

AERONAUTICA



Direzione, Redazione, Amministrazione - via Marcantonio Colonna, 23 - 00192 Roma



Anno LVI
N.1 - GENNAIO 2011



1
GENNAIO 2011
ANNO LVI

In copertina

Il roll-out dei primi Aermacchi M-346 per l'A.M.
All'evento è dedicato l'articolo a pag. 4.

In quarta di copertina

La pattuglia arcobatica "Falchi verdi" della Royal Saudi Air Force su velivoli Hawk. (Foto Internet)



AERONAUTICA

Anno di fondazione 1956

Pubblicazione mensile edita dall'Associazione Arma Aeronautica

Direttore editoriale

GIANBORTOLO PARISI

Direttore responsabile

SILVANO BRONCHINI

Direzione, Redazione, Amministrazione

00192 - Roma, via Marcantonio Colonna, 23

Tel. 06/3215145 - Tel. e Fax 06/3216882

C.F. 80248150585 - Partita IVA n. 10925071002

e-mail: assoaerovista@libero.it (per il periodico sociale)

e-mail: assoaeroamministra@libero.it (per l'amministrazione)

www.assoaeronautica.it (per l'Associazione)

www.cesmaweb.org (per il Centro Studi Militari Aeronautici)

c/c.p. ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA, 310003

c/c. banc. n. 000000136949 Banca Popolare di Lodi Ag. 4 -

via Pompeo Magno, 25 - 00192 Roma -

IBAN: IT20 F 05164 03204 000000136949

Realizzazione grafica e stampa

Raia srl - 00166 Roma, via G. B. Impallomeni, 66

Tel. 06/5571229 - Fax 06/5599675 - e-mail: a.raia@raiaweb.eu

Registr. Tribunale di Roma n. 5315 del 12.7.56

Iscrizione al R.O.C. n. 6972

"Aeronautica" fruisce dei contributi statali diretti di cui alla L. 7/8/1990, n. 250



Associato all'Unione Stampa Periodica Italiana

Gli articoli rispecchiano esclusivamente le opinioni degli autori.

Proprietà letteraria, artistica e scientifica riservata.

Per le riproduzioni, anche se parziali, dei testi,

è fatto obbligo citare la fonte.

I testi delle collaborazioni - che si intendono comunque inviati a titolo di liberalità - anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Chiuso in redazione il 14 gennaio 2011.

Il periodico sarà inviato in omaggio a "sostenitori" che verseranno almeno una somma annuale di € 21,00; il predetto invio si riferisce al solo territorio nazionale. Per spedizioni all'estero si invita a prendere contatti con l'amministrazione.

ISSN: 0391-7630

Soci aeromodellisti

L'ottima riproduzione in scala 1:32 di un Messerschmitt BF.109E della Luftwaffe realizzata dal socio Nedo Mori della sezione di Pisa.



L'Aeronautica Militare

4



Il "Tricolore" nello spazio con l'astronauta col. Vittori

Il "roll-out" dei primi due T-346 per l'AM

Al 6° Stormo il primo Tornado "Full MLU"



Presentati la nuova formazione e il poster della PAN

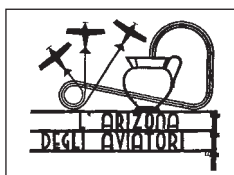
A Mortara il primo FADR per la difesa aerea

Scienza, spazio, tecnica e industria

7

Varie

9



L'Arizona degli Aviatori
di Chino Ermacora

Leggiamo insieme: "Due pacifisti e un generale - A colloquio con il gen. Camporini"
di Giancarlo Naldi

Chi bombardò il Vaticano?
di Gregory Alegi

SESAR JU: una nuova ambizione per l'Europa
di Antonio Pilotto



Cento anni di volo a Firenze
di Sandro Rogari

L'80° anniversario della prima Trasvolata atlantica

Legislazione, pensionistica, trattamenti economici

23

Lettere al direttore

24



L'Associazione Arma Aeronautica

25

Libri

43

S

O

M

M

A

R

I

O

Il "Tricolore" andrà nello spazio con l'astronauta col. Vittori



Il 7 gennaio, a Reggio Emilia, in occasione dell'inizio delle celebrazioni per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia, il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano

ha consegnato una copia del "Tricolore", che nacque appunto in quella città il 7 gennaio 1797, anche al col. pil. Roberto Vittori affinché lo porti nello spazio nel corso della missione STA-134 dello shuttle *Endeavour* della NASA con la quale il nostro astronauta raggiungerà per la terza volta la Stazione spaziale internazionale (ISS) nell'aprile prossimo.

La bandiera sarà poi riportata sulla Terra dall'altro astronauta italiano Paolo Nespoli, attualmente sulla ISS impegnato per sei mesi nella missione scientifica MagIStra dell'ESA (v. altro articolo a pag. 7).

Roll-out dei primi T-346A per l'AM

Il 21 dicembre, nei suoi stabilimenti di Venegono Superiore, Alenia Aermacchi ha presentato i primi due velivoli T-346A del primo lotto di sei addestratori destinati all'Aeronautica Militare, macchine che verranno in seguito assegnate al Reparto Sperimentale Volo per le prove di valutazione operativa.

Nei prossimi mesi questi primi due T-346A (tale la designazione militare italiana dell'M-346 *Master*) verranno assegnati al Reparto Sperimentale Volo di Pratica di Mare dove effettueranno le prove di valutazione operativa per il futuro impiego come velivolo destinato all'addestramento dei piloti militari che opereranno sui moderni aerei da caccia di 4^a e 5^a generazione.

Nell'occasione è stato reso noto che l'AM riceverà gli altri quattro velivoli entro il 2011 «divenendo così la prima Forza Aerea al mondo a disporre di una nuova linea basata sull'M-346».

Alla presentazione e al roll-out dei due T-346A sono intervenuti - con il presidente di Aermacchi Giorgio Brazzelli, il nuovo amministratore delegato dell'azienda Massimo Lucchesini e il suo predecessore Carmelo Cosentino - il gen. BA Enzo Vecciarelli, comandante delle Forze da combattimento dell'AM, numerose autorità civili e militari e le maestranze dell'azienda.

Al 6° Stormo il primo Tornado "Full MLU"



Il 20 dicembre, a Ghedi, il 6° Stormo dell'AM ha ricevuto il primo dei 15 cacciabombardieri Tornado aggiornato allo standard IT Basic "Full MLU" (Mid Life Upgrade) in base al contratto RET 7 stipulato nel 2007 e relativo

al programma di aggiornamento di questi velivoli operato a Torino Caselle da Alenia Aeronautica.

L'aggiornamento, che dovrebbe terminare entro il primo semestre del 2012, ha consentito l'introduzione della capacità Night Vision Goggles (NVGs), che consente di operare in ambiente notturno con le stesse capacità diurne, dell'Emergency Locator Transmitter (ELT), che migliora l'operatività in sicurezza, del Multi Mode Receiver (MMR), che aggiunge alla capacità Microwave Landing System (MLS) quella Instrumented Landing System (ILS) e del Multi Information Distribution System (MIDS), che consen-

te al velivolo di operare in modalità Net-Centrica, tipica degli scenari Net Centric Warfare (NCW) del XXI secolo.

Oltre a ricordare che attualmente risultano operativi 59 Tornado nella versione IDS e 17 nella versione IT-ECR, è da evidenziare che l'attuale aggiornamento segue quello già effettuato e concluso da Alenia Aeronautica nel 2006 su 18 aerei e precede una ulteriore fase di aggiornamento che coinvolgerà altri 25 aerei e che dovrebbe terminare nel 2015 in base ad un contratto che - denominato RET 8 in quanto considerato la naturale prosecuzione del RET 7 - è stato firmato alla vigilia di Natale e che riguarda dieci Tornado IDS e 15 ECR.

Alla cerimonia di consegna di cui sopra erano presenti, tra gli altri, i generali BA Enzo Vecciarelli, comandante delle Forze da Combattimento dell'AM, e Roberto Nordio, capo del 4° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica, e il comandante del 6° Stormo, col. pil. Francesco Vestito.

Ricordiamo, nell'occasione, che - finora - i Tornado hanno effettuato oltre 2,6 milioni di ore di volo nei cieli di tutto il mondo.

Inaugurato a Mortara il primo FADR per la difesa aerea

Il 12 gennaio, alla 112^a Squadriglia Radar Remota di Mortara (PV), ha avuto luogo la cerimonia per l'inaugurazione del primo dei 12 sistemi Fixed Air Defence Radar (FADR) RAT31-DL che l'AM ha ordinato alla SELEX Sistemi Integrati nell'ambito del programma volto a sostituire i propri sistemi di sorveglianza aerea e per rendere disponibili le frequenze necessarie per l'introduzione nel nostro paese della nuova tecnologia Wi-MAX (Worldwide Interoperability for Microwave Access) di accesso Internet ad alta velocità in modalità wireless (senza fili).

All'evento erano presenti, con il gen. SA Mario Renzo Ottone, comandante del COA (Comando operazioni aeree) e del CAOC 5 (Combined Air Operations Center) di Poggio Renatico, varie autorità civili e militari locali.

Presentati la nuova formazione e il poster della PAN

Il 18 dicembre, a Rivolto, nel corso di quello che è ormai un appuntamento tradizionale per la Pattuglia Acrobatica Nazionale (PAN), le "Frecce Tricolori" hanno presentato la loro nuova formazione ed il poster 2011.

Il ten. col. pil. Marco Lant, comandante del reparto, che ha esordito ricordando l'attività svolta nel 2010, gli impegni di solidarietà sociale che hanno coinvolto il personale della PAN e il recente premio "Winning Italy Award", con il quale si è inteso evidenziare i valori umani, professionali e tecnologici che sono alla base dell'operato dell'AM e delle Forze Armate in generale (v. anche pag. 8 di *Aeronautica* n. 12/2010, NdR), ha poi presentato la formazione 2011.

Formazione che vede riconfermate le posizioni del ca-

poformazione ("Pony 1"), cap. Jan Slangen, e del numero 6 (leader della seconda sezione) cap. Marco Zoppitelli.

Le novità riguardano il nuovo solista, cap. Fabio Capodanno, e un solo nuovo pilota, il cap. Mattia Bortoluzzi.

Il magg. Simone Cavelli si occuperà, infine, dell'addestramento acrobatico della nuova formazione, supervisionando le complesse fasi che porteranno le "Frecce Tricolori" ad essere pronte il 1° maggio 2011 per iniziare la loro 51ª stagione acrobatica.

L'evento - che è stato anche occasione per lo scambio degli auguri per le

festività di fine d'anno con le Autorità locali, i Club 'Frecce Tricolori' e gli appassionati - è stato concluso dalla presentazione del poster del 2011: una suggestiva immagine scattata direttamente a bordo del numero 1.



Gli spadini agli allievi del "Nibbio V"

Il 22 dicembre, all'Accademia Aeronautica, come da tradizione, ha avuto luogo la cerimonia per la consegna degli spadini agli allievi della prima classe dei corsi regolari del massimo istituto di formazione dell'AM.

Lo spadino, che è il simbolo di appartenenza ad una scuola militare, viene consegnato agli allievi del primo anno, oggi quelli del corso "Nibbio V", dagli allievi della seconda classe, nell'occasione gli anziani del "Marte V", e questo gesto, intende costituire l'importante, e ricco di significato, passaggio di consegne, tradizioni e valori che si tramandano di generazione in generazione tra i frequentatori dell'Accademia Aeronautica.

A presiedere la cerimonia, il padrino del corso, gen. SA Maurizio Lodovisi, sottocapo di Stato Maggiore dell'AM, accompagnato dai capi dei Ruoli delle Armi e dei Corpi della forza armata.

La giornata è stata conclusa alla sera con la festa del "Pin-gue", l'altra tradizionale manifestazione con la quale gli anziani accolgono i più giovani colleghi allievi.

Il generale Camporini in visita al 4° Stormo

Il 5 gennaio il generale Vincenzo Camporini, capo di Stato Maggiore della Difesa, ha compiuto una visita ufficiale al 4° Stormo di Grosseto, dove - accompagnato dal capo di Stato maggiore AM gen. SA Giuseppe Bernardis e ricevuto dal gen. BA Enzo Vecchiarelli, comandante delle Forze da combattimento e dal col. pil. Michele Morelli, comandante del reparto - ha assistito a un briefing sull'attività svolta dallo Stormo nell'anno appena trascorso e sulle attività pianificate per il 2011.

Al termine del briefing, il generale Camporini, che è prossimo a lasciare l'incarico per raggiunti limiti di età, ha effettuato un volo con il caccia EF-2000 in linea al 4° Stormo, simulando una missione di intercettazione.

Cambi di comando e assunzioni d'incarico nell'AM

Il 15 dicembre, a Caserta, il col. pil. **Marco Felli** ha assunto il *comando della Scuola specialisti AM* subentrando al pari grado **Sergio Trovato**.

Il 15 dicembre, sull'aeroporto di Campino, il col. GArn **Raffaele Faggiano** ha sostituito il pari grado **Gennaro Cuozzo** nel *comando del 2° Reparto Genio A.M.*

Il 16 dicembre, sulla base aerea di Trapani Birgi, il col. pil. **Mauro Gabetta** ha sostituito il pari grado **Bruno Strozza** nel *comando del 37° Stormo*.

Il 17 dicembre, a Vigna di Valle, il col. GArn **Massimo Ferri** ha assunto il *comando del Reparto di Sperimentazioni di Meteorologia Aeronautica (ReSMA)* subentrando al pari grado **Gianni Daddario**.

L'11 gennaio il Consiglio dei ministri ha approvato la nomina di gen. SA **Claudio De Bertolis** quale prossimo *Segretario generale della Difesa e Direttore nazionale degli armamenti* in sostituzione del gen. CA **Biagio Abrate** destinato ad assumere l'incarico di capo di Stato Maggiore della Difesa.

Del nostro alto ufficiale pubblicheremo le note biografiche ad incarico assunto.

Chiusura della "Rivista di Meteorologia Aeronautica"

Dal 31 dicembre 2010, e nel 70° anniversario della sua istituzione, la "Rivista di Meteorologia Aeronautica" ha cessato di avere la sua edizione cartacea, ferma restando la pubblicazione del Quarto e ultimo numero del 2010 che avverrà nel prossimo febbraio.

Dal 2011 la consultazione sarà *on line* gratuita sul sito www.meteoam.it, sempre con cadenza trimestrale (quattro numeri l'anno).

Conclusa l'esercitazione "Vega 2010"

L'esercitazione "Vega 2010" - che ha visto la partecipazione di assetti italiani, israeliani e della NATO - ha avuto termine il 10 dicembre dopo il suo svolgimento in due fasi: la prima in Italia, sulla base aerea di Decimomannu, dal 15 al 26 novembre e la seconda in Israele, sulla base aerea di Ovda nel deserto del Neghev, dal 3 al 10 dicembre.

La prima fase, caratterizzata da missioni di tipo "Air to Air", ha visto l'impiego da parte italiana di Tornado ECR (Electronic Combat Reconnaissance) del 50° Stormo, di AMX-ACOL (Adeguamento Capacità Operative e Logistiche) del 51° del 32° Stormo, di EF-2000 del 4° Stormo, di F-16 del 37° Stormo, di aerorifornitori KC-130J della 46ª Brigata Aerea e degli MB-339A e degli elicotteri AB-212 della 670ª Squadriglia di Collegamento di Decimomannu nonché dei sistemi di simulazione delle minacce missilistiche esistenti nei poligoni di Capo San Lorenzo e Perdasdefogu per riprodurre le condizioni operative previste dallo scenario addestrativo.

Gli israeliani hanno impiegato F-16 "Nets", F-15 "Baz" e Gulfstream G550, mentre la NATO ha rischiato il B.707 AWACS (Airborne Warning And Control System).

La seconda fase, caratterizzata da missioni di tipo "Air to Ground", ha visto impiegati da parte italiana i Tornado ECR del 50° Stormo e quelli IDS (Interdiction-Strike) del 6° Stormo le cui missioni consistevano nell'eliminare o eludere, con gli ECR, lo sbarramento costituito dalle difese contraeree e dai caccia in volo per permettere poi ai Tornado IDS di arrivare sull'obiettivo simulando lo sgancio di armamento di precisione.

Gli israeliani hanno impiegato invece i caccia F-16 "Fly Dragon" che avevano il compito di intercettare i Tornado italiani e impedire lo svolgimento della missione loro assegnata.

Giuramento allievi dell'84° corso ONFA

Il 23 dicembre, a Cadimare, sette allievi, tra i quali quattro ragazze, appartenenti all'84° Corso ONFA (Opera nazionale figli degli aviatori) in atto presso l'Istituto "U. Maddalena", hanno prestato il giuramento di rito nel corso di una cerimonia che è stata presieduta dal comandante della 1ª Regione Aerea, gen. SA Nello Barale.

Nell'occasione ha avuto anche luogo la consegna di otto borse di studio concesse dall'ONFA ad altrettanti allievi meritevoli assistiti da tale Opera (v. anche altro articolo a pag. 12).

Ha giurato il Corso "Prometeo" degli allievi VFP

Il 18 dicembre, alla Scuola Volontari di Truppa dell'Aeronautica Militare (SVTAM) di Taranto, ha avuto luogo la cerimonia per il giuramento dei 412, tra cui 74 donne, allievi volontari in ferma prefissata di un anno (VFP-1) del 2° blocco appartenenti al 13° Corso "Prometeo".

Alla cerimonia, che è stata presieduta dal comandante delle Scuole dell'Aeronautica Militare-3ª Regione Aerea, gen. SA Pasquale Preziosa e dal comandante dell'Istituto, col. Raimondo d'Andria, erano presenti i Gonfalonieri della Provincia jonica e della Città di Taranto, autorità religiose, civili e militari, le rappresentanze con labari delle Associazioni d'arma e numerosi familiari dei giurandi.

Raduni nell'A.M.

Personale demaniale dell'Accademia Aeronautica



Il 13 dicembre, all'Accademia Aeronautica di Pozzuoli e organizzato dal 308° Servizio tecnico distaccato infrastrutture, ha avuto luogo il Raduno del personale demaniale che ha prestato servizio presso il massimo Istituto di formazione dell'AM, raduno al quale ha presenziato anche il gen. isp. GArn Marcello Di Lauro, capo del Servizio infrastrutture del Comando Logistico AM.

43° Corso ACDA

In occasione del 42° anniversario del loro arruolamento gli allievi del 43° Corso normale per Assistenti controllori difesa aerea (ACDA) si sono recentemente ritrovati alla Scuola specialisti di Caserta per ricordare i colleghi scomparsi e l'ormai lontano ma indimenticabile periodo trascorso in quell'Istituto di formazione dell'AM.



Sulla ISS con una navicella Soyuz

La missione spaziale *MagISStra* dell'ESA

A bordo l'italiano Nespoli che eseguirà trenta esperimenti in sei mesi

L'italiano Paolo Nespoli, il russo Dmitri Kondratyev e la statunitense Catherine Coleman sono gli astronauti partiti per la Stazione spaziale internazionale (ISS) il 13 dicembre da Baikonur a bordo della navicella russa Soyuz TMA-20 lanciata con un vettore R7 Semjorka (piccolo numero, in russo) dotato di 20 motori a razzo.

A Nespoli - già nello spazio tre anni fa con lo shuttle *Discovery* della NASA (v. pag. 17 di *Aeronautica* n. 10/2007) e che sarà ora il primo europeo a restare per sei mesi sulla ISS stessa - è affidata la missione dell'Agenzia spaziale europea (ESA) denominata "*MagISStra*", nome che - proposto dall'italiana Antonella Pezzali in un selezione europea - unisce il concetto di insegnamento, insito nel termine "*maestra*" in latino, e l'acronimo ISS.

Oltre a dedicarsi con i colleghi al mantenimento e al funzionamento della ISS, raggiunta due giorni dopo, Nespoli sarà impegnato dal prossimo gennaio a effettuare per l'ESA più di 30 importanti esperimenti che riguardano le discipline più diverse: dalla ricerca umana ai fluidi della fisica, alla radiazione, alla biologia e alle dimostrazioni tecnologiche.

Tra le ricerche di cui ha già iniziato ad occuparsi il cinquantatreenne astronauta italiano, in particolare, vi sono esperimenti sulla fisiologia umana in campo neuroscientifico, cardiovascolare, metabolico e nella valutazione della forma fisica.

Si dedicherà, quindi, a studiare il

modo con cui l'uomo reagisce alla prolungata assenza di peso, non solo per meglio comprenderne l'organismo, ma anche in vista dei futuri lunghi viaggi spaziali.

Altro compito sarà quello di studiare i "lampi di luce" che si formano nel cervello degli astronauti, lampi già osservati durante i voli verso la Luna, ma ancora avvolti nel mistero anche se si ipotizza che siano dovuti a interazioni tra le radiazioni cosmiche e la materia grigia dell'uomo.

Un esperimento alquanto curioso è quello denominato *Matrioshka-2*, una sorta di pupazzo a forma di un mezzobusto umano, sulla superficie e all'interno del quale verrà misurata la distribuzione di radiazione assorbita con una serie di raccolte dati relative anche, quando sarà posto all'esterno della ISS, alla rilevazione dell'intensità delle radiazioni alle quali sono sottoposti gli astronauti durante le attività extraveicolari (EVA).

Nespoli, oltre a seguire poi l'impiego del *SOLAR*, una strumentazione collocata all'esterno del *Columbus* (il laboratorio europeo agganciato alla ISS - v. pag. 25 di *Aeronautica* n. 2/2008) allo scopo di raccogliere informazioni sull'attività solare, dovrà studiare il comportamento dei fluidi in assenza di gravità, studio che servirà, tra l'altro, a capire il comportamento dei magmi all'interno della Terra e dei pianeti.

Nespoli, infine, oltre a effettuare riprese a bordo utilizzando la nuova videocamera 3D dell'ESA per registrare e mostrare in alta definizione

la vita e l'ambiente della ISS, svolgerà ulteriori ricerche nell'ambito di una sua collaborazione con altre agenzie spaziali, tra cui la statunitense NASA e la giapponese JAXA.

È da sottolineare, in particolare, che nell'aprile 2011 Nespoli dovrebbe incontrare per 12 giorni sulla ISS l'altro astronauta italiano Roberto Vittori che, assegnato alla missione STS-134 della navetta *Endeavour* e secondo i programmi attuali, raggiungerà la stazione in tale mese nel corso di quella che, probabilmente, sarà l'ultima missione pianificata di uno shuttle della NASA (v. anche pag. 16 di *Aeronautica* n. 8-9/2010). Se tutto andrà come previsto, quindi, due astronauti italiani si troveranno per la prima volta insieme sulla stazione spaziale orbitante.

A proposito della missione *MagISStra* è da segnalare che, come parte del programma educativo dell'ESA - indicato già dal nome della missione - i ragazzi potranno seguire l'iniziativa internazionale "*Mission X: Train Like an Astronaut*" (Missione X: allenati come un astronauta) ideata intorno a temi quali la salute, il benessere e la nutrizione, più un progetto di serra nello spazio (una micro-serra per la coltivazione di lattuga e aradbidopsis, del resto, rientra tra gli esperimenti che Nespoli dovrà seguire) anche attraverso il nuovo sito www.esa.int/magisstra che presenta le ultime notizie, foto e video dalla missione e, ogni tanto, riporterà qualche messaggio dallo stesso Nespoli.

Il Centro di controllo del sistema Galileo inaugurato al Fucino

Il 20 dicembre, presso il Centro spaziale di Telespazio nella piana del Fucino, è stato inaugurato il Centro di controllo del sistema satellitare di navigazione europeo Galileo (v. anche pag. 24 di *Aeronautica* n. 5/2001) che a partire 2014 «inizierà a fornire al livello iniziale un servizio aperto e gratuito, un servizio di ricerca e salvataggio, un servizio pubblico regolamentato».

È da sottolineare in proposito che il Centro - unitamente a quello di Obepfaffenhofen a Monaco di Baviera, gestirà i segnali inviati dai 30 satelliti dai quali sarà composta la "costellazione" del sistema anche attraverso le circa 40 stazioni terrestri dislocate su tutto il nostro pianeta e che, già da oltre due anni, il Centro spaziale del Fucino controlla le operazioni in orbita di Giove-A, in funzione da cinque anni (v. pag. 9 di *Aeronautica* n. 1/2006) e Giove B (v. pag. 12 di *Aeronautica* n. 2/2006), i due satelliti sperimentali del programma Galileo.

Ha volato il prototipo del caccia stealth cinese



Il 7 gennaio il prototipo del caccia cinese J-20 ha effettuato il suo primo volo di 15 minuti.

Il J-20, che ha caratteristiche *stealth*, è un caccia di quinta generazione attualmente

in fase di sviluppo, realizzato dall'azienda cinese Chengdu.

In base alle poche informazioni fornite sul velivolo si sa solo che si tratta di un caccia monoposto, bimotores, più grande e più pesante del Sukhoi T-50 e dello statunitense F-22 *Raptor*, lungo 25 metri, con un'apertura alare di 15 metri o poco più, con una struttura alare delta canard (come il Chengdu J-10) con due stabilizzatori verticali inclinati totalmente mobili (come il T-50) e più piccole pinne ventrali inclinate.

Il J-20 dovrebbe entrare in servizio fra il 2018 e il 2020.

Accordo Russia-India per un nuovo aereo da caccia

La Russia e l'India hanno recentemente firmato un accordo per lo sviluppo congiunto di un nuovo aereo da combattimento da parte di Hindustan Aeronautics Limited (HAL), Rosobornexport e Sukhoi.

Il nuovo velivolo, denominato FGFA (Fifth Generation Fighter Aircraft - caccia di quinta generazione), è basato sul prototipo del russo T-50



PAK FA, un caccia *stealth* progettato per competere con gli statunitensi F-22 *Raptor* e F-35 *Lightning II* (ISF) e che ha effettuato il primo volo di prova il 29 gennaio 2010.

Lanciato da un Mirage il primo missile ASMP-A

Un esemplare del missile da crociera bisonico francese ASMP-A (*Air Sol Moyen Porté - Amélioré*, aria-terra a medio raggio, migliorato) e in grado di recare una testata nucleare, è stato recentemente lanciato per la prima volta da un Dassault Mirage 2000N delle forze di deterrenza strategica dell'Armée de l'Air.

Al termine del volo è stato ufficialmente dichiarato che la prova, effettuata nel corso di una missione denominata "Topaze", è stata conclusa con pieno successo.

Nuovi lanci di prova di missili indiani

Il 29 novembre lo Strategic Force Command indiano ha reso noto di aver effettuato un lancio di prova del missile a medio raggio AGNI-1 (v. anche pag. 12 di *Aeronautica* n. 11/2012), lancio che, avvenuto dal Launch Complex-IV di Wheeler Island (Golfo del Bengala), si è concluso con successo.

Sempre a novembre, dall'Integrated Test Range (ITR) di Chandipur, è stato invece effettuato con successo il lancio di prova di una versione aggiornata del missile da crociera BrahMos, in grado di trasportare una carica bellica di 300 kg a Mach 2,8 per 300 km (v. anche stessa pagina di *Aeronautica* sopracitata).

I Rafale francesi saranno armati con il missile Meteor



All'inizio dell'anno la Direction générale de l'armement (DGA) francese ha ordinato al MBDA, il principale consorzio europeo costruttore di missili e sistemi per la difesa, 200 missili aria-aria Meteor per equipaggiare, a decorrere dal 2018, i propri caccia Dassault Rafale.

Una nota di Lockheed Martin sul programma per l'F-35

La statunitense Lockheed Martin, l'azienda che produce il Joint Strike Fighter F-35 *Lightning II*, ha reso noto che le prove in volo delle versioni CTOL (decollo e atterraggio convenzionale) e CV (variante imbarcata) dell'aereo sono in anticipo rispetto ai tempi previsti dal programma mentre resta in ritardo quella STOVL (decollo corto e atterraggio verticale), ritardo soprattutto legato all'affidabilità delle componenti di questo velivolo che «continua a rappresentare la principale sfida».

È da aggiungere in proposito che il 5 novembre un F-35B (STOVL) ha cominciato a volare con il software "Block 1", primo dei tre principali blocchi di sviluppo del software dei sistemi di missione dell'aereo, blocco che «renderà operativa la maggior parte dei sensori primari dell'F-35 e che incorpora il più potente e completo pacchetto di sistemi di missione nella storia dell'aviazione».

Molto è stato scritto su quella meravigliosa epopea che furono gli anni di Campoformido. Qui nacque non solo il volo acrobatico che ha trovato i suoi eredi nel 313° Gruppo PAN ma, in senso più ampio, quella che sarebbe divenuta l'Aviazione da caccia italiana. Nella vicina città di Udine, è noto che gli aviatori godevano di un'immensa popolarità, tanto che non era infrequente che gruppi di appassionati e intere famiglie passassero i loro pomeriggi sui prati di Campoformido per ammirare le evoluzioni degli aviatori. Esattamente la stessa cosa che avviene anche ora nei campi circostanti la base aerea di Rivolto.

Spesso gli appassionati si ritrovavano in un locale-osteria dal nome esotico "l'Arizona degli Aviatori", situato ai limiti del campo, dove l'ambiente, particolarmente accogliente, era fatto in prevalenza di militari e civili che condividevano la stessa passione per il volo.

Chino Ermacora, scrittore di grande popolarità di cose e personaggi friulani degli anni '30, in un suo volume dedicato alle osterie friulane di quel tempo, ha voluto descrivere questo locale, che purtroppo non è sopravvissuto alla guerra. I pochi che lo ricordano saranno lieti di leggerne la descrizione rivivendo le ore liete passate. Per gli altri che riteniamo i più, potrà far piacere leggere questa testimonianza di come si vivevano i tempi della Regia Aeronautica.

G.P.

L'ARIZONA DEGLI AVIATORI

Laggiù nell'Arizona,
terra di sogni e di chimere...

Prima che questa trattoria, al limite dell'aeroporto di Campoformido, avesse l'insegna che promette la malia dell'avventura, era una casupola con il solo pianterreno e s'accontentava del nome modesto di *Osteria al Campo*. Ampliata e abbellita, prese subito quota, a cominciare dalla cucina, che col profumo della polenta sedusse persino Italo Balbo e il suo Stato Maggiore, come attestano alcune firme incorniciate nella sala d'ingresso. Il proprietario, da parte sua, è fiero di servire i soldati dell'arma alla quale ha appartenuto. Per la verità, sono stati i commilitoni a suggerirgli l'ampliamento della casa e a battezzarla con la canzone che le belle ragazze sospirano ancora, lungo la strada napoleonica. E basta che le lettere cubitali dell'insegna le salutino da lungi, o che i loro occhi inseguano nell'azzurro la scia d'un aeroplano, per sentirsi capinere: tema che sorvoleremo, ad evitare gli atterraggi nei campi di fortuna.

Fermiamoci invece nel recinto del campo regolare, dove assai prima che Gigi Cove pensasse all'osteria, gli ufficiali avevano allestito una stanza che sa di intimità, con i mobili austeri, le ceramiche colorate e il caminetto a muro, su cui gli alari e il paio di bronzo richiamano la poesia del focolare friulano. Persino un piatto, sopra la credenza policroma, ripete l'invito: *Culi al è ben vignât ognun ch'al rive, ma no l'è lâc di fermative*.

Alle pareti, le caricature degli ufficiali: volti glabri, labbra tumide, nasi aquilini, berretti sulle ventitré, capelli al vento. Tra essi taluno che non è più: una nota di malinconia subito fugata dal tintinnio dei bicchieri, o da una celia improvvisa. Gli aviatori sanno staccarsi dalla terra con fulmineo abbrivo e sorridere alla morte con confidenza: i caduti rivivono nel rinnovarsi dei loro ardimenti.

Anche i sottufficiali hanno un ritrovo, di stile «900», nel quale Emilio Caucigh ha preferito inquadrare vivaci aeropitture su cieli di cobalto. Qui luce diffusa,

sentore di Arizona ... Ma la trattoria di questo nome è sempre la preferita, per il vino bianco che accompagna i panini al prosciutto, per la folla dei curiosi che vi sosta, per la sorpresa degli incontri. Ecco giungere, a brevi intervalli, alcuni piloti civili, i quali hanno coronato la passione sportiva con il loro recente battesimo del volo e col rito in uso quaggiù: un simposio offerto dal neofita prima di cimentarsi alla prova del brevetto; un secondo, più copioso, a volo compiuto. Gli anziani, a titolo di gratitudine, allungano per turno un pugno sul casco dell'offerente, al grido: «*Ghe-reghéz, ghez, ghez!*» Che cosa voglia dire quel grido, nessuno sa, tanto meno colui che si sente rintronare la scatola cranica sotto la scarica rituale. E guai a lui se sarà incorso in un *bum*, cioè in un atterraggio a base di colpi di coda sul campo; non gli resterà che attenuare la vergogna alleggerendo il portafogli, e assoggettarsi all'immane valanga dei frizzi. C'è anzi chi n'è inseguito fino al momento che sta per partire e, quasi non bastassero le parole burlesche, deve portare nella carlinga un cartello réclame di vini di marca: chiaro ammonimento di prepararsi allo scotto. Ma il velivolo rulla e decolla con manovra impeccabile, libellula d'argento già in linea di volo. I rimasti si chiedono ridendo: «Gli passerà liscia, questa volta?» Ma anche lui, il pilota, se la ride mentre sorvola macchie rosse di tetti, macchie verdi di prati, striature di strade, scacchiere di campi, venature d'acqua.

Picchiata a spirale, rullaggio da esperto. L'elica frulla nell'ansito degli ultimi giri. Il novellino è a terra, lieto di cedere il posto all'istruttore che sta per sottoporre all'emozione del volo una signora inguainata nella tuta, il caschetto intorno al viso cui non è mancato l'ultimo disinvolto ritocco di cipria.

- Il primo volo, signora?

- Sì ...

- È come il primo bacio. ,

- Allora non farà male ...

Il colloquio è spezzato dal ruggio

dell'elica: di due, di cinque, di dieci eliche. Tutto il campo è un rombo. Gli apparecchi rullano, decollano, s'allontanano contro il sole declinante, virano saettando balenii metallici; spariscono, riappaiono alti, nell'ebbrezza di *loopings* perfetti; avanzano come gru in formazione di cuneo; danno saggio di acrobazie rabbriventi. Spettacolo superbo che esalta chi vi partecipa e chi lo gode, dall'osservatorio dell'Arizona.

A questo punto occorre sapere che il bravo Gigi non detiene soltanto le chiavi della cantina, ma i registri e i bollettari della R.U.N.A. di Udine, e conserva gli indumenti di volo dei piloti, e persino un gabinetto da toilette per le signore; per tutti, poi, gli aperitivi e una cucina dove il girarrosto è quasi sempre in movimento. Tutti i mezzi, egli pensa, sono buoni per infondere fiducia nell'aviazione.

Ma che ci voglia poi tanto coraggio a volare? Domandiamolo alla passeggera che ha superato la prova con compostezza tale da rendere inutile un ulteriore ritocco del suo visino da bambola.

- E allora?

- Proprio come il bacio: un volo tira l'altro.

Consumato al banco il rito di pramatica, riprendiamo la via del ritorno. All'improvviso il cielo è ferito dall'urlo del «bolide rosso», un aeroplanino che consentirebbe al pilota di mettere il giusto intervallo tra il «Campari» all'Arizona e gli «agnolotti» a Torino.



(Disegno di Emilio Caucigh).

Leggendo insieme:

“Due pacifisti e un generale - A colloquio con Vincenzo Camporini”

di Giancarlo Naldi

Mi avventuro nel campo delle recensioni rubando, solo per questa volta, lo spazio al nostro esperto Gregory Alegi. Ma non potevo esimermi dal farlo visti i rapporti esistenti con l'intervistato, il generale Vincenzo Camporini, capo di Stato Maggiore della Difesa (CSMD), cui sono legato dalla comune appartenenza al corso *Drago 3°* dell'Accademia Aeronautica.

Il titolo del libro è accattivante e lascia subito intravedere come questa intervista sia *“fuori dagli schemi tradizionali”*, come peraltro sottolinea il CSMD nella parte conclusiva dell'intervista relativa alla comunicazione. Titolo accattivante, dicevo, ma sostanzialmente scorretto. Infatti dalle posizioni espresse si evince chiaramente come gli intervistatori, cui riconosco il merito di aver pensato e realizzato questa intervista ed averla condotta con grande onestà intellettuale, non siano culturalmente dei pacifisti ma piuttosto degli antimilitaristi ancora ancorati a dei pregiudizi e ad una misconoscenza dei fatti militari purtroppo datata e quindi non più accettabile per chi fa dell'informazione. Ciò non toglie che l'intervista abbia avuto il merito quanto meno di aprire la mente, a loro ed a molti altri, su tanti aspetti che non avevano in passato considerato. E d'altra parte correttamente lo ammettono anche loro anche se tendono a generalizzare il discorso facendone una colpa di entrambe le parti, e forse hanno, per certi versi, ragione.

Il *“pianeta in divisa”*, come lo chiamano loro, è cambiato. *“Non è più lo stesso che i due giornalisti pacifisti, per istinto, per convinzione morale e per persuasione intellettuale, conoscevano e su cui a lungo, lo diciamo con onestà, avevano conservato gli stessi pregiudizi che, capovolti, allignano - o forse allignavano - nel mondo militare quando si evocano i termini 'giornalista' e 'pacifista'. Sospetto, diffidenza, timore. Che questo lavoro può contribuire, speriamo, a raffreddare se non a eliminare. Da entrambe le parti si intende.”*

Lei è Ritanna Armeni, nota giornalista televisiva, resa famosa dalla trasmissione de *“La7” Otto e mezzo*, insieme a Giuliano Ferrara. Ha lavorato come caporedattrice al periodico *Noi donne*, poi al *Manifesto* e nella redazione de *l'Unità*, a *Rinascita* e, ancora, opinionista sul quotidiano *Il riformista*. Nel 1998 è diventata portavoce dell'allora segretario generale di Rifondazione Comunista ed ex presidente della Camera dei deputati, Fausto Bertinotti.

L'altro pacifista è Emanuele Giordana, giornalista cofondatore e direttore di *Lettera 22*, direttore responsabile dell'Agazia multimediale *Amisnet* di Roma. È uno dei conduttori di *Radiotre Mondo* e Rai radio 3.

L'ispirazione del libro-intervista nasce dal caso. *“Quando il caso - insegna Darwin - si incontra con la necessità, nasce una cosa nuova. E la necessità, forse inconsapevole, era quella di capire chi erano e chi sono davvero i soldati italiani che vengono mandati all'estero e di cui i nostri giornali si ricordano solo quando saltano su uno IED (Improvised Explosive Device - NdR) o vengono uccisi da una pallottola. Morti rapidamente dimenticate e*

generalmente avvolte, per un paio di giorni, da una retorica che finisce per non rendere loro giustizia, come se appartenessero a un altro mondo dove comanda la regola di una professione che, per contratto, prevede che si possa morire o che si debba uccidere...”

Finalmente qualcuno tira fuori il problema. Se vado indietro nel tempo, non ricordo che in quasi mezzo secolo di vita militare qualcuno mi abbia mai parlato della morte, data o subita. Era necessario farlo? Allora forse no. Eravamo stati educati in una società ricca di valori dati per scontati tra i quali quello dell'estremo sacrificio era incluso e fuori discussione sia per noi che per gli avversari. Negli anni della guerra fredda che ci hanno visti operativi ai Reparti, soprattutto a causa delle difficoltà di pilotaggio dei mezzi aerei del tempo, il numero di morti per incidenti di volo era ogni anno tragicamente elevato. Il mio corso ha perso sette colleghi per cause di volo su una sessantina di brevettati. Una percentuale enorme. Qualche emozione, groppi alla gola a stento contenuti e poi possibilmente subito in volo per non far cristallizzare delle paure facendole diventare fobie.

Oggi, però, il discorso è necessariamente diverso perché purtroppo viviamo in una società in cui i valori vanno, culturalmente parlando, tutti riconquistati. Parallelamente, la realtà dei conflitti in cui siamo impegnati dimostra, quasi ce ne fosse bisogno, che la morte è un fattore intrinseco alla condizione militare per non dire che ne costituisce la specificità. Il militare dà la vita per il conseguimento dei suoi obiettivi. A nessun'altra condizione sociale è richiesto questo.

E come li prepariamo i nostri soldati?

Nei vari percorsi addestrativi la morte è affrontata in maniera evasiva. La formazione spirituale la si fa discendere dall'addestramento fisico e tecnico. Gli istruttori francesi amano dire: *“La sueur epargne le sang!”* (il sudore fa risparmiare sangue). Questo è in parte vero ma non li orienta verso la formazione dello spirito quanto piuttosto verso l'intellettualizzazione dei rischi. Proprio per cercare di affrontare il tema secondo una *“psicologia del profondo”* ho proposto al Comitato Tecnico Scientifico (CTS) del nostro Centro Studi Militari Aeronautici (CESMA) per il corrente anno l'organizzazione di un seminario sul tema: *“Etica della morte”* prontamente modificato dai membri del CTS in *“Etica del sacrificio”* (che non è la stessa cosa) non senza aver sollevato numerosi dubbi ed averne sottolineato la complessità. Il timore di affrontare un tema che porti ha una riflessione profonda sulla morte e, soprattutto, su quello che c'è dopo, è radicato nella nostra cultura moderna occidentale, benché fortemente impegnata di cristianesimo. L'organizzazione di cose difficili appassiona di più per cui con il Gruppo di lavoro sull'Etica attivo in ambito CESMA affronteremo anche questa prova certo come sono che, come ci dice Simone Weil, *“La vita dell'uomo è comprensibile solo se c'è qualcosa di incomprensibile”*, e tra le cose razionalmente difficili ma spiritualmente più facili da comprendere vi è proprio la dimensione del donarsi fino all'estremo sacrificio.

Continuo con il capitolo introduttivo perché ricco di spunti di riflessione che lasciano già pregustare ad ognuno di noi le risposte che verranno.

“Naturalmente avevamo assunto l'ipotesi che la figura del soldato fosse diversa da quella del passato. Ma c'era da verificare se e quanto fosse vero. Man mano che ne parlavamo le domande si affollavano: nel passato i soldati andavano in guerra, difendevano ed attaccavano. Ma oggi? Oggi si va ancora nel territorio della guerra, ma si dice che il loro compito è la costruzione della pace. Chissà cosa ne pensano. Oggi non difendono più le frontiere della patria ma qualcosa di più importante, difficile, inafferrabile: la complessa convivenza delle nazioni. Ci credono?”

Se rivado indietro con la mente e ripenso a come sia pian piano evoluto il compito delle FF.AA. non posso che rallegrarmi. La “crisi” evolutiva della NATO è avvenuta in tempo utile ed è stata gestita con grande saggezza. La mia generazione era stata arruolata con il problema della difesa della soglia di Gorizia (problema reale se pensiamo ai 5.000 carri sovietici stanziati nei dintorni di Praga) e da Gorizia, in poco tempo, siamo passati alla difesa degli interessi nazionali ed internazionali là dove essi devono essere tutelati. Mi sembra una conquista di civiltà. Ricordo con una certa apprensione il periodo della prima guerra del Golfo e gli interrogativi che i nostri piloti si ponevano. Poi c'è stata finalmente la classificazione chiarificatrice delle operazioni in *peace keeping*, *peace making* e *peace enforcing* che, come molti pacifisti vogliono farci credere, non è una classificazione ipocrita trattandosi comunque di conflitti. Si combatte, è vero, ma non con l'obiettivo della distruzione dell'avversario ma con l'obiettivo primario della pace. Si cerca di mantenerla, si cerca di farla ed anche di imporla, ma sempre di pace si tratta. Non è una cosa da poco. Già questo è un compito motivante e perfettamente in linea con il pensiero di agostiniano espresso nella lettera al gen. Bonificio: *“Esto etiam bellando pacificus”* (Anche combattendo il tuo animo sia rivolto alla pace).

“Come vivono (i soldati) la loro condizione? E quanto contribuisce invece alla loro scelta la necessità di un lavoro ben retribuito? E quando tornano che cosa hanno imparato? Come sono usciti da un'esperienza che spesso si rivela più difficile del previsto? E poi: qual è il loro livello di cultura? In che modo si pongono nei confronti di popolazioni sconosciute e spesso ostili?”

Stuggo alla tentazione di rispondere io al posto dell'interessato e proseguo con la genesi del libro. Ci sono stati colloqui con lo Stato Maggiore Difesa finalizzati a far partecipare dei militari a delle trasmissioni di Radio Tre, che hanno avuto un buon ascolto e delle reazioni inaspettatamente positive. Ma ciò ancora non bastava. *“Dal punto di vista del rapporto con i soldati ci troviamo davanti solo due confini che era difficile superare, quello - comprensibile - dei loro sentimenti più intimi, come la famiglia e la lontananza. E quello che lambiva la politica. Il primo per naturale pudore, il secondo per senso dell'opportunità e del limite. Ecco quando nasce l'idea dell'intervista a Vincenzo Camporini”.*

La scelta si rivela, ovviamente è il caso di dirlo, eccellente. Il CSMD, pur con il suo linguaggio prudente, lascia intendere che le FF.AA. hanno vissuto una vera e propria rivoluzione e che *“...non sono, non sono più, non vogliono più essere un corpo separato ed estraneo della società italiana... Il Gen. Camporini rivendica in questo libro un ruolo nuovo e diverso, specchio inevitabile dei tempi che sono mutati. Ed in questo nuovo ruolo c'è anche un desiderio di dialogo e di confronto con il mondo pacifista e con la libera*

stampa, strumenti per parlare con il paese. C'è un'apertura che va registrata, un desiderio di mostrare in pubblico ciò che i militari sono davvero... Nelle FF.AA. Italiane c'è un senso dello Stato che un tempo era forse per un soldato solo l'interpretazione rigida di un diritto che poteva sfociare nell'avventura autoritaria e che oggi, invece, ci sembra coscienza del valore della stabilità delle nostre istituzioni...” Non c'è che dire, certi preconcetti sono duri a morire.

Appare, allora, in tutta la sua evidenza, l'importanza di un piccolo tascabile di un centinaio di pagine che spazia su tutti i temi di rilievo, dall'esame dei problemi di una struttura con la testa appesantita da un eccesso di gradi elevati ai finanziamenti, al servizio femminile, alla posizione della Difesa sui gay, agli impegni fuori area in Iraq, nei Balcani ed in Afghanistan, per poi soffermarsi anche sul problema della comunicazione. Una sinossi completa sui temi di attualità, compresi quelli più scottanti, trattati con serenità ed obiettività, che sarebbe certamente meritevole di ulteriori approfondimenti, non tanto nelle sedi “laiche” quanto all'interno dell'apparato militare, a tutti i livelli gerarchici, perché diventi una norma di linguaggio ed aiuti a fare proprie certe posizioni culturali che qui appaiono delle vere e proprie *avance*.

Salutiamo, pertanto, con gioia questa provocazione e riflettiamo sugli eventuali cambiamenti che le posizioni espresse dal CSMD dovrebbero produrre sull'apparato militare, *in primis* sulla sua struttura per le relazioni esterne. Basterebbe chiedere ai giornalisti specializzati, quelli che, per intenderci, essendo degli esperti, ci conoscono e ci vogliono bene, i quali parlano delle relazioni esterne come dell'epoca di Tizio e dell'epoca di Caio. *“Con lui, certo si lavorava bene, con l'altro no!”* a dimostrazione di come in tutti i campi, e in particolare nella comunicazione, la mancanza di precisi indirizzi, impedisca il conseguimento di standard elevati e sia, ahimé, strettamente connessa al singolo ed alla sua apertura mentale, con tutto ciò che ne consegue.

Ciò diventa importantissimo in un momento in cui i riflessi per il ridimensionamento delle FF.AA. finiscono col generare un arroccamento sulle proprie posizioni e sulla conseguente difesa delle proprie prerogative. Il mio timore è che la difesa della propria forza Bastiani, ancorché giusta, possa eludere ogni interrogativo sul vero significato e sullo scopo del progredire e porti alla costruzione di torri di Babele che, nello spingere a puntare sempre più in alto, rischiano di far venire le vertigini impedendo di apprezzare il panorama. Non sfugge come in una situazione socialmente complessa come l'attuale sia necessaria una grande apertura mentale, che sappia coniugare le necessità della propria struttura con quelle del Paese attraverso dei processi decisionali nei limiti del possibile dibattuti anche al di fuori dei fori competenti, con adeguata risonanza sulla stampa. In fin dei conti, chi fa opinione pubblica di solito è il giornalista dei quotidiani più di quelli dei periodici specializzati. Per questo capisco, anche se non condivido interamente, la posizione dei due autori che lasciano intendere di non amare i giornalisti *“embedded”* (cioè inseriti nell'apparato militare in teatro) perché *“la guerra verrebbe raccontata come vogliono i politici ed i generali”*.

“Grazie al cielo nell'opinione pubblica c'è una simpatia istintiva nei nostri confronti che però è basata più sui buoni sentimenti che su una conoscenza effettiva di quanto facciamo” dice Camporini a questo riguardo, ma ci dice anche che *“...tacere, nella società dell'informazione può essere un difetto.”* E ancora, con un'affermazione veramente innovativa: *“Non si è mai pensato che il loro ruolo (dei militari) potesse essere propositivo.”*

Il libro-intervista non ha avuto una grossa eco sulla stampa, pur nella rilevanza dei suoi contenuti. Se si dà retta a *Il Riformista* in un articolo del 7 gennaio u.s. a firma di Said Abumalwi che definisce il libro *“una sorta di testamento politico”*, *“...sei mesi fa, (il gen. Camporini) ebbe il coraggio di affrontare, nella sede di Libera un'agguerrita assemblea di pacifisti...”*. Parlando di quell'evento, il CSMD nel corso dell'intervista dice che *“L'anima vera del pacifismo non è affatto estranea alle FF.AA. Non c'è estraneità tra i due mondi che, entrambi, anelano alla pace. Oggi sarebbe importante e utile portare alla luce e valorizzare questa comunanza ideale... Ricordate la parabola del buon samaritano, di colui che, unico, soccorre ed aiuta un uomo percosso e derubato dai briganti? Non lo aveva fatto il sacerdote, non lo aveva fatto il levita. Il samaritano invece ne ebbe cura. Ecco, lui è il pacifista, l'uomo che ama il prossimo e che Gesù invita a seguire. Un esempio da imitare sicuramente, come dice il Vangelo, ma se ci fosse stato su quella strada un soldato? Se ci fosse stato qualcuno in grado di impedire il*

misfatto? Nella realtà del pericolo, dunque, il soldato è importante: non ripara un torto, impedisce che venga commesso.”

Chiudo queste mie riflessioni sul testo (raccomandandone, peraltro, la sua lettura integrale) con un encomio da iscriversi nelle cartelle personali dei due intervistatori e del gen. Camporini. A loro il merito di aver saputo percepire che era giunto il momento di aprire un dialogo franco e sincero nell'interesse di tutti.

Ne è uscito *“...il racconto inedito di un mondo in gran parte sconosciuto e anche una sorprendente predisposizione al dialogo che prefigura un nuovo ruolo delle Forze Armate nella società italiana. Di cui solo gli addetti ai lavori si erano finora, e solo in parte, accorti.”* Speriamo che continui.



Ritanna Armeni e Emanuele Giordana, *Due pacifisti e un generale - A colloquio con Vincenzo Camporini*. Edizioni Ediesse Srl, Viale di Porta Tiburtina 36, 00185 ROMA - www.ediesseonline.it, ediesse@cgil.it - Euro 10,00.

Il Senato USA ha ratificato lo START 2

Il 22 dicembre il Senato degli Stati Uniti ha approvato con 71 voti favorevoli contro 29 contrari la ratifica del trattato Start 2 (STrategic Armament Reduction Treaty - trattato per la riduzione degli armamenti strategici) che il presidente statunitense Barack Obama e quello russo Dmitri Medvedev avevano siglato l'8 aprile scorso a Praga (v. pag. 21 di *Aeronautica* n. 12/2010).

Il trattato, la cui ratifica era stata osteggiata con perplessità e resistenze da molti senatori repubblicani nell'ambito del “conflitto” che li oppone alla politica dei democratici, era stata, tra l'altro, vivamente auspicata anche nel recente vertice della NATO (v. pag. 23 di *Aeronautica* n. 4/2010) per il suo alto valore strategico: riduzione di un terzo degli arsenali dei due Paesi - che porteranno quindi a 1.550 le loro testate nucleari e a 700 i rispettivi vettori - e la ripresa delle reciproche ispezioni nello specifico settore. Alla ratifica e, quindi, allo sblocco dell'opposizione ha senza dubbio contribuito l'assicurazione data al Senato USA dal presidente Obama sul fatto che il trattato non limiterà «il diritto degli Stati Uniti di dotarsi di sistemi di difesa antimissile» quali il tanto discusso “scudo spaziale” (v. anche articolo a pag. 15 di *Aeronautica* n. 1/2010 e articoli precedenti in esso richiamati).

Si è ora in attesa della ratifica da parte della Duma russa che tuttavia, come hanno dichiarato fonti di Mosca, dipende, però, dalla formulazione, o per meglio dire, dal contenuto specifico della risoluzione di ratifica approvata a Washington.

È da ricordare in proposito che il vecchio START 1 era scaduto il 5 dicembre 2009 senza che fosse pronto un nuovo accordo, accordo che era stato poi trovato, dopo una trattativa durata vari mesi, e siglato, come sopra indicato, a Praga.

La consegna delle borse di studio dell'ONFA

Il 14 dicembre, nella “Sala degli Eroi” di Palazzo Aeronautica a Roma e presieduta dal capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, gen. SA Giuseppe Bernardis, si è svolta l'annuale cerimonia per la consegna dei premi di studio assegnati dall'Opera Nazionale dei Figli degli Aviatori (ONFA) agli assistiti che si sono particolarmente distinti al termine del percorso universitario e scolastico.

Dei 37 premi assegnati a livello nazionale 11 sono stati consegnati durante la cerimonia di Roma mentre altri 24 erano già stati consegnati ai meritevoli presso i Comandi periferici in occasione della festività della Madonna di Loreto o venivano consegnati in occasione degli incontri pre-natalizi.

Tra i premiati a Roma due ragazzi per le lauree specialistiche, tre per le lauree brevi, di cui due con il massimo della valutazione e la lode, tre per i diplomi di Scuola media superiore e due per i diplomi di Scuola media inferiore.

Il gen. Bernardis, alla presenza dei comandanti di vertice della Forza Armata, si è congratulato con i ragazzi premiati alla cerimonia, e ha ringraziato il presidente dell'ONFA, gen. SA Piergiorgio Crucioli, sottolineando come l'Opera sia uno «strumento dell'Aeronautica Militare al servizio degli orfani del personale militare al quale non farà mai mancare il proprio sostegno».

Da parte sua il presidente dell'ONFA, nel ringraziare gli enti, società e sodalizi che hanno contribuito al fondo destinato alle borse di studio, ha sottolineato la fondamentale rilevanza che l'Opera ricopre in qualità di Ente pubblico, ed ha ricordato che con il DPR 23/12/2009 ne è stato riaffermato lo status giuridico in quanto garante di diritti di rilevanza costituzionale quali l'eguaglianza dei cittadini e il diritto allo studio.

L'ONFA assiste per tutto il periodo formativo, dall'asilo all'università, i figli del personale militare deceduto per qualsiasi causa e dalla sua formale costituzione nel 1937 ha garantito l'istruzione a circa 6.300 orfani.

SESAR JU: una nuova ambizione per l'Europa

di Antonio Pilotto *

Da quando in Europa si è capito che i Sistemi di controllo del Traffico Aereo esistenti sarebbero divenuti molto presto insufficienti a fronteggiare l'incremento dei voli già in atto e soprattutto quello previsto per il 2030 che, studi di settore, prevedono debba duplicarsi per quella data, si è pensato e sviluppato il progetto del Cielo Unico Europeo (SES). Con qualche ritardo, anche la sensibilità verso l'ambiente si è giustamente accentuata e ciò ha richiesto e richiede una sempre maggiore efficienza del Sistema ed un associato adeguamento tecnologico. Tutto questo ha indotto e sviluppato una notevole attività concettuale che ha portato alla elaborazione ed approvazione di quattro regolamenti comunitari¹ che, per quanto riguarda la gestione futura dello Spazio Aereo, hanno dettato le regole generali, obbligatorie per tutti gli Stati della Comunità. Al fine di dare corso a quanto previsto da questi regolamenti, la Comunità Europea ha deciso di sviluppare un programma denominato Single European Sky ATM Research (SESAR) che prevede tre fasi. La prima fase (Definition Phase, 2005-2008) si è ormai conclusa con l'elaborazione, da parte dei rappresentanti di tutti gli "stakeholders" del settore, del Piano Generale per la gestione del traffico aereo europeo (European ATM SESAR Master Plan), approvato il 30 marzo 2009, dal Consiglio dell'Unione Europea. La seconda fase (Development Phase, 2008-2013) è destinata allo sviluppo e alla validazione dei Sistemi tecnologici di nuova generazione e delle procedure operative coerenti con il Master Plan. Infine la terza fase (Deployment Phase, 2014-2020) dovrà promuovere la produzione, su larga scala, dei nuovi sistemi tecnologici ed il loro impiego in tutta Europa. Ciò garantirà la completa interoperabilità tecnica e procedurale in tutto lo Spazio aereo europeo.

Come si può ben capire da quanto sopra detto, SESAR risulta essere uno dei più importanti progetti di ricerca e sviluppo mai lanciati dalla Comunità Europea. Dal momento che i quattro regolamenti del Cielo Unico Europeo (SES) forniscono già la struttura legale per una gestione del traffico aereo più efficiente, più sicura, più orientata alla salvaguardia dell'ambiente e tesa a massimizzare la "performance" nell'intera area di ECAC (European Civil Aviation Conference), SESAR dovrà invece progettare e sviluppare le soluzioni tecnologiche, i sistemi, le procedure e gli standards che saranno impiegati nei cieli europei.

Per dare una definitiva attuazione al progetto, si è così deciso di creare una Società che possa coniugare le cono-

scenze, le capacità e le disponibilità finanziarie sia del settore pubblico che di quello privato. Pertanto è nata la società pubblico-privata SESAR Joint Undertaking (SESAR JU) che, stabilita con legge europea del 27 febbraio 2007, costituisce una eccezionale associazione tesa a coinvolgere non solo tutti gli "stakeholders" della comunità ATM ma anche i fornitori dei servizi ATS, i costruttori di velivoli, le compagnie aeree, i rappresentanti civili e militari e due Organizzazioni pubbliche internazionali: la Comunità Europea ed Eurocontrol.

Dovendo portare a termine le previsioni dalla seconda fase (Development Phase), il suo compito è quello di implementare la ricerca e lo sviluppo di un progetto che porti alla modernizzazione del Sistema ATM Europeo attraverso il coordinamento e la concentrazione degli sforzi di tutti gli attori del settore e l'esecuzione del Master Plan. L'attuazione di questa parte del progetto si basa sulla riconosciuta conoscenza ed esperienza tecnica di Eurocontrol e delle industrie del settore; la Commissione Europea (EC) invece, nelle sue vesti di organizzazione pubblica, assicurerà il supporto manageriale e legale mentre quello finanziario sarà, in differente misura, a carico di tutti i membri.

Le attività svolte dalla SESAR JU nel biennio 2007/2008 sono state principalmente indirizzate al consolidamento del suo assetto societario: stabilendo inizialmente la sua "governance", è stato nominato il consiglio di amministrazione (AB) ed è stato scelto il suo amministratore delegato (Executive Director). Dalla sua costituzione, il Consiglio d'Amministrazione della SJU ha svolto una importante attività decisionale necessaria per una rapida ed efficace attivazione della SJU e per assicurare una transizione, senza soluzione di continuità, tra la fase di definizione a quella di sviluppo del progetto SES.

Il compito della SESAR JU si presenta quindi come una difficile sfida perché qualcosa di nuovo e di strategico deve essere organizzato e sviluppato. Infatti si dovrà mettere mano ad un sistema che, nella sua attuale configurazione, vede ben 28 differenti autorità di regolazione, più di 60 centri di controllo, differenti tecnologie e procedure. L'imperativo categorico è ora quello di superare le logiche dei vecchi sistemi e di abbandonare le ancor più ancorate metodologie, particolarmente difficili da rimuovere perché legate al soddisfacimento di esigenze prettamente locali.

Per aver successo in questa sfida, si è cercato di assicurare alla JU solide e precise fondamenta, quali:

- usare la "cost-benefit analysis" come base metodologica costante e punti-

gliosa di lavoro;

- adottare una struttura manageriale leggera e
- costituire una reale e non fittizia "partnership" con tutti gli "stakeholders" del settore.

Per il 2020 la SESAR JU s'è data essenzialmente quattro obiettivi di "performance":

- incrementare di tre volte l'attuale capacità di controllo del traffico aereo;
- incrementare la "Safety" di un fattore 10;
- ridurre, per ciascun volo, del 10% l'impatto ambientale;
- tagliare del 50% i costi del sistema.

Con la selezione e la finale adesione alla SESAR JU dei 15 membri privati (industrie del settore e i maggiori "service providers") si è praticamente conclusa la fase costitutiva dell'impresa pubblica-privata JU. Da allora sono state e dovranno, sempre di più, essere messe a fattor comune le conoscenze, le competenze e le tecnologie di ciascuno al fine di sviluppare il Sistema dei Sistemi che regolerà e gestirà il traffico aereo europeo dei prossimi 30/50 anni.

Pur essendo un progetto esclusivamente civile, fin dalle sue origini, ha destato il vivo interesse del mondo militare perché lo spazio aereo è sì una risorsa unica che deve essere disponibile per gli utenti civili e militari ma a questi ultimi deve essere riconosciuta la possibilità, per i compiti loro assegnati, di poter intervenire, sempre e ovunque, senza restrizioni. Pertanto è di fondamentale importanza che il nuovo Sistema, obiettivo della SESAR JU, debba tener conto fin dall'inizio delle esigenze di sicurezza e di tutela della sovranità nazionale. Ed è per questa ragione che è opportuna e necessaria una costante e qualificata presenza militare in questo progetto.

Sarà quindi molto interessante seguire gli sviluppi del lavoro di questa Impresa pubblico-privata che, qualora dovesse pervenire al successo che tutti si augurano, porterà ad una rivoluzione nei cieli della Vecchia Europa con conseguenze che si propagheranno anche nel resto del mondo perché la principale caratteristica del trasporto aereo è il suo non avere confini.

* *Generale SA., direttore del Controllo del Traffico di ENAC*

¹ Reg. 549: Regolamento Quadro. Reg. 550: Regolamento sulla fornitura dei Servizi della Navigazione Aerea. Reg. 551: Regolamento sulla Organizzazione e l'Uso dello Spazio Aereo. Reg. 552: Regolamento sulla Interoperabilità della Rete Europea di Gestione del Traffico Aereo.

Un libro riapre la discussione su un misterioso episodio del novembre 1943

Chi bombardò il Vaticano?

Fatti e voci sottolineano l'importanza di un approccio scientifico

di Gregory Alegi

Alle nove di sera del 5 novembre 1943 alcune bombe caddero sulla Città del Vaticano, colpendo alcuni uffici, danneggiando lo Studio del Mosaico e frantumando le vetrate posteriori della basilica di San Pietro. L'episodio destò immediato scalpore nel mondo intero, costringendo tutti i paesi belligeranti - dagli Stati Uniti alla Germania alla Gran Bretagna - a smentire che gli ordigni fossero stati lanciati da un proprio aereo e, contemporaneamente, ad avanzare il sospetto che l'azione fosse opera del nemico. L'origine degli ordigni non fu mai accertata, lasciando irrisolta la questione che periodicamente riaffiora nelle storie di Roma o della guerra in Italia.

Il caso è tornato alla ribalta nel 67° anniversario con la pubblicazione di un libro, *1943 - Bombe sul Vaticano* a cura di Augusto Ferrara, presentato ufficialmente anche al Papa Benedetto XVI, che riporta interessanti immagini dei danni causati e ripropone l'ipotesi circolata nell'immediatezza dell'evento riguardo una presunta matrice italiana dell'attacco, in termini di ideazione, equipaggio e velivolo.

Benché a ben guardare l'editore e curatore del libro non prenda posizione esplicita in favore di questa interpretazione, la stampa ha attribuito l'azione con certezza ad un aereo della Repubblica Sociale Italiana. Per Giovanni Russo del *Corriere della Sera*, ad esempio, un sacerdote avrebbe rivelato che «l'aereo, un Savoia Marchetti pilotato dal sergente Parmegiani [sic], era partito dall'aeroporto di Viterbo per ordine del gerarca fascista Roberto Farinacci a bordo, per distruggere la stazione radio vaticana, perché questi era convinto che trasmettesse notizie agli angloamericani».

Né l'identificazione si è fermata ai confini nazionali. Per il quotidiano cattolico online americano *Catholic.net* «it was the Italian Fascists themselves who planned the attack

on the Holy See. The plane, which has since been identified as a SIAI Marchetti S.M. 79, an Italian bomber known as a "Sparviero," took off from Viterbo, Italy. It had been a gift to the Italian Social Republic.» [«Furono gli stessi fascisti italiani a pianificare l'attacco alla Santa Sede. L'aereo, che è stato frattanto identificato come un Siai Marchetti S.M. 79, un bombardiere italiano noto come "Sparviero", partì da Viterbo, in Italia. Era stato donato alla Repubblica Sociale Italiana»]. È proprio dall'ipotesi del coinvolgimento di un aviatore italiano che prendono spunto queste note, il cui obiettivo è innanzi tutto di metodo storico.

Le fonti della novità

In primo luogo è opportuno ribadire come l'ipotesi di una responsabilità italiana non sia affatto nuova. Lo attestano la nota di monsignor Domenico Tardini del 5 novembre 1943 (pubblicata per la prima volta dal Vaticano nel 1975, e riportata nel presente volume in due versioni diverse per data e testo) e la trascrizione dell'intercettazione di una telefonata tra un non meglio identificato "don Giuseppe" e il gesuita Pietro Tacchi Venturi (pubblicata per la prima volta nel 1973 da Ugo Guspini nel suo libro *L'orecchio del regime*, peraltro senza alcuna indicazione archivistica ed a tutt'oggi non verificabili), entrambe pubblicate nel recente volume, così come le memorie dell'ambasciatore tedesco E.F. Moellhausen (apparso in Italia nel 1948 con il titolo *La carta perdente* e puntualmente inserite, insieme alla segnalazione di voci raccolte dal conte Della Torre, nel 1975 nell'apparato critico dei documenti vaticani).

Nonostante i dubbi circa le origini dei testi delle intercettazioni di Guspini, questi documenti non possono essere ignorati, quanto meno come testimonianza delle ipotesi

che correvano a Roma in quei giorni. Proprio per questo sarebbe però stato opportuno riportare anche gli elementi di segno nettamente opposto che si leggono negli "Appunti per diario storico" del capitano Franco Pagliano, conservati presso l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica e citati a questo proposito sin dal 1998 da Giancarlo Garello nella prima edizione suo libro *Centauro su Torino*. «7 Novembre. Continuano i commenti per il bombardamento della città del Vaticano, avvenuto la sera del 5», scriveva Pagliano, allora impegnato a Roma a raccogliere uomini e materiale per la costituenda Aeronautica Repubblicana. «Noi non siamo stati di sicuro perché non abbiamo ancora apparecchi.» Nei giorni immediatamente precedenti Pagliano aveva notato che «ci vogliono apparecchi» e che «il lavoro di ricupero continua» per «portare al Nord tutto quanto è possibile». Più che l'identità del "Savoia" genericamente citato nella conversazione con Tacchi Venturi, insomma, bisognerebbe verificare innanzi tutto la possibilità che Farinacci o altri esponenti della RSI potessero effettivamente disporre di un aereo, di un equipaggio minimo (cioè comprendente almeno due piloti ed un motorista), del carburante e dell'armamento, tutte condizioni difficili in quel momento e ad oggi indimostrate.

Altrettanto vale riguardo la possibile responsabilità degli Alleati, di cui il volume riporta le secche smentite date sia pubblicamente sia, attraverso i canali diplomatici, alle specifiche richieste di chiarimenti avanzate il 6 novembre 1943 dalla Segreteria di Stato vaticana. In questi documenti, anch'essi editi almeno dal 1975, da parte britannica ci si spingeva addirittura ad ipotizzare l'uso da parte tedesca di aerei e bombe inglesi catturate mentre i tedeschi sottolineavano il bombardamento del duomo di Colonia come recente azione

assimilabile all'attacco al Vaticano.

Solo gli Stati Uniti, pur smentendo anch'essi qualsiasi responsabilità, fornirono particolari sulla posizione dei propri velivoli quella notte. Molti documenti a supporto della posizione americana, firmata dallo stesso Eisenhower, sono stati pubblicati nel 2006 da Gastone Mazzanti nel suo libro *Roma violata*. Riprendendo una sua precedente opera del 2004, nello stesso libro Mazzanti smentiva tra l'altro l'affermazione tedesca secondo cui la sera del 5 novembre nessun aereo della Luftwaffe aveva operato a sud della linea Ancona-Livorno, ricordando che la notte del 5 novembre ben 102 aerei tedeschi avevano bombardato Napoli, colpendo Pomigliano ma subendo la perdita di quattro velivoli. La nuova opera non affronta invece la notizia, riportata (purtroppo senza citazione di fonte) nel 1981 da Giuseppe D'Avanzo a p. 475 del suo *Ali e poltrone*, secondo cui nel 1973 «un aviatore americano» avrebbe confessato di aver lanciato le bombe di ritorno dall'azione su Castelnuovo di Porto ammessa da Eisenhower. Ugualmente senza risposta vengono lasciate le voci, anch'esse riportate da Mazzanti nel 2006 senza fonti specifiche, secondo cui la RAF avrebbe ammesso le proprie responsabilità nel dopoguerra e che il cardinal Maglione sarebbe stato informato dell'origine Alleata delle bombe da mons. Walter Carol, considerato il tramite tra il Vaticano e la 5ª Armata americana.

Passando dalle nazioni alle persone, è opportuno notare come il bombardamento sia stato condannato persino da *Il regime fascista*, il quotidiano cremonese diretto dal presunto ideatore del raid Roberto Farinacci. Prova di innocenza o astuta azione di copertura? Il libro nulla dice in proposito, così come sulla eventuale responsabilità del ras di Cremona dice la recente biografia scritta da Giuseppe Pardini.

Dubbi sull'identità del pilota

L'identità del pilota "Parmegiani" è un altro mistero. Egli è citato senza indicazione né del nome di battesimo né delle fonti, ma forse basandosi su D'Avanzo, che però lo scriveva "Parmeggiani". Dalle verifiche su entrambe le grafie svolte con la prezio-

sa collaborazione del ten. col. Massimiliano Barlattani dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica e del gen. Silvano Bronchini, direttore di *Aeronautica*, sono stati identificati due Parmeggiani ed un Parmegiani. A prescindere da possibili errori di trascrizione, dallo stato di servizio nessuno sembra corrispondere agli elementi citati nel libro (il grado di sergente e l'origine romana) o essersi trovato a Viterbo il 5 novembre 1943.

L'unico Parmegiani si chiamava Gaetano ed era effettivamente un sottufficiale pilota, sia pure nato non a Roma ma a Sant'Elpidio a Mare (AP) il 23 febbraio 1920. Secondo il suo stato di servizio al 3 luglio 1943 era in forza alla 145ª Squadriglia Ricognizione Marittima, al 18 novembre 1943 alla Compagnia Forza Assente della 4ª Squadra Aerea a Bari e al 20 gennaio 1944 al Raggruppamento Idro di Taranto. Ciò è coerente con le vicende della 145ª, trasferitasi da Cadimare (SP) a Olbia a seguito dell'armistizio. In questo caso sin dal 1978 Nino Arena elencava il «S.M. Gaetano Parmegiani» [sic] nell'equipaggio del Fiat RS.14 MM.35683 (*La Regia Aeronautica 1943-1946*, vol. I, p. 54). Nonostante la possibilità di errata indicazione della matricola, il dato è sufficiente a rendere del tutto improbabile la presenza di Parmegiani a Viterbo nel novembre 1943.

Entrambi i Parmeggiani erano di Bologna. Il più anziano, Marcello, vi era nato il 2 febbraio 1905 ed era entrato in Aeronautica come sottufficiale pilota, conseguendo però la promozione a sottotenente già nel 1933. Nel novembre 1943 risultava prigioniero di guerra, ciò che rende materialmente impossibile che potesse partecipare ad azioni nella RSI. L'altro Parmeggiani, Amedeo, era nato l'8 aprile 1918 e si arruolò come allievo ufficiale pilota di complemento, diventando pilota da caccia presso la scuola di Castiglione del Lago. Dopo aver combattuto sul Mediterraneo, sul Fronte Orientale e in Italia, all'armistizio passò al Sud, dove ricevette una medaglia di bronzo al valor militare per il ciclo operativo 17 luglio 1943-31 dicembre 1944. Neanche lui avrebbe dunque potuto trovarsi a Viterbo in novembre. La sua presenza conti-

nuativa al Sud è confermata anche dall'autorizzazione a fregiarsi del distintivo della guerra di Liberazione con due stellette. Marcello fu richiamato in servizio nel 1944, probabilmente in coincidenza con il rientro dalla prigionia, mentre Amedeo passò in servizio permanente effettivo con decorrenza 1° aprile 1944: due ulteriori indizi che rendono ancora meno plausibile che uno dei due possa essere stato protagonista del bombardamento.

Per entrambi i Parmeggiani la carriera si concluse nel 1961: per Marcello con il naturale congedo nel grado di colonnello, per Amedeo, oramai maggiore, più drammaticamente con la morte a Kindu dell'11-12 novembre, a seguito del quale molti anni dopo la sua memoria sarebbe stata onorata con la medaglia d'oro al valor militare.

Il dubbio metodologico ed il rispetto della memoria

Dal punto di vista storiografico, merita segnalare come Renzo De Felice, nel secondo tomo del *Mussolini l'alleato*, uscito postumo nel 1997, spieghi la posizione del *Regime Fascista* nei confronti degli attacchi giornalistici portati all'Aeronautica con il desiderio di Farinacci di allontanare da sé la *vox populi* sulla propria responsabilità nell'attacco; subito dopo, lo stesso De Felice accoglie l'attribuzione della responsabilità ad un aereo americano, mostrando di non dare particolare credito alle voci riportate da Moellhausen, fonte a lui ampiamente nota.

Nel complesso, dunque, gli elementi restano quelli di sempre: le bombe cadute, i danni causati, le voci che indiscutibilmente corsero a Roma, le azioni Alleate e tedesche accertate, quella italiana assai incerta, le smentite. L'uso del nome di Parmeggiani, non sostenuto da alcuna fonte primaria, ingenera la possibilità di confusione con due piloti con ogni probabilità del tutto estranei all'evento. Questo, rinforzato dal rispetto dovuto alla tragica fine di Amedeo Parmeggiani indica ad appassionati e ricercatori l'importanza di fare almeno i riscontri fondamentali ed i necessari incroci tra le fonti prima di associare un nome ad un'azione di guerra la cui responsabilità resta tuttora molto misteriosa.

Come indicato nella presentazione dell'articolo "L'aerodromo di Campo di Marte e i primi aviatori di Firenze" pubblicato a pag. 22 di Aeronautica n. 12/2010 e relativo ad uno degli interventi che hanno caratterizzato il Convegno "L'aviazione a Firenze: cento anni di storia" tenutosi il 23 ottobre scorso nel Salone dei 500 del Palazzo Vecchio del capoluogo toscano, riportiamo ora quello che segue.

100 anni di volo a Firenze

di Sandro Rogari

Ricordiamo oggi la prima manifestazione dimostrativa di volo a motore che si svolse cento anni fa a Campo di Marte. La competizione, che fu inaugurata dalle autorità cittadine, quel sabato mattina del 27 marzo 1910, si svolse per cinque giorni a Campo di Marte, allora terreno di lontana periferia nella disponibilità dell'autorità militare, ed ebbe carattere internazionale. Fra i cinque aviatori coinvolti, che si alzarono ripetutamente con biplani di legno e tela, due erano italiani, due francesi e uno belga.

Fu una grande festa cittadina. Per l'occasione, furono allestite tribune capaci di accogliere ben cinquantamila persone, un numero straordinario per una città che contava allora 258 mila abitanti. Ci furono ospiti e passeggeri d'eccezione: il prefetto Gioia e il futuro direttore del "Corriere della Sera" Ugo Ojetti, per dirne solo due. Le Poste italiane impiantarono un ufficio mobile sul campo e crearono il primo annullo di posta aerea. Era un'aspirazione prima che una realtà, perché nessuna cartolina o lettera consegnata a quell'ufficio poté essere recapitata per posta aerea. Ma fu stabilito un primato anche postale. Ancora lo stadio era ben lungi da venire perché fu costruito dopo la guerra. Ma possiamo dire che in quel marzo 1910 era iniziata la storia del Campo di Marte come luogo dedicato a grandi manifestazioni sportive. Anche questa storia ha cento anni.

L'anno dopo, per la ricorrenza dei cinquant'anni dell'unità d'Italia, il manifesto della città di Firenze si ispirò proprio al volo con la competizione ripetuta a Campo di Marte nel maggio 1911. Nel Manifesto si ammira un uomo dalla muscolatura possente che stringe nella mano destra un'elica e nella sinistra

un'aquila pronta a spiccare il volo, mentre sullo sfondo i biplani volteggiano su Firenze. Al di là della retorica, quest'associazione fra la celebrata unità e la conquista del cielo rappresenta bene quel modo d'intendere l'Italia in cammino.

Non fu scelta una figura femminile per rappresentare la patria unita, non una Marianna col seno scoperto, ma una possente nudità maschile che trattiene a fatica lo slancio del rapace volendolo in qualche modo governare. Questa rappresentazione della virilità conquistatrice era retorica, ma rivelatrice dello spirito del tempo e della rappresentazione della conquista del cielo come ultima frontiera.

Non mancano certo nella storia di Firenze precedenti nella sfida dell'elevazione dell'uomo nell'aria. Nel 1784, l'anno successivo all'esperimento parigino dei fratelli Montgolfier, Francesco Henrion fa innalzare da Boboli un globo aerostatico ricavandone il plauso e un premio cospicuo dal granduca. Qualche anno dopo, nel luglio 1795, l'idraulico Giovanni Luder sperimenta il primo volo aerostatico con uomini a bordo: il pallone si eleva da piazza del Carmine e vola fino a Pontassieve.

Ma si trattava di prove che non raccoglievano la vera sfida che risale al mito di Icaro: fare volare ciò che è più pesante dell'aria, sfruttando le leggi della gravità e della capacità di sostegno dell'aria con uno strumento di volo governabile nella velocità e nella direzione del movimento.

Per questo possiamo dire che il vero antesignano della esibizione del 28 marzo 1910 fu quel mitico Tommaso Masini, ortolano di Peretola - evidentemente questo borgo, alla periferia di Firenze, qualche destinazione a imprese aeronautiche non sempre fortunate l'ha

sempre avuta -, che si qualificava come figlio illegittimo di Bernardo Rucellai, altresì conosciuto come Zoroastro, e che durante il soggiorno di Leonardo a Firenze per dipingere la battaglia di Anghiari fra il 1503 e il 1506, fabbricò la macchina volante ideata da Leonardo. Era appunto una macchina più pesante dell'aria e con questa si lanciò da Monte Ceceri sotto Fiesole. Pare che Leonardo in prima persona non avesse avuto il coraggio di lanciarsi. Anzi, avesse consigliato di tentare l'esperimento lanciandosi sull'acqua per ridurre i rischi, ma Tommaso, suo sodale e suo preparatore di colori per l'opera, non sentì ragioni. L'esperimento non funzionò e il Masini si ruppe una gamba e qualche costola. Leonardo ne fu comunque entusiasta e con qualche spirito auto-esaltatorio, che si perdona ai grandi, scrisse:

«Piglierà il primo volo il grande uccello sopra il suo magno Cècero e empiendo l'universo di stupore, empiendo di sua fama tutte le scritture e gloria eterna al nido dove nacque».

Il nido dove nacque la macchina volante, nel senso metaforico del termine, era il suo genio. Non possiamo dargli torto, perché Leonardo dall'analisi morfologica degli uccelli e delle loro ali e grazie alle sue intuizioni aerodinamiche aveva compreso la possibilità di far volare un oggetto pesante. Egli aveva intuito che un fuso lanciato con apertura alare può sfruttare il sostegno offerto dall'aria e battere la gravità terrestre che ha condannato l'uomo nei secoli a non staccarsi dal suolo.

Leonardo aveva intuito tutto, ma gli mancava lo strumento che desse alla macchina lo slancio per il quale era necessaria grande potenza.

Le soluzioni che aveva trovato erano meccaniche, ma inadeguate a vincere la sfida. La scienza di Leonardo andava congiunta al motore a combustione interna in grado di liberare una potenza che nessuno strumento puramente meccanico poteva produrre. Solo nel 1885, venticinque anni prima della manifestazione fiorentina il primo motore a scoppio era stato sperimentato su di una carrozza, aprendo l'era dell'automobile. E solo sette anni prima che folle di fiorentini si riunissero a Campo di Marte, i fratelli Wilbur e Orville Wright, il 17 dicembre 1903, erano riusciti a fare sollevare per qualche secondo il *Flyer*, un aereo a doppia elica con motore a benzina, a Kitty Hawk, nel nord Carolina.

La sfida del volo non restò confinata nei recinti della tecnologia. Un anno prima della manifestazione fiorentina e nello stesso anno di quella tenuta a Roma, a Centocelle, nel 1909, Filippo Tommaso Marinetti aveva pubblicato sul "Figaro" il manifesto del Futurismo. Non aveva solo inaugurato un movimento letterario, artistico e poi anche politico. Aveva espresso lo stato d'animo di ambienti irrequieti della borghesia europea che al culmine dell'espansione imperiale degli stati nazionali europei coltivavano sogni di dominio totale che si avvalsero degli strumenti della tecnologia. Fra questi stava "l'assalto al cielo" che quella fantastica invenzione dei fratelli Wright aveva avviato. Nel "Manifesto", Marinetti inneggiava al "volo scivolante degli aeroplani, la cui elica garrisce al vento come bandiera e sembra applaudire come una folla entusiasta". Fu anche inventato un genere pittorico nuovo, l'aeropittura. Le parole di Marinetti erano piene di retorica, ma capaci di mobilitare una nuova cultura del dominio e della macchina nella quale la volontà di conquista rimpiazza i canoni fino ad allora prevalenti dell'evoluzione graduale e selettiva. Era l'idea di rivoluzione, connotato di rottura del XX secolo, che sconfiggeva quella di riforma.

A Firenze, il Futurismo ebbe un'eco dilagante, anche perché la cultura positivista, che aveva il suo tempio sacro nell'Istituto di Studi Superiori di piazza San Marco, era declinante. La "scapigliatura" di

"Lacerba" o della "Voce", per dire solo di due testate famose che hanno reso illustre la Firenze delle riviste d'anteguerra, era il contraltare nel quale si riconoscevano la nuova borghesia e soprattutto i giovani intellettuali. Con "Italia futurista", durante la guerra, Firenze divenne la capitale del movimento ed aspirò, assieme a Pisa, a divenire anche capitale della nuova avventura aeronautica.

Le prime prove d'uso militare degli aerei furono fatte in Libia dove furono utilizzati per la ricognizione. Ma la prova del fuoco fu la Grande guerra dove i fiorentini e i toscani furono numerosi nel battaglione aviatori che allora dipendeva dal genio militare. Ricordiamo Luigi Gori che cadde nella difesa del Piave nel 1917 e al quale fu dedicato l'aeroporto di Peretola inaugurato nel 1931, finché nel 1990 non fu denominato Amerigo Vespucci, e quello di Aviano. E ricordiamo anche il più famoso di tutti, emulo italiano del Barone rosso, Francesco Baracca, che era sì romagnolo, ma aveva studiato a Firenze al liceo Dante e alla sua struggente passione per il volo era giunto nella temperie culturale della Firenze d'inizio secolo.

Nella storia del dopo guerra proseguì il culto poetico e letterario del volo, ma sulla base dell'esperienza bellica divenne sempre più chiaro come la rivoluzione aeronautica fosse destinata a sconvolgere non solo i termini e le condizioni dei conflitti armati, riservando all'arma aeronautica i presupposti della supremazia, ma anche i collegamenti infra e internazionali. Poteva divenire strumento di dominio come avevano pensato i futuristi, ma anche di lotta contro le dittature come fecero Bastianini e De Bosis lanciando sull'Italia della dittatura fascista i loro manifesti inneggianti alla liberazione. Intanto nasceva in Italia, fra le prime al mondo, l'arma aeronautica nel 1923, mentre si sviluppava in Toscana la prima industria aeronautica. La CMASA di Marina di Pisa, ma soprattutto la Piaggio di Pontedera avviavano la produzione di motori per le industrie aeronautiche nazionali: la Caproni, la Savoia Marchetti ed altre. Presso l'Università di Pisa veniva attivato il primo corso di laurea d'avanguardia in ingegneria aereo-

nautica ed era già operativo da prima della guerra l'aeroporto di San Giusto.

A Firenze il progetto della costruzione dell'aeroporto va in porto solo nel dopo guerra. Viene scelta la zona del Cipresso del Nistro a Peretola mentre a Campo di Marte viene progettato e costruito lo stadio, inaugurato negli anni Trenta. Nella prima progettazione del 1928, la pista correva parallela all'autostrada Firenze mare, la seconda d'Italia dopo quella dei Laghi, che fu costruita in tempi veloci fra il 1928 e il 1932 e inaugurata poco dopo l'aeroporto, nell'agosto 1933. Poi fu orientata verso Monte Morello e questa decisione fu gravida di conseguenze di lungo periodo che ci portiamo dietro ancor oggi, perché così orientata le possibilità di allungamento e quindi di adeguamento della pista allo sviluppo tecnologico e dimensionale dei velivoli, che richiedevano sempre più spazio per l'atterraggio e soprattutto per il decollo, era limitata.

Sulle decisioni assunte allora gravavano motivazioni diverse, ma certo decisivo fu il fatto che, nonostante l'aspirazione dei fiorentini, Mussolini si oppose nel 1928 al disegno coltivato dal podestà di Firenze del grande sviluppo aeronautico di Firenze. Non fu la sola, ma fu la prima delle decisioni prese a Roma, nello scorso secolo, che concorsero a rallentare o ad ostacolare lo sviluppo di Firenze. L'aeroporto di Peretola fu inaugurato il 4 giugno 1931 e, assieme alla Firenze mare e allo stadio, rientrò nel novero delle grandi opere fiorentine degli inizi degli anni Trenta.

Ma la svolta, nelle intenzioni politiche romane oltre che nel piano industriale della FIAT, intervenne nella seconda metà degli anni Trenta. La progettazione e costruzione della Scuola di applicazioni aeronautiche, poi dal '48 Scuola di guerra aerea, la SGA come ancora la conoscono i fiorentini, anche se tre anni fa è stata rinominata Istituto Superiore di Scienze Aeronautiche, rientra in questo nuovo disegno. Il clima politico e sociale è ben diverso da quello di dieci anni prima. Da un lato la crisi economica e la disoccupazione dilagante spingono alla progettazione di

grandi opere come strumento di utilizzo della mano d'opera. D'altro lato, dopo la guerra d'Etiopia e con il coinvolgimento nella guerra civile spagnola, l'Italia sta entrando in un clima di guerra permanente che sfocerà nel drammatico e fatale 10 giugno 1940. La Scuola delle Cascine, insomma, si cala in questo contesto, anche nell'urgenza e nella velocità con la quale fu realizzata: solo nove mesi fra il 1937 e il 1938. Ma essa è anche l'espressione di un disegno ampio di sviluppo di un grande polo aeronautico nel nord ovest di Firenze. Fra i compiti della Scuola c'era sì il perfezionamento degli ufficiali d'aviazione, sul modello della scuola di Torino per gli ufficiali dell'esercito, ma c'era anche la vocazione a divenire centro studi e ricerche per l'industria aeronautica. In quegli stessi anni, questa aveva nella Piaggio di Pontedera un suo punto avanzato di riferimento. Proprio nel 1938, infatti, la Piaggio avviava la costruzione dello stabilimento volto alla produzione dei quadrimotori P.108, che avrebbero dovuto essere competitivi con le "fortezze volanti" americane.

Ma il progetto della Scuola si calava in un disegno ben più vasto. Nelle intenzioni della FIAT e del governo il polo industriale che nasceva nelle campagne di Novoli doveva avere in tutta segretezza il fine di trasferire l'industria aeronautica dalla sede torinese a quella fiorentina. I motori avrebbero dovuto essere costruiti in una localizzazione protetta sotto piazza Pietro Leopoldo. Contestualmente veniva allestito a Peretola l'aeroporto militare. Insomma, si trattava di una triangolazione in filiera, nella quale i fini della formazione superiore dei piloti si associavano alla ricerca aeronautica, alla produzione industriale e allo sviluppo militare dell'aeroporto. Nel biennio 1937-1938 Firenze sembrò essere proiettata a divenire il primo polo aeronautico militare d'Italia. Un primato certo rischioso e da inquadrare in un'età storica infausta per la nostra storia, ma che rispondeva alla vocazione di Firenze come luogo di eccellenza per la formazione superiore, la ricerca teorica e la sfida tecnologica più avanzata.

Il progetto di questa triangolazione cadde. Ma la Scuola delle Cascine,

disegnata dall'architetto Raffaello Fagnoni, poi divenuto preside della Facoltà di architettura, sulla base di canoni razionalistici, ma senza nessuna concessione alla retorica degli archi imperiali, divenne un modello di campus universitario che fece scuola. Bonsanti parlò allora di edifici di una "monumentalità severa, ma non burbanzosa e triste, ma ingentilita, ariosa e accogliente". Ancor oggi ammiriamo la esemplare linearità ed essenzialità degli edifici disposti e pensati per una comunità di professori e studenti. Resta difficile percepire che ci troviamo dentro una struttura militare se non per la presenza di uomini e donne in divisa azzurra. Oggi si dimentica che la Firenze della seconda metà degli anni Trenta fu all'avanguardia nella progettualità universitaria. Mentre Fagnoni progettava e realizzava il grande campus delle Cascine, il rettore dell'Università di Firenze Arrigo Serpieri coltivava il disegno di fare del quadrilatero di San Marco un grande campus universitario. L'Università comprò i terreni retrostanti gli Innocenti e alla vigilia della guerra l'ufficio tecnico dell'Università aveva già progettato la creazione di una via pedonabile che all'interno collegasse piazza Santissima Annunziata alle cliniche. Il progetto fu bloccato dalla guerra e non fu ripreso nel dopoguerra.

Negli anni '50, i preziosi terreni nel cuore di Firenze furono venduti per comprare un podere che garantisse l'espansione delle cliniche di Careggi. Questa è un'altra storia, ma l'ho ricordata perché sul versante aeronautico e su quello universitario la Firenze della seconda metà degli anni Trenta coltivò il disegno di esaltare le proprie potenzialità come sede privilegiata di istruzione superiore collegata, sul versante aeronautico, con la tecnologia produttiva più avanzata. Aggiornata ai tempi, era stata ripresa l'ispirazione di Leonardo che aveva sempre coniugato conoscenze teoriche con applicazioni pratiche e che aveva coltivato a lungo il sogno del volo.

La storia della Toscana aeronautica del secondo dopoguerra fu di declino e di esaurimento sul versante produttivo. Il progetto FIAT restò nel cassetto e la grande area di No-

voli dell'industria torinese fu dedicata ad altre funzioni. La Piaggio affrontò con fatica i problemi di riconversione industriale nell'economia civile del dopoguerra, dopo la parentesi biellese del 1944-45. Il prototipo MP 5, detto "paperino", fu all'origine della "vespa", lo scooter che divenne il paradigma della mobilità italiana su due ruote e del ritorno della gioia di vivere dopo la tragedia della guerra, quando nel 1953 William Wyler ne consolidò il mito con *Vacanze romane*, superbamente interpretato da Gregory Peck e Audrey Hepburn, prima che la FIAT 600 divenisse nel 1955 l'icona del boom economico italiano. L'industria aeronautica Piaggio si trasferì altrove. Rimase attivo il corso d'ingegneria aeronautica dell'Università di Pisa, ma senza quelle sinergie industriali che potevano essere realizzate dal Politecnico di Torino.

E fu storia di declino anche nei collegamenti aeroportuali. Peretola riprese in modo stentato la sua storia di aeroporto per collegamenti nazionali con Roma e con Milano gestiti dalla LAI, Linee aeree italiane, finché nel 1964 non tornò ad essere attiva l'Alitalia. Questo parve essere l'anno della svolta per Peretola. Iniziò allora la corsa per dare a Firenze un grande aeroporto internazionale. Eravamo ormai agli sgoccioli del grande boom economico, ma le amministrazioni locali, comune e provincia, maturarono la convinzione fondata che un aeroporto con piste di adeguate dimensioni per velivoli a reazione non potesse nascere a Peretola. Si pensò all'area di San Giorgio a Colonica. Edoardo Detti lo contemplò nel piano regolatore di Firenze, mentre la Provincia incaricava gli architetti Lustrini e Carta di preparare il progetto, poi recepito nella legge del 1971, che finanziava con otto miliardi di lire la creazione del nuovo aeroporto di Firenze. La rilevanza del piano non riguardava solo gli interessi di Firenze, ma di tutta l'economia regionale, proprio quando l'Ente Regione stava nascendo. D'altra parte, rispondeva alla necessità di dare a Firenze, città di risonanza mondiale e meta di flussi turistici internazionali inferiori solo a Roma, un aeroporto che operasse come moltiplicatore delle sue potenzialità.

La delibera regionale del 1974 intervenne come una doccia fredda. Il progetto di San Giorgio a Colonica veniva rigettato a favore del potenziamento dell'aeroporto di Pisa. Gli otto miliardi già stanziati furono utilizzati per potenziare la linea ferroviaria di collegamento fra Firenze e Pisa aeroporto. Il disegno era di lasciare morire l'aeroporto di Firenze e dare alla Toscana un unico grande aeroporto internazionale incentrato su Pisa. Ma era una soluzione che non poteva funzionare, per tanti motivi. Intanto, perché la città e la provincia di gran lunga più importanti della Toscana in termini di eco internazionale, di peso demografico e di sviluppo economico venivano sacrificate. Poi, perché un qualsiasi piano che volesse dare alla Toscana un collegamento

aereo internazionale adeguato doveva invertire l'ordine dei fattori deliberato dalla Regione Toscana: ossia collocare l'aeroporto nei pressi di Firenze ed investire nelle infrastrutture di collegamento con gli altri centri della regione. Le logiche e gli interessi di un campanile prevalsero sugli interessi generali dell'economia toscana, proponendo il peggiore copione della toscantità faziosa e distruttiva. Firenze soffrì di un nuovo isolamento dei collegamenti aerei, finché la settimana aviatoria fiorentina dell'estate del 1976, promossa dall'aeroclub Luigi Gori, non ripropose all'attenzione dell'opinione pubblica un tema cruciale e irrisolto.

Fu deliberato l'allungamento della pista di Peretola di 300 metri, ma i

lavori andarono avanti fino alla seconda metà degli anni '80 e quando giunsero in porto non furono risolutori perché l'orientamento della pista verso Monte Morello ne impediva comunque l'utilizzo da parte di aerei di grandi dimensioni. Tuttavia, un pugno di compagnie internazionali cominciarono alla fine degli anni '80 ad affacciarsi a Peretola, collegando direttamente la città con 15 destinazioni. Nel 1990 l'aeroporto di Firenze volle ribadire la sua vocazione internazionale con l'intestazione ad Amerigo Vespucci. Iniziava così la storia dei nostri giorni, tutt'altro che pacifica e tranquilla negli esiti finali, ma nella quale cominciamo a percepire i sintomi di ripresa di una storia cominciata a Campo di Marte, cento anni fa.

L'Assemblea dell'ATA ha approvato l'aggiornamento dello statuto

Il 21 novembre, alla Casa dell'Aviatore in Roma, ha avuto luogo la 43ª Assemblea annuale dell'Associazione Trasvolatori Atlantici (ATA) con la partecipazione di numerosi soci civili e militari. Accanto a diretti discendenti di partecipanti alle crociere erano i generali di SA Mario Arpino, Sandro Ferracuti, Gianbortolo Parisi, il generale BA Giacomo De Ponti e il col. Danilo Morando, comandante del 31° Stormo.

Il presidente dell'Associazione, ing. Renato Valle, dopo i saluti di rito e il ricordo dei soci recentemente scomparsi, ha illustrato le attività del sodalizio svoltesi nell'anno trascorso soffermandosi in particolare sui risultati del lavoro di aggiornamento dello statuto per adeguarlo alle esigenze di una società in continua evoluzione.

Le nuove norme, infatti, che il Consiglio direttivo ha sottoposto all'approvazione dell'Assemblea, nel confermare la volontà dell'Associazione di operare nello spirito dell'Arma Azzurra, aprono ampie prospettive di collaborazione con le strutture pubbliche e private, utili a diffondere la cultura del volo e allo svolgimento di attività a carattere storico.

L'aggiornamento contiene soprattutto l'esplicitazione degli scopi già rappresentati nello statuto del 1968, introducendo la promozione di studi e ricerche storiche, convegni, conferenze, proiezioni, manifestazioni aviatorie, salvaguardia di documenti e cimeli e instaurando altresì categorie di soci aperte a quanti, pur non appartenendo a famiglie di atlantici, intendono partecipare con competenza e disponibilità all'impegno dell'Associazione.

Una nuova clausola viene inoltre a formalizzare ciò che con amore ed orgoglio rappresenta da decenni un compito principe dell'ATA: la cura e la manutenzione del riquadro degli Atlantici nel Cimitero di Orbetello.

Numerosi interventi hanno seguito l'esposizione del presidente. Il vice presidente avv. Paolo Balbo ha ricordato le difficili vicende che hanno portato al traslato solenne e all'inumazione ad Orbetello delle salme del Padre e di altri trasvolatori e i primi anni di vita dell'Associazione; il consigliere Franco Briganti si è riferito all'apporto dell'Arma Azzurra per la costruzione del Sacario delle Crociere e alla partecipazione di personalità politiche e militari alle annuali cerimonie di commemorazione; il col. Danilo Morando ha ricordato i vari incontri che hanno visto uniti l'Associazione e il glorioso 31° Stormo in un ideale gemellaggio; il socio dott. Riccardo Rovere, storico aeronautico e giornalista, membro del gruppo di lavoro che ha curato l'aggiornamento dello statuto, si è soffermato sulle potenzialità dell'ATA come punto di interesse per studiosi ed appassionati italiani e stranieri da sviluppare anche con adeguati mezzi di comunicazione informatica; il consigliere Bruno Delisi, nel sottolineare la validità dell'aggiornamento dello statuto, ha posto l'accento sulla concretezza dei valori dell'Associazione capaci non solo di contribuire alla realizzazione di taluni lavori storici, come nel caso della biografia di Umberto Klinger, ma anche di aprire nuove e stimolanti vie di indagine su quanto concerne l'articolato mondo delle Crociere atlantiche e della loro genesi con riflessioni non prive di interesse per il mondo aeronautico di oggi.

Al termine degli interventi il presidente Valle ha posto ai voti l'aggiornamento dello statuto dell'Associazione che è stato approvato all'unanimità dall'Assemblea.

Con una cerimonia a Orbetello

Celebrato l'80° anniversario della prima Trasvolata atlantica

Il 18 dicembre, a Orbetello, ha avuto luogo, promossa dall'Associazione Trasvolatori Atlantici, la celebrazione dell'80° anniversario della 1ª Trasvolata atlantica Italia-Brasile, celebrazione che è stata aperta dalla cerimonia dell'alza Bandiera al "Sacrario degli Atlantici" seguita dagli interventi di saluto del presidente della locale sezione AAA m.llo Rosario Fino e del presidente del Circolo filatelico "Trasvolatori Atlantici" Bernardino Bergamaschi, organizzatori dell'evento unitamente al Comune di Orbetello.

Nello stesso luogo è stata poi scoperta la lapide che ricorda la concessione della medaglia d'oro al VM a Italo Balbo e celebrato il rito religioso concluso dalla Preghiera dell'aviatore.

Successivamente, con un'imbarcazione partita dal piazzale dell'idroscalo, le autorità presenti hanno deposto nelle acque della Laguna di Levante, dalla quale decollarono gli aerei della crociera, una corona d'alloro in memoria dei caduti dell'Aeronautica.

Dopo il trasferimento in Piazza della Repubblica, è stata quindi inaugurata la Mostra aerofilatelica allestita per ce-

lebrare la ricorrenza della trasvolata.

Nel pomeriggio, nella sala dell'Auditorium, l'assessore del comune di Orbetello Rolando Di Vincenzo, a nome del sindaco e della cittadinanza, ha recato il saluto ai convenuti lasciando poi la parola, per gli interventi di rito, al presidente nazionale dell'Associazione Arma Aeronautica gen. SA Gianbortolo Parisi e al presidente dell'Associazione Trasvolatori Atlantici, ing. Renato Valle.



È seguita la conferenza del prof. Gregory Alegi, storico aeronautico e nostro collaboratore, che ha rievocato gli episodi più significativi dell'impresa e

il contesto in cui si svolse, prologo allo sviluppo dei voli transatlantici commerciali, conferenza che è stata conclusa dalla proiezione di alcuni filmati storici dell'Aeronautica Militare su quella crociera di massa nel corso della quale, per la prima volta al mondo, una formazione di aerei sorvolò l'Atlantico.

Presenti alle celebrazioni, oltre ai già citati, anche alcuni familiari degli Atlantici tra i quali l'avv. Paolo Balbo, la rappresentanza del 4° Stormo di Grosseto guidata dal comandante del IX Gruppo ten. col. pil. Marco Bertoli e del 64° Deposito Sussidiario AM con il suo comandante ten. col. Antonio Capasso, quella della locale sezione AAA intitolata ai Trasvolatori Atlantici e, ancora, di alcune sezioni AAA di località vicine.

Non ha potuto essere presente alla cerimonia l'attesa rappresentanza della Scuola militare aeronautica "Giulio Douhet" di Firenze, impossibilitata a partire dal capoluogo toscano a causa della neve, per la quale era stato anche programmato un incontro con gli studenti locali intervenuti comunque alla manifestazione.

Crociera aerea transatlantica Italia-Brasile

La Crociera aerea transatlantica Italia-Brasile, o crociera aerea transatlantica (nota anche come volo in massa Italia-Brasile, crociera aerea Italia-Brasile, 1ª crociera atlantica) fu la prima crociera aerea transatlantica di massa che si tenne tra il 17 dicembre 1930 ed il 15 gennaio 1931. Venne organizzata da Italo Balbo che, dopo il successo delle due crociere aeree di massa nel Mediterraneo (Crociera aviatoria del Mediterraneo Occidentale nel 1928 e la Crociera aviatoria del Mediterraneo Orientale nel 1929), pensò ad un'impresa di più ampio respiro: una trasvolata atlantica. Fu con questo scopo che, nel 1930, istituì ad Orbetello, la NADAM, Scuola di Navigazione Aerea D'Alto Mare, per preparare equipaggi in grado di ef-

fettuare trasvolate oceaniche. Come destinazione finale fu scelta Rio de Janeiro da raggiungere con una formazione di 14 idrovolanti S.55A suddivisi in quattro squadriglie.

Elenco dei velivoli per ogni squadriglia con i rispettivi equipaggi:

Squadriglia nera

I-BALB

Gen. Italo Balbo, Cap. Stefano Cagna, Ten. Gastone Venturini, S.Ten. Gino Cappannini

I-VALL

Gen. Giuseppe Valle, Cap. Attilio Biseo, M.llo Giovanni Carascon, S.M. Erminio Gadda

I-MADD

T.Col Umberto Maddalena, Ten. Fau-

sto Cecconi, Serg. Cesare Bernazzani, S.Ten. Giuseppe D'Amonte

Squadriglia rossa

I-MARI

Cap. Giuseppe Marini, Cap. Alessandro Miglia, Serg. Davide Giulini, M.llo Salvatore Beraldi

I-DONA (riserva)

Cap. Renato Donadelli, Ten. Pietro Ratti, Serg. Ubaldo Gregori, S.M. Raffaele Perini

I-RECA

Cap. Enea Recagno, Ten. Renato Abbriata, S.M. Francesco Mancini, Serg. Luigi Fois

I-BAIS

Cap. Umberto Baistrocchi, Ten. Luigi Gallo, S.M. Francesco Francioli, 1° Av. Amedeo Giroto

Squadriglia bianca**I-AGNE**

Cap. Alfredo Agnesi, Ten. Silvio Napoli, 1° Av. Giuseppe Virgilio, S.M. Ostilio Gasparri

I-DRAG

Cap. Emilio Draghelli, Ten. Leonello Leone, 1° Av. Carlo Giorgielli, S.M. Bruno Bianchi

I-BOER

Cap. Luigi Boer, ten. Danilo Barbi Cinti, S.M. Ercole Imbastari, Serg. Felice Nensi

I-TEUC (riserva)

Ten. Giuseppe Teucci, Ten. Luigi Questa, 1° Av. Giuseppe Berti, S.M. Armando Zana

Squadriglia verde**I-LONG**

Magg. Ulisse Longo, Cap. Guido Bonini, M.Ilo Mario Pifferi, Ten. Ernesto Campanelli

I-CALO

Ten. Jacopo Calò Carducci, S.M. Ireneo Moretti, 1° Av. Tito Mascioli, Serg. Augusto Romin

I-DINI

Ten. Letterio Cannistracci, Ten. Alessandro Vercelloni, Av.Sc. Alfredo Simonetti, S.M. Giuseppe Maureri

**Le Tappe**

Orbetello 17 dicembre - Los

Alcazares 1.200 km

Los Alcazares 19 Dicembre- Port-Lyautey (Marocco Francese) 700 km

Port-Lyautey 23 dicembre - Villa Cisneros (Sahara Occidentale) 1.600 km

Villa Cisneros 25 dicembre - Bolama (Guinea Portoghese)

1.500 km

Bolama 5 gennaio - Natal (Brasile) 3.000 km

(Questo tratto si presentava come la tappa più difficile di tutta la trasvolata, non solo per la lunghezza del percorso, che sarebbe stato coperto in circa 20 ore, ma anche per il momento del decollo, con gli S.55 caricati al massimo delle loro possibilità di carburante. L'I-VALL e l'I-RECA dovettero sospendere la manovra di decollo per problemi di surriscaldamento ai motori. Al decollo un incidente coinvolse l'I-RECA (perse la vita il sergente Bois) e l'I-BOER (perse la vita l'intero equipaggio). Durante la trasvolata ammararono l'I-DONA, che riuscì a riprendere il volo, e l'I-BAIS, disperso).

Natal 11 gennaio - Bahia (oggi Salvador) 1000 km

Bahia 15 gennaio - Rio de Janeiro 1.400 km.

Cessato l'impiego dell'MB.326 da parte dell'aeronautica del Brasile

Con l'ultimo dell'anno 2010, la Forza Aerea Brasileira ha reso noto di aver ufficialmente cessato di utilizzare gli aviogetti da addestramento EMB-326 *Xavante*, versione del ben noto Macchi MB.326 prodotta su licenza dalla Embraer di quel paese. Secondo quanto si è appreso, tra gli aerei in valutazione per la sostituzione del *Xavante* e, quindi, concorrenti a una gara che potrebbe aver luogo già quest'anno, vi sarebbero l'italiano Aermacchi M-346 *Master*, il bri-

tannico BAE *Hawk* 128 e il KAI T-50 *Golden Eagle* prodotto in base ad una joint venture tra la Corea del Sud e gli Stati Uniti.

Nell'occasione è stato affermato inoltre che tre EMB-326GB continueranno ad essere utilizzati presso il reparto sperimentale di quella forza aerea e che alcuni esemplari con maggior vita residua del *Xavante* potrebbero essere ceduti al Paraguay.



L'Ecuador acquista 12 Cheetah C dal Sud Africa

L'Ecuador ha recentemente firmato un contratto con la società sudafricana Denel Aviation per l'acquisto di 12 caccia monoposto *Cheetah C* che la South African Air Force ha ritirato dal servizio nel 2008 sostituendoli con gli svedesi Saab JAS 39 *Gripen*.

Ricordiamo che il *Cheetah C* è una versione del Dassault *Mirage III* appositamente realizzata in loco in 38 esemplari dall'azienda aeronautica Atlas Aircraft Corporation (poi Atlas Aviation e ora Denel Aviation) con la collaborazione di tecnici dalla Israeli Aircraft Industries (IAI) per le esigenze delle forze aeree sudafricane aggirando l'embargo imposto al Paese africano dalle Nazioni Unite nel 1977.

Caratterizzato, come l'aereo francese, dall'ala a delta, ma con l'aggiunta delle alette canard posizionate sulle prese d'aria, fa largo uso di avionica e tecnologia israeliana.

Due milioni di ore di volo per i C-17

Il 10 dicembre la statunitense Boeing, subentrata alla McDonnell Douglas nella produzione dell'aereo, ha annunciato che i 226 quadrireattori da trasporto militare C-17 *Globemaster III* finora costruiti e in linea anche nelle forze aeree di vari paesi del mondo, hanno complessivamente raggiunto i due milioni di ore di volo.

Guida ai Musei Aeronautici italiani

A cura di Pier Luigi Bacchini



Il titolare Alfio Gottardo è un'appassionato di meccanica e di tecnologia, frutto della sua pluriennale e paziente ricerca di centinaia e centinaia di mezzi, attrezzature, macchine di tutte le epoche e di tutti i paesi del mondo. Il museo è in parte all'aperto, ed è dotato di ampio parcheggio. L'entrata è caratterizzata da una bella e imponente cancellata in ferro, oltre la quale si estendono a perdita d'occhio tutti i pezzi del museo, più avanti c'è anche un atrio accogliente dove sono esposte moto e automobili. Visitare il Museo Gottard Park è come una enciclopedia della tecnologia e della meccanica che appassiona grandi e bambini. È un'opportunità uni-

ca per imparare e capire dal vivo tante cose rimaste solo sui libri. Ottimo per passare una giornata diversa e istruttiva



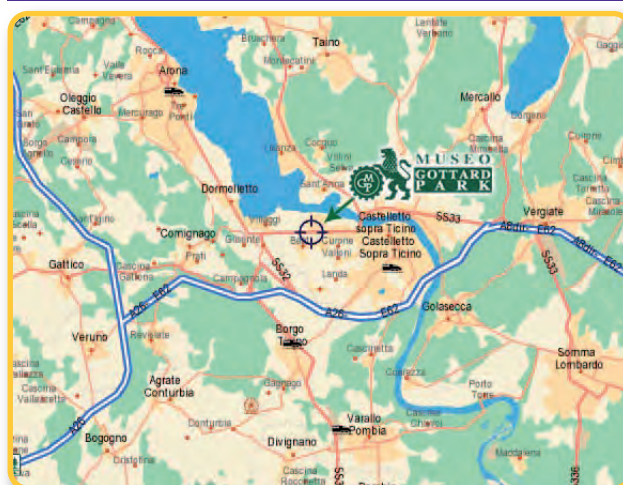
Via Sempione, 172
Castelletto Sopra Ticino (NO)
Tel. 0331.923080
info@museogottardpark.it

ORARIO
Aperto tutti i giorni

Autunno - Inverno
orario continuato
9,30-18,00

Primavera - Estate
orario continuato
9,30-20,00

COME ARRIVARE



(a cura di Michele Mascia)

Le novità del 2011 in materia retributiva, previdenziale e pensionistica

Dal 1° gennaio 2011 sono entrate in vigore le disposizioni emanate con decreto legge n. 78 del 31 maggio 2010 (manovra anticrisi), convertito in legge 122/2010, in materia retributiva e previdenziale, che riguardano i dipendenti della pubblica amministrazione, ivi compreso il personale militare. Sul n. 6/2010 di *Aeronautica*, pag. 27, sono stati già illustrati gli aspetti più significativi di tali provvedimenti. Ricordiamo comunque che il trattamento economico complessivo (salvo eventuali deroghe) dei singoli dipendenti, per gli anni 2011, 2012 e 2013 non può superare il trattamento in godimento nell'anno 2010.

Pertanto, non si dà luogo a rinnovi contrattuali (per il personale contrattualizzato) ed ai meccanismi di adeguamento retributivo per il personale non contrattualizzato di cui all'art. 3 del decreto legislativo 30 marzo 2001 (compresi dirigenti militari e omogeneizzati), così come previsto dall'art. 24 della legge 448/1998.

Inoltre, dalla data predetta e sino al 31 dicembre 2013, la quota di stipendio compresa fra 90.000 e 150.000 euro lordi è ridotta del 5% e quella superiore a 150.000 euro, è ridotta del 10%.

Per ciò che riguarda, invece, il trattamento previdenziale (buonuscita), sulle anzianità contributive maturate a decorrere dal 1° gennaio 2011, verrà esteso anche ai dipendenti pubblici il calcolo della liquidazione (buonuscita) secondo le regole del Trattamento fine rapporto (Tfr) stabilite dall'art. 2120 del Codice civile. Per effetto della nuova norma, la buonuscita sarà composta da due quote: la prima, relativa all'anzianità maturata sino al 31 dicembre 2010, calcolata secondo le regole del Trattamento di fine servizio (Tfs), pari a tanti dodicesimi dell'80% della retribuzione annua lorda (stipendio/emolumenti assimilati/indennità integrativa speciale), percepita all'atto del collocamento a riposo, compresa la 13ª mensilità, per quanti sono gli anni utili; la seconda, per l'anzianità maturata dal 1° gennaio 2011 in poi, determinata dall'accantonamento di una quota pari al 6,91% della retribuzione contributiva annua e dalle rivalutazioni (in base al 75% dell'indice Istat e un tasso fisso pari all'1,5% annuo) per ogni anno di servizio.

Per quanto riguarda invece le novità concernenti il trattamento pensionistico, c'è da rilevare preliminarmente che, a causa della continua evoluzione normativa, la materia pensionistica è un cantiere sempre aperto.

Infatti, dal 1° gennaio 2011 entrano in vigore le disposizioni emanate con la legge 247/2007, riguardanti l'innalzamento dei requisiti anagrafici/contributivi per le pensioni di anzianità (non riguardano il personale militare).

Inoltre, il decreto legge 78/2010, art. 12, con la introduzione delle cosiddette "finestre mobili", ha stabilito che agli assicurati (sia pubblici che privati) che maturano i requisiti a partire dalla stessa data, la pensione verrà erogata dopo 12 mesi ai lavoratori dipendenti, e dopo 18 mesi ai lavoratori autonomi.

Comunque è il caso di evidenziare che, in linea generale, l'attuale quadro normativo rende le pensioni future sempre più magre e ancora più lontane nel tempo.

Pertanto, allo scopo di sopperire alla progressiva diminuzione della copertura previdenziale pubblica (1° pilastro), come già auspicato da tempo, diventa sempre più urgente ed indifferibile l'avvio della previdenza complementare (2° pilastro) anche per il personale militare al fine di poter contare su una pensione dignitosa ed in linea con gli emolumenti percepiti in servizio.

Cumulo delle pensioni ai superstiti con i redditi del beneficiario - art. 1, comma 41, della legge n. 335/1995 - tabella F

Si riportano, di seguito, gli importi dei limiti delle fasce di reddito previste dalla tabella F annessa alla legge 8 agosto 1995, n. 335, aggiornati per l'anno 2011 in base alla misura della pensione minima INPS, pari a € 467,43 mensile (€ 6.076,59 annua).

Anno 2011

Fasce di reddito annuo				cumulo pensione
fino a	€ 18.229,77	(3 volte	min. INPS)	100 %
da	€ 18.229,78 a € 24.306,36	(da 3 a 4 volte	" ")	75 %
da	€ 24.306,37 a € 30.382,95	(da 4 a 5 volte	" ")	60 %
oltre	€ 30.382,96	(5 volte	" ")	50 %

Lettere al Direttore

NELL'OPERAZIONE "CINZANO" I CR.42 NON ERANO IN RITARDO...

Il socio **Giulio Giribaldi** di Milano, nipote di tre piloti militari, riferendosi all'articolo di Antonio Poggi Steffanina sull'operazione "Cinzano" relativa al bombardamento dell'Inghilterra da parte di alcuni BR.20 e Cant.Z.1007 del Corpo Aeronautico Italiano (CAI) l'11 novembre 1940 e nel quale perse la vita il nonno ten. Pier Antonio Poggi (v. pag. 22 di *Aeronautica* n. 11/2010), ha scritto per commentare l'articolo stesso e fornire alcune precisazioni in merito.

In particolare, circa quanto citato dal Poggi sul fatto che alcuni bombardieri furono abbattuti in quanto all'appuntamento su Bruges i Fiat CR.42 di scorta «non si presentarono se non con grave ritardo» (evento, questo, che fu reso noto a suo tempo al Poggi stesso, come abbiamo accertato, da uno storico, NdD) afferma che ciò è errato in quanto suo zio, m.llo pil. Cesare Accomazzo, apparteneva proprio alla pattuglia di otto Fiat CR.42, quelli del 18° Gruppo caccia, che, comandata dal magg. Vosilla «arrivarono per primi e dovettero aspettare i Br.20; chi non arrivò all'appuntamento, per vari problemi, furono i G.50 del 20° Gruppo e non i Cr.42».

A sostegno di quanto sopra il socio Giribaldi ha allegato una lunga e minuziosa ricerca storica da

lui effettuata - consultando archivi, libri e riviste di cui fornisce il dettagliato elenco - sull'attività dello zio Cesare e relativa proprio all'azione dell'11 novembre 1940.

Ricerca nella quale - premesso che *«l'evento è comunque ancora oggi controverso e ricco di polemiche sullo svolgimento dei fatti»* - l'estensore puntualizza, tra l'altro, che l'ora di incontro dei bombardieri «con la scorta di caccia viene stabilita per le 14.00 sulla Manica ma l'appuntamento sulla verticale di Bruges non avviene perché i bombardieri sono in ritardo di una decina di minuti mentre i Cr.42 del 18° Gruppo sono puntuali; il congiungimento con i caccia, che circuitano in attesa, avviene sulla verticale di Ostenda: sono però solo quelli del 18° Gruppo; all'appello mancano, per (problemi di) autonomia, i Fiat G.50 del 20° Gruppo, comandati dal magg. Bonzano, che avrebbero dovuto affiancarsi ai Br.20, ai Cr.42 e ai Cant.Z.1007».

Nell'esprimere il suo dispiacere per quanto accaduto al nonno del socio Poggi, il socio Giribaldi conclude il suo scritto affermando che «la realtà dei fatti non sta solamente nei mancati appuntamenti ma all'inefficienza del nostro materiale aeronautico e alle incredibili, se paragonate alle nostre, potenzialità dei velivoli nemici Hurricane e Spitfire. Nonostante ciò l'eroismo dei nostri aviatori non mancò mai anche quando si accorsero di essere tecnica-

mente inadeguati».

E alcune precisazioni vengono anche dal noto storico socio **Nicola Malizia** il quale, con una circostanziata lettera, che sintetizziamo per motivi di spazio, scrive: «Nell'operazione Cinzano (Spaghetti Party per gli inglesi) le cose non andarono esattamente come descritte nell'articolo di Poggi Steffanina.

Il ritardo di 15 minuti, accumulato nell'operazione, non derivò dalla caccia di scorta prevista, per l'occasione, in 40 CR.42 del 18° Gruppo e 24 + 24 G.50 del 20°, metà di quest'ultimi per i BR.20 e l'altra per i Cant.Z. 1007 bis "monoderiva" della 172ª Squadriglia Aut. RST.

Il fatale ritardo fu causato proprio dai bombardieri, per una serie di concause non certo premeditate, quindi non dai biplani del com.te Vosilla, presenti, puntualmente, nel cielo del "Rendez Vous", mentre i due pattuglioni di G.50 non riuscirono ad essere presenti nell'Operazione, per le avverse condizioni meteo... restandosene a terra.

Altrettanto puntuali furono i cinque Cant.Z. 1007bis monoderiva, avventuratisi, da soli, verso il punto loro assegnato, Great Yarmouth nel Norfolk, per una diversione d'attacco! Nessuno dei nostri equipaggi, cacciatori e bombardieri, doveva ignorare la presenza della fitta rete Radar esistente lungo le coste britanniche, tanto meno gli agguerriti Fighter Squadrons della RAF».

Ricordato che fu, infatti, la Stazione di East Anglia a lanciare il primo "Scramble" a ben quattro Fighter Squadrons della RAF, e precisato che, di questi quattro, fu soprattutto il 257° con i suoi micidiali Hurricanes Mk.1 «a far scempio sui nostri mal difesi FIAT BR.20» abbattendone tre tutti della 243ª Squadriglia «mentre altri furono costretti a difficoltà o rovinosi atterraggi», Malizia sottolinea inoltre che «anche la caccia subì qualche dolorosa perdita» con l'abbattimento di un CR.42 precipitato in mare, mentre altri due furono costretti ad atterrare in territorio nemico.

E di questi, per inciso, ricorda che quello pilotato dal serg. Pietro Salvadori «è l'unico biplano italiano, vero e non riprodotto, al mondo, oggi preda bellica, conservato nel RAF Museum di Hendon, presso il Padiglione della "Battle of Britain"».

Dopo aver poi sottolineato che anche «il 18° Gruppo rientrò alla sua base in condizioni drammatiche, provocando la semidistruzione di dieci CR.42» il socio Malizia ritiene, per correttezza storica, di dover infine «smentire l'ottimistica relazione del com.te Vosilla, che si accreditava nove velivoli abbattuti e quattro probabili. Per la storia **nessuno**, ma soltanto proiettili vaganti andati sulle ali di tre Hurricanes Mk.1 (V6962) del Flt/Off. Blatford, del Sgt. Barnes e del Pilot/Officer Mrazek».

La festività della Madonna di Loreto celebrata nei sodalizi dell'AAA



Alghero



Bari



Bassano Romano



Biella



Bolzano



Brindisi



Cagliari



Canosa



Carpi



Casamassima

Desenzano



Ciampino

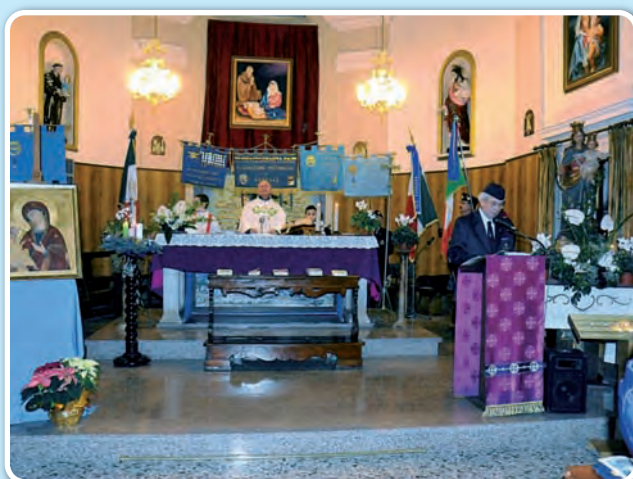




Fano



Fermo



Ferrara



Foligno e Cannara



Frosinone



Gaiarine



Gallarate



Galliate



Guidonia



L'Aquila



Legnago

Manzano



Macerata



Massa



Melbourne



Mola di Bari



Monselice



Monterotondo

Montecassiano



Montréal



Pastrengo



Peschiera del Garda



Piacenza



Portogruaro

San Donà di Piave



Reggio Emilia



San Vito dei Normanni



Siracusa



Taranto



Teramo



Tortona



Tigullio



Trino



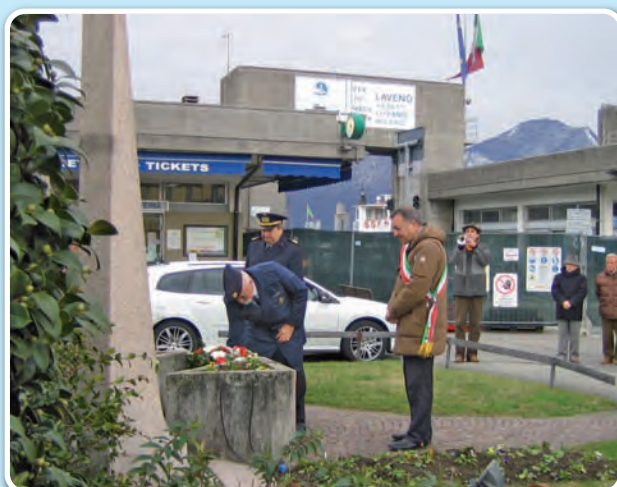
Turi



Vallo di Diano



Venezia



Verbania



Verona



Viterbo

La festività della Patrona degli aviatori è stata celebrata anche in altre sezioni e nuclei dell'AAA, eventi per i quali, tuttavia, non è stato possibile pubblicare le immagini fotografiche in quanto non ancora pervenute prima della chiusura di questo numero di Aeronautica o non riproducibili per la loro qualità.

Ringraziamo e ricambiamo gli auguri...

Impossibilitate a rispondere singolarmente alle numerose espressioni augurali formulate per le recenti festività di fine d'anno da numerose sezioni dell'AAA, la direzione e la redazione di Aeronautica, particolarmente grate per il cortese pensiero, ricambiano tali auguri auspicando per tutti i soci e le loro famiglie un nuovo anno sereno, felice e portatore di ogni personale soddisfazione.

Il gen. Nazzareno Cardinali è il nuovo direttore del CESMA

All'inizio dell'anno, a Roma, nella sede della presidenza nazionale dell'AAA, il gen. isp. capo GArn (a) Nazzareno Cardinali ha assunto l'incarico di direttore del Centro Studi Militari Aeronautici dell'AAA (CeSMA) in sostituzione del gen. DA Giancarlo Naldi che, dopo oltre cinque anni al vertice di tale istituzione e pur avendo ricevuto ripetuti inviti a permanere in tale posizione, ha chiesto di svolgere altri compiti in seno al sodalizio.

Nella cerimonia del "passaggio di consegne" il presidente nazionale gen. SA Gianbortolo Parisi ha espresso al gen. Naldi il più vivo e caloroso ringraziamento per quanto da lui fatto a favore del CeSMA dalla sua istituzione ad oggi, rilevando come il CeSMA stesso sia attualmente considerato tra le più affermate ed apprezzate istituzioni in materia di studi aeronautici nel nostro paese.

A conclusione dell'evento il gen. Parisi, dopo aver ricordato l'alto e significativo profilo professionale del gen. Cardinali, già ricco di riconoscimenti anche in campo internazionale, ha augurato a quest'ultimo ogni più ampio successo nel nuovo incarico oggi assunto.

Il saluto del nuovo direttore del CeSMA

L'inizio del nuovo anno mi vede impegnato in un'attività per me nuova e al tempo stesso stimolante: quella di direttore del Centro Studi Militari Aeronautici "Giulio Douhet".

Succedo in questa attività al generale Giancarlo Naldi, anch'egli, come me, del corso Drago 3°; anch'egli, come me, desideroso di contribuire allo sviluppo di una cultura che si estenda a tutti i campi della vita aeronautica: da quelli più prettamente operativi a quelli tecnici, tecnologici ed umani.

Il generale Naldi si è impegnato nel difficile compito di avviare l'attività del CeSMA e di renderlo un punto di riferimento e motore di dibattito e diffusione delle idee in vari campi del sapere e delle applicazioni aeronautiche e spaziali. Degni di nota i convegni di tipo tecnico-operativo sugli UAV e quelli fondamentali di carattere umanistico quali "L'etica militare" e "L'etica del rapporto Difesa-Industria". Il generale Naldi mi ha assicurato che continuerà a fornire il suo contributo prezioso quale autorevole membro del Comitato Tecnico Scientifico, con il consueto entusiasmo arricchito da brillanti idee e iniziative.

Dal canto mio, desidero prendere il testimone che l'amico Giancarlo Naldi mi passa e continuare sulla strada dello sviluppo delle attività del CeSMA con altrettanta energia ed entusiasmo, sperando di raggiungere traguardi altrettanto significativi. In questo compito, come nel passato, sarà preziosa l'azione intelligente, costante e ricca di iniziativa del generale Gaetano Battaglia che è stato e sono sicuro continuerà ad essere punto di riferimento nel concepimento e nell'attuazione delle iniziative che verranno intraprese dal CeSMA.

Quando il presidente dell'Associazione Arma Aeronautica generale SA Giambortolo Parisi mi invitò ad accettare l'incarico di



Il generale Cardinali, nato a Roma nel 1946, proviene dal corso Drago 3° dell'Accademia Aeronautica dove si è laureato in ingegneria elettronica frequentando poi vari corsi di specializzazione negli Stati Uniti.

Ha prestato servizio allo Stato Maggiore Aeronautica, dove si è interessato delle problematiche SIGINT, a Costarmareo dove è stato tra l'altro capo divisione e capo dell'Ufficio coordinamento tecnico, all'Ispettorato Logistico AM quale capo ufficio e poi vice capo Reparto efficienza linea, e negli Stati Uniti presso l'Ufficio programma NATO Navstar Global Positioning System di navigazione satellitare dove ha ricoperto vari incarichi di responsabilità. È stato presidente del Technical Support Group e del NATO Standardization Working Group del citato programma Navstar, rappresentante nazionale aggiunto in seno al Comitato direttivo del programma missilistico Meads (Medium Extended Air Defense System) ed è stato coordinatore del programma di telecomunicazioni satellitari SICRAL.

Ha pubblicato numerosi articoli e tenuto conferenze sui sistemi avionici di navigazione e di guerra elettronica, sui sistemi satellitari e sulla manutenzione industriale delle linee di volo AM nella guerra del Golfo, conflitto nel quale ha rivestito l'incarico di responsabile logistico sul campo del primo rischieramento dei velivoli Tornado negli Emirati arabi e degli F-104 in Turchia.

Dal 31 dicembre 1999 è stato responsabile della Direzione generale degli armamenti aeronautici (Armaereo) e poi, dal 1 febbraio 2003, direttore dell'OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement) con sede a Bonn.

È stato, infine, Capo del Corpo del Genio Aeronautico e, dopo la cessazione dal servizio attivo, nel 2009, è stato nominato presidente della Selex Communication, azienda di Finmeccanica, incarico che mantiene tuttora unitamente a quello di docente associato di elettronica dei sistemi guidati presso la Scuola d'ingegneria aerospaziale dell'università "La Sapienza" di Roma.

direttore del CeSMA, al fine di supportare il perseguimento delle finalità dell'Associazione, aderii di buon grado poiché vi di chiaramente l'opportunità di sviluppare tematiche nuove che scaturiscono dalla trasformazione che l'Aeronautica Militare e le Forze Armate stanno assumendo sulla spinta di fattori di modificazione che influenzano tutti gli aspetti della nostra vita e della nostra civiltà.

Il mondo attuale è molto diverso da quello che abbiamo conosciuto ed interiorizzato poche decine di anni fa: è diverso dal punto di vista dell'economia, della scienza e tecnologia e della loro velocità di avanzamento, della struttura sociale entro cui si innestano le Forze Armate ed in particolare l'Aeronautica Militare, della dottrina di impiego del mezzo aereo che, a seguito della trasformazione della minaccia e del contesto strategico, richiede un'attenta riflessione sugli adattamenti necessari a mantenere centralità e rilevanza operativa ed infine dei valori e dell'etica che sempre debbono guidare la condotta e le scelte dei nostri militari in servizio ed anche di tutti coloro che per storie passate, vincolo familiari o affinità di intenti si riconoscono nella grande comunità aeronautica e spaziale.

In tale contesto, ritengo che il CeSMA, nel rispetto della nostra storia e dei valori a cui si sono ispirati tutti gli aviatori che ci anno preceduto, possa svolgere un ruolo fondamentale di supporto alla generazione ed alla discussione di nuove idee e di nuovi approcci, favorendo un processo che, a partire dal "brainstorming", consenta alle Istituzioni ed Autorità preposte di esaminare compiutamente le varie opzioni, valutare i pro e contro ed infine decidere.

Chiaramente, perché tale processo sia fecondo di risultati validi, è necessario che esso coinvolga il numero più ampio possibile di persone interessate del mondo militare, incluse e soprattutto quelle ancora in servizio, del mondo imprenditoriale ed industriale, del mondo accademico e del mondo politico e che ne riceva il supporto di suggerimenti, esperienze, pareri. In tale prospettiva il Comitato Tecnico Scientifico ha svolto una funzione essenziale di raccordo e sintesi di idee, esperienze ed indirizzo. E' mio auspicio che esso veda una sempre più ampia partecipazione di personalità di spicco desiderose di fornire il loro prezioso contributo.

Chiaramente, l'auspicata ampia partecipazione comporta lo sviluppo di un'intensa mole di attività che per essere realizzata dovrà essere supportata da adeguate risorse, sia umane che materiali, che potranno essere costituite da attività volontaria dei soci dell'Associazione Arma Aeronautica e del personale di altre Istituzioni governative, accademiche ed industriali interessate, dalla messa a disposizione di adeguati spazi per convegni e riunioni e da contributi in denaro.

La loro effettiva disponibilità rappresenta il principale limite a quanto potrà essere realizzato.

Il programma che segue – che sarà presentato all'approvazione del Consiglio direttivo nazionale (CDN) - rappresenta l'attività prevista per il prossimo futuro, così come definita preliminarmente nella discussione che ha avuto luogo in ambito Comitato Tecnico Scientifico. Esso è ovviamente modificabile in base agli ulteriori suggerimenti che ci giungeranno ed ovviamente, come detto, in base all'entità delle risorse che si renderanno disponibili.

Nel ringraziare sin da ora tutti coloro che hanno contribuito e contribuiranno al successo delle nostre iniziative, auguro a tutti i sostenitori e collaboratori del CeSMA le più grandi soddisfazioni per l'anno che è appena iniziato.

Gen. isp. capo GArn (a)
Nazzareno Cardinali

Roma, 3 gennaio 2011

Programma del CeSMA a breve-medio termine

- Seminario internazionale "High Tech Micro and Nano Satellites", tema di interesse per la componente militare ma che, data la novità riveste, in prospettiva, grande importanza anche per l'industria ed il mondo accademico; per tale motivo è intendimento dell'AAA interessare le competenti autorità politiche, militari ed economiche del Paese ed autorevoli esperti internazionali;¹
- Seminario "Sesar and the military: implication of the Single European Sky implementation on the Air Forces", secondo tema di carattere tecnologico importante per tutte le Forze Aeree europee. Per tale motivo il CESMA intende affrontarlo in una cornice europea avvalendosi del contributo di pensiero delle associazioni aeronautiche europee che fanno parte della European Partnership of Air Forces Associations (EPAA), della quale l'AAA eserciterà la presidenza di turno nel corso del 2011-2012;²
- Seminario sul tema della "Just Culture", nell'intento di individuare una road-map nazionale che tenga in debito conto le esigenze di sicurezza del volo del mondo aeronautico e quelle di perseguimento dei reati da parte della magistratura. Un tema molto sentito da tutto il mondo aeronautico internazionale tanto da portare alcune nazioni ad adeguare la propria legislazione per tenerne conto;
- Seminario sull' "Etica del sacrificio", con il quale s'intende affrontare il tema della situazione psicologica, morale e di stress nella quale si trovano quanti sono chiamati ad operare in zone di guerra;
- Seminario "Fino a quando l'uomo e da quando la macchina?" con il quale si intende affrontare le prospettive future nell'addestramento dei piloti per UAS;
- Convegno "Generazione X e generazione Y: il gap generazionale nelle Forze Armate", tema di grande interesse ed attualità che, sebbene centrato sulle Forze Armate, ha la stessa attualità e valenza per il resto della società, inclusa l'industria ed il mondo accademico che intendiamo coinvolgere;
- Convegno "Cento anni dal primo volo militare", che partendo dal primo volo militare del Battaglione Aviatori di Torino intende trattare l'evoluzione nell'impiego del potere aereo negli ultimi cento anni. L'evento potrebbe svolgersi a Torino in occasione dei festeggiamenti del 150° dell'unità d'Italia;
- Conferenza "Treviso capitale dell'aviazione italiana: novembre 1917 - novembre 1918", breve evento di tre, quattro interventi che si intende organizzare a Treviso;
- Conferenza "L'aeronautica nella Guerra di liberazione", che si intende organizzare in una delle città dell'Italia meridionale.

Sono in corso di valutazione altri temi di interesse di carattere operativo e tecnico scientifico attinenti, ad esempio, il ruolo dell'UAS nel 21° secolo; il futuro della ricerca di base e applicata; sviluppi della tecnologia "sense and avoid"; i simulatori del futuro; la Difesa Missilistica e riflessioni sulla minaccia futura; il trasporto militare "unmanned"; il volo ipersonico, l'uomo nello spazio, ecc.

¹ Probabile effettuazione nella prima decade di maggio 2011.

² L'evento avrà luogo presumibilmente a Venezia nell'ottobre 2011, nell'ambito della riunione del CEAS (Council of European Aerospace Societies), associazione europea che raccoglie tutte le associazioni di ingegneri aeronautici ed aerospaziali dei vari Paesi;

Versamento del 5 per mille a favore dell'AAA nel 2011

Salvo impedimenti ostativi da parte dell'Agenzia delle Entrate, è intenzione della Presidenza nazionale di dare corso anche per il 2011 alla campagna del "5 per mille" a favore dell'AAA.

Appare, pertanto, opportuna fin da ora una doverosa azione divulgativa nei confronti degli associati e dei simpatizzanti AAA (ciò anche in relazione all'esiguità del numero dei donatori del 2008).

Scopo, pertanto, del presente avviso è la sensibilizzazione di tutti i soci/simpatizzanti per ogni possibile iniziativa informativa a riguardo del "5 per mille" pro-AAA.

Non appena l'Agenzia delle Entrate emanerà le disposizioni di dettaglio per il 730/2011 - redditi 2010, si provvederà ad informare i soci/simpatizzanti per il tramite di apposita circolare alle sezioni, del periodico *Aeronautica* e del sito internet AAA (www.assoaeronautica.it).

RINNOVO CARICHE

Cortona

Presidente: cap. Giacinto Zito; vice presidenti: av. sc. Vilmo Faloci e m.llo sc. Ettore Lucarini; segretario: m.llo sc. Enrico Lodovichi; consiglieri: av. sc. Michele Bartolini, av. Mauro Calzini, serg. magg. Franco Lunghi, 1° av. Giacomo Ghezzi e serg. magg. Bruno Pastonchi; rappresentante dei soci aggregati: Italo Santelli; capo nucleo di Castiglion Fiorentino: av. Franco Maccarini.

Lecce

Presidente: col. Veridio Traini; vice presidenti: m.lli scelti Antonio Corallo e Marcello De Cicco; segretario e rappresentante dei soci aggregati: Attilio Corallo; segretario aggiunto: m.llo sc. Mario De Blasi; tesoriere: lgt. Vincenzo Paiano; consiglieri: m.llo 3° cl. Antonio Buja, m.llo sc. Antonio De Santis, m.llo sc. Carmelo Lattante e m.llo sc. Antonio Pio.

Merano

Presidente: Tarcisio Bacchi; vice presidente: Fabio Ermer; segretario: Luigi Biscuola; tesoriere: Marcello Barbieri; consiglieri: Siegfried Gufler e Joann Schöpf.

Monselice

Presidente: Fernando Parolo; vice presidenti: Atanasio Bortoliero e Italo Girotto (anche tesoriere); consiglieri: Mario Beacco, Vittorino Malparte, Roberto Mareghello, Lorenzo Targa; rappresentante dei soci aggregati e segretario: Sandro Vettore.

Monselice

Presidente: Fernando Parolo; vice presidenti: Atanasio Bortoliero e Italo Girotto (anche tesoriere); consiglieri: Mario Beacco, Vittorino Malparte, Roberto Mareghello, Lorenzo Targa; rappresentante dei soci aggregati e segretario: Sandro Vettore. A seguito del decesso per incidente di volo del presidente aiut. Francesco Patriarca la sezione ha eletto in tale incarico il col. Massimo Così.

NUOVI INDIRIZZI

Castano Primo

Il nuovo indirizzo della sezione è: Associazione Arma Aeronautica - Via Baracca n. 4 - 20022 Castano Primo (MI)

Zagarolo

Il nuovo indirizzo del sodalizio è il seguente: AAA - Sezione di Zagarolo - c/o M.llo Eligio Marmoré, Via Colle Lungo 1° Str n. 1 - 00039 Zagarolo (RM) - tel. 06/9525284 - cell. 3287351404, e-mail: aaa-zagarolo@libero.it

Suggerimenti per la richiesta di visite alla PAN

Il magg. Andrea Saia, responsabile delle relazioni esterne delle "Frecce Tricolori", ha scritto per segnalare – anche alla luce delle purtroppo numerose cancellazioni di richieste da parte di sezioni e nuclei AAA dovute operare nel passato – la procedura consigliata per richiedere una visita al reparto presso la base di Rivolto.

Premesso che gli impegni delle "Frecce" sono tali da non consentire una pianificazione a lungo termine, che nel periodo estivo la presenza della PAN a Rivolto è limitata a pochissimi giorni a motivo delle manifestazioni alle quali esse devono partecipare e che per i giorni disponibili alle visite pervengono complessivamente richieste pari a circa 500 persone a turno, il magg. Sala suggerisce di «non pianificare assolutamente visite nel periodo estivo» ma di concentrare le richieste delle visite stesse nel periodo dal 1° marzo al 15 aprile, contattando nel mese di gennaio il suo ufficio (tel.: 0432902166, fax: 0432902178, cell.: 3293603371, mail: pan@aeronautica.difesa.it).

Rappresentato, inoltre, «di essere favorevoli ad organizzare un giorno di visita di sole AAA, ad esempio ad aprile, in modo da poter accogliere degnamente gli associati ed offrire loro una piacevole permanenza sulla base di Rivolto», il responsabile delle relazioni esterne delle "Frecce" segnala infine la «strana abitudine» di pianificare visite al 2° Stormo, presente anch'esso sull'aeroporto di Rivolto, pensando poi di «allungare» la visita anche alla PAN».

Caro amico, dove sei?



Chi si riconosce nella foto?

Il socio Alessandro Andreotti ha inviato questa foto che lo ritrae insieme ad altri commilitoni davanti alla chiesa aeroportuale di Ciampino scattata durante il periodo di servizio quale aviare di leva nel 1969-70 e prega chiunque si riconosca in tale immagine di contattarlo al seguente indirizzo e.mail: alessandro.ciabea@gmail.com

Per un incontro tra gli allievi GARat "C" del 1960

Il socio m.llo GARat "C" Luigi Betti della sezione di Frosinone, a distanza di 50 anni dall'arruolamento avvenuto nel gennaio 1960, rivolge un appello ai compagni di corso affinché - allo scopo di organizzare un eventuale incontro - vogliano contattarlo ai seguenti recapiti: telefoni cellulari 3355765766 o 3277925855, e.mail:

Betti.luigi@alice.it o Luigi.bett@isopan.it

Per il 6° Raduno del 7° corso marconisti operatori

Nei giorni 18, 19, 20 e 21 maggio 2011 avrà luogo al Lido di Camaiore (Lucca) il 6° Raduno di tutti gli appartenenti al 7° Corso marconisti operatori 1955 di Caserta.

Gli interessati sono invitati a contattare per informazioni e dettagli il coordinatore del Comitato promotore, m.llo sc. Enzo Cinotti - Via dei Marsi, 67, 00185 Roma tel./fax 06/4959631, cell. 347/9000757.



AVVENIMENTI LIETI



CONFERIMENTO ONORIFICENZE OMRI

A cavaliere

- Armando Romagnoli (sezione di Jesi)

MEDAGLIA MAURIZIANA

- Igt. Fulvio Frattolillo (nucleo di Maserada sul Piave).

NOMINE A SOCIO BENEMERITO

- Valeriano Ferrari (sezione di Modena);
- marescialli scelti Pelino Tiberi e Luigi D'Avorgna (sezione di Pescara).

SOCI CHE SI FANNO ONORE

- Il socio ten. CSA Alfredo Gabriele della sezione di Frosinone ha ricevuto dalla Federazione nazionale dell'ordine dei medici la "medaglia d'oro"

per il compimento del 50° anno di professione medica.

LAUREE

In economia e management aziendale

- Ornella La Monica, figlia del socio Angelo (sezione di Martina Franca).

In mediazione linguistico culturale

- Eliana Schietroma, figlia del socio Filippo (sezione di Frosinone).

In psicologia del lavoro

- Francesca Pandelli, figlia del socio Luigi (sezione di Soletto).

In scienze e tecnologie della comunicazione

- Raffaella Sparano, figlia del socio Pietro (Sezione di Bellona).

In scienze organizzative e gestionali

- socio m.llo 1° cl. Nicola

Stragapede (sezione di Campi Salentina).

In scienze politiche

- Alessandro Conversano, figlio del socio Silvio (sezione di Campi Salentina);
- Patrizia Pepe, figlia del socio m.llo Franco (sezione di Maglie).

NOZZE D'ORO

Le hanno felicemente festeggiato:

- il socio Alfonso Daglio con la signora Silvana (sezione di Alessandria);
- il socio Pio Ponzo con la signora M. Paola (sezione di Asti);
- il socio m.llo sc. Gesualdo Pace con la signora Silvana (sezione di Pescara);
- il socio 1° av. Leopoldo Magni con la signora Loredana (sezione di Pisa);
- il socio Rodolfo Petraro con la signora Melina (sezione di San Vito dei Normanni);

NOZZE

Si sono uniti in matrimonio:

- il socio m.llo 3° cl. Filippo Gangemi e la signorina Annamaria Bonasia (sezione di Bari).

CULLE

- Il socio av. sc. Massimo Vallerio e la signora Jessica annunciano la nascita della primogenita Giorgia (nucleo di Airasca);
- il socio com.te Mauro Chiarini e la signora Alessia annunciano la nascita della secondogenita Elisabetta (sezione di Ferrara);
- Il socio Mattia Visentini e la signora Enrichetta annunciano la nascita del primogenito Edoardo (nucleo di Isola Rizza).
- il socio m.llo 2° cl. Michele Manzella e la signora Annarita annunciano la nascita del primogenito Domenico (sezione di Manfredonia);

SEZIONI E NUCLEI

PIEMONTE

Livorno Ferraris

Benedizione nuovo Labaro sociale

La sezione, nell'ambito dei festeggiamenti della Patrona degli aviatori e per il 35° anniversario di fondazione, ha inaugurato il nuovo Labaro sociale intitolato sempre al gen. SA Mario Bernasconi.

Dopo il corteo fino al Monumento all'AM dove è stata deposta una corona d'alloro, sono stati poi resi gli onori al gen. Bernasconi con un omaggio floreale alla sua tomba.

Ha quindi avuto luogo la celebrazione del rito religioso, officiata dal parro-

co don Luigi Comin, in onore della Madonna di Loreto, rito concluso dalla preghiera dell'Aviatore, da una breve rievocazione del gen. Bernasconi e dalla benedizione del nuovo Labaro sociale che dopo 35 anni ha sostituito quello originario.

Presenti alle cerimonie, oltre ai familiari del gen. Bernasconi e al locale consiglio direttivo AAA, varie autorità civili e militari e le rappresentanze del Comando aeroporto di Cuneo e di altri sodalizi AAA.



Torino

Visita al Centro ONERA di Avrieux-Modane

Il 20 novembre, su invito dell'AORS (Association des Officiers de Reserve de la Savoie) un gruppo di soci della sezione ha compiuto una visita al Centro ONERA (Office National d'Etudes e de Recherche Aéropatiales) di Avrieux-

Modane dotato, tra l'altro, di quattro gallerie del vento per simulazioni subsoniche, transoniche, supersoniche e ipersoniche e considerato oggi il numero uno in Europa e tra i più importanti nel mondo.



LOMBARDIA

Morengo

Celebrato il 30° anniversario di costituzione

L'8 dicembre ha avuto luogo la cerimonia per la celebrazione del 30° anniversario del nucleo e per ricordare il 5° anniversario del Monumento agli avieri e della ristrutturazione della sede del sodalizio.

L'evento, nel corso del quale sono stati ricordati tutti i soci deceduti in questo trentennio, è stato concluso da una processione che, preceduta dal Corpo civico musicale di Barano, ha recato la statua della Madonna di Lo-

reto dalla Chiesa parrocchiale al locale Santuario della Santa Casa di Loreto risalente al 1636 e copia identica di quella nelle Marche.

Presenti alla cerimonia, tra gli altri, il sindaco Luciano Ferrari, il presidente della sezione madre AAA di Bergamo Giambattista Facchetti, il capo nucleo Battista Signorelli, rappresentanti delle locali forze dell'ordine e numerosi soci con Labari delle sezioni e nuclei AAA della bassa bergamasca.



SEZIONI E NUCLEI

TRENTINO -ALTO ADIGE

Bolzano

In occasione delle celebrazioni per la ricorrenza della Patrona degli aviatori, la sezione – unitamente alla consorella Associazione Nazionale Aviazione Esercito (ANAE) e al co-

mando del 4° Reggimento AVES di Bolzano – ha deposto una corona d'alloro al cippo che ricorda i Caduti dell'AM e dell'Aviazione dell'Esercito.



VENETO

Alto Astico e Posina**Inaugurato un monumento alla Madonna di Loreto**

Il 12 dicembre, nel corso di una cerimonia svoltasi ad Arsiero, il nucleo ha

inaugurato un monumento alla Patrona degli aviatori.



L'opera consiste in un cippo che ospita la statua della Madonna, in ferro battuto, fusa nel 1972 dal m.llo Ruggero Ambrosini e allora collocata al 66° Gruppo I.T. di Tonezza del Cimone. Con la dismissione di tale reparto la scultura poteva essere destinata altrove, ma il nucleo Alto Astico e Posina è riuscito ad ottenerne l'assegnazione e, poi, con il lavoro di diversi soci, a erigere il cippo monumentale nel quale è stata accolta.

Alla cerimonia che ha visto l'Alza bandiera, la benedizione di don Roberto Xausa e gli interventi del

capo nucleo aiut. Ottavio Ferrario, del vicesindaco Antonio Martini, del m.llo sc. Salvatore Frongia che ha ripercorso le fasi del "recupero" della statua e del gen. DA Luciano Bocus, vice presidente della sezione madre di Vicenza, erano presenti anche i labari dei nuclei AAA di Schio, Castelvomberto, Cogollo e Fara Vicentino, nonché quelli di varie Associazioni d'arma locali.

Nel corso della cerimonia il luogo è stato sorvolato dalla pattuglia della Scuola di volo di Thiene e dall'aereo del socio Valentino Gasparini.

Oderzo**Ricordati i Caduti dell'Aeronautica**

Il 21 novembre il nucleo, come ogni anno, ha ricordato a Lutrano tutti i caduti dell'Aeronautica e, in particolare, il ten. pil. Antonio Max Longhini, caduto il 16 novembre 1944 nel corso di un combattimento contro una formazione di bombardieri alleati scortati da numerosi caccia. Alla cerimonia, nel corso della quale è stata deposta una coro-

na d'alloro al capitello che ricorda quella battaglia aerea, erano presenti, tra gli altri, i familiari del ten. Longhini, il vice sindaco Giuseppe Brugnera, il vice presidente nazionale AAA gen. br. Riccardo Marchese, il comandante del 51° Stormo col. pil. Enrico Garettini e varie rappresentanze con labari di Associazioni d'arma del luogo.

Pastrengo**Celebrato il 25° anniversario di costituzione**

Il 12 dicembre, in concomitanza con la ricorrenza della B.V. di Loreto, il sodalizio, intitolato alla MAVM gen. BA Giovanni Battista Ceoletta, ha festeggiato il 25° anniversario della sua costituzione con la celebrazione del rito religioso nella Parrocchiale e la deposizione di

un omaggio floreale e la resa degli onori al locale monumento ai Caduti. Presenti all'evento, tra gli altri, il sindaco Mario Rizzi, il presidente della sezione madre di Verona, m.llo Nicola Ferrara e le rappresentanze con Labari delle Associazioni combattentistiche e d'arma.

San Donà di Piave

Presentato un libro sul monumento ad Ancillotto



Il 10 dicembre il nucleo ha presentato il libro "Il monumento all'aviatore Giannino Ancillotto", eroico concittadino MOVIM della 1ª Guerra Mondiale e intestatario del Labaro di quel sodalizio, che è stato curato dalla dott.ssa Chiara Polita, responsabile del Museo della bonifica. Alla presentazione sono intervenute autorità civili e militari, una rappresentanza del 51° Stormo di Istrana e del 3° RMV di Treviso e numerosi soci del sodalizio.

FRIULI-VENEZIA GIULIA

Monfalcone

Al gen. Cumin il premio "Personaggio aeronautico 2010"

Il 10 dicembre il presidente della sezione col. Rino Romano ha conferito il premio "personaggio aeronautico per l'anno 2010" al gen. BA (c) Vittorio Cumin, campione del mondo dell'acrobazia aerea nel 1958 con i mitici "Diavoli Rossi" di Ghedi. Il ricono-

scimento promosso da quel nostro sodalizio intende «premiare una persona che con la sua opera e la sua attività ha contribuito a diffondere la cultura aeronautica o a dare un efficace impulso all'aviazione nel territorio». Il riconoscimento al gen.



SEZIONI E NUCLEI

Cumin, come sottolinea la motivazione, oltre a premiare le sue eccezionali doti di pilota e di istruttore di volo per i piloti acrobatici vuole anche ricordare le "Frecce Tricolori", vanto ed orgoglio della Nazione, il cui merito va ascritto ai piloti ed ai comandanti che vi si sono succeduti come appunto il gen. Cumin, leader delle "Frecce" dal 1963 al 1967 e comandante della PAN negli anni 1968-69.

Alla consegna del premio - che ha avuto il patrocinio dei Comuni di Gorizia, Ronchi dei Legionari e Monfalcone, della società aeroporto FVG e dell'Unione giornalisti aeronautici e che consisteva in un quadro opera dell'artista Aldo Bressanutti - erano presenti, tra gli altri, il prefetto Maria Augusta Marrosu e il gen. Enrico Camerotto, vice comandante della 1ª Regione Aerea di Milano.

LIGURIA

Albenga

Collocata nel centro storico una statua della Madonna di Loreto

In occasione della celebrazione della festività della Patrona degli aviatori, la sezione ha provveduto alla collocazione della statua della Madonna di Loreto in un'edicola posta nel centro storico

della città nel corso di una cerimonia alla quale erano presenti autorità civili e militari, rappresentanze con Labari di Associazioni d'arma e numerosi soci e familiari del nostro sodalizio.



Andora

I cento anni del socio Vittorio Mordegli

Il 15 dicembre la sezione ha festeggiato il traguardo dei 100 anni raggiunto dal socio Vittorio Mordegli.

All'evento - nel corso del quale il sindaco di Andora Franco Floris e il presidente del nostro sodalizio

SEZIONI E NUCLEI

Nello Giusto, nipote del festeggiato, hanno consegnato dei ricordi al socio centenario – erano pre-

senti varie autorità civili e militari locali e numerosi suoi amici ed estimatori.



EMILIA ROMAGNA

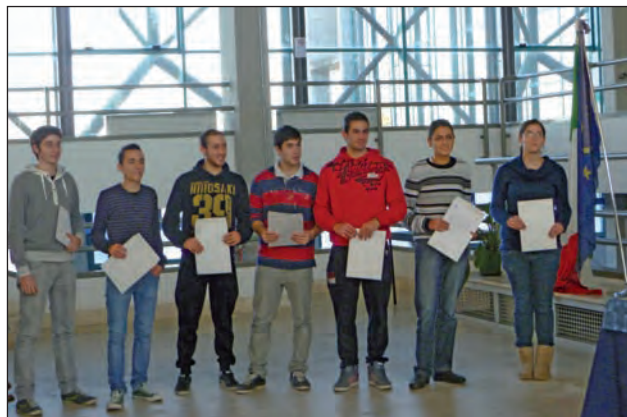
Forlì*Conclude le manifestazioni per i cento anni di volo a Forlì*

A conclusione degli eventi promossi per celebrare il 100° anniversario degli "esperimenti di aviazione" effettuati a Forlì il 29 maggio 1910, si è svolta la cerimonia per la premiazione dei vincitori del concorso fotografico "Forlì vola....(dal 1910)" al quale, esposte in una apposita Mostra, hanno partecipato oltre 130 opere di fotografi professionisti e non, con una sezione riservata agli studenti delle Scuole medie superiori. La Giuria, esaminate le opere presentate, ha stabilito la seguente graduatoria. Per la Sezione A (aperta a tutti i fotografi): 1° premio a "Compagni, partiamo" di Luca Bertinotti, 2° premio a "Hangar" di Mauro Visani, 3° premio a "Apertura" di Marco Raggi, con una segnalazione per "Vo-

lo di emozioni" di Roberto Del Vecchio, "Lanzarote approach" di Giovanni Tessari e "L'immigrazione" di Rita Casadei. Per la sezione B (riservata agli studenti): 1° premio a "Oltre i confini" di Alessandro Avenia, 2° premio a "Nessun luogo è lontano" di Luca Zambianchi, 3° premio a "Illusione di libertà" di Fabio Ruicca Rosellini, con una segnalazione per "Tricolore" di Giacomo Chiarini, "Addio al 5° Stormo" di Luca Ammoniaci e "Anche a scuola si vola" di Lorenzo Nones. E' da ricordare che tra gli eventi più significativi realizzati per queste celebrazioni insieme a istituzioni, enti, associazioni e imprese del settore aeronautico forlivese, vi sono stati anche quelli per la collocazione di una targa

commemorativa allo Stadio, l'esposizione di una replica di un Blériot XI, l'emissione di una cartolina con annullo speciale e il convegno su "Forlì e il volo" (v. pag. 32 di Aeronautica n. 6/2010); la "giornata del volo" organizzata a settembre con l'Associazione Ali Soccorso sull'Avio Superficie di Forlì; la confe-

renza dell'astronauta Franco Malerba sulla sua missione nello spazio (v. pag. 35 di Aeronautica n. 10/2010) e, in ottobre, la manifestazione "Cinema ed aviazione" con la proiezione di film aeronautici per la cittadinanza. Nella foto un momento della premiazione del concorso fotografico.

Imola*Cerimonia particolare per la Madonna di Loreto*

Il 12 dicembre, in occasione del 90° anniversario della proclamazione della Madonna di Loreto quale "Patrona degli aeronautici", la sezione ha organizzato una particolare cerimonia celebrativa congiuntamente alla Pia Unione della B.V. di Lore-

to di Imola, nata nel 1842 per volontà del vescovo cardinale Giovanni Maria Mastai Ferretti (diventato poi Papa Pio IX). Alla celebrazione, patrocinata dal locale Comune e sostenuta da alcuni istituti bancari, hanno partecipato, con il presidente



SEZIONI E NUCLEI

Prato**Commemorati i Caduti del "Lyra 35"**

Il 9 gennaio, a Montemurlo, la sezione, unitamente al locale nucleo AAA, ha commemorato il 19° anniversario della caduta del G.222 Lyra 35 della 46^a Brigata Aerea nel corso della quale perì l'intero equipaggio impegnato in una missione antincendio.

Alla cerimonia – che ha visto la celebrazione del rito religioso, la deposizione di

una corona al monumento eretto a ricordo dell'incidente e gli interventi di rito – erano presenti alcuni familiari degli scomparsi, autorità civili e militari del luogo tra le quali il sindaco Mauro Lorenzini, una delegazione del 2° Gruppo della 46^a BA al quale apparteneva l'equipaggio caduto e varie rappresentanze con Labari di Associazioni d'Arma.

**LAZIO****Frosinone****Commemorata la MOVA ten. Maurizio Simone nel 25° del suo sacrificio**

Il 30 dicembre, nel 25° anniversario del luttuoso evento, la sezione ha commemorato la MOVA ten. Maurizio Simone, vice comandante dei "Falchi Blu" dell'AM, che offrì la propria vita nel vano tentativo di soccorrere l'allievo Cosimo Cavallo in grave difficoltà dopo un lancio con il paracadute.

Alla cerimonia, svoltasi a San Donato Val di Comi-

no (FR), luogo di origine del decorato, erano presenti, con i familiari del Caduto, il sindaco Antonello Antonellis, il comandante del 72° Stormo col. pil. Maurizio Masi, varie autorità civili e militari provenienti anche dai paesi vicini e una folta delegazione della sezione organizzatrice dell'evento guidata dal suo presidente m.llo Enrico Giovacchini.

regionale AAA gen. BA Carlo Calatroni in rappresentanza del presidente nazionale gen. Gianbortolo Parisi, diverse sezioni AAA dell'Emilia Romagna, i rappresentanti di tutte le FFAA e degli altri Corpi e enti dello Stato che hanno una componente di volo, numerose autorità religiose, civili e militari e molti cittadini. Iniziate con la presentazione del libretto appositamente realizzato per commemorare l'evento, le celebrazioni sono proseguite con una breve cerimonia a ricordo dei Caduti svoltasi nell'Abbazia di Santa Maria in Re-

gola da dove, poi, la statua della Madonna di Loreto è stata recata in processione in Cattedrale dove la Filarmonica Imolese ha eseguito un applaudito repertorio di musica sacra.

Infine la solenne Celebrazione Episcopale presieduta dall'arcivescovo di Loreto mons. Giovanni Tonucci che è stata celebrata dal vescovo di Imola mons. Tommaso Ghirelli, da padre Pino Neri, rettore del Santuario del Piratello e socio della sezione AAA imolese e da don Gianpaolo Poli, priore della citata Pia Unione.

TOSCANA**Montepulciano****Inaugurata la sede del sodalizio**

L'11 dicembre 2010 ha avuto luogo la cerimonia per l'inaugurazione dei locali della sezione, ubicati in via di Voltaia nel Corso 32, con la benedizione dei locali stessi da parte di padre Marco Baron, che il precedente 4 novembre era stato nominato cappellano del sodalizio dal vescovo di Montepulciano mons. Rodolfo Cetoloni. All'evento - diretto dal

presidente della sezione aiutante Roberto Capitoni – erano presenti, tra gli altri, l'assessore Alice Raspanti in rappresentanza del sindaco, varie autorità militari locali, le rappresentanze di alcune Istituzioni locali e di altre Associazioni d'arma e combattentistiche nonché numerosi soci e simpatizzanti di quel nostro sodalizio



VISITE DI AGGIORNAMENTO TECNICO E GITE TURISTICO-CULTURALI



Alessandria a Porto Cervo nel corso di una visita
a località varie della Sardegna



Roverbella e Villafranca alle
"Frecce Tricolori"

Galatina alla Dodecapoli Massapica con celebrazione
eucaristica nella Cattedrale di Oria

HANNO CHIUSO LE ALI

- 1° av. Salvatore Greco (sezione di Acireale);
- signora Michela Di Gaetano, madrina del sodalizio intestato al fratello, col. pil. MBVA Salvatore Di Gaetano (nucleo di Alcamo);
- Vittorio Gamba (sezione di Asti);
- Massimo Scanavacca (nucleo di Badia Polesine);
- sig.ra Maria Gaetana Donatelli, vedova gen. Manigrasso (sezione di Bari);
- ten. GArI Giuseppe Iurilli (sezione di Brindisi);
- Giovanni Bragoni, av. all. pil. Cataldo Leone; (sezione di Cameri);
- av. Luciano Colombo (sezione di Castano Primo);
- Alvaro Grazini, Mauro Sordi (sezione di Castiglione del Lago);
- av. Alessio Lanari consigliere di sezione, Luciano Rossi, Triestino Sabini decano della sezione, av. Pasquale Trabalzini (sezione di Cortona);
- Francesco "Giannetto" Schiaroli (sezione di Falconara Marittima),
- Bruno Borgna (sezione di Firenze);
- 1° av. Alberto Ferniani (sezione di Forlì);
- m.llo sc. Matteo D'Addabbo (sezione di Gioia del Colle);
- m.llo sc. Giovanni Contu, m.llo sc. Antonio Nasti (sezione di Grosseto);
- sig.ra Lalla Melega Rettighieri (sezione di Guidonia);

- m.llo sc. Francesco Clarendon socio fondatore (sezione di Jacotenente);
- capo 1° cl. sc. Gennaro Di Lorenzo (sezione di Ladispoli-Cerveteri);
- Ermanno Borile (nucleo di Lendinara);
- m.llo RO Cesare Mangoni, cofondatore del sodalizio (sezione di Manzano);
- s.ten. Elvino Guiducci (sezione di Massa);
- av. sc. Danilo Brandiziol (sezione di Merano);
- m.llo 1° cl. Lorenzo Giovenzana (sezione di Milano);
- m.llo sc. EMB Giuseppe Arena (sezione di Napoli);
- Claudio Moscatelli, av. sc. Enzo Vittori (sezione di Orvieto);
- Giovanni Gagliardi, Antonio Morabito (nucleo di Passaggio di Bettona);
- Carlo Rigat (sezione di Pavia);
- Antonio Martarello (nucleo di Pezzoli);
- 1° av. Giovanni Baldini, Cirano Bartalini, Mario Marescalchi (sezione di Pisa);
- ten. Mario Masi (sezione di Salò);
- Adriano Rama (nucleo di Sommacampagna);
- av. Giancarlo Cenacchi (nucleo di Stienta);
- Giovanni Bernardi, m.llo sc. Luigi Grespan (sezione di Treviso);
- Lanfranco Bremide (nucleo di Tronzano Vercellese).

Il presidente nazionale dell'A.A.A., ricordando le elette virtù di questi commilitoni che ci hanno lasciato, a nome proprio e di tutti i soci esprime ai familiari degli scomparsi il più sentito cordoglio.

Libri

a cura di Gregory Alegi

Giancarlo Garelo, *Centauri su Torino*. Torino, La Bancarella Aeronautica, 2010. Cm 21 x 29,7, pp. 298. € 50.



La scelta dei colori della Squadriglia Montefusco-Bonet dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana sul caccia G.55 esposto da alcuni anni nel Museo Storico A.M. si deve in parte alla ricostruzione delle vicende del reparto effettuata da Giancarlo Garelo, che nel 1944 aveva visto cadere in Liguria un B-17 abbattuto proprio dalla Bonet. Dalla curiosità su quel combattimento scaturì, mezzo secolo dopo, una dettagliata ricerca che permise di riportare sui luoghi dell'azione molti dei protagonisti italiani ed americani e, in seconda battuta, di scrivere la storia dettagliata di un piccolo reparto, dei suoi uomini (compreso l'oggi novantatreenne "Bepi" Biron, creatore dello "spauracchio" del 22° Gruppo) e delle sue macchine. Il libro uscì nel 1998, nel periodo di "blackout" delle recensioni di *Aeronautica*, e torna oggi disponibile dopo essere andato rapidamente esaurito. La nuova edizione ha permesso di rinnovare quasi la metà delle foto e di aggiungere due capitoli interamente nuovi (l'uno sugli altri gruppi caccia dell'ANR e la caccia del Sud, l'altro sullo straordinario ciclo di recupero dei relitti di tre G.55 della Bonet nelle campagne piemontesi nel 2000-2005). Si tratta del prototipo di molti successivi libri su singole missioni di guerra e di sicuro interesse per i cultori di quel travagliato periodo storico.

Disponibile presso le librerie specializzate o l'editore (via Fattori 116, 10141 Torino; tel. 011/7793586; torino@bancarella.it)

Gregory Alegi, *Caproni Ca.3 at War vol. 1*, Berkhamsted, Albatros Productions, 2010. Cm 21x29,7, pp. 36, Lst. 10,90.



Da una monografia di 40 pagine a due di 36: si può misurare così l'approfondimento tra il Datafile 78 del 1999, oggi esaurito, e quello chiamato a sostituirlo. La divisione in due parti non scaturisce da ragioni commerciali, ma dalle informazioni accumulate dall'autore negli anni intercorsi. Il testo apre con le impressioni di Cadorna dopo un volo da passeggero dell'agosto 1915, ma è incentrato sulle origini del primo bombardiere strategico del mondo e sulla sua messa in produzione, rinviando gli aspetti operativi alla seconda parte. Molte le novità, attestate da ben 68 note bibliografiche ed archivistiche, a partire dalla storia inedita dell'unico Ca.3 britannico. Largamente rinnovato anche l'apparato iconografico, che accanto a 53 immagini comprende ora anche sette immagini a colori dei Ca.3 originali conservati a Dayton e Vigna di Valle nei musei USAF e AM, la targa originale del bombardiere "Alessandria" acquistato con la sottoscrizione Pro Flotta Aerea e uno splendido spaccato d'epoca. Nuovi anche i disegni tecnici in scala 1:48, affidati a Marty Digmaier. L'evocativa copertina di Danilo Renzulli è dedicata alla prima azione operativa di siluramento compiuta da un aereo italiano, appunto un Ca.3 contro la base navale austriaca di Pola. I profili a colori di Ronny Bar sono stampati in verticale, a tutto vantaggio della leggibilità date le grandi dimensioni dei trimotori Caproni. (SB)

Disponibile presso le librerie specializzate

te o l'editore (10 Long View, Chiltern Park Estate, Berkhamsted, Herts. HP4 1BY, Inghilterra; www.windsockdatafilespecials.com)

James Hamilton-Paterson, *Empire of the Clouds*, Londra, Faber and Faber, 2010. Cm 15,5 x 23,5, pp. 288, Lst. 12,99.



Sottotitolato "When Britain's aircraft ruled the world" e con una copertina ispirata volutamente ai fumetti degli anni Cinquanta, il libro racconta la storia degli aeroplani britannici post-bellici intrecciando un "amarcord" dell'autore con la vicenda del pilota collaudatore Bill Waterton e una riflessione sull'uscita della Gran Bretagna dalle costruzioni aeronautiche. Sebbene ricco di aneddoti vivaci – dalla mancanza di misure di sicurezza durante le manifestazioni aeree fino ai pranzi lunghissimi e formali dei dirigenti, per i quali si interrompevano persino le prove di volo – e in grado di restituire il sapore di un mondo più semplice, il libro non riesce tuttavia a trovare un equilibrio tra le sue componenti e giunge alla sua pessimistica conclusione saltando a piè pari macchine quali il Concorde e il Tornado sotto il labile pretesto di non essere state interamente britanniche. Anche così, i numerosi spunti di riflessione mettono il desiderio di leggere qualcosa di ugualmente romantico e disincantato anche sull'industria italiana.

Disponibile presso le librerie specializzate



***La pattuglia acrobatica “Falchi verdi” della
Royal Saudi Air Force su velivoli Hawk***

