

# AERONAUTICA



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



**Anno LVI - N.3 MARZO 2011**

Poste Italiane - Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003 art. 1 comma 1 del 01/02/2011 - Roma

**3**  
**MARZO 2011**  
**ANNO LVI**

#### In copertina

La locandina predisposta per il XIX Raduno nazionale dell'AAA a Torino il 10 e 11 giugno 2011. Al programma e ad altre informazioni sulla manifestazione è dedicato l'articolo a pag. 28.

#### In quarta di copertina

La pattuglia acrobatica "Esquadrilla da Fumaça" su sei PC-7 dell'Aeronautica del Brasile (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. 06/6690252 - 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" fruiscie 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 marzo 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.*

*La quota associativa fissata dal Consiglio Direttivo Nazionale AAA per il 2011 è comprensiva della spedizione in abbonamento postale (pari a € 7,80) del periodico sociale "Aeronautica".*

ISSN: 0391-7630

#### Soci aeromodellisti

Il modello statico, scala 1:48, di un MB.339CD realizzato dal socio Vito Magarelli della sezione di Lecce, appartenente anche al Gruppo modellistico "I Pungiglioni" che, attivo nello specifico settore, ha il sito internet [www.ipungiglioni.com](http://www.ipungiglioni.com)



## L'Aeronautica Militare

4

Concluso all'ISMA il 76° Corso normale per capitani



Il gen. Tosi al comando della Squadra Aerea e il gen. Panato alla DIPMA

I C-130J dell'AM hanno raggiunto le 100.000 ore di volo

Monte Cimone diventa Stazione Globale del programma GAW dell'OMM

Primo volo di un AMX equipaggiato con il "Litening"

L'esercitazione "SATER 01"

---

## Scienza, spazio, tecnica e industria

10

---

## Sul filo dei ricordi

12



Quel mio amico A3D ...  
*di Bruno Servadei*

---

## Varie

14



"Senza cozzar dirocco"  
*di Gregory Alegi*

Un eroe sconosciuto  
*di Andrea Zani*

Battaglie aeree su Salonicco negli anni 1916-18  
*di Gianni Cantù*



Il Museo nazionale del Risorgimento italiano di Torino

Il Trofeo "Air 2010" all'ATR

---

## Legislazione, pensionistica e trattamenti economici

26



## L'Associazione Arma Aeronautica

27

Il XIX Raduno nazionale dell'AAA a Torino

Prossimo viaggio dell'AAA in Francia

---

## Libri

43

S

O

M

M

A

R

I

O

## Concluso all'ISMA il 76° Corso normale per capitani

**I**l 21 febbraio, a Firenze, si è svolta la cerimonia per la consegna dei *Master* di secondo livello in "Leadership e analisi strategica" ai capitani frequentatori del 76° Corso normale presso l'Istituto di scienze militari aeronautiche (ISMA), in precedenza noto come Scuola di Guerra Aerea (SGA).

L'obiettivo del Corso Normale - che ha una durata di cinque mesi - è di fornire le competenze, tecniche, umane e concettuali, necessarie per accedere alle mansioni previste per gli ufficiali superiori e, per quanto attiene all'area giuridica, sono richiamate e approfondite le conoscenze connesse alle competenze/funzioni di comando tipiche dei quadri direttivi.

Alla cerimonia - che è stata presieduta dal comandante delle Scuole AM-3<sup>a</sup> Regione Aerea, gen. SA Pasquale Preziosa del quale riportiamo di seguito l'intervento conclusivo - erano presenti, tra gli altri, il comandante dell'ISMA, gen. BA Claudio Salerno, il magnifico rettore dell'università di Firenze, prof. Alberto Tesi, il coordinatore del Corso, prof. Luciano Bozzo, il prof. Mark Conversino, direttore degli Studi dell'Air War College dell'USAF e varie autorità civili e militari.

### **L'intervento del gen. Preziosa**

«Il conseguimento del 76° Corso Master in "Leadership ed analisi strategica" giunge alla conclusione di un percorso formativo di studio post universitario, tradizionalmente abbinato al "corso normale" destinato ai capitani, e rappresenta per noi la realizzazione di un concreto ed ambizioso obiettivo.

Oggi abbiamo necessità più impellenti di formazione dei nostri uomini e donne in grigio-azzurro.

Più volte abbiamo affermato che il futuro per definizione è incerto, ma questa incertezza, dobbiamo ricordarci, dà il necessario impulso alla creatività: l'incertezza è una sfida e le sfide generano nuove idee; tale incertezza è stata più volte rimarcata dalla mancata previsione per esempio della caduta del muro di Berlino, come pure, di recente, della rivoluzione del gelsomino che, partita dalla Tunisia si sta allargando ai

paesi del Nord Africa e Medio Oriente, con aumento della instabilità internazionale e con effetti diretti anche sul nostro Paese.

Il quadro geostrategico di riferimento in termini di possibilità ma non di predizione, era stato ben delineato negli studi della Nato del "multiple future" ove tali scenari erano stati ipotizzati insieme a molti altri legati alla criminalità, agli stati deboli o falliti, alle variazioni climatiche, alla scarsità di cibo ed acqua.

Per i prossimi vent'anni è stato ipotizzato uno scenario di impiego soprattutto legato a missioni di stabilizzazione operanti fuori dai confini nazionali, ma anche di difesa e sorveglianza dei nostri confini, con un nuovo approccio alle operazioni militari ricadenti sotto i concetti di operazioni ibride condotte in modo omni comprensivo il così detto *comprehensive approach*, che richiederà la collaborazione di tutte le capacità nazionali, soprattutto civili, in una cornice di sicurezza militare per la ricostruzione dei paesi fonte di instabilità.

Per poter svolgere al meglio queste funzioni, l'Aeronautica Militare ha avuto necessità di investire in una maggiore dose di formazione del proprio personale nel settore ritenuto cardine per i nuovi scenari ovvero la leadership e l'analisi strategica. L'ambiente strategico odierno è più complesso rispetto al passato e per operare nella complessità abbiamo la necessità di avere risorse umane che siano in grado di condurre le operazioni militari e di sicurezza, secondo quanto richiesto e/o necessario, risorse umane che abbiano specifiche qualità e capacità ovvero dei leader preparati per gestire tutto quello che il teatro, il nuovo ambiente presenterà, che possano essere anche promotori, facilitatori, organizzatori, garanti per il paese sede delle operazioni.

Ricordo la recente esperienza del generale Candotti inviato per un anno in Afghanistan per l'organizzazione, nell'ambito dell'ISAF, della rete di aeroporti civili afgani, oppure l'attività che proprio il Comando Scuole nell'ambito della *NATO training mission* sta facendo a Shindad



per dare all'Afghanistan l'opportunità di avere la propria accademia aeronautica, quindi non solo attività operativa con AMX e Predator, trasporti con C-130 e rifornimenti aerei delle guarnigioni isolate ma anche ricostruzione delle attività vitali per la stabilizzazione di quel paese, in coalizione e cooperazione con militari e civili delle altre 40 nazioni partecipanti all'impresa Afghanistan.

Il futuro ha un passaggio obbligato attraverso una mirata formazione del personale nel campo della leadership e questo master è da ritenersi un fiore all'occhiello per il nostro paese, non solo per la parte militare ma anche per la parte civile: i leader servono in tutti i campi.

Esprimo quindi il vivissimo compiacimento dell'Aeronautica Militare al comandante di questo istituto, generale Salerno e all'università di Firenze ed al suo magnifico rettore, alla facoltà di scienze politiche ed al coordinatore prof. Bozzo, per aver saputo costruire con lungimiranza un percorso formativo indispensabile alle nuove generazioni.

Ora mi rivolgo a tutti voi ufficiali, sottufficiali ed avieri. Come comandante delle Scuole ho sempre sostenuto che la formazione del nostro personale è la pietra miliare per il saper essere prima di affrontare la vita operativa legata alla produttività e quindi al saper fare e deve essere un periodo impegnativo per dare solide fondamenta al nostro divenire, soprattutto in termini di attitudine.

Ricordo, ora con piacere, ma allora con sofferenza gli anni passati in Accademia sui libri, gli esami

universitari da superare, la fatica ed il sudore per imparare a volare, ora come comandante non è cambiata la fatica ma continuo a mantenere il piacere di leggere quello che scrivete.

Di recente ho letto una tesi molto interessante sulle tecniche di *despeckling* per immagini radar ad alta risoluzione e mi sono soffermato sulla dedica alla sua famiglia che il sottotenente Greco ha fatto in apertura della tesi.

Una dedica che ritengo significativa per l'attitudine degli allievi e degli aviatori:

*"Un giorno, apparve un piccolo foro in un bozzolo; un uomo che passava per caso, si mise a guardare la farfalla che per varie ore, si sforzava per uscire da quel piccolo foro.*

*Dopo molto tempo, sembrava che essa si fosse arresa ed il foro fosse sempre della stessa dimensione. Sembrava che la farfalla ormai avesse fatto tutto quello che poteva, e che non avesse più la possibilità di fare niente altro. Allora l'uomo decise di aiutare la farfalla: prese un temperino ed aprì il bozzolo.*

*La farfalla uscì immediatamente. Però il suo corpo era piccolo e rattrappito e le sue ali erano poco sviluppate e si muovevano a stento.*

*L'uomo continuò ad osservare perché sperava che, da un momento all'altro, le ali della farfalla si aprissero e fossero capaci di sostenere il corpo, e che essa cominciasse a volare. Non successe nulla! In quanto, la farfalla passò il resto della sua esistenza trascinandosi per terra con un corpo rattrappito e con le ali poco sviluppate. Non fu mai capace di volare.*

*Ciò che quell'uomo, con il suo gesto di gentilezza e con l'intenzione di aiutare non capiva, era che passare per lo stretto foro del bozzolo era lo sforzo necessario affinché la farfalla potesse trasmettere il fluido del suo corpo alle sue ali, così che essa potesse volare. Era la forma con cui Dio la faceva crescere e sviluppare.*

*A volte, lo sforzo è esattamente ciò di cui abbiamo bisogno nella nostra vita. Se Dio ci permettesse di vivere la nostra esistenza senza incontrare nessun ostacolo, saremmo limitati. Non potremmo essere così forti come siamo. Non potremmo mai volare.*

*Chiesi la forza... e Dio mi ha dato le difficoltà per farmi forte.*

*Chiesi la sapienza... e Dio mi ha dato problemi da risolvere.*

*Chiesi la prosperità... e Dio mi ha dato cervello e muscoli per lavorare.*

*Chiesi la fede... e Dio mi ha dato situazioni difficili da comprendere affinché imparassi ad accettarle.*

*Chiesi di poter volare ... e Dio mi ha dato ostacoli da superare.*

*Chiesi l'amore ... e Dio mi ha dato persone con problemi da poter aiutare.*

*Chiesi favori... e Dio mi ha dato opportunità.*

*Non ho ricevuto niente di quello che chiesi. Però ho ricevuto tutto quello di cui avevo bisogno".*

Ringrazio quel sottotenente per avermi dato la possibilità di esprimere il mio pensiero in modo più efficace e bello e spero che questo possa rafforzare l'attitudine ed il patrimonio etico di tutti gli uomini e donne in grigio-azzurro.

Concludo ringraziando tutti coloro che giornalmente ci aiutano in questa difficile ma splendida sfida che è la formazione del personale aeronautico».

## Monte Cimone diventa Stazione Globale del programma GAW dell'OMM

L'Organizzazione Meteorologica Mondiale (OMM) - su proposta dell'Ufficio Generale Spazio Aereo e Meteorologia (USAM) dello Stato Maggiore Aeronautica in coordinamento con il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) - ha decretato il passaggio della struttura di ricerca dell'AM di Monte Cimone



da Stazione Regionale a Stazione Globale nell'ambito del programma internazionale Global Atmosphere Watch (GAW).

«Con i suoi 2.165 m di quota - rende noto un comunicato dell'AM - Monte Cimone è il rilievo più elevato degli Appennini settentrionali e, grazie alla sua quota ed al suo orizzonte completamente libero, rappresenta un punto privilegiato per lo studio dell'atmosfera. La peculiarità della posizione geografica in cui la stazione di Monte Cimone risiede, lontano da qualsiasi forma di inquinante atmosferico locale, permette di studiare le caratteristiche chimico-fisiche e la climatologia della libera troposfera, garantendo inoltre anche osservazioni meteorologiche continuative. Queste attività sono eseguite dal Servizio Meteorologico dell'AM at-

traverso il Centro Aeronautica Militare di Montagna (CAMM) e dal Consiglio Nazionale delle Ricerche - Istituto di Scienze dell'Atmosfera e del Clima (CNR-ISAC)».

Tali attività, consentono quindi «di valutare l'impatto dei cambiamenti climatici in un'area particolarmente antropizzata come quella del sud Europa e del bacino del Mediterraneo» e anche la partecipazione a importanti programmi internazionali di ricerca.

Resta da sottolineare che Monte Cimone è attualmente l'unica Stazione Globale in Italia del programma GAW, una rete di 34 stazioni di osservazione che comprende anche la EvK2CNR "Everest-Pyramid" situata a oltre 5.000 m di quota su un versante della montagna più alta del nostro pianeta.

## Cambi di comando e assunzione d'incarichi nell'AM

Il 9 febbraio, sulla Base di Camp Arena a Herat (Afghanistan), il col. CCrn **Luigi Parrella** ha sostituito il pari grado **Giuseppe Rinaldi** nell'incarico di direttore del Centro Amministrativo d'Intendenza Interforze (CAI-I).

Il 15 febbraio, a Roma, il gen. DA **Franco Marsiglia** ha assunto la responsabilità della Direzione per l'Impiego del Personale Militare dell'Aeronautica (DIPMA) subentrando al gen. SA **Tiziano Tosi**.

Il 23 febbraio, sull'aeroporto romano di Centocelle, il gen. SA **Tiziano Tosi** ha assunto il comando della Squadra Aerea in sostituzione del pari grado **Carmine Pollice** che lascia il servizio attivo per raggiunti limiti di età. Il generale Tosi, nato a Viadana (Mantova) nel 1950, dopo la frequenza dell'Accademia Aeronautica con il corso Ibis 3° ed il conseguimento del brevetto di pilota militare, ha prestato servizio al 9° Stormo, reparto nel quale ha poi espletato gli incarichi di comandante del 10° Gruppo e di capo Ufficio operazioni.

gnato al 1° Reparto dello SMA dove, in successione, è stato capo dell'Ufficio "impiego del personale", vice capo Reparto e capo del Reparto stesso.

Nel maggio 2001 ha assunto il comando della 1ª Divisione del Comando Logistico AM - Centro Sperimentale di Volo a Pratica di Mare, comando che ha mantenuto fino al dicembre 2003 quando è divenuto capo dell'Ufficio generale di controllo interno dell'AM.

Nel settembre 2005 è stato anche nominato vice comandante e capo di Stato Maggiore del Comando Logistico AM fino al gennaio 2008 quando ha assunto la titolarità di tale alto Comando.

Dal luglio 2008 è stato Direttore per l'Impiego del Personale Militare dell'Aeronautica (DIPMA).

Nel corso della sua carriera il gen. Tosi, oltre ad aver frequentato numerosi corsi professionali, ha svolto oltre 2.500 ore di volo su vari aerei da combattimento della forza armata.

Il 28 febbraio, a Roma, il gen. SA **Orazio Stefano Panato** ha assunto l'incarico di Direttore per l'impiego del personale militare dell'Aeronautica (DIPMA) in sostituzione del gen. DA **Franco Marsiglia**, che manterrà l'incarico di vice direttore.

Il generale Panato, nato a Boschi Sant'Anna (Verona) nel 1950, dopo la frequenza dell'Accademia Aeronautica con il corso Ibis 3° e il conseguimento del brevetto di pilota militare, ha prestato servizio quale pilota "combat ready" su F-104 alla 3ª Aerobrigata. Successivamente, dopo il corso di collaudatore all'Empire Test Pilots' School in Gran Bretagna, ha operato presso il Reparto Sperimentale

di Volo di Pratica di Mare dove ha collaborato, tra l'altro, alle prove in volo dei velivoli Tornado e AMX ed è stato dimostratore in volo dei velivoli Tornado e G.222 in numerose manifestazioni in Italia e all'estero.

Nel corso della sua carriera, oltre a ricoprire incarichi di Stato Maggiore, ove si è interessato di programmi di sviluppo di nuovi velivoli fra cui l'Eurofighter e d'investigazione di incidenti di volo, è stato comandante del 311° Gruppo Sperimentazioni di volo, comandante del 6° Stormo, comandante in 2ª dell'Accademia Aeronautica e comandante della Divisione Aerea a Milano, ente che raggruppa i velivoli da attacco e da ricognizione dell'AM.

Ha inoltre diretto per più di due anni l'Ufficio del capo di Stato Maggiore dell'AM e dal 1999 al 2002 è stato Consigliere militare presso la Rappresentanza permanente d'Italia al Consiglio Atlantico a Bruxelles. Dal 2004 al 2006 è stato sottocapo di Stato Maggiore dell'AM e, successivamente, vice direttore del Servizio per le Informazioni e la Sicurezza Militare (SISMI) e dell'Agenzia per le Informazioni e la Sicurezza Esterna (AISE). Oltre a frequentare corsi di Scuola di guerra, di sicurezza del volo e di management, ha conseguito la laurea in Scienze aeronautiche e quella in Scienze internazionali e diplomatiche. Ha al suo attivo oltre 4.000 ore di volo su numerosi tipi di velivoli a getto e convenzionali.



Successivamente, dopo essere stato aiutante di volo del comandante della 2ª Regione Aerea, è divenuto capo Sezione studi di politica militare e finanziaria dell'Ufficio pianificazione e programmazione dello Stato Maggiore Aeronautica (SMA) e, nel 1992, comandante del 4° Stormo, incarico che ha lasciato l'anno dopo perché asse-

### La Scuola marescialli AM all'udienza del Papa e dal capo di SMA

Il 16 febbraio i frequentatori dei tre corsi in istruzione alla Scuola marescialli dell'AM di Viterbo, oltre ad una folta rappresentanza di personale del quadro permanente di quell'Istituto, hanno partecipato all'udienza generale che S.S. Benedetto XVI ha tenuta nella Sala Nervi del Vaticano.

Al termine dell'udienza - che ha rappresentato un'esperienza indimenticabile, una grande emozione ed un importante momento di riflessione e raccoglimento - il personale della Scuola ha donato al Santo Padre la rappresentazione in miniatura del monumento simbolo del loro Istituto di formazione.

Nel pomeriggio i partecipanti si sono poi recati a Palazzo Aeronautica, dove - dopo una visita ai locali più significativi dell'edificio - sono stati salutati dal capo di Stato Maggiore dell'AM, gen. SA Giuseppe Bernardis, al quale è stato donato il *crest* della Scuola.

## L'esercitazione "SATER 01"

Il 9 e il 10 marzo ha avuto luogo sull'Appennino toscomarchigiano l'esercitazione di soccorso aereo "SATER 01" che l'Aeronautica Militare ha organizzato anche quest'anno per migliorare sempre più l'addestramento del personale impiegato nel settore SAR (Search and Rescue - Ricerca e Soccorso) nelle operazioni svolte congiuntamente con personale e mezzi di altri Corpi dello Stato.

La SATER 01 ha visto infatti la partecipazione delle squadre di ricerca terrestre del Club Alpino Italiano - Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico (CAI-CNSAS), uomini e mezzi di supporto tecnico del 1° Reparto Tecnico Comunicazioni di Padova e del 15° Stormo CSAR (Combat Search and Rescue) di Cervia, personale del Corpo Ausiliario Infermiere Volontarie della Croce Rossa Italiana (CRI), unità aeree del 7° Reggimento "Vega" dell'Aviazione dell'Esercito (AVES) di base a Rimini, del Centro Operativo Aereo del Corpo Forestale dello Stato di Rieti e del 3° Reparto Volo della Polizia di Stato di Bologna.

Lo scopo principale dell'esercitazione - condotta sotto la

direzione, controllo e coordinamento del Comando Operazioni Aeree (COA) di Poggio Renatico - è stato, quindi, quello di addestrare il personale SAR dell'AM a gestire, congiuntamente con altre unità, eventuali sinistri aerei occorsi in ambiente impervio montano, provvedendo al salvataggio delle persone coinvolte.



La SATER 01, in particolare, ha visto la simulazione delle operazioni di ricerca e salvataggio di un equipaggio di un velivolo militare, coinvolto in un incidente aereo in montagna, e di un componente delle squadre di soccorso feritosi durante l'attività di ricerca, con l'impiego di elicotteri che erano stati rischierati presso un Posto base avanzato in località Mercatello sul Metauro (PU).

Il personale coinvolto è stato rintracciato, recuperato e trasportato per le necessarie cure mediche

ad un Punto di Primo Soccorso appositamente allestito e gestito dalle squadre del CNSAS e della CRI.

Le operazioni di volo e di supporto a terra sono state condotte coinvolgendo complessivamente circa 120 persone e cinque elicotteri, per un totale di circa 20 ore di volo.

## Consegnate le "aquile turre" a quattro nuovi piloti militari

Il 25 febbraio, sulla base aerea di Galatina, sede del 61° Stormo, ha avuto luogo la cerimonia per la consegna delle "aquile turre", simbolo del conseguimento del brevetto di pilota militare, a quattro allievi del Corso "Eolo V" dell'Accademia Aeronautica che hanno completato l'addestramento di III fase previsto dall'iter istruzionale.

È da evidenziare in proposito che i quattro nuovi piloti militari dell'AM, tenenti Mauro Castagna, Manuel Garbellini, Rocco Mari e Gianni Vetrilla, sono i primi piloti italiani ad aver svolto la precedente fase dell'i-

ter addestrativo (II fase), presso la Base Aerea di Kalamata in Grecia - anziché presso il 70° Stormo di Latina come normalmente avviene -



I nuovi piloti con un istruttore.

nell'ambito degli accordi bilaterali tra le due forze aeree (v. anche pag. 11 di *Aeronautica* n. 5/2010).

Alla cerimonia - che è stata presieduta dal comandante delle Scuole AM-3<sup>a</sup> Regione Aerea gen. SA Pasquale Preziosa, accompagnato dal comandante del Reparto, col. pil. Maurizio Colonna - erano presenti, insieme ai familiari dei neo brevetta- ti, varie autorità civili e militari.

Da sottolineare che, al momento della consegna del distintivo al primo classificato, il luogo è stato sorvolato da una formazione di velivoli MB-339CD.

## Il cap. pil. Parmitano scelto dalla NASA per una lunga missione sulla ISS

L'astronauta dell'ESA cap. pil. Luca Parmitano (v. anche pag. 12 di *Aeronautica* n. 12/2010) è stato selezionato dalla NASA per la lunga missione sulla Stazione spaziale internazionale (ISS) programmata dall'ente spaziale statunitense per il periodo dal maggio al settembre 2013.

Parmitano partirà con la missione 36-37 della Soyuz russa e sarà il quarto italiano ad andare sulla ISS.

La missione è analoga a quella che attualmente vede impegnato sulla ISS l'astronauta italiano Paolo Nespoli (v. pag. 7 di *Aeronautica* n. 1/2011).

## I C-130J dell'AM hanno raggiunto le 100.000 ore di volo

Il 4 marzo, nel corso di una cerimonia che - presieduta dal comandante della Squadra Aerea gen. SA Tiziano Tosi ed alla presenza del gen. BA Vincenzo Parma, comandante delle Forze di Mobilità e Supporto, e del gen. BA Stefano Fort, comandante della 46ª Brigata Aerea - si è svolta sulla base aerea di Pisa, la 46ª Brigata Aerea ha festeggiato il raggiungimento delle 100.000 ore di volo da parte della flotta di C-130J che il reparto ha in dotazione dal 18 agosto 2000, quando la Lockheed Martin consegnò il primo esemplare e completata nel dicembre 2004 con la consegna del ventiduesimo aereo.

Questi aerei, è stato sottolineato nell'occasione, hanno consentito all'AM di conseguire tutti gli obiettivi nell'ambito del trasporto militare con particolare rilevanza per l'impiego nei teatri operativi all'estero e per il supporto assicurato a favore dei contingenti nazionali e stranieri schierati in tali teatri.

«Le capacità di impiego del velivolo - reca una nota della forza armata - sono state, nel corso degli anni, sviluppate ed incrementate consentendo così al C-130J di svolgere non solo missioni di trasporto di uomini e mezzi, ma anche di specializzarsi in missioni di aviotrasporto, aviolancio, rifornimento in volo, ricerca e soccorso in mare, a testimonianza dell'adattabilità e flessibilità di questo quadrimotore».

Nelle allocuzioni di rito il gen. Fort ha tenuto a ringraziare

ed elogiare quanti hanno contribuito al raggiungimento dell'importante obiettivo «*prova tangibile dell'organizzazione e della professionalità raggiunta dagli uomini e delle donne dell'Aeronautica Militare*» che hanno operato «con volontà, abnegazione e sacrificio».

Da parte sua il gen. Tosi ha sottolineato come il reparto porti «*avanti con fierezza e onore un messaggio di solidarietà, professionalità e, perché no, anche di pace*» ricordando in particolare le innumerevoli missioni svolte dagli

equipaggi dei C-130J in tutto il mondo, spesso effettuate in situazioni ambientali non facili, dall'Iraq all'Iran, da Haiti alla Malesia, dalla Costa d'Avorio al Libano, dalla Colombia alla Thailandia, dal Sud Africa al Kirghizistan, dal Mali al Ciad, alle recenti missioni umanitarie condotte in Libia ed in Egitto.

Sui significativi risultati raggiunti si è soffermata anche la vice presidente di

Lockheed Martin, Lorrain Martin, che ha tenuto a ringraziare l'Aeronautica Militare per aver saputo ben valorizzare il velivolo, non solo dal punto di vista tecnico, ma anche in considerazione delle molteplici finalità di impiego.

Resta da evidenziare che la cerimonia è stata inserita nell'evento che ha visto il rinnovo della Bandiera di guerra del reparto e la presentazione del volume «*Nel segno di Ercole: 100.000 ore di volo, C-130J*» di Paolo Farina, che ripercorre con molti particolari e tante fotografie gli undici anni di impiego del C-130J con la 46ª Brigata Aerea.



## Primo volo di un AMX equipaggiato con il "Litening"

Il 21 febbraio, al 51° Stormo di Istrana, è stato effettuato, da parte di un AMX configurato con il nuovo sistema di puntamento laser "Litening", il primo volo di familiarizzazione con tale sistema realizzato per attività di *airborne-targeting* e navigazione, operante in qualsiasi condizione meteorologica, sia diurna che notturna.



Il "Litening", ben noto per la sua affidabilità, è impiegato da più di 20 forze aeree nel mondo che lo utilizzano su oltre 30 tipi di velivoli militari.

Il sistema, che ha tutte le caratteristiche richieste dai principali e moderni caccia bombardieri, consente migliorie nell'identificazione dell'obiettivo grazie ad un sensore ad alta definizione delle immagini riprodotte, permettendo nel contempo di ridurre il carico di lavoro dei piloti durante attività di *targeting* e di monitoraggio e fornendo agli equipaggi la possibilità di effettuare diverse attività operative nel corso della stessa missione aerea.

Il sistema, reca una nota dell'AM in proposito, «è dotato di un designa-



tore laser, di ricerca e tracciamento di particolare utilità durante le missioni congiunte con le forze terrestri, quali l'Esercito Italiano. Altri benefici che si possono trarre dall'utilizzo di tale sistema sono il riconoscimento e l'identificazione di più *target* terrestri in movimento a diverse distanze tra di loro».

## Il Raduno "Reduci della guerra del Golfo"

L'11 marzo, all'Accademia Aeronautica presieduto dal capo di Stato Maggiore dell'AM, gen. SA Giuseppe Bernardis, si è svolto il Seminario "Reduci della guerra del Golfo" al quale hanno partecipato coloro che presero parte ai noti eventi bellici degli anni '90, tra i quali il generale Mario Arpino, già capo



di Stato Maggiore dell'AM e della Difesa, che durante il conflitto ricoprì l'incarico di capo dell'Unità di Coordinamento Aereo a Riyadh, e il col. Gianmarco Bellini, pilota di Tornado abbattuto dalla contraerea irakena.

Il seminario - aperto dalla proiezione di un filmato relativo all'operazione "Locusta" - è proseguito con gli interventi dei protagonisti che, attraverso le proprie esperienze personali ed operative, hanno illustrato gli aspetti salienti di quell'operazione internazionale.

Le numerose domande formulate infine dagli allievi dell'Accademia, molti dei quali non ancora nati all'epoca dei fatti, hanno in particolare posto in evidenza co-



me il seminario abbia assunto una forte connotazione didattico/professionale in quanto occasione d'incontro tra diverse generazioni aeronautiche e quindi significativo momento di confronto ed analisi su quello che è stato e sarà il ruolo del potere aereo in contesti internazionali di crisi.

## Visite straniere a enti e reparti dell'AM

### Controllori del traffico aereo dell'Aeronautica indiana al RACSA

Il 9 febbraio, nell'ambito della cooperazione bilaterale Italia-India, una delegazione di controllori del traffico aereo delle Forze Aeree indiane, ha visitato il Reparto Addestramento Controllo Spazio Aereo (RACSA) di Pratica di Mare, ente che assicura l'addestramento del personale, anche straniero, impiegato nel settore del traffico aereo, della difesa aerea e della meteorologia.

### Una delegazione dell'Aeronautica giordana a vari enti dell'AM

Il 14 febbraio il comandante della Reale Forza Aerea Giordana, maj. gen. Malek S. Habashneh - dopo essersi incontrato con il gen. SA Giuseppe Bernardis, capo di Stato Maggiore dell'AM al quale ha manifestato ampia disponibilità nel campo dell'addestramento al volo e della cooperazione bilaterale - ha assistito a una illustrazione dell'organizzazione e dei compiti della nostra forza armata insieme alla delegazione da lui guidata.

Nei giorni successivi la stessa delegazione ha poi visitato il Centro Sperimentale Volo di Pratica di Mare ed il 61° Stormo di Galatina.

## Primo aviolancio da alta quota con un C-130J nel teatro afghano

L'AM ha recentemente effettuato sull'area di Bala Murghab (Afghanistan) e con un C-130J della 46<sup>a</sup> Brigata Aerea, il primo aviolancio operativo da alta quota, cioè la possibilità di paracadutare, dal portellone posteriore del velivolo e da circa 10.000 m di quota, carichi di acqua, munizioni e carburante opportunamente confezionati nei cosiddetti *bundles*.

Questa capacità aggiuntiva dei C-130J è stata resa possibile grazie ad uno specifico assetto di navigazione che consente di manovrare il paracadute, una volta liberato nell'aria, assicurando la caduta dei *bundles* entro un raggio di dieci metri dal punto designato per l'atterraggio, costituendo così un'ulteriore possibilità di rifornimento per le FOB (Forward Operational Base) dislocate in aree dove l'orografia del terreno o la situazione tattica lo richieda.



Con l'ultimo volo dello shuttle Discovery

## Terminata la missione STS-133 della NASA

Ha portato sulla ISS il modulo *Leonardo* e il *Robonaut 2* con sembianze umane

Il 9 marzo la navetta *Discovery*, impiegata nella missione spaziale STS-133 della NASA, ha compiuto il suo ultimo atterraggio sulla pista del Kennedy Space Center di Cape Canaveral prima di essere ritirata dal servizio. Dopo vari rinvii dall'ottobre scorso dovuti a motivi tecnici, lo shuttle era partito il 24 febbraio dal poligono di lancio della NASA in Florida per il suo ultimo volo, volo che conclude una "carriera" contraddistinta del maggior numero di missioni spaziali svolte (38, per 352 giorni in orbita) e di persone trasportate in orbita (246) nonché per aver riportato sulla Terra per la prima volta un satellite recuperato nello spazio.

Ricordiamo che a bordo del *Discovery* era il modulo *Leonardo* modificato per operare autonomamente agganciato in modo permanente alla stazione spaziale internazionale (ISS). Si tratta di un nuovo uso per il Multi-Purpose Logistic Module (MLPM) italiano, prodotto da Thales Alenia Space, che viaggia nella stiva degli shuttle della NASA e che dal 2001 ad oggi aveva già compiuto sette viaggi utilizzato come *payload* per il trasporto, ogni volta, di cinque tonnellate di rifornimenti tra strumenti e approvvigionamenti all'andata e di rifiuti al ritorno (v. anche pag. 13 di *Aeronautica* n. 11/2008). Le modifiche - per lo specifico uso cui è destinato il modulo - hanno riguardato l'alleggerimento di alcuni elementi interni non ritenuti più necessari e l'applicazione esterna di pannelli da 3 mm di spessore in Kevlar, Nextel e Kapton per proteggere il modulo stesso da eventuali impatti con micrometeoriti.

Essendo l'ultimo segmento abitativo della ISS è stato ora, pertanto, denominato anche PMM (Permanent Multi-purpose Module).

Il *Leonardo*, come sopra indicato, resterà infatti permanentemente agganciato alla ISS, al posto del programmato modulo gemello *Donatello*, migliorando così le capacità e potenzialità della ISS stessa soprattutto per quanto riguarda le sperimentazioni scientifiche nella fisi-

ca dei fluidi, nella scienza dei materiali, in biologia e biotecnologia e in altri esperimenti in microgravità.

Ed è da ricordare, inoltre, che a bordo del *Discovery* era anche presente il *Robonaut 2*, noto anche come R2, un robot con sembianze umanoidi con una incredibile capa-

capità manuale, dotato di pollici opponibili in grado di lavorare fianco a fianco con gli esseri umani assistendoli durante le missioni pericolose extra veicolari. L'R2, come il suo predecessore R1 di dieci anni fa, è stato costruito al Johnson Space Center di Houston con la collaborazione della Defense Advanced Research Project Agency (DARPA). Una volta a bordo della ISS, l'R2 - più veloce, più abile e più avanzato tecnologicamente di quasi tutti gli altri robot umanoidi, soprattutto per quanto riguarda la destrezza e la capacità di manipolazione di oggetti - sarà poi completato con le gambe per muoversi nel corridoio e, in seguito, potenziato per essere impiegato in una possibile futura missione sul suolo della Luna o di Marte.

Resta da sottolineare, infine, che i vari rinvii del lancio della missione STS-133 hanno fatto slittare anche la data della missione STS-134, alla quale partecipa il nostro astronauta col. Roberto Vittori, missione che, inizialmente prevista per il 27 febbraio, dovrebbe essere rimandata al 19 aprile mentre il lancio della navetta *Atlantis* per l'eventuale ultima ulteriore missione del programma Space Shuttle resta fissata per l'estate 2011.



Il Robonaut R2 (foto NASA).

### Lanciato il secondo ATV dell'ESA per la ISS

Il 16 febbraio, dal poligono di Kourou nella Guyana francese e con un vettore Ariane 5, è stato lanciato verso la Stazione spaziale internazionale (ISS), dove ha attraccato il successivo giorno 24, il secondo Automated Transfer Vehicle (veicolo di trasferimento automatizzato, ATV) battezzato "Johannes Kepler" costruito dal consorzio Astrium per conto dell'agenzia spaziale europea (ESA) (v. anche pag. 12 di *Aeronautica* n. 5/2009).

In confronto all'ATV 1 "Jules Verne" (v. pag. 17 di *Aeronautica* n. 4/2005),

il "Kepler" - che ha raggiunto la ISS il 24 febbraio recando circa sette tonnellate di combustibile e altri rifornimenti per la Stazione - monta rastrelliere alleggerite e può essere caricato fino a poco prima del lancio.

A proposito dell'ATV è da ricordare che si tratta del veicolo spaziale più complesso mai costruito in Europa allo scopo di trasportare rifornimenti, parti di ricambio e strumentazioni varie sulla ISS e diventare poi un deposito pressurizzato del complesso per un massimo di sei mesi, sino al suo rientro controllato nel-

l'atmosfera terrestre dove brucerà completamente, smaltendo i materiali di scarto e i rifiuti della Stazione spaziale stessa, come già avvenuto per l'ATV 1 "Verne" (v. pag. 12 di *Aeronautica* n. 9/2008).

Da sottolineare, inoltre, che l'ATV può essere utilizzato di tanto in tanto quale "rimorchiatore" in grado di correggere l'orbita della ISS come già avvenuto il 15 aprile 2008 (v. pag. 13 di *Aeronautica* n. 5/2008).

Da segnalare, infine, che il terzo ATV "Edoardo Amaldi" (v. pag. 15 di *Aeronautica* n. 4/2010) dovrebbe essere lanciato tra circa un anno.

## Primo volo per l'UCAV X-47B

Il 4 febbraio, il nuovo aereo senza pilota (UCAV) X-47B, prodotto dalla Northrop Grumman Corporation (v. anche pag. 10 di *Aeronautica* n. 1/2009) ha effettuato il suo primo volo presso la base aerea californiana di Edwards, volo della durata di 29 minuti e durante il quale ha raggiunto la quota di circa 1.500 m.

Ricordiamo che l'X-47B - un velivolo che potrebbe rivoluzionare il panorama degli aerei a pilotaggio remoto - è dotato di tecnologia *stealth* ed è stato progettato anche per decollare e atterrare su una portaerei a differenza dei *Predator*, *Reaper*, e altri UCAV che possono prendere il volo e atterrare soltanto sulla terraferma, cosa che ne limita l'impiego.

Lungo 11,63 m, con un'apertura alare di circa 19 m e un'altezza di 3, l'aereo è propulso da un motore a turboelica Pratt & Whitney F100-200U, che gli permette di raggiungere la velocità massima di

0,45 Mach e un'autonomia di quasi 3.900 km.

L'X-47B rimarrà a Edwards per ulteriori prove per essere poi trasferito alla Naval Air Station Patuxent River verso la fine di quest'

anno per altri voli programmati allo scopo di provare la sua capacità di volo sul mare e di decollo/atterraggio. Nel 2013 sarà infine provato sulle portaerei, prima di entrare in servizio attivo. (foto Northrop Grumman)



## Nuove prove per l'Orion

La capsula spaziale *Orion* che la Lockheed Martin sta sviluppando per conto della NASA quale possibile altro mezzo sostitutivo degli attuali shuttle (v. anche pag. 12 di *Aeronautica* n. 9/2006) inizierà tra breve una serie di prove volte a verificare la sua idoneità a trasportare astronauti in diversi tipi di missione di cui la prima è prevista ora per il 2016.

Ricordiamo che la *Orion* - composta da un modulo per gli astronauti e da uno per il trasporto di materiale - ha già superato con successo varie

prove programmate dalla NASA tra le quali il fondamentale sistema di interruzione del lancio in caso di imprevisti e la "safety review". (foto NASA)



## Secondo volo per l'X-37B

Il 6 marzo, con un vettore Atlas V, è stato lanciato il secondo Boeing X-37B, l'aereo spaziale senza pilota considerato come la navetta che potrebbe sostituire gli shuttle ormai in corso di pensionamento.

Dopo il primo Boeing X-37B Orbital Test Vehicle (v. anche pag. 13 di *Aeronautica* n. 5/2010) che ritornò sulla Terra posandosi sulla base di Vandenberg dopo una missione durata 224 giorni, adesso tocca al secondo esemplare a orbitare intorno al nostro Pianeta impegnato in una missione che potrebbe protrarsi per nove mesi e che - lascia ipotizzare il riserbo, se non la segretezza, che viene mantenuto sulle sue caratteristiche operative e sui suoi compiti - potrebbe riguardare anche una prospettiva d'impiego bellico come nuovo sistema di combattimento o di modernissimo aereo spia.

L'X-37B, almeno esternamente, somiglia molto agli shuttle della NASA anche se molto più piccolo: pesa, infatti, circa sei tonnellate, è lungo i circa dieci m, alto tre e ne ha quasi cinque di apertura alare.

Si alimenta grazie ai numerosi pannelli fotovoltaici che ricaricano le batterie ed è guidato da un sofisticatissimo computer. (foto NASA)



## L'F-X2 brasiliano non sarà toccato

Il ministero della Difesa del Brasile ha recentemente annunciato di voler ridurre il bilancio del 2011 di quel dicastero per 2,4 miliardi di dollari, pari al 26,5% del totale, precisando tuttavia che tale provvedimento non inciderà sul programma per il velivolo F-X2 (v. pag. 21 di *Aeronautica* n. 10/2008) volto a sostituire con un unico aereo le attuali tre linee da caccia, difesa aerea ed attacco della Força Aérea Brasileira essenzialmente basate su AMX, Mirage 2000, MB.326K e EMB-314 *Super Tucano*.

## Aerorifornimento per l'A400M

Il 15 febbraio, nei cieli di Tolosa, il grande quadrimotore da trasporto militare Airbus A400M ha iniziato le prove del sistema di rifornimento in volo agganciandosi ad un'aerocisterna Vickers VC10 della RAF, ma senza trasferimento di carburante. (foto Airbus)



# Quel mio amico A3D...

di Bruno Servadei

Quello che stava cominciando era un dopocena come tanti altri, che trascorrevi in famiglia nella villetta di servizio che mi era stata destinata in qualità di comandante della base. Una villetta che era situata al limitare dell'aeroporto, in vicinanza di un accesso sull'adiacente strada statale non più utilizzato, in una posizione isolata, che aveva posto qualche problema di sicurezza per il comandante nei momenti caldi del terrorismo italiano. Ora, però, i tempi erano cambiati: me ne stavo tranquillamente in poltrona a guardare la televisione quando il capo dell'Ufficio Operazioni (OPS) si fece vivo al telefono annunciandomi, con il suo solito fare fra il serio e l'ironico, che c'era un problema così complesso da spiegare che era meglio che mi recassi personalmente in ufficio a verificarlo, tanto sarebbe toccato a me risolverlo.

Saltai sulla macchina di servizio e qualche minuto dopo entrai nell'ufficio OPS. Il responsabile dell'ufficio era il mio principale

collaboratore operativo, colui che mandava avanti la baracca per tutto quanto riguardava l'attività di volo, che nella Decimo di quel periodo, con i reparti tedeschi, inglesi, americani ed italiani permanentemente schierati e quelli di altri paesi saltuariamente ospitati, era la più intensa su una base militare di tutta Europa. Si trattava di un ufficiale pilota dall'aspetto imponente, proveniente come me dal continente. Eravamo in pratica gli unici due "continentali" della base in posizione di responsabilità, io come capo e lui come mio braccio destro, piombati nella base sarda, con personale prevalentemente sardo, come soggetti estranei. Essendo tutti e due residenti (più propriamente, segregati) nella base, eravamo anche sempre pronti a

reagire in tempi brevissimi a qualsiasi evento inatteso.

Devo ammettere che ero abbastanza ansioso di sapere quale potesse essere un problema così misterioso da non poter essere spiegato per telefono: di norma il mio capo OPS era uso affrontare i problemi con discernimento e godeva della mia delega per risolverli con buona autonomia. Magari per risolverli ogni tanto mi metteva contro mezza base, costringendomi a riprendere le fila della situazione venendo a compromessi con il personale sardo che, oltre a non essere particolarmente flessibile, aveva la caratteristica di adombrarsi con facilità e poi legarsi l'evento al dito e non dimenticarlo per l'eternità.



Mi aveva abituato all'insorgere di questi inconvenienti, che consideravo ormai inevitabili se si voleva far funzionare qualcosa. Del resto, chiamandomi in causa solo in quelle situazioni operative che imponessero una mia scelta, con le conseguenti assunzioni di responsabilità che mi competevano, mi consentiva di dedicare maggiore attenzione alla gestione logistica della base, che era la più delicata.

Lo sollecitai ad espormi la situazione, cosa che fece con uno strano sorriso sarcastico: ed in effetti la situazione era paradossale. Un velivolo statunitense della US Navy, un Douglas A3D Skywarrior, un grosso bimotore a getto a me meglio noto come B-66 Destroyer nella equivalente versione dell'Air Force, aveva chiesto di atterrare sulla nostra pista.

La pista, come da NOTAM regolarmente diramato a tutti i possibili livelli, di notte era chiusa; per di più in quel periodo di notte avevano luogo anche lavori di manutenzione al sistema delle luci di pista. Lo guardai un po' stupito e dissi: «Dove sta il problema: se la pista è chiusa non può atterrare punto e basta. Come previsto dalle norme vada da un'altra parte». Mi guardò e a sua volta disse «Sta proprio qui il problema: abbiamo già detto al pilota in tutte le lingue possibili e ripetuto più volte che qui non può atterrare, ma quello non ne vuole sapere ed ha deciso che, essendo in emergenza, vuole venire proprio qui a tutti i costi».

Mi feci spiegare che emergenza avesse in corso questo velivolo per giustificare una richiesta così anomala, contraria ad ogni buona regola del vivere aeronautico. Così mi fu spiegato che l'avaria che richiedeva un atterraggio di emergenza era dovuta al fatto che il velivolo aveva effettuato un appontaggio pesante sulla portaerei, ed

a seguito della terribile caracca presa il carrello non risultava rientrato regolarmente ed era molto probabilmente danneggiato mentre il gancio di arresto sembrava addirittura essere stato perso.

Presi immediatamente contatto con l'ufficiale di servizio al Comando di Regione a Roma per avere un'idea di come la pensassero i miei diretti superiori: questi si riservò di farmi sapere. Poi iniziai a negoziare con il pilota dell'A3D, tramite il controllo del traffico, possibili alternative. Il pilota voleva atterrare a Decimo perché gli risultava esserci un distacco USA: io gli feci comunicare che per rendere Decimo atterrabile avrei dovuto recuperare il personale di torre, i pompieri e tutti coloro che avrebbero dovuto fare assistenza ad un velivolo in

avaria, oltre che far sgomberare la pista dai mezzi impegnati nei lavori di manutenzione, tutte azioni che avrebbero richiesto parecchio tempo. Avrebbe fatto prima ad andare a Sigonella, dove c'era un distaccamento USA, per di più proprio dell'US Navy: quella era la base che faceva al caso suo. Ma lui diceva di non avere carburante per arrivarci. Allora gli suggerii di fare rifornimento in volo con un tanker della portaerei, ma lui disse che ormai non c'era più il tempo per farlo. Proposi Grosseto o Grazzanise, basi attive in quanto della difesa aerea, ma l'americano non le volle prendere in considerazione. Infine Capodichino, dove anche c'erano americani. Ma per quest'ultima intervenne il Comando di Regione, che non gradiva che un velivolo così grosso con problemi al carrello bloccasse una pista usata da velivoli commerciali. Insomma, pian piano il cerchio si stringeva intorno alla mia possibilità di evitare che quell'energumeno, già evidentemente non molto bravo negli atterraggi, riuscisse nel suo intento di venire a incasinare la mia base piazzandomi quella sua bestia di velivolo avariato nel mezzo della pista. Già pensavo a come avrei fatto a toglierlo dalla pista, non avendo in base mezzi adeguati. Nel frattempo seguivo l'arrivo del personale necessario ad attivare la base, convocato d'urgenza e, per non sapere né leggere e né scrivere, avevo dato disposizioni di togliere i mezzi che ingombravano la pista e predisporre tutte le operazioni di sicurezza per l'eventuale atterraggio.

Il mio traccheggiamento proseguì ancora per qualche tempo, in attesa che tutti gli addetti alle varie operazioni fossero ai posti di lavoro: ormai mi ero convinto che il desiderato dirottamento dell'A3D su una base già attiva non avrebbe avuto luogo. Quando mi fu confermato che la pista era libera e che tutti i mezzi di soccorso ed i pompieri erano in postazione, detti il benestare all'atterraggio. Il velivolo stava orbitando già da qualche tempo sulla verticale del campo e ne seguivamo i movimenti: nel frattempo al mio fianco era arrivato anche il comandante del distaccamento statunitense. La sua vista mi fece venire il dubbio che avrebbe potuto essere stato lui la talpa che aveva indotto il pilota dell'A3D a insistere

per atterrare: qualcuno che sapeva che i lavori in corso non erano tali da precludere l'uso della pista doveva avere passato l'informazione a chi di dovere dopo essere stato informato dell'incidente sulla portaerei. Non poteva essere altrimenti: come poteva sapere il pilota in volo che la pista era utilizzabile nonostante il NOTAM? Dubbio che, non avendo riscontri certi, mi sono dovuto tenere. Seguimmo le fasi finali dell'avvicinamento dell'A3D da bordo della testata pista. Il velivolo si presentò in finale senza che fosse possibile verificare a vista la situazione del carrello. Ci passò davanti in fase di richiamata e poco dopo toccò la pista strisciando sulla pancia e cominciando a fare una fantasmagorica scia di scintille che illuminavano la zona dove il velivolo passava. Nonostante la mole ed il peso fece una corsa abbastanza breve sulla pancia e si fermò un po' di traverso restando sulla parte pavimentata della pista.

Ancora stupiti dall'immaginifico spettacolo delle scintille osservammo i grossi mezzi dei pompieri avvicinarsi al velivolo illuminandolo in parte con i loro fari. Poi, la fuseria cominciò a sfornare delle figure umane, che si muovevano come dei fantasmi fra zone di luce e di penombra: il pallore delle loro facce riluceva debolmente nell'oscurità come fossero lampade esaurite. Sei o sette militari arrivarono in rapida sequenza nella zona vicino al velivolo nella quale ci eravamo rapidamente spostati, l'unica illuminata dai fari delle auto. Erano gli operatori di guerra elettronica, che avevano le loro postazioni dentro la pancia del velivolo, senza nemmeno un oblò per vedere cosa succedeva fuori. Quei poveracci si erano beccati, sempre senza mai avere la possibilità di un riferimento esterno, prima un atterraggio sbagliato sulla portaerei con gigantesca caracca, poi ore di girovagare per il Mediterraneo ed infine l'atterraggio avventuroso al quale avevamo appena assistito. Credo che il loro aspetto vagamente spettrale fosse più che giustificato! Poco dopo arrivarono anche i due piloti, un po' meno stravolti ma anche loro visibilmente provati. Dissi di portare tutti al circolo ufficiali, anch'esso attivato per l'occasione, per una buona grappetta rianimante. Conoscendo le abitudini di piloti e

specialisti statunitensi, dopo una simile strizza avranno finito le scorte di superalcolici del circolo! Io rimasi con il mio staff sul posto per verificare come avremmo potuto disfarci di quel bestione entro la mattina successiva, per poter riprendere l'attività di volo. Di recente avevo combattuto una guerra, perdendola malamente, per far assegnare alla base una gru in grado di sollevare velivoli della classe Tornado/Phantom ed F-15. Non me l'avevano assegnata perché costava troppo, oltre un miliardo di lire. Gli stranieri della base, che avrebbero dovuto pagare l'84% del costo, si erano rifiutati. Devo ammettere che li avevo scusati: un miliardo per una gru mi era sembrato veramente un'esagerazione, e non avevo più insistito per averla, anche se il problema di recuperare un velivolo sbragato in pista rimaneva irrisolto. La gru Belotti che avevo era dimensionata per velivoli della classe degli F-104. Ma se anche avessi avuta la gru che avevo chiesto probabilmente sarebbe stata inadeguata a sollevare un A3D. Poco dopo, troppo poco dopo per non apparire un fatto già predisposto, cosa che mi convinse ancor più che l'atterraggio su Decimo fosse stato un evento concordato, giunse al traino di un trattore statunitense uno strano trabiccolo che si rivelò essere un grosso ammortizzatore pneumatico dotato di ruote. Venne posto sotto l'ala dell'A3D dalla parte del carrello danneggiato, gonfiato fino a rialzarla al livello dell'altra dotata del carrello sano e pronto, il velivolo era già bello che pronto per essere trainato via. Per fortuna il velivolo era rimasto sulla zona pavimentata, perché se fosse andato fuori pista penso che il problema sarebbe stato più difficile da risolvere. Un paio d'ore dopo l'atterraggio il bestione non c'era più. La mattina successiva l'attività di volo riprese come se quella notte non fosse successo niente, e probabilmente molti della base non si saranno nemmeno accorti dell'evento, perché l'A3D venne parcheggiato lontano dagli occhi di tutti. Venne riparato da una squadra di tecnici dell'US Navy che arrivò e se ne andò senza farsi notare; anche l'A3D ripartì qualche tempo dopo, senza che nessuno se ne accorgesse, insalutato ospite.

La rinuncia di EADS a presentare ricorso rende definitiva la vittoria

## L'USAF sceglie il Boeing 767-400 per la nuova linea tanker

Importanti ricadute industriali e operative per l'Italia

**S**i è conclusa con la vittoria del Boeing 767-400 la travagliata gara per la sostituzione dei vecchi aerei cisterna KC-135 dell'USAF (v. pag. 7 di *Aeronautica* n. 2/2011).

Il 4 marzo EADS, il cui concorrente Airbus A330 è uscito sconfitto dalla vicenda articolatasi per un decennio, ha infatti rinunciato a presentare ricorso contro la scelta annunciata dall'USAF il 24 febbraio e subito tradottasi nella firma di un contratto di sviluppo del valore di 3,5 miliardi di dollari, circa un decimo dei 35 miliardi complessivi stimati per i 179 aerei previsti dal programma KC-X. La consegna dei primi 18 esemplari è prevista entro il 2017.

La sostituzione dei KC-135, la cui progettazione risale agli anni Cinquanta, era da tempo tra le maggiori priorità dell'USAF, spiegando lo spiegamento di autorità per la conferenza stampa di annuncio: il vice segretario alla Difesa William Lynn, il sottosegretario per le acquisizioni tecnologiche e la logistica Ashton Carter, il segretario dell'Air Force Michael Donley e il capo di stato maggiore dell'USAF gen. Norton Schwartz.

Per minimizzare la probabilità di ricorsi sono state adottate procedure rigorose e un'analisi esaustiva delle proposte che ha coinvolto più di 230 persone di diversi enti, con una documentazione rigorosa di ogni dettaglio. Elemento decisivo della vittoria è stato il minor prezzo, peraltro non annunciato pubblicamente.

Secondo Boeing il proprio aereo garantirebbe consumi di combustibile inferiori del 24% e un costo sul ciclo di vita inferiore di 36 miliardi di dollari rispetto al concorrente Airbus A330. EADS ha rivendicato per sé il merito del forte abbassamento del prezzo ri-

spetto alle due precedenti edizioni della gara, stimando in circa 16 miliardi il risparmio rispetto all'accordo di leasing raggiunto con Boeing nel 2002 ma poi annullato per varie irregolarità.

La vittoria del Boeing KC-46A - questa la sigla assegnata dal Dipartimento della Difesa a quello che la ditta chiamava *NewGen Tanker*, sul quale sarà montato tra l'altro un abitacolo modellato su quello del nuovo 787- comporrà vantaggi anche per l'Italia.

la decisione USAF comporterà vantaggi logistici ed operativi anche per i quattro esemplari dell'Aeronautica Militare che stanno iniziando ad entrare in servizio con il 14° Stormo a Pratica di Mare (v. anche pag. 6 di *Aeronautica* n. 2/2011).

A tutto febbraio 2011 il programma 767 ha raccolto 1047 ordini, con 50 macchine ancora da consegnare. Poche settimane prima della scelta dell'USAF Boeing aveva effettuato il roll-out del millesimo 767, l'ultimo co-

struito sulla linea di montaggio originale. Il costruttore americano ha infatti realizzato, sempre nello stabilimento di Everett, nei pressi di Seattle, una nuova linea sulla quale montare i nuovi 767 in modo più efficiente di prima, soprattutto in considerazione del minor rateo produttivo rispetto agli anni di picco del programma. Gli ordini militari potrebbero dare ulteriore spinta anche alla produzione civile, spingendo ad esempio il vettore merci america-



Sotto il profilo industriale al programma partecipa Alenia Aeronautica, che ha ereditato il ruolo di Aeritalia presente sin dalla nascita del 767 negli anni Settanta e che produce tuttora a Foggia il timone in materiali compositi. Finmeccanica ha reso noto che sul KC-46A essa sarà presente anche con apparati elettronici della controllata americana DRS Technologies; per l'industria italiana il contratto varrebbe circa 1,75 miliardi di dollari su oltre sei anni di attività di Finmeccanica. La fase di produzione dell'intero programma KC-46A è valutata negli Stati Uniti in oltre 30 miliardi di dollari a seconda delle opzioni esercitate. Sebbene il KC-46A non sia identico al KC-767A,

no Federal Express a sostituire gli attuali McDonnell Douglas MD-10F con la proposta Boeing 767-400ERF.

Come ha commentato tra sarcasmo e acidità Ralph Crosby, presidente di EADS North America, adesso tocca a Boeing realizzare l'aereo promesso senza incorrere nei ritardi che hanno recentemente afflitto il KC-767A italiano ma anche il nuovo 787 Dreamliner e la versione 747-8 dello storico "Jumbo Jet". «Molto è stato promesso dal nostro concorrente, con il quale ci congratuliamo. Ma se non dovessero riuscire a mantenerlo, siamo pronti a intervenire con un tanker pronto e operativo».

G.A.

## Eurofighter in versione navale?

Il consorzio quadrinazionale Eurofighter è impegnato in campagne promozionali in numerosi paesi per assicurarsi gli ordini di esportazione necessari a sostenere le quattro linee di produzione a fronte delle difficoltà finanziarie dei partner che mettono in dubbio la possibilità di costruzione del lotto 3B del caccia.

Tra le campagne più attive in questo momento vi è quella in India, alla ricerca di un caccia multiruolo. A sostegno della candidatura dell'Eurofighter, che oltre ai concorrenti occidentali deve fronteggiare in questo caso anche quelli ex sovietici già molto diffusi in India, due caccia del 4° e del 36° Stormo hanno partecipato in febbraio al salone Aero India 2011, in quello che è stato il loro rischieramento più distante sinora effettuato. Al salone IDEX, svoltosi poco dopo negli Emirati Arabi, è stato presentato un ampio sguardo sulle capacità della macchina, attuali o previste come il radar AESA a scansione elettronica. Sullo sfondo c'è il Giappone, al quale gli Stati Uniti hanno negato la sostituzione dei gloriosi F-4J Phantom e degli F-15 Eagle con il potente F-22A Raptor. Proprio questo apre considerevoli prospettive all'Eurofighter, che offre il duplice

vantaggio della disponibilità immediata e della possibilità di costruzione anche in loco.



La novità maggiore è però la divulgazione di uno studio di fattibilità per la versione imbarcata dell'Eurofighter, reso noto a Aero India in vista della scelta del caccia per la futura portaerei indiana. Secondo lo studio preliminare una tale versione - non proposta neppure alla Gran Bretagna, l'unico tra i paesi partner che intenda dotarsi di una vera portaerei - avrebbe il 95% di comunanza con la versione terrestre e sarebbe in grado di decollare a pieno carico dal ponte di volo senza catapulte ma con una semplice rampa prodiera "sky jump", analoga a quella utilizzata dall'Harrier sulle portaelicotteri. I fattori chiave di questa inedita soluzione sarebbero - nella

prospettazione del consorzio - l'alto rapporto spinta/peso dell'Eurofighter e l'introduzione di motori a spinta "vettorata" cioè direzionabile.

Questo aspetto è solo relativamente nuovo, in quanto alcuni motori Eurojet EJ200 sono già stati provati a terra in questa configurazione ed esposti da anni nei saloni aeronautici, senza peraltro riscuotere un interesse sufficiente per passare alla fase di prove in volo. Il sistema - aggiunge il costruttore - migliorerebbe la manovrabilità e la capacità di portare carichi asimmetrici anche al di fuori delle operazioni da portaerei.

Le modifiche strutturali elencate da Eurofighter sarebbero l'irrobustimento del carrello di atterraggio e delle sezioni di fusoliera che ne sostengono i carichi, nonché un nuovo gancio d'arresto. Il limitato numero di modifiche sarebbe consentito - sostiene il consorzio - dalla struttura già molto robusta progettata per i forti carichi dinamici imposti dai combattimenti manovrati. Resterebbero comuni alla versione terrestre tutti gli equipaggiamenti - dai sensori alle armi -, con vantaggi non solo in termini di logistica e di addestramento ma anche di un unico percorso di aggiornamento delle macchine.

G.A.

## Ad ATR il Trofeo "Air 2010"

L'annuale premio che l'agenzia di stampa aeronautica AirPress assegna alla persona o all'azienda che più si è distinta nel settore aerospaziale nel corso dell'anno precedente è stato attribuito a ATR, joint-venture italo-francese tra Alenia Aeronautica e l'European Aeronautic Defence and Space company (EADS), attiva anche nella produzione di aerei turboelica.

Il premio - consegnato dal sottosegretario al ministero dello Sviluppo economico Stefano Saglia e dal direttore di AirPress Mauro Miccio nel corso dell'annuale incontro tra AirPress e i rappresentanti del mondo aerospaziale quali gli esponenti dell'industria del settore, autorità militari e giornalisti, incontro avvenuto il 2 marzo alla LUISS "Guido Carli" di Roma - è stato riti-

rato dall'ing. Filippo Bagnato, amministratore delegato di ATR.

Questa la motivazione del riconoscimento: «Per aver

*confermato nei suoi trent'anni di attività, che quest'anno festeggia, una tradizione di successo, legata alla qualità delle macchine prodotte e all'eccellenza del management, in gran parte italiano. Con il trofeo "Air 2010" si vuol dare un meritato riconoscimento a un'azienda internazionale come ATR che, nonostante le difficoltà dell'economia mondiale, è riuscita a triplicare il suo fatturato negli ultimi cinque anni, incrementando in maniera significativa gli ordi-*



*dini per i prossimi anni a conferma della validità del progetto con importanti ricadute economiche e occupazionali all'industria italiana, specie nel Mezzogiorno».*

*Ritournerà presto a volare uno degli aerei italiani più famosi*

## “Senza cozzar dirocco”

È il quarto Caproni costruito da Giancarlo Zanardo

di Gregory Alegi

**I**l più grande aereo di costruzione amatoriale in Europa. L'unico bombardiere della prima guerra mondiale in condizioni di volo (sia pure in forma di riproduzione). Il ritorno del più famoso aeroplano italiano di quel conflitto, capostipite di uno dei più celebri nomi dell'industria aeronautica. Sarà questo, e molte altre cose ancora, il Caproni Ca.3 che sta prendendo forma a San Pietro di Feletto, grazie all'impegno di Giancarlo Zanardo, notissimo pilota, restauratore e costruttore di aerei storici. La costruzione è già molto avanzata, tanto che il biplano trimotore potrebbe volare già quest'anno.

Con oltre 22 metri di apertura alare, 98 metri quadri di superficie ed un peso al decollo di circa tre tonnellate, il Ca.3 è un aereo imponente anche per gli standard attuali. È facile capire quanta impressione fece quando spiccò il volo nel novembre 1914. I fratelli Wright avevano volato poco più di dieci anni prima e gli aerei erano ancora macchine incerte. Il progetto di Gianni Caproni abbinava la sicurezza dei tre motori alla chiarezza della missione concepita da Giulio Douhet: aerei grandi e potenti avrebbero avuto un ruolo offensivo e scalzato i dirigibili. La capacità di questi aerei di colpire obiettivi lontani diede a Gabriele d'Annunzio - che avrebbe voluto utilizzare il Ca.3

per bombardare Vienna - lo spunto per coniare per Caproni il motto “Senza cozzar dirocco”.

Per Zanardo si tratta del quarto Caproni, dopo i due Ca.100 ed il Ca.1 costruiti in collaborazione con Mario Marangoni e quella con l'istituto “Veronesi” di Rovereto per il restauro del Ca.100 oggi esposto nel Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle. In termini di impegno e di complessità, il Ca.3 li vale da solo tutti e cinque.

Coerentemente con la sua filosofia di creare aerei affidabili, anche per il Ca.3 Zanardo ha introdotto diverse modifiche. Quella più immediata è la sostituzione dei tre motori originali Fiat A.10 da 100 cavalli ciascuno con altrettanti Ford 300 di derivazione automobilistica, con una potenza di circa 180 CV. Mentre i Fiat erano in presa diretta, i Ford saranno abbinati a riduttori per ottenere un numero di giri che consenta di mantenere eliche di grandi dimensioni come sull'originale. Le modifiche strutturali hanno compreso la sostituzione dei tiranti di irrigidimento dei travi di coda con montantini in legno, rendendo la struttura più rigida e riducendo la necessità di continue regolazioni. I travi sono inoltre stati modificati per semplificare lo smontaggio e quindi il trasporto. Sull'ala superiore - esposta per la

prima volta nel settembre 2010 al raduno del Club Aviazione Popolare - è stato installato un serbatoio aggiuntivo. Particolare attenzione è stata posta nel calcolo del baricentro, che con opportuni accorgimenti è stato portato in una posizione più vicina agli standard attuali. Il complesso delle modifiche non snatura però la natura pionieristica



dell'aereo ed il suo aspetto generale. Per realizzare il progetto Zanardo ha potuto contare, oltre che sulla propria passione ed esperienza, sulla collaborazione di molte persone, a partire dalla famiglia Caproni che ha messo a disposizione molta documentazione tecnica originale, in parte tramite Walter Racanelli. Altri dettagli sono stati rilevati dal bombardiere originale conservato a Vigna di Valle, dalle parti in possesso del Museo Storico della Guerra di Rovereto e di alcuni privati. Un prezioso supporto tecnico per la verifica delle modifiche e dei calcoli viene fornito dall'ing. Ernesto Russo, mentre in officina è costante la presenza di Arnaldo Cadamuro. I motori provengono dal Canada, dove sono stati modificati da Troy Wright. Molte lavorazioni specifiche sono realizzate di volta in volta dalla rete di officine specializzate e artigiani costruita da Zanardo attraverso i numerosi aerei costruiti negli anni. Da segnalare la collaborazione del Centro Formazione Professionale Lepido Rocco di Motta di Livenza, i cui studenti hanno realizzato diverse componenti. La sorveglianza tecnica delle costruzioni amatoriali è ormai affidata alla Federazione CAP, in questo caso tramite il perito aeronautico Luciano Del Favero. Le prove in volo saranno effettuate da





Carlo Zorzoli, pilota collaudatore di grande esperienza che ha volato su oltre 160 tipi di velivoli. Le dimensioni del Ca.3 sono tali da porre specifici problemi di ricovero. Zanardo ha provveduto per tempo a questo aspetto, acquistando nel 2009 in Inghilterra un han-

gar - anch'esso della prima guerra mondiale - e restaurandone la struttura in legno con elementi di giunzione e ancoraggio metallici. Si tratta di un raro esemplare di Bessonneau, un progetto francese che fu l'hangar più diffuso tra gli alleati occidentali, con un'ampia presenza anche in Italia. Con i suoi 700 metri quadrati di superficie e i 20 metri di luce, sarà anche lui speciale: l'unico hangar della Grande Guerra che ospiti ancora un aereo di quel conflitto. Mentre scriviamo la struttura è stata già montata sull'aviosuperficie di Nervesa della Battaglia e si attende l'arrivo del telone di copertura, realizzato in un solo pezzo a tutto vantaggio della capacità di protezione dagli elementi. L'hangar è un elemento essenziale del progetto Caproni, perché il trimotore è

troppo grande per poter essere montato nell'officina dove è stato costruito. Ben presto, quindi, gli elementi finiti immagazzinati a San Pietro di Feletto saranno trasferiti a Nervesa, dove l'aereo prenderà il suo aspetto definitivo. Poi, non molto tempo dopo, i motori romberanno e il maestoso biplano si solleverà dall'erba, con lo stesso senso di meraviglia e soddisfazione del prototipo in un giorno di quasi un secolo fa ...



## Il Caproni Ca.3

**C**ostruito in circa 750 esemplari in Italia e Francia dal 1914 al 1926, il Ca.3 fu il primo aereo al mondo costruito espressamente per il bombardamento pesante a lungo raggio. Il progetto iniziò a prendere forma verso la metà del 1913 come biplano a due travi coda, con l'equipaggio in una gondola centrale, due motori trattivi ed uno spingente. Lo schema rimase immutato per l'intera produzione. La potenza installata passò gradualmente dai 260 cavalli del prototipo (munito di tre motori rotativi a causa dell'indisponibilità di quelli in linea) ai 300 CV delle prime serie (circa 180 aerei, identificati come Ca.1 dall'Esercito), poi a 350 CV (Ca.2) e infine a 450 CV sul Ca.3. Questa versione, costruita in 330 esemplari, fu la più diffusa. La costruzione riprese nel dopoguerra con altre 140 macchine circa, che ebbero un lungo impiego operativo in Libia e addestrativo in Italia.

I Caproni furono protagonisti delle operazioni aeree sul fronte italiano sin dal 1915. Nel 1916 il capitano Oreste

Salomone fu il primo aviatore decorato di medaglia d'oro al valor militare, riportando alla base il proprio Ca.1 crivellato dai colpi nemici che avevano ucciso il copilota e l'osservatore. Era la prima di numerose decorazioni concesse agli equipaggi Caproni. Più tardi Gabriele D'Annunzio volò a lungo con l'equipaggio di Maurizio Pagliano e Luigi Gori, partecipando tra l'altro ad azioni su Pola e Cattaro. Nel 1917-18 sui Caproni si addestrarono centinaia di piloti statunitensi, compreso il deputato e futuro sindaco di New York Fiorello La Guardia. Da queste esperienze e dai rapporti con Caproni, Douhet e il giornalista Nino Salvaneschi scaturirono le prime riflessioni americane sul bombardamento strategico e il potere aereo.



*Il 25 novembre 2010, nell'ambito delle attività didattiche programmate dall'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche (ISMA) di Firenze, ha avuto luogo il Simposio "Firenze, Medaglia d'Oro al Valor Militare" nel corso del quale è stato anche rievocato il capitano dell'Aeronautica MOVVM Italo Piccagli e il caso di "Radio Cora", l'emittente della Resistenza da lui creata, argomenti peraltro brevemente trattati nell'articolo "Gli aviatori fiorentini" apparso a pag. 22 di Aeronautica n. 2/2011.*

*Per un approfondimento sull'eroico aviatore e sulla sua emittente, pubblichiamo ora l'articolo che segue.*

## Un eroe sconosciuto

di Andrea Zani

**A**l primo piano della Palazzina Comando dell'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche (ISMA) di Firenze, nella "Sala degli Stemmi" che deve il suo nome agli standardi esposti alle pareti in teche di vetro di Murano con gli stemmi dipinti a mano di Reparti di Volo risalenti alla 2ª guerra mondiale sono collocati anche quattro busti bronzei.

Posti a due a due ai lati delle porte della sala raffigurano, i primi tre, personaggi che non hanno bisogno di presentazione anche al di fuori del mondo aeronautico: Il magg. Francesco Baracca; Il gen. Giulio Douhet; il gen. Alessandro Guidoni.

Il quarto, invece è dedicato a un ufficiale dell'Aeronautica sconosciuto ai più, anche fra gli aviatori: Il cap. Italo Piccagli, medaglia d'oro al valor militare.

Italo Piccagli, chi era costui?

Italo Piccagli nacque a Firenze il 26 novembre 1909, senza conoscere il padre morto tre mesi prima della sua nascita.

La giovanissima mamma, Emma Tesi ved. Piccagli preferì tornare a Pistoia, con la madre. Trascorso qualche tempo, Emma, maestra elementare, riprese l'insegnamento interrotto dal matrimonio.

Raccontava ella stessa come, nelle prime sedi assegnatele, sempre in montagna, i ragazzi pochi e di tutte le età, fossero riuniti in una unica stanza, talvolta poco più di una stalla, dove lei faceva lezione come poteva ad ognuno, a seconda della classe.

Per non lasciare in mani estranee il piccolo Italo, se lo portava dietro, da quando aveva poco più di due anni e lui, intelligente, da quel misto di aste, di sillabario, di grammatica, storia, geografia, aritmetica dalla prima alla quinta, invece di restare confuso, trasse un forte amore per lo studio, la conoscenza, la scienza, che anche da adulto non lo abbandonò.

Amava profondamente il mare e in un primo momento

scelse la Marina, arruolandosi e frequentando l'Accademia Navale di Livorno.

Dopo qualche anno, però, affascinato dal cielo, capì che la sua Arma era l'Aeronautica.

Un cambiamento a prima vista molto difficile se non impossibile, ma dopo molti sforzi Italo raggiunse il suo scopo diventando ufficiale pilota in s.p.e. della Regia Aeronautica.

Durante la sua attività come pilota, nel corso di una rischiosa missione di salvataggio in mare condotta con un idrovolante rimase offeso al polmone sinistro e ne riportò una menomazione permanente che lo costrinse ad abbandonare per sempre la carriera di pilota e a transitare nel

Ruolo Servizi.

Per quell'azione, a riprova della sua pericolosità e del coraggio dimostrato fu decorato con una medaglia d'argento.

Capitano, fu assegnato alla Scuola di Applicazione dell'Aeronautica Militare come insegnante di Navigazione Aerea, di Meteorologia e di Cartografia.

Studioso conosciuto nel campo dell'ottica, fu anche distaccato dai superiori Comandi, quale supervisore per studi e ricerche, presso il Centro aeronautico di Firenze delle Officine Galileo.

Dopo l'8 settembre '43, scelse la

via della lotta contro il nazifascismo, organizzando e curando, fra l'altro, con colleghi e subordinati, lo sgombero e l'occultamento di buona parte del materiale scientifico e militare in dotazione al suo ufficio presso la SAAM. stessa, per sottrarlo alle mani dell'invasore tedesco.

Dette inizio con due compagni a una attività di raccolta di informazioni con lo scopo di trasmetterle via radio agli alleati.

Non riuscendo nell'intento per motivi tecnici e per una serie di circostanze sfavorevoli, aderì prontamente a un secondo tentativo in tal senso, denominato radio Co.ra (Commissione radio), condotto da un avvocato fiorentino, Enrico Bocci, che era venuto in contatto con una missio-



ne alleata oltre le linee che disponeva di un apparato radio di sufficiente potenza, recando oltre all'eccellente bagaglio scientifico e alle specifiche conoscenze sia in campo aeronautico che in quello marittimo, il grande apporto dell'efficientissimo servizio informazioni da lui organizzato nel settore militare, sempre con i suoi amici e subordinati, e quello, altrettanto importante, di esperto pilota e insegnante di navigazione aerea, particolarmente utile per i lanci alleati durante il periodo in cui radio Co.ra funzionò.

Radio Co.ra fornì informazioni preziosissime su spostamenti di truppe, su concentramenti di mezzi militari, sugli apprestamenti della linea Gotica e delle altre postazioni difensive germaniche, fu collegamento essenziale fra ufficiali alleati sfuggiti ai tedeschi e i raggruppamenti di partigiani che operavano nei dintorni di Firenze.

Di particolare importanza le informazioni fornite il 10 maggio 1944, quando si era scatenata l'offensiva alleata su Cassino e la Divisione Corazzata «*Hermann Göring*», dopo aver attraversato Firenze dirigendosi verso Roma per fermare l'avanzata degli alleati, era in sosta fra Siena e Grosseto, nei pressi di un cimitero.

Grazie alle conoscenze di Piccagli, agli Alleati fu praticamente trasmessa la pianificazione della missione; non restava che far decollare i velivoli. Dopo breve tempo i bombardieri alleati piombarono inaspettati sulla potente colonna, composta da centinaia di mezzi corazzati e di veicoli cingolati per il trasporto di truppe, distruggendola quasi completamente e accelerando così notevolmente la liberazione di Roma e della stessa Firenze.

In quella occasione il gen. Alexander aveva trasmesso attraverso «Radio Londra», incredibilmente, un imprudente messaggio di encomio ai «valorosi patrioti fiorentini», messaggio che fece andare «fuori dei gangheri» i componenti della Co.ra che di incoraggiamento non ne avevano certo bisogno e che non ebbe altro effetto che quello di far accanire ancor più nella caccia alla ormai tanto braccata Radio.

Il 7 giugno del 1944, non è chiaro se per una intercettazione della trasmissione o per una delazione, i nazifascisti fecero irruzione al n° 12 di Piazza D'Azeglio, catturando i componenti della radio che vi erano convenuti.

Il cap. Piccagli in quel momento non era presente, ma una volta venuto a conoscenza dell'accaduto non esitò a consegnarsi accusandosi di ogni responsabilità.

Questo atto di coraggio valse a salvare la vita a tutti gli altri ad eccezione dell'avv. Bocci anch'egli autoaccusatosi e del telegrafista Luigi Moranti ucciso mentre trasmetteva durante l'irruzione.

Le atrocità e le torture inumane che Piccagli e Bocci furono costretti a subire per più giorni non minarono la loro volontà di addossarsi ogni addebito e di non denunciare altri. Il cap. Piccagli si comportò eroicamente affrontando torture e morte con stoicismo impareggiabile pur essendo orrendamente sevizato.

Il 12 giugno il destino del cap. Piccagli si compie. Insieme a quattro paracadutisti che si erano infiltrati oltre le linee e a Anna Maria Enriques Agnoletti del Partito d'Azione, viene fucilato a Cercina nei pressi di Firenze. Recandosi al luogo dell'esecuzione ha modo di rincuorare alcuni compagni di prigionia e

sua moglie stessa, alla quale viene concesso un ultimo breve colloquio, nascondendole quale sarà la sua sorte.

Sul luogo dell'eccidio come ufficiale chiede di essere fucilato per ultimo, non cessando di portare conforto agli altri e chiedendo di essere colpito a destra sulla parte sana del petto, perché nell'altra aveva il polmone malato e non più funzionante.

Il cap. Italo Piccagli è stato insignito della Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria con la seguente motivazione: «*Ufficiale di elevatissime doti morali e di fermissimo carattere, assunse immediatamente dopo la dichiarazione di armistizio un aperto atteggiamento di ostilità contro i nemici germanici e di assoluta intransigenza verso i collaborazionisti italiani. Dopo avere, nella progressiva organizzazione di una vasta ed efficacissima rete di attività operativa ed informativa, corso per più mesi i più gravi rischi ed essersi esposto ai peggiori disagi materiali, che da soli costituivano un irreparabile danno ed un'acuta minaccia per la sua fibra fisicamente minata, non esitò in seguito alla scoperta da parte delle SS. del centro radiotrasmittente, da lui impiantato e col quale aveva stabilito preziosi collegamenti con l'Italia libera e con gli Alleati, a consegnarsi ai tedeschi per scagionare i compagni che vi erano stati sorpresi. Durante l'interrogatorio, malgrado le sevizie esercitate su di lui e sulla moglie, dichiarò apertamente a fronte alta di essere il Capo e il solo responsabile, di essersi mantenuto fedele al proprio giuramento ed al proprio dovere di soldato e di esserne fiero. Già condannato a morte, ma lieto di avere potuto salvare i compagni ed orgoglioso di avere potuto superare con la volontà quella malattia che gli aveva impedito di offrire per il bene d'Italia la vita come combattente dell'aria, nell'ultimo saluto alla moglie, che stava per essere internata in Germania, ebbe la suprema forza d'animo di nasconderle la decisione che già era stata presa contro di lui. All'atto dell'esecuzione, con lo sguardo sereno, rincuorò alcuni patrioti che dovevano essere con lui fucilati, ed affrontava coraggiosamente la morte. A questo scopo chiese ed ottenne di essere fucilato per ultimo. Dinanzi al plotone pregò che si mirasse a destra perché il polmone sinistro era già invaso dalla morte. Esempio irraggiungibile di purissimo amor di Patria. Firenze, 9 settembre 1943 - 9 giugno 1944».*

## Bibliografia

Enrico Bocci - *Una vita per la libertà, Testimonianze...* a cura di Lucia Tumiati Barbieri - (Ristampa) Firenze, Editrice «La Giuntina», 2006

Gilda La Rocca - *La radio Cora di piazza d'Azeglio e le altre due stazioni radio*, Firenze, Editrice «La Giuntina», 2004

Carlo Francovich - *La Resistenza a Firenze*, Firenze, La Nuova Italia, 1962.

Istituto storico della Resistenza in Toscana - *Fondo Piccagli Emma* - Fascicoli 2 - 150 carte  
AA.VV. - *Firenze 1943 -'45, Anni di terrore e di fame* - Edizioni La Medicea, Firenze, 1994.

# Battaglie aeree su Salonicco negli anni 1916-18

di Gianni Cantù

Questi anni inquieti ci hanno resa familiare l'espressione "operazioni fuori area", ma operazioni militari in aree lontane dal territorio nazio-

Lombarda) usati come bombardieri e ricognitori, anche fotografici, e con i caccia Nieuport Bebé. Verso la fine del conflitto il capitano Mario Ajmone Cat

Maggiore dell'Aeronautica dal dicembre 1944 al 1951) comandava l'aviazione, articolata nel XXI Gruppo misto con il 111° reparto da ricognizione e bombardamento, e con il 73° Gruppo da caccia, che inglobava anche piloti francesi, su una squadriglia ed una sezione. Il Comando e gli aerei erano di base a Salonicco.

Le nostre operazioni aeree si conclusero con un bilancio di 600 voli di guerra, con 145 azioni di bombardamento e tremila fotografie del fronte e delle retrovie nemiche.

Vediamo le sei cartoline.

Nella prima un biplano "Maurice Farman M.F.11" sorvola il campo di Salonicco, sul quale sono allineati tre altri aerei. La didascalia: Salonicco - Parco d'aviazione dell'armata d'Oriente. Saggi dell'apparecchio.

Nella seconda un biplano tedesco intatto (forse un "Aviatik",



nale sono state compiute in ambito alleato anche in tempi passati.

Un evento del genere è stato portato alla mia attenzione da una piccola scoperta fatta in casa: una serie di cartoline della grande guerra, conservate dal nonno di mia moglie, il tenente medico Michele Torre, del Corpo di spedizione italiano in Macedonia. Esse documentano operazioni aeree a Salonicco, dove gli aviatori alleati affrontarono velivoli e dirigibili tedeschi.

Alla "Campagna d'Oriente" l'Italia partecipò, per quanto riguarda la guerra nel cielo, con il Corpo Aereo Italiano, equipaggiato all'inizio con biplani da ricognizione Farman, sostituiti in seguito con gli ottimi S.2 della SAML (Società Aerea Meccanica

(che avrebbe comandato l'Aeronautica nella guerra d'Etiopia e, all'inizio della seconda guerra mondiale, la V Squadra in Libia, divenendo alla fine capo di Stato



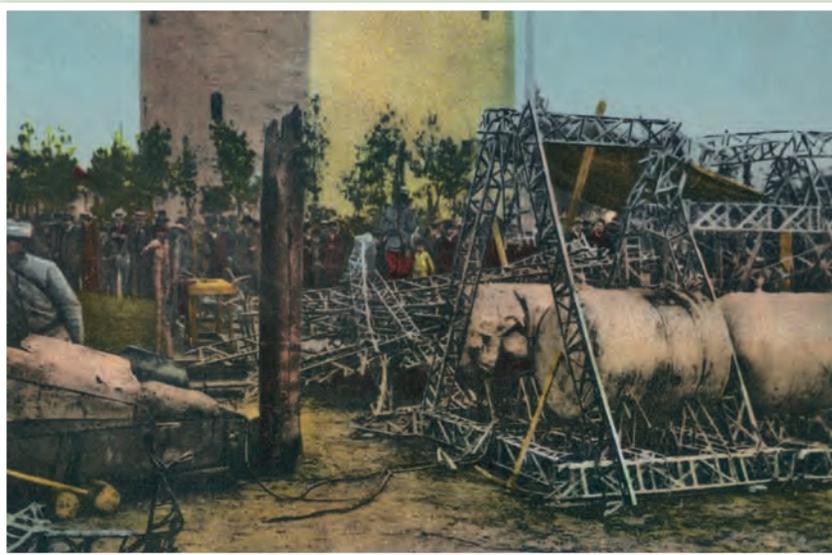


ma potrebbe essere un "Albatros B.II", o un "A.E.G." della serie C.IV) viene fatto sfilare tra la folla sul lungomare. Didascalia: Salonico - Aeroplano Tedesco catturato.

La terza cartolina mostra la sezione prodiera dello scheletro d'alluminio di un dirigibile

no visibili in primo piano i serbatoi dell'idrogeno.

Quinta cartolina: sullo sfondo dello scheletro del dirigibile, il comandante dell'"Armée" decora un pilota francese. Didascalia: Il Gen. Serrail distribuisce decorazioni nei pressi della carcassa dello Zeppelin.



"Zeppelin" precipitato sul porto. Didascalia: I resti dello Zeppelin abbattuto nei pressi di Salonico.

Nella quarta (didascalia: Salonico - Resti dello Zeppelin) so-

L'ultima delle sei cartoline, monocroma, mostra un monoplano tedesco che precipita in fiamme presso case bombardate, sorvolate da un monoplano non facilmente identificabile, con le estremità alari arrotondate. La

cartolina, di edizione francese, si direbbe pesantemente ritoccata. La didascalia: Campagne d'Orient 1914-1917 - Taube abbattu par Avion Français près de Salonique.



# Il Museo Nazionale del Risorgimento Italiano di Torino (1878-2011)

**I**l Museo Nazionale del Risorgimento Italiano di Torino, che si trova all'interno di Palazzo Carignano, uno dei palazzi più affascinanti e originali dell'era barocca, è stato riaperto, in occasione delle celebrazioni del 150° anniversario dell'Unità d'Italia, nel corso di una cerimonia svoltasi il 18 marzo e nella quale il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano ha tagliato il nastro inaugurale.

Il Museo, completamente rinnovato, attraverso un percorso di 30 sale, ognuna caratterizzata da un colore, il colore della Storia, racconta come gli italiani divennero nazione.

Un percorso che accompagna il visitatore in un lungo viaggio che parte dalla rivoluzione francese e si conclude alla prima guerra mondiale.

Il periodo risorgimentale viene narrato in chiave europea oltre che torinese, piemontese e italiana. Le sale sono arricchite da filmati realizzati con immagini provenienti dalle più importanti collezioni europee e visibili su schermi di grandi dimensioni, così come ampi tavoli interattivi consentono ai visitatori di approfondire ulteriormente i temi sviluppati dai filmati.

Nelle sale del Museo, che coprono una superficie di 3.800 mq, sono esposti 2.579 oggetti, scelti tra più di 50mila opere conservate, per raccontare al grande pubblico, così come ai più esperti studiosi, le tappe che hanno portato all'Unità Nazionale, in Italia, ma anche in quegli altri paesi europei che sempre nell'Ottocento hanno combattuto per liberarsi dal dominio straniero.

I nuovi spazi espositivi sono stati pensati come "stanze" costruite all'interno delle preesistenti sale museali. Ci si trova all'interno di un nuovo spazio che, operando sull'aspetto cromatico, sull'uso mirato di contro-pareti, sull'illuminazione generale diffusa e puntuale per le singole



Palazzo Carignano

opere, su nuove soluzioni per gli elementi d'arredo è di grande impatto per il visitatore.

## La storia del Museo

Il Museo è il più antico e il più noto tra i musei di storia patria italiani, l'unico ad essere "nazionale" (Regio decreto dell'8 dicembre 1901, n. 360).

Il Museo Nazionale del Risorgimento Italiano fu fondato nel 1878 dopo la morte del re Vittorio Emanuele II come "Ricordo nazionale di Vittorio Emanuele II" e destinato ad aver sede nella Mole Antonelliana, allora in via di completamento, quale inizio delle celebrazioni del cinquantenario dell'Unità d'Italia nel 1911. L'obiettivo era di unificare in un solo edificio il simbolo della città di Torino e l'esposizione della memoria dell'unificazione ita-



L'Aula della Camera del Parlamento Subalpino

liana appena conclusa. Dopo alcune esposizioni provvisorie e parziali (nell'Esposizione generale italiana del 1884 con materiali provenienti da tutta l'Italia e nel 1899), il Museo fu aperto al pubblico nella Mole Antonelliana nel 1908 con un primo allestimento completo.

Nel 1938 fu trasferito al piano nobile di Palazzo Carignano, comprendendo le due aule parlamentari autentiche ivi esistenti: quella della Camera Subalpina (l'unica in Europa tra quelle nate dalle costituzioni del 1848 ad essere sopravvissuta integra, e monumento nazionale

dal 1898) e la grandiosa aula destinata alla Camera del Parlamento del Regno d'Italia costruita tra il 1864 e il 1872.

Fu quello del 1938 il secondo allestimento. Il terzo fu realizzato tra il 1961 e il 1965, in occasione delle celebrazioni del primo centenario dell'Unità d'Italia.

Il Museo è rimasto chiuso dall'aprile 2006 per il quarto rifacimento completo in previsione delle celebrazioni per i centocinquanta anni dell'Unità d'Italia di quest'anno.

La storia del Museo Nazionale del Risorgimento Italiano di Torino comincia nel 1878 quando re Umberto I regalò alla città la spada, l'elmo e le medaglie del re Vittorio Emanuele II, oggetti ora esposti per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia tra i circa 2.500 pezzi tra quadri, uniformi, bandiere, medaglie, armi e manifesti assieme, tra l'altro, alla ricostruzione con i mobili originali della camera in cui morì Carlo Alberto ad Oporto nel 1849, lo studio e la carrozza di Cavour; i cimeli di Garibaldi, la cella di Silvio Pellico allo Spielberg, le sale affrescate e, naturalmente le già citate Aula della Camera del Parlamento Subalpino e quella del Parlamento Italiano con i grandi quadri dell'epica del Risorgimento.

## La visita al Museo

Il nuovo allestimento del Museo Nazionale del Risorgimento Italiano di Torino offre la possibilità



**Cimeli di Vittorio Emanuele II**

di scegliere tra percorsi differenziati (breve, standard e di approfondimento) a seconda del tempo a disposizione e dell'interesse ad approfondire i temi proposti.

Il percorso breve di circa 45 minuti parte da un livello di comunicazione più semplice e immediato per un pubblico generico e illustra in particolare 90 oggetti fra i 2.579 esposti. Con linguaggio accessibile ma rigoroso, il filo che ha guidato l'allestimento generale viene dipanato attraverso la descrizione di tre oggetti particolarmente significativi all'interno di ciascuna delle 30 sale.

Il secondo percorso standard di circa 90 minuti è destinato a chi ha un po' più di tempo a disposizione e illustra 210 oggetti, circa sette per sala.

Il terzo percorso è di approfondimento: dura 120 minuti e prende in esame un totale di 288 oggetti.

Infine, sulle video guide è possibile vedere l'immagine e la descrizione sommaria di tutti gli oggetti esposti, per chi intenda richiamare l'originale esposto oppure abbia difficoltà motorie nell'avvicinarsi alle didascalie.

Grande attenzione è stata riservata alle persone diversamente abili. Tutti gli spazi del museo sono privi di barriere architettoniche. È inoltre disponibile un percorso dedicato ai visitatori ipovedenti o non vedenti che, oltre all'ascolto della descrizione di un certo numero di oggetti attraverso le audioguide, offre la possibilità di esplorarne alcuni dal vero, oppure di analizzarne altri mediante appositi pannelli visivo-tattili. Per i visitatori ipovedenti è disponibile un percorso specifico sulle

videoguide con il linguaggio dei segni, corrispondente al percorso di visita breve.

Una particolarità del percorso del nuovo allestimento del museo torinese è inoltre costituita dalla contestualizzazione del processo di unità italiana nel più ampio discorso europeo. Il racconto dei processi di nazionalità nei principali paesi è stato reso possibile con la realizzazione di 15 filmati tematici e sette approfondimenti. Si tratta di racconti per immagini: mediante riproduzioni di quadri, litografie, oggetti d'epoca, fotografie, documenti acquisiti da un centinaio di musei europei, sono rappresentati tutti i principali processi di nazionalità ottocenteschi negli stessi anni in cui si faceva l'Italia. Così, il visitatore viene accompagnato in un racconto per immagini sulla rivoluzione francese e sulla rivoluzione industriale inglese e poi invitato a soffermarsi sulle nazionalità nella confederazione germanica, nell'impero asburgico, in quello ottomano, oltre che sulle rivoluzioni europee in Francia, Belgio, Polonia.



**Bandiera di stato del Regno d'Italia, tessuto di seta ricamato, 1861**

Vedrà poi le esplosioni rivoluzionarie di tutta Europa negli anni a cavallo del 1848 e approfondirà il discorso su quello che succedeva nelle varie parti d'Italia. Nell'ultimo trentennio del secolo ritornerà sulle nazioni boema e magiara, tedesca, bulgara, romena, serba, polacca, dei paesi baltici. Uno spaccato che costituisce la vera novità in termini europei del Museo stesso.

La visione di questi documentari sarà possibile lungo il percorso museale, ma anche nella nuova Sala cinema, dove verranno inoltre proiettati numerosi altri filmati realizzati appositamente per avvicinare



**Palazzo Carignano, sede della Camera dei Deputati, il giorno dell'inaugurazione del Parlamento (da *Il Mondo Illustrato* del 13 maggio 1848, litografia acquerellata).**

il grande pubblico ai temi del risorgimento italiano ed europeo.

Il Museo dispone, infine, di una Biblioteca con annessa emeroteca di altissima specializzazione nota in tutto il mondo, con 167.750 libri e opuscoli e 1.916 testate di periodici italiani del XIX secolo. Alla Biblioteca è annessa una sezione Archivi storici, consistente in 217 archivi di personalità per lo più del XIX secolo, con 120.000 documenti. Esiste inoltre un Gabinetto iconografico, con più di 15.000 tra stampe e manifesti. Tale massa imponente di oggetti, libri, periodici, stampe, carte è frutto di acquisti, ma soprattutto di lasciti e donazioni, che durano da 130 anni e proseguono tuttora.

Lungo il percorso, poi, ci si può fermare per seguire i documentari che approfondiscono i temi trattati nelle varie sale oppure sostare nella comoda Sala cinema per vedere dei filmati sul periodo risorgimentale.

*Il Museo Nazionale del Risorgimento Italiano è ospitato a Palazzo Carignano con ingresso da piazza Carlo Alberto 8, a pochi passi da piazza Castello. È aperto dal martedì alla domenica dalle ore 9.00 alle ore 19.00. Il biglietto d'ingresso costa 7,00 euro.*

*È tuttavia da ricordare che il Museo praticherà uno sconto di 5,00 euro per gli iscritti alle Associazioni d'Arma che saranno a Torino per il Raduno nazionale (v. anche a pag. 28).*

*Per maggiori informazioni sul Museo contattare il telefono 011 5621147, fax 011 5624695, e.mail: info@museorisorgimentotorino.it*

## Velivoli italiani presenti all'Avalon 2011 in Australia

**P**iaggio P.180, Alenia C-27J, elicotteri AgustaWestland: l'industria aeronautica italiana è stata presente all'Australian International Airshow and Aerospace and Defence Exhibition di quest'anno (Avalon 2011) per proporre alcuni dei propri prodotti di punta.



Il P.180 Avanti II

Per Piaggio Aero Industries, che ha certificato il P.180 Avanti II in Australia a fine 2010, questa è la prima presenza ad Avalon, ma la terza in Australia, con l'elegante biturbina. Il dimostratore esposto proveniva dalla IDEX di Dubai e dall'Indian Aerospace. Gli obiettivi commerciali - l'azienda parla di consegnare i primi velivoli «entro la fine del 2011», pur non avendo ancora annunciato alcun ordine nel paese - riguardano sia l'uso per voli d'affari sia per le missioni speciali quali radiomisure, pattugliamento marittimo e aeroambulanza. Per quest'ultimo impiego il biturbina è proposto al Royal Flying Doctor Service, che ha già effettuato due diverse campagne di valutazione tecnica. Il servizio ha una flotta di una sessantina di aerei, in gran parte monomotori Pilatus PC-12 e bimotori Beechcraft King Air, ma - secondo la stampa specializzata - il rinnovo flotta è attualmente previsto per il 2013 circa.



Il C.27J Spartan

Come già il G.222 prima di lui, il C-27J è un candidato autorevole alla sostituzione dei DHC-4 *Caribou*, ritirato dal servizio del 2009 e sostituito provvisoriamente dal *King Air*. A dimostrare il biturbina è stata questa volta l'Aeronautica Militare, che ha portato un esemplare del suo Reparto Sperimentale Volo. Le caratteristiche di robustezza, interoperabilità con il C-130J già in servizio in Australia e uso di strisce semipreparate sono i punti forti della proposta commerciale italiana che - con la radiazione del *Caribou* - sembra oggi in una situazione più forte che in passato. AgustaWestland, che ha presentato tre suoi elicotteri in mostra statica, ha sfruttato Avalon anche per annunciare la propria partecipazione alla gara per il nuovo sistema di addestramento per gli equipaggi di volo degli elicotteri e l'apertura del banco prova per trasmissioni destinato al supporto delle flotte ad ala rotante del paese. La manifestazione, che si è chiusa il 6 marzo dopo cinque giorni, ha dunque visto una presenza di alto profilo ed un forte impegno promozionale in un mercato che in passato - con il Macchi MB.326 ma anche con il Partenavia P.68 - ha dato molte soddisfazioni all'industria italiana.

G.A.



Gli elicotteri della AgustaWestland: l'AW139, il Grand e il GrandNew

## Due libri della editrice Sarasota su temi aeronautici

Il socio Ferdinando Giovanni Bianchi della sezione di Massa, con la collaborazione di due amici, ha fondato la casa editrice Associazione Culturale Sarasota, destinata anche agli scrittori alle prime armi, che intende principalmente occuparsi di temi aeronautici.

In tale contesto gli editori - proseguendo nell'iniziativa avviata alcuni mesi fa da Bianchi con le pubblicazioni di cui abbiamo dato notizia a pag. 30 di *Aeronautica* n. 8-9/2010 - ha dato ora alle stampe due libri relativi alla nostra aviazione.

Il primo, dal titolo "Sufficit animus", è la ristampa, autorizzata dall'autore, del volume "Gli affondatori

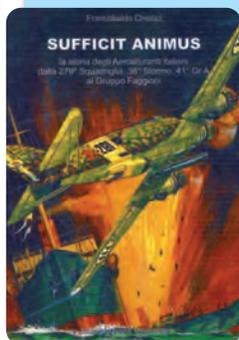
del cielo" del noto giornalista Franco Baldo Chiocci edito nel 1972 dalle edizioni "Il Borghese".

Il volume è, come recita il sottotitolo, "la storia degli Aerosiluranti italiani dalla 279<sup>a</sup> Squadriglia, 36° Stormo, 41° Gruppo Autonomo al Gruppo Faggioni", opera che in 240 pagine e molte illustrazioni ripercorre le ardimentose vicende di quella specialità che conseguì così tanti successi contro il naviglio avversario sia pur a prezzo del sacrificio di numerosi equipaggi.

Il secondo libro, dal titolo "Domenico Laiolo - Volando all'ala di Visconti", è invece la storia di un sottufficiale pilota narrata attraverso le memorie da egli scritte nell'arco di due anni. Memorie che il figlio Sergio, insieme a Pasqualino Schifano, ha raccolto e ordinato in quest'opera di poco meno di 400 pagine con molte fotografie e riproduzioni di documenti personali del protagonista che, nato nel 1920 e

diventato pilota militare del 1941, combatté tra l'altro valorosamente, come reca il titolo, a fianco di Adriano Visconti soprattutto nella difesa dei cieli dell'Italia del Nord dagli attacchi aerei alleati dopo l'8 settembre 1943 e continuò a volare a lungo, dopo la guerra, come pilota civile presso gli Aero Club.

"Sufficit animus" e "Domenico Laiolo" possono essere richiesti, al rispettivo costo di 22,00 e 30,00 euro a Ferdinando Giovanni Bianchi, viale Repubblica 116, 54100 Massa, telefono 328 5405547 o alla Associazione Culturale Sarasota, e.mail: sarasota@hotmail.it



## 100.000 ore di volo per il convertiplano V-22

Il 10 febbraio il convertiplano Bell-Boeing V-22 *Osprey* (falco pescatore), il velivolo che è soprattutto in dotazione alla linea di volo dei Marines (v. anche pag. 19 di *Aeronautica* n. 4/2008) ha recentemente superato le 100.000 ore di volo nel corso di una missione bellica svolta da un MV-22 in Afghanistan.

Nell'occasione è stato ufficialmente reso noto che tale macchina, impiegata con successo anche in missioni umanitarie, «ha il più basso tasso di incidenti "class A" di tutti i mezzi ad ala rotante del Marine Corps nell'ultimo decennio» e che «nel 2010 ha avuto il più basso costo per posto/km fra tutti i mezzi ad ala rotante dell'US Navy».



## Approvato il nuovo statuto dell'ONFA

Con un decreto del 13 gennaio scorso il ministro della Difesa ha approvato il nuovo statuto dell'Opera Nazionale per i Figli degli Aviatori (ONFA), completando così il riordino dell'ente che, dalla sua creazione nel 1937, ha assistito oltre 6.300 orfani di personale dell'AM di ogni grado e categoria.

Con il decreto, si legge tra l'altro in una nota della Forza Armata, è stata anche «rideterminata l'applicazione a tutto il personale militare di una trattamento a titolo di libera oblazione», introducendo praticamente il meccanismo del silenzio-assenso ed aumentando la quota mensile che è stata portata a livelli compresi tra gli 0,92 euro dell'aviere capo fino ai 5,91 del generale di squadra aerea.

## In volo il primo JSF di serie

Il 25 febbraio il primo Joint Strike Fighter F-35A *Lightning II* di serie costruito dalla Lockheed Martin ha effettuato il suo primo volo, ai comandi del collaudatore Bill Gigliotti, effettuando alcune prove motore e manovre base.

Ricordiamo che, secondo i programmi, la consegna all'USAF dovrebbe avvenire all'inizio della prossima primavera.

(a cura di Michele Mascia)

### **Dichiarazione annuale ai fini del riconoscimento delle detrazioni fiscali per familiari a carico**

La legge n. 224 del 24 dicembre 2007 (Finanziaria 2008), art. 1, comma 221, prevede che per usufruire delle detrazioni fiscali per familiari a carico i lavoratori dipendenti ed assimilati sono tenuti a presentare annualmente apposita richiesta al proprio sostituto d'imposta.

Pertanto, per ottenere tale beneficio anche per il 2011, gli aventi diritto devono comunque inoltrare la dichiarazione anche se non sono variati i presupposti del diritto rispetto all'anno 2010. Per i pensionati che hanno diritto alle detrazioni, quest'anno l'INPDAP propone una procedura facilitata che rende più semplice la richiesta. Infatti, lo stesso Istituto, con nota operativa n. 7, del 2 febbraio 2011 ([www.inpdap.it](http://www.inpdap.it)), ha comunicato che, con il CUD 2011 - redditi 2010, è stato inviato ai propri amministrati un modello di detrazioni precompilato (con i dati noti al 31 dicembre 2010) che dovrà essere restituito, debitamente sottoscritto, alla sede INPDAP che gestisce la partita pensionistica, al CAF o ad un professionista abilitato, entro il 31 maggio 2011.

Qualora la situazione familiare risultasse mutata andrà invece compilato il modello detrazioni "in bianco", inviato sempre dall'INPDAP, che dovrà essere restituito con le stesse modalità di quello precompilato.

La mancata presentazione del modello di detrazione entro tale data comporterà la sospensione dell'importo relativo al beneficio con il rateo di pensione di agosto 2011 e la revoca di quanto già corrisposto da gennaio a luglio 2011. Qualora gli interessati presentino la dichiarazione richiesta entro la fine del 2011, l'importo della detrazione sarà corrisposto con la prima rata utile di pensione ivi compreso quello relativo ai mesi per i quali il beneficio è stato sospeso.

Ricordiamo che le detrazioni per familiari a carico possono essere richieste per il coniuge, per i figli e per gli altri familiari, a condizione che il reddito annuo complessivo di ogni familiare non superi € 2.840,51, al lordo degli oneri deducibili. La detrazione per coniuge a carico (anche se non convivente o non residente in Italia) spetta a condizione che questi non sia legalmente ed effettivamente separato. Inoltre, compete la detrazione per ciascun figlio, compresi i figli naturali riconosciuti, i figli adottivi, affidati o affiliati, indipendentemente dalla convivenza con il dichiarante, dalla residenza in Italia e dall'età. Se i figli hanno un'età inferiore a 3 anni o se il numero di figli a carico è superiore a tre il dichiarante ha diritto ad una ulteriore detrazione. Per il primo figlio a carico in mancanza del coniuge e per i figli portatori di handicap spetta una maggiorazione delle detrazioni.

Per gli "altri familiari" a carico (art. 433 del Codice civile, ad esempio: nipoti, genitori, fratelli, ecc.) la detrazione spetta a condizione che siano conviventi con il dichiarante. L'importo effettivo delle detrazioni varia in funzione del reddito del dichiarante (diminuisce con l'aumentare del reddito, fino ad azzerarsi per quelli più elevati) e dei familiari a carico ed è rapportato ai mesi di retribuzione/pensione.

Se nel corso dell'anno il familiare a carico percepisce un reddito superiore a € 2.840,51, si perde il diritto per tutto l'anno. Il richiedente delle detrazioni fiscali ha l'obbligo di comunicare tempestivamente le variazioni della situazione familiare al proprio datore di lavoro/sostituto d'imposta. La dichiarazione dei redditi permette di regolarizzare la propria posizione: restituendo eventuali detrazioni richieste in eccesso oppure recuperando detrazioni non godute.

### **Adempimenti fiscali (anno 2011) dei contribuenti, tramite la dichiarazione modello 730**

Entro il 2 maggio 2011 - presentazione del 730 al proprio sostituto di imposta e la busta contenente il mod. 730-1 per la scelta della destinazione dell'otto e cinque per mille dell'IRPEF.

Entro il 31 maggio 2011 - presentazione al CAF o a un professionista abilitato il mod. 730 e la busta contenente il modello per la scelta della destinazione dell'otto e cinque per mille dell'IRPEF;

- il contribuente riceve dal sostituto d'imposta copia della dichiarazione mod. 730 e il prospetto di liquidazione mod. 730-3.

Entro il 15 giugno 2011 - il contribuente riceve dal CAF/professionista abilitato copia della dichiarazione mod. 730 e il prospetto di liquidazione mod.730-3.

Da luglio 2011 - (per i pensionati da agosto/settembre 2011) - il contribuente riceve la busta paga con i rimborsi o le trattenute delle somme che risultano dal 730-3. In caso di rateizzazione dei versamenti in saldo e degli eventuali acconti è trattenuta la prima rata.

Le ulteriori rate, maggiorate dell'interesse dello 0,33 per cento mensile, saranno trattenute sulle retribuzione dei mesi successivi.

Entro il 30 settembre 2011 - eventuale comunicazione al sostituto di imposta di non voler versare il secondo o l'unico acconto dell'IRPEF di novembre 2011, oppure di volerlo effettuare in misura inferiore rispetto a quello che risulta dal mod. 730-3.

Entro il 25 ottobre 2011 - presentazione al CAF/professionista abilitato del mod. 730 "integrativo" (per correggere eventuali errori o omissioni).

Novembre 2011 - sulla retribuzione di novembre è trattenuta la somma dovuta come secondo o unico acconto IRPEF che risulta dal mod. 730-3.

Dicembre 2011 - i contribuenti che hanno presentato il 730 integrativo, ricevono i rimborsi spettanti.

## Centro Studi Militari Aeronautici

### Gli UAV in un seminario dell'AFCEA

Una grande affluenza di uditori ha caratterizzato il seminario organizzato dal Capitolo di Roma dell'Armed Forces Communications & Electronics Association (AFCEA) nell'aula Magna del Centro Alti Studi Difesa (CASD) avente per tema "Unmanned Aersopace Vehicles - Le attività di ricerca dual-use del CIRA", tema questo particolarmente seguito anche dal CESMA che vi ha dedicato ben cinque seminari negli ultimi anni.

Presieduto dal gen. isp. capo (a) Pietro Finocchio, l'evento ha visto la partecipazione - oltre ai rappresentanti delle varie aree di ricerca del Centro Italiano Ricerche Aerospaziali (CIRA) - del Segretario generale della Difesa, gen. SA Claudio Debertolis, dell'ing. Enrico Saggese, presidente del CIRA e dell'Agenzia Spaziale Italiana (ASI), del gen. BA Giovanni Fantuzzi, capo del 3° Reparto dello SMA, dell'ing. Giovanni Bertolone, direttore centrale delle operazioni di Finmeccanica, ed è stato concluso dall'on. Marco Airaghi, consigliere del ministro della Difesa per le attività aerospaziali.

Se gli interventi di natura tecnica fatti dagli esponenti del CIRA sono stati appassionanti ed hanno offerto a tutti l'esatta percezione dello sforzo che questo organismo sta facendo per

assicurare al Paese il necessario *know-how* nel campo dei materiali, delle strutture, dell'automazione e della propulsione, non si può non evidenziare che il *clou* della giornata sia stato in realtà l'intervento iniziale del Segretario generale della Difesa che ha parlato del ruolo dell'Italia nel contesto industriale europeo. Senza mezze misure il gen. Debertolis ha evidenziato tutte le contraddizioni di questo comparto dove, a fronte dell'effervescenza di iniziative registrate sia a livello nazionale che europeo, la realtà dei fatti sta delineando un asse preferenziale franco-britannico con rischi di emarginazione per il nostro Paese. Poiché al Segretariato è demandato per legge il compito di dare indirizzi nel settore dell'industria per la Difesa, il gen. Debertolis ha auspicato che non solo a livello industriale si realizzino delle sinergie, ma che anche a livello governativo si faccia uno sforzo maggiore per la collaborazione tra i vari dicasteri. Tra ministero Difesa e ministero per lo Sviluppo economico c'è già una sintonia di vedute consolidata da tempo mentre, per quanto riguarda il rapporto con il ministero dell'Università, sono state portate avanti alcune iniziative di collaborazione che dovrebbero condurre ben

presto alla firma di un accordo finalizzato alla convergenza degli sforzi per la ricerca. Non tutto però è negativo. Se da un lato alcune nazioni tendono ad escluderci, altre invece ci cercano perché vedono in noi un partner dotato di capacità tecnologiche e, nello stesso tempo, flessibile, capace cioè di adattarsi alle varie esigenze emergenti.

Gli ha fatto eco l'ing. Saggese il quale ha parlato di un'acquisita maturità nei rapporti per cui vi è un'accettazione dei rispettivi ruoli senza inutili sovrapposizioni. Molto pragmatico, infine, il discorso finale dell'on. Airaghi. Il mercato è per ora esclusivamente militare perché vige ancora la segregazione degli spazi aerei. Ci sono ancora carenze nel campo del comando e controllo e, soprattutto, manca un *business case*. Una maggior standardizzazione semplificerebbe i problemi e consentirebbe di valutare più realisticamente le esigenze di una possibile utenza. In buona sostanza, a suo avviso, dovremmo predisporre un grande *master plan* analizzando anche tutti quegli aspetti che potrebbero apparire secondari ma che se non risolti per tempo potrebbero un domani condizionare i possibili successi commerciali.

### Nanosatelliti aviolanciati

“High Tech Small sat Missions - New operational concepts, innovative manufacturing and air-launched platforms” è il titolo del prossimo seminario internazionale che il nostro Centro Studi Militari Aeronautici (CESMA) sta organizzando per le giornate del 5 e 6 maggio p.v. presso il Centro Alti Studi Difesa in stretta collaborazione con l'Università La Sapienza di Roma.

Il seminario è il risultato di un Gruppo di lavoro che ha visto riuniti attorno allo stesso tavolo per quasi un anno esponenti della Forza Armata, docenti del *master* in Satelliti dell'Università di Roma, ed esponenti del CESMA. Il tema è assolutamente nuovo e consentirà di mettere a fuoco l'intera problematica, individuando piste di lavoro per la finalizzazione delle ricerche nel settore da parte delle Università, per i necessari investimenti da parte dell'industria e, infine, per la parte dottrina ed eventualmente il *procurement* da parte dell'A.M.

Negli ultimi anni i piccoli satelliti hanno ricevuto una particolare attenzione sia per scopi accademici sia per il basso costo delle tecnologie installate a bordo. Ciò ha

dato l'opportunità a molti *players* privati ed istituzionali di entrare nel mondo delle attività spaziali con investimenti relativamente modesti. L'opportunità, poi, di testare e di utilizzare tecnologie più performanti, non necessariamente adatte alle missioni di lunga durata, offre a questo settore delle prospettive di sviluppo molto interessanti. Ovviamente, essendo l'impiego di tali satelliti finalizzati ad un uso contingente ed immediato (pensiamo al campo operativo ed alla protezione civile) occorre poter disporre di un lanciatore di basso costo dotato di una grande flessibilità di impiego quale appunto è un velivolo sia esso da trasporto che da caccia.

Come si può vedere, un seminario di grande rilievo che certificherà, quasi ve ne fosse bisogno, la qualificata posizione che il nostro Centro Studi ha saputo conquistarsi nel mondo aeronautico nazionale.

Su queste pagine daremo ampio risalto all'evento. L'invito alla partecipazione per i soci e gli atti del seminario potranno essere scaricati dal sito del CESMA ([www.cesmaweb.org](http://www.cesmaweb.org)).

# XIX RADUNO NAZIONALE DELL'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA

**C**oma già direttamente comunicato alle sezioni, l'evento di maggiore rilevanza del sodalizio per l'anno 2011, è il XIX Raduno Nazionale che avrà luogo a Torino il 10 e 11 giugno p.v. Ad esso prenderanno parte anche i soci dell'Associazione Nazionale Aviazione Esercito (ANAE) che celebreranno, così, il loro XVII Raduno Nazionale. All'evento, che si inquadra nel programma dei festeggiamenti per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia, è stato richiesto l'alto patronato del presidente della Repubblica. Saranno invitate le massime autorità istituzionali, militari, civili e religiose nazionali e locali e tutte le Associazioni d'arma e combattentistiche locali. Saranno presenti, inoltre, i Gonfalonieri della città di Torino e delle città viciniori.

Il Comitato organizzatore della sezione AAA di Torino ha già inviato, in tempo utile, a tutte le presidenze delle sezioni AAA, notizie relative alla sistemazione logistica, il programma della manifestazione e altre informazioni necessarie.

Coloro che non avessero ricevute tali notizie possono contattare direttamente la sezione AAA di Torino di cui riportiamo i relativi recapiti:

- indirizzo - Via Beinette 26 10127 Torino;
- telefono/fax 011 6637063;
- e-mail: restivocosimo@gmail.com

Considerato che il Raduno Nazionale è l'evento che, periodicamente, segna il cammino del nostro sodalizio per quanto attiene alla custodia delle tradizioni aeronautiche, la salvaguardia di un prestigioso patrimonio di ideali, la perpetuazione del ricordo

dei Caduti e rappresenta, per tutti noi, un momento di riflessione e di crescita morale come affermazione della nostra appartenenza all'Aeronautica Militare e del nostro impegno verso di essa e verso il Paese, è evidente che è attesa la generale adesione, anche delle sezioni all'estero, per la sfilata del corteo con tutti i Labari delle sezioni e nuclei AAA.

Durante la sfilata dei partecipanti al Raduno si potrà assistere al passaggio sopra il corteo della Pattuglia Acrobatica Nazionale "Frece Tricolori" dell'Aeronautica Militare.

Il Comune di Torino ha predisposto aree di sosta per autoveicoli, autobus, camper e roulotte come specificato nelle mappe qui pubblicate.

Per contribuire allo sforzo che ciascun socio dovrà affrontare per assicurare la propria partecipazione, la presidenza nazionale AAA ha stabilito di assumersi l'onere di provvedere al rancio sociale previsto il giorno 11 giugno presso il Palazzo delle Esposizioni di Torino.

Per potere disciplinare la concessione a titolo gratuito agli aventi diritto, i presidenti di sezione dovranno comunicare, entro il 20 aprile, l'elenco dei soci che parteciperanno all'evento.

Nel caso di prevista presenza di accompagnatori non soci, questi potranno usufruire del pasto previa iscrizione a pagamento presso le sedi dei soci cui si accompagnano. Al fine di potere risolvere sporadici ed imprevedibili casi di persone aggregate all'ultimo momento, è stata prevista la possibilità di provvedere in loco, fermo restando che in questo caso non si possono escludere inevitabili disagi.

## PROGRAMMA DEL RADUNO

### 10 giugno:

**ore 21.00** - concerto pubblico della Banda A.M. in piazza San Carlo

### 11 giugno:

**ore 09.00** - omaggio ai Caduti, da parte delle autorità civili, militari e dei presidenti nazionali AAA e ANAE, con deposizione di una corona al Mausoleo A.M. sito nel Cimitero monumentale

**ore 09.00-10.30** - ammassamento dei radunisti in Piazza Vittorio

**ore 10.00** - arrivo autorità ed invitati

**ore 10.15** - inizio cerimonia;

**ore 10.30** - arrivo massima autorità;

**ore 10.30** - sfilata dei partecipanti al Raduno sul percorso via Po, piazza Castello, via Roma, piazza San Carlo e ammassamento dei radunisti in piazza San Carlo

**ore 12.00** - interventi delle autorità

**ore 12.15** - termine cerimonia

**ore 13.30** - rancio sociale presso il Palazzo delle Esposizioni

In memoria dell'evento è stata coniata una medaglia ricordo, del diametro di 70 mm e dello spessore di 5 mm che, attraverso le sezioni, potrà essere

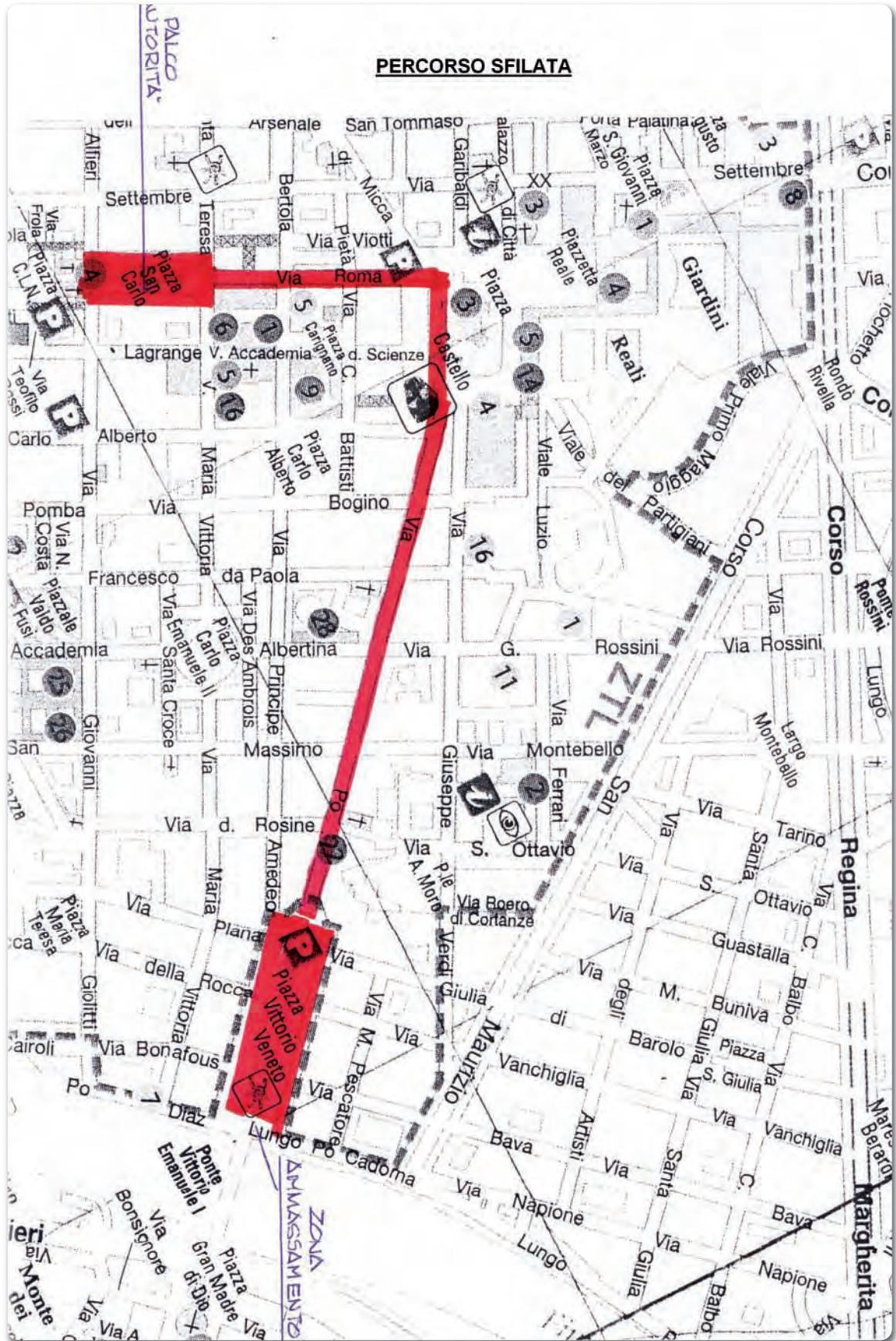
acquistata presso la Presidenza nazionale al costo di 10,00 euro ad esemplare più spese di spedizione. Arrivederci a Torino.

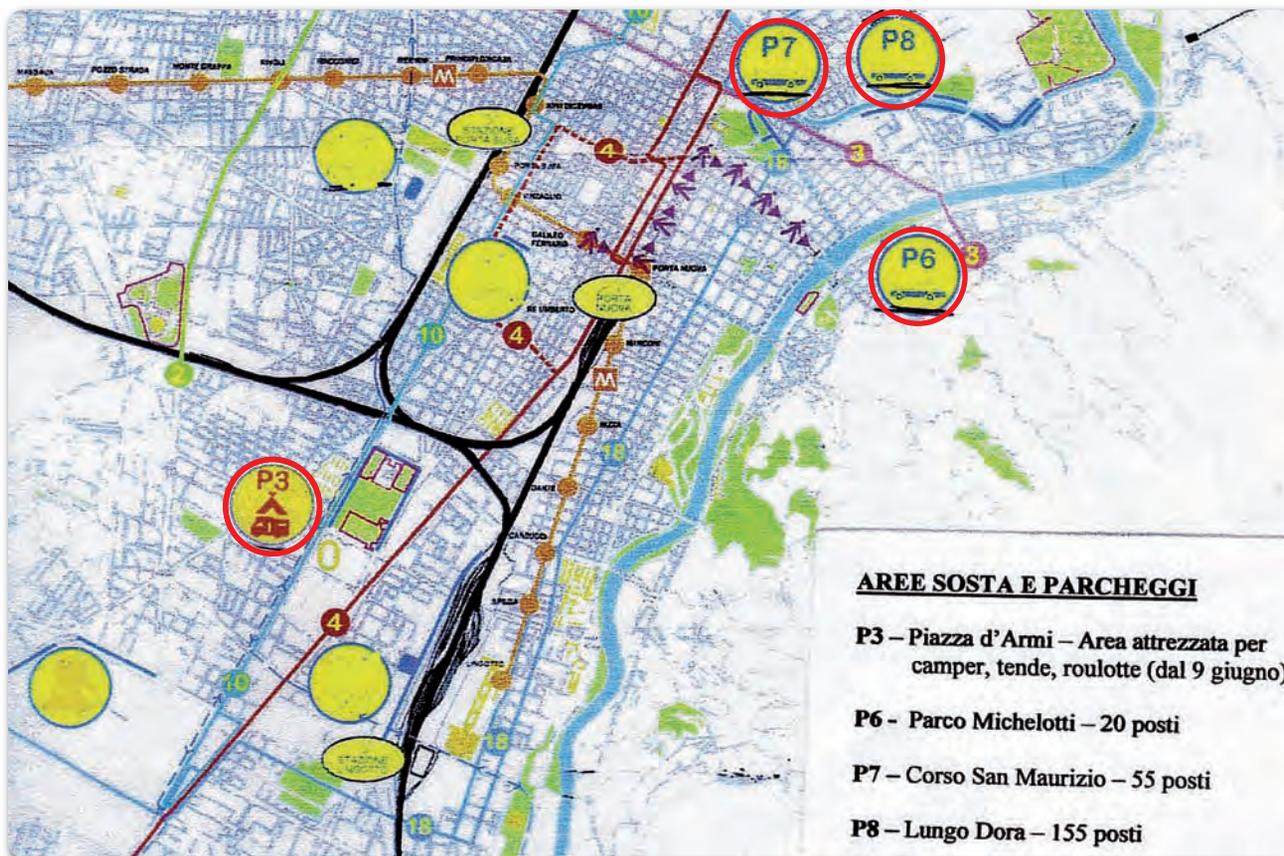
## Agevolazioni ai soci per la visita al Museo Nazionale del Risorgimento Italiano di Torino

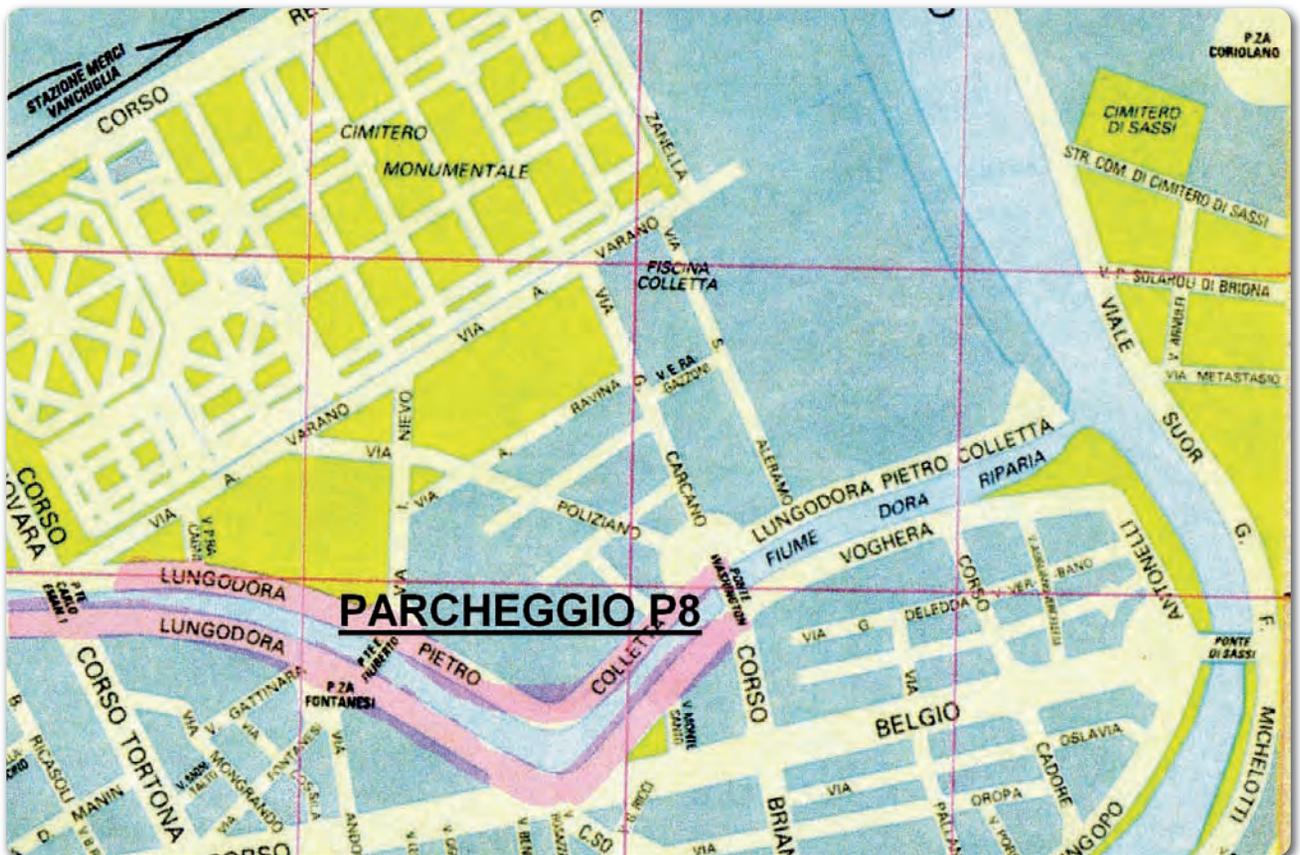
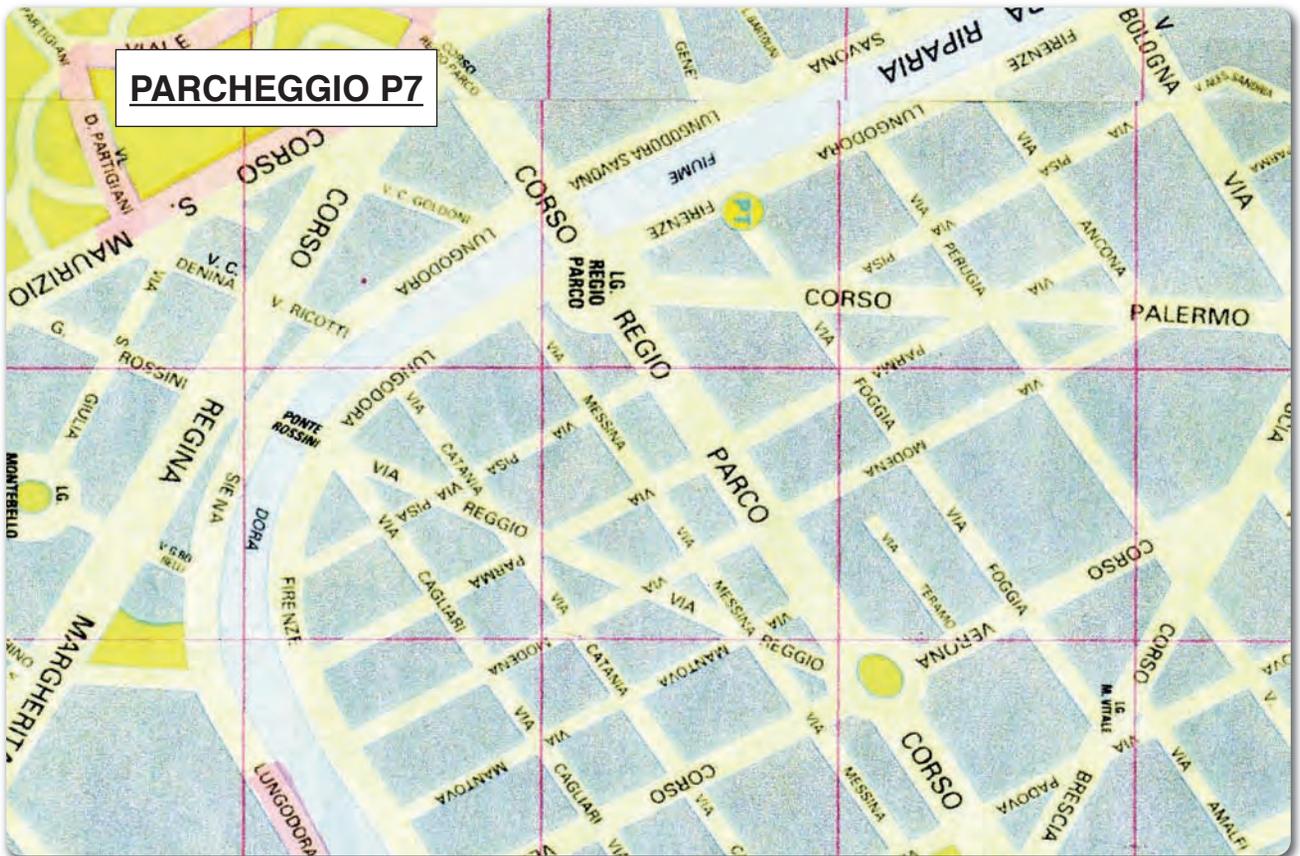
**I**n occasione delle Celebrazioni dei 150 anni dell'Unità d'Italia ha riaperto a Torino il Museo Nazionale del Risorgimento italiano, che è il più antico tra i musei di storia patria italiani, l'unico ad essere "nazionale" (v. anche a pag. 22).

La direzione del Museo offre anche agli Aviatori che saranno a Torino per il loro Raduno Nazionale del 10 e 11 giugno prossimi la possibilità di un ingresso a prezzo ridotto: 2 euro, invece di 7 euro, su presentazione della tessera d'iscrizione al nostro sodalizio.

Sono in atto i preliminari per concordare visite guidate per gruppi di soci delle varie Associazioni che saranno a Torino per il Raduno nazionale di Assoarma.







## Per la destinazione a favore dell'AAA del "5 per mille" dell'IRPEF 2011

La Presidenza Nazionale rende noto che, in relazione alla scelta del "5 per mille" relativa all'anno 2008 operata da 619 sostenitori sono stati versati all'AAA

da parte dell'Agenzia delle Entrate 25.036,59 euro.

Nel ringraziare sentitamente tali sostenitori, la Presidenza Nazionale comunica che la legge finanziaria

ha confermato anche per il 2011 la possibilità di destinare il "5 per mille" dell'IRPEF a sostegno del volontariato, delle organizzazioni non lucrative di interesse sociale, delle associazioni di promozione sociale, delle associazioni e fondazioni.

Pertanto, sia con il Modello Unico che con il 730/1 - Redditi 2010, sarà possibile compiere tale scelta e di conseguenza si invitano tutti i soci dell'AAA ad utilizzare tale strumento per sostenere gli impegni e le attività che la nostra Associazione svolge nel contesto dell'art. 2 dello Statuto Sociale.

La scelta si può esprimere semplicemente apponendo nell'apposita casella - come indicato nel facsimile a fianco pubblicato - la propria firma ed inserendo il Codice Fiscale dell'Associazione Presidenza Nazionale 80248150585.

Questa fonte di finanziamento consentirà di svolgere al meglio la nostra opera morale e sociale nel contesto delle attività del nostro Sodalizio.

Si confida nella massima opera di divulgazione e promozione da parte di tutti i responsabili delle nostre sezioni e nuclei nei confronti dei soci e anche dei simpatizzanti AAA.

Ove i donatori dovessero incontrare delle difficoltà nella compilazione della scheda Mod. 730 essi possono contattare la Direzione amministrativa AAA al n. telefonico 06 3215145 interno 103 o per e.mail:

assoeroamministra@libero.it

**MODELLO 730-1 redditi 2010**  
Scheda per la scelta della destinazione dell'8 per mille dell'IRPEF e del 5 per mille dell'IRPEF

Da consegnare unitamente alla dichiarazione Mod. 730/2011 al sostituto d'imposta, al C.A.F. o al professionista abilitato, utilizzando l'apposita busta chiusa contrassegnata sui temi di chiusura.

**CONTRIBUENTE** CODICE FISCALE (obbligatorio)

COGNOME (per le donne indicare il cognome da nubile) NOME SESSO (M o F)

**DATI ANAGRAFICI** DATA DI NASCITA (GIORNO MESE ANNO) COMUNE (o Stato estero) DI NASCITA PROVINCIA (sigla)

**LA SCELTA DELLA DESTINAZIONE DELL'OTTO PER MILLE DELL'IRPEF E QUELLA DEL CINQUE PER MILLE DELL'IRPEF NON SONO IN ALCUN MODO ALTERNATIVE FRA LORO. PERTANTO POSSONO ESSERE ESPRESSE ENTRAMBE LE SCELTE**

**SCELTA PER LA DESTINAZIONE DELL'OTTO PER MILLE DELL'IRPEF** (in caso di scelta FIRMARE in UNO degli spazi sottostanti)

|  |                                      |  |                            |
|--|--------------------------------------|--|----------------------------|
| Stato  | Chiesa cattolica                     | Unione Chiese cristiane avventiste del 7° giorno | Assemblee di Dio in Italia |
| Chiesa Valdesa Unione delle Chiese metodiste e valdesi | Chiesa Evangelica Luterana in Italia | Unione Comunità Ebraiche Italiane                |                            |

In aggiunta a quanto indicato nell'informativa sul trattamento dei dati, contenuta nel paragrafo 9 del capitolo I delle istruzioni, si precisa che i dati personali del contribuente verranno utilizzati solo dall'Agenzia delle Entrate per attuare la scelta.

**AVVERTENZE** Per esprimere la scelta a favore di una delle sette istituzioni beneficiarie della quota dell'otto per mille dell'IRPEF, il contribuente deve apporre la propria firma nel riquadro corrispondente. La scelta deve essere fatta esclusivamente per una delle istituzioni beneficiarie. La mancanza della firma in uno dei sette riquadri previsti costituisce scelta non espressa da parte del contribuente. In tal caso, la ripartizione della quota d'imposta non attribuita è stabilita in proporzione alle scelte espresse. La quota non attribuita spettante alle Assemblee di Dio in Italia è devoluta alla gestione statale.

**SCELTA PER LA DESTINAZIONE DEL CINQUE PER MILLE DELL'IRPEF** (in caso di scelta FIRMARE in UNO degli spazi sottostanti)

Sostegno del volontariato e delle altre organizzazioni non lucrative di utilità sociale, delle associazioni di promozione sociale e delle associazioni e fondazioni riconosciute che operano nei settori di cui all'art. 10, c. 1, lett. a), del D.Lgs. n. 460 del 1997

FIRMA: **Mario Rossi**

Codice fiscale del beneficiario (eventuale): **80248150585**

FIRMA: \_\_\_\_\_

Codice fiscale del beneficiario (eventuale): \_\_\_\_\_

In aggiunta a quanto indicato nell'informativa sul trattamento dei dati, contenuta nel paragrafo 9 del capitolo I delle istruzioni, si precisa che i dati personali del contribuente verranno utilizzati solo dall'Agenzia delle Entrate per attuare la scelta.

**AVVERTENZE** Per esprimere la scelta a favore di una delle finalità destinarie della quota del cinque per mille dell'IRPEF, il contribuente deve apporre la propria firma nel riquadro corrispondente. Il contribuente ha inoltre la facoltà di indicare anche il codice fiscale di un soggetto beneficiario. La scelta deve essere fatta esclusivamente per una delle finalità beneficiarie.

# Viaggio della AAA in Normandia

## sui Luoghi della Storia con visita della Bretagna

**I**l viaggio, promosso dall'Associazione Arma Aeronautica, si svolgerà dal 12 al 19 settembre 2011 avvalendosi dell'organizzazione tecnica dell'Associazione "Stella Errante" di Roma che curerà tutti gli aspetti.

Il viaggio è inizialmente previsto per

un gruppo di 45 persone (soci AAA e familiari)

Per la pre-iscrizione al viaggio ogni partecipante deve compilare l'allegata scheda ed inoltrarla preferibilmente via e-mail all'indirizzo ufficio3@assoaeronautica.191.it o via posta alla Associazione Arma Aeronautica - via Marcantonio Colonna 23 - 00193 ROMA A ricevimento dei dati richiesti si provvederà ad inoltrarli alla Stella Errante che invierà la scheda di prenotazione, a conferma del viaggio, con le quote di partecipazione e le istruzioni per il versamento dell'acconto e del saldo.

La data di scadenza della presentazione delle domande è prevista per il 30 maggio p.v. e, in considerazione della limitata disponibilità di posti, questi saranno assegnati



tenendo conto della data di ricezione della domanda di pre-iscrizione. Per eventuali ulteriori informazioni contattare il gen. Antonio Sasso della Presidenza Nazionale A.A.A. Via telefono (06-3215145 int. 104) o via e-mail all'indirizzo ufficio3@assoaeronautica.191.it



## PROGRAMMA

### 1. giorno lunedì 12/9

#### ROMA - PARIGI - ROUEN - CAEN

Ritrovo dei partecipanti all'aeroporto di Roma Fiumicino, in tempo utile, per la partenza del volo Air France per Parigi alle ore 10.20. Arrivo alle ore 12.30 e partenza con il pullman per Caen. Pranzo in ristorante durante il tragitto. Si entrerà nella regione della Normandia. Sosta a Rouen. Proseguimento per Caen, sistemazione in albergo, cena e pernottamento.

### 2. giorno martedì 13/9

#### CAEN - HONFLEUR - ETRETAT - BENOUVILLE - CAEN

Dopo la prima colazione visita di Caen. Partenza verso la costa della Normandia con visita della località di Honfleur, significativo luogo dello sbarco. Pranzo in ristorante. Nel pomeriggio proseguimento per Etretat. Proseguimento per Benouville. Rientro a Caen, cena e pernottamento in albergo.

### 3. giorno mercoledì 14/9

#### CAEN - ARROMANCHES - SAINT-MÈRE-ÉGLISE - CAEN

Prima colazione e partenza per un percorso lungo i famosi litorali della Normandia teatri dello storico sbarco. Le spiagge della battaglia come Omaha Beach, Gold Beach, Juno Beach e Sword Beach sono punteggiate di monumenti commemorativi. Arromanches-les-Bains e i resti del suo porto artificiale, i cimiteri militari, i musei o Pointe du Hoc sono luoghi della memoria che servono a rammentare l'entità delle operazioni militari. Pranzo in ristorante. Nel pomeriggio proseguimento per Saint-Mère-Église, una delle località-chiave del "giorno più lungo". Visita al Museo delle truppe aeroportate, un'esposizione completa sullo sbarco americano del 5-6 giugno 1944. Rientro a Caen, cena e pernottamento in albergo.



**4. giorno giovedì 15/9**

**CAEN - BAYEUX - MONT-SAINT-MICHEL - SAINT-MALO**

Dopo la prima colazione partenza per Bayeux, la prima città francese liberata dagli alleati. Proseguimento per Mont-Saint-Michel. Pranzo in ristorante. Proseguimento per entrare nella regione della Bretagna. Arrivo a Saint-Malo, antico centro cantieristico ed ex-sede di corsari. Sistemazione in albergo, cena e pernottamento.

**5. giorno venerdì 16/9**

**SAINT-MALO - CANCALE - CHARTRES - PARIGI**

Prima colazione e visita della città. Proseguimento per la vicina città costiera di Cancale, famosa in tutto il mondo per le ostriche. Visita ad una "fattoria marina" con spiegazioni dell'ostricoltore e degustazione. Passeggiata per il grazioso e caratteristico centro di Cancale e pranzo in ristorante. Nel pomeriggio continuazione per Chartres e visita alla Cattedrale di Notre Dame, capolavoro dell'architettura gotica francese e considerata uno degli edifici religiosi più importanti del mondo ed uno dei più perfetti edifici gotici. Continuazione per Parigi. Sistemazione in albergo, cena e pernottamento.

**6. giorno sabato 17/9**

**PARIGI**

Dopo la prima colazione visita della capitale che si sviluppa lungo il fiume Senna, con pranzo in ristorante.

Nel pomeriggio salita sulla Tour Eiffel per godere della magnifica vista di Parigi al tramonto. Cena in un locale tipico a Montmartre con musica dal vivo. Rientro in albergo e pernottamento.

**7. giorno domenica 18/9**

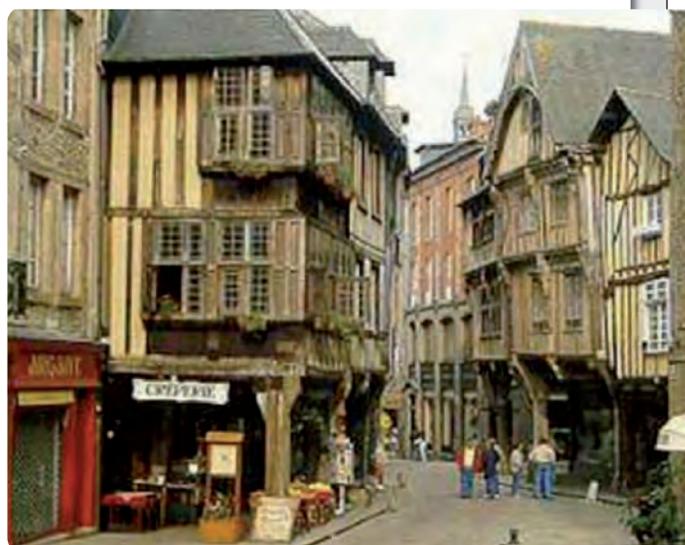
**PARIGI - VERSAILLES - PARIGI**

Prima colazione e partenza per Versailles. Pranzo in ristorante. Nel pomeriggio rientro a Parigi e continuazione della visita della città. Cena in albergo. Dopo cena suggestivo giro by night in battello sulla Senna. Pernottamento in albergo.

**8. giorno lunedì 19/9**

**PARIGI - ROMA**

Dopo la prima colazione mattinata a disposizione dei partecipanti. Pranzo libero. Nel pomeriggio trasferimento all'aeroporto in tempo utile per il disbrigo delle formalità d'imbarco sul volo Air France per Roma delle ore 16.40. Arrivo all'aeroporto di Fiumicino alle ore 18.45 e fine del viaggio.



|   |      |          |
|---|------|----------|
| Quota individuale di partecipazione<br>(minimo 45 persone)                    | Euro | 1.645,00 |
| Supplemento camera singola  | Euro | 382,00   |
| Tasse aeroportuali<br>(soggette a riconferma<br>all'emissione dei biglietti ) | Euro | 120,00   |

**La quota di partecipazione comprende:**

viaggio in aereo da Roma a Parigi e ritorno con voli di linea Air France e il trasporto di kg 20 di bagaglio più un bagaglio a mano di dimensioni ridotte; sistemazione in camera doppia con servizi privati nei seguenti alberghi: Caen: Hotel Mercure Caen Cote de Nacre, 3 stelle; Saint-Malo: Hotel Best Western Balmoral, 3 stelle; Parigi: Hotel Mercure Austerlitz Bibliotheque, 3 stelle; pulman granturismo e accompagnatore-guida parlante italiano per tutta la durata del soggiorno in Francia, tranne la mattina dell'ultimo giorno; tutti i pasti dal

pranzo del primo giorno alla cena del settimo; ingressi: Museo dello Sbarco ad Arromanche, Museo delle truppe aeroportate a Saint-Mère-Église; Abbazia di Mont-Sanit-Michel; salita al secondo piano della Tour Eiffel, prenotazione ed entrata alla Reggia di Versailles; audio guida obbligatoria per la Cattedrale di Chartres; visita alla ferme Marine con degustazione di ostriche in loco; cena in un locale tipico a Montmartre con musica dal vivo; crociera by night in Bateaux Mouche sulla Senna; polizza assicurativa, Assimoco, medico-bagaglio e annullamento viaggio.

**La quota di partecipazione non comprende:**

le tasse aeroportuali da riconfermare all'emissione dei biglietti (circa Euro 120,00); le bevande durante i pasti; le mance per l'autista e l'accompagnatore-guida; gli extra di carattere personale; tutto quanto non espressamente menzionato nel programma.

**SCHEDA DI PRE-ISCRIZIONE**

Cognome: .....

Nome: .....

Codice fiscale: .....

Sezione AAA di appartenenza: .....

Telefono: .....Fax: .....Cellulare: .....

e-mail: .....

Indirizzo postale: .....

Viaggia insieme con .....  
(cognome e nome delle persone che viaggiano insieme):

Che tipo di camera desidera

singola       doppia letti staccati       doppia matrimoniale       tripla

Eventuale accoppiamento in camera doppia .....

Si fa presente che per questo viaggio è necessaria la carta d'identità. Riportare, di seguito, i seguenti dati:

Data e luogo di nascita .....

Numero del documento d'identità .....

Data e luogo di emissione del documento d'identità e data di scadenza .....

.....

Nazionalità.....

Professione .....

## RINNOVO CARICHE

### Acireale

Presidente: aiut. Francesco Cusmano; vice presidenti: av. Rosario Amico e lgt. Salvatore Saitta; segretario: aiut. Ambrogio Casu; tesoriere: Orazio Garozzo; consiglieri: 1° av. Antonio Giardina, lgt. Stefano Pace e 1° av. Rosario Spina; rappresentante dei soci aggregati: sig.ra Maria Giuseppa Di Bella.

### Andora

A seguito delle dimissioni del consigliere Marcello Testi l'assemblea ha eletto al suo posto il socio Giancarlo Colombo.

### Bergamo

L'assemblea dei soci ha eletto come nuovo presidente onorario del sodalizio il ten. Osvaldo Raspini.

### Capurso

Presidente: aiut. Francesco Camastra; vice presidente: aiut. Alberto Squillace; segretario: lgt. Giovanni Cattani; tesoriere: 1° m.llo Enrico Giampietro; consiglieri: lgt. Cosimo Pizzaleo, 1° m.llo Lorenzo Saccogna, 1° av. Franco Stolfo, m.llo 1<sup>a</sup> cl. Ciro Tamma; rappresentante dei soci aggregati: Michele Consalvo.

### Foggia

Presidente onorario: brig. gen. Antonio Losasso; presidente: ten. col. Luigi Catalano; vice presidenti: m.llo sc. Saverio D'Amato e col. Ignazio De Sena; segretario: 1° av. Dario Turri; tesoriere: aiut. Gaetano Gaudiano; consiglieri: 1° av. Michele Dell'Olio, lgt. Antonio Esposito, m.llo sc. Pompeo Orsi e aiut. Riccardo Persico; rappresentante dei soci aggregati: Antonio Delli Carri.

### Gallarate

Presidente: ten. col. Michele Ciorra; vice presidenti: 1° av. Ezio De Mio e aiut. Adolfo Tommasi; segretario: m.llo sc. Silvano Fonda; tesoriere: 1° m.llo Riccardo De Riccardis; consiglieri: lgt. Alfredo Ciraci, lgt. Francesco Lo Tufo, av. sc. Gino Sabbatini e lgt. Luigi Vivenzio; rappresentante dei soci aggregati: Marcello Tronconi.

### Grosseto

Il consigliere m.llo sc. Luciano Cicerale è stato nominato vice presidente in sostituzione del m.llo sc. Sandro Barbagallo che, per motivi personali, si è dimesso da tale incarico.

### Manzano

Presidente: Enzo Russo; consiglieri: Luciano Bernardis, Guido Grattoni, Gianfranco Meroi, Roberto Morandini, Pio Pizzamiglio, Enzo Todone e Gianni Zucchia; rappresentante dei soci aggregati: Giovanni Battista Nascigh.

### Pavia

Presidente: Enrico Romagnoli; vice presidenti: Alberto Balduzzi e Angelo Guidi; segretario: Dario Gilardoni; tesoriere: Enea Montanari; consiglieri: Gian Franco Dominotti, Salvatore Ferlisi, Luciano Tondù, Camillo Valdata e Claudio Valle.

### Pescara

Presidente onorario: col. Bartolomeo Di Pinto; presidente: col. Paolo Di Benedetto; vice presidenti: col. Domenico De Mico e m.llo sc. Pelino Tiberi; segretario: cap. Stellio Pignataro; tesoriere: aiut. Salvatore Palmieri; consiglieri: av. sc. Stefano Aquilio, ten. Gaetano

Barone, av. Vincenzo Camplone e av. Nicola Santoleri; rappresentante dei soci aggregati: Arduino Tucci.

### Taviano

Presidente: lgt. Antonio Ria; vice presidenti: lgt. Salvatore Manni e aiut. Luigi Santacroce; segretario: aiut. Francesco Manzo; tesoriere: lgt. Giorgio Olimpio; consiglieri: aiut. Cosimo Serra, aiut. Giuseppe Spiri e m.llo sc. Francesco Spedicato; rappresentante dei soci aggregati: sig.ra Teresa Manco.

### Tortona

A seguito del decesso del t. col. Ugo Mutti il Direttivo della sezione ha eletto quale presidente onorario del sodalizio il gen. Luciano Nichele.

### Verbania

Presidente: Giuseppe Lodi; vice presidenti: Gilberto Capparella e Guido Ruschetta; consiglieri: Domenico Bornancin, Guido Galli, Roberto Gentina, Gianni Stella e Mario Verdelli.

### Viterbo

Presidente onorario: ten. col. Luciano D'Alessandro; presidente: m.llo sc. Innocenzo Bagnoli; vice presidente: m.llo sc. Mario Di Carlo; segretario: m.llo sc. Armando Giannetti; consiglieri: av. sc. Ostelvio Celestini, col. Antonio Cianchi, m.llo sc. Giovanni Coletti, m.llo sc. Umberto Ferrara, col. Vito Minardi e m.llo sc. Claudio Ricci.

Capo nucleo di Bolsena: av. Giuseppe Cempella; capo nucleo di Latera: aiut. Vittorio Furzi; capo nucleo di Vasanello: av. Alvaro Palmieri.

**NUOVI INDIRIZZI****Acireale**

La sezione ha ora il seguente indirizzo e.mail:  
[frankusmano@teletu.it](mailto:frankusmano@teletu.it)

**Montréal**

La sezione canadese ha ora il seguente sito di  
posta elettronica: [assoaeromontreal@bell.net](mailto:assoaeromontreal@bell.net)

**PROSSIMI RADUNI**

**2° corso governo, 19° corso  
elettricisti e 20° corso aiutanti  
di sanità**

È in fase di organizzazione il Raduno degli allievi del 2° corso governo, 19° corso elettricisti e 20° corso aiutanti di sanità svoltisi dall'ottobre 1952 alla Scuola specialisti di Macerata.

L'evento, che avrà come baricentro la città di Viareggio, prevede anche visite alla 46ª Brigata Aerea e alle città di Pisa e Lucca nei giorni 13, 14 e 15 maggio 2011.

Tutti gli interessati sono invitati a contattare, per maggiori informazioni e dettagli, il magg. Luciano Giontella al telef. 0774 340484 o il m.llo Piero Bardi al telef. 0584 31742.

**23°, 24° e 25° corso specialisti della  
Scuola di Macerata nel 1962**

Nel 50° anniversario della loro incorporazione presso la Scuola specialisti di Macerata nel 1962, gli allievi del 23°, 24° e 25° corso intendono ritrovarsi nel raduno che avrà luogo a Loreto nel maggio 2012.

Gli interessati a parteciparvi sono invitati a contattare il m.llo Ciro D'Aniello, cell. 339 8346929 o il m.llo Valentino Mirabella, cell. 347 2617153.

**SOSTENITORI DI  
"AERONAUTICA"**

|                                    |         |
|------------------------------------|---------|
| -Italo Bartolucci                  | € 21,00 |
| -Rinaldo Bresciani                 | " 21,00 |
| -Salvatore Calvo                   | " 25,00 |
| -Filippo Cavalleri                 | " 50,00 |
| -Giovanni Cico                     | " 21,00 |
| -Graziella Codagnone Sberlati      | " 21,00 |
| -Carlo Dell'Anna                   | " 25,00 |
| -serg. magg. Carmelo Gino D'Errico | " 21,00 |
| -Massimo Giordani                  | " 25,00 |
| -Donato Lecci                      | " 25,00 |
| -Giovanni Vito Maltese             | " 25,00 |
| -Lorenzo Medici                    | " 25,00 |
| -Mario Nobilione                   | " 25,00 |
| -Alberto Ruggieri                  | " 21,00 |
| -Giuseppe Ruggiero                 | " 30,00 |
| -Flavio Sussan                     | " 21,00 |
| -col. Fausto Turano                | " 21,00 |
| -Giuseppe Varvara                  | " 25,00 |

**RICERCHE**

**Chi ha notizie e foto su  
Riccardo Peracchi?**

Il socio Ferdinando Giovanni Bianchi, che per conto della casa editrice Sarasota da lui fondata con due amici sta pubblicando libri di carattere aeronautico (v. anche pag. 25), ha tra le sue prossime iniziative anche la stampa di opere dedicate a famosi aviatori italiani e stranieri. Tra essi il volume dedicato a Riccardo Peracchi, il grande pilota acrobatico dell'Aeronautica Militare divenuto famoso per le sue spettacolari esibizioni con il G.59 prima e con l'MB.326 poi.

Per completare il libro, Bianchi sta ricercando quindi foto, documentazioni e notizie su Peracchi e prega quanti ne siano in possesso di contattarlo al seguente recapito: Ferdinando Giovanni Bianchi, viale Repubblica n. 116 - 54100 Massa, cell. 328 5405547.

*Caro amico, dove sei?*

**Chi ha svolto il servizio di leva nel 1969 a Orio al Serio?**

Il socio Franco Puecher ricerca i commilitoni della classe di leva 1948 che, con lui, hanno prestato servizio presso l'aeroporto militare di Orio al Serio (Bergamo) dal 31 gennaio 1969 al 31 gennaio 1970.

Contattare Franco Puecher in via delle Scuole n. 19 - 38056 Levico Terme (Trento), telef. 0461 721098, e.mail: [f.puecher@alice.it](mailto:f.puecher@alice.it)

## AVVENIMENTI LIETI

### PROMOZIONI

*A tenente colonnello*

- Maurizio Potenza (sezione di Collepasso).

*A 1° aviere scelto*

- Giovanni Bonaccorso, Giancarlo Commendatore, Carmelo Famà e Davide Privitera (sezione di Vizzini).

### CONFERIMENTO ONORIFICENZE OMRI

*Commendatore*

- ten. col. pil. Francesco Volpi, presidente onorario del sodalizio (sezione di Trento).

*Cavaliere*

- Romeo Mangolini (nucleo di Borgosesia);
- av. Dante Negri (nucleo di Cerea).

### DECORAZIONI E ATTESTATI

- Il socio aiutante Filippo Maggi della sezione di Badia Polesine ha ricevuto l'Attestato di benemerenzza e la Medaglia

alleata europea da parte della Federazione italiana dei combattenti alleati (FIDCA).

### NOMINE A SOCIO BENEMERITO

- col. Giorgio Rea e 1° av. Francesco Ferdinando Martino (sezione di Arpino);
- avieri Angelo Bazzani, Plinio Busato e Vittorino Carmagnani (sezione di Bovolone);
- Mario Porciani (sezione di Monfalcone).

### SOCI CHE SI FANNO ONORE

- Il col. Carmelo Capuano della sezione di Macerata è stato eletto per il triennio 2011-2013 presidente del Comitato di Macerata dell'Istituto per la Storia del risorgimento italiano.
- Il ten. col. pil. Luciano Bernardis della sezione di Manzano e ufficiale di collegamento ALO presso la Brigata alpina "Julia", ha

conquistato la medaglia di bronzo nello "slalom gigante" alla 63° edizione dei Campionati sciistici delle truppe alpine (CASTA).

- Mons. Nello Tranzocchi della sezione di Macerata, cappellano militare capo e vicario del vescovo di Camerino, ha ricevuto la benemerenzza vaticana di "Prelato di Sua Santità".
- L'aiutante Angelo Cervigni della sezione di Badia Polesine è stato nominato presidente della Federazione italiana dei combattenti alleati (FIDCA) della sezione di Badia Polesine.

### LAUREE

*In ingegneria informatica e telecomunicazioni*

- Luca Felicetti, figlio del socio ten. col. Giuseppe (sezione di Foligno).

*In scienze politiche*

- Mario Palma, figlio dei soci Ezio e Anna Maria (sezione di Arpino).

### NOZZE D'ORO

- Le hanno felicemente festeggiato il socio Angelo Voltolina con la signora Anna Maria (sezione di Chioggia).

### CULLE

- Il socio m.llo Marco Cascio e la signora Loredana annunciano la nascita del primogenito Andrea (sezione di Acireale).
- Il socio Antonio D'Ambrosio e la signora Angela annunciano la nascita dei gemelli Alice ed Alessandro (sezione di Bari).
- Il socio 1° av. Davide Giordano e la signora Cristina annunciano la nascita della primogenita Cloe (sezione di Cuneo).
- Il socio m.llo Fabrizio Callai e la signora Lucia annunciano la nascita della primogenita Eleonora (sezione di Palestina).

## Disponibile la versione musicata della "Preghiera dell'aviatore"

Il socio 1° av. Antonio Prete della sezione di San Vito dei Normanni, noto compositore di quella città, ha provveduto a musicare la "Preghiera dell'aviatore" realizzando - con il patrocinio del sodalizio AAA di appartenenza - un apposito CD nel quale l'orazione cara a tutti gli "aeronauti" è cantata dal tenore Aldo Gallone.

Gli interessati a tale opera possono avere ogni informazione sul suo costo e sulle modalità di spedizione rivolgendosi direttamente all'autore al sito [www.antonioprete.it](http://www.antonioprete.it) o telefonando al cellulare 3683051315 oppure interpellando la locale sezione AAA, Via G. Garibaldi 90 -72019 San Vito dei Normanni (Brindisi).



## Donazioni

Il 19 gennaio il presidente regionale AAA della Lombardia m.llo Giancarlo Milani ha donato al Museo Storico dell'AM di Vigna di Valle, presenti il direttore di quell'Ente ten. col. Massimo Mondini e il magg. Marco Bovesecco, un quadro da lui realizzato in occasione del 150° anniversario dell'Unità d'Italia.



## SEZIONI E NUCLEI

## PIEMONTE

Camerti***Un socio ha donato la statua della Madonna di Loreto alla chiesa del paese***

A causa di un notevole ritardo con il quale le Poste hanno recapitato alla redazione la corrispondenza relativa, pubblichiamo solo ora la notizia che un socio della sezione, in occasione della celebrazione della festività della Patrona degli Aviatori, ha donato una statua della Madonna di Loreto alla chiesa parrocchiale di Camerti, paese ricco di tradizioni aeronautiche, che ne era priva.

La donazione è nata da un'idea del socio m.llo Emilio Cottafavi - che con questo gesto intendeva devotamente ringraziare la Santa Patrona per la protezione accordatagli durante i suoi 39 anni di servizio attivo in Aeronautica - il quale, con la fattiva collaborazione del collega m.llo Walter Raschiatore,

ha potuto concretizzarla, grazie anche alla disponibilità del parroco don Tarciso Vicario, nel corso di una significativa cerimonia che nella ricorrenza citata ha avuto luogo nella Parrocchia del paese. Cerimonia alla quale erano presenti, tra gli altri, il prefetto di Novara Giuseppe Adolfo Amelio, il sindaco di Camerti Rosa Maria Monfrinoli Vecchio, il comandante della base aerea col. pil. Alessandro Tudini, il comandante del 1° RMV col. GArN Fabio Sciorella, numerose rappresentanze militari e quelle, con Labari, di molte sezioni AAA e Associazioni d'arma e combattentistiche locali nonché tanti soci e familiari di quel nostro sodalizio attualmente presieduto dal m.llo Vittorio Amoruso.

## LOMBARDIA

***Assemblea delle sezioni AAA del Nord-Ovest della Lombardia***

Il 29 gennaio, presieduta dal presidente regionale m.llo Giancarlo Milani, ha avuto luogo presso il 2° Deposito

Centrale AM di Gallarate la periodica assemblea delle sezioni AAA del Nord-Ovest della Lombardia.

***"Giornata" interprovinciale delle sezioni AAA della Lombardia***

segue →

Il 6 febbraio, promossa dal comandante del 6° Stormo col. pil. Francesco Vestito e coordinata dal presidente regionale m.llo

Giancarlo Milani, ha avuto luogo sulla base aerea di Ghedi la "Giornata" interprovinciale delle sezioni AAA della Lombardia.

saluto lasciando ai convenuti, in segno di stima e amicizia, il tagliando del Comune di Grosseto

che ha consegnato al presidente del sodalizio m.llo sc. Mauro Finocchiaro.

## FRIULI-VENEZIA GIULIA

### Palmanova

#### *Ricordato il 95° dell'eroico volo del magg. Oreste Salomone*

La sezione ha ricordato a Gonars, con una cerimonia davanti al bassorilievo che ne rappresenta le gesta, il 95° anniversario dell'eroico "Volo su Lubiana" per il quale fu conferita la prima medaglia d'oro al VM dell'Aviazione al magg. Oreste Salomone.

Presenti all'evento, tra gli altri, il sindaco di Gonars Marino Del Frate con il Gonfalone della città, il presidente regionale AAA com.te Piero Sorè e numerose rappresentanze con Labari delle Associazioni combattentistiche e d'arma della zona.



## PUGLIA

### Iacotenente

Dal 10 al 15 febbraio, in collaborazione con il personale del Comando Distaccamento AM di Iacotenente e in concomitanza con la 10ª Edizione "Fiera Città di Vico del

Gargano" promossa dalle autorità comunali locali, la sezione ha partecipato all'allestimento di uno "Stand Azzurro" in tema con il 150° anniversario dell'Unità d'Italia.

## TOSCANA

### Grosseto

#### *Il sindaco dona alla sezione il tagliando del Comune*

Nel corso dell'assemblea annuale del sodalizio tenutasi il 19 febbraio, il

sindaco di Grosseto Emilio Bonifazi ha portato ai soci della sezione il suo



## HANNO CHIUSO LE ALI

### Giuseppe "Bepi" Biron

Il 23 febbraio è deceduto il gen. Giuseppe "Bepi" Biron della sezione di Treviso, personaggio di spicco dell'AM.

Nato nel 1914, e arruolatosi nell'Arma Azzurra nel 1935 quale sottufficiale pilota, prestò servizio prima in reparti da ricognizione in Somalia e poi in reparti da caccia in Italia e nella guerra di Spagna. Rientrato in Patria e divenuto successivamente ufficiale, durante il secondo conflitto mondiale combatté sempre con aerei da caccia in Russia e, in seguito, sia per la difesa dei cieli italiani sia per missioni di scorta a convogli italiani nel Mediterraneo.

Dopo l'8 settembre 1943 aderì alla RSI operando con il 1° Gruppo caccia. Nel corso di una missione contro aerei alleati fu abbattuto, ma riuscì a lanciarsi subendo gravi lesioni. Una volta guarito e inviato in Germania per l'abilitazione al pilotaggio dei Me.109, durante una breve licenza fu incidentalmente vittima di un attentato nel quale perse un occhio.

Agli inizi degli anni '50 fu richiamato in servizio e - con una legge "ad personam" - riammesso al pilotaggio e impiegato al 51° Stormo ricoprendo numerosi incarichi.

Decorato al valor militare con cinque medaglie d'argento, due medaglie di bronzo, una croce di ferro tedesca di seconda classe e due croci di guerra, aveva al suo attivo l'abbattimento di numerosi aerei nemici e l'effettuazione di oltre 7000 ore di volo.

È stato l'ideatore dello stemma del 22° Grup-

po, rappresentato da uno spauracchio in un triangolo bianco che si "fuma" le stelline rosse ed è il protagonista di "Una vita", un libro di memorie in cui viene ripercorsa la sua carriera di pilota.

### Arnaldo Darai

Il 2 marzo è deceduto il m.llo 3<sup>a</sup> cl. (TO) mot. Arnaldo Darai, socio fondatore e vice presidente della sezione di Venezia.

Nato nel 1915 ed arruolatosi nel 1935 nella Regia Aeronautica, aveva lasciato questa forza armata due anni dopo perché assunto come motorista collaudatore dalla "Ala Littoria".

Richiamato nel 1940 e assegnato con la stessa mansione ai Servizi Aerei Speciali (SAS) aveva poi partecipato - come membro fisso dell'equipaggio di volo di S.73, S.75, SM.81 e SM.82 - a numerose operazioni di guerra nei cieli dell'Africa Settentrionale e del Mediterraneo Occidentale, ma anche a ripetute pericolose missioni per trasporto incursioni di sabotaggio nel territorio controllato dagli avversari per incendiare e distruggere i depositi di carburante nemici.

Decorato di croce di guerra al VM e insignito dell'onorificenza di grande ufficiale dell'OM-RI, era anche presidente della sezione Nastro Azzurro di Venezia ed era stato consigliere della Federazione provinciale di Venezia dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci.

- Giuseppe Pautassi(nucleo di Airasca);
- m.llo sc. Lucillo Griggio, av. sc. Giovanni Gullo, socio fondatore e benemerito (sezione di Albenga);
- Arturo De Ambrogi, socio benemerito; Giovanni Farina; Emilio Spallicci, socio fondatore e primo presidente del sodalizio (sezione di Alessandria);

segue →

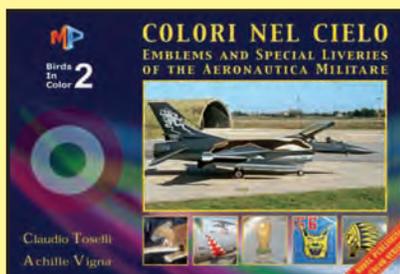
- magg. pil. Antonio Boscia, decano del sodalizio e Enzo Cardone (sezione di Bari);
- m.llo sc. aut. Rocco Grimaldi, av. Giacomo Tottene (sezione di Bassano del Grappa);
- serg. Sergio Andreoni (nucleo di Borgosesia);
- Giuseppe Mercandelli, socio fondatore (sezione di Casale Monferrato);
- Artemio Buraglini (sezione di Castiglione del Lago);
- Walter Berchioni (nucleo di Cerea);
- G. Battista Arighetti, Valentino Bellicini, Adelchi Facchi, Guglielmo Goffi, Orazio Simoni e Luigi Terzi (sezione di Chiari);
- av. sc. Callisto Testa (nucleo di Cisano Caprino);
- av. Alfio Freschi, 1° av. Giovanni Italice Tonon (sezione di Conegliano);
- av. Francesco Merlo (sezione di Cuneo);
- av. Gianfranco Bertazzi (sezione di Desenzano del Garda);
- av. Mario Dandossola e av. Vittorio Ravanelli (nucleo di Fara Gera d'Adda);
- sig.ra Maria Zingaro (sezione di Gallarate);
- sig.ra Anna Maria Dalla Villa, socia onoraria (sezione di Guidonia);
- sig.ra Lina Pomo Bedocchi, Elio Vignati (sezione di Ivrea);
- m.llo sc. Vincenzo Fabbriatore (sezione di Latina);
- Franco D'Alberto (sezione di Monterotondo-Mentana);
- av. Agostino Rocchi (nucleo di Morengo);
- Guelfo Signoretti (nucleo di Oppeano);
- Carlo Alberto Calistri, socio fondatore (sezione di Orvieto);
- av. Emilio Maffioletti (nucleo di Osio);
- 1° av. Francesco Marchetti, gen. DA Tarciso Quarti (sezione di Padova);
- Gilberto Ferri (sezione di Pescara);
- sig.ra Agnese Lorenzato (sezione di Pinerolo);
- Benito Marchi, caponucleo (nucleo di Pozzolengo);
- av. Giancarlo Ferramosca (nucleo di Pozzoleone);
- av. Franco Bertulazzi (nucleo di Romano di Lombardia);
- av. Paolo Giust e av. Pietro Sacilotto (sezione di Sacile);
- serg. Lorenzo Prandi, socio benemerito (sezione di Saluzzo);
- m.llo Giacomo Bellesso, socio benemerito (sezione di San Donà di Piave);
- Luigi Chetta (sezione di Taviano);
- Guerriero Bompadre, Luigi Poliandri e Savino Venieri (sezione di Teramo Giulianova);
- ten. Roberto Crociani, m.llo sc. Romedio Nicolao (sezione di Treviso);
- Ricciotti Ferialdi, Emilio Paterniti e Giuseppe Vinciguerra (sezione di Trieste, Istria, Fiume e Dalmazia);
- Luigi Balzarini (nucleo di Vergiate);
- serg. elettr. Silvio Rossetto, socio benemerito; col. Uberto Screpanti (sezione di Vicenza);
- aiut. Gaetano Valisano (sezione di Vizzini).

*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

**Claudio Toselli e Achille Vigna, *Colori nel cielo - Emblems and special liveries of the Aeronautica Militare*, Napoli, Model Publishing, 2010 - Cm. 29,5x21, pp.130, Euro 30,00 + spese di spedizione (per i soci AAA Euro 25,00 + sp.)**



Dopo il primo volume della stessa collana *Colori nel cielo (Birds in color)* gli autori hanno ora realizzato questo volume che, con didascalie in italiano e inglese e dopo lunghe e opportune ricerche, raccoglie oltre cento eccellenti fotografie di nuovi e significativi "special" comprendenti non solo livree, ma anche insegne, scritte, figure allusive e molto altro ancora dipinto ad opera di piloti, tecnici e specialisti sui velivoli dell'Aeronautica Militare in occasione di particolari ricorrenze, raggiungimento di significativi traguardi di ore di volo svolte, di "squadron exchange", di goliardici "sfottò" tra reparti, di partecipazione a eventi commemorativi.

Un volume che, preceduto da una breve rassegna di immagini antecedenti al 2002 che fungono da "raccordo" con il precedente testo, è dedicato - con una scelta non sempre facile data la quantità di fotografie rinvenute - a quelle più spettacolari da quell'anno al 2009.

Un libro, quindi, che, con il primo, costituisce una raccolta senza dubbio meritevole di figurare nelle biblioteche di tutti gli appassionati del settore costituendo anche, tra l'altro, un notevole insieme di curiosità non sempre note. (SB)

Disponibile presso le librerie specializzate o presso l'editore Model Publishing,

via Sigmund Freud 63, 80131 Napoli, fax 081 8952863, e.mail: modelpublishing@aeroslides.com

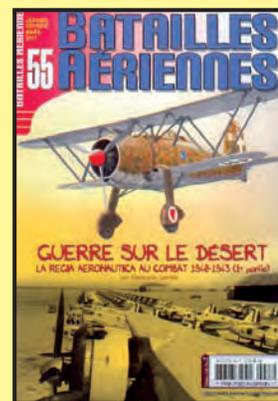
**Salvatore Flavio Mucia, *Le ali della Leonessa*. Milano, GAE, 2006. Cm 17 x 24, pp. 208. Euro 19,00.**



Sfruttando l'ampia bibliografia ed i propri precedenti scritti sui diversi aspetti dell'aviazione a Brescia - dal celeberrimo circuito del 1909 sino all'attuale 6° Stormo - l'autore, a lungo addetto stampa della I Regione Aerea, traccia una sintesi equilibrata di luoghi, vicende, reparti e uomini (oltre a quelli nel corpo del testo, da padre Francesco Lana a Cosimo Canovetti, da Franco Mazzotti a Luigi Gussalli, dodici piloti sono descritti in appendice). Il testo si articola su sette capitoli cronologici, dei quali il sesto ("La rinascita") e metà del settimo (sul volo civile e sportivo) portano la vicenda sino ad anni più recenti. Il corredo iconografico segue concetti analoghi, privilegiando la chiara illustrazione di quanto descritto più che l'inedito a tutti i costi. Qualche svista redazionale nulla toglie all'utilità complessiva del testo, che grazie alla presenza di note e bibliografia offre una traccia per ulteriori approfondimenti specialistici.

Disponibile presso l'editore (Via Ampere 49, 20131 Milano, tel. 02/70600732; www.apostoloeditore.com)

**Giancarlo Garello, *Batailles Aérenies: Guerre sur le désert*. LELA Presse, Boulogne sur Mer. Cm 21 x 29,7, pp. 80. Euro 12,50.**



Il trimestrale francese dedicato - come indica il titolo - alla guerra aerea mette per la prima volta in primo piano la Regia Aeronautica con il fascicolo 55 dedicato all'Africa Settentrionale fino al dicembre 1941 e affidato a uno dei più noti storici aeronautici italiani. Dopo una lunga premessa sul periodo prebellico, il testo si articola per temi, passando dalla specialità Assalto (in pratica il 50° Stormo con i suoi Breda 65, ai quali Garello ha dedicato diversi lavori) alla guerra dei biplani (i CR.32 e 42 del 2° e 4° Stormo contro i Gloster Gladiator), per passare poi all'errato impiego dei bombardieri contro le camionette inglesi e alla nascita degli aerosiluranti, all'impiego dei reparti coloniali e sahariani e al trasporto aereo. Il risultato - abbondantemente illustrato con fotografie, spesso in grande formato e talvolta poco note, nonché con disegni a colori - è un'ottima introduzione per il pubblico francofono ed un buon sommario anche per il lettore italiano, che non dovrebbe trovare nella lingua francese un ostacolo troppo difficile. La trattazione proseguirà con un secondo fascicolo che tratterà gli avvenimenti fino alla caduta della Tunisia nel maggio 1943.

Disponibile presso l'editore ([www.avionsbateaux.com](http://www.avionsbateaux.com); 29 rue Paul Bert, 62230 Outreau, Francia)



*La pattuglia acrobatica “Esquadrilla da Fumaça”  
su sei PC-7 dell’Aeronautica del Brasile*

