdì 13 maggio, un **C-130J** della **46^a Brigata Aerea** dell'Aeronautica Militare ha trasportato a Roma 13 libici, rimasti feriti nell'attentato dello scorso 5 maggio vicino a Misurata. I feriti una volta giunti in Italia sono stati ricoverati presso il Policlinico Militare del Celio ed altre strutture civili.

Il velivolo, partito in mattinata dall'aeroporto militare di Pratica di Mare, ha raggiunto l'aeroporto di



Misurata con a bordo personale medico, infermieri e adeguato equipaggiamento sanitario per assistere il personale libico ferito. Una volta effettuato l'accertamento delle condizioni dei feriti è ripartito alla volta dell'aeroporto di Roma Ciampino dove è atterrato alle ore 19.30.

L'attività è stata svolta in collaborazione con il Ministero degli Esteri e della Cooperazione Internazionale e quello della Salute per il tramite del **Comando Operativo di vertice Interforze** di Centocelle, nell'ambito delle iniziative poste in essere per assistere la Libia e il popolo libico nelle emergenze e nella ricostruzione della stabilità e dello sviluppo del Paese.

Fonte: Ufficio Generale per la Comunicazione - Roma

Accademia Aeronautica

I Sottotenenti del Corso Pegaso V hanno giurato fedeltà alla Repubblica Italiana



Giovedì 12 maggio settantacinque Sottotenenti del Corso "Pegaso V" hanno giurato fedeltà alla Repubblica Italiana, in forma individuale, dinnanzi alla Bandiera dell'Istituto e al Comandante dell'Accademia Aeronautica, Generale di Divisione Aerea Nicola Lanza de Cristoforis. La cerimonia si è svolta alla presenza del Generale di Squadra Aerea Marcello Caltabiano, del Generale di Squadra Aerea Carlo Magrassi e del Tenente Colonnello Eros Zaniboni, rispettivamente padrini dei corsi Pegaso II, Pegaso III e Pegaso IV. Presente anche il Vice Comandante delle Scuole, Generale di Divisione Aerea Vitantonio Cormio (Pegaso III).

Nel suo discorso il Generale Lanza de Cristoforis, rivolgendosi ai genitori dei giovani Ufficiali, ha posto l'accento sul significato del giuramento e dei suoi risvolti etici, sottolineando "Vi sono grato perché senza i riferimenti che avete donato loro difficilmente essi avrebbero avuto la forza e la maturità di scegliere di servire il Paese come militari, in qualità di ufficiali, ed in quanto tali capaci per primi di dare l'esempio, anche quando si deve assumere la responsabilità delle scelte più difficili".





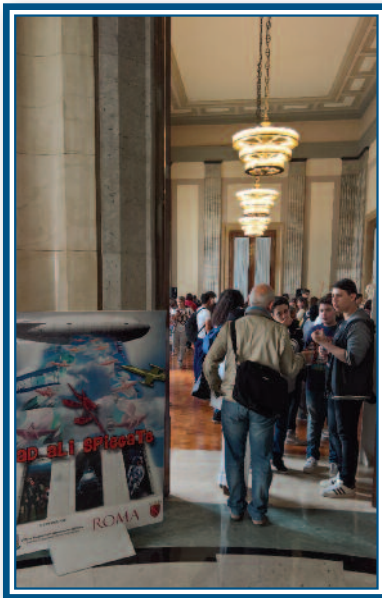
A suggellare questo momento il Generale Caltabiano, rivolgendosi ai giurandi, ha detto loro **“La formula del giuramento che ciascuno di voi pronuncerà nella mani del proprio Comandante consegnandogli la sciabola, contiene in poche essenziali espressioni, la base ed il faro che dovrà guidare ogni momento del vostro futuro servizio: qualsiasi altro giuramento non potrà che essere ripetitivo e quindi del tutto superfluo. Si giura fedeltà una sola volta e per sempre”**.

La giornata si è conclusa con il tradizionale taglio della cravatta al Generale Magrassi da parte del Capo Calotta.

Fonte: Accademia Aeronautica

Autore: Cap. Giulio Finotti

“Roma con le scuole”: AM si apre agli studenti L'Aeronautica Militare promuove storia e tradizioni aprendo le porte di Palazzo AM alle scuole



26/05/2016 - Nell'ambito del catalogo “Roma con le scuole: percorsi didattici per una crescita in Comune”, promosso da Roma Capitale con le più importanti istituzioni pubbliche e private cittadine, l'Aeronautica Militare ha partecipato con un'iniziativa di divulgazione storica dal titolo “Spieghiamo le ali”, pensato per avvicinare gli studenti ad un mondo ricco di tradizioni e tecnologia come quello dell'aviazione.

Mercoledì 25 maggio, al termine di un ciclo di incontri realizzati con numerosi Istituti Secondari di primo grado del Comune di Roma, una rappresentanza di studenti di due Istituti Secondari capitolini è stata ospitata

presso le Sale Storiche di Palazzo Aeronautica per la presentazione di una serie di progetti didattici realizzati nell'ambito dei suddetti incontri. In particolare, l'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare è impegnato da tempo nella valorizzazione del patrimonio storico e culturale della FA attraverso la realizzazione di ricostruzioni in 3D e proiezioni virtuali con speciali tecnologie di luoghi ed eventi che hanno fatto la storia dell'aviazione italiana; ultima in ordine di tempo, la riproduzione dell'ultimo volo di Francesco Baracca, l'Asso degli Assi, in occasione delle celebrazioni del Centenario della Grande Guerra.

Con la partecipazione a questa iniziativa, l'Aeronautica Militare ha voluto sottolineare la sensibilità della Forza Armata nel perseguire il principio dell'educazione alla conoscenza e alla tutela del patrimonio storico, artistico e architettonico del Paese. Tale impegno si lega allo stesso codice genetico dell'Aeronautica Militare, fondato sulla coscienza condivisa di una storia comune di valori, tradizioni, sacrificio e attività al servizio della collettività.



Fonte: Ufficio Pubblica Informazione - Roma

Autore: Cap Orlando Fantozzi - Cap Stefano Testa

I bambini sognano con le Frece Tricolori Circa 800 bimbi per la tradizionale giornata dedicata alle scuole dell'infanzia



Il 18 maggio 2016 si è svolta presso la base aerea di Rivolto, l'edizione 2016 dell'evento dedicato ai bambini delle scuole dell'infanzia del Friuli Venezia Giulia e delle aree limitrofe.

Centinaia i bambini entusiasti sulle tribune e sul prato dello aeroporto sede del 2° Stormo e del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico che hanno avuto modo di godere dello spettacolo di un volo di addestramento della formazione 2016 e salutare i propri beniamini in volo sventolando il tricolore.

Dopo il volo, i piccoli ospiti hanno potuto ammirare i volteggi del falco Baby ad illustrare l'attività di falconeria utilizzata da anni con successo quale efficace strumento di deterrenza per l'allontanamento dei volatili dall'area aeroportuale.

Al termine, per ciascuna scuola dell'infanzia, foto di gruppo con i piloti della Pattuglia Acrobatica Nazionale sullo sfondo del velivolo MB339 PAN in dotazione alle Frece Tricolori.

Fonte: 313° Gruppo Addestramento Acrobatico - Rivolto (UD)
Autore: Cap. Riccardo Chiapolino



Roma Drone Expo&Show 2016

Dal 13 al 15 maggio si è tenuto all'aeroporto dell'Urbe a Roma il salone aeronautico nazionale sui droni



Il Sottosegretario alla Difesa, On. Domenico Rossi, ha preso parte, in rappresentanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, al convegno “Dove va l'Italia dei droni?” organizzato in occasione della terza edizione del Roma Drone Expo&Show 2016.

“La regolamentazione italiana in termini di utilizzo degli aeromobili a pilotaggio remoto (Apr) ha raggiunto un livello di eccellenza, ma è anche in continua trasformazione ed evoluzione sulla base delle indicazioni che provengono dall'utilizzo dei droni nei vari settori”.

Ad affermarlo il Sottosegretario alla Difesa, **Domenico Rossi**, durante il convegno intitolato “Dove va l'Italia dei droni?”, svolto in occasione del **Roma Drone Expo&Show 2016**, presso l'aeroporto dell'Urbe di Roma.

“La politica industriale – ha aggiunto Rossi – ha dato luogo a uno sviluppo di piccole e

medie imprese di carattere rilevante, e credo che verso queste Pmi l'adattamento del mercato possa avvenire dal basso verso l'alto, ma anche dall'alto verso il basso. Credo anche che lo sviluppo possa avvenire sia grazie alla pubblica amministrazione, che man mano scopre l'utilità di questi mezzi, sia attraverso i vari utilizzi emersi di recente per i droni, come l'agricoltura, la rilevazione e la protezione civile, settori che invece necessitano di una richiesta dal basso verso l'alto”.

Rossi, inoltre, ha richiamato il ruolo dei **Predator** – gli aeromobili a pilotaggio remoto in dotazione dell'Aeronautica militare – che vengono utilizzati da oltre dieci anni a supporto delle Forze di terra, ricordando che l'Aeronautica è stata **la prima Forza armata** a utilizzarli con scopi di supporto alle forze di terra in operazioni militari.

In Afghanistan, ad esempio, in *“attività di ricognizione, pattugliamento, ricerca e soccorso e più recentemente, nelle operazioni di sicurezza nel Mediterraneo come Eunafor Med, e quindi nell'ambito dell'immigrazione”.*

“Una conferma – ha concluso l'esponente di Governo – di come i droni oramai rappresentano una caratteristica essenziale nell'operatività delle Forze armate italiane”.



Al 70° STORMO - 3 Grandi Eventi

SPICCA IL VOLO

Consegnati i distintivi di Pilota a dieci frequentatori del Kuwait, otto dell'E.I. e due Olandesi

Mercoledì 11 maggio si è svolta presso l'hangar dell'Aeroporto "Enrico Comani", sede del 70° Stormo, la cerimonia di "graduation" dei primi corsi di pilotaggio 2016, presieduta dal Comandante Colonnello Gianluca Gaetano Piccolomini, durante la quale sono stati consegnati i distintivi di Pilota d'aeroplano a 8 piloti di elicottero dell'Esercito Italiano, dieci cadetti della Kuwait Air Force e, per la prima volta nella storia del Reparto, a due cadetti della Royal Netherland Air Force.

Presenti alla cerimonia il Prefetto di Latina dott. Pierluigi Faloni, il Comandante dell'Aviazione dell'Esercito Italiano Generale di Divisione Antonio Bettelli, l'Addetto militare presso l'Ambasciata del Kuwait a Roma Colonnello Awadh Bashar, alcuni rappresentanti dell'Ambasciata del Regno dei Paesi Bassi e altre autorità civili e militari della Provincia di Latina.

Momento particolarmente toccante, a margine della cerimonia, è stata la consegna ai familiari del Maresciallo di 1^a Classe Franco Rizzi, motorista del 70° Stormo deceduto il 24 settembre del 1992, del primo esemplare del "Libretto Caratteristico dei Voli" pervenuto "con preghiera di consegnarlo agli eredi" dal Comando Aeronautica Militare di Roma, in ossequio alla direttiva sulle "Norme sull'esercizio del Volo".

Nel corso della cerimonia sono stati proiettati emozionanti filmati realizzati in collaborazione con il fotoreporter Fabio Pirazzi sulla storia del Reparto e riepilogativi dell'attività, in particolare di volo, svolta dai frequentatori nel corso degli ultimi mesi.

In un suo intervento, il Col. Piccolomini ha affermato "oggi siamo qui a celebrare un momento topico della vita istituzionale di tre Paesi, di cui stranieri, Kuwait e Olanda. Questo è il successo di un sistema nella sua interezza, questo è un indubbio successo per l'Italia, non ultimo, per i nostri partner internazionali" ha poi proseguito il Col. Piccolomini "nuovi Paesi stranieri sono in procinto di accedere ai corsi di volo, tutto ciò allargherà in maniera sinergica le ambizioni e i task assegnati al Reparto".





Durante il suo intervento il Prefetto di Latina, dott. Pierluigi Faloni, rivolgendosi al Comandante ha affermato:

“ aver reso pubblico un momento interno del Reparto è una grande opportunità. Il suo esempio può essere determinante per le giovani leve. Più volte, le competenze messe in campo dall’Aeronautica hanno svolto un ruolo di primo piano, contribuendo alla sicurezza del territorio...” infine, l’autorità ha concluso *“Oggi avete dimostrato che i valori quali disciplina, etica, passione, orgoglio, senso di appartenenza e competenza, che giornalmente mettete in campo, sono esemplari e danno lustro al nostro Paese, con rispetto ai nostri ospiti internazionali, mi sento di dire: viva l’Italia!”*.



Le Scuole di Volo dell’Aeronautica militare, impegnate in un complesso processo di crescita e ammodernamento, forniscono un’offerta addestrativa di assoluta qualità e competenza, tale da rappresentare un punto di riferimento nella formazione al volo nel contesto internazionale.



Ad oggi, la Scuola di volo di Latina ha rilasciato oltre 12.000 brevetti di pilotaggio, collezionando un totale di 465.000 ore di volo, effettuate sui seguenti velivoli: Douglas C-47 Dakota, Beechcraft C45, Piaggio P.166M, Piaggio P.148, SIAI Marchetti SF260AM, Cessna L.19, Dornier 228, Piaggio P.68, Piaggio P.166 DL3, Alenia Aermacchi SF260EA, Alenia Aermacchi S.208 e Piaggio P.166 DP1.

Ten. Col. Roberto Cati
70° Stormo
Addetto Stampa



Giornata per la sicurezza del volo al 70° Stormo Presentato il piano "Mid Air Collision Avoidance 2016"



Mercoledì 25 maggio 2016, si è svolto presso l'Aeroporto "Comani", sede del 70° Stormo di Latina, un incontro con i rappresentanti di tutti gli Aeroclub e superfici di volo private che per la loro attività interagiscono con la Scuola di Volo pontina.

All'incontro hanno inoltre partecipato i rappresentanti dei Reparti dell'Aeronautica Militare limitrofi.

Nel corso dell'evento è stato illustrato un piano redatto dall'Ufficio Sicurezza Volo del 70° Stormo, denominato "MACA 2016", che si prefigge l'obiettivo di condividere e regolamentare le procedure relative al traffico aereo locale, al fine di incrementare la sicurezza del volo. In tale contesto è stato illustrato il funzionamento del CTR di Latina, e le attività svolte dal Reparto. È stata inoltre evidenziata la necessità che gli equipaggi controllino accuratamente i NOTAM in vigore.

Durante il suo intervento, il Comandante del 70° Stormo, Colonnello Gianluca Gaetano Piccolomini, ha spiegato che "la sicurezza del volo è tutto ciò che concorre ad evitare, a riconoscere e a correggere quei meccanismi che potenzialmente possono condurre ad una situazione di pericolo. Proprio in quest'ottica, abbiamo deciso di incontrare oggi tutti coloro che per ragioni diverse utilizzano lo spazio aereo pontino e quindi, conoscere le reciproche peculiarità".

Il Colonnello Piccolomini ha proseguito dicendo: "è nostro obiettivo primario continuare ad apprendere, divulgare e ben applicare le 'regole' dell'aria e allo stesso tempo contribuire a infondere la 'cultura della sicurezza del volo', strumento attraverso il quale si raggiungono elevati standard di sicurezza".

Al termine del consesso, i partecipanti hanno visitato una mostra statica di velivoli T.260B allestita presso il piazzale "Bandiere" del 207° Gruppo di Volo.

Presso la Scuola di Volo si svolgono da oltre sessant'anni i corsi di pilotaggio per la selezione e l'addestramento dei futuri piloti militari dell'Aeronautica Militare, di altre Forze Armate e Corpi Armati dello Stato, nonché di alcuni Paesi stranieri.

Presso lo Stormo, nel primo semestre del 2016, sono stati brevetati dieci piloti della Forza Aerea del Kuwait, otto dell'Esercito Italiano e due della Royal Netherland Air Force.

Nel corso dell'anno, affluiranno altri frequentatori stranieri e i candidati del Corso Urano V, del primo anno dell'Accademia Aeronautica per il conseguimento del Brevetto di Pilota d'Aeroplano e altri cadetti di Pozzuoli per l'addestramento propedeutico al conseguimento del Brevetto di Pilota Militare, per un totale di oltre duecento frequentatori nel corso del 2016.

CAMBIO DI COMANDO AL 207° GRUPPO VOLO

**Il Ten. Col. Pilota Giuseppe Urbano è subentrato al
Ten. Col. Pilota Corrado Ferranti**

Mercoledì 1° giugno 2016 si è svolto presso l'hangar dell'Aeroporto "Comani" il cambio di comando del 207° Gruppo Volo tra il Ten. Col. Pilota Giuseppe Urbano, comandante subentrante, ed il Ten. Col. Pilota Corrado Ferranti, uscente, alla presenza del comandante il 70° Stormo Col. Pilota Gianluca Gaetano Piccolomini. La cerimonia è avvenuta in concomitanza alla partenza del 313° Gruppo Pattuglia Acrobatica Nazionale, schierato presso il Reparto dal 27 maggio per la manifestazione "Terracina Air Show", e diretto a all'aeroporto di Pratica di Mare per le attività connesse ai festeggiamenti del 2 giugno a Roma.

Il Ten. Col. Ferranti lascia il comando avendo portato a termine i primi corsi di pilotaggio 2016, con il conferimento del brevetto di Pilota d'aeroplano a dieci frequentatori della Kuwait Air Force, otto dell'Esercito Italiano e due della Royal Netherland Air Force.

Nei prossimi mesi, sotto il Comando del Ten. Col. Urbano, affluiranno altri frequentatori stranieri, i candidati del Corso Urano V, del primo anno dell'Accademia Aeronautica per il conseguimento del Brevetto di Pilota d'Aeroplano e altri cadetti di Pozzuoli per l'addestramento propedeutico al conseguimento del Brevetto di Pilota Militare, per un totale di oltre duecento frequentatori a fine anno.

Il 70° Stormo è una scuola di volo dell'Aeronautica Militare con sede sull'aeroporto Militare di Latina, alle dipendenze del Comando Scuole dell'Aeronautica Militare 3^a Regione Aerea di Bari. La sua missione è, dal 1939, quella di effettuare l'addestramento basico al volo, su velivoli ad elica, e la selezione al volo di tutti i futuri piloti militari dell'Aeronautica Militare, di altre Forze Armate, Corpi Armati dello Stato e dei paesi stranieri che accedono ai corsi di pilotaggio.

Ad oggi sono più di 13.000 i brevetti rilasciati dalla scuola pontina e circa 465.000 le ore di volo effettuate.

Il motto del Reparto *pro omnibus unus* sta a significare l'unicità e peculiarità della missione del 70° Stormo, presso il quale tutti gli aviatori hanno iniziato la loro storia professionale: dai piloti che, 24 ore su 24, assicurano la difesa aerea dei nostri cieli, a quelli impegnati nel soccorso aereo, trasporto ammalati e di organi, nonché per scopi umanitari in ogni angolo del mondo.

Le Scuole di Volo dell'Aeronautica Militare, impegnate in un complesso processo di crescita ed ammodernamento, forniscono un'offerta addestrativa di assoluta qualità, tale da rappresentare un punto di riferimento nella formazione al volo nel contesto internazionale.

L'internazionalizzazione del 70° Stormo, rappresenta una grande opportunità sia per il sistema Paese, sia per il crescente interesse

dei partner per i prodotti dell'industria aeronautica nazionale, sempre più interconnessa con il Reparto, con possibilità di collaborazioni, attraverso l'istituto "scambio di beni-servizi", che consentiranno allo Stormo un'accelerazione dell'ammodernamento delle infrastrutture logistiche, indispensabili per garantire alti standard della Scuola e contemperare le difficoltà finanziarie del comparto Difesa.

Ten. Col. Roberto Cati - 70° Stormo - Addetto Stampa



ALI, PONTI E PONTILI 2016 – TARANTO ANNO PAISIELLANO

Personale di Marcella Mencherini



Giovedì 5 maggio si è inaugurata presso la Galleria Comunale del Castello Aragonese di Taranto, la mostra personale dell'artista aretina Marcella Mencherini, promossa dal Comando del 65° Deposito Territoriale Aeronautica Militare, T.Col. Pier Giorgio FARINA, con la collaborazione dell'associazione Pionieri dell' Aeronautica, presente il segretario nazionale Gen. Pier Luigi Bacchini; organizzazione a cura della Soical srl di Angela Ciraci.

Il saluto ed il ringraziamento della città all'artista, in rappresentanza del Comune di Taranto, da parte dell'Assessore Avv. Vincenzo VOZZA, per l' I.S.S.M. "G.Paisiello" di Taranto del Presidente Avv. Domenico RANA e del Direttore M° Lorenzo FICO, alla presenza di autorità militari e civili. È intervenuto in veste di critico d'arte il Prof. Vito Mario LARUCCIA.

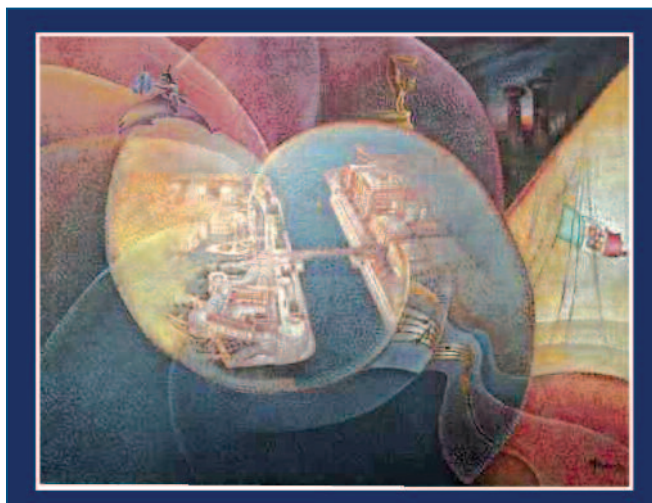
La mostra in esposizione presso la Galleria Comunale fino al 20 maggio ha aperto la rassegna di "Incontri, Arte Musica e Idee sulle sponde del Mar Piccolo", "Ali, Ponti e Pontili 2016", che anche quest'anno propone cultura, bellezza e riflessione, con il Patrocinio del Comune di Taranto, del 65° Deposito Territoriale Aeronautica Militare, dell'Istituto Superiore di Studi Musicali "G.Paisiello" di Taranto. La manifestazione contribuisce alla celebrazione del Bicentenario dalla morte di G. Paisiello.

L'artista è stata presentata dal Prof. Vito Mario Laruccia, cui è stata affidata la recensione critica della mostra; laureato in architettura, docente di storia dell'arte presso il Liceo Classico Quinto Ennio di Taranto, da anni è impegnato nella promozione di mostre collettive e personali a sostegno di artisti locali.

In ognuna delle sale della Galleria sono esposte alcune opere dei cicli pittorici dell'artista: "Ali per il Cielo" costituito da opere di "aeropittura", branca del tardo futurismo influenzato dalla potenza e dal rombo dei primi aerei (all'epoca gli Aeromacchi passavano già a volo radente sotto il ponte girevole di Taranto), in cui troviamo una rivisitazione personalissima da parte dell'artista della tecnica futurista, che "fonda la sua unicità nell'omaggio sincero alla sua passione per la storia del volo". "Ali per la fantasia" è un ciclo che presenta "una tecnica pittorica divisionista, in cui l'artista si accosta anche ad altre correnti come il simbolismo e il surrealismo". Il Prof. Laruccia ha magistralmente illustrato la tecnica pittorica dell'artista descrivendone alcuni dei quadri più rappresentativi: "...Lo spazio nel ciclo pittorico <Ali per il cielo> per la Mencherini non è un vuoto pneumatico ma è atmosfera, un fluido in cui si fonde la velocità dell'aereo con lo spazio stesso"; così come si coglie nel quadro <Record di Altezza>, "...in cui l'artista rielabora l'ispirazione all' aeropittura futurista, ed esprime con una raffinata ed originale interpretazione, venata di dolcezza romantica e non del piglio meccanico proprio del futurismo. L'aereo s'innalza sempre di più nel tentativo di battere il record di altezza, la forza dell'aereo-oggetto è data dalla sensazione straordinaria che esprime con la simultaneità, le ali dell'aereo permangono con la loro impronta nella retina, mentre l'oggetto si è spostato in alto".



Ali per il Cielo



Ali per la Fantasia

Nell'opera **<Record di velocità>** "...Si percepisce l'aereo nel suo dinamismo...; <Cinquant'anni di Starfighter> rappresenta l'aereo che fora la barriera del suono, è realizzato con cerchi concentrici che sono la rappresentazione di un fatto meccanico che diventa, nel quadro, estetica, bellezza.... Non apologetico il quadro <Cent'anni del primo volo motore>, omaggio sentito alla storia dell'aviazione, ... l'opera è costituita dalla rappresentazione degli aerei militari e civili nel progredire tecnologico, osservandolo si nota la dislocazione e la composizione perfettamente equilibrata dell'opera. Altro tratto notevole, di finezza culturale, che si percepisce in tutto il ciclo Ali per il cielo, è che, pur essendo gli aerei militari armi, ciò non si avverte mai, si percepisce invece la bellezza della loro forma aerodinamica e la sensazione di leggerezza e libertà connessa al volo; ... emerge infatti la capacità dell'aereo di esprimere la libertà che il volo rappresenta quasi in attuazione del sogno di Icaro".

"Ali per la fantasia", in mostra in una delle due sale della Galleria con alcune opere più rappresentative, presenta una tecnica pittorica divisionista, che si accosta anche ad altre correnti pittoriche, come il simbolismo e il surrealismo. Alcune delle opere rappresentano le maggiori città italiane, "Roma", "Firenze", "Milano" e "Taranto" ... cui l'artista ha voluto rendere omaggio, le cui peculiarità sono espresse attraverso i simboli e caratteri intrinseci.

Nel quadro **<Roma>**, caratterizzata dalle cupole, la genesi di tutte le cupole, la Mencherini coglie il senso profondo della città, con la rappresentazione in primis del Pantheon, di quella di San Pietro, delle curve di ponte Milvio, ... l'opera è organizzata nella celebrazione della curva poiché la curva è tratto distintivo della città".

Nel quadro **<Bolero>** "...si ritrova il ritmo incalzante e crescente della composizione di Ravel, un richiamo al ritmo della musica, che si ritrova nel movimento della ballerina; la dimensione onirica è dichiarata Tutte le opere della M. sono complesse e molte profonde, la realtà nasconde e sottende le verità delle cose, degli oggetti e delle situazioni. Cifra stilistica inconfondibile ed originale di tutte le opere della M... la sua firma,... è nel valore della linea, del segno: osservando tutte le opere ci sono delle linee che sono definite dal confine tra le diverse partiture di colore, linee di un'eleganza straordinaria, di un artista che conosce il valore del disegno, com'è ineludibile e peculiare nella scuola toscana cui si ispira la sua formazione La raffinata scelta coloristica nelle opere nasce soltanto da una grande passione, poiché la scelta del punto di colore, la tecnica futurista, nella quale il colore è dato a tocchi e s'impasta, non sulla tela, ma negli occhi di chi guarda, ha necessità di una sensibilità artistica eccezionale e di una cura amorevole affinché emerga l'anima e la passione di un'artista, come quella della Mencherini.

L'opera **<Taranto>**, pensata e realizzata in esclusiva per l'esposizione tarantina, anch'essa esposta in galleria "... riprende la storia, i miti ed i simboli della città, che è rappresentata da un punto di vista inusuale per la pittura, dall'alto del Mar Grande inquadrando il Ponte Girevole... la tecnica divisionista è servita all'arti-

sta, dovendo rappresentare l'aria ed il movimento, per creare la giusta vibrazione".

Colpita dalla bellezza e dalla storia di Taranto, l'Artista ha fortemente inteso inserire la città nel suo prestigioso percorso artistico, dedicandole un omaggio sincero.

A sottolineare il connubio tra arte visiva e musica, cifra della manifestazione Ali, Ponti e Pontili, un intervento musicale curato dall' **Istituto Superiore di Studi Musicali "G. Paisiello"** di Taranto ha arricchito la serata di ulteriore bellezza e cultura. Si è esibito il Trio di chitarre Michele Santoro, Giovanna Delfino, Giovanni De Fazio, con un repertorio arrangiato e adattato dal Maestro Pino Forresu, docente di chitarra classica al "Paisiello".

Il quadro **Taranto** sarà donato alla città il 20 maggio ore 19.00 in una cerimonia che si svolgerà a Palazzo di Città – Salone degli Specchi, alla presenza del Sindaco, la cittadinanza è invitata. Concluderà la serata un concerto celebrativo a cura dell' Istituto "G.Paisiello" di Taranto del **"Paisiello Wind & Piano Sextet"** in cui si esibiranno i docenti: Maestri Angelo Malerba, Vito Calandro, Luigi Di Fino, Giacomo Maggiolini, Pasquale Pichierri, Mariantonietta Saccomanni.

Venerdì 20 maggio alle ore 19.00 si è svolta, presso Palazzo di Città nel Salone degli Specchi alla presenza del Sindaco di Taranto Dott. Ippazio Stefano, di numerose autorità civili e militari della città, del Direttore del ISSM G. Paisiello di Taranto Lorenzo Fico, la cerimonia del **dono, alla Casa Comunale**, dell' opera **Taranto**, appositamente creata per la **Personale** tarantina dall'artista. Ha sottolineato la cerimonia il giornalista Angelo Caputo, di



Studio 100TV, a cui vanno i sentiti ringraziamenti, insieme all'editore Gaspare Cardamone, da parte dell'organizzazione, del Comandante P.G. Farina e dei Pionieri dell'Aeronautica, promotori dell'iniziativa.

STRAORDINARIA è l'aggettivo che ricorre maggiormente nel descrivere ciò che Marcella Mencherini prova per la nostra città, che ha voluto fortemente inserire nel suo prestigioso percorso artistico, dedicandole un omaggio sincero.



Protagonista della serata il quadro dedicato alla città di Taranto, che rientra nel ciclo pittorico “Ali della Fantasia” in cui numerosi sono i ritratti delle maggiori città Italiane, che vengono rappresentate attraverso le loro peculiarità espresse attraverso i loro simboli e i loro caratteri intrinseci. Tra questi dunque anche *Taranto*, anche titolo del quadro, che potrà essere apprezzata in tutto il mondo attraverso l’opera di questa artista innamorata della città. L’opera “... riprende la storia, i miti ed i simboli della città, che è rappresentata da un punto di vista inusuale per la pittura, dall’alto del Mar Grande inquadrando il Ponte Girevole... la tecnica divisionista, utilizzata, è servita all’artista per rappresentare l’aria ed il movimento, per creare la giusta vibrazione” ha sottolineato il Prof. Vito Mario Laruccia, in veste di critico d’arte, cui è stata affidata la recensione critica della mostra. È un dono prestigioso, dato con un amore autentico per la città che speriamo sia beneaugurante per il suo destino. Guardando il quadro nel dettaglio, ha spiegato, è citata anche la musica che costituisce una parte importante della storia e della cultura tarantina, vediamo dipanarsi nell’aere le note musicali, che riprendono il tema del Bicentenario dalla morte del grande concittadino Giovanni Paisiello, a cui la rassegna “Ali, Ponti e Pontili e la mostra sono dedicate. Vi ritroviamo anche il simbolo del Delfino e della sua Storia Militare.

Lunedì 01 giugno è poi iniziata, presso il 65° Deposito Aeronautica Militare, una ulteriore mostra pittorica sul tema “Ali, Ponti e Pontili” patrocinata dall’Associazione Nazionale Ufficiali dell’Aeronautica e dall’Associazione Culturale “L’Impronta”, dove sono state esposte **opere sia di Marcella Mencherini che di altri 26 artisti**. Dopo il saluto d’accoglienza rivolto ai numerosi partecipanti dal Comandante del Reparto, Tenente Colonnello Pier Giorgio FARINA, sono intervenuti, con incitanti richiami alla organizzazione della manifestazione, il Presidente delle **Sezione ANUA di Taranto, Dott. Aldo MARTURANO**, il Comandante della Scuola Volontari Truppa AM, Col. Roberto LEO, il Presidente della Associazione “L’Impronta”, Prof. Arturo CAMERINO, il Vice Direttore dell’Istituto Superiore Musicale “G.Paisiello” ed il giornalista dott. Antonio BIELLA ex direttore del Corriere di Taranto.

A coronamento della cerimonia si è tenuto un concerto dell’Orchestra da Camera di Taranto “Accademia Mezzogiorno Musi-

cale”, diretta dai maestri Franco MEZZENA e Nancy BARNABA con un programma di quattro brani.

Il concerto si è aperto con l’Inno di Mameli, accompagnato, con grande trasporto e orgoglio, dal canto di tutta la platea, seguito da due splendidi brani di Bach e Vivaldi. Particolarmente emozionante è stata la chiusura del concerto con la recita della Preghiera dell’Aviatore da parte del Comandante del 65 Deposito sulle note del GRABRIEL’S OBOE.

Al termine c’è stata la consegna degli attestati e delle targhe commemorative dell’evento ai vari protagonisti della emozionante serata tra cui gli sponsor che hanno contribuito alla riuscita dell’intera manifestazione.

L’evento ha visto la partecipazione di Soci ANUA e AAA, diverse autorità civili e militari oltre ai già citati relatori ed in particolare il Col. Andrea MARRADI, Comandante del 16° Stormo di Martina Franca, il Ten. Col. Domenico SPALLUTO, Comandante del 114° Deposito di Francavilla Fontana, la pittrice Marcella MENCHERINI, illustri rappresentanti dell’Associazione “Pionieri dell’Aeronautica” tra cui il Presidente Gen. S.A. Antonino ALTORIO e il Gen. S.A. Gianpietro GARGINI.



Acqua dal vento

Una proposta di studio e sperimentazione presentata all'ANUA

dal Gen. Isp. ® Francesco Falcucci

Scopo: **ottenere, mediante l'essiccazione di aria libera, fonti di acqua per impieghi sia in agricoltura che per bere.** Tali fonti dovranno avere la caratteristica di ridurre al minimo sia l'investimento iniziale che quello necessario per il loro impiego nel tempo.

Come noto in molte regioni del mondo le aree desertiche stanno avanzando con enormi problemi per le popolazioni residenti.

L'acqua dolce e pura è un bene estremamente prezioso ed almeno un miliardo di persone ormai non ha più accesso a questo elemento e si deve accontentare di bere da fonti inquinate con gravi conseguenze per la salute.

In natura l'acqua compie un ciclo che parte dall'enorme evaporazione dei mari per effetto della radiazione solare, viene trasportata dai moti dell'atmosfera e giunge al suolo sotto varie forme: neve, grandine, pioggia, rugiada e brina.

Il sole garantisce una continua evaporazione e l'atmosfera che respiriamo contiene acqua: ve ne è da 30 a 5 gr per m³, sembra un quantitativo molto piccolo ma se si pensa all'enorme volume dell'atmosfera si scopre che attorno a noi scorrono veri fiumi di acqua portati dal vento

Consideriamo l'aria che attraversa una superficie di 1 m² spinta da un vento di pochi nodi, di pochi metri al secondo, se prendiamo per esempio un vento di 1 m/s, che muova l'aria con un contenuto di acqua di appena 10 gr/m³, si vede che in un ora ben 36 litri di acqua sono passati nella sezione di 1 m².

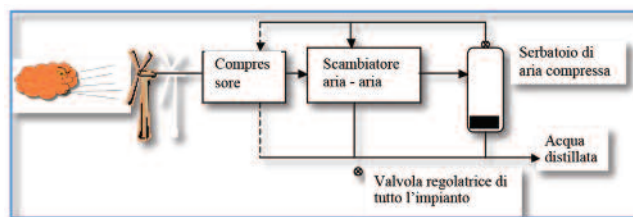
Facciamo di seguito alcune considerazioni sulla possibilità di produrre acqua usando una fonte di energia rinnovabile. I generatori eolici ad asse orizzontale o verticale ed i pannelli solari fotovoltaici saranno tenuti in considerazione:

1. AUMENTO DI PRESSIONE

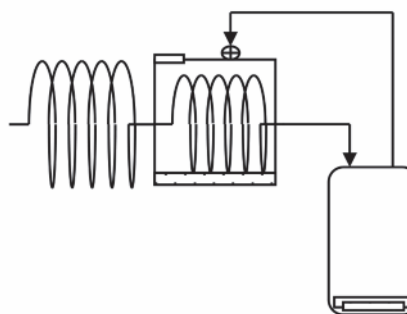
Consideriamo una bolla d'aria a 300 K° (è l'aria ambiente) contenente solo 8 gr di acqua per m³ (è aria molto secca: siamo in condizioni non favorevoli)

pressione (atmosfera)	temperatura (K°)	punto di Dewar (°K)
1	300	273
2	390	283
3	405	293
4	443	303

Se portiamo questa bolla a 4 atmosfere ed aspettiamo che si raffreddi dopo la compressione, anche se è aria secca, otteniamo condensa

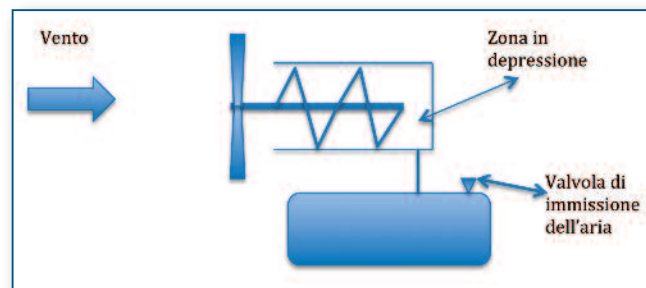


Lo scambiatore potrà essere diviso in due parti, la prima viene investita dal vento che muove il generatore eolico stesso, la seconda sarà raffreddata dall'aria del serbatoio che si espande alla pressione atmosferica.



2. DIMINUZIONE DI PRESSIONE

Una bolla d'aria umida che sale in quota si espande e si raffredda fino a raggiungere il punto di rugiada all'altezza dove si formano le nubi. Possiamo realizzare la stessa trasformazione con una pompa a vite senza fine come in figura:



3. DIMINUZIONE DI TEMPERATURA

Stagno di rugiada, tipico in Inghilterra ed usato fin dai tempi più remoti: se vi è molta umidità nell'aria l'evaporazione dell'acqua contenuta nello strato esterno della struttura, che è foderata di argilla su uno strato di paglia, abbassa la temperatura del fon-

Arte e cultura – Scienza e Futuro

do stesso e vi determina la formazione della guazza riempiendo rapidamente l'invaso.



I nuraghi, le antiche fortificazioni megalitiche della Sardegna, che avevano al centro delle vasche di raccolta dell'acqua che condensava sulle rocce interne e fredde, a temperatura praticamente costante perché insensibili al calore diretto del sole.



I giardini panteschi, alte recinzioni caratteristiche di mura a secco, che circondano, nell'isola di Pantelleria, praticamente priva di sorgenti naturali, un albero per fornirgli l'umidità necessaria alla vita attingendo dai venti tesi che arrivano carichi di acqua per l'evaporazione del mare. L'isola fornisce molti esempi di queste strutture che presentano un'altezza che può arrivare fino a 4 metri con uno spessore di un metro e mezzo, e sono costituiti da pietre laviche.



Friedrick Ziebold, dopo aver studiato degli strani tumuli di pietra nei pressi di Teodosia in Crimea, costruì nel 1905 una piramide alta 11 metri con diametro di base di 20 metri, fatta di pietre marine locali del diametro di circa 20 – 40 cm. La piramide produsse in media 300 litri di acqua al giorno finché non si ruppe il basamento e dopo fu smantellata.

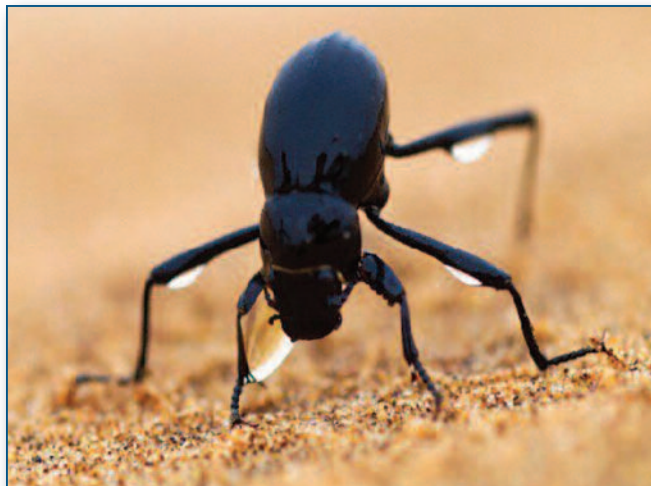


Achille Knapen, nota l'esperienza di Ziebold, dopo aver perfino brevettato la sua invenzione ottenendo la British Patent n° 319778, costruì a Trans En Provence una struttura enorme, ancora visitabile oggi, alta 15 metri che, secondo i suoi calcoli, doveva produrre 30.000 litri di acqua al giorno, ma purtroppo ne produsse mediamente solo 20.



Altre soluzioni, da quelle naturali a quelle molto costose

I raccoglitori di rugiada



Sono soluzioni adottate in diverse parti del mondo (Somalia, Cile ecc.) dove le condizioni climatiche sono molto favorevoli alla formazione di rugiada ma che poi non portano a sufficienti precipitazioni piovose. In queste condizioni l'umidità, disponibile ai bassi strati di mattina, sale per riscaldamento solare di giorno, ma se il vento la porta via non può più essere raccolta con la conseguente formazione di zone desertiche.

Soluzioni industriali, off the shelf



Awa Modula, presentata all'EXPO 2015, è capace di fornire fino a 10.000 litri di acqua al giorno se si dispone di una grande potenza elettrica (quella in figura ha un motore capace di assorbire 28 Kw) e se nell'atmosfera vi è sufficiente umidità.

Macchine più piccole seguono le truppe israeliane nelle operazioni nel deserto del Neghev.



La grande turbina in figura ha una potenza di 30 Kw e promette di fornire 5.000 litri di acqua distillata al giorno con un vento di 15 nodi.

Proposta per l'ANUA

- Studiare le condizioni climatiche nei territori che si stanno desertificando e nel bacino del mediterraneo con particolare riferimento all'andamento orario del Punto di Rugiada ed all'Umidità relativa;
- Identificare le diverse possibili soluzioni, economicamente applicabili, per supportare le popolazioni in difficoltà per la mancanza di acqua;
- Studiare un mezzo alternativo al trasporto di acqua con bettoline per la fornitura di acqua alle isole minori, quale punto di progetto applicabile dal bacino del mediterraneo ai deserti africani.

Per opportuna valutazione: per le isole di Ponza e Ventotene lo Stato ha speso nel biennio 2013-2014 ben 8.456.000 € per l'acquisto ed il trasporto di 525.000 m³ di acqua a 16 €/m³, IVA compresa, che corrispondono a 550 m³ al giorno per Ponza e 180 m³ al giorno per Ventotene.

La gestione dell'emergenza sanitaria *Conferenza dell'ANUA coi dottori Balzanelli e La Rosa*

TARANTO – La gestione dell'emergenza sanitaria è come “uno scenario di Guerra: in Italia ci sono otto morti improvvise all'ora, 164 al giorno, e via dicendo”.

Il colpo allo stomaco l'ha dato il direttore provinciale del 118, dott. **Mario Balzanelli**, presidente nazionale nominato dell'organismo, nel corso del convegno sulla sanità d'emergenza voluto dall'ANUA (Assoc. Naz. Ufficiali Aeronautica) sezione di Taranto, e in particolare dal Pres.te dott. **Aldo Marturano**, nei locali del **Circolo Ufficiali dello storico Idroscalo “Luigi Bologna”**.

Il dott. Mario Balzanelli e il dott. **Concetto La Rosa**, primario cardiologo, sono stati i relatori dell'affollata conferenza aperta dal padrone di casa, il colonnello **Francesco Turrisi**, comandante della SVTAM (Scuola volontari truppa Aeronautica Militare). Il comandante ha parlato con entusiasmo dello splendido sito dell'Idroscalo affacciato sul Mar Piccolo; e del rapporto fra l'Arma azzurra e l'ANUA. “Quando si avverte che i valori come Patria e onore si vanno perdendo – ha detto – è importante sentire accanto un gruppo di amici come i soci dell'Anua”.

I lavori sono stati coordinati dal giornalista **Antonio Biella**, già direttore del Corriere del Giorno, che ha presentato con sintetici ma efficaci curriculum i due relatori e ha introdotto l'argomento raccontando della drammaticità dell'evento di una vita che improvvisamente si spegne per strada fra l'impotenza dei presenti. E su questo si è agganciato subito Balzanelli, denunciando quanto

brevissimo sia il tempo a disposizione di un soccorritore; e ricordando che il 50 per cento delle morti per problemi cardiovascolari sia, appunto, improvvisa. Lo scenario di un dram-

ma, dunque, ma anche una buona notizia: ognuno può fare qualcosa.

“In primis riconoscere l'arresto cardiaco – ha detto il capo del 118 – quindi chiamare il 118; in terzo luogo praticare il massaggio cardiaco in attesa dell'ambulanza. Non lo si sa fare? Lo si farà male? Il peggiore – ha sostenuto Balzanelli – è meglio di niente”. Perché se non si ossigena il sangue, in pochi minuti prima i neuroni del cervello, poi le cellule del cuore, muoiono. Ed è di questa battaglia quotidiana col tempo e con la morte che si alimentano i soccorritori del 118.

Il dott. La Rosa, primario alla Clinica Villa Verde, ha parlato dei fattori di rischio e della loro variabilità: da quelli non modificabili (età, sesso, razza, storia familiare); a quelli modificabili come il fumo, l'alcol, la cattiva alimentazione, l'obesità, la sedentarietà. I secondi, ovvero le nostre cattive abitudini, portano ipertensione, colesterolo, diabete. E un paziente diabetico corre lo stesso rischio di uno già infartuato. E si parla di grandi numeri se si pensa che ben il 53 per cento della popolazione italiana è obesa a causa di una grande disponibilità di alimenti e di vita sedentaria.



Arte e cultura – Scienza e Futuro

Allora occorre adottare una dieta non temporanea ma per sempre, come stile di vita; dedicarsi a uno sport o almeno fare attività fisica camminando, correndo, andando in bici, facendo giardinaggio o danza. Insomma: spegnere il televisore e andare fuori. E se viene voglia di fumare, ricordarsi che **una sigaretta** (è stato provato) **accorcia la vita di undici minuti**.

Al termine, ha concluso il presidente della sezione Anua, dott. Aldo Marturano che per prima cosa ha portato il saluto del presidente naz. gen. Di S.A. Majorani. Poi ha ringraziato il col. Turrisi e l'Aeronautica per la disponibilità; quindi i sostenitori del sodalizio come Autoaffare srl di Giancarlo Albano, la Compagnia portuale Neptunia col presidente dott. Michelangelo Sgura, la Copytek srl, la gioielleria Le Gioie di Carlotta – Martina, e la Caffetteria di Sforza & C. – Martina. Uno specifico ringraziamento ha voluto rivolgere all'impegno del segretario Mimmo Rossini e dei soci Antonio Biella, Massimiliano Briganti, Mario Imperatrice, Alessandro Manfredonia, Fabio Pierri Pepe, Giovanni Rossini e Michelangelo Sgura.

Ai relatori, il presidente ha offerto il crest dell'Associazione, e un libro al comandante Turrisi. Si è proceduto alla consegna delle tessere ai nuovi soci: all'imprenditore Giancarlo Albano, al commercialista Vincenzo La Gioia, al commercialista Vito Montanaro e al presidente onor. C.N.A. Franco Palazzo.

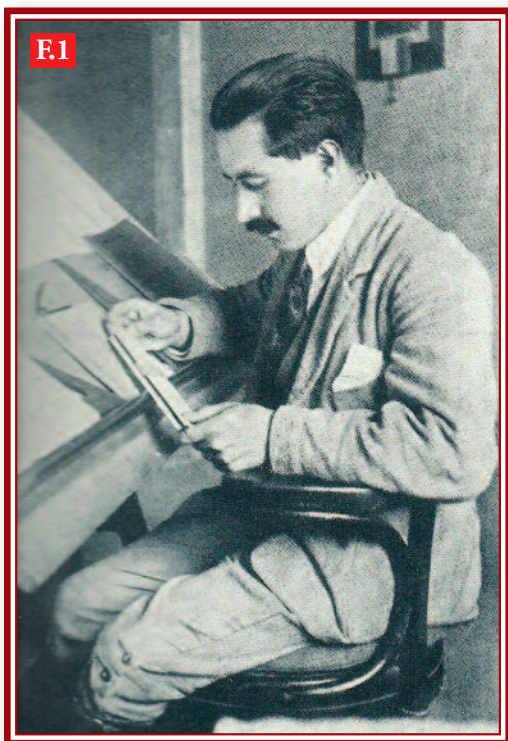
La serata si è conclusa piacevolmente con un ottimo ricevimento curato dai cuochi della rinomata Villa Maria di Crispiano.

7 maggio 2016 – A.Biella



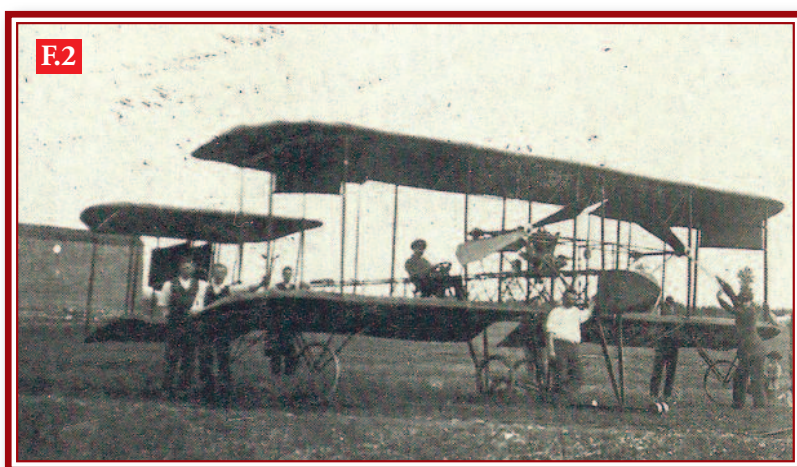
Illustri personaggi dell'Aviazione - Gianni Caproni

a cura di Guido Bergomi



Giovanni Battista (Gianni) Caproni (F 1) nacque a Massone d'Arco in provincia di Trento, vicino al lago di Garda, allora territorio austriaco, il 3 luglio 1886, e frequentò una scuola di Rovereto, poi si laureò in ingegneria civile al politecnico di Monaco e poi ottenne la specializzazione in elettrotecnica a Liegi e colà cominciò ad interessarsi della nascente pratica del volo e quindi conobbe diversi precursori dell'aviazione durante un soggiorno a Parigi.

Tornato al suo paese costruì prima un aliante senza successo e poi il primo velivolo, il Ca 1 che affidò al meccanico Ugo Tabacchi che, assolutamente inesperto di volo, riuscì a farlo sollevare in qualche modo ma poi lo distrusse in atterraggio. (F 2)



Nel frattempo Gianni si era trasferito nella località Cascina Malpensa e lì fondò la fabbrica Caproni iniziando a costruire una serie di macchine volanti che dal monoplano Ca 2 si protrasse fino al biplano Ca 8 e fondò anche una Scuola di volo che si trasferì a Vizzola Ticino, nelle vicinanze. L'azienda però ebbe serie difficoltà economiche per cui Caproni fu costretto a cederla allo Stato Italiano e lui vi rimase come direttore tecnico.

La fervida mente del nostro ingegnere sfornò, da allora in poi, una impressionante serie di progetti di aerei di vario tipo facendo anche una certa confusione con le sigle ed i numeri dei molteplici aerei finché venne a conoscenza delle teorie di Giulio Dohuet che dettavano le regole di quello che poi venne definito il Potere Aereo o meglio lo sviluppo dell'Aviazione Strategica.



Il Dohuet convinse il nostro Caproni a progettare e costruire il primo vero bombardiere pesante, il trimotore Ca 30 (F3) che cominciò, con due velivoli, ad operare dal campo di Pordenone, siamo ormai nella Prima Guerra Mondiale, andando a bombardare il campo di aviazione austriaco di Isovizza.

Il Dohuet convinse il nostro Caproni a progettare e costruire il primo vero bombardiere pesante, il trimotore Ca 30 (F3) che cominciò, con due velivoli, ad operare dal campo di Pordenone, siamo ormai nella Prima Guerra Mondiale, andando a bombardare il campo di aviazione austriaco di Isovizza.

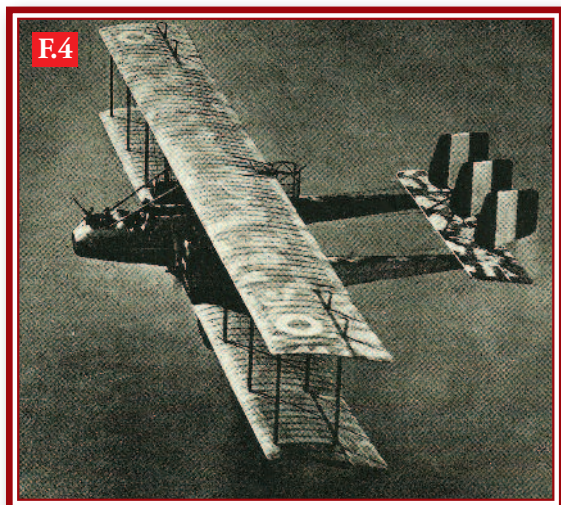
voli, ad operare dal campo di Pordenone, siamo ormai nella Prima Guerra Mondiale, andando a bombardare il campo di aviazione austriaco di Isovizza.

Illustri personaggi dell'Aviazione - Gianni Caproni

a cura di Guido Bergomi

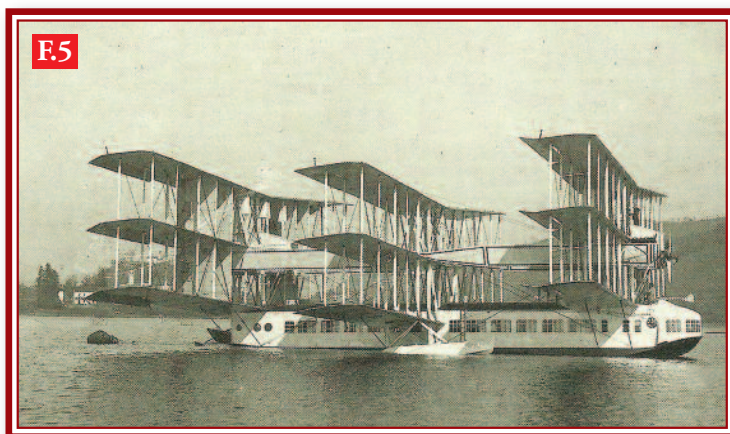
Da allora in poi non si contano i tipi di aerei da bombardamento che vennero sfornati dalla ditta Caproni.

Trimotori biplani o anche triplani di dimensioni sempre maggiori e con potenze che vanno dai 450 ai 1200 cavalli. (F 4)



Ottennero un grande successo tanto che vennero utilizzati, ed in parte anche costruiti, da altre nazioni come la Francia, l'Inghilterra e gli Stati Uniti.

Dopo la Grande Guerra si dedicò, oltre che nella progettazione e costruzione di aerei bellici anche negli aeroplani civili, sia trasformando i suoi famosi bombardieri sia in progetti assolutamente originali come ad esempio il cosiddetto Noviplano (F5), un gigantesco idrovolante con tre serie di



ali triplane e otto motori da 400 cavalli che doveva portare 100 passeggeri.

Questo però fece solo un piccolo balzo e si distrusse senza conseguenze.

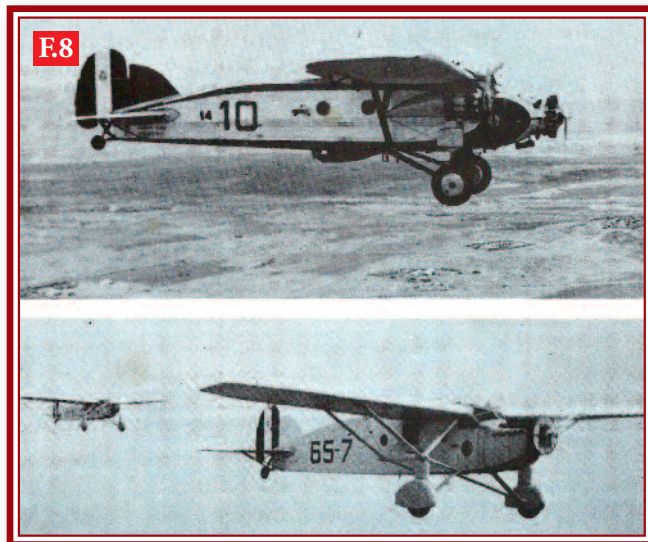


Poco dopo fu la volta di un famoso acrobatico (F6) che ottenne anche primati (per esempio di volo rovescio) in gare soprattutto all'estero: il Ca 113.

Nel 1928 venne fatto anche un utilissimo velivolo da turismo, usato soprattutto per addestramento primario, sia civile che militare, che fu molto amato dai piloti e protrasse la sua vita fino agli anni 50.

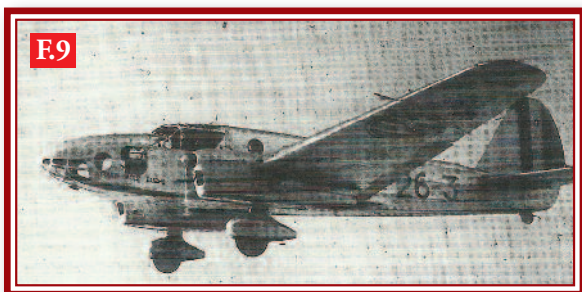
Si tratta del Ca 100 (F7) soprannominato Caproncino.

Poi fu la serie di aerei che vennero impiegati soprattutto nella guerra d'Etiopia come per esempio il tuttofare Ca 101 nato trimotore (F 8)



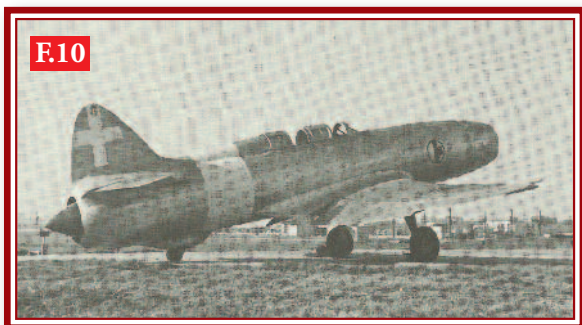
Illustri personaggi dell'Aviazione - Gianni Caproni

a cura di Guido Bergomi



ma poi costruito anche come monomotore con la sigla Ca 111.

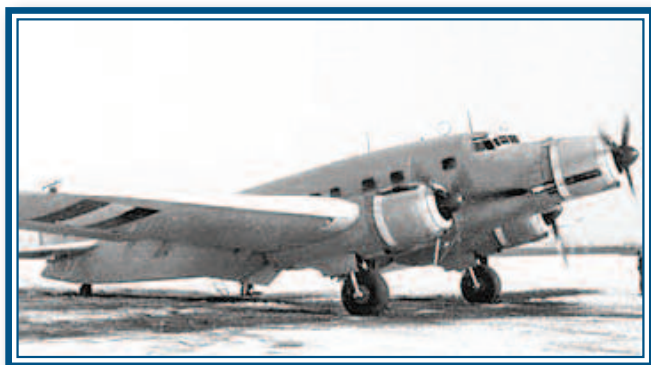
Molto amato dai piloti fu anche il piccolo bimotore usato soprattutto in Africa come ricognitore (F 9) ma anche lui tuttofare, dove vinse pure gare di regolarità. Il Ca 309 Ghibli.



Poi, per la seconda guerra mondiale uscirono diversi tipi di plurimotori da ricognizione ed assalto con alterne riuscite nella operabilità, e per finire questa limitata vetrina di realizzazioni, scusandoci per le numerose assenze, ecco un progetto non più di Caproni ma costruito nella sua fabbrica: si tratta del famosissimo motoreattore Caproni-Campini che fece, fra l'altro, il volo Milano Guidonia nel 1941. (F10)

Gianni Caproni finì la sua esistenza a Roma il 27 ottobre 1957 concludendo una vita di formidabile costruttore di una infinità di tipi di aeroplani.

Velivoli importanti ma poco conosciuti – il SIAI S.M. 90

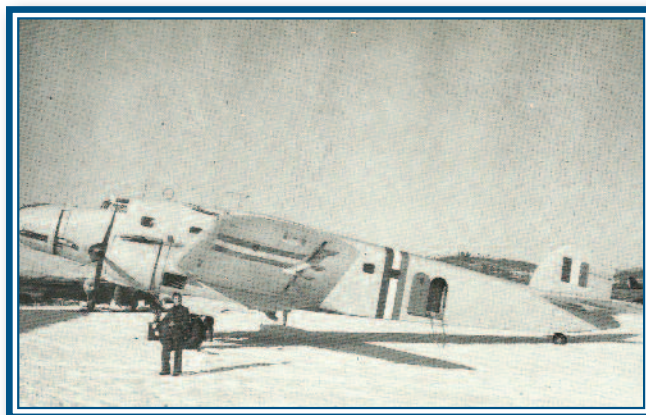


Uno dei tanti grossi velivoli progettati e costruiti dalla nostra famosa Savoia Marchetti sia negli anni trenta ma anche in tempo di guerra, fu un aeroplano sviluppato dal precedente SM 75, ma più grande e più potente: l'S.M. 90.

Era un trimotore dalla linea molto aerodinamica e costruito con la classica struttura di tutti gli altri velivoli da trasporto della SIAI, ma con tre motori Alfa Romeo 135, capaci di sviluppare una potenza di 1.400 cavalli che conferivano al velivolo una velocità di crociera superiore ai 400 Km/h. ed una velocità massima di quasi 480 Km/h. con una autonomia normale di 1.100 Km.

Aveva una apertura alare di m. 29,70 ed un peso massimo di Kg. 9.800. Come quasi tutti gli altri trasporti della Ditta, poteva venire adattato al servizio civile ed in questo caso aveva una capacità di 30 passeggeri mentre la versione militare poteva portare 24 soldati completamente equipaggiati ed armati.

Purtroppo, come successe con altri tipi di aeroplani, venne approntato poco prima del famoso funesto armistizio che ne decretò lo stop della prevista costruzione in serie e l'unico esemplare completato dopo alcuni voli di prova, fra l'altro molto soddisfacenti, venne requisito dalle forze aeree germaniche che lo adoperarono per le loro necessità belliche. Peccato, sarebbe stato sicuramente un ottimo velivolo dalle prestazioni molto brillanti.



L'OCCHIO VIGILE DELLA RICOGNIZIONE

di Guglielmo Canham

I servizi della ricognizione aerea furono ben apprezzati dai partecipanti alle “Grandi manovre” tenute nel 1910 dal Regio Esercito Italiano nel Monferrato e, successivamente, dalle Forze del Corpo di Spedizione che, a partire dall'Ottobre del 1911, provvedevano a strappare il territorio libico all'Impero Ottomano.



Come è ben noto, l'Italia partecipò con una sola Squadriglia, composta ma efficiente, alla guerra di Libia ed il primo volo operativo fu effettuato dal capitano Carlo Maria Piazza, che fornì

validi informazioni sulle forze arabe dislocate intorno a Tripoli. I primi voli di guerra – in tutto il mondo ed in assoluto – sono quindi da ascrivere ai piloti italiani e, nella fattispecie, ai capitani Piazza e Moizo.



Giulio Gavotti, 29 anni, di Genova (brevetto di pilota il 3 dicembre 1910); Carlo Piazza, 40 anni, di Busto Arsizio (brevetto del 30 giugno 1911), Riccardo Moizo, 34 anni di Cuneo e Giuseppe Rossi, 30 anni di Piacenza (brevetto del 1910)

Giulio Gavotti, 29 anni, di Genova (brevetto di pilota il 3 dicembre 1910); Carlo Piazza, 40 anni, di Busto Arsizio (brevetto del 30 giugno 1911), Riccardo Moizo, 34 anni di Cuneo e Giuseppe Rossi, 30 anni di Piacenza (brevetto del 1910).

Il compito dei nuovi guerrieri dell'aria consisteva, dunque, nel rilevare posizioni e movimenti delle forze avversarie, comunicando poi i dati ai comandi interessati, quando non direttamente, alle batterie ed alle Forze Navali cooperanti. Ciò allo scopo evidente di dirigerne il tiro. I mezzi fondamentali per compiere la missione assegnata erano quindi le comunicazioni bordo-terra e la fotografia.

Le comunicazioni bordo-terra erano, a dir poco, rudimentali. Inizialmente si utilizzavano petardi ed artifici fumogeni od anche messaggi identificabili (sin dal momento del lancio) con strisce di tela spesso collegate ad un petardo che scoppiava al contatto

con il suolo. Né mancava l'uso di piccioni viaggiatori, lanciati in quota, da bordo del ricognitore e che, nonostante questo brusco cambio di abitudini, generalmente non si disorientavano.

Da terra verso il velivolo, la comunicazione avveniva per mezzo di teli bianchi disposti in modo variabile a seconda del messaggio da far pervenire al mezzo aereo. Dopo qualche mese dall'inizio delle operazioni, si diffuse l'uso di una lampada munita di batterie e di una parabola. L'attrezzo, impugnato con una mano come una grossa pistola, si puntava verso il destinatario del messaggio con il testo tradotto in segnali Morse. Se la lampada era correttamente puntata, il messaggio aveva la possibilità di essere ricevuto. In caso contrario, era necessario ripeterlo. Bisognava, quindi, che i messaggi fossero semplici e brevi. Tre mesi dopo l'inizio delle ostilità, fu provata, con un certo successo, la radiotelegrafia anche se soltanto nel modo bordo-terra. Era infatti impossibile tradurre “in chiaro” un messaggio “morse” nella inconfortevole e rumorosa cabina di un ricognitore. Le cose migliorarono con l'introduzione di radio munite di antenna avvolgibile lunga più di 40 metri. Con tentativi successivi, si giunse ad un modello inglese della “Marconi”, con valvole termoioniche che, però, funzionava bene solo sui dirigibili.

Le missioni di ricognizione seguivano, quasi sempre, il seguente schema:

Le artiglierie, pronte al fuoco, indicavano con una certa approssimazione l'ubicazione del bersaglio.

Il velivolo decollava e si dirigeva sull'obiettivo.

Giunto sul luogo, l'osservatore identificava con precisione il bersaglio e, mediante una carta quadrettata ed un misuratore, calcolava direzione e distanza.

Seguiva l'invio dei dati e, se la missione lo prevedeva, la correzione del tiro.

Il mezzo documentale più idoneo restava però la fotografia.

Le macchine fotografiche erano quasi sempre portatili. Erano prospettiche perchè destinate ad eseguire riprese anche in volo livellato e non soltanto ad obiettivi al suolo. Queste macchine erano munite anche di un indicatore di assetto così che, nelle immagini, risultasse pure l'angolo sotto il quale era stato realizzato lo scatto. Per fotografare il terreno si preferivano, invece, macchine planimetriche fisse e, se possibile, si usavano anche lastre di notevoli dimensioni, che permettevano di conservare una grande definizione dei particolari.

Tutte le squadriglie da ricognizione disponevano di un laboratorio fotografico in grado di sviluppare e stampare subito il prodotto per poterlo inviare sollecitamente al Comando interessato.

I velivoli da ricognizione, in base alle direttive d'impiego, dovevano, in pratica, provvedere celermente alla raccolta di informazioni sulla dislocazione delle forze avversarie ed ai loro spostamenti, nel corso della battaglia.

Gli equipaggi dei ricognitori erano usualmente composti da un pilota e da un osservatore. Questi era un ufficiale e, praticamente, dava ordini al pilota, il quale poteva, invece, ricoprire qualsiasi grado, anche di soldato semplice, perchè le sue mansioni erano considerate analoghe a quelle di un autista.

Nell'intervallo tra le due guerre, non si fecero molti progressi tecnologici. Molti velivoli nati come ricognitori vennero messi da

L'OCCHIO VIGILE DELLA RICOGNIZIONE

di Guglielmo Canham

parte e, molto spesso, sostituiti nella funzione da bombardieri con ruolo promiscuo. Solo per citare la Regia Aeronautica si può accennare al CANT-Z-501, al CA.III, al CANT-Z-506B, al semiprevverde S.79. Anche presso Aeronautiche prestigiose non si spensero molte risorse dai già magri bilanci post-bellici, tuttavia valide dottrine videro la luce.

Senza scendere nei dettagli, si può qui menzionare la “missione di ricognizione strategica”, progettata ed eseguita anche prima dello scoppio di aperte ostilità, per inquadrare le risorse dell'avversario nei settori militare, industriale, economico e delle comunicazioni.

La ricognizione strategica si avvale di un'ampia scelta di sensori, elettronici o fotografici. Per il passato si può accennare all'americano U-2 che, a lungo, violò i cieli sovietici.



I velivoli usati per queste missioni sono relativamente poco vulnerabili in virtù del profilo operativo: altissima quota di volo, elevatissima velocità o una combinazione di entrambe. Da un certo tempo, si fa ricorso anche alle caratteristiche “stealth” (bassa risposta ai mezzi di scoperta). I ricognitori strategici si avvalgono anche di macchine fotografiche a lunga focale ed alta risoluzione in grado di usare pellicole ultrasensibili e/o raggi infrarossi utilizzati insieme a spettrometri che fissano su pellicola immagini termiche, permettendo di accertare perfino il tempo di funzionamento di motori su piste che, a prima vista, possono sembrare abbandonate o, comunque, non in uso.

Utilissime sono le realizzazioni cartografiche, ottenute mediante radar a scansione laterale. Oltre che sui velivoli, queste “diavolerie” possono trovare applicazione anche sui satelliti spia. Per completare, si può accennare al fatto che la ricognizione strategica può dare utili risultati registrando le comunicazioni radio o decrittando segnali in codice.



La ricognizione tattica si pratica, di massima, allo scopo di tenere sotto controllo il teatro dei combattimenti ed anche per negare, con successivi voli di interdizione, l'arrivo di rincalzi nemici tendenti a modificare la situazione tattica sul terreno. Tal genere di missione viene materializzata mediante l'uso di velivoli che percorrono la zona di interesse a bassissima quota ed alta velocità allo scopo di evitare gli effetti delle armi contraeree di piccolo calibro.

Anche le missioni di ricognizione tattica possono essere compiute di giorno o di notte, con macchine da ripresa diverse, a seconda delle esigenze.

Un aspetto meno complesso della ricognizione tattica è la sorveglianza del campo di battaglia, che richiede aeroplani meno sofisticati ed il solo uso di sistemi fotografici ordinari. Nel campo

tattico, va inclusa la semplice, ma necessaria, osservazione che si esegue, di norma, da parte dell'aviazione leggera dell'Esercito ed è utile anche per l'acquisizione dei bersagli ad opera del FAC (Forward Air Control), necessaria quando i caccia-bombardieri devono operare a distanza pericolosa dalle forze amiche o quando è necessario illuminare i bersagli con raggi laser.

Possiamo ancora, forse impropriamente, includere tra i ricognitori anche i “COIN” (counter insurgency), velivoli anti-guerriglia, usati spesso per rico-

gnizioni locali, scoperta degli oppositori e loro successiva eliminazione attraverso l'uso di velivoli da attacco. Né vanno dimenticati gli AWACS (Airborne Warning and Control System) impiegati per riconoscere con largo anticipo il minaccioso avvicinarsi di forze nemiche.

E avremmo concluso lo scritto ma mi piace ricordare una interessante variante della pratica convenzionale organizzata – ai tempi del Vietnam – su velivoli C-119 con telecomando. Questi velivoli, spedivano mezzi volanti RYAN FIREBEE teleguidati. Questi, lanciati dal di sotto delle ali di C-119 modificati, raccoglievano le informazioni desiderate. Eseguita la missione, tali “attrezzi” venivano fatti scendere con paracadute su aree di recupero pre-

scelte.

Molti di questi mezzi e sistemi d'arma hanno, da tempo, imboccato il viale del tramonto, surclassati dai DRONE; precisi ed adatti ad individuare un mezzo od un uomo a miglia di distanza e sopprimerli.

Riflessioni... Ricordi... Sentimenti

In occasione di eventi festivi nazionali merita evidenza lo scambio di sentimenti augurali fra Sodalizi associativi aeronautici. Il **Cav. Uff. Benito Tarantello** – Presidente Onorario del 20° Club Frece Tricolori dalla sede di Torino ha recentemente inteso esprimere comunione di sentimenti con il nostro Sodalizio. La Direzione di questo Corriere si compiace di farne riporto.

“Seguo e leggo sempre con piacere il vostro splendido periodico e che da molti anni conservo gelosamente, sin da quando era impaginato come giornale a larga tiratura.

In esso vi è un contenuto storico che mi ha accompagnato tutta la vita. Fui caldeggiato nello abbonamento, grazie all'amico di allora il Col. Edoardo Agnello. Tutto iniziò frequentando l'Associazione Arma Aeronautica di Torino ... dove mi accostai dopo aver terminato il servizio militare in Aeronautica, una realtà che non ho mai voluto abbandonare. Per esigenze familiari doveti rinunciare ad una vita che sentivo mia e trovare quell'alternativa per restare vicino all'Arma Azzurra.

Ciò risale al 1965 e a distanza di 50 anni resta vivo ogni istante vissuto per essa. Un lungo percorso che ancora oggi mi rende orgoglioso per ricordare, cominciando da quelle persone significative che hanno forgiato il mio sano intento e che insieme hanno contribuito nel mio lungo cammino. Personaggi storici, amici importanti, che mi hanno trasmesso valori e rapporti umani che sono sempre vivi nel mio cuore. ...e fra i tanti il Gen. Giulio Mainini, il Cap. Domenico Boschini (Pres. Sez. ANUA Torino).

Tarantello aveva contribuito nel 1992 a concretizzare la nascita a Torino del 20° Club Frece tricolori, divenendone Vice-presidente e dal 1995 fino al 2013 Presidente. Nel suo pensiero trovano priorità e apprezzamento l'innovazione e la dinamicità che uniti all'esperienza continuano ad alimentare i suoi impegni associativi. L'ANUA se ne compiace ritrovando nella figura e nell'operato del Cav. Tarantello l'espressione concreta di attività sociali sinergiche.

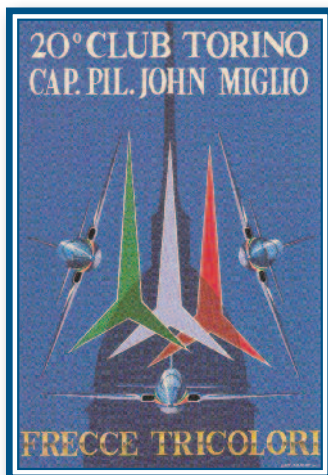


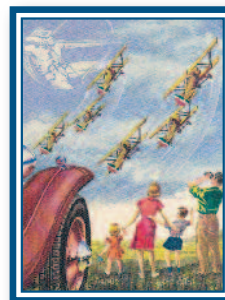
Foto scattata in occasione di AIR SHOW 18 maggio 2014 a Loano; Tarantello al centro fra Ufficiali Pubbliche Relazioni (Soro e D'Aniello), Com.te PAN (Slangen) e l'amico Balocco (pilota di ultraleggero)

Lo scambio di comunicazioni augurali aveva inoltre dato spunto al Cav. Tarantello di offrire alla divulgazione alcune cartoline commemorative scelte fra le tante in suo possesso avute dall'autore, l'amico Aldo Brovarone, socio onorario del Club, che a 90 anni, ancora con mano ferma, riesce a realizzare.

Designer molto apprezzato di auto d'epoca come la mitica Dino aveva lavorato presso la Pinin Farina ed a lui è dedicata una bacheca nel museo dell'Auto di Torino.



Cartolina disegnata per il 55° anniversario (1941-1996) della morte, a soli 23 anni, nel cielo di Pisa il 7 agosto 1941, del Capitano Pilota Bruno Mussolini.



Cartolina dedicata alla nascita nel 1929, dal 1° Stormo del T.Col. Rino Corso Fougier, della prima pattuglia acrobatica italiana composta da due sezioni di tre FIAT CR-20 pilotati dal M. Illo Fruet, Ten. Lucchini, Ten. Neri, Ten. Melandri, Serg. Pontonutti e Serg. Wengi.



Cartolina per la Giornata dell'Ala che si svolse a Roma con una spettacolare manifestazione seguita da un immenso pubblico. Vi parteciparono tutte le specialità della Regia Aeronautica.

Il Genio della Vittoria

Giovanni Battista Marieni Direttore Generale dell'Aeronautica (dic. 1915 – ott. 1917)
e Comandante Generale del Genio dopo Caporetto

Traggo spunto per questo articolo dalle considerazioni che feci lo scorso anno a seguito della visita al pregevolissimo museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle sul lago di Bracciano, tra i più importanti al mondo per numero e qualità di velivoli esposti. Nel primo padiglione, l'hangar "Troster", sono raccontate le origini del volo umano ed è illustrata l'aviazione del periodo della Prima Guerra mondiale.



Aggirandosi fra i magnifici e fragili aerei dell'epoca si ammirano le gesta eroiche di tanti aviatori, i loro cimeli, medaglie, fotografie, ecc.

Si notano all'entrata i busti di due personaggi considerati fra i pionieri dell'Aviazione Militare Italiana: il **Gen. Maurizio Moris**, che fin dal 1893 si occupò di tutto ciò che era "più leggero" e "più pesante dell'aria", e che, con la creazione del Corpo Aeronautico Militare, assunse nel gennaio del 1915 la carica di Direttore Generale dell'Aeronautica, ed il **Gen. Giulio Douhet** che fu il gran teorico della guerra aerea (post prima guerra mondiale) e fautore, insieme a tanti altri "addetti ai lavori", tra i quali anche Gabriele D'Annunzio, dell'Aviazione quale terza forza armata dopo Esercito e Marina. Manca però la storia della Direzione Generale dell'Aeronautica nel corso della Grande Guerra (ricordata parzialmente nella biografia del Gen. Moris solo fino

al dicembre 1915, data del suo avvicendamento) la cui opera è praticamente ignorata, dimenticando che essa fu l'anima organizzativa dell'aviazione in guerra. Del Gen. Giovanni Battista Marieni (1858 – 1933), che ne tenne il comando dal dicembre 1915 all'ottobre 1917 (Caporetto), e cioè di colui che dette impulso, organizzò e sviluppò l'Aviazione Militare nel corso della Grande Guerra portandola ad un grado di alta efficienza, non vi è traccia né menzione alcuna.

Quando il 22 die. 1915 Cadorna convocò il Colonnello Marieni a Roma per affidargli la Direzione Generale dell'Aeronautica, egli era comandante del Genio del III Corpo d'Armata dislocato sul fronte Stevio – Lago di Garda, nominato a quella carica il 13 maggio 1915, solo 10 giorni prima che l'Italia entrasse in guerra. Dopo un lungo colloquio, nel congedarlo, Cadorna gli disse - "Vada a crearmi un'aviazione di guerra, la nostra è all'infanzia, quelle nemiche sono più che adulte".

Cito solo alcune cifre per sintetizzare la sua opera nel nuovo incarico.

Al passaggio delle consegne Marieni si rese conto che l'Italia disponeva solo di 70 aerei in efficienza sulla linea del fronte. Poco meno di due anni dopo, in fretta e furia, a seguito della rotta di Caporetto, Marieni deve lasciare la Direzione Generale dell'Aeronautica perché nominato Comandante Generale del Genio e mandato a riorganizzare le difese sul Piave.

Al momento del passaggio delle consegne, il 28 ott. 1917, l'Italia disponeva di:

- **3.961 aerei di cui 1.031 in efficienza al fronte, 757 in riserva, 1439 alle scuole e 734 alla riparazione;**
- **88 squadriglie delle quali 30 da ricognizione, 38 da caccia e da difesa e 20 da bombardamento.**

L'aeronautica italiana era peraltro la prima ad avere le squadriglie d'aviazione divise nelle tre specialità. Il lavoro che l'Italia aveva compiuto nel biennio 1916-17 per la sua aeronautica sotto la direzione di Marieni ha del fantastico e quasi dell'inverosimile.



Il Gen. Marieni lasciò la Direzione dell'Aeronautica dopo soli due anni di duro lavoro, nel corso dei quali l'Italia, da cenerentola, era diventata la prima potenza aerea del mondo per efficienza, organizzazione, affidabilità, prestazione e numero dei velivoli, passando da importatrice di mezzi e tecnologia ad esportatrice verso le principali nazioni alleate, compresi gli Stati Uniti d'America, di aerei, motori, eliche e ricambi. Ma egli dette anche un significativo contributo allo sviluppo dell'aviazione civile inaugurando le prime linee aeree postali, istituendo per la prima volta al mondo i corridoi aerei dedicati, costruendo piste di atterraggio attrezzate per emergenze lungo le tratte percorse dagli aerei civili ecc.

Per le benemeritenze acquisite per l'ordinamento e lo sviluppo dell'Aeronautica, venne promosso il 18 Marzo 1917 Tenente Generale per meriti eccezionali. Per il ruolo che egli ebbe nello sviluppo militare, industriale ed organizzativo dell'aviazione nella Grande Guerra, il Gen. Marieni può a buon diritto essere considerato il vero creatore dell'Aviazione Militare Italiana e meriterebbe di essere fatto conoscere anche a Vigna di Valle.

Basterebbe una bacheca o un tabellone che ricordassero, entrando nel merito, l'immane compito svolto negli anni 1916 e 1917 dalla Direzione Generale dell'Aeronautica e dal suo Ufficio Tecnico sotto la guida del Gen. Marieni, per capire meglio come fece l'Italia a raggiungere quei traguardi.

Ciò arricchirebbe il museo di tanti episodi poco conosciuti (vedasi carteggio fra Marieni e D'Annunzio sulla preparazione del volo su Vienna, o ancora sui 500 ufficiali americani addestrati alla scuola di pilotaggio di Foggia appositamente istituita per loro, ecc.).

Se un giorno si volesse seguire questa impostazione e colmare questa "lacuna", chi scrive sarebbe pronto ad aprire il proprio archivio di famiglia. Ma i meriti conquistati dal Generale Giovanni Battista Marieni nel corso della sua carriera sono molteplici e non si fermano allo sviluppo dell'aviazione di guerra, ma lo vedono attivo su vari fronti sempre dando prova di non comune perizia professionale e capacità organizzativa.

*Giovanni Marieni Saredo
Nipote del Generale*

Per chi volesse approfondirne l'operato si suggerisce di consultare il sito web <http://www.marieni-saredo.it> nelle parti dedicate a **Biografia generale (1858 – 1933)**, **Campagna di Libia (1913-1914)**, **Aviazione (1915-1917)**, **Comando Generale del Genio (1917-1920)**.

(continua a pag. 40)

RITROVAMENTO IDROVOLANTE DI AGELLO

Gentile Direttore,

qualche giorno fa nelle acque del Lago di Garda prospicienti Desenzano, durante una serie di immersioni, è stato rinvenuto, ad una forte profondità, lo scafo dell'idrovolante Fiat C29 del sergente maggiore Francesco Agello che il 16 luglio 1929, a causa di un'onda anomala s'impennò e affondò. Agello fu salvato.

Nel 1934 Agello con un idrovolante Macchi Castoldi ottenne il record di velocità a 709,202 chilometri all'ora. Per idrovolanti con motori a pistone questo record non è ancora stato superato.

Ora in zona si sta pensando a come "far rendere" questo ritrovamento.

Una prima soluzione sarebbe di lasciarlo in fondo al lago per attirare i subacquei; una soluzione inconcepibile secondo me, per un mezzo che ha volato e vissuto nell'aria.

Credo che un ritrovamento così ricco di storia avrebbe potuto, e forse dovuto, trovare spazio sui media italiani, ma ne ho trovato traccia solamente sul Giornale di Brescia. Questo idrovolante è stato un gioiello della tecnica italiana.

Potete ricordare questa strepitosa avventura di oltre 80 anni fa con un record di velocità ancora imbattuto?

18 maggio 2016

Marco Righetti -Urano 2°

Agello e il suo primato di velocità



“Quel pomeriggio del 23 ottobre 1934, il cielo era grigio; una sensibile foschia rendeva difficile la visibilità; il lago però si presentava ben increspato ed il vento era calmo. Il pilota, preso posto sul MC.72, avviò il motore e si lanciò nel gran volo. L'idrocorsa col suo rombo possente e risonante, eccitava l'eco dei monti racchiudenti il Garda, quasi a chiamare in adunata gli spiriti di tanti eroici Velocisti, caduti perché egli riuscisse vittorioso e potesse dare alla Patria, all'Italia, più alto onore e più ammirabile prestigio”.

Riflessioni... Ricordi... Sentimenti

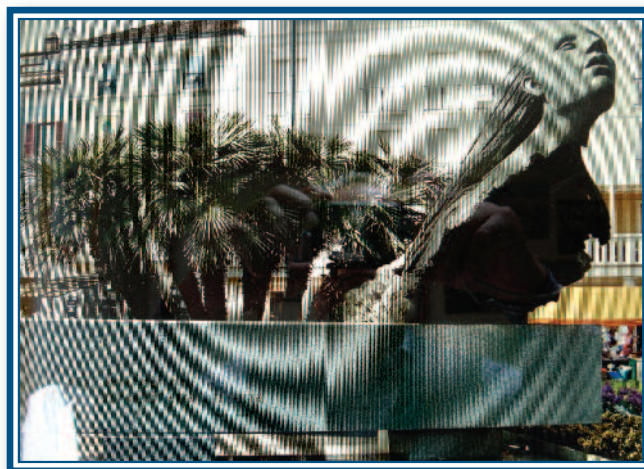
(segue da pag. 39)

Con queste parole, il Colonnello Mario Bernasconi, Comandante della Scuola Alta Velocità di Desenzano sul lago di Garda, descrisse gli avvenimenti di quella storica giornata. L'eroica impresa di colui che per questo, venne soprannominato "l'uomo più veloce del mondo": il Maresciallo Francesco Agello. Nato a Casalpusterlengo il 27 dicembre del 1902, Agello era un uomo pieno di vita; in gioventù si era dedicato alla pratica di molti sport tra cui la ginnastica, il nuoto, la bicicletta, il calcio. Ma fu la motocicletta, sua grande passione giovanile a infondergli l'amore per la velocità. Nel 1924 conseguì l'ambitissimo brevetto di pilota e quattro anni dopo fece domanda per entrare nella neo costituita Scuola Alta Velocità di Desenzano. La creazione di una scuola per l'addestramento al volo ad alta velocità fu ritenuta necessaria dopo l'edizione della 'Coppa Schneider' disputata a Venezia nel 1927 dove i piloti italiani Arturo Ferrarin e Mario De Bernardi dovettero ritirarsi a causa di improvvisi guasti meccanici. Il Comando della Scuola fu affidato al Colonnello pilota Mario Bernasconi. Così il 15 maggio 1928 Francesco Agello fece il suo ingresso all'idroscalo di Desenzano, forse attirato dalla dura, inesorabile selezione attraverso la quale dovevano passare tanti piloti prima di giungere, privilegio di pochi, ad appuntare l'ambitissima V rossa sopra l'aquila d'oro, il segno distintivo dell'allora purissima 'aristocrazia' del volo. L'addestramento molto duro e impegnativo consisteva nel percorrere per sette volte un circuito di 50 km a forma di triangolo acutangolo, con due virate di quasi 180°.



“L'attività della Scuola scriveva il Colonnello Bernasconi unita al progresso dell'idrovolante e del motore, che sono totalmente italiani in ogni loro particolare, ha permesso di ottenere tali risultati. Gli uomini, forgiati nei diuturni faticosi e pericolosi voli, si sono abilitati a portare apparecchi di così elevata velocità il cui peso, di tre tonnellate, è distribuito su pochi metri quadrati d'ala caricati, ciascuno, con più di 200 chilogrammi. Essi effettuano partenze dall'acqua a velocità di flottaggio di 250 km/ora per ritoccarla anche a più di 300 km orari, compiono virate sviluppano enormi forze centrifughe, dominano motori di circa 3.000 C.V. di po-

tenza”. Alle ore 14,56 del 23 ottobre 1934 Agello conquistava il primato di velocità. Il volo non durò più di 15 minuti, il tempo necessario per compiere i quattro passaggi sulla base. All'idroscalo di Desenzano sul Garda, sede della Scuola di Alta Velocità, il maresciallo Agello su apparecchio Macchi Castoldi M.72, motore Fiat AS 6 batteva il suo precedente primato mondiale di velocità su base, effettuando i quattro passaggi regolamentari alla media di 709,202 km orari. Il primato precedente, stabilito il 10 aprile 1933, era di 682,078 km orari. I documenti relativi alla prova venivano inviati dall'Aero Club d'Italia, alla Federazione Aeronautica Internazionale per l'omologazione. Per questa storica impresa il Maresciallo Agello venne decorato con la Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico con la seguente motivazione: *‘Pilota d'Alta Velocità di eccezionale valore ed ardire, dopo aver concorso con difficili e pericolosi voli sperimentali alla messa a punto del più veloce idrovolante del mondo, conquistava per due volte il record mondiale di velocità assoluta’*. Il Maresciallo Agello per meriti aeronautici fu promosso Ufficiale con il grado di Sottotenente. Il Cap. Francesco Agello perse la vita in un incidente di volo presso l'aeroporto di Bresso in provincia di Milano il 24 novembre 1942.



Desenzano del Garda:
Monumento agli Aviatori del Reparto Alta Velocità.

Corso Urano – Regia Accademia Aeronautica

Salvo Mangano (salvo.mangano@gmail.com) da Chieti ci scrive

Nel 1942 è stato girato il film “I 3 Aquilotti” presso la Regia Accademia Aeronautica di Caserta, realizzato sotto gli auspici della Gioventù Italiana del Littorio, con la collaborazione del Comando, degli Ufficiali e degli Allievi dei corsi “Urano, Vulcano e Zodiaco” della stessa Regia Accademia Aeronautica. È un film di propaganda, ma ha il pregio di mostrare la vita dei cadetti, durante quel periodo così difficile per l’Italia. Ho scoperto questo film quasi per caso sul WEB e in due brevissime sequenze ho riconosciuto mio Padre: potete immaginare la mia commozione!

Mio Padre, **Alfio Mangano**, nativo di Mascalucia CT, (5 gennaio 1921), era infatti cadetto del corso Urano, uscito dall’Accademia come Sottotenente Pilota.

Di base ad Aviano fu poi fatto prigioniero dai tedeschi dopo l’8 settembre ed è scappato sotto il fuoco delle mitragliatrici assieme al collega Elio De Franco, anche egli siciliano.

Ho scaricato il film completo e lo spezzone dove mio Padre è individuabile si trova anche su www.youtube.com/watch, dove ci sono delle bellissime immagini di volo col caccia monomotore biplano IMAM Ro.41., dalle quali ho tratto le due che qui riporto.

Con mio Padre, mancato nel 1989, non ci sono mai stati scambi di informazioni sulla sua vita militare: era riservato su tutto ciò che concerneva l’Arma; anche con noi familiari.

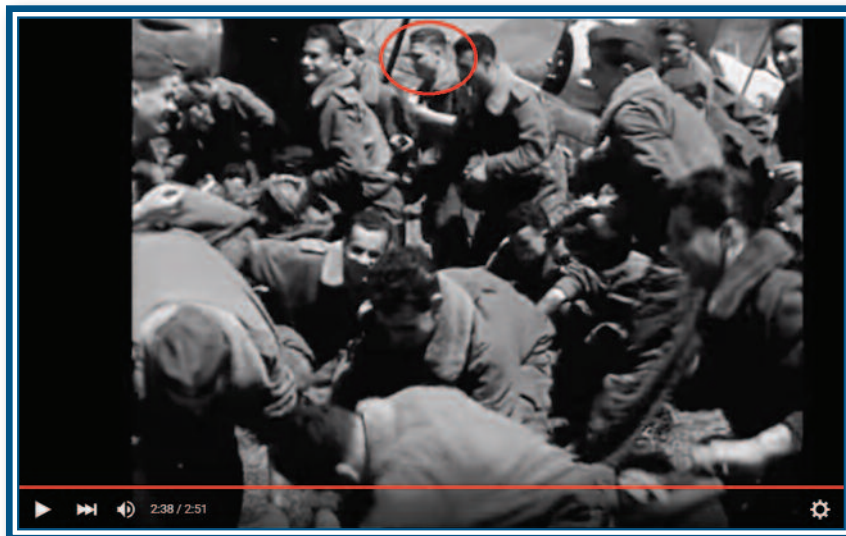
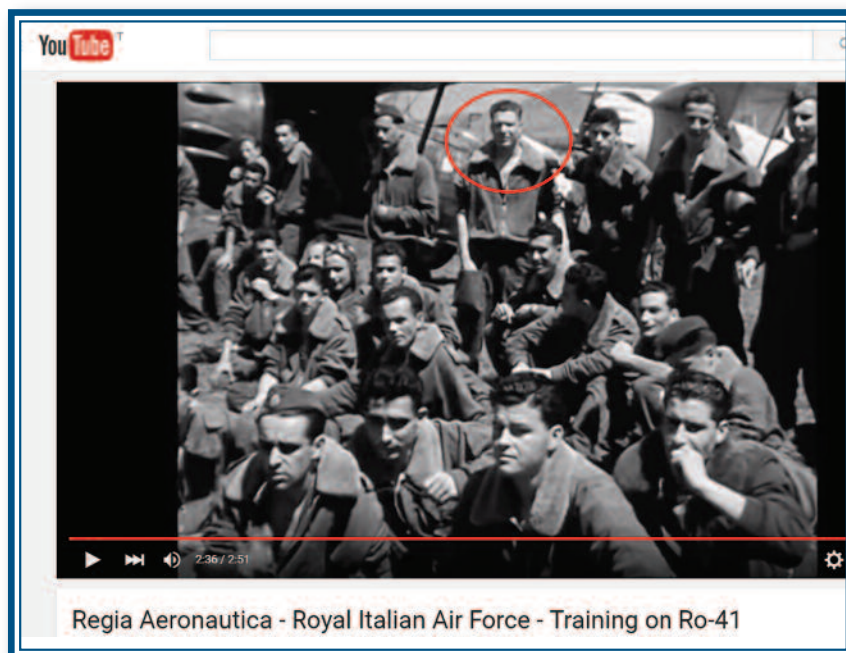
Soddisfacevano la mia curiosità di bambino più le risposte dei suoi colleghi che la confidenza di mio Padre. In più sono andato via di casa a 18 anni e ovviamente lo scambio si è oltremodo ridotto.

Vengo alla mia necessità:

È possibile avere accesso a documenti, foto o film di quel periodo di Accademia, cioè 1939-1942?

È possibile accedere ai registri dell’Accademia, esiste una sorta di libro matricola?

Ci sono documenti relativi al Reparto di piloti presenti ad Aviano nel settembre del 1943?



Si confida nella collaborazione dei lettori di questo Corriere dell’Aviatore. Si informa altresì che l’accesso alla Sala Consultazione dell’Archivio Storico a Palazzo Aeronautica Roma è consentito nei seguenti giorni:

dal MARTEDÌ al GIOVEDÌ ore 09:00 – 14:00;

VENERDÌ ore 09:00 – 11:00

L’ingresso è subordinato alla prenotazione telefonica ai seguenti numeri: 06-49865724; a mezzo fax: 06-49865545; o tramite email:

archiviostorico@ aeronautica.difesa.it

Marilinda Mineccia: La nostra meta. Il cielo.

Alla Casa dell'Aviatore il 20 aprile scorso ha avuto luogo l'incontro ANUA – URANO, organizzato dal Presidente Sezione Roma gen. Raffaele Cariglia per dare evidenza ai sentimenti di unione fra differenti generazioni di vita aeronautica.



L incontro al quale hanno partecipato numerosi Soci ANUA ed una nutrita rappresentanza del Corso Urano II è stato dedicato in particolare alla presentazione del volume che la Dama d'Onore **Marilinda Mineccia**, Procuratore Capo ad Aosta, aveva già voluto offrire (rif. **Il Corriere dell'Aviatore n. 1-2/2016**) agli amici che hanno conosciuto suo padre **Giuseppe, Generale di Brigata Aerea del Corso Urano (1939-42)**, che il 15 gennaio 2015 era **"volato verso il cielo che amava tanto"**.

Questa nuova occasione ha dato modo di entrare in maggiori dettagli sui contenuti del volume che oltre ad essere eccellente documento di storia aeronautica è portatore di valori della famiglia, meritevoli della più ampia divulgazione fra i ragazzi di oggi.

A tal fine si riproduce, ringraziando la Gent.ma D.O. autrice del volume, una sequenza fotografica stralciata dal percorso di vita in esso descritto, ritenendo che le immagini aiutino più delle parole a comprendere e riflettere.

Nella prima foto Giuseppe Mineccia, nato a Bari il 16 novembre 1918, è al centro fra la mamma ed il papà che sostiene il fratellino Mario. Seguono nella pagina foto per un rapido passaggio alle esperienze belliche.



Peppino in grado di leggere il giornale all'età di 19 mesi (!)



I fratellini



Peppino e il fratellino Mario



...con un compagno di Corso

Accademia di Caserta:

"... ci accolse pieni soltanto di illusioni e d'entusiasmo, ci obbligò allo studio, ci educò al sacrificio: diventammo uomini".



Seguono toccanti parole sulla realtà della guerra e su quattro compagni di corso caduti durante le esercitazioni.

"Siete caduti così tutti soli, senza lotta, preparandovi a quella... sulla soglia della lotta... come un bimbo davanti alla vita. Ed il nostro dolore si placa, stupito e commosso, come dinanzi al morire di un bimbo che porta negli occhi un lembo intatto del suo paradiso. ... come quando le rondini tessono, a sera, rapide trame nell'aria".



Riflessioni... Ricordi... Sentimenti



27 giugno 1949 Sposi



Bari, Circolo Ufficiali, IV Z.A.T. 10 dic. 1958



Il 9 aprile 1959 è il giorno della mia prima Comunione, avvenuta nella chiesetta delle Suore del Preziosissimo Sangue ove frequentavo le elementari.



Estate 1954 a Rapallo



Lecce, 29 aprile 1967

Scrive Marilina: *La foto che mio padre portava con sé durante il fidanzamento... ha conosciuto mia madre a Novara, mentre era in forza all'aeroporto di Cameri... Durante il loro lungo fidanzamento dal 1943 al 1949 e poi durante il loro matrimonio durato sino al 7 agosto 1961, data della morte di mia madre, ogni attenzione e ogni battito del suo cuore è stato rivolto a lei.*



La madre all'età di due anni.



Bari, 1974 anno della pensione, tra gli ulivi.

Riflessioni... Ricordi... Sentimenti



Questa immagine richiama l'amore per la conoscenza già annunciato quando aveva solo 19 mesi di età ... e poi per la Famiglia e le Vette.



Il 16 novembre 2014 il generale Mineccia compiva 96 anni, festeggiati in gradevolissima compagnia di amici e familiari.

Si avvicina purtroppo il tempo in cui volerà per sempre verso il *"cielo che amava tanto"*

...Marilinda ha poi scritto in proposito, nel libro dedicato al padre:

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



... Nel momento d'immenso dolore per la morte di mio padre ho scritto queste pagine con grande slancio di amore, ripercorrendo la sua e la mia vita e riscoprendo gli intensi legami tra le nostre vite e quelle di tutti voi che ho ricordato, riportandone la foto se ritratti con lui o nel medesimo contesto.

Ci sono altri, molti altri, che non sono qui richiamati ma che ugualmente vivono nel nostro cuore.

Il rinnovato incontro attra-verso le immagini con chi ci ha preceduto nel Cielo fa emergere l'immutato legame e la realtà di un evolversi del rapporto con loro attra-verso i più intimi percorsi dell'anima".

L'incontro alla Casa dell'Aviatore, seguito al tradizionale convivio mensile ANUA, si è concluso con l'intervento del Presidente Majorani che ha evidenziato il valore morale dell'iniziativa ed

il pertinente contributo culturale offerto al Sodalizio dalla Dama d'Onore Dott.ssa Mineccia che, a sua volta, ha vivamente ringraziato per l'ospitalità e la cordialità della accoglienza ricevuta. A Lei è stato infine donato dal Gen. Carlo Blandini del Corso Urano II, a nome dei compagni di corso, un tradizionale crest con dedica.



Accademia Aeronautica

Con l'anno 2016/17 inizia il ciclo di studi a Pozzuoli il Corso Urano V per il quale i posti a concorso sono in totale 80 così ripartiti:

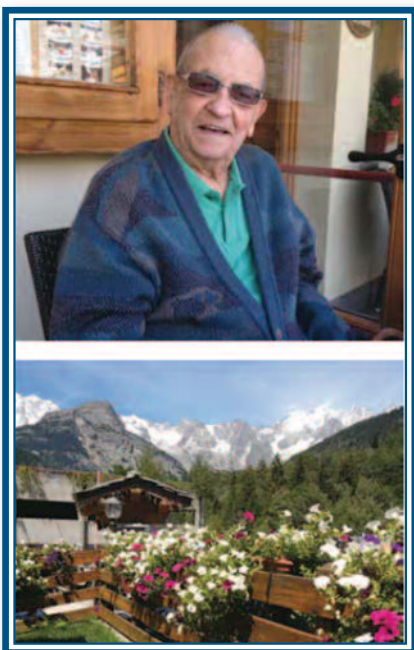
N. 43 – Ruolo naviganti normale dell'Arma Aeronautica, specialità pilota

N. 8 – Ruolo normale delle Armi dell'Arma Aeronautica

N. 15 – Ruolo normale del Corpo del Genio Aeronautico

N. 6 – Ruolo normale del Corpo di Commissariato Aeronautico

N. 8 – Ruolo normale del Corpo Sanitario Aeronautico



Leonardo Campus: I sei giorni che sconvolsero il mondo

La crisi dei missili di Cuba e le sue percezioni internazionali, Ed. Le Monnier.



Presentato a Bari il 6 giugno scorso, presso la Libreria LATERZA, il libro di Leonardo Campus dell'Università La Sapienza, giunto espressamente da Roma, "I SEI GIORNI CHE SCONVOLSERO IL MONDO – La crisi dei missili di Cuba e le sue percezioni internazionali", Ed. Le Monnier.

Erano presenti: Saverio Sgarra, Delegato del Movimento Ecclesiale, Impegno Culturale Puglia e gli storici Mario Spagnoletti e Onofrio Pappagallo che hanno confermato il valore del libro, utile a colmare una lacuna importante nella storiografia italiana del '900.



Punto di svolta della *Guerra fredda* nonché dell'era nucleare tuttora aperta, la crisi di Cuba è uno degli eventi più studiati dalla storiografia internazionale.

Il libro, il primo italiano sul tema, non si limita ad aggiungere particolari alla letteratura già presente, ma attua un vero ribaltamento di prospettiva, ricostruendo non solo gli eventi, ma anche le loro percezioni internazionali.

Il "braccio di ferro" atomico verificatosi nell'ottobre 1962 fu infatti uno *shock globale*, capace di suscitare reazioni nei contesti più diversi: presso governi, opinioni pubbliche, media, intellettuali, politologi, artisti, scienziati, religiosi.

Muovendo da una reinterpretazione di Braudel e McLuhan e poggiando su una vasta documentazione inedita reperita in sette anni di ricerche, tra archivi di vari Stati e un'analisi certosina della stampa internazionale di quei giorni, il libro da un lato mostra il carattere della crisi come esperienza globale, dall'altro comincia a indagare la dimensione socio-culturale, finora trascurata, ma destinata a diventare la prossima frontiera della storiografia su quell'evento. Era presente anche chi scrive – all'epoca giovane ufficiale in servizio alla 36ª Aerobrigata missili Jupiter di Gioia del Colle – invitato ad intervenire per dare la sua testimonianza oculare e privilegiata degli eventi raccontati nel libro.

Giovanni Battista Cersòsimo, della Sezione A.N.U.A. di Bari



Il Dr. Massimo Briguglio, figlio dell'ormai scomparso Gen. S.A. Guido Briguglio, già Presidente Nazionale ANUA 1983-1987, ha inviato un messaggio alla nostra Redazione per informare della scomparsa, in data 15 Settembre 2015, della sua amata Mamma, la Dama d'Onore Jole Briguglio Antonelli.

L'intera Presidenza ANUA esprime al Dott. Massimo sentiti sentimenti di cordoglio.

Il Gen. Briguglio e la gentilissima Signora Jole fanno parte della Storia dell'ANUA che ne mantiene riconoscente ricordo.



Brescia – Incontro conviviale “benvenuta estate”

Quale auspicio favorevole per l'arrivo della cosiddetta “bella stagione”, vista l'attuale situazione meteo, la sezione ANUA di Brescia ha intitolato il tradizionale saluto tra i propri associati prima della sospensione estiva con “benvenuta estate”, anche se in pieno Giugno sembra di essere ancora nel mese di Marzo, almeno nel nord Italia, a causa di veri e propri rovesci spesso accompagnati da intense grandinate.

La riunione dei Soci si è svolta giovedì 16 u.s., presso l'**Hotel Vittoria**, dove l'accoglienza è stata di primordine essendo l'unico a “cinque stelle” nella città. Quindi ambiente prestigioso, ottima cucina e trattamento particolare, dovuto agli ottimi rapporti pregressi tra la direzione dell'albergo ed il nostro sodalizio.

L'incontro fuori dagli schemi di una Assemblea Generale, come invece svoltosi in passato, si è aperto, dopo un momento di raccoglimento in memoria dei nostri Caduti, con un caloroso benvenuto da parte del **Presidente Vanni Sacco** che ha sottolineato come in questi frangenti sia importante enfatizzare il rapporto umano esistente tra persone unite da una comune storia di vita. Non è mancato il riferimento in generale al periodo di sofferenza che un po' tutte le Associazioni d'Arma stanno vivendo ai nostri giorni, dovuto sia alla sospensione del servizio obbligatorio della leva, sia e forse principalmente, ad un diverso concetto che le generazioni più giovani hanno dell'associazionismo, dove una più incisiva dinamicità gestionale e un più diffuso uso dei “media” informatici (email, social network, siti web, etc.), nonché una maggiore propensione al sociale, che nei nostri statuti rientra tra i compiti complementari, potrebbero essere i mezzi per riconquistare quel numero di iscritti, tale da consentire lo svolgimento di un'attività istituzionale nelle più articolate direzioni.

In tale quadro, si sono illustrate tutte le recenti iniziative messe in campo dalla Presidenza Nazionale a partire dal Premio letterario

col patrocinio dello SMA e dal progetto “ANUA giovani”, che mira al coinvolgimento attivo di studenti degli Istituti aeronautici italiani nel nostro sodalizio, per passare poi ad una sommaria esposizione dell'attività locale da svolgersi alla ripresa autunnale, quali la celebrazione del trentennale della Sezione di Brescia (1986-2016) da simboleggiare anche con un oggetto ricordo, visite presso il 4° ed il 6° Stormo, conferenze nelle Scuole su temi aeronautici ed allestimento di un sito internet.

Ad aprire questa serie di avvenimenti, prima di apprezzare l'**apericena**, si è proceduto alla presenza del Direttore dell'Hotel e di tutti i presenti al posizionamento di una targa con il simbolo dell'ANUA all'ingresso dello importante albergo. La foto testimonia il particolare evento e la grande soddisfazione dei Soci.

NOZZE D'ORO a Latina

Il 23 Aprile u.s., il Gen. B. A.Aran(r) Franco Minchella (Socio ANUA di Latina) e la Sig.ra Assunta hanno celebrato il loro **50° anniversario di nozze**. Per sottolineare tale occasione speciale, i coniugi Minchella, unitamente ai figli Maria Elena e Giorgio, ai loro tre nipoti, ed al resto di tutta la numerosa famiglia, hanno replicato la cerimonia religiosa nella suggestiva atmosfera della “Basilica di Santa Maria degli Angeli in Assisi”. Alla coppia, le felicitazioni dell'ANUA, unitamente all'augurio di ulteriori traguardi.



Latina - Quattro passi sulla GUSTAV



Domenica 29 maggio 2016, le **Sezioni ANUA e Italia Nostra di Latina** hanno effettuato un sopralluogo sui Campi di battaglia della Linea GUSTAV, sopralluogo incentrato sui seguenti momenti:

Visita al Sacrario Militare di Mignano Montelungo, dove riposano 974 Caduti della guerra di liberazione.

Dopo aver deposto un cuscino di fiori ai Caduti, è stata recitata la Preghiera del Soldato ed è stata letta la Poesia di Ungaretti "San Martino del Carso". A Montelungo, nel dicembre del '43, il 1° Raggrup-pamento Motorizzato del ricostituito Esercito italiano fu impiegato per la prima volta, e con suc-cesso, in seno alla V Armata alleata.



Visita guidata al Parco della Memoria di San Pietro Infine (Teatro di aspri scontri nel dic '43).

Visita guidata all'Abbazia di Montecassino ed al Museo annesso.



Visita al Cimitero di guerra Polacco.

Nel corso della visita sono stati evidenziati sia i fattori che costrinsero gli Alleati, nella loro avanzata verso Roma, ad una sanguinosa battuta d'arresto sulla linea Gustav dal gennaio al maggio del 1944, sia le motivazioni della completa distruzione dell'abbazia di Montecassino (15/02/1944) e della città di Cassino (15/03/1944).

Per rendere più agevole la contestualizzazione delle battaglie sulla GUSTAV nell'ambito della 2^a Guerra mondiale, ai 52 partecipanti è stato consegnato un pieghevole illustrato contenente delle sintetiche note storiche sull'intero conflitto.

Dopo le ordinanze dei Tribunali civili di Palermo e di Brescia, delle quali abbiamo dato notizia nel precedente numero del Corriere dell'Aviatore, anche le Sezioni Giurisdizionali della Corte dei Conti delle Regioni Emilia – Romagna e Piemonte hanno ritenuto condivisibili e corrispondenti a quelli sollevati dai ricorrenti i dubbi di legittimità costituzionale nei confronti delle modifiche apportate dal Governo dal D:L: n°65/2015 (convertito nella legge 109/ 2015), che risulterebbero in contrasto con gli articoli 1, 3, 23, 36 1° comma, 38 comma 2°, 53, 117 comma 1°, 136 della Costituzione e 6 CEDU. Conseguentemente hanno emesso ordinanza di sospensione dei rispettivi giudizi in attesa delle decisioni della Corte Costituzionale (in particolare, il giudice di Torino ha assegnato alle parti il termine di tre mesi dalla pubblicazione della decisione della Corte Costituzionale per la riasunzione del giudizio).

Particolarmente rilevanti appaiono talune considerazioni dei ricorrenti, recepite nelle suddette ordinanze, che di seguito si sintetizzano:

- la sospensione a tempo indeterminato del meccanismo perequativo, ovvero la frequente reiterazione di misure intese a paralizzarlo, esporrebbero il sistema ad evidenti tensioni.....perchè le pensioni, sia pure di maggiore consistenza, potrebbero non essere sufficientemente difese in relazione al mutamento del potere d'acquisto della moneta;
- il blocco introdotto dalla legge censurata: a) per un verso segue a distanza di soli quattro anni quello ritenuto legittimo b) per altro verso, essendo rivolto a contribuire al finanziamento di esigenze generali dello Stato “” in considerazione della contingente situazione finanziaria del Paese “”, sembra palesare profili di irrazionalità PER ECCEZIONE DEL MEZZO RISPETTO AL FINE (ART:3 DELLA COST.),GIACCHÈ PER ESIGENZE DI TAL FATTA DOVREBBE LOGICAMENTE PROVVEDERSI CON LA FISCALITA' ORDINARIA (ART.53 COST.);
- il vizio della norma in questione emerge, altresì, ove si consideri che la natura retributiva (differita) delle pensioni ordinarie è stata oramai statuita dalla Corte Costituzionale con la sentenza °116/2013, laddove, così si esprime: “nel caso di specie, peraltro il giudizio di irragionevolezza dell'intervento settoriale appare ancora più palese, ove si consideri che la giurisprudenza della Corte ha ritenuto che il trattamento pensionistico ordinario ha

natura di retribuzione differita, sicchè il maggior prelievo tributario rispetto ad altre categorie risulta con più evidenza discriminatorio, venendo esso a gravare su redditi ormai consolidati nel loro ammontare, collegati a prestazioni lavorative già rese da cittadini che hanno esaurito la loro vita lavorativa;

- che la stessa Corte Costituzionale, con la sentenza n°316 del 2010 ha osservato che” la sospensione a tempo indeterminato del meccanismo perequativo, ovvero la frequente reiterazione delle misure intese a paralizzarlo, esporrebbero il sistema ad evidenti tensioni con gli invalicabili principi di ragionevolezza e proporzionalità, perchè le pensioni, sia pure di maggiore consistenza potrebbero non essere sufficientemente difese in relazione al mutamento del potere d'acquisto della moneta;
- che la Corte ha altresì rilevato (ordinanza n°299/1999; sentenza 245/1997) che per esigenze stringenti di equilibrio di bilancio il legislatore ha imposto a tutti sacrifici anche onerosi (sentenza n° 245/1997) e che norme di tale natura possono ritenersi non lesive del principio di cui all'Art.3 della Costituzione (sotto il duplice aspetto della non contrarietà, sia al principio di uguaglianza sostanziale, sia a quello della non ragionevolezza) ACONDIZIONE CHE I SUDETTI SACRIFICI SIANO ECCEZIONALI, TRANSEUNTI, NON ARBITRARI E CONSENTANEI ALLO SCOPO PREFISSO.

Le anzidette ed altre eccezioni di incostituzionalità che sono state poste a base dei ricorsi presentati presso i Tribunali e le sedi regionali della Corte dei Conti, eccezioni ritenute, come sopra evidenziato, non manifestamente infondate dagli Organi Giurisdizionali, i quali hanno investito nuovamente sulla materia la Corte Costituzionale, dimostrano che anche il provvedimento legislativo emanato dal Governo con il fine di limitare i conseguenti esborsi finanziari necessari per la puntuale applicazione della sentenza 70/2015, che ha costretto i pensionati ad intraprendere un faticoso ed oneroso percorso giudiziario al fine di difendere i propri diritti, risulta in contrasto con i principi costituzionali.

Ciascuno di noi ha a questo punto chiaro il quadro della situazione e potrà prendere le conseguenti decisioni, tenendo presente che il periodo di prescrizione dei ratei più consistenti che riguardano l'anno.2012 si avvicina ed altresì che per attivare il ricorso occorre acquisire la risposta dell'INPS o che maturi il periodo di attesa per il silenzio rifiuto.

Mancato Aggiornamento delle Pensioni

ULTIME NOVITÀ

Per gli aspetti procedurali, informiamo che a seguito dell'invito rivolto ad alcuni studi legali a presentare offerte di patrocinio contenenti condizioni di riguardo per i Soci ANUA, il Prof. Avv. Filippo de Jorio, titolare di un importante studio di Roma, ha presentato offerta con la quale richiede solo un acconto di € 70 per seguire l'intero iter del ricorso, rinunciando espressamente "AD OGNI QUALSIASI ULTERIORE COMPENSO SE NON VI SARA' ESITO POSITIVO DELLA VERTENZA, e solo in tal caso verranno corrisposti gli onorari previsti per legge.

Per poter proporre il ricorso il Prof. Avv. De Jorio
(00195 Roma – Piazza del Fante, 10)
(tel: 06 32652536 – fax: 063211261)
(email: filippodejorio@libero.it)

ha bisogno dei seguenti documenti da ciascuno degli interessati:

1) copia della istanza inviata all'INPS con la ricevuta di spedizione e di ricevimento

2) cedolini della pensione del febbraio 2012 (o cedolini da gennaio a luglio 2015)

3) copia del proprio documento di identità

4) copia del codice fiscale

5) procura alle liti (In relazione agli enti che hanno corrisposto i singoli ratei di pensione nei periodi di riferimento: INPS sede regionale, 2° UFFICIO AEROGESTIONI via di Centocelle 301 – 00175 Roma).

Per completezza di informazione, si soggiunge che per cercare di ottenere il riconoscimento dei propri diritti si ritiene necessario presentare ricorso dopo avere inviato istanza con raccomandata A.R. agli Enti erogatori della pensione negli anni di riferimento, seguendo il modello qui di seguito indicato per quanto d'interesse dei nostri lettori che intendano presentare ricorso.

Giuseppe Lucchese

Racc.ta A.R.	Spett.le INPS (gestione ex INPDAP)	Direzione Generale Via Ciro il Grande 21 00144 Roma
Spett.le INPS (gestione ex INPDAP)		

(sede e luogo di residenza)		
Pensione iscrizione n°		
L'esponente _____		(Cognome e nome)
Nato a _____ il _____		CF/ _____
Comune di residenza e indirizzo _____		
Tel _____		e-mail: _____
è titolare di pensione a carico di codesto Istituto NUMERO: _____		
<p>Il trattamento pensionistico complessivo dell'esponente era di importo superiore nel 2012 ad Euro 1.405,05 lordi (e nel 2013 ad Euro 1.443,00), e quindi ha subito il blocco della perequazione automatica in forza del D.L. 6 dicembre 2011 n. 201, convertito nella legge 22 dicembre n. 2011 art. 24, comma 25.</p> <p>La suddetta norma è stata però dichiarata illegittima dalla Corte Costituzionale, con sentenza n. 70 del 30 aprile 2015.</p> <p>A seguito della sentenza suddetta il Governo ha emanato il D.L. 21 maggio 2015 n. 65, che ha ridotto enormemente e spesso addirittura escluso gli aumenti e gli arretrati spettanti.</p> <p>Senonchè il suddetto Decreto Legge è in palese contrasto con la suddetta sentenza n. 70/2015 della Corte, e comunque in contrasto con i seguenti articoli della Costituzione: art. 136, art. 36 e art. 38 in tema, rispettivamente di efficacia immediata delle sentenze della Corte Costituzionale, diritto alla giusta retribuzione, diritto alla adeguatezza della pensione. Esso è anche contrario alle vigenti normative europee tra cui, fundamentalmente, l'art. 1 del I° protocollo aggiuntivo della C.E.D.U..</p> <p>Si invita quindi formalmente codesto Istituto a:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ripristinare sulla pensione mensile del sottoscritto la perequazione illegittimamente bloccata per gli anni 2012 e 2013;2. Restituire gli arretrati dalle singole scadenze, maggiorati degli interessi legali;3. Dare alla presente istanza conferente risposta ai sensi e per gli effetti della L. 241/90 e successive modifiche. Ciò entro e non oltre giorni 30 dalla data di ricezione. <p>In difetto di adempimento si dovrà provvedere nei modi di legge e con ogni ulteriore aggravio.</p> <p style="text-align: right;">Distinti saluti.</p> <p>Data _____ Firma _____</p>		

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.

