

AERONAUTICA



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



Anno LVII - N.3 MARZO 2012

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



3
MARZO 2012
ANNO LVII

In copertina

L'elicottero HH-139 recentemente consegnato all'Aeronautica Militare. All'evento è dedicato l'articolo a pag. 4.



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" fruisc 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 23 marzo 2012.

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 2012 è comprensiva della spedizione in abbonamento postale (pari a € 8,00) del periodico sociale "Aeronautica".

ISSN: 0391-7630

Il recente primo appontaggio di un F-35 B *Lightning II* su una nave ausiliaria della Marina statunitense.



Precisazione sulla livrea degli "Al Fursan"

L'illustratore aeronautico Amedeo Gigli, a proposito dell'articolo di Nicola Foschia "Cavaliere del Deserto - Al Fursan" della pattuglia acrobatica degli Emirati Arabi pubblicato a pag. 2 di *Aeronautica* n. 1/2012, ha precisato che la livrea dell'aereo è stata progettata in Italia dall'architetto Alberto Anzellotti di Roma con la sua collaborazione e invita i nostri lettori a visitare la pagina del sito web in cui l'MB.339 è rappresentato in tutti i dettagli con i colori della UAE: www.amedeogigli-it/alfursan.html

L'Aeronautica Militare

4



L'HH-139A nella linea di volo dell'AM
di Alfonso Mino

L'AM ha presentato il KC.767A pienamente operativo



Il calendario delle esibizioni della PAN per il 2012

L'AM ha commemorato il gen. Licio Giorgieri

Riunione dei comandanti delle Scuole Marescialli delle FF.AA.

Scienza, spazio, tecnica e industria

9

Varie

12



È prossimo il centenario dell'aviazione *unmanned*
di Mario Longobardi

Il ten. pil. Giannino Ancillotto: il volo di una vita
di Antonio Maurizio Pellegrini e Giacomo Bellesso



Domenic Salvatore "Don" Gentile
di Alessandro Rao

Il col. Vittori riconsegna a Viterbo il gagliardetto portato nello spazio

Legislazione, pensionistica e trattamenti economici

27

Lettere al direttore

28



L'Associazione Arma Aeronautica

29

Le attività del CESMA

Le celebrazioni a Torino del 60° anniversario della costituzione dell'AAA

Libri

43

S

O

M

M

A

R

I

O

Cerimonia al 15° Stormo SAR di Cervia

L'HH-139A nella linea di volo dell'AM

Sostituirà gradualmente gli elicotteri HH-3F del Soccorso Aereo

Testo e foto di Alfonso Mino

Il rinnovo della linea elicotteri dell'Aeronautica Militare è iniziato ufficialmente l'8 marzo con la consegna formale del primo AgustaWestland HH-139A sulla base di Cervia, sede di quel 15° Stormo alle prese con la fase conclusiva della vita operativa degli HH-3F e degli AB.212 in servizio da oltre 30 anni. La nuova macchina (MM.81796, codici 15-40), aveva raggiunto in realtà la Romagna il 26 gennaio 2012, poche settimane dopo aver completato nel 2011 le attività di certificazione e collaudo in ditta, con la supervisione della Direzione Generale per gli Armamenti Aeronautici (Armaereo).

La presentazione ufficiale era stata prevista per il 7 febbraio, quando le consistenti neviccate sulla Romagna ne hanno consigliato il rinvio, senza per questo abbassarne il livello. Alla cerimonia sono infatti intervenuti i vertici della forza armata, dal capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare gen. SA Giuseppe Bernardis, al comandante della Squadra Aerea gen. SA Tiziano Tosi, dal Comandante Logistico gen. SA Maurizio Lodovisi al comandante delle Forze per la Mobilità ed il Supporto, gen. BA Stefano Fort. La delega-

zione della casa costruttrice, giunta a Cervia con l'AW.139 I-AWTI, era guidata dal direttore generale Daniele Romiti.

In particolare il gen. Bernardis ha ricordato la sua ultima visita a Cervia nell'ottobre 2010, in occasione dell'avvicendamento tra il 5° ed il 15° Stormo ed ha espresso apprezzamento per il lavoro finora svolto dal col. Ludovico Chianese e dal personale del reparto, tracciando un quadro futuro fatto di risorse limitate e di acquisizioni più ridotte dal punto di vista quantitativo, ma di livello qualitativo coerente con le capacità operative che si intendono mantenere.

AgustaWestland è tornata a fornire elicotteri all'Aeronautica Militare dopo un intervallo di 20 anni. Il contratto vale 220 milioni di euro per dieci HH-139A, comprensivo del supporto tecnico-logistico per i primi cinque anni (con garanzia di 300 ore di volo annue per esemplare), dell'addestramento di equipaggi e personale tecnico, svolto in parte presso l'Academy di Sesto Calende e in parte a Cervia, fin dallo scorso anno, impiegando una macchina di proprietà della ditta.

Il tutto in linea con le aspettative

dell'Aeronautica Militare rispetto alla macchina con la quale assicurare in modo efficace il servizio di ricerca e soccorso (SAR), sia per il recupero di personale militare in difficoltà e di equipaggi di volo sia nel caso interventi a servizio della collettività in occasione di calamità naturali, eventi di rilevanza nazionale e trasporti sanitari.

Da sottolineare, sotto questo aspetto, la presenza del gen. SA Gianfranco Trinca, d.g. delle Attività Aeronautiche della Protezione Civile. L'HH-139A appare una scelta assolutamente funzionale ed un "gap filler" ideale tra i tipi attualmente in servizio ed i programmi futuri, anche in considerazione del fatto che altri operatori commerciali ed istituzionali (quali Guardia di Finanza e Guardia Costiera) già impiegano altre varianti dell'AW.139, determinando condizioni per una stretta sinergia dal punto di vista operativo e logistico, quanto mai importanti nelle attività di soccorso aereo.

Il punto sugli elicotteri

Con il col. Giuseppe Massimetti, "project officer" dei programmi HH-139 e HH-101 presso il 4° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica, è stato possibile fare il punto su una situazione che si sta evolvendo rapidamente. Innanzitutto è degno di nota che tutti i dieci HH-139 saranno consegnati entro il 2012.

Cervia dovrebbe ricevere il secondo esemplare entro aprile, mentre i tre successivi saranno consegnati all'84° Centro SAR, sulla base di Gioia del Colle, dove il reparto si sta trasferendo da Brindisi. Sarà poi la volta dell'82° Centro di Trapani a ricevere i suoi tre elicotteri.

A regime, Cervia ne avrà quattro, in quanto sede del comando di Stormo ma soprattutto per le esigenze dell'81° Centro Addestramento Equipaggi, che è estremamente impegnato nell'organizzazione dell'at-





tività addestrativa e nella validazione di tutte le modalità di impiego della macchina, con la partecipazione di personale del Reparto Sperimentale Volo.

Proprio a Pratica di Mare sono destinati a confluire gradualmente i residui HH-3F, che resteranno in servizio con l'85° Centro SAR presumibilmente per tutto il decennio in corso: una soluzione logica ove si consideri l'esistenza sullo stesso aeroporto del 6° Reparto Manutenzione Elicotteri.

Tornando all'AW139, va evidenziato che tra i non molti piloti già abilitati alcuni appartengono al 31° Stormo di Ciampino e sono destinati ai due elicotteri della versione TS (Trasporto di Stato o più facilmente denominati VH-139), che sono in fase di collaudo ed accettazione e che andranno presto a sostituire gli attempati SH-3D/TS, dei quali è in uso un solo esemplare.

Esaminando il primo HH-139A, che ha ricevuto una colorazione grigio scuro del tutto inedita per l'A.M., emergono alcune caratteristiche del tutto originali di questa variante. Tra queste vi sono il carrello rialzato e rinforzato che consente atterraggi

anche su superfici non preparate ed ha permesso l'installazione ventrale delle antenne di alcuni apparati. Le turbine installate sono le classiche Pratt & Whitney PT6C-67C da 1.679 shp, con gestione digitale (FADEC).

Il *cockpit* è ovviamente compatibile con l'utilizzo dei Night Vision Goggles (NVG) e l'equipaggio può vedere su quattro schermi a colori multifunzione (MFD) i dati forniti da un'avionica sofisticata ed integrata. Sotto il muso è installata la torretta del FLIR Star Safire ed è stata anche adottata una suite di autoprotezione in grado di garantire piena efficacia in ambienti a medio-basso livello di contrasto.

Tale aspetto ci riporta alle scelte fatte dalla forza armata, perchè la macchina dedicata al "Combat SAR" ed alle "Special Operations" sarà l'HH-101. Derivato dall'esperienza del modello EH-101 ASH in forza alla Marina Militare e originariamente definito EPAM (Elicottero Pesante Aeronautica Militare), l'HH-101 è oggetto di un'esigenza per 12 esemplari (più tre opzioni).

Il contratto per i prime due è stato firmato da Armaereo nel dicembre 2010, con consegne previste per la fine del 2014. Più in là vi è il programma noto come EMAM (Elicottero Medio Aeronautica Militare) e corrispondente all'AW149. Questo appare il sostituto "naturale" degli HH-212, dei quali si prevede l'aggiornamento di 12 macchine allo standard ICO plus che resteranno in servizio almeno per il decennio in corso.



Allievi piloti di Singapore addestrati dall'AM

La Republic of Singapore Air Force (RSAF) e l'Aeronautica Militare hanno recentemente firmato un accordo tecnico in base al quale allievi piloti singaporiani di addestreranno negli Istituti di formazione e nelle Scuole di volo dell'AM.

L'accordo, denominato "Military Personnel Training Program Technical Agreement", prevede la frequenza del corso di pilotaggio sul velivolo MB-339A, propedeutico al conseguimento del brevetto di pilota militare e, successivamente, il corso di volo avanzato sul velivolo MB-339CD, per la qualifica pre-operativa sulla linea caccia.

L'arrivo dei primi tre allievi della RSAF presso il 61° Stormo di Lecce è previsto per il prossimo maggio mentre altri tre giungeranno in novembre.

L'AM ha presentato il KC.767A pienamente operativo

Il 16 marzo, sull'aeroporto "Mario de Bernardi" di Pratica di Mare, il gen. SA Tiziano Tosi, comandante della Squadra Aerea, ha presentato alla stampa specializzata il nuovo acquisto, soffermandosi sul fatto che a pochi mesi dall'entrata in servizio del primo esemplare, il KC.767A è già pienamente operativo con i suoi quattro esemplari, tutti consegnati.

Il velivolo ha già dimostrato in scenari internazionali la sua piena capacità nei ruoli per i quali è stato acquisito: tanker, full pax, combi e cargo.



Il velivolo - tanker/transport - mantenendo in tutte le varie configurazioni la primaria specifica di aerorifornitore (con la capacità di essere a sua volta aerorifornito) può essere allestito per il trasporto di 200 passeggeri e relativo bagaglio (full pax), oppure per il trasporto di 100 passeggeri e 10 *pallets* militari (combi), oppure di 19 *pallets* militari (cargo). La presentazione ha visto due fasi fondamentali: una a terra, alla presenza di tutto il personale del 14° Stormo, dipendente dal comando delle Forze di Mobilità e Supporto della Squadra Aerea, ed una in volo con rifornimento di coppie di velivoli da combattimento della Forza Armata: AMX *Ghibli*, Pa 200 *Tornado* ed EF-2000 *Typhoon*, durante una normale esercitazione addestrativa, necessaria ai vari equipaggi per mantenere sempre valida la necessaria operatività.

Una terza fase, a terra, ha permesso di conoscere la varie possibilità di carico e scarico che il velivolo consente.

Nel complesso, il nutrito numero di partecipanti (il volo attira sempre) ha potuto constatare la grande efficienza di uomini e mezzi che l'Aeronautica Militare mette in campo per assolvere i compiti primari in scenari internazionali nei quali è chiamata continuamente ad operare.

PLB

Caratteristiche tecniche del KC.767A dell'AM

- lunghezza:	mt. 48,51	- massimo carburante	tn. 70
- apertura alare:	mt. 47,57	- tangenza operativa	mt. 13.000
- altezza:	mt. 15,85	- autonomia	h. 14
- propulsione:	2 General Electric (27.306Kg. x 2)	- raggio d'azione	km. 11.500
- massimo peso al decollo	kg. 180.000	- velocità di crociera	Mach 0,8 (circa 900 km/h)

Capacità del sistema di rifornimento in volo

- sistema di rifornimento "boom" ad asta rigida con capacità di flussaggio fino a lt. 4.091/minuto;
- punto centrale a tubo e cestello con capacità fino a lt. 2.727/minuto;
- punti di estremità alare a tubi e cestelli con capacità fino a lt. 1.818/minuto;
- ricettacolo universale con capacità di imbarcare fino a lt. 4.091/minuto.

Cambi di comando e assunzioni d'incarico nell'AM

Il 28 febbraio, a Roma, il gen. BA **Amedeo Magnani** ha assunto la responsabilità dell'*Ispettorato per la Sicurezza del Volo (ISV)* e dell'*Istituto Superiore per la Sicurezza del Volo* subentrando al pari grado **Luca Valeriani** destinato all'incarico di *Ispettore dell'Aviazione per la Marina*.

ASI e AM per il programma *Meteoscop*

L'Agencia spaziale italiana (ASI) e l'Aeronautica Militare si sono recentemente accordate per realizzare il programma *Meteoscop* volto a dotare gli aerei dell'aviazione generale e gli ultraleggeri di sistemi per l'osservazione delle condizioni meteorologiche rendendole poi note, con trasmissioni via satellite a cura di un apposito Centro di controllo, a quanti operano nel settore della navigazione aerea.



Il programma delle "Freccie Tricolori" per il 2012

Data	Evento	Località	Attività
4 aprile	Giuramento Corso Orione V	Pozzuoli (Napoli)	Sorvolo
6 maggio	Le Freccie del Centenario	Cervia (Ravenna)	Esibizione
2 giugno	Festa della Repubblica	Roma	Sorvolo
3 giugno	Roma International Air Show	Lido di Ostia (Roma)	Esibizione
10 giugno	Acireale Air Show	Acireale (Catania)	Esibizione
17 giugno	Bodo Air Show	Bodo (Norvegia)	Esibizione
23 giugno	Inaugurazione Monumento Velocità	Viareggio (Lucca)	Sorvolo
24 giugno	Cinquale Air Show	Montignoso (Massa Carrara)	Esibizione
30 giu-1 lug.	Waddington at Home Day	Waddington (Regno Unito)	Esibizione
08 luglio	Aeronautica e Salento	Torre S. Giovanni (Lecce)	Esibizione
14 luglio	Grado Air Show	Grado (Gorizia)	Esibizione
15 luglio	Jesolo Air Show	Jesolo (Venezia)	Esibizione
21 luglio	Otopeni Air Show	Bucarest (Romania)	Esibizione
4 agosto	Senigallia Air Show	Senigallia (Ancona)	Esibizione
5 agosto	Porto Recanati Air Show	Porto Recanati (Macerata)	Esibizione
11-12 agosto	100° Anniv. Forza Aerea Russa	Chkalovsky (Federazione Russa)	Esibizione
19 agosto	W Lignano 2012	Lignano Sabbiadoro (Udine)	Esibizione
26 agosto	Buggerru Air Show	Buggerru (CI)	Esibizione
1 - 02 settembre	Slovak International Air Show	Sliac (Slovacchia)	Esibizione
9 settembre	Rimini Air Show	Rimini	Esibizione
15 settembre	Imperia Air Show	Imperia	Esibizione
16 settembre	Albenga Air Show	Albenga (Savona)	Esibizione

Il 7° Corso di Pubblica Informazione per ufficiali AM

Il 23 marzo, all'Istituto Scienze Militari Aeronautiche (ISMA) di Firenze, ha avuto luogo la cerimonia per la consegna degli attestati ai frequentatori del 7° Corso per ufficiali da impiegare nell'attività di pubblica informazione negli enti e reparti della nostra Forza Armata.

Il corso, coordinato dall'Ufficio Pubblica Informazione dello Stato Maggiore dell'AM e suddiviso in una fase teorica ed in una pratica, ha avuto lo scopo di fornire le conoscenze di base nel campo della pubblica informazione - approfondendo compiti, responsabilità e organizzazione di un ufficio stampa - per qualificare il personale alla condotta di una corretta ed efficace informazione nel quadro della massima trasparenza del proprio operato e di una maggiore vicinanza al cittadino interfacciandosi con gli organi di stampa locali, nazionali ed internazionali.



L'AM per i trasporti sanitari

L'Aeronautica Militare, nei primi due mesi dell'anno in corso, ha già effettuato oltre 200 ore di volo per il trasporto di 70 persone in pericolo di vita richiedenti particolari cure specialistiche in strutture sanitarie specializzate italiane ed estere.

I trasporti sono stati effettuati, in genere su richiesta delle prefetture dei luoghi di residenza degli ammalati, soprattutto con i velivoli del 31° Stormo di Ciampino, della 46ª Brigata Aerea di Pisa, del 15° Stormo SAR di Cervia e del 14° Stormo di Pratica di Mare.

È da sottolineare in proposito che nel 2011 l'Aeronautica Militare ha svolto missioni per voli sanitari per un totale di 1.530 ore a favore di 650 ammalati gravi.



Riunione dei comandanti delle Scuole Marescialli dell'FF.AA.

Il 21 e 22 marzo, alla Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare (SMAM) di Viterbo si è tenuto un incontro tra il personale operante nei settori didattici/Direzione studi dei vari Istituti di formazione del personale del Ruolo Marescialli delle FF.AA. e della Guardia di Finanza, incontro al quale, oltre al comandante della SMAM ospitante, col. Antonio Coppola, erano presenti il gen. D Roberto Ranucci, comandante della Scuola Sottufficiali dell'Esercito di Viterbo, il c. amm. Guido Rando, Comandante della Scuola Sottufficiali della Marina Militare di Taranto, il gen. D Marcello Mazzuca, comandante della Scuola Marescialli e Brigadieri dei Carabinieri di Firenze e il gen. D Carmine Lopez, comandante della Scuola Ispettori e Sovrintendenti della Guardia di Finanza di Coppito (AQ).

L'incontro ha avuto lo scopo di approfondire la conoscenza reciproca del personale operante presso tali Istituti di formazione e di esaminare tematiche di interesse comune sulla situazione in atto e sugli sviluppi futuri dei percorsi formativi di competenza.

Dopo il benvenuto del col. Coppola, ogni Istituto ha illustrato la propria realtà formativa soffermandosi sui corsi attivi e sui fattori di criticità presenti. Il pomeriggio è stato dedicato agli approfondimenti delle principali temati-

che d'interesse comune, tematiche trattate anche il giorno successivo nel corso di una "discussione aperta" che ha visto la partecipazione, oltre che del personale addetto al settore didattico-formativo, anche dei rispettivi comandanti.

L'iniziativa ha riscosso l'unanime consenso dei partecipanti che hanno manifestato il loro apprezzamento per aver avuto la possibilità di confrontarsi direttamente con le altre realtà formative militari e di acquisire importanti elementi di conoscenza in merito.



L'AM ha commemorato il gen. Licio Giorgieri

Il 20 marzo, a Roma e nel 25° anniversario del suo assassinio da parte delle Brigate rosse, ha avuto luogo la cerimonia commemorativa del generale ispettore capo GARi Licio Giorgieri, nato a Trieste nel 1925 e all'epoca capo del Corpo del Genio Aeronautico e titolare della Direzione generale delle costruzioni aeronautiche (Costarmaereo).

La cerimonia, organizzata dall'Associazione Triestini e Goriziani di Roma, che è intitolata proprio al gen. Giorgieri, si è svolta nella Sala degli Eroi di Palazzo Aeronautica alla presenza della vedova del commemorato prof.ssa Giorgia Pellegrini Giorgieri, del capo di Stato Maggiore dell'AM, gen. SA Giuseppe Bernardis, del goriziano gen. SA Stelio Nardini, già capo di SM della nostra Forza Armata, di numerosi ufficiali del Genio Aeronautico che furono collaboratori dello scomparso e di molti appartenenti al citato sodalizio triestino-goriziano.

Alla commemorazione ufficiale, tenuta dal gen. isp. capo GARn Domenico Esposito, attuale capo del Corpo del Genio Aeronautico, sono seguiti gli interventi del comm. Roberto Sancin, presidente dell'Associazione Triestini e Goriziani, e di Giulia Angela Brandi, assessore al Lavoro della regione Friuli Venezia Giulia.

A conclusione della cerimonia, il gen. Bernardis ha deposto una corona d'alloro al Sacratio dei Tre Archi in memoria del generale Giorgieri e di tutti i Caduti dell'Arma Azzurra.

È da ricordare che il 23 successivo il gen. Giorgieri è stato commemorato anche con una cerimonia svoltasi nella Sala del Consiglio comunale di Trieste alla presenza della vedova, del sindaco Roberto Cosolini, del rettore dell'Università Francesco Peroni, di una delegazione dell'Associazione Triestini e Goriziani di Roma guidata dal suo presidente e di rappresentanze con Labari dei locali sodalizi dell'AAA guidate dai consiglieri nazionali Giovanni Battista Carulli e Antonio Petrucci.



Lanciato il terzo ATV dell'ESA

Alle 5,34, ora italiana, del 23 marzo, dal poligono spaziale di Kourou nella Guinea francese, è stato lanciato con un razzo Ariane 5 ECA (Cryogenic Evolution type A, variante del vettore per il massimo carico utile), l'Automated Transfer Vehicle *Edoardo Amaldi* (v. pag. 15 di *Aeronautica* n. 4/2010) per un altro trasporto di rifornimenti alla Stazione spaziale internazionale (ISS).

Il lancio del terzo veicolo di trasferimento automatico, l'ATV-003, dell'Agenzia Spaziale Europea (ESA) era in programma per il 9 marzo, ma, dopo un'accurata ispezione, era stato deciso il rinvio in quanto due cinghie che assicurano il carico nella stiva risultavano allentate. L'ATV-003 è la navicella spaziale più complessa mai costruita in Europa e, dopo l'aggancio alla ISS, dovrebbe restare in missione per 171 giorni, dopodiché si sgancerà e tornerà verso la Terra con un carico di rifiuti, distruggendosi nell'impatto con l'atmosfera.

L'ATV-003 - che tra tutti i veicoli spaziali che hanno raggiunto la ISS è quello dotato della più elevata capacità di carico - rifornirà questa volta i sei astronauti dell'equipaggio di oltre sei tonnellate tra cibo, acqua, ossigeno e attrezzature di ricerca o manutenzione.

Altri lanci degli ATV dell'ESA sono previsti per il 2013 e il 2014 e, in particolare, il primo di essi, l'ATV-004, porterà il nome di *Albert Einstein*.



Il progetto COSMIC per esplorare Luna e Marte

Il progetto COSMIC (Combustion Synthesis under Micro-gravity Conditions), ideato allo scopo di sviluppare nuove tecnologie per l'esplorazione umana dello spazio e, in particolare, per la realizzazione di elementi strutturali ad uso civile ed industriale sul suolo lunare e marziano, progetto coordinato dal prof. Giacomo Cao dell'Università di Cagliari, ha ricevuto un finanziamento di 500mila euro da parte dell'Agenzia spaziale italiana (ASI).

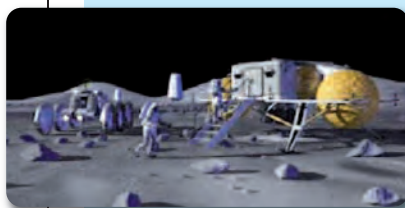
Il progetto - nel quale sono coinvolti anche il Dipartimento energia e trasporti del CNR, il Centro di ricerca, sviluppo e studi superiori in Sardegna (CRS4), l'Istituto tecnico industriale "E. Fermi" di Cosenza, la

COREM Srl, la Esplora Srl e la SpaceLand Srl - intende sviluppare, anche tramite l'ausilio di reazioni chimiche che si autopropagano in gravità ridotta, come ad esempio su Marte e sulla Luna, nuovi processi per l'esplorazione umana dello spazio.

Lo scopo primario è quello di permettere agli equipaggi in missioni spaziali a ciò dedicate - e per mezzo di operazio-

ni già tutelate da due brevetti tutti italiani - di estrarre e utilizzare le risorse reperibili sul posto (Luna o Marte, appunto), quali l'ossigeno e l'azoto, essenziali per la sopravvivenza umana, senza doversene equipaggiare con abbondanti scorte a bordo, oltre a realizzare materiali e strumenti da utilizzare per intervenire su piattaforme orbitanti, senza dover necessariamente ritornare sulla Terra. È da precisare che i brevetti di cui si è fatto cenno riguardano la costruzione di abitazioni sfruttando le materie presenti sul suolo del nostro satellite e di Marte per fabbricare "mattoni" da adoperare per l'edificazione di tali strutture abitative e nuove avanzate tecnologie per ottenere dal suolo o dall'atmosfera della Luna e del Pianeta Rosso gli elementi essenziali alla sopravvivenza dell'uomo.

In particolare, si mira quindi a costruire sul posto strutture idonee a proteggere gli astronauti da meteoriti e raggi cosmici offrendo loro, nel contempo, ambienti confortevoli dove poter vivere e lavorare e a sfruttare l'atmosfera e il suolo del posto stesso per produrre quanto è necessario alla vita degli astronauti, dall'aria all'acqua potabile, al nutrimento, e alle loro attività, nonché impianti per ottenere propellenti, fertilizzanti e altri componenti chimici da utilizzare nel corso della missione.



Accordo tra Avio e MTU per i motori degli UAV

L'italiana Avio e la tedesca MTU Aero Engine GmbH, dove MTU è l'acronimo di Motoren und Turbinen-Union, cioè della principale azienda della Germania attiva nel settore della produzione di motori aeronautici per aerei ed elicotteri e nel settore dell'MRO (Maintenance, Repair and Overhaul - manutenzione, riparazione e revisione), hanno recentemente firmato un memorandum d'intesa per «*esplorare e identificare insieme opportunità di collaborazione nell'ambito dei sistemi di propulsione per velivoli senza pilota*» nelle categorie MALE (Media quota, lunga durata) e UCAV (velivoli non pilotati da combattimento).

Nell'occasione Avio e MTU hanno sottolineato come questo accordo sia il seguito di quello di collaborazione tra le associazioni delle aziende della difesa italiana e tedesca (AIAD - Federazione Aziende Italiane per l'Aerospazio, la Difesa e la Sicurezza e BDSV - Associazione Federale delle Industrie della Sicurezza e della Difesa) firmato il 16 dicembre 2011, e di una lettera di intenti firmata il 29 novembre 2011 a Berlino dai ministri della Difesa dei due paesi.

La NASA per una nuova navetta spaziale

Con un apposito bando pubblicato il 7 febbraio, la NASA - nell'ambito della Commercial Crew Integrated Capability Initiative volta a realizzare un nuovo veicolo da trasporto spaziale commerciale per orbite basse - ha invitato varie aziende a presentare proposte concrete in merito.

Il programma, affidato allo Space Act Agreement (SAA), intende permettere agli Stati Uniti di disporre di un mezzo da utilizzare per i viaggi nello spazio quale sostituto degli ormai "pensionati" Shuttle liberando l'Agenzia spaziale statunitense dalla dipendenza da lanciatori russi Soyuz.

Da quanto reso finora noto dalla NASA, l'assegnazione dei contratti, per un ammontare calcolato tra i 300 e i 500 milioni di dollari e che riguardano il lanciatore, la navicella, la base a Terra e il centro di controllo della missione, potrebbe avvenire prima dell'autunno prossimo.

È da ricordare in proposito che la prima fase del programma in questione, denominata Commercial Crew Development (CCDev), è stata avviata nel 2010 e ha visto cinque aziende statunitensi (Blue Origin, Boeing, Paragon Space Development Corp., Sierra Nevada Corp. e United Launch Alliance) spartirsi assegnazioni per 50 milioni di dollari complessivi volti alla progettazione di tecnologie e sistemi per il volo umano nello spazio.

Nell'aprile 2011 la NASA ha poi avviato la successiva fase di sviluppo, denominata Commercial Crew Development phase 2 (CCDev2), per definire sia nuovi progetti, sia lo sviluppo di progetti già esistenti di capsule e vettori per il volo umano nello spazio, destinandovi circa 270 milioni di dollari che sono stati ripartiti tra quattro aziende (Blue Origin, Boeing, Sierra Nevada Corp. e SpaceX), aziende che, entro quest'anno, raggiungeranno gli obiettivi indicati per ciascun accordo SAA.

È da precisare che alle quattro aziende sopra indicate se ne sono poi aggiunte altre tre (ATK, Excalibur Almaz Inc. e United Launch Alliance) che hanno sottoscritto con la NASA soltanto accordi di collaborazione, senza assegnazione di fondi, per lo scambio di informazioni e di tecnologie concernenti la certificazione al volo umano dei mezzi che stanno sviluppando.

La terza fase del programma Commercial Crew avviata ora dalla NASA, appunto la Commercial Crew Integrated Capability Initiative (CCICap), dovrà servire a definire i sistemi di trasporto umano, completi e integrati fra loro, che includano capsule spaziali con la possibilità di inviare almeno quattro uomini nello spazio, vettori e sistemi per la gestione delle operazioni di lancio e di missione.

Nuovo LQS al CIRA

Il 2 marzo, presso il Centro italiano ricerche aerospaziali (CIRA) di Capua è stato inaugurato il nuovo laboratorio di qualifica spaziale (LQS) che ha lo scopo di offrire servizi alle aziende impegnate nella progettazione e realizzazione di dispositivi e apparati per applicazioni aerospaziali, consentendo attività di qualifica integrata in un unico sito.

Il nuovo LQS - che comprende vari impianti di test, tra i quali centrifuga, camere per test di shock termico e meccanico e camera di simulazione di condizioni ambientali estreme, e che è stato interamente finanziato dalla Regione Campania - è stato sottolineato nell'occasione, «*si inserisce all'interno di un processo di rinnovamento industriale e gestionale che ha come obiettivo quello di consolidare il CIRA come*



centro di eccellenza in ambito aerospaziale, rispondendo alle precise esigenze delle aziende che operano in questo settore, garantendo loro strumenti e tecnologie all'avanguardia che permettano di presidiare un mercato estremamente competitivo come questo».

Intitolato al fisico Lamaitre il quinto ATV dell'ESA

L'Agenzia spaziale europea (ESA) ha reso noto che il suo quinto Automated Transfer Vehicle (ATV - v. anche pag. 15 di *Aeronautica* n. 4/2010 e articoli in esso richiamati) sarà dedicato al fisico belga Georges Lamaitre (padre della teoria del *Big Bang*) del quale, pertanto, porterà il nome.

Questo modulo, forse il più complesso tra quelli realizzati, va quindi ad aggiungersi ai *Jules Verne*, *Johannes Kepler*, *Edoardo Amaldi* ed *Albert Einstein* dei quali i primi due già utilizzati rispettivamente nel 2008 e nel 2011 per portare rifornimenti alla Stazione spaziale internazionale (ISS), il terzo lanciato il 23 marzo scorso (v. altro articolo in questa rubrica) ed il quarto il cui lancio, con un vettore *Ariane 5* come tutti gli altri, è previsto per l'anno prossimo.

L'ATV *Lamaitre*, oltre al trasporto di rifornimenti alla ISS e, successivamente, a quello dei suoi rifiuti per farli bruciare al momento del rientro nell'atmosfera terrestre, porterà molti nuovi esperimenti scientifici che saranno effettuati a bordo della ISS stessa.

Einstein aveva ragione

La luce rimane più veloce dei neutrini

L'anticipo di 60 nanosecondi dovuto ad un errore

Sulla notizia, ripresa con grande risalto in tutto il mondo in quanto metteva in discussione la teoria della relatività di Einstein, che i neutrini sarebbero stati più veloci della luce come era risultato dall'esperimento "Opera" (v. pag. 15 di *Aeronautica* n. 10/2011), piomba ora quella che la smentisce in quanto la misurazione, che attribuisce ai neutrini una velocità di 60 nanosecondi superiore a quella della luce, è stata frutto di un errore.

Anzi, di due: un difettoso collegamento tra il sistema di fibre ottiche degli strumenti di rilevazione tra il GPS e un computer - che ha determinato una sfasatura nella misurazione del tempo tra il punto di partenza del segnale dal CERN di Ginevra a quello di arrivo al laboratorio sotterraneo del Gran Sasso (732 km) - e la non perfetta calibrazione dell'orologio di riferimento usato nell'esperimento "Opera".

Quanto sopra è stato reso noto il 22 febbraio dagli stessi fisici italiani del CERN coinvolti nell'esperimento che, comunque, anche in attesa dell'esito delle ricerche intraprese in proposito da altri centri in Giappone e negli Stati Uniti, hanno dichiarato che le indagini continueranno allo scopo di chiarire definitivamente la questione.

A queste dichiarazioni si sono tuttavia aggiunte quelle del fisico italiano premio Nobel Carlo Rubbia che, il 16 marzo - dopo essere entrato in possesso dei dati forniti in proposito dal rivelatore "Ikarus" in uso dal 2010 nel laboratorio del Gran Sasso dell'Istituto nazionale di fisica nucleare e ideato proprio per lo studio della natura e del comportamento dei neutrini - ha detto che «l'esperimento "Ikarus" ha fornito un'importante verifica del risultato anomalo raccolto l'anno scorso da "Opera". Le misure dicono che il neutrino non è più veloce della luce. Per noi la questione è chiusa. Il nostro risultato indica che siamo al disotto di 0,3 nanosecondi rispetto alla velocità della luce. Abbiamo analizzato sette eventi registrati tra l'ottobre e il novembre 2011 e tutti ci hanno fornito la stessa conclusione».

Nuova prova per il Falcon 9

L'azienda privata statunitense Space X (Space Exploration Technologies) che sta sviluppando la capsula spaziale *Dragon* per i collegamenti con la Stazione spaziale internazionale (ISS) come possibile sostituto degli shuttle ormai non più utilizzati dalla NASA (v. anche pag. 12 di *Aeronautica* n. 12/2010), ha effettuato una simulazione del conto alla rovescia del vettore *Falcon 9* con il quale dovrebbe essere lanciata la *Dragon* stessa.

È da ricordare in proposito che la prossima missione della *Dragon*, la C2, ha in programma l'avvicinamento alla ISS per una verifica dei sistemi di bordo, mentre la successiva C3 servirà a verificare le possibilità di utilizzo, da parte degli astronauti a bordo della ISS, del braccio robotico di cui è dotata la Stazione per l'aggancio e l'attracco della capsula.

Provati i paracadute all'Orion

Sono state completate con successo le prove sui paracadute di discesa e atterraggio della navicella spaziale *Orion* della NASA il cui primo volo è previsto per il 2014 (v. pag. 7 di *Aeronautica* n. 1/2012). Le prove, effettuate nel deserto del Nevada, sono state svolte con l'utilizzo di un C-17 *Globemaster III* che, da una quota di circa 8.000 m, ha sganciato dal portellone posteriore la *Orion*; i paracadute, prima quelli frenanti e poi quelli di atterraggio, si sono aperti senza problemi tra i 6.500 e i 5.000 m depositando la capsula sul terreno ad una velocità di 17 miglia orarie.

Ricordiamo che il sistema di aborto missione e di fuga in caso di necessità (LAS - Launch Abort System o LES - Launch Escape System) dell'*Orion* era già stato sperimentato con successo nel maggio del 2010.



Centenario della nascita di Von Braun

Cento anni fa, il 23 marzo 1912, nasceva a Wirsitz, in Prussia, Wernher von Braun, una delle figure più importanti della missilistica e dell'astronautica. Laureatosi giovanissimo in fisica, venne assunto dalla Wehrmacht per continuare i suoi lavori sui razzi, iniziando così quegli studi che lo porteranno poi a costruire a Peenemunde la famosa V2.

Emigrato negli Stati Uniti dopo la seconda guerra mondiale, divenne l'artefice dei maggiori successi spaziali della NASA realizzando tra l'altro, con i suoi collaboratori, il razzo vettore Jupiter-C che portò in orbita il primo satellite americano Explorer e il grande Saturno-V che condusse l'uomo sulla Luna. Nel 1972 von Braun lasciò la NASA per entrare a far parte dello staff direttivo della società aerospaziale Fairchild.

Morì il 16 giugno 1977 per un male inguaribile all'età di 65 anni.

È prossimo il centenario dell'aviazione *unmanned*

di Mario Longobardi*

Poco più di otto anni fa, ricordando il successo del *Flyer* dei fratelli Wright, è stato celebrato il centenario dell'aviazione a motore. Più correttamente dovremmo dire che è stato ricordato l'anniversario della aviazione *man-ned*. Tra qualche anno giungerà, infatti, il momento di festeggiare il centenario della aviazione *unmanned*. La data decretata è quella del 6 marzo 2018.

L'aviazione *unmanned* include un vasto *range* di piattaforme aeree, a cominciare dai semplici razzi, per arrivare sino a futuristici sistemi per esplorazione di galassie ancora sconosciute, passando attraverso velivoli bersaglio e, ultimamente, attraverso veri e propri sistemi d'arma. Tali piattaforme sono oggi conosciute come Unmanned Aerial Vehicles (UAVs) o, forse più propriamente trattandosi di sistemi, Unmanned Aerial Systems (UASs).

Il 6 marzo 1918, un aereo-bomba Sperry Curtiss, decollando da una slitta che scorreva su di una catarpulta, volò per 1000 yard, per poi tuffarsi, ad una distanza preimpostata, nelle acque al largo di Long Island. Esso, così come il *Flyer* lo è per l'aviazione tradizionale, può essere riconosciuto come primo prototipo di UAV.

Lo sviluppo della aviazione *unmanned* si basa sull'integrazione di tre complessi segmenti tecnologici: stabilizzazione, controllo remoto e navigazione autonoma. Fu il pionieristico inventore statunitense Elmer Ambrose Sperry, celebre per i suoi studi sulle proprietà stabilizzanti dei giroscopi (strumenti capaci di generare un riferimento inerziale verosimilmente costante nel tempo) il primo studioso capace di integrare tali tre tecnologie in una singola piattaforma aerea, cioè lo Sperry Curtiss.



I primi velivoli target furono invece successivamente introdotti nel 1930 ed utilizzati diverse volte prima della seconda guerra mondiale per addestrare le batterie anti-aeree. È simpatico ricordare che alcuni di essi furono assemblati da un'allora diciannovenne operaia, Norma Jeane Baker, la ragazza che sarebbe successivamente diventata celebre con il nome di Marilyn Monroe.

Negli anni a seguire, l'aviazione *unmanned* crebbe lentamente e vide l'aeronautica USA utilizzare alcuni droni come ricognitori durante il conflitto del Vietnam. Furono però le Forze Armate israeliane a portare avanti una campagna di miniaturizzazione e di integrazione del sistema GPS. Nel conflitto dello Yom Kippur del 1973, sulle alture del Golan, Israele utilizzò degli UAV per ottenere informazioni sensibili sull'avanzata delle armate siriane, organizzando, di conseguenza le difese, ed ottenendo una vittoria decisiva nonostante la superiorità numerica dell'avversario.

Le vere potenzialità degli UAV vennero però alla ribalta solo nel 1982 dopo le operazioni nella valle della Bekaa, in cui le truppe israeliane utilizzarono per la prima volta gli UAV come "multi-ruolo" non solo per la ricognizione ma anche per la guerra elettronica.

Oggi, alle soglie del centenario della nascita degli UAV, molte Amministrazioni hanno già intrapreso ambiziosi programmi *unmanned* e si cimentano in quella che potrebbe essere considerata una sorta di "Corsa al Drone". L'aviazione USA porta avanti un programma atto allo sviluppo dei Next Generation Unmanned Aerial System



(NG-UAS). Nel maggio 2009 quel governo ha infatti richiesto all'industria nazionale di investire nello sviluppo di programmi capaci di cavalcare l'onda del successo dei fortunatissimi sistemi MQ-1 *Predator A* e MQ-9 *Reaper*. Una curiosità: il significato della lettera "M" indica la capacità *multi-mission* dei sistemi d'arma: tali capacità sono state ampiamente dimostrate prima in Iraq e successivamente nelle operazioni afgane.

Tra i vari droni del "futuro" si annovera il programma *Vulture* della DARPA (US Defence Advanced Research Projects Agency): un UAV che punta ad ottenere una *endurance* di ben cinque anni. Alcuni *report* recenti indicano che il programma è entrato nella seconda fase, ma i dettagli sul come si punti a raggiungere tale ambiziosa autonomia, tramite l'energia eolica, non sono ancora disponibili.

predecessori era nullo, cioè disponevano di un'ala cosiddetta "dritta"). Il *Predator C* vanterà inoltre caratteristiche *stealth*, un motore *turbo-fan* ed inoltre la capacità di stivare armamenti internamente alla fusoliera al fine di non "sporcare" l'aerodinamica del velivolo.



Anche la Northrop Grumman, una delle aziende leader del settore aeronautico, già produce la piattaforma di altissimo successo RQ-4 *Global Hawk* che potrebbe essere considerato il primo NG-UAS prodotto. In ogni modo ci si aspetta che autorevoli ulteriori firme aeronautiche entreranno in competizione per lo sviluppo dei NG-UAVs. Tra i vari prototipi elaborati per le piattaforme del futuro, dotati di caratteristiche "ognitempo", impianti avionici con triplice ridondanza, e 70 ore di autonomia in volo, l'israeliana *Eitan* promette grandi cose.



Anche la Cina, negli ultimi, anni, ha incredibilmente progredito nel settore. Oltre una quarantina di prototipi di UAV, infatti, sono stati mostrati allo *Zhuhai air-show* nel novembre 2010. Tra questi comparivano sia modelli ad ala fissa che ad ala rotante, non progettati solo per capacità ISR (In-

telligence, Surveillance, Reconnaissance) ma anche per il ruolo di bombardieri.



Inoltre, se da un lato il Parlamento americano ha dichiarato la graduale riduzione delle truppe USA in Afghanistan, è da evidenziare, dall'altro, l'ingente incremento della tecnologia UAV in Medio Oriente dove l'aviazione USA sta utilizzando una gran varietà di piattaforme *unmanned* sia per il supporto a truppe di terra sia per il trasporto di armamenti. Si stima infatti che l'incremento dell'utilizzo di droni in Medio Oriente sia aumentato del 120% rispetto a quanto avveniva, nello stesso teatro, nel 2006.

Per restare in Medio Oriente, la corsa agli equipaggiamenti UAV è ben rappresentata dagli ulteriori 12 *Predator* richiesti dal Pakistan, e dalle conseguenti preoccupazioni dell'India. Nonostante questi siano forniti senza alcun armamento, la *weaponization* degli stessi potrebbe non risultare troppo difficile per un paese ricco ed impegnato in ulteriori programmi UAV con Turchia, Sud Africa e Cina.

Gli USA hanno inoltre offerto al Pakistan uno dei più piccoli UAV fino ad oggi sviluppati: lo *Scan Eagle*. Dotato comunque di altissima autonomia di volo, dal peso di soli 18 kg, e con un'apertura alare di tre metri, esso è dotato di tecnologia elettro-ottica capace di rendere un'ottima risoluzione. Lo *Scan Eagle* può rimanere in volo per 15 ore e volare sino ad un'altezza di 5.200 metri. Nonostante le sue ridotte dimensioni, esso, come i suoi fratelli maggiori, è provvisto di un sistema che permette alla camera di puntare il target mentre il velivolo è in volo.

segue →



Le piattaforme NG-UAS vanteranno capacità ben superiori agli attuali UAV. Paragonati al MQ-1 *Predator*, che volò per la prima volta nel 1994, e al successivo MQ-9 *Reaper* del 2001, i nuovi velivoli godranno di un altissima manovrabilità nonché della possibilità di permanere in *hovering* sul target per moltissimo tempo; si stima che la *operationalization* degli NG-UAS potrebbe avvenire nel 2015. La General Atomics ha già sviluppato un NG-UAS che è stato battezzato *Predator C*. Tale sistema è stato disegnato con ali a freccia positiva, da cui si possono dedurre le elevate velocità che la piattaforma potrà raggiungere (l'angolo di freccia dei

Anche l'Aeronautica indiana (IAF) ha introdotto nelle sue flotte le piattaforme UAV *Searcher II* ed *Heron* nell'ormai già lontano 2000. Queste hanno riscosso grande successo negli ultimi anni grazie alle tecnologie *electro-optical/infrared* (EO/IR) e Radar ad apertura Sintetica (SAR). La IAF è stata capace di eseguire ricognizioni ed esplorazioni su di una grossa varietà di superfici, pubblicizzando tra l'altro i successi nelle operazioni sui massicci dell'Himalaya. L'operazione *Parakram* ha offerto alla IAF l'opportunità di sperimentare le capacità ISR di questi velivoli sul variegato territorio indiano, addestrando il personale anche sulla gestione di eventi disastrosi

così come avvenuto in Giappone durante l'emergenza Fukushima.

L'India, forse la nazione più attiva industrialmente nel settore, sta inoltre autonomamente sviluppando un micro-UAV chiamato *Netra*, progettato per le operazioni anti-guerriglia ed anti-terrorismo. Questa piattaforma, dal peso di kg 1,5, sarà utilizzata dal governo indiano per operare nei più diversi tipi di teatri, inclusi gli scenari urbani simili a quelli dell'attacco terroristico di Mumbai del 26 novembre 2008.

I sistemi senza equipaggio acquisiti dal IAF sono stati protagonisti di un continuo programma di aggiornamento. Alcuni di essi sono dotati anche di *Automatic Take Off - Landing*,

nonché di sistemi satellitari per il flusso data-link, vantando inoltre potenti ponti radio e avanzatissimi sensori elettro-ottici.

Alla luce di questi ed innumerevoli altri programmi che i governi stanno sviluppando con crescente antagonismo, una riflessione diviene obbligatoria: l'aviazione *manned* ha festeggiato il suo centenario nel 2008, mentre l'aviazione *unmanned* si appresta ai festeggiamenti nel 2018. Ma saranno le piattaforme classiche tanto longeve da celebrare il loro bicentenario?

**Tenente GArn in servizio al 32° Stormo, sul sistema d'arma Predator.*

Pillole dal web

Questo mese vi segnaliamo un filmato d'eccezione. Un finto ubriaco ruba un Piper Super Cub durante una manifestazione ed improvvisa un volo folle per realizzare il quale ci vuole un'abilità straordinaria, come potrà facilmente accorgersi chi ha un briciolo di esperienza di volo. Oltre 4 minuti di spericolate acrobazie praticamente a contatto col terreno. Da non perdere, soprattutto per chi, come me, ha fatto il suo primo decollo della sua vita su questo velivolo.

Cliccare: <http://www.youtube.com/watch?v=0vH2yKfDq5Q&feature=related>

Per chi ama i velivoli pesanti non possiamo non suggerire la visione del filmato relativo alla stupenda presentazione del C-27 fatta dai nostri piloti della Sperimentale in occasione del Royal International Air Tattoo del 27 luglio 2011 durante la quale, oltre alle virate sfogate ed alle schneider, i nostri piloti hanno effettuato un tonneau, un looping ed un atterraggio ripido con 40° di pitch. 14 minuti di volo appassionante, senza alcuna sbavatura. Quando si dice la classe!

Cliccare: <http://www.youtube.com/watch?v=zmQgLIfo43k&feature=related>

Ancora segnaliamo un filmato a colori del 1942 con le prove in volo del Bell XP-59A Airacomet ("Cometa" preceduto dal primo nome della Bell), primo velivolo a getto statunitense progettato e costruito in risposta alle informazioni dell'Intelligence che indicavano l'imminente realizzazione da parte della Germania di un velivolo a getto.

Cliccare: <http://videosift.com/video/Americas-First-Jet-Flight-October-1942>

Per i più romantici, suggeriamo di visionare la pubblicità per il prossimo Flying Legends AirShow 2012 che avverrà sulla base aerea di Duxford (Cambridge) i prossimi 30 giugno e primo luglio.

Potrete ammirare i leggendari velivoli della II Guerra Mondiale volare in formazione con splendide riprese aeree. Sarà possibile anche acquistare direttamente on-line i relativi biglietti d'ingresso o richiedere ulteriori informazioni.

Cliccare: <http://player.vimeo.com/video/37599899>

Infine, per i numerosi soci appassionati di aeromodellismo, segnaliamo 7 minuti di acrobazie mozzafiato con un modello di Joe Smith che riproduce il mitico Extra 300.

Cliccare: http://www.youtube.com/watch_popup?v=tzowQtqOM_I

G. N.

Il col. Vittori riconsegna a Viterbo il gagliardetto portato nello spazio

Il 22 marzo, di fronte all'intero Consiglio comunale di Viterbo riunito nella Sala d'Ercole del Palazzo dei Priori del capoluogo della Tuscia, il col. pil. Roberto Vittori ha riconsegnato al sindaco Giulio Marini il gagliardetto della città che quest'ultimo aveva affidato al concittadino astronauta affinché lo portasse nello spazio, e in particolare sulla Stazione spaziale internazionale (ISS) nel corso della missione SST-134 svoltasi dal 16 maggio al 1° giugno 2011. I numerosi impegni del col. Vittori presso la NASA e l'ESA - le agenzie spaziali statunitense e europea per le quali egli svolge la sua attività - avevano fino ad oggi costretto a rimandare l'evento che, particolarmente significativo per la città dei Papi, ha potuto finalmente aver luogo.

La cerimonia - che si è svolta prima di una sessione di lavoro del Consiglio Comunale - è stata aperta dal presidente del Consiglio stesso, Giancarlo Gabbianelli, che ha tenuto a ricordare l'attività di astronauta di Vittori che ha al suo attivo ben tre missioni nello spazio - due con le Soyuz russe ed una con lo shuttle americano - nel corso delle quali sono stati effettuati dallo stesso Vittori importanti esperimenti e per le quali l'Aeronautica Militare gli ha conferito la Medaglia d'oro al Valor Aeronautico.

Da parte sua l'astronauta, rivolto soprattutto ai giovani, dopo aver affermato che «*lo spazio è un ponte verso il futuro, quel futuro che attende ciascuno di noi*», riferendosi alla sua attività ha detto che ha potuto compiere questi viaggi nello spazio «*perché c'è stato qualcuno che ha creduto in me, che ha scommesso su di me e grazie al quale sono cresciuto professionalmente e personalmente*».

Subito dopo il col. Vittori ha riconsegnato al primo cittadino di Viterbo il gagliardetto della città, insieme ad una composizione fotografica della missione STS-134, con la seguente dedica: «*Alla città di Viterbo, la mia città, con la promessa di un cammino comune verso il futuro*».

Presenti alla cerimonia, tra gli altri, il col. Antonio Coppola, comandante della Scuola marescialli AM di Viterbo, e una rappresentanza della locale sezione dell'Associazione Arma Aeronautica, sodalizio del quale l'astronauta è da tempo socio onorario ed il cui distintivo recò sulla ISS nel corso del suo primo volo spaziale. (foto per g. c. di TusciaMedia.com)



Ai Marines USA il primo V-22 Block C

La componente aerea dell'US Marine Corps ha recentemente ricevuto il primo esemplare del convertiplano MV-22 Osprey Block C con un insieme di miglioramenti tra i quali un nuovo apparato radar destinato ad agevolare sensibilmente la navigazione in condizioni meteorologiche avverse.



Primo Poseidon per la US Navy

La United States Navy ha ricevuto dalla Boeing il primo dei tredici pattugliatori marittimi P-8A Poseidon derivati dal civile B.737 (v. anche pag. 29 di Aeronautica n. 8-9/2011 e articoli precedenti in esso richiamati), a suo tempo commissionati all'azienda aeronautica statunitense nell'ambito di un contratto LRIP (Low-rate initial production) siglato l'anno scorso.



Il ten. pil. Giannino Ancillotto: il volo di una vita

di Antonio Maurizio Pellegrini e Giacomo Bellesso *



Il ten. pil. Giannino Ancillotto. Il suo medagliere conta ben ventitre riconoscimenti.

Con il 150° anniversario dell'Unità d'Italia, diviene più forte la necessità di ricordare anche un pilota militare che, deceduto appena ventisettenne, era già stato decorato con una medaglia d'oro e tre d'argento al VM unitamente a ben altre diciannove onorificenze, difendendo i cieli della Patria tra il 1915-18 e contribuendo a creare l'orgoglio di essere italiani prima ed aviatori italiani poi.

Ben due nuclei della nostra Associazione Arma Aeronautica sono dedicati alla memoria di questo grande Uomo, eroico volatore e leggendario protagonista della prima Guerra Mondiale, dell'impresa di Fiume, degli arditi raid dimostrativi europei e delle campagne esplorative nel Sudamerica e nei cieli di tutto il mondo. Il primo è quello della sua città natale, San Donà di Piave, e l'altro è quello di Caravaggio, ove il pilota morì in un incidente stradale e dove è ricordato con monumenti commemorativi.

Giovanni, detto Giannino, della casata Ancillotto, nacque a San Donà di Piave il 18 novembre 1896 da un'agiata famiglia di nobili possidenti terrieri del Basso Piave; allievo dell'Istituto politecnico di Torino, ben presto dimostrò la sua spiccata passione per la tecnologia motoristica, prima sperimentando intelligenti varianti con i macchinari dell'azienda agricola familiare e poi concentrandosi sui ben più potenti propulsori aeronautici del tempo.

Per sviluppare la sua vocazione

scientifica volta all'innovazione tecnologica e per assecondare il suo carattere indomito, Nane (come lo chiamavano affettuosamente i compagni di Squadriglia) decise quindi di diventare pilota di aeroplano arruolandosi come volontario nel Battaglione Aviatori, il 4 novembre 1915, nel Corpo Aeronautico Militare.

Dopo un mese di addestramento a Mirafiori, il 5 dicembre 1915 venne trasferito con il grado di caporale alla prestigiosa Scuola di pilotaggio di Cameri dove conseguì in tempi record l'aquila dorata dei piloti - brevetto militare primo grado - sulla "Gabarda", innovativo aereo monoplano modulare d'addestramento, realizzando il suo sogno: volare, e volare con scientifica meticolosità. Aveva, infatti, per l'aeromobile, una vera e propria dedizione assoluta, quasi mistico-religiosa.

Il 30 aprile 1916, dopo ulteriori durissime prove, conseguì sul biplano Caudron Type G.III, l'aquila dorata coronata - brevetto militare di secondo grado - vero emblema dell'aviatore militare combattente, mentre, dai campi-scuola, era già arrivata al fronte la voce del suo ardimento e delle sue brillanti qualità aeronautiche.

Il 4 maggio 1916, a Busto Arsizio, iniziò a pilotare sul biplano d'osservazione Farman del 1914, suo "chevaux de guerre", per circa un anno e con il quale venne impiegato al fronte come pilota da ricognizione dal 23 giugno al 21 luglio 1916 in Trentino, e dal 24 luglio 1916 al 28 marzo 1917 sul Medio Isonzo, ove meriterà la prima medaglia d'argento al VM.

Il 3 novembre 1916 ricevette un encomio solenne per le molte missioni affrontate in voli di ricognizione "attiva", con a bordo un ufficiale osservatore, sfidando il fuoco nemico; azioni che spesso si concludevano con at-

terraggi d'emergenza, senza motore, a causa dei numerosi colpi ricevuti dalle contraeree avversarie, votato al sacrificio come indomabile principe dell'aria.

Ancillotto, con sangue freddo e perizia tecnica, non arretrava mai dinanzi al pericolo, svolgeva il compito assegnatogli, manovrava con maestria, se necessario rispondeva attaccando con audacia e, sempre, con la fusoliera crivellata di proiettili, riportava il lento velivolo da osservazione e l'osservatore entro le linee amiche.

Il temperamento fermo, risoluto ed orgoglioso nonché le indiscusse abilità tecniche come pilota lo rendevano particolarmente adatto al combattimento aereo e per questo, nel maggio del 1917, promosso sottotenente pilota di complemento, venne assegnato alla Scuola caccia, acrobazia e tiro di Furbara per perfezionarsi definitivamente.

A giugno fu assegnato alla 80ª Squadriglia ad Aiello del Friuli, equipaggiata con Nieuport 11 "Bebè" distinguendosi per risultati eccezionali, tanto da meritare la seconda medaglia d'argento al VM nel cielo del Carso il 26-27 ottobre 1917 e nel cielo di Treviso il 3 novembre 1917, abbattendo quattro aeroplani in tre combattimenti aerei ravvicinati; a bordo di questo velivolo Ancillotto ottenne ben undici vittorie.

Ma il suo nome è legato soprattutto all'abbattimento, la mattina del 5 dicembre 1917, del cosiddetto "Drago di Rustigné", uno dei palloni aerostatici d'osservazione frenato a terra (Draken), dai quali gli ufficiali osservatori austriaci segnalavano con precisione alla propria artiglieria le colonne militari italiane da colpire.

L'aerostato era inafferrabile, ottimamente protetto: infatti appena percepito il pericolo veniva rapidamente represso al suolo da un potente verricello, ed inoltre, in volo operativo, era ben difeso dai suoi caccia sempre "attivi" attorno ad esso.

Ancillotto, con il suo ormai obsoleto "Bebè" fu chiamato dagli alti Comandi

ad un'impresa difficile, ma psicologicamente e strategicamente fondamentale, abbattere ad ogni costo il Draken austro-ungarico che tante perdite, e depressioni morali, infliggeva all'Esercito Italiano.

Affiancato da altri tre velivoli, il 5 dicembre 1917 l'asso sandonatese riuscì a sorprendere il pallone in posizione elevata di osservazione e dopo repentini e serrati combattimenti con gli aerei avversari a sua protezione, riuscì ad inquadrare il bersaglio ed a fare fuoco.

Pur di compiere la missione assegnata non esitò ad avvicinarsi a tal punto all'aerostato che, una volta lanciati tutti i missili incendiari a bordo, Ancillotto si rese conto di essere ormai troppo vicino per virare in sicurezza e considerandosi perduto, in un estremo gesto di dedizione al dovere, si gettò contro al pallone con tutto il velivolo per essere certo, con il suo sacrificio, di distruggerlo definitivamente.

Ma la sorte è benevola con agli audaci; incredibilmente, riuscì ad attraversare il Draken in fiamme ed a uscirne dall'altro lato con brandelli di tela nemica incastrati ai tiranti del proprio aeromobile, e con bruciature in ogni dove, ma vivo.

Il coraggioso aviatore, dinanzi alla

per lanciare i razzi incendiari), ed ora anche estremamente malconcio, avrebbe potuto cercare l'atterraggio, facendosi coprire le spalle dai compagni di volo. Invece no, l'Aquila di San Donà di Piave virò bruscamente e cabrando con pervicacia puntò minacciosamente verso gli attaccanti, pronto al combattimento, tanto che gli avversari dovettero immediatamente provvedere a difendersi dagli agguerritissimi italiani, capitanati dall'indomito Nane.

La vicenda venne forse enfatizzata dai giornali e dalla propaganda dell'epoca, ma il gesto epico ed eroico di Ancillotto lo consegnò alla leggenda, unitamente ad altri innumerevoli successivi episodi, come quando non esitò a bersagliare personalmente la torre della dimora avita, divenuta dopo l'occupazione un Comando austriaco o come quando, volando nei cieli del suo Veneto, manteneva una quota relativamente bassa nelle ricognizioni serali, quale esplicito monito ai nemici invasori e tacito conforto alle popolazioni, che ben riconoscevano la sagoma di quell'aereo così basso ed a loro vicino, anche fisicamente. Non mancò di dimostrare, in molteplici occasioni, anche notevole sensibilità umana e profondo rispetto per i piloti nemici abbattuti, dei quali, con Inequivocabile nobiltà d'animo, si interessava fattivamente affinché le loro famiglie non avessero a patire inutili dolori.

Si radicò così il mito, cantato in versi in vita, ma anche durante l'orazione funebre da D'Annunzio, de "l'Ala incombustibile" e quel "Perficitur igne" - eroe reso perfetto dal fuoco - che per questa impresa ricevette a Roma,

durante una "Colazione di Guerra" il 4 aprile 1918, dalle mani del Commissario per l'Aviazione, la medaglia d'oro al VM conquistata nel cielo del Piave nel novembre-dicembre 1917 con la seguente motivazione: «Ancillotto Giannino, da San Donà di Piave, Sottotenente Corpo Aeronautica Militare, Pilota di Caccia di ammirabile

slancio, dal 30 Novembre al 15 Dicembre 1917, in una serie di attacchi audacissimi incendiava tre palloni nemici e ne costringeva altri a cessare dalle loro osservazioni; in una speciale circostanza, assaliva l'avversario con tale impeto, da attraversare l'aerostato in fiamme, riportando sul proprio velivolo, gravemente danneggiato, lembi dell'involucro lacerato».

Sulla pergamena di consegna della MOVIM fu applicato un brandello del Draken abbattuto sul quale è riportato il motto: «*flamma inter flammam*» coniato da Antonio Fradeletto.

La sua carriera di "asso" dell'aviazione proseguì inarrestabile sino alla fine del conflitto: infatti la notte del 24 lu-



Pergamena di conferimento di medaglia d'oro al VM.

glio 1918, riuscì ad abbattere due bombardieri nemici e per questa missione meritò un'ulteriore medaglia d'argento al VM, la terza, sempre nel cielo del Piave.

Anche dopo il conflitto spiccò la sua eccezionalità umana. A differenza di altri eroici piloti ingessati in un ruolo o nel loro personaggio, Ancillotto, infatti, aveva saputo sopravvivere agli orrori di una guerra crudele con intelligenza e, da abile manager, provenendo da una famiglia di imprenditori agricoli, si impegnò socialmente nella bonifica del suo Veneto.

Seppè anche organizzare, nel periodo post-bellico, un servizio di comunicazioni aeree fra Roma e Trieste e, successivamente, ampliare i suoi orizzonti divenendo *testimonial* del-



Giannino Ancillotto accanto al Nieuport 11 "Bebè" con i brandelli del Draken appena abbattuto.

morte che credeva certa, una volta riemerso dalle fiamme incandescenti dell'aerostato nemico distrutto, venne inseguito dai tre caccia austriaci di scorta, decisi ad abbatterlo per vendicare l'onta subita. Essendo a bordo di un piccolo "Bebè" relativamente veloce e manovrabile, (ma appesantito dalla necessaria struttura sui montanti

segue →

l'Ansaldo, esplorando con l'aereo l'America Latina (Ecuador e Perù) e stabilendo, ovunque, significativi primati. L'11 settembre 1919 compì un volo dimostrativo: partendo da Roma raggiunse in sette ore Varsavia a bordo di uno SVA, biplano da ricognizione da lui molto amato, con lo scopo di promuovere commercialmente l'industria aeronautica italiana.

Asso militare dell'Aeronautica, manager dell'aviazione civile ed avventuroso esploratore recordman: il massimo per chiunque in qualunque epoca.

Al seguito di Gabriele D'Annunzio, tra il 1919-20 partecipò all'impresa dell'occupazione di Fiume, con altri novelli Icaro incuranti del pericolo ed accesi da ideali e passioni, il cui ricordo trovava eco d'immortalità e visibilità negli stessi versi del Vate.

Nel 1921 riprese le missioni di propaganda in America Latina: durante la sua permanenza in Perù, per la precisione il 2 maggio, effettuò una trasvolata delle Ande Lima-Cerro de Pasco, a bordo di un Ansaldo Balilla, atterrando su una pista a 4.330 metri sul livello del mare, venendo salutato come "Titano dell'aria" e stabilendo quel profondo legame tra il Perù e la sua persona, legame che si perpetuerà poi anche nel monumento che San Donà di Piave gli ha dedicato.

Rientrato in Italia, partì quasi subito per la Somalia dove eseguì lunghi voli di ricognizione nell'entroterra. Al suo ritorno portò con sé, oltre a relazioni e fotografie, anche molti animali che donò allo Zoo di Roma, trattandone alcuni nel giardino della casa paterna.

Trasferitosi a Torino, e seguendo la propria passione ingegneristica, collaborò alla messa a punto di nuovi modelli di velivoli versatili anche per l'utilizzo in quell'aviazione generale che si apprestava a divenire rapidamente l'anima del futuro trasporto aereo commerciale.

Proprio dal capoluogo piemontese partì con la sua potente Alfa Romeo la sera del 17 ottobre 1924 per rientrare a San Donà di Piave, in occasione di un Raduno nazionale di Medaglie d'Oro organizzato proprio nella sua villa, ma alle tre di quella notte morì in un tragico incidente stra-

dale alla periferia sud di Caravaggio. Precisamente nella "curva maledetta" al km 186,200 dell'attuale Strada Statale n. 11 Padana Superiore, che da allora porta il suo nome, ed ove nel novembre 1927 gli fu eretto uno splendido monumento lapideo, ora divenuto, nel 150° anniversario dell'Unità d'Italia, un "Luogo della memoria", come inteso dal presidente della Repubblica.

Il manufatto - realizzato in marmo di Carrara e solido ceppo di Brembate dallo scultore caravaggesse Giacomo Grippa, noto come "Crippa" (Caravaggio, 1894-1978) ed inaugurato alla presenza di Gabriele D'Annunzio che tenne la commemorazione ufficiale - rappresenta artisticamente l'anima vittoriosa alata che, in un corteo di nubi, reca in cielo l'elica incombusta del giovane e leggendario eroe perfezionato dal fuoco.

Nella parte anteriore del basamento l'epigrafe reca: «A *Giannino Ancillotto / Medaglia d'Oro / volatore leggendario / che per epiche gesta / nella Grande Guerra / ebbe il bacio della gloria / qui tragicamente perito / auspice il popolo / Caravaggio materna / e fiera delle italiche virtù / questo ricordo innalzò / pegno d'amore*". N. A San Donà di Piave - M. A Caravaggio 17 10 1924».



Il monumento dedicato alla "MOVIM G. Ancillotto" a Caravaggio.

Grandiose e solenni le esequie, sia a Caravaggio, che stringendosi intimamente alla famiglia Ancillotto rese tutti gli onori a questo principe dell'aria così tragicamente perito nei suoi confini, sia a San Donà di Piave, ove le massime cariche istituzionali accompagnarono l'eccezionale pilota dopo la Santa Messa dal Duomo al Vecchio Cimitero. Successivamente il feretro dell'Eroe fu traslato nella tomba gentilizia di famiglia, eretta con marmi di Vittorio Veneto e pietra del Grappa su progetto di Giovanni Possamai nel Nuovo Cimitero, ed impreziosita da un suggestivo sarcofago sorretto da possenti aquile che celebrano imperiture la gloria dell'Eroe.

Nel 2010, una quarantina di avieri ed aviatori caravaggesi, legati affettivamente alla memoria di Ancillotto, hanno tenacemente voluto la costituzione a Caravaggio del nucleo dell'Associazione Arma Aeronautica - sezione di Treviglio, intitolandolo proprio alla "MOVIM ten. pil. Giannino Ancillotto".

Tra i primi obiettivi del nucleo vi fu la pulizia del monumento, subito realizzata grazie anche ai molti finanziamenti privati tra i quali spicca quello dell'ultimo nipote vivente dell'aquilotto veneto, il conte Luigi Ancillotto, che - creato "padrino" del sodalizio caravaggesse - ha potuto personalmente constatare con gioia e commozione l'affetto ancora vivissimo dei cittadini nei confronti dell'Eroe.

Il nucleo AAA di San Donà di Piave, costituito nel 1994, unitamente alle ordinarie rappresentanze associative ed istituzionali, mantiene viva l'ardente fiamma del patriottismo italiano, celebrando ogni mese, presso il Monumento Ancillotto in Piazza Indipendenza, una toccante cerimonia dell'alzabandiera, accompagnata dall'inno nazionale suonato da ben tre bande musicali.

Proprio a San Donà di Piave fu eretto ed inaugurato, il giorno nel quale avrebbe compiuto trentacinque anni, un grande monumento, decorato con aquile marmoree e corone bronzee, a forma di aeroplano, anche con il contributo del governo peruviano, che reca incisa nella colonna centrale, proveniente dall'Antiquarium di



Il monumento a Ancillotto a San Donà di Piave.

Roma, la dedica: «*L'Ala sopravvisse ai Cementi - La Gloria alla Morte*».

La prematura scomparsa del "buon Giannino", infatti, già nel 1924 aveva suscitato nella popolazione sandonatese il desiderio di commemorare l'Eroe con un segno monumentale nel cuore del centro cittadino, ma l'idea del ricordo marmoreo assunse in brevissimo tempo alto rilievo, essendone promotore l'Aero Club d'Italia, affinché il memento si eternasse nel marmo e nel bronzo.

Tra il 1925 ed il 1930, unitamente alla raccolta dei fondi necessari furono costituiti il Comitato d'onore ed il Comitato esecutivo, affinché l'opera fosse anche simbolo dell'onore dei Caduti dell'aviazione italiana nella "Grande Guerra", una grande ed emblematica "Ala d'Italia". Si susseguirono all'uopo appassionate epistole, riunioni ed interventi delle massime autorità.

Finalmente, dopo un'attesa di anni, lo splendido monumento progettato dall'arch. Pietro Lombardi (Roma 1894-1984), fu realizzato nel volgere di pochi mesi e solennemente inaugurato dalle autorità aeronautiche alla presenza della cittadinanza tutta il 15 novembre 1931.

È da sottolineare che il manufatto, con la sua forte valenza simbolica, evoca profondamente lo spirito aeronautico, riscrivendo contestualmente anche l'architettura di Piazza Indipendenza a San Donà di Piave, letta come luogo metafisico, sospesa tra la terra ed il cielo, contenendo di fatto un velivolo emblematico e stilizzato. Nel 2011 la piazza cittadina è stata oggetto di una rilettura urbanistica, che ha coinvolto anche il monumento

ad Ancillotto, spostato in avanti di una ventina di metri recuperandone così l'antico splendore. L'inaugurazione della nuova Piazza è programmata per l'anno in corso.

Dopo tanti anni, l'Uomo leggendario, scomparso quasi ormai cent'anni orsono, ma che vive nell'Olimpo degli Eroi, con il suo esempio, con le sue alte

virtù e con il suo sorriso, ci parla d'altri tempi storici, ormai trascorsi, ma anche di attualissimi ed imperituri valori aeronautici.

Nelle ormai sbiadite fotografie a noi pervenute, i suoi occhi lasciano trasparire un carattere schietto e volitivo, al contempo risoluto e combattivo, suscitando nell'osservatore un'instintiva simpatia nei suoi confronti come persona che crede in quello per cui lotta, che non arretra mai, che invita tutti a dare il massimo per la Patria.

Ecco svelato il fascino di questo eroico pilota che, nei cieli di tutto il mondo, ha orgogliosamente rappresentato il valore degli aviatori italiani e profondamente inciso, in particolare nei cuori della gente dei luoghi ove è nato e perito, il profondo significato dell'onore.

Le aquile sul monumento a San Donà di Piave e l'anima alata e vittoriosa dell'Eroe "Ancillotto" raffigurata in quello a lui dedicato a Caravaggio, che reca in cielo l'elica incombusta, ci spronano costantemente a seguire sempre il suo nobile, luminoso esempio.



Il medagliere dell'Eroe custodito dal conte Luigi Ancillotto (al centro) tra Pellegri e Bellesso

Bibliografia

- Brocchi Valerio: *La Centuria di Ferro; La Pattuglia delle Ali invitate*. Collezione Privata, 1940.
- Matricardi Paolo: *Il Grande libro degli Aerei da Combattimento - Volare Editoriale Domus S.p.A.* 2007 ed Edizioni White Star SpA., 2006.
- Mattioli Guido: *Giannino Ancillotto - Monografia*, Collezione Privata, 1935.
- Milanese Guido: *Le Aquile. Racconti di Guerra Aerea*. Casa Editrice Ceschina, Prima Edizione Milano. Collezione Privata, 1927.
- Museo dell'Aria: www.museodellaria.it
- Pellegri Ottorino: *Monumento a Giannino Ancillotto, Aviatore leggendario - Lezioni del Corso: I Segni del Tempo e della Storia - epigrafi e testimonianze in Caravaggio. Lezioni dell'Università del Tempo Libero UTL di Caravaggio*, 2000.
- Perissinotto Marino: *Giannino Ancillotto un eroe sandonatese - Città di San Donà di Piave - Museo della Bonifica con il contributo della Regione Veneto, Artegrafica di Quarto d'Altino*, 1995.
- Polita Chiara: *San Donà di Piave - La memoria della grande guerra - Il monumento all'Aviatore Giannino Ancillotto (1896-1924)*, Museo della Bonifica di San Donà di Piave, Edizioni Colorama 2010.
- Smithsonian Institution Duxford Imperial War Museum: *Flight - Da Lindbergh alla conquista dello spazio: Il Volo - 100 anni di Aviazione - Volare Editoriale Domus S.p.A.* 2011 e Dorling Kindersley Limited, a Penguin Company, 2007.
- Gregory Alegi: *World Aircraft Information Files - Aerospace Publishing Ltd.*, 1997 - Istituto Geografico De Agostini S.p.A. Novara 2000 - De Agostini Publishing Italia SpA. 2012 - Edizione Speciale edita da Arnoldo Mondadori Editore SpA "Aircraft", Verona 2012.

Crediti fotografici

- Foto 1: da "Il Gazzettino Illustrato" del 15 Novembre 1931. Copia di proprietà della dr.ssa Chiara Polita.
- Foto 2: da "Il Gazzettino Illustrato" del 15 Novembre 1931. Copia di proprietà della dr.ssa Chiara Polita.
- Foto 3: per gentile concessione dell'Area Espositiva dedicata a Giannino Ancillotto del 3° Reparto Manutenzione Velivoli, Aeronautica Militare Italiana, Treviso.
- Foto 4: dott. Antonio Maurizio Pellegri - Archivio Famiglia Pellegri/Veniziani.
- Foto 5: Piazza Indipendenza a San Donà di Piave ed il Monumento. Cartolina Collezione dr.ssa Chiara Polita.
- Foto 6: dott. Antonio Maurizio Pellegri - Archivio Famiglia Pellegri/Veniziani.

** Rispettivamente capo nucleo AAA di Caravaggio e di San Donà di Piave.*

Un oriundo italiano nell'USAAF

Domenic Salvatore "Don" Gentile

di Alessandro Rao

Nel cielo di Andrews a Forestville, Maryland, 13 km a est di Washington DC (oggi anche base dell'aereo presidenziale Air Force One) in un lontano giorno del 1951, precisamente il 28 gennaio, un Lockheed T-33, decollato poco prima per un volo di routine, iniziò a perdere quota fino ad impattare disastrosamente con il suolo. Ai comandi dell'aviogetto biposto, c'era Domenic Salvatore "Don" Gentile, uno degli assi della Seconda guerra mondiale ed un passeggero. ⁽¹⁾



"Don" Gentile

Al magg. "Don" Gentile furono accreditati ufficialmente 21,88 abbattimenti in volo e 6 velivoli distrutti a terra, inoltre, diventò il primo pilota a superare il record, fino allora imbattuto, di 26

vittorie aeree ottenute da Eddie Rickenbacher durante la Prima guerra mondiale. Di nazionalità americana, nacque il 6 dicembre 1920 da genitori italiani residenti a Piqua, una cittadina nello stato dell'Ohio (USA). La famiglia era cattolica praticante. Si racconta che da bambino, colpito da monossido di carbonio a causa di una stufa difettosa, fu dichiarato fuori da ogni possibilità di salvezza. Tuttavia, la madre, spinta dalla sua fede cristiana, portò il piccolo Domenic al Santuario di Nostra Signora della Consolazione situato nel piccolo centro di Carey sempre nell'Ohio. Dopo breve tempo, si riprese ed uscì dalla condizione che lo aveva predestinato ad una morte sicura. Certamente, per la famiglia profondamente religiosa, l'episodio fortunoso fu interpretato come un vero miracolo. Lo stesso Domenic, durante la sua breve vita, ritornò diverse volte al Santuario, dimostrando un profondo sentimento di fede. Dopo aver frequentato le scuole superiori, e già deciso a

seguire la sua passione fin dai primi anni dell'adolescenza, come d'altronde succede a tutti i piloti di sempre, decise di arruolarsi. Proprio in quel periodo, sull'Europa si abbatteva il tragico periodo del conflitto mondiale e Don Gentile aveva prestabilito le mosse che lo avrebbero portato sul campo di battaglia prima ancora dell'entrata in guerra degli Stati Uniti.

Perciò, come moltissimi piloti volenterosi di combattere, attraverso la Royal Canadian Air Force, raggiunse la Gran Bretagna nel settembre del 1940, entrando nella Royal Air Force, dove fu nominato istruttore al Fighters Command. Tuttavia, non impiegò molto a farsi notare per le sue notevoli abilità di pilota, nonché, per l'ottima conoscenza della teoria. Dopo poco più di un anno di servizio, e continue richieste da parte sua, per essere inviato in zona operativa, riuscì a farsi trasferire ad un reparto di linea del Fighter Command, precisamente al 133rd Squadron "Eagle" della RAF di base a Debden nei pressi di Cambridge, che sarebbe diventata il centro delle più importanti operazioni anglo-americane sulla Germania. Quando i primi "Spitfire" Mk IX, furono consegnati al 133rd Squadron, in una missione di scorta ai bombardieri, subirono tali perdite per cui riuscì a rientrare alla base in Inghilterra un solo "Spitfire" di quelli che vi avevano preso parte. Don Gentile, per una coincidenza, quel giorno non decollò, incassando un bel colpo di fortuna. Tuttavia, nelle missioni che seguirono, non perse l'occasione di palesare tutta la sua perizia di pilota e la sua determinazione contro la Luftwaffe di Göring. Conseguì le prime due vittorie nel mese d'agosto 1942, distruggendo in aria uno Ju.88 ed un Fw.190 in uno scontro sulla Francia occupata. Per questa impresa, fu insignito della "British Distinguished Flying Cross". Dopo alcune settimane, raggiunse tutti gli altri aviatori statunitensi, che si stavano riunendo nei famosi reparti

del 334th, 335th e 336th Fighter Squadron convertiti poi, a ottobre del 1942, nello storico 4th Fighter Group dell'8th Air Force, formato solamente da piloti statunitensi volontari per combattere a fianco degli inglesi. Più tardi, le squadriglie del 4th FG, verso novembre del 1943, iniziarono ad essere equipaggiate con i primi P-51B "Mustang", in sostituzione degli "Spitfire" e dei pesanti P-47 "Thunderbolt". Per l'addestramento dei nuovi piloti statunitensi assegnati al 4th furono incaricati proprio i veterani provenienti dal summenzionato "Eagle Squadron" della RAF, fra i quali lo stesso Don Gentile. Il risultato non si fece attendere, in quanto lo storico 4th FG operativo fino ad aprile del 1945, distrusse il maggior numero di velivoli nemici in volo, rispetto a quelli in terra sui vari aeroporti tedeschi. Gli obiettivi prestabiliti, furono inoltre: truppe di terra, magazzini di approvvigionamento, strade, ponti, linee ferroviarie, aeroporti e fabbriche aeronautiche. ⁽²⁾

Di questo asso, non può essere trascurato quel sentimento umano costituito dalla sincera amicizia che nasce proprio nei momenti della vita più drammatici di fronte ad ostacoli a volte insuperabili. Pertanto, la sua storia s'interseca con quella di un altro pilota statunitense di pari abilità, che fu oltre tutto, suo gregario: John Trevor Godfrey. ⁽³⁾

In realtà, i due piloti, durante la loro permanenza al 4th FG, condivisero una salda amicizia dalla quale scaturì una grande collaborazione nei moltissimi combattimenti sostenuti assieme nei



Don Gentile e il suo P-51 Shangri.

cieli europei. Il P-51B "Mustang" di Don Gentile battezzato "Shangri-La" e quello di Godfrey "Reggie's Reply" diventarono celebri molto presto fra le squadriglie dell'USAAF. Alla fine del periodo operativo, contribuirono alla distruzione di oltre 58 aerei nemici in volo e in terra. Ricordiamo la particolare giornata nella quale iniziò il rapporto di amicizia fra Don Gentile e Godfrey. Ciò avvenne il 7 settembre 1943, durante un volo di scorta ai B-17 sulla città di Emden, quando i due piloti s'incontrarono per la prima volta. Infatti, Godfrey volava come gregario di Don Gentile a sinistra della sua squadriglia quando quest'ultimo, in quella sortita, non era certamente nelle migliori condizioni fisiche per alzarsi in volo. Com'egli stesso raccontò di ritorno alla base, durante per le, in un cielo poco rassicurante per le pessime condizioni climatiche, un senso di vertigine lo pervase improvvisamente facendolo precipitare in una vertiginosa discesa allontanandolo improvvisamente dalla squadriglia. Era norma che in certi casi, ogni pilota non doveva allontanarsi dalla squadriglia stessa per scendere in aiuto ad altri che si fossero trovati in difficoltà, e ciò per non condizionare l'esito della missione. Ma, in realtà si verificarono numerosi casi contro il regolamento, facendo prevalere sempre un senso di cameratismo fra gli agguerriti cacciatori. Così fu in questa missione: e, a scendere in aiuto di Don Gentile, fu Godfrey, seguendolo in pic-

chiata e urlando via radio in modo da farlo riprendere dalla semi incoscienza che lo avrebbe condotto sicuramente verso la morte. Continuarono così, a combattere in molte altre missioni conquistando la simpatia dei superiori e anche del personale di terra. Parteciparono successivamente alla poderosa campagna contro i tedeschi, per il periodo dal 20 al 25 febbraio del 1944, che passò alla storia, come la "La grande settimana" nella quale ottennero altri successi. Dopo 4 mesi, a giugno del 1944, com'era di consuetudine negli Stati Uniti, durante il periodo bellico, i due assi rientrarono provvisoriamente in Patria per prendere parte ad una presentazione delle obbligazioni di guerra, per separarsi poi, con nuove destinazioni. Don Gentile, dopo il conflitto, rimase in servizio come pilota collaudatore nell'USAF a Wright Field a Dayton (Ohio) partecipando ai corsi presso il Tactical Air School. Nel mese di giugno 1949, frequentò l'Università del Maryland per seguire un corso di perfezionamento nella scienza militare. Il 28 gennaio del 1951, come summenzionato, in un incidente di volo, perdeva la vita. Ricevette molte decorazioni, fra le quali, le più significative furono, da parte statunitense la DSC (*Distinguished Service Cross*) la DFC (*Distinguished Flying Cross*) la "Silver Star", la "Air Medal", la "Victory Medal" e la "Presidential Unit Citation" e da parte britannica, la "British Distinguished Flying Cross". Winston Churchill, nei ri-

guardi di Don Gentile e il suo fedele gregario John T. Godfrey, li paragonò a Damon e Pizia, i due leggendari personaggi della mitologia greca, che sono il sinonimo della vera amicizia. Eppure, le tattiche impiegate dai due assi, non del tutto convenzionali e fuori dalle norme stabilite nei corsi di addestramento acrobatico dell'Air Force, furono largamente impiegate, negli anni successivi, dai piloti che si trovarono a combattere in Corea e nel Vietnam.

La loro storia è descritta nel libro "Two-Man Air Force: Don Gentile & John Godfrey" di Philip Kaplan - Ed. Pen & Sword Books - 2006 (UK).



- (1) Una triste coincidenza: con lo stesso tipo di velivolo T-33, in un simile incidente avvenuto sette anni prima, il 6 agosto 1945, perse la vita Richard "Dick" Bong, primo della classifica degli assi statunitensi con 40 vittorie omologate.
- (2) Nel 1945, a guerra finita, il 4th FG si trasferì negli Stati Uniti dove rimase sospeso circa tre anni, per essere riattivato con i primi aviogetti F-80 "Shooting Star" a causa della "Guerra fredda" fra Unione Sovietica e Stati Uniti. A marzo del 1949, fu dotato dei più moderni F-86 "Sabre" che parteciparono alla guerra di Corea (1950-53). In tempi recenti ha partecipato alla "Gulf War", alle operazioni "Enduring Freedom" e "Iraqi Freedom". Attualmente è basato a Seymour Johnson AFB (North Carolina).
- (3) Nell'ambito dell'ETO (*European Theatre of Operations*) Trevor John Godfrey fu il secondo asso per il numero di vittorie aeree presso il 4th FG. Il suo caccia denominato "Reggie's Reply" (La risposta di Reggie) in ricordo del fratello Reggie ucciso nel 1941 quando la sua nave fu centrata da un siluro nazista. Nacque il 28 marzo 1922 a Montreal in Canada. I primi anni dell'adolescenza li trascorse nella cittadina di Woonsocket (Rhode Island) dove frequentò la scuola superiore fino al 1940. Ritornò al nord, in Canada, compiendo diversi tentativi per arruolarsi nella Royal Canadian Air Force. Paradossalmente, i suoi genitori furono talmente contrari a che il figlio si fosse arruolato nell'Aviazione canadese, che giunsero fino al punto di denunciarlo al FBI. Pertanto, fu arrestato ben due volte per aver violato la legge sulla neutralità vigente negli USA. In ogni modo, alla fine, dovettero piegarsi alla ferrea volontà del futuro asso che si arruolò ad agosto del 1941. A ottobre del 1942 ottenne il brevetto di pilota nella Royal Canadian Air Force dove rimase fino al mese di settembre del 1943, quando passò a Debden al 4th FG, volando prima con il P-47, poi con il P-51. La prima vittoria la conseguì il 1 dicembre 1943 pilotando un P-47 contro un Me.109 e alla fine del mese aveva raggiunto già 10 vittorie. A marzo del 1944, raggiunse 16,33 vittorie in aria e 12,66 velivoli abbattuti a terra ponendolo al vertice del 4th FG. Il 24 agosto 1944, fu abbattuto nei pressi del centro sperimentale di Nordhausen e fu catturato dai tedeschi ed internato in un campo di prigionia dove trascorse il resto della guerra. Dopo il suo ritorno in Patria fu promosso al grado di Maggiore rimanendo nelle file dell'Air Force che tuttavia, lasciò definitivamente a gennaio del 1946. Successivamente, grazie alla sua popolarità per il suo trascorso di asso, si dedicò alla vita politica riuscendo a farsi eleggere nel 1952 senatore del Rhode Island. Nel 1954, si trasferì con la famiglia nella città di South Freeport (Maine). Colpito dal Morbo di Lou Gehrig, dopo una lunga lotta contro il tremendo male, si spense il 12 giugno del 1958. Le ricompense furono: la "Distinguished Flying Cross" la "Purple Heart Medal" e la "Air medal".

segue →

II VELIVOLO

North American P-51 "Mustang"

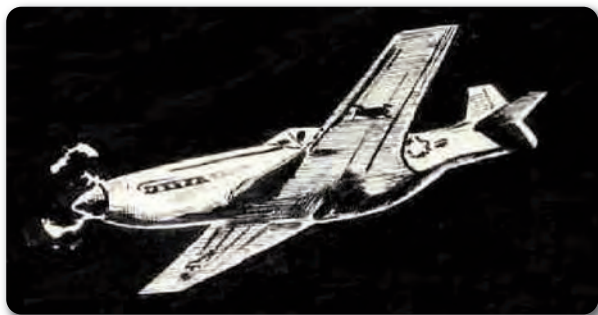
Il "Mustang" è stato uno dei migliori aerei della Seconda guerra mondiale, determinante nella maggior parte dei combattimenti nei cieli d'Europa e del Pacifico. Alle fine del conflitto, ne furono prodotti circa 15.000 esemplari, che distrussero in volo, solo in Europa, circa 5.000 velivoli nemici. Anche se ormai notissimo, ricordiamone la genesi. Innanzi tutto, il "Mustang" ebbe virtualmente le origini in seguito dalla richiesta avanzata dalla "British Purchasing Commission" (Commissione acquisti britannica) che negli anni '40 risiedeva proprio a New York al fine di organizzare acquisti di materiale bellico per conto dell'Inghilterra che stava soffrendo l'aggressione della Germania. La prima richiesta fu avanzata per la fornitura su licenza del caccia Curtiss P-40, altrettanto noto nella prima fase del conflitto. Un ingegnere della North American di origine tedesca, Edgar Schmued, convinse i vertici della ditta, di fornire ai britannici, nel giro di circa tre mesi, un nuovo caccia nettamente superiore al P-40 in dotazione alla RAF. L'offerta fu presa in considerazione dalla commissione britannica e accettata con la riserva di ricevere i primi 300 esemplari entro tre mesi dal contratto. Da questa operazione di economia militare, si avviò lo sviluppo del nuovo velivolo denominato "Mustang Mk1" direttamente dagli inglesi. I progettisti Edgar Schmued e Raymond Rice riuscirono a completare nel tempo prefissato, il prototipo codificato NA-73X che volò per la prima volta a ottobre del 1940. Il nuovo caccia presentò subito le caratteristiche di superiorità, dalla linea aerodinamicamente elegante, specialmente per il profilo laminare e per la posizione del radiatore disegnato appositamente per ridurre la resistenza dell'aria, inoltre, superava in velocità il P-40 per una quarantina di km/h. Passati subito alla produzione di serie, a novembre del 1941 furono inviati nelle basi in Inghilterra i primi esemplari. Tuttavia, sottoposto a diverse prove da parte dei piloti, tutti veterani dello "Spitfire", dichiararono il "Mustang" non adatto ad operare alle alte quote, e ciò a causa del motore Allison da 1.200 HP scarsamente po-

tente, per cui fu impiegato dal Fighters Command, dapprima per la ricognizione tattica a quote molto basse, poi per attacchi ad obiettivi terrestri grazie alle sue quattro mitragliatrici da 12,7 mm che lo rendevano largamente offensivo. A ottobre del 1942, il caccia della North American, fu il primo monomotore a spingersi in territorio tedesco: decollato da una base inglese, effettuò un volo di ricognizione sulla città di Dortmund.

I successi ottenuti dal "Mustang" in Europa, indussero i tecnici della North American a intraprendere una rivisitazione del caccia con una serie di modifiche radicali, ottenendo una specifica di 500 esemplari P-51A da parte dell'USAAF (inizialmente denominato "Apache" e poi definitivamente "Mustang" con la sigla P da "Pursuit" che significava caccia da inseguimento). Predisposto per il bombardamento in picchiata con bombe da 230 kg. e sei mitragliatrici da 12,7 mm, e un motore Allison V-1710 da 1325 HP, raffreddato a liquido, in grado di raggiungere 570 km/h a 1.600 m. In realtà, ciò che lo distingueva dagli altri velivoli del momento, erano principalmente due elementi di primaria importanza: il radiatore e il disegno delle ali. Il radiatore, posto sotto la fusoliera, doveva raffreddare a liquido i motori sempre con maggiore potenza. I tecnici pensarono di collocarlo sotto la fusoliera con un particolare accorgimento che avesse determinato una resistenza dell'aria uguale a "zero" e non solo, era stato ideato con un'apertura posteriore per sfruttare il flusso d'aria surriscaldata dalla parte radiante centrale, che in uscita avrebbe creato un'ulteriore piccola spinta simile ad un micro-jet. Per quanto riguardava il disegno delle ali, lo spessore e la pianta trapezoidale, erano disegnate con il profilo laminare (NACA) a sezione e curvatura simmetrica per controllare meglio lo strato limite dell'aria. Tuttavia, già da parte degli inglesi, che avevano iniziato la sostituzione del motore Allison con il più potente Rolls-Royce Merlin-61 avveniva di fatto la trasformazione del "Mustang" in una mac-

china adatta a tutte le condizioni di combattimento. Quanto ciò, in realtà, decretò la fine del "Mustang" con motore Allison dopo una produzione, fino allora raggiunta, di circa 1.500 unità. D'altra parte, i responsabili dell'USAAF seguirono con attenzione la modifica apportata dagli inglesi e allo stesso tempo sollecitarono la North American all'assemblaggio di una nuova struttura del caccia adatta a con-





Il P-51 nel disegno dell'autore.

tenere un nuovo motore di costruzione nazionale, nettamente superiore all'obsoleto Allison. Si trattava, invero, del Packard V-1650-7 Merlin da 1.695 HP, 12 cilindri in linea, dotato di un compressore meccanico a due stadi di tipo centrifugo, i cui gas di scarico retro espulsi, sviluppavano un'ulteriore spinta. Furono così

realizzate le versioni B/C, modificate per sopportare le forti sollecitazioni del nuovo motore. Nei voli di prova il caccia raggiunse la velocità di oltre 700 km/h salendo a circa 6.000 m con meno di 7 primi. Con tutto ciò, le modifiche del "Mustang" non finirono ma andarono avanti con la versione D, che in realtà, rappresentò la più riprodotta e nella quale fu sistemato il nuovo tipo di tettuccio tipo R. Malcom a "goccia" con ampia visibilità ed eliche più grandi, tipo Hamilton Standard. I P-51D furono i primi ad attaccare la capitale nipponica partendo dalle basi situate nel Pacifico. A febbraio del 1945, volò la versione P-51H, che fu senz'altro la più avanzata della serie. Con l'adozione del motore in linea Packard V-1650-9 Merlin da 2.218 HP, quest'ultima versione, era in grado di raggiungere 785 Km/h a oltre 7.000 m di quota. In ogni modo, non fece in tempo ad entrare in combattimento nel teatro europeo, ma fu operativo solo negli ultimi mesi contro i giapponesi.

Caratteristiche del P-51D

Apertura alare:	m 11,28
Lunghezza:	m 9,83
Peso:	da kg 4.580 a kg 5.500
Motore:	Packard V-1650-7 Merlin da 1.695 HP in linea raffreddato a liquido
Velocità:	km/h 700 a m 7.500
Tempo di salita:	a quota m 6.100 in 7'3"
Quota di tangenza:	m 12.800
Autonomia:	da km 2.100 a km 3.350 con serbatoi ausiliari da litri 415
Armamento:	6 mitragliatrici alari Browning da mm 12,7 e kg 450 di bombe subalari oppure 8 razzi aria-terra
Equipaggio:	pilota

È un LeO 451 e non un Curtiss 75 Hawk

Il socio Simone Fiorenza della sezione di Monterotondo Mentana ha scritto per precisare che il disegno del velivolo riportato in basso a sinistra a pag. 15 di *Aeronautica* n. 1/2012 nell'articolo di Ferdinando Sguerri dal titolo *1940-1942. L'attività aerea, navale e terrestre nel quadro dei conflitti armati tra francesi ed inglesi*, non è un Curtiss 75 Hawk, ma un LeO 451.

Da parte nostra chiariamo in proposito che - in fase di apposizione delle didascalie alle illustrazioni al momento della stampa del giornale - per un errore purtroppo sfuggito ai revisori delle bozze e del quale ci scusiamo è stata riportata la stessa didascalia della foto pubblicata in apertura dell'articolo di cui trattasi come, peraltro, subito rilevato e segnalato anche dall'autore.

La didascalia corretta era la seguente: «**Il bombardiere bimotore di produzione francese Lioré & Olivier LeO 451. Nel disegno sono visibili le bande rosse su campo giallo sui piani di coda e sul cofano dei motori, stabiliti dalle norme armistiziali per gli aerei militari della Francia di Vichy, assieme alla rimozione delle coccarde sui fianchi della fusoliera**»

“L’invisibile bellezza”

Antoine de Saint-Exupéry, cercatore di Dio

Fra gli scrittori più letti del '900, un posto di rilievo è certamente quello occupato da Antoine de Saint-Exupéry. La sua produzione letteraria, estremamente varia, ha raggiunto livelli di diffusione eccezionali: il “Piccolo Principe”, considerato il suo capolavoro, è stato pubblicato in 134 milioni di copie in 220 lingue.

La sua vita, tuttavia, intensa e avventurosa, non è altrettanto conosciuta. Ed è un vero peccato in quanto si tratta di un personaggio di grande spessore sia lo si consideri come uomo d'azione, e, in particolare aviatore, sia come scrittore-poeta ricco di intuizioni e fantasia, sia come uomo dotato di grande spiritualità, particolarmente attratto dalla ricerca speculativa dei grandi misteri che coinvolgono l'uomo e l'universo.

“L’invisibile bellezza” di Enzo Romeo, edito da Ancora, costituisce un encomiabile tentativo di entrare nell'intimo del pensiero di Saint-Exupéry, attraverso la sua vita e, soprattutto, attraverso le sue opere. Indubbiamente non può trattarsi che di un tentativo, tanto è complessa la vita e la dimensione spirituale dell'uomo, maturata attraverso le sue infinite avventure di terra e di volo. Di quel volo che ha affascinato il giovane Antoine fin dai suoi più teneri anni, che sono anche gli anni dei primordi dell'Aviazione.

Ed è il volo, che è l'ispirazione delle sue pagine più belle, che costituisce forse la costante più importante della sua vita che fu quanto mai intensa, trascorsa viaggiando instancabilmente da un continente all'altro, non risparmiandosi mai esperienze di ogni genere, anche sul piano sentimentale. È questa vita straordinariamente ricca che costituisce, in un certo senso, la base del suo rapporto con Dio, che si intensifica nei momenti di solitudine: a bordo di un aereo che vola a grande altezza, o nella vastità di un deserto. Si tratta di un rapporto del tutto particolare, che sembra risentire, più che dell'educazione religiosa ricevuta in gioventù, di una sua autonoma maturazione spirituale:

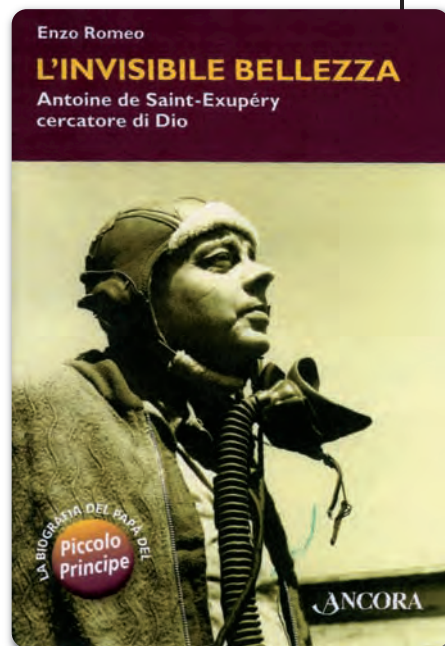
un Dio della cui esistenza egli è profondamente convinto e che egli ricerca instancabilmente, nella certezza che solo la fede, possa dare risposta ai grandi interrogativi che attanagliano l'uomo. E proprio dalla consapevolezza della mancanza di questa fede che nasce quel travaglio interiore che caratterizza gran parte delle sue opere.

In estrema sintesi, si tratta della storia avvincente di un aviatore impegnato nella ricerca continua di un'elevazione non solo fisica, ma soprattutto spirituale.

Un'opera che sarà soprattutto apprezzata da quegli aviatori che dal volo traggono alimento per la propria passione ma anche spunto e ispirazione per riflessioni di più ampio respiro che investono la propria intima essenza di aviatore ma soprattutto di uomo.

G.P.

Il volume, cm 14,5x21, pp. 300, è disponibile al costo di € 19,50 nelle librerie o presso l'Ancora Editrice - Via G.B. Niccolini, 8 - 20154 Milano, tel. 02.345608.1, fax 02.345608.66, e.mail: editrice@ancoralibri.it



Ancora sul Gripen svizzero

Il consigliere federale alla difesa elvetica Ueli Maurer, in riferimento alle polemiche sorte dopo la scelta del Saab JAS-39 Gripen come nuovo caccia per le forze aeree svizzere (v. pag. 25 di *Aeronautica* n. 2/2012) ha dichiarato ufficialmente che tale aereo «soddisfa i requisiti, risulta idoneo ed è sostenibile finanziariamente anche a lungo termine» e, pertanto, esso rappresenta «la soluzione ottimale» ed è «il risultato al quale si è giunti dopo un'ampia valutazione pluriennale».

A margine della questione è da ricordare che, secondo quanto reso noto da ambienti militari che temono tale evento, la Svizzera - nell'ambito delle azioni economiche volte a realizzare risparmi - potrebbe indire un referendum proprio contro l'acquisizione del Gripen evitando così tagli ai bilanci di altri dicasteri le cui attività sono ritenute più importanti di quelle della difesa.

F-35A con armi esterne

Il 16 febbraio, in California, un esemplare dell'F-35A (a decollo e atterraggio convenzionali) ha volato recando un carico di armi costituito anche da due missili aria-aria AIM-9X nei travetti alari esterni oltre a due bombe guidate GBU-31 interne da due tonnellate e due missili avanzati aria-aria a medio raggio AIM-120 poste nei due vani interni.

Ricordiamo in proposito che l'F-35A è stato progettato per il trasporto di oltre 18 tonnellate di armamenti vari tra carichi interni ed esterni.

Chiesa multiconfessionale a Decimomannu



Sulla base aerea di Decimomannu, sede del Reparto Sperimentale Standardizzazione al Tiro Aereo/Air Weapon Training Installation (RSSTA/AWTI) frequentato da piloti di varie nazioni, esiste una chiesa aeroportuale denominata "Casa di Dio" in quanto utilizzata da credenti appartenenti a varie confessioni che vi seguono i riti della propria religione così come avviene, ad esempio, in quella dell'aeroporto di Aviano, base anch'essa sede di reparti aeronautici stranieri.

La chiesa di Decimomannu è, quindi, priva di arredi o simboli riconducibili all'una o all'altra religione - come la "Via Crucis" dei cattolici - in quanto, nelle celebrazioni, ciascuno si porta i propri.

È stato così che fu stabilito di decorare la cappella con qualcosa di accettabile da tutti affidando il lavoro alla nota e valente pittrice Maria Pia Rossi, consorte del socio AAA Giuseppe De Angelis della sezione di Cagliari.

E la signora, partendo da episodi della Bibbia e del Vangelo, ha dipinto la cupoletta esagonale che sovrasta la chiesa (come si vede nella foto) per ricordare, in particolare, le Parabole della vite, delle nozze reali, del lievito, del figliol prodigo, dei talenti e della pecorella smarrita.

Un lavoro che, a suo tempo, fu inaugurato dall'arcivescovo di Cagliari il quale, nell'occasione, apprezzò molto l'opera.



Scudo antimissili per la Royal Navy

Il ministero della Difesa della Gran Bretagna ha firmato con MBDA, il consorzio europeo attivo nel settore dei missili e dei sistemi di difesa, un contratto del valore di 483 milioni di sterline per la fase di dimostrazione del FLAADS (Future Local Area Air Defence System), un vero e proprio "scudo" per la Royal Navy in grado di intercettare missili supersonici antinave. Tale "ombrello" difensivo, denominato *Sea Ceptor*, è basato su un complesso di missili, installati a bordo delle fregate della flotta britannica, capaci di intercettare, alla velocità di Mach 3, ordigni avversari diretti contro le unità della Royal Navy.

Quale fu la causa della morte di Gagarin?

Il 27 marzo 1968, quarantaquattro anni fa, perdeva la vita in un incidente di volo Yuri Gagarin, il primo uomo lanciato nello spazio con il volo del 12 aprile 1961 a bordo della navicella Vostok-1.

La morte del 34enne cosmonauta russo suscitò subito numerosi interrogativi da parte di esperti del settore, ma anche di semplici appassionati di tematiche aerospaziali, che ritenevano misteriose le cause della sua fine considerata l'altissima professionalità del pilota.

Ricordiamo che Gagarin precipitò durante un volo di addestramento con un MiG-15, insieme al suo co-pilota Vladimir Seriozhin, in un bosco vicino al villaggio di Novosielovo, a circa 200 km a est di Mosca.

La commissione d'inchiesta subito nominata, ma le cui risultanze non sono mai state rese pubbliche, ritenne, quale causa più probabile dell'incidente, che il cosmonauta si sarebbe spaventato vedendo che una presa d'aria era parzialmente staccata e, constatando come l'abitacolo non fosse ermeticamente sigillato, avrebbe tentato di ridurre la quota di 3.000 metri con una picchiata di 145 metri al secondo. Entrambi i piloti, in quella circostanza, avrebbero perso conoscenza a causa di tale manovra decedendo nel successivo impatto dell'aereo con il suolo.

Tesi, questa, confermata anche da una successiva commissione d'inchiesta indipendente dopo circa nove anni di altre indagini in proposito.

Recentemente, però, molti dubbi sull'evento sono riemersi, forse anche dovuti al divieto, opposto nel 2007 dal presidente russo Vladimir Putin, ad una riapertura dell'inchiesta su quello che da molte parti è ancora ritenuto uno dei misteri nella storia dell'aeronautica.

Riportiamo quindi alcune delle numerose ipotesi formu-

late nel tempo in proposito e riprese da vari organi d'informazione non solo di Mosca, cominciando con quella che l'allora leader dell'Unione sovietica Leonid

Breznev avesse disposto un sabotaggio dell'aereo in quanto invidioso della popolarità di cui godeva Gagarin.

Varie fonti ipotizzarono poi che l'altro pilota a bordo avesse deciso di uccidere se stesso e il collega per invidia o che Gagarin avesse simulato la propria morte, si fosse sottoposto ad una plastica ritirandosi poi in un luogo sconosciuto perché ormai stanco del suo ruolo di eroe.

Altra ipotesi riguardava il fatto che i due uomini a bordo fossero ubriachi e non in grado di pilotare il MiG-15; correva infatti voce che Gagarin avesse iniziato a bere alcolici per meglio sostenere il peso della fama derivatagli dalla sua impresa nello spazio.

Ci fu anche chi attribuì la scomparsa dei due piloti ad un rapimento degli alieni, o che il cosmonauta sovietico fosse sopravvissuto all'incidente e fosse morto nel 1990 in una clinica psichiatrica.

Infine, è da ricordare come si sia sempre ritenuto che Gagarin fosse stato l'ultimo ad usare quel MiG-15 nei due giorni precedenti, ma fonti dell'aviazione sostennero di avere accertato che altri piloti effettuarono voli con tale aereo prima di quello che costò la vita al cosmonauta, piloti che potrebbero aver compromesso la presa d'aria citata effettuando manovre acrobatiche troppo accentuate.

Ove l'ipotesi delle commissioni d'inchiesta non fosse la verità, quindi, la causa della tragica fine di Yuri Gagarin, sepolto sotto le mura del Cremino vicino ad altri eroi dell'Unione sovietica, sembra destinata a rimanere ancora a lungo un insoluto mistero.



F-35 copiato dai cinesi?

Il *Corriere della Sera*, riprendendo notizie tratte dalla stampa di Londra, ha recentemente pubblicato un articolo nel quale si evidenzia come i responsabili della Bae System, azienda britannica che lavora allo sviluppo del JSF Lockheed Martin F-35 *Lightning II*, abbiano informato l'azienda produttrice di aver scoperto che i cinesi - tramite gli *hackers* al servizio dell'Esercito popolare di Pechino - sarebbero riusciti a entrare in possesso di importanti informazioni sull'aereo violando per oltre 18 mesi i sistemi computerizzati della Bae.

I pirati informatici sarebbero quindi riusciti a entrare in possesso dei principali piani di costruzione dell'F-35, ripetendo con successo analoghe operazioni svolte nel passato nei confronti, tra gli altri, delle navette spaziali statunitensi, dei bombardieri *stealth* B-2 e dei caccia F-22 *Raptor* dell'USAF.

E, in riferimento a quest'ultimo velivolo, l'articolista fa notare come il caccia J-20 con tecnologia *stealth* recentemente presentato dall'industria aeronautica cinese (v. anche pag. 11 di *Aeronautica* n. 5/2011, NdR) presenti «*evidenti punti di contatto con il Raptor ma anche con un MiG russo, a riprova che i cinesi copiano tutto quello che riescono a copiare*».



(a cura di Michele Mascia)

Nuovi termini di pagamento dei trattamenti fine servizio (TFS) e fine rapporto (TFR)

L'INPDAP, con circolare n. 16 del 9 novembre 2011, ha illustrato i termini di pagamento dei trattamenti di fine servizio e fine rapporto, modificati dal decreto legge n. 138/2011, convertito in legge 148/2011 (art.1, commi 22 e 23). Le nuove disposizioni riguardano le prestazioni erogate dallo stesso Ente previdenziale per indennità di buonuscita (IBU), trattamento di fine rapporto (TFR) e l'indennità premio di servizio (IPS) spettanti al personale dipendente dalla pubblica amministrazione, civile e militare, alla cessazione del servizio. A seconda della causa di cessazione sono previsti tre termini di liquidazione/erogazione:

Termine breve (entro 105 giorni dalla cessazione)

In caso di cessazione dal servizio per inabilità o per decesso, continua a trovare applicazione il termine breve il quale prevede che la prestazione debba essere liquidata entro 105 giorni dalla cessazione. L'Ente datore di lavoro è tenuto a trasmettere all'INPDAP la documentazione necessaria entro 15 giorni dalla cessazione del dipendente; lo stesso Istituto previdenziale provvede ad erogare la prestazione, o la prima rata di questa, entro i tre mesi successivi alla ricezione della documentazione.

Termine di sei mesi (più tre mesi)

Qualora la cessazione avvenga per raggiungimento dei limiti età o di servizio previsti dagli ordinamenti di appartenenza (compreso il raggiungimento della massima anzianità contributiva a fini pensionistici ed il collocamento a riposo d'ufficio disposto dall'amministrazione di appartenenza), nonché per estinzione del rapporto di lavoro a tempo determinato, l'INPDAP procede alla liquidazione della prestazione, o la prima rata di questa, dopo 6 mesi.

Termine di 24 mesi (più tre mesi)

L'INPDAP non può liquidare la prestazione, o la prima rata di questa, prima di 24 mesi dalla cessazione se questa avviene per dimissioni volontarie o per recesso da parte del datore di lavoro (licenziamento, destituzione dall'impiego, ecc). Decorso tale termine l'Istituto deve pagare la prestazione entro tre mesi.

I nuovi termini di liquidazione decorrono dal 13 agosto 2011; non riguardano gli iscritti che a tale data hanno già maturato i requisiti contributivi ed anagrafici per il pensionamento, sia di anzianità che di vecchiaia (raggiunti limiti di età o di servizio) per i quali rimangono i termini previgenti: 105 giorni per le cessazioni dal servizio per limite di età o di servizio previsti dagli ordinamenti di appartenenza (comprese le cessazioni per raggiungimento della massima contributiva a fini pensionistici), da 6 a 9 mesi per tutte le altre casistiche.

Si ricorda (v. *Aeronautica* n. 6/2010) che ai termini predetti vanno aggiunti 12 mesi per il pagamento della 2ª rata (parte della prestazione compresa tra 90.000 e 150.000 euro) e 24 mesi per il pagamento della 3ª rata (parte eccedente 150.000 euro). In caso di pagamento dei trattamenti/indennità previdenziali oltre i termini sopra menzionati sono dovuti gli interessi legali.

Armonizzazione dei requisiti di accesso al sistema pensionistico per il personale militare e del Comparto Sicurezza

Il decreto legge 201/2011, convertito in legge 214/2011, a partire dal 1° gennaio 2012, ha modificato, tra l'altro, i requisiti anagrafici e contributivi per accedere al trattamento pensionistico sia per i lavoratori dipendenti che autonomi, incrementando i limiti di età e l'anzianità contributiva (v. *Aeronautica* n. 11/2011). La stessa norma (art. 24, comma 18) ha previsto l'estensione dei nuovi requisiti anche ai regimi e gestioni pensionistiche (speciali) che prevedono requisiti diversi (da quelli generali) per l'accesso al trattamento pensionistico (compreso il personale militare e del Comparto Sicurezza). L'armonizzazione, deve avvenire, entro il 30 giugno 2012, tramite un Regolamento che tenga conto delle obiettive peculiarità ed esigenze dei settori di attività nonché dei rispettivi ordinamenti. Presso il ministero della Difesa sono iniziati gli studi e gli approfondimenti tecnici in materia per definire modalità e tempi di applicazione delle nuove disposizioni al personale interessato. In particolare dovranno essere definiti l'incremento dei limiti di età e dei requisiti contributivi sia per l'accesso alla pensione di vecchiaia e che alla pensione anticipata, nonché la decorrenza di tali provvedimenti.

Adempimenti fiscali (anno 2012- redd. 2011) dei contribuenti, tramite la dichiarazione modello 730

- Entro il 28 febbraio 2012 - ricezione della certificazione dei redditi (CUD) dal sostituto d'imposta.
- Entro il 30 aprile 2012 - 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 2012 - presentazione al Caf o a un professionista abilitato il mod. 730 e la busta contenente 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 2012 - il contribuente riceve dal Caf/professionista abilitato copia della dichiarazione mod. 730 e il prospetto di liquidazione mod. 730-3.
- Da luglio 2012 - (per i pensionati da agosto/settembre 2012) 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 retribuzioni dei mesi successivi.
- Entro il 1° ottobre 2012 - eventuale comunicazione al sostituto di imposta di non voler versare il secondo o l'unico acconto dell'Irpef di novembre 2012, oppure di volerlo effettuare in misura inferiore rispetto a quello che risulta dal mod. 730-3;
- Entro il 25 ottobre 2012 - presentazione al Caf/professionista abilitato del mod. 730 "integrativo" (per correggere eventuali errori o omissioni);
- Entro il 10 novembre 2012 - il contribuente riceve copia del mod. 730 "integrativo" e il relativo prospetto di liquidazione;
- Novembre 2012 - sulla retribuzione di novembre è trattenuta la somma dovuta come secondo o unico acconto Irpef che risulta dal mod. 730-3;
- Dicembre 2012 - i contribuenti che hanno presentato il 730 integrativo, ricevono i rimborsi spettanti.

Lettere al Direttore

SUL "VOLO DELL'ANGELO"

Il presidente della sezione euganea dell'Unione nazionale sottufficiali italiani (UNSI), Leone Grazzini, riferendosi a quanto pubblicato a pag. 9 di *Aeronautica* n. 1/2012 dal titolo "Come on brother, I'm taking you home (Vieni fratello, ti riposto a casa)" a firma di Giancarlo Naldi ha scritto la seguente lettera della quale riportiamo integralmente il testo.

«Abbiamo letto e commentato quanto scritto sul n. 1 gennaio 2012 della sua rivista da Giancarlo Naldi e abbiamo immediatamente raccolto il suo invito di riflessione ed è per questo che riteniamo di non poter perdere l'occasione di esprimere tutta la nostra condivisione a quanto espresso dall'estensore dell'articolo.

Dopo una lettura fatta a livello individuale, recependo l'importanza, abbiamo voluto leggere quell'articolo ad alta voce in uno dei momenti in cui ci si trova numerosi nella nostra sede UNSI di Abano Terme.

Mentre si andava avanti con la lettura, si manifestava in più di qualcuno la voglia di intervenire. Dentro di noi, iniziavano a prendere forma le due componenti che quasi sempre caratterizzano l'indole del militare.

La prima fortemente assoggettata alla disciplina, ai codici, ai regolamenti e così via dicendo e la seconda ricca di sentimenti per molto tempo soffocati e fatta di pensieri di sorrisi di dolore e anche di pianto.

La maggior parte di noi, siamo sottufficiali specialisti in congedo, ha svolto servizio operativo. Tanti, hanno trascorso molti anni al Monte Venda a fornire assistenza agli stessi piloti in attività di volo ed hanno anche fissi nella loro mente quelli che il Monte Venda lo hanno lasciato proprio sulle ali di molti angeli.

Il volo dell'angelo, è il modo migliore per indicare il mezzo con cui, un soldato caduto in missione di pace, torna nella sua Patria e dai suoi cari.

Nessuno può essere più angelo di chi in qualità di soldato, marinaio, aviatore o carabiniere, ha sacrificato se stesso per la pace e la democrazia la dove queste sono fortemente compromesse a danno di persone innocenti.

E così, mentre discutevamo, abbiamo tirato fuori dall'archivio stampa una copia del Corriere della sera del 18 novembre 2003.

Sulla prima pagina campeggia la foto di un giovane che abbraccia un tricolore e cammina tra centinaia di mazzi di fiori posti sulle gradinate dell'Altare della Patria che in

quel giorno custodiva le salme dei militari caduti a Nassiriya.

Un giovane qualsiasi che rende omaggio a suoi coetanei morti da eroi per quelle stesse motivazioni che Giancarlo Naldi ha ben descritto nel suo articolo.

Anche quelli erano tornati a casa con un C-130 e possiamo immaginare quale potesse essere lo stato d'animo del pilota e di tutto l'equipaggio durante quelle ore di volo e quale sia stata la loro commozione quando avvicinandosi alla pista di atterraggio hanno potuto scorgere dall'alto la folla di familiari, autorità e colleghi schierati e pronti a riceverli.

Dalla pista, chi guardava il cielo, avrebbe certamente potuto immaginare che quello era un angelo dalle grandi ali che portava i segni di un grande sacrificio umano.

Sullo stesso quotidiano, tra le varie epigrafi, spiccava una molto particolare. Recitava così: «e alla sera quando suonerà il silenzio penseremo a voi, non una lacrima perché un soldato non può piangere, ma il cuore batterà forte Il vostro sacrificio sarà per noi insegnamento, il dolore dei vostri cari sarà per noi motivo di forte impegno».

Da queste frasi emergono chiaramente quelle due componenti e sembra qua-

si che l'orgoglio militare prendesse il sopravvento sui sentimenti umani che anche i militari possono manifestare.

Ecco perché ha ragione Giancarlo: diamo spazio ai sentimenti, almeno nei momenti in cui essi non vanno a pregiudicare l'operatività e l'Istituto stesso della difesa della Patria.

Purtroppo ha ragione anche quando parla di una certa freddezza di parte delle istituzioni. È di poco tempo fa un articolo apparso sulla stampa locale con cui si denunciava l'incuria in cui versano alcuni cimiteri militari.

È questa la chiara dimostrazione di come si fa presto a dimenticare.

Noi pensiamo che non bisogna dimenticare, ma trasmettere questi valori ai giovani e alle future generazioni.

Tra qualche giorno, sarà il 28 marzo, e la nostra associazione celebrerà come sempre il compleanno dell'Aeronautica Militare. Quest'anno sarà speciale perché la nostra sezione UNSI è stata intitolata al serg. magg. pilota MOVV Giorgio Compiani.

Grazie, Giancarlo, per averci regalato questo argomento così carico di emozione.

Abano Terme 18 marzo 2012».

Il ruolo dell'Italia nella strategia internazionale

Continua il successo delle conferenze organizzate dal Centro Studi Militari Aeronautici (CESMA) del nostro sodalizio e dall'Associazione Romana di Studi e Solidarietà (ARSS) a favore della Casa dell'aviatore nel quadro degli eventi culturali mensili sull'attualità del mondo aerospaziale e militare in genere.

L'8 marzo si è tenuta la conferenza del generale Vincenzo Camporini, già capo di Stato Maggiore Difesa ed ora vice presidente dell'Istituto affari Internazionali, riguardante il ruolo dell'Italia nella strategia internazionale. Di fronte ad una sala gremita il conferenziere ha fatto un esame della situazione dell'Italia ed in particolare delle sue FF.AA. affrontando con realismo e senza mezzi termini i problemi che la nostra partecipazione alle missioni fuori area comporta. L'Italia dispone, infatti, di una struttura militare efficace, ma sostanzialmente inefficiente. La crisi finanziaria ci obbligherà a mettere mano a profonde revisioni dell'apparato che diversamente sarebbe stato difficile attuare. Fino a poco tempo fa l'Italia si poteva permettere di schierare nei vari teatri 12.500 uomini con una rotazione su base 5, poi scesa a 4 ed ora a 3. L'ulteriore riduzione di personale ipotizzata dal ministro per la Difesa (MD) obbligherà ben presto a rotazioni di 6 mesi in 6 mesi con gravissime ripercussioni sulle famiglie dei giovani militari già fortemente provate come dimostra l'aumento delle crisi matrimoniali. Nel frattempo

è anche cambiato il numero di uomini che possiamo permetterci di tenere all'estero e che ora si aggira attorno alle 6.000 unità. Il livello è commisurato alle risorse ma c'è da augurarsi che non venga chiesto di più.

Due sono stati sempre i punti di riferimento delle nostre FF.AA.: la NATO e la UE.

Ora questi due fari stanno perdendo di vigore. Si tratta di un cambiamento non sostanziale ma naturale essendo venuta meno la minaccia esterna, per cui vi è ora la necessità di difendere non più i sacri confini ma quello che ci sta attorno, cioè i nostri interessi. Un salto culturale non da poco. La NATO ha finito col divenire una cassetta degli attrezzi cui fare riferimento quando se ne presenti la necessità. A ciò ha fatto riscontro un progressivo disinteresse degli USA nei confronti delle aree che interessavano l'Europa per focalizzarsi verso Giappone, Corea e, soprattutto, Cina.

A Washington ci si aspetta che l'Europa faccia di più. La guerra di Libia ha dimostrato l'assoluta incapacità europea per l'ISR (Intelligence, Surveillance, Reconnaissance). Se gli americani non ci avessero aiutato con il loro sistema ISR da soli non ne saremmo venuti fuori. Ciò ha portato ad un cambiamento di rotta? Purtroppo no. Alcune voci si sono levate ma a distanza di un anno nulla è cambiato e l'UE non è in grado di affrontare le crisi, come dimostra la situazione siriana. Il vero problema non è tanto la incapacità di integrare le forze, perchè lo sappiamo fare, ma l'integrazione politica. EUROFOR (European Operational Rapid Force) ne è la dimostrazione. È infatti un costoso apparato che, chiamato ad agire durante la crisi jugoslava, non è intervenuto per il veto della Spagna. Purtroppo mancano in Europa leader politici che sappiano guardare al di là delle esigenze limitate del loro elettorato.



Per quanto riguarda la riduzione delle nostre forze, il ministro della Difesa ha parlato di 40.000 uomini con riduzione degli ufficiali generali del 30% ma, secondo il generale Camporini avrebbe potuto spingersi anche al 50%. Tra l'altro, nelle altre amministrazioni dello Stato la percentuale di alti dirigenti è ben superiore, ma essi non appaiono perchè non vestono pubblicamente i gradi. Comunque il problema non è tanto di uomini quanto di strutture. Circa le modalità della riduzione, il ministro della Difesa non si è ancora espresso rimandando il tutto ad una legge delega, con tutto il tempo ed i rischi che ciò comporta.

Infine, per rispondere ad un quesito che aleggiava nell'aria anche se non palesemente espresso, il conferenziere, richiamando il Cavour che mandò i fanti in Crimea per poter sedere al tavolo delle trattative, ha osservato come l'opportunità di intervenire nei vari teatri derivi dalla necessità di poter essere ai tavoli dove si parla del nostro futuro. Ma siamo in grado di farlo? L'Italia ha sempre svolto, fin dal '78, un ruolo determinante in seno all'UNIFIL (United Nations Interim Force in Lebanon) ma non si intravede ancora un ruolo dell'Italia nelle decisioni politiche per quell'area. Occorre, dunque, una finalizzazione degli sforzi. Questo significa "sistema Paese", ma purtroppo manca ancora da noi il concetto di "insieme decisionale" da cui possa discendere un'azione corale positiva per la nostra Italia.

G.N.



Convegno del CESMA per i 60 anni dell'AAA Nuovi materiali e tecnologie per applicazioni aerospaziali

Le celebrazioni torinesi per il 60° anniversario della costituzione dell'Associazione Arma Aeronautica sono iniziate con un convegno organizzato il 14 marzo dal Centro Studi Militari Aeronautici "Giulio Douhet" presso il Circolo ufficiali della Regione Militare Nord di Corso Vinzaglio.



Presenti all'evento, tra gli altri, il gen. SA Tommaso Ferro, comandante della 1ª Regione Aerea, il gen. D. Claudio Berto, comandante della Regione Militare Nord, in rappresentanza del capo di Stato Maggiore Esercito, il gen. D. Amedeo Sperotto, capo di SM del Comando Formazione, il gen. B. CC Pasquale Lavacca, comandante della Legione CC Piemonte e Valle D'Aosta, in rappresentanza del comandante generale dell'Arma dei Carabinieri, il gen. Gaspare Platia dell'UNUCI, il dott. Pasquale Valente, in rappresentanza del presidente della Provincia Piemonte, i componenti del Consiglio Direttivo Nazionale dell'AAA, il prof. Erasmo Carrera, del politecnico di Torino ed una nutrita rappresentanza di studenti del 5° anno della facoltà di ingegneria del Politecnico di Torino, oltre a numerosi studenti del locale Istituto Tecnico Aeronautico "Grassi" accompagnati dal preside, prof. Pietro Bovero, e dal prof. Roberto Binello.

Il convegno è stato aperto da un breve indirizzo di saluto del padrone di casa, gen. Berto. È seguito l'indirizzo di apertura del presidente nazionale, gen. SA Gianbortolo Parisi, che ha sottolineato come il con-

vegno del CESMA conferisca ulteriore valore alla celebrazione del 60° anniversario della fondazione dell'Associazione Arma Aeronautica. Esso infatti evidenzia una componente culturale molto viva, proiettata anche alle realtà territoriali ed ai giovani, come testimoniato dalla presenza di tanti studenti in sala, che arricchisce l'Associazione Arma Aeronautica e le conferisce una peculiarità che le altre associazioni d'Arma non possiedono.

Il gen. isp. capo Nazzareno Cardinali, direttore del CESMA, ha illustrato le finalità del Centro Studi ed ha illustrato le attività effettuate nel corso del 2011 e quelle in programma per l'anno in corso. Ha, inoltre, ringraziato quanti hanno contribuito con la loro presenza e con un sostegno concreto, all'organizzazione del convegno. In primo luogo l'Aeronautica Militare, quindi i maggiori sostenitori del CESMA, Agusta Westland, Alenia Aermacchi ed Elettronica Spa, ed inoltre MBDA, il Centro Sviluppo Materiali (C-S-M), il Centro Italiano di Ricerche Aerospaziali (CIRA), Selex Elsag, Thales Alenia Space e Advanced Prototyping Research (APR).

Le attuali tendenze nel campo dei materiali aerospaziali, oggetto del convegno, sono state illustrate dal prof. Paolo Gaudenzi, ordinario di Costruzioni e strutture aerospaziali presso il Dipartimento di ingegneria meccanica e aerospaziale dell'Università di Roma "La Sapienza", e dall'ing. Ludovico Vecchione, responsabile della Divisione velivoli del CIRA.

Il primo ha evidenziato la complessità delle condizioni cui sono assoggettati i materiali aerospaziali ed ha illustrato le linee di tendenza che si possono riassumere in: materiali compositi e materiali polifunzionali, che oltre a reagire alle sollecitazioni meccaniche assolvono, allo stesso tempo, ad altre funzioni prima demandate ad altri sistemi o componenti. Infine, impiego di nanotecnologia che conferisce agli stessi materiali capacità distribuite anche a livello molecolare.

L'ing. Vecchione ha evidenziato come il convegno sia stato organizzato

in una prospettiva duale, cioè civile e militare, allo scopo di illustrare lo stato dell'arte nel settore delle tecnologie di nuovi materiali per il settore militare ma con utilizzo anche in quello civile. Nell'espone i lati positivi che sarebbero stati affrontati nel corso del convegno ha, tuttavia, rappresentato una carenza del nostro Paese consistente nella mancanza di capacità di produzione dei materiali di base, quali le leghe composite, le leghe di titanio, ecc. Un'ulteriore carenza, evidenziata anche da altri oratori, è la scarsa sensibilità nel nostro Paese per la difesa della proprietà intellettuale, che vede il numero di brevetti registrati da imprese italiane molto inferiore a quello di imprese straniere anche se, nella pratica, il livello di conoscenze e d'innovazione sviluppato in Italia è praticamente comparabile.



Il convegno è stato arricchito da otto relazioni, così come illustrato nella locandina del programma che compare nel riquadro.

La materia del convegno è stata presentata sotto diverse prospettive. Preponderante è stato l'esame degli avanzamenti tecnologici che si riferiscono a materiali per impieghi aerospaziali, utilizzati su prodotti ad altissima affidabilità, operanti in ambienti molto severi o addirittura estremi, con durate di vita molto variabili, che possono essere di pochi minuti nelle applicazioni missilistiche o di rientro dallo spazio a oltre 30 anni nei velivoli o sonde spaziali. Nel campo missilistico sono stati illustrati i processi di fabbricazione dei radom ceramici. Nel campo

- Lo stato dell'arte dei materiali per il settore aerospaziale:*Teodoro Valente - Pres.te Consorzio Interuniversitario per la Scienza e la Tecnologia dei materiali***- Le tecnologie meccaniche per l'aerospazio:***Luigi Carrino, Pres.te Associazione Italiana Tecnologie Meccaniche***- Processo di schiumatura alla stato solido di resine termoindurenti in assenza di gravità:***Manuele Barbabei, Centro Sperimentale Volo A.M.***- Materiali polifunzionali:***Maurizio Fornaiolo, Alenia Aermacchi - R&D Deputy Director***- Materiali avanzati e nano-tecnologie per applicazioni aerospaziali:***Piero Messidoro, Space Infrastructure and Transportation Director - Thales Alenia Space***- I materiali ceramici nelle applicazioni missilistiche:***Giacomo Sabino, Responsabile Dipartimento Ingegneria - MBDA***- Recenti applicazioni del titanio in aerospazio:***Andrea Romiti, A.D. APR (Advanced Prototyping Research)***- Coating Innovativi:***Mario Tului, Senior Scientist - Centro Sviluppo Materiali.*

spaziale, di particolare interesse è stata l'illustrazione di materiali compositi flessibili da gonfiare nello spazio per essere impiegati quali moduli spaziali abitati. In campo aeronautico sono state illustrate varie tipologie di materiali multifunzionali che, oltre a svolgere la funzione primaria per i quali sono stati ideati, possono svolgere ulteriori funzioni che consentono la riduzione di costi e pesi, eliminando o riducendo i materiali e/o i sistemi necessari per tali funzioni. I materiali multifunzionali possono associare caratteristiche che comprendono: resistenza all'abrasione, riduzione del rumore (self-damping), conducibilità elettrica, resistenza all'impatto, miglioramento degli incollaggi, impermeabilità a solventi e ad acqua, l'integrazione di sensori anche wire-less, capacità di de-icing, protezione dalla radiazioni UV, sistemi di controllo dell'umidità, autodiagnostica ed autoriparazione, ecc.

Si stanno sviluppando inoltre materiali con funzionalità di autodeformazione, memoria di forma, effetto barriera agli agenti ambientali, effetto barriera al fuoco, trasparenza al radar con modificazione delle proprietà ottiche ed elettromagnetiche delle superfici, che modificano l'emissività dei corpi e conferiscono loro capacità stealth.

Particolarmente interessante è stata l'illustrazione dell'esperimento condotto sulla Stazione spaziale internazionale dal Reparto chimico del Centro Sperimentale di Volo dell'Aeronautica Militare in collaborazione

con l'Università di Roma Tor Vergata. Oggetto dell'esperimento è stato lo studio del comportamento di schiume polimeriche a memoria di forma in ambiente di microgravità. La sperimentazione in orbita ha avuto l'obiettivo di verificare il fenomeno di "recupero della forma", ovvero quel peculiare comportamento che esibiscono alcuni materiali e strutture che sottoposte a campi di forza si modificano per riacquisire la forma iniziale sulla base di un "ricordo" (memoria). L'interesse scientifico e tecnologico del progetto è legato alle potenziali ricadute applicative, ad esempio in termini di attuatori più leggeri ed efficaci per applicazioni aerospaziali. Sono stati infine esaminati i rivestimenti innovativi, che consentono di conferire a componenti strutturali dotati delle caratteristiche meccaniche richieste, capacità di resistenza superficiale alle sollecitazioni dell'ambiente esterno (aggressione chimica, meccanica, termica, ecc.)

Un'ulteriore prospettiva affrontata dal convegno è stata quella del rapporto tra le PMI, le grandi industrie e gli enti di ricerca anche nell'ambito dei Distretti tecnologici, tra cui, in particolare, quello piemontese. Le PMI stanno evolvendo, anche attraverso la partecipazione in consorzi, da un'attività manifatturiera ad una di sviluppo dell'innovazione tecnologica insieme alle grandi aziende e ai centri di ricerca. Le reti dei centri di ricerca italiane presentano una grande vitalità e creatività. Le grandi imprese fungono da raccordo tra la creatività e l'innovazione delle PMI e

dei centri di ricerca e la convergenza verso una progettazione di prodotto che inglobi tutte le idee e i concetti innovativi che vengono sviluppati. È importante, infatti, che le organizzazioni di ricerca e innovazione tengano sempre presente la finalità ultima della loro attività che è quella di rendere disponibili sul mercato prodotti sempre più performanti a costi sostenibili e sempre più orientati alle necessità dell'utente.

In tale contesto, è stato suggerito che nell'ambito del CESMA si costituisca un gruppo di lavoro che, a similitudine di quanto già avviene per il settore dei piccoli satelliti, possa facilitare l'orientamento della ricerca e innovazione verso "prodotti" orientati al mercato ed individuare tutte le fonti di finanziamento più appropriate.

Le presentazioni hanno consentito di apprezzare il livello delle eccellenze nazionali in questo campo, certamente specialistico ma molto affascinante per la ricaduta sulla vita quotidiana.

In chiusura il gen. Cardinali ha dato appuntamento al prossimo convegno sullo stesso tema che avrà luogo nel settembre/ottobre 2012, probabilmente nell'area napoletana.

Il gen. Parisi si è complimentato per l'eccellente livello del convegno e per l'estremo interesse delle presentazioni che hanno saputo coniugare rigore scientifico e aspetti divulgativi, facilitando la comprensione da parte di una numerosa platea culturalmente molto variegata.

G.B.

Le cerimonie a Torino per il 60° anniversario dell'AAA

In occasione del 60° anniversario della fondazione dell'Associazione Arma Aeronautica, avvenuta a Torino il 29 febbraio 1952, la Presidenza nazionale e la sezione fondatrice di Torino hanno organizzato, il 16 e 17 marzo scorsi, alcuni eventi che hanno visto la partecipazione del presidente nazionale, gen. SA Gianbortolo Parisi, dei componenti il Consiglio Direttivo Nazionale e del Collegio dei revisori dei conti, il presidente regionale e della sezione di Torino, col. Cosimo Restivo, dei presidenti di sezione e soci di tutte le sezioni e nuclei del Piemonte.



Il concerto

In particolare, la sera del 16 marzo, alle 21.00, nella Chiesa della SS. Trinità del Comune di Nichelino, ha avuto luogo un concerto della Fanfara dell'AAA che



La S. Messa

ha sede presso la Sezione di Ivrea Canavese, costituita nel 2004 e composta da 45 elementi, quasi tutti diplomati presso i conservatori italiani. Sono stati eseguiti brani di J.F Wagner, P. Mascagni, T. Huggens, E. Moricone e J.De Haan che hanno suscitato continui applausi da parte del numeroso pubblico presente.

Al concerto sono intervenute autorità locali, autorità civili, militari e religiose.

Il mattino del 17 marzo, alle 10.00, presso il Mausoleo dei Caduti dell'Aeronautica nel Cimitero di Torino, ha avuto luogo la deposizione di una corona di alloro; presenti numerose autorità, rappresentanza di militari in servizio, il Consiglio Direttivo Nazionale del Sodalizio e soci delle sezioni del Piemonte con i propri Labari.



Al Cimitero



La Mostra

Le manifestazioni sono continuate con la celebrazione della S. Messa alle 11.00, presso la Basilica di San. Lorenzo in Piazza Castello, officiata da Monsignor Italo Ruffino, già cappellano militare, volontario in Russia dal novembre 1942 al gennaio 1943 con la Divisione "Torino".

Presso il Circolo ufficiali dell'Esercito, infine, a chiusura delle celebrazioni, ha avuto luogo il pranzo sociale con la partecipazione delle autorità presenti alle varie fasi delle cerimonie e di tutti i soci intervenuti e, al termine, dopo la consegna della targa ricordo da parte del col. Restivo al presidente nazionale, il gen. Parisi

ha rivolto un vivo ringraziamento a tutti i partecipanti, evidenziando come i soci del Sodalizio coltivino sempre quei valori indicati dai fondatori dell'AAA quali l'attaccamento alle Istituzioni, all'Aeronautica Militare ed alla Patria.

Tra le iniziative per la ricorrenza è da ricordare anche la Mostra di fotografie, documenti, aeromodelli e altro materiale aeronautico allestita dalla sezione AAA di Torino nella Sala Mostre della Regione Piemonte e che, inaugurata il 10 marzo e rimasta aperta fino al 1° aprile, è stata visitata da un numeroso pubblico.

E.C.

I lavori del Consiglio Direttivo Nazionale

In occasione della ricorrenza del 60° anniversario della fondazione dell'Associazione Arma Aeronautica, il Consiglio Direttivo Nazionale dell'AAA è stato convocato a Torino anche per la partecipazione alle cerimonie organizzate nella città nei giorni 16 e 17 marzo 2012.

La riunione ha avuto luogo presso il Circolo ufficiali del Comando Militare Regione Nord dell'Esercito il 16 febbraio, alle 15.30 e il presidente nazionale, dopo aver rivolto il suo più cordiale saluto ai presenti, ha svolto una breve relazione sullo stato attuale del Sodalizio e, in particolare, ha evidenziato alcune problematiche sorte in diverse Sezioni che richiedono decisioni da parte del Consiglio Direttivo al fine di consentire alle stesse il regolare funzionamento delle attività statutarie.

Dopo le varie ipotesi avanzate dai consiglieri interessati, è stato dato mandato al segretario generale dell'AAA di adempiere alle disposizioni concordate.

È stato poi discusso il secondo punto dell'agenda che riguarda la convocazione dell'Assemblea ge-

nerale dei soci per l'anno corrente. Con approvazione all'unanimità, è stata deliberata la convocazione dell'Assemblea per il 30 giugno 2012 a Roma.

Sono stati poi esaminati e approvati all'unanimità il bilancio consuntivo dell'esercizio finanziario 2011 ed il bilancio preventivo per il 2012.

L'approvazione dei bilanci è stata preceduta da una ampia illustra-

zione dei vari punti da parte del Direttore amministrativo e da una dettagliata relazione da parte dei componenti del Collegio dei revisori dei conti.

Sono stati poi discussi ed autorizzati alcuni cambi di denominazione di nuclei.

Il gen. Parisi, dopo alcune considerazioni di carattere generale, ha dichiarato chiusa la riunione.

E.C.



Per la destinazione a favore dell'AAA del "5 per mille" dell'IRPEF 2012

La Presidenza Nazionale rende noto che, in relazione alla scelta del "5% per mille" relativa all'anno 2009, sono stati versati

all'AAA da parte dell'Agenzia delle Entrate 34.240,51 euro.

Nel ringraziare sentitamente i soci

sostenitori ed i simpatizzanti, la Presidenza Nazionale comunica che la legge finanziaria ha confermato anche per il 2012 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 2011, sarà possibile compiere tale scelta e di conseguenza si invitano tutti i soci e simpatizzanti dell'AAA ad utilizzare tale strumento per sostenere gli impegni e le attività che la nostra Associazione svolge nel contesto dell'articolo 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 Socializio.

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: assoaeroamministra@libero.it

MODELLO 730-1 redditi 2011

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. 730/2012 al sostituto d'imposta, al C.A.F. o al professionista abilitato, utilizzando l'apposita busta chiusa contrassegnata sui lembi di chiusura.

CONTRIBUENTE

CODICE FISCALE (obbligatorio)

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

Stato	Chiesa cattolica	Unione Chiese cristiane avventiste del 7° giorno	Assemblee di Dio in Italia
Chiesa Unitaria (ex-chiesa metodista e unitaria)	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

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, n. 1, lett. a) del D.Lgs. n. 460 del 1997

Finanziamento delle ricerche scientifiche e delle università

PIVA: **MARIO ROSSI**

PIVA: _____

Codice fiscale del beneficiario dell'otto per mille

Codice fiscale del beneficiario del cinque per mille

Finanziamento delle ricerche scientifiche

Sostegno alle attività di tutela, promozione e valorizzazione dei beni culturali e paesaggistici

PIVA: _____

PIVA: _____

Codice fiscale del beneficiario dell'otto per mille

Codice fiscale del beneficiario del cinque per mille

Sostegno delle attività sociali svolte dal comune di residenza

Sostegno alle associazioni sportive dilettantistiche riconosciute ai fini sportivi dal CONI e iscritte al Registro delle associazioni riconosciute o delle associazioni di promozione sociale

PIVA: _____

PIVA: _____

Codice fiscale del beneficiario dell'otto per mille

Codice fiscale del beneficiario del cinque per mille

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.

NUOVI INDIRIZZI

Brescia

Il nuovo indirizzo della sezione è: Sezione AAA di Brescia, via Repubblica Argentina 120 - 25124 Brescia, Tel/Fax 030 220783.

Collepasso

La sezione ha ora anche il seguente sito web il cui link è: www.assoaeronauticacollepasso.weebly.com

Ghedi

Il nuovo indirizzo della sezione è: Associazione Arma Aeronautica Sezione di Ghedi, via Fabio Filzi 10 - 25016 Ghedi (Brescia).

Otranto

La sezione, che ha sede in Piazza Caduti di Nassyria - 73028 Otranto, ha anche il seguente nuovo indirizzo e.mail: aaaotranto262@yahoo.it

Pordenone

Il nuovo indirizzo della sezione è: Sezione AAA di Pordenone, via Molinari 35, 33170 Pordenone. La sezione è aperta regolarmente il sabato mattina dalle ore 10.00 alle 12.00. In caso di necessità telefonare al col. Andrea Plessi al cell. 3473072035 o tel. 0421272366.

Caro amico, dove sei?

Nella foto scattata sulla base aerea di Lackland a S. Antonio (Texas) nel 1960, sono ritratti, i frequentatori di un corso di specializzazione dell'AM negli Stati Uniti.

Nella foto, da sinistra, sono ritratti il 1° av. Baldini, il 1° av. Trovato, il serg. Luigi Cibelli, il serg. Franchi, il gen. Torquato Testerini, un colonnello USAF, il serg. magg. Mario Saudella, il serg. Marci e il 1° av. De Rosa.

Chi si riconosce nella foto è pregato di contattare il m.llo Mario Saudella - Piazza Roma n. 5 - 81010 Ruviano (Caserta), tel.0823860028, che ha il vivo desiderio di rintracciare i compagni di corso di allora.



Nella foto scattata al 3° S.O.C.-D.A.T. di Martina Franca nel maggio 1961, l'aviere scelto Rinaldo Moretto della sezione AAA di Manzano UD) è il terzo seduto, da destra. Chi si riconoscesse nel gruppo è vivamente invitato a contattarlo al n. tel. 0432 668041 o scrivendogli in via della Stazione 48/9 - 33047 Remanzacco (Ud).

RINNOVO CARICHE

Presidente regionale delle Marche

L'assemblea dei presidenti delle sezioni marchigiane ha eletto il gen. BA Marcello Paci della sezione di Pesaro quale presidente regionale delle Marche in sostituzione del ten. Giuseppe Sabbatini che ha lasciato tale incarico dopo due mandati.

Alto Astico e Posina

Il m.llo 3^a cl. Giuseppe La Spina è il nuovo capo nucleo in sostituzione del dimissionario m.llo 1^a cl. Ottavio Ferraro.

Alto Garda

Presidente: serg. Danilo Angeli; vice presidenti: m.llo Elvio Berlanda e m.llo Franco Ganda; segretario e tesoriere: av. Vincenzo De Gaetano; consiglieri: av. Giovanni Benazzoli, serg. Mario De Leo, av. Gilio Franzoi, m.llo Poldo Lorenzin, av. Marcello Santoni e m.llo Renato Trisitto: capo nucleo della Valle di Cavedine: serg. Pierpaolo Pederzoli.

Bologna

Presidente onorario: ten. col. pil. Achille Facchinetti; presidente: m.llo sc. Pierluca Mancinelli; vice presidenti: cap. Romano Girotti e ten. col. pil. Giuseppe Migliori; segretario: m.llo sc. Cosimo Marripò; consiglieri: serg. Orazio Buzzi, av. Carlo Cattani; av. sc. Stefano Marani; 1° av. Guido Somavilla; av. Elis Tortori e m.llo sc. Fausto Trevisani; tesoriere e rappresentante dei soci aggregati: dott. Franco Muzzi.

Brindisi

Presidente onorario: gen. Isp. Garn Abele Nania; presidente: gen. br. Giuseppe Genghi; vice presidenti: brig. gen. Salvatore Bru-

gnola e lgt. Michele Marimpietri (anche tesoriere); segretario: lgt. Cosimo Balestra; consiglieri: brig. gen. Francesco Cervino, m.llo sc. Domenico Di Maria, m.llo sc. Luigi Faticati, magg. Giovanni Raffaele Fragnelli, m.llo sc. Benito Gagliardi e m.llo sc. Giacomo Maiorana; rappresentante dei soci aggregati: prof. Giuliano Cappelli.

Cameri

Presidente: m.llo Vittorio Amoruso; col. Paolo Lentini e ten. col. Francesco Marino; vice presidenti: segretario e tesoriere: 1° av. Renato Mortarino; consiglieri: av. Cesare Anselmi, av. Massimo Bocca, ten. Bernardino Paggi, ten. col. Paolo Soderò, 1° m.llo Ostilio Taglieri e av. Giampiero Tassi; rappresentante dei soci aggregati: A. Donato Tornotti.

Campoformido

Presidente: m.llo Antonio Petrucci; vice presidenti: 1° av. Gianni Fattori e col. Lorenzo Ferro; segretario: m.llo Vincenzo Azzarone; tesoriere: ten. Antonio Comuzzi; consiglieri: impieg. civ. Lao Degano, 1° av. Giampaolo Mauro, 1° av. Gastone Mestroni, 1° av. Mauro Romanello, lgt. Giovanni Rusciano, m.llo sc. Pasqualino Ventriglia; rappresentante dei soci aggregati: Claudio Pontoni.

Desenzano del Garda

Presidente onorario: gen. Alfio Sgalambro; presidente: col. Aurelio Tagliabue; vice presidenti: col. Benito Ruffo e av. sc. Giuseppe Soncina (anche capo nucleo Valtenesi); segretario: m.llo sc. Luciano Collini; tesoriere: serg. magg. Pieragusto Bottoli; consiglieri: m.llo sc. Antonio Di Cicco, av. sc. Giuseppe Leali (anche capo nucleo di Lonato), av. Antonio Mezzetto e gen. Giulio Saviola; rappresentante dei soci aggregati: Celestino Inselvini.

Ferrara

Il cap. Giovanni Govoni è stato eletto presidente della sezione mentre l'av. Franco Zaniboni entra nel Consiglio direttivo del sodalizio.

Foligno

Presidente: ten. col. Angelo Ronconi; vice presidenti: ten. Giuseppe Felicetti (anche tesoriere) e col. Alfonso Mannocci; segretario: Francesco Santini; consiglieri: Mario Belloni, Sergio Biagetti, Francesco Demella, Giuseppe Perrone, Domenico Romagnoli e Dario Signorelli; rappresentante dei soci aggregati: Venanzo Innocenzi; capo nucleo di Cannara: Franco Ercolanetti.

Ladispoli-Cerveteri

Presidente: gen. br. Rinaldo Sestili; vice presidenti: col. Stefano Visione e lgt. Franco Zonetti; segretario: m.llo sc. Antonio napoletano; tesoriere: lgt. Giorgio Magliocca; consiglieri: m.llo sc. Pierantonio Agnolet, m.llo sc. Carmine Autullo, m.llo sc. Biagio Confuorto, magg. Franco Di Antonio, av. sc. Stefano Ponzianelli; rappresentante dei soci aggregati: col. (E.I.) Vincenzo Sacco.

Martina Franca

L'assemblea generale dei soci, oltre a confermare all'unanimità il presidente e i consiglieri uscenti, ha approvato per acclamazione la nomina del gen. DA Gino Maghelli, già comandante del 3° ROC, a presidente onorario della sezione.

Monfalcone

Presidente: col. Rino Romano; vice presidente: ten. Bruno Viezzoli; tesoriere: m.llo Antonino De Odorico; consiglieri: av. Silvano Cosoli, av. sc. Enzo Fumis, av. Volveno Pecorari, m.llo Sergio Penzo e m.llo Edoardo Trevisan.

Montebelluna

L'av. sc. Dino Gazzola è stato nominato capo del nucleo.

Otranto

Presidente: col. Francesco Carlucci; vice presidenti: 1° av. Cosimo Copertino e ten. col. Paolo Nava; segretario: 1° m.llo Luigi Maggio-

re; tesoriere: 1° m.llo Virgilio Pellillo; consiglieri: lgt. Cosimo Leone, 1° m.llo Armando Mancuso e m.llo 1°cl. Giuseppe Simonetti; rappresentante dei soci aggregati: Francesca Schito.

Postioma

L'av. sc. Claudio Guerra è stato nominato capo nucleo subentrando al 1° av. Attilio Dalla Zanna.

Zagarolo

Presidente: col. Massimo Cosi; vice presidenti: cap. Enzo Ciambella e m.llo 1° cl. Eligio Marmoré; segretario: aiut. Edoardo Vernini; tesoriere: Piero De Rossi; consiglieri: 1° av. Michelino Conti, av. sc. Andrea De Prosperis, av. sc. Giancarlo Loreti, av. sc. Alessandro Vagnoni; rappresentante dei soci aggregati: Lorenzo Sordi.

RADUNI

Ancora sul 75° dell'aeroporto di Viterbo e 2° Raduno nazionale ex avieri VAM



Come già indicato a pag. 36 di *Aeronautica* n. 2/2012, il 10 giugno p.v. avrà luogo sull'aeroporto di Viterbo, in occasione del 75° anniversario della sua costituzione, anche il 2° Raduno nazionale VAM. Sulla giornata pubblichiamo ora alcuni particolari d'interesse per quanti vorranno parteciparvi.

Per il 10 giugno, in aeroporto, sarà allestita una mostra statica di velivoli storici, avrà luogo l'esibizione di modelli di velivoli radiocomandati e, in serata, gruppi musicali locali allietteranno il pubblico presente.

Sarà inoltre realizzato un volume sui 75 anni dell'aeroporto, dal 9° Stormo da Bombardamento Terrestre, primo reparto ad avervi sede, alla attuale Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare, volume che verrà presentato nei primi giorni di giugno nella Sala Regia Comunale di Viterbo e all'Università degli Studi della Toscana.

Saranno infine organizzati, in città, altri eventi a scopo culturale e benefico tra i quali una mostra numismatica e sull'Araldica Militare dal 17 al 22 maggio

nella chiesa di S. Egidio in corso Italia, ed una mostra fotografica dal 1 al 12 giugno nella chiesa degli Almadiani in piazza dei Caduti. Per ulteriori informazioni gli interessati sono invitati a consultare il sito internet <http://www.aeroporto viterbo75.it> oppure inviare una email a info@aeroporto viterbo75.it, chiamare la segreteria del Comitato organizzativo al numero telefonico 0761-3552666 o contattare direttamente la sezione AAA di Viterbo in Piazza della Rocca n. 21/a - 01100 Viterbo, cell. 3357316098.

Raduno del personale del 31° GRAM di Jacotenente

In occasione del 50° anniversario dell'operatività del 31° Gruppo radar AM di Jacotenente è in fase di organizzazione il raduno del personale che vi ha prestato servizio a qualsiasi titolo. Gli interessati a parteciparvi possono reperire tutte le informazioni in merito sui seguenti siti della locale sezione AAA:

www.aaajacotenente.it, presidenza@aaajacotenente.it, segreteria@aaajacotenente.it, cuozzo25@virgilio.it

4° Raduno del personale del 33° GRAM di Pescara

Il 23 giugno, a Pescara, avrà luogo il 4° Raduno del personale militare e civile che ha fatto parte del 33° Gruppo RadarAM di Pescara.

Gli interessati a partecipare all'evento possono avere ogni informazione sulle modalità di adesione e sul programma contattando il col. Domenico De Mico, telef. 0854982116, cell. 3804548787 o all'aiut. Mario Capoluongo, telef. 08553243, cell. 3281558028.

Altro cambio di data per il Raduno regionale degli aviatori piemontesi

Si informano tutti gli interessati che il Raduno regionale degli aviatori piemontesi, già rinviato al 10 giugno p.v. (v. pag. 36 di *Aeronautica* n. 2/2012), ha subito un nuovo rinvio venendo ora fissato per il 17 giugno c.a..

RICERCHE

Chi ha informazioni sui Battaglioni ADRA?

L'ing. Fabrizio Gatti, appassionato di storia, sta raccogliendo materiale riguardante i battaglioni Arditi Distruttori della Regia Aeronautica (ADRA) "Loreto" e "Duca d'Aosta" (dei quali fece parte il padre Alessandro, sottufficiale nell'Arma Azzurra dal 1937 al 1958) allo scopo di ricostruire compiutamente la storia dei due reparti e, in particolare, delle due compagnie del "Loreto" che rimasero in Sicilia nel 1943 (mentre le altre due erano inviate in Tunisia) e che furono poi trasferite in Sardegna, e delle azioni antiparacadutisti che condussero nelle due isole.

Per quanto sopra egli rivolge un appello ai reduci di quei reparti o ai loro familiari per avere copie di documenti, brani di ricordi, fotografie o quant'altro possa essere attinente al tema.

Gli interessati sono pregati di contattarlo ai seguenti recapiti: ing. Fabrizio Gatti, Via Fiume 17° - 24060 Pianico (Bergamo) - cell. 329 9609200, e.mail: gttf@libero.it

Chi ha documentazione sul Macchi M.416?

Il socio s.ten. Enrico Maria Mussoni della sezione di Rimini, sta raccogliendo documentazioni sull'aereo Macchi M-416, cioè il Fokker S.11 Instructor costruito su licenza in Italia negli anni Cinquanta, utilizzato a lungo dall'Aeronautica Militare come addestratore e velivolo da collegamento e, poi, in qualche Aero Club.

A tale scopo rivolge un appello a quanti siano in possesso di fotografie, disegni tecnici e altre informazioni su tale aereo affinché vogliano cortesemente contattarlo ad uno dei seguenti recapiti: cell. 3382702644, email: emussoni@email.it oppure emussoni@gmail.com

SOSTENITORI DI "AERONAUTICA"

- Giuseppe Barra	€ 21,00	- Michele Gris	€ 25,00
- Giuseppe Belardo	" 21,00	- Donato Lecci	" 25,00
- s.ten. Italo Bartolucci	" 21,00	- Marco Maugeri	" 100,00
- Bruno Brebbia	" 25,00	- Lorenzo Medici	" 25,00
- Rinaldo Bresciani	" 21,00	- Mario Nobilione	" 25,00
- Gianandrea Bussi	" 21,00	- col. (RO) Manlio Pietrafraccia	" 25,00
- Salvatore Calvo	" 21,00	- Alberto Ruggieri	" 21,00
- Giovanni Cico	" 21,00	- Giuseppe Ruggiero	" 30,00
- Claudio Cidri	" 21,00	- Carlo Seno	" 25,00
- Graziella Codagnone Sberlati	" 21,00	- Vitaliano Stanchina	" 25,00
- Luciano Coscia	" 21,00	- com.te Flavio Sussan	" 21,00
- all. pil. Pietro Cossu	" 25,00	- Stefano Taferner	" 100,00
- G. Augusta Degli Angeli	" 21,00	- col. Fusto Turano	" 21,00
- Carmelo Gino D'Errico	" 21,00	- Cosimo Turco	" 21,00
- dott. Salvatore Di Marco	" 21,00	- Giuseppe Varvara	" 25,00
- Roberto Galizia	" 21,00	- Floriano Vismara	" 25,00
- Massimo Giordani	" 25,00	- s.ten. Errico Votto	" 25,00
- prof. Cataldo Greco	" 42,00	- col. Giuseppe Zanello	" 30,00

AVVENIMENTI LIETI

PROMOZIONI

A generale di divisione
- Rinaldo Sestili (sezione di Ladispoli-Cerveteri).

A tenente colonnello

- Sebastiano Cosentino (sezione di Siracusa);
- Massimiliano Marini (Mentana).

A 1° maresciallo

- Leonardo Catamo e Carmelo Fedele (sezione di Spongano).

CONFERIMENTO

ONORIFICENZE OMRI

A cavaliere

- Igt. Leonardo Tamborino (sezione di Cutrofiano).

MEDAGLIA

MAURIZIANA

- s.ten. (to) Emilio Nicolussi (sezione di Bolzano);
- Igt. Roberto Bottai e Igt. Vincenzo Noschese (nucleo di Varmo).

NOMINE A SOCIO

BENEMERITO

- m.llo 1^a cl. mot. Ernesto Canzonieri (sezione di Andora);
- ten. Claudio Covassi e av. sc. Giovanni Epis (sezione di Palmanova);
- av. sc. Andrea De Prosperis (sezione di Zagorolo);
- 1° av. Luigi Mereu (nucleo di Sinnai);
- m.llo sc. Salvatore Mura (sezione di Cagliari);
- gen. BA Roberto Nordio e magg. pil. Jan Slangen (sezione di

Chioggia);
- m.llo sc. Pasqualino Ventriglia (sezione di Campoformido).

SOCI CHE SI FANNO

ONORE

Il socio brig. gen. Giacomo Masucci della sezione di Treviso è stato eletto presidente della locale sezione provinciale dell'Associazione nazionale famiglie caduti e mutilati dell'Aeronautica (ANFCMA).

Il socio Mauro Minniti della sezione di Bolzano è stato nominato presidente del Consiglio provinciale di quella città.

Il socio 1° av. Salvatore Sorbello della sezione di Siracusa è stato nominato assessore alle politiche sociali del Comune di quella città.

LAUREE

In architettura

- Luca Barone, figlio del socio Gaetano (nucleo di Ventimiglia);
- Sara Pizzio, figlia del socio Gianni (nucleo di Ventimiglia).

In giurisprudenza

- Marianna Migliaccio, figlia del socio Igt. Carlo (sezione di Mugnano-Calvizzano).

In ingegneria civile

- Carmine F. Mastrorocco, figlio della socia Anna Rollo Mastroroc-

co (sezione di Jacotente);

- Anna Nicolussi, figlia del socio m.llo Guido (sezione di Bolzano).

In medicina e chirurgia

- Maria Grazia De Sario, figlia del socio Igt. Nunzio (sezione di Terlizzi).

In scienze biologiche

- Martina Felli, figlia del socio aiut. Mario (sezione di Vetralla).

In scienze della comunicazione

- Pasquale Frassanito, figlio del socio Giovanni (sezione di Spongano).

In scienze della Terra

- Pasquale Taglieri, figlio del socio 1° m.llo Ostilio (sezione di Cameri).

NOZZE D'ORO

Le hanno felicemente festeggiato:

- il socio Alfredo Ciani con la signora Iole (sezione di Manzano);
- il socio Vincenzo Gamba con la signora Adriana (nucleo di Carpenedolo);
- il socio 1° av. Vittorio Pantaleoni con la signora Almerina (sezione di Fano);
- il socio m.llo Giuseppe Rinaldi con la signora Ada (nucleo di Gambolò).

NOZZE

Si sono uniti in matrimonio:

- il socio 1° av. gov. Marco Cabri e la signorina Nicoletta Zuccon (sezione di Vicenza).

CULLE

Il socio com.te Alan Ardissimo e la signora Katiuscia annunciano la nascita della secondogenita Sofia (sezione di Trino).

Il socio Mirco Capra e la signora Anna annunciano la nascita della primogenita Emma (nucleo di Carpenedolo).

Il socio Federico Felli e la signora Ilaria annunciano la nascita del primogenito Flavio (sezione di Vetralla).

Il socio CC Luca Menon e la signora Silvia Elena annunciano la nascita del primogenito Lorenzo (sezione di Vicenza).

Il socio Gabriele Ruchin e la signora Christina annunciano la nascita della primogenita Elena (nucleo di Cividale del Friuli).

Il socio av. Giuseppe Zanni e la signora Linda annunciano la nascita del primogenito Davide (sezione di Bergamo).

Il socio Matteo Zennato e la signora Erica annunciano la nascita del primogenito Mattia (sezione di Este).

SEZIONI E NUCLEI

LOMBARDIA

Gallarate

La sezione ha commemorato il 99° anniversario della morte del cap. Gustavo Moreno al quale è intitolato il Labaro del sodalizio.



Gardone Riviera

Donata la 40ª carrozzina per disabili



Il 29 febbraio, continuando in una lodevole opera di solidarietà sociale, il capo nucleo di Gardone Riviera, 1° av. Mario Senti, si è fatto promotore dell'iniziativa per la donazione della quarantesima carrozzina per disabili questa volta destinata ad una Casa di riposo di Salò.

FRIULI-VENEZIA GIULIA

Cividale del Friuli

Rinnovato il Labaro del nucleo

Il 29 gennaio 2012 si è svolta la cerimonia di consegna del nuovo Labaro al locale nucleo dell'AAA so-

stituendo così quello precedente risalente al 1965 e ormai deteriorato.

L'evento ha visto la benedizione del Labaro nel corso di un rito religioso al quale erano presenti, tra gli altri, la figlia Franca del cap. pil. Alberto Argento, titolare del

Labaro stesso, il presidente regionale AAA Rino Romano, il presidente della sezione di Udine Romeo Zolli, il capo nucleo Gabriele Ruchin, varie autorità civili e militari numerose rappresentanze con Labari dei nuclei della sezione udinese.

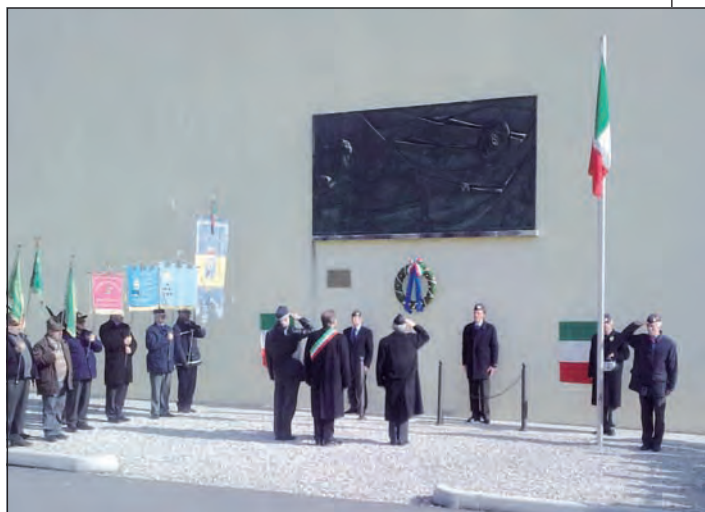


Palmanova

Commemorata la MOVM Oreste Salamone

Il 18 febbraio, a Gonars, gli aviatori della sezione in titolo hanno ricordato il cap. MOVM Oreste Salamone ed il suo equipaggio con la deposizione di una

corona d'alloro alla lapide che ricorda il tragico evento avvenuto 94 anni fa al rientro da una missione di bombardamento nei cieli di Lubiana.



VISITE DI AGGIORNAMENTO TECNICO E GITE TURISTICO-CULTURALI



Foligno a Pisa



Roma al Centro Tecnico Rifornimenti di Fiumicino



Piacenza a nave Cavour nel porto di La Spezia

HANNO CHIUSO LE ALI

Antonio Bini

A giornale già in stampa apprendiamo con dolore dell'improvviso decesso del m.llo sc. Antonio Bini, addetto alla segreteria della Presidenza Nazionale AAA. Dello scomparso, pubblicheremo un profilo nel prossimo numero.

Dino Ciarlo

Il 2 marzo è deceduto a Roma il gen. SA Dino Ciarlo.

Nato a Savona il 2 giugno 1917, dopo la frequenza dell'Accademia Aeronautica con il corso *Rex* e la nomina a pilota militare, ha combattuto durante i primi mesi del secondo conflitto mondiale sul fronte greco venendo fatto prigioniero nell'ottobre 1940.

Rientrato in Patria nell'aprile 1946 fu poi impiegato presso il 51° Stormo caccia dove ricoprì, tra gli altri, l'incarico di comandante del 21° Gruppo e, quando il reparto divenne 51ª Aerobrigata ne fu il comandante del Reparto volo.

Dopo essere stato addetto aeronautico, militare e navale presso l'ambasciata italiana a Stoccolma dal 1959 al 1962, assunse il comando della 6ª Aerobrigata fino al 1964, prestando poi servizio al Gabinetto del ministro della Difesa, prima come vice capo di Gabinetto e poi, in tempi successivi, come capo di Gabinetto, dal settembre 1969 all'aprile del 1970, e dall'aprile del 1973 al febbraio del 1974. È stato vice comandante della 2ª Regione Aerea dal settembre 1970 al febbraio 1972 e sottocapo di Stato Maggiore della Difesa dal febbraio 1972 all'aprile 1973.

Dal febbraio 1974 al giugno 1977 è stato capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Da lungo tempo era socio della sezione AAA di Roma.

segue →

Ezio Monti

Il 23 febbraio è deceduto a Sesto S. Giovanni, dove era nato il 16 marzo 1917, il gen. SA Ezio Monti. Dopo la frequenza dell'Accademia Aeronautica con il corso *Rex*, venne assegnato al 3° Stormo con il quale ha poi combattuto valorosamente nella seconda guerra mondiale, soprattutto in Africa Settentrionale, venendo anche ferito e costretto ad un lancio con il paracadute e meritando complessivamente due medaglie d'argento, una di bronzo ed una croce di guerra al VM oltre ad un avanzamento per merito di guerra e alla croce di ferro tedesca. Dopo l'8 settembre aveva prestato servizio nell'Aeronautica Nazionale Repubblicana per la difesa delle città dell'Italia del Nord dai bombardamenti alleati e successivamente, richiamato nell'AM dopo il conflitto, era stato, tra l'altro, comandante della Scuola Volo di Lecce, comandante della Scuola Addestramento Aviogetti di Amendola, capo del 4° Reparto dello SMA e vice comandante della 1ª Regione Aerea di Milano, terminando il servizio attivo come comandante della Scuola di Guerra Aerea di Firenze. Era abilitato al pilotaggio di 29 tipi di velivoli soprattutto da caccia. Da oltre 35 anni era socio della sezione AAA di Firenze.

Giuseppe Scarpulla

Il 18 febbraio è deceduto a Forlì il col. pil. Giuseppe Scarpulla. Nato a Caltanissetta il 2 dicembre 1918, si arruolò nella Regia Aeronautica come allievo ufficiale pilota di complemento, prestando poi servizio presso il 30° Stormo BT a Forlì. Nel corso del secondo conflitto mondiale operò in reparti da bombardamento su S.79 e Cant.Z.1007bis compiendo numerose missioni su Malta e su convogli nemici in Medio Oriente e al largo dell'Egitto, venendo anche proposto per una medaglia d'argento al VM la cui pratica non fu tuttavia portata a termine per gli eventi dell'8 settembre 1943. Essendo laureato in giurisprudenza, nel dopoguerra, lasciata la Forza Armata, fu assunto al ministero degli Interni divenendo in seguito e per molti anni vice prefetto vicario di Forlì. Socio dell'AAA dal 1984, è stato anche autore di vari articoli di ricordi di guerra pubblicati dal nostro periodico dal 1996 al 1998.

- m.llo sc. Giuseppe Caucci (sezione di Alghero);
- 1° av. Tarcisio Franceschini, vice presidente di sezione (sezione di Avezzano);
- sig.ra Lea Gavazzi (sezione di Biella);
- av. sc. Emilio Gibin (nucleo di Bottrighe);
- sig.ra Giovanna Barbara Jalla Bianchi, m.llo sc. Cesare Pompili (sezione di Bracciano);
- m.llo sc. Salvatore Agostino Di Benedetto (sezione di Cagliari);
- Antonio Fanari, aiut. Carlo Ferrara (sezione di Campoformido);
- Gabrio Turotti (sezione di Chiari);
- Febronio Gulizia (nucleo di Cogollo del Cengio);
- Secondo Zama, socio fondatore (sezione di Faenza);
- 1° av. Ivano Trillini (sezione di Falconara Marittima);
- Giuseppe Baroni (sezione di Firenze);
- Elio Furlotti, Dino Ottaviani (sezione di Foligno);
- Sauro Conti (sezione di Forlì);
- m.llo sc. Giovanni Rossi (sezione di Frosinone);
- av. sc. Aldo Baratelli (sezione di Gallarate);
- Vito Caccavo (sezione di Gioia del Colle);
- ten. col. pil. Anchise Bernasconi, pluridecorato al VM, a lungo presidente e poi presidente onorario di sezione (sezione di Imperia);
- Martino Casini (nucleo di Lari);
- Domenico Del Sorbo, Desiderio Rossetti (sezione di Latina);
- sig.ra Giovanna Mariani Toni (sezione di Livorno);
- m.llo sc. Giuseppe Cataleta (sezione di Manfredonia);
- Francesco Florio (sezione di Marsala);
- Gino Bonuccelli (sezione di Massa Carrara);
- 1° av. Francesco De Rossi (nucleo di Martellago);
- av. Gilberto Colognesi (nucleo di Mirandola);
- Nicola Pastore (sezione di Modugno);
- m.llo sc. Pietro Sgobba (sezione di Mola di Bari);
- aviare Emilio Lanzi, a lungo revisore dei conti (sezione di Monfalcone);
- Luigi Belleri, Giulio Rivetti, Natale Zini (sezione di Ospitaletto Bresciano);
- sig.ra Gabriella Scrivere Calistri, vedova del pluridecorato cap. pil. Pietro Calistri ucciso tragicamente a Dongo il 28 aprile 1945 e rievocato a pag. 29 di *Aeronautica* n. 3/2007 (sezione di Palmanova);
- Alessandro Leoni (nucleo di Peschiera);
- m.llo sc. Giuseppe Rizzi (sezione di Pomezia);
- av. sc. Giancarlo Pigato (nucleo di Pozzoleone);
- av. Arturo Tosoni (sezione di Quinzano d'Oglio);
- magg. gen. Ernesto Migliardi (sezione di Roma);
- Aldo Riva (sezione di Salò);
- Angelo Omedé (sezione di San Damiano d'Asti);
- av. Giuliano Tavanti (sezione di Sinalunga);
- Carlo Bellino (nucleo di Susa);
- all. uff. Armando Coronelli, 1° av. Antonio Visaggio (sezione di Terni);
- Enzo Cenzatti (sezione di Torino);
- Remo La Rocca (sezione di Trieste, Istria, Fiume, Dalmazia);
- Gilberto Cocordano, Giuseppe Melzani, Eugenio Panzera, Primo Zanoni (nucleo di Valle Sabbia);
- m.llo sc. Francesco Cafiero, m.llo 3ª cl. Arnaldo Darai (sezione di Venezia);
- av. sc. Engles Venturi (sezione di Vetralla);
- m.llo sc. Francesco Di Martino (sezione di Villafranca);
- Eugenio Panzera, Primo Zanoni (nucleo di Vobarno);

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

Cinquant'anni di volo a vela a Calcinante e ottantacinque di volo a vela in provincia di Varese. Numero speciale della rivista *Volo a Vela*, 2011. Cm 30,5 x 21,5, pp. 224.



Benché pubblicato come “numero speciale”, questo è a tutti gli effetti una storia fotografica del volo a vela a Varese, dal primo volo nel 1926 in provincia di Varese al Gruppo Volo a Vela “Dal Molin” del 1930-31, dai voli del Canguro ANR a Cascina Costa nel 1944, dalla rinascita postbellica all'attuale Aero Club Adele Orsi di Calcinante del Pesce. Una parte di rilievo spetta, naturalmente, ai coniugi Giorgio e Adele Orsi, promotori nel 1960 della costruzione del campo di volo sul quale si raccolse l'attività del Gruppo Sportivo Volo a Vela SIAI Marchetti, di quello di Venegono e, in parte, dell'Associazione Volovelistica Milanese (AVM). Le molte centinaia di foto (spesso a colori) sono un racconto corale, scandito da semplici didascalie con nomi famosi o noti solo nell'ambiente locale come Ercole Addario, primatista mondiale di traino alianti (oltre 65.000!). Per farne un libro mancano, probabilmente, un testo organico e un indice dei nomi, ma la ricchezza del materiale e la veste grafica sono tali da farne qualcosa di più di un album di famiglia.

Fuori commercio

Giorgio Apostolo (a cura di), Il respiro del cielo. 100 anni dell'Aero Club d'Italia. Roma, Aero Club d'Italia, 2011. Cm 21 x 29,7, pp. 416.



Il centenario dell'Aero Club ha raccolto diversi specialisti per dar vita a un imponente volume cartonato sugli sport del volo in Italia, con oltre 700 illustrazioni e un indice delle migliaia di nomi citati che è in sé uno strumento prezioso su un argomento troppo spesso trascurato a favore di temi militari. Circa metà dell'opera è dedicata al volo a motore dal 1907 al 2000 (scritto dal curatore Apostolo con Carlo Ferandini), con contributi più circoscritti per gli ultraleggeri e l'aeromodellismo (Silvio Lora-Lamia), gli alianti (Apostolo), il paracadutismo (Ferandini) e gli aerostati (Majrani). Tra le appendici vi sono l'elenco dei presidenti e segretari e quello degli attuali aero club federati. Chiunque abbia frequentato i campi di volo sentirà tra queste pagine una forte aria di famiglia, dalle sigle degli aerei ai volti degli amici, alle date delle gare e dei raduni, appena scalfito da alcuni errori tecnici in fase di stampa che nulla tolgono al suo interesse.

Fuori commercio

Colin Owers, Albatros D.V/D.Va at War vol. 1, Berkhamsted, Albatros Productions, 2012. Cm 21x29,7, pp. 40, Lst. 11.50.



Con la loro snella fusoliera a sezione ovale interamente rivestita in legno, i caccia Albatros furono tra gli aerei più eleganti della Prima Guerra Mondiale e trovarono largo impiego sia sul fronte occidentale sia (in versioni leggermente diverse costruite dalla Oeffag) su quello italiano. Il loro fascino è tale che negli ultimi anni ne sono state costruite diverse riproduzioni volanti, due delle quali in Nuova Zelanda e ampiamente documentate a colori nella prima della monografia in due parti di Colin Owers. Dopo aver ripercorso velocemente l'origine del progetto attraverso i precedenti modelli D.I, D.II, D.III e D.IV, lo storico aeronautico australiano affronta le vicende intrecciate dello D.V e Va sotto i profili tecnico e operativo, sintetizzando i risultati di molti recenti studi parziali. L'apparato iconografico comprende 91 foto in bianco/nero, in parte inedite o poco viste. Del tutto nuovi i dettagliati disegni tecnici di Martin Digmayer e i sette profili a colori di Ronny Bar.

Disponibile presso le librerie specializzate o l'editore (10 Long View, Chiltern Park Estate, Berkhamsted, Herts. HP4 1BY, Inghilterra; www.windsockdatafile-specials.com)

Precisazione su “Aerei italiani 1919-1945 - Cosa rimane”

Per un errore, del quale ci scusiamo con l'autore, con i lettori e con gli altri interessati, nella recensione pubblicata a pag. 42 di *Aeronautica* n. 1/2012 del volume di Marco Gueli “Aerei italiani 1919-1945 - Cosa rimane”, la stampa del volume stesso è stata attribuita all'editore Mursia di Milano che è, invece, estraneo all'opera in quanto il testo in argomento è stato edito in proprio dall'autore.

A tal proposito precisiamo che il volume può, quindi, essere richiesto (come correttamente, ma brevemente indicato in precedenza) a Marco Gueli - Via del Labaro, 201 - 00188 Roma, e.mail: guelimarco@alice.it, telef. 0633626425, cell. 3402431926, tenendo presente che, nel prezzo indicato di € 40,00, sono comprese tutte le spese di spedizione all'indirizzo dei committenti.



1952-2012

sessantennale dell'Associazione Arma Aeronautica

Le FF.AA. saranno interessate ben presto da un grande progetto di ristrutturazione che il ministro della Difesa presenterà tra breve al Parlamento. L'evento non sarà senza ripercussioni sull'associazionismo militare per cui dobbiamo essere pronti a riscoprire la nostra vocazione rinsaldando i vincoli tra di noi e ponendo un rinnovato impegno nell'azione di collegamento con la società civile.