

AERONAUTICA



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



Anno LVII - N.4 APRILE 2012

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



4
APRILE 2012
ANNO LVII

In copertina

Un momento della celebrazione dell'89° anniversario della costituzione dell'AM.

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.cesmaeweb.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@raiaeweb.eu

Registr. Tribunale di Roma n. 5315 del 12.7.56

Iscrizione al R.O.C. n. 6972

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



Associato all'Unione Stampa Periodica Italiana

Gli articoli rispecchiano esclusivamente le opinioni degli autori. Proprietà letteraria, artistica e scientifica riservata. Per le riproduzioni, anche se parziali, dei testi, è fatto obbligo citare la fonte. I testi delle collaborazioni - che si intendono comunque inviati a titolo di liberalità - anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Chiuso in redazione il 21 aprile 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

Soci aereomodellisti

Il modello statico, scala 1:48, di un Aermacchi MB-339A del 61° Stormo, realizzato dal socio Nedo Mori della sezione di Pisa.



L'Aeronautica Militare

4



Celebrato l'89° anniversario della costituzione dell'AM



Ha giurato il Corso *Orione 5* dell'Accademia Aeronautica



Il giuramento del 14° Corso marescialli dell'AM

L'esercitazione SATER 1/2012

Premi del CONI ad atleti dell'AM

Scienza, spazio, tecnica e industria

10

Varie

12



L'ultimo superstite
di Carlo Migliavacca



Il centenario dell'aviazione commerciale italiana
di Pietro Lando

"Il sarto"
di Andrea Zani

Aerei famosi: il P.108
di Gregory Alegi

Il punto sul programma AGS della NATO
di Vincenzo Sicuso

Il Pentagono raddoppia gli UAV



L'Associazione Arma Aeronautica

28

Libri

43

S

O

M

M

A

R

I

O

Alla Reggia di Caserta

L'AM ha celebrato l'89° anniversario della sua costituzione

La Bandiera di Guerra della Forza Armata decorata dell'OMI

L'89° anniversario della costituzione dell'Aeronautica Militare in arma autonoma è stato solennemente celebrato il 28 marzo alla Scuola Specialisti AM di Caserta con la partecipazione del presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, del ministro della Difesa, ammiraglio Giampaolo di Paola, e del capo di Stato Maggiore della Difesa, generale Biagio Abrate, accolti all'arrivo dal capo di Stato Maggiore dell'AM, gen. SA Giuseppe Bernardis.

Presenti anche, con la Banda musicale dell'AM, la Bandiera di guerra dell'Arma Azzurra, i Gonfalonieri della Regione, della Provincia e della città di Caserta, i Labari delle Associazioni d'arma e combattentistiche e numerose alte autorità religiose, civili e militari.

Prendendo la parola, il gen. Bernardis ha sottolineato che questo anniversario «ci invita a riflettere e a soffermarci sul ricordo degli ideali, delle passioni e dei valori che hanno guidato tutti coloro che dal lontano 28 marzo 1923 hanno vissuto nell'Aeronautica Militare per tramandarci le tradizioni e le virtù umane, militari e professionisti che oggi come ieri costituiscono il nostro bagaglio di fieri aviatori, italiani tra gli italiani, al servizio della Patria.

In questa giornata di omaggio al pas-

sato e di riflessione per il futuro, il mio personale plauso è rivolto a tutti gli uomini e le donne dell'Aeronautica Militare, che ovunque, in Italia come all'estero, impegnati nelle più estreme condizioni ambientali ed operative, continuano a fornire un qualificato contributo nei molteplici settori di attività ed in tutte le circostanze in cui la Forza Armata è chiamata ad intervenire con tempestività. Negli ultimi anni le necessità d'intervento sono state frequenti, in Patria ed all'estero, e un anno fa, in analoga circostanza, ebbi modo di rappresentare il difficile ruolo che l'Aeronautica, peraltro come le forze armate consorelle, si trovava ad intervenire nei riguardi della crisi libica; dissi anche allora che ci consideravamo gelosi custodi delle armi e non tuttavia propugnatori di esse. Ebbene, ad un anno di distanza, mi sento di poter dire che siamo orgogliosi e soddisfatti di come quel ruolo sia stato interpretato, di come sia stato controllato l'uso dei sistemi d'arma che lo Stato ci ha affidato ed ancora di più di come abbiamo collaborato ad indirizzare le nazioni amiche ed alleate che dalle nostre basi hanno operato».

Nel corso del suo intervento il capo di Stato Maggiore dell'AM ha anche tenuto a ricordare «le attività svolte in ambito nazionale come le operazioni di soccorso umanitario, di ricerca e soccorso, di controllo dei servizi di assistenza al volo e del servizio meteorologico nonché le operazioni di ordine pubblico, di assistenza alle popolazioni colpite dai gravi disagi provocati da pubbliche calamità».

«Queste - ha proseguito - sono le sfide che quotidianamente fronteggia un'organizzazione come la nostra, il cui operato si

basa sulla disponibilità e l'impiego di mezzi ad alta tecnologia ed infrastrutture adeguate, ma si concretizza soprattutto attraverso la consapevole, sentita e motivata partecipazione di ogni singolo aviatore che, con senso del dovere, passione e perizia si impegna affinché l'Aeronautica continui ad essere una realtà viva, ancorata a saldi principi morali, operativamente efficace ed efficiente, costantemente al servizio e parte integrante, non minimamente diversa, della collettività nazionale a garanzia della sua sicurezza ed a difesa delle sue Istituzioni».

«L'Aeronautica Militare - ha concluso il gen. Bernardis - affronta tali sfide nel rispetto del processo di revisione ed adeguamento dello strumento militare puntando sia sulla qualità del personale, intesa quale compendio di virtù individuali riconducibili alla correttezza, alla preparazione ed all'entusiasmo che da sempre contraddistinguono i nostri uomini e le nostre donne, sia sui mezzi tecnologicamente avanzati che impieghiamo e vogliamo continuare ad impiegare per assicurare la massima capacità operativa ed interoperabilità con i nostri partner nelle varie organizzazioni internazionali di cui siamo parte integrante».

È seguito l'intervento del generale Abrate il quale, riferendosi alla specificità della professione militare, ha in particolare sottolineato come, in questa occasione, possa e voglia «rassicurare gli appartenenti alle forze armate che, nell'ambito delle nostre responsabilità, ci stiamo impegnando affinché tale "specificità" venga salvaguardata; perché la peculiarità della condizione militare continui ad essere riconosciuta e valorizzata come merita».

Concludendo la cerimonia il ministro della Difesa ha affermato che «oggi, a 89 anni dalla sua costituzione, l'Aeronautica Militare è più viva che mai» rilevando inoltre «l'impe-





gno quotidiano che la Forza Armata esprime nella partecipazione alle missioni per la sicurezza e la stabilità in-

ternazionale» del quale «è stato un ulteriore esempio la recente partecipazione all'operazione NATO Unified Protector» «nella quale l'Aeronautica, insieme alla Marina Militare, è intervenuta su mandato dell'ONU a protezione della popolazione libica. Un intervento condotto con perizia e generoso impegno da tutto il personale in "azzurro" che è valso alla Bandiera di Guerra dell'Aeronautica il conferimento della Croce dell'OMI».

Da sottolineare che, in tutti gli inter-

venti, sono stati ricordati il sergente maggiore dell'Esercito Italiano Michele Silvestri, deceduto, e gli altri soldati feriti nel recente attentato in Afghanistan, nonché i due Fucilieri di Marina tuttora trattenuti in carcere dalle Autorità indiane.

Al termine della cerimonia il capo dello Stato ha insignito la Bandiera di guerra dell'AM della Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia per le attività svolte nell'operazione "Unified Protector" in Libia, mentre gli aviogetti delle "Frecce Tricolori" sorvolavano il luogo rilasciando nel cielo le tradizionali fumate verde, bianca e rossa.

Ordine del giorno del capo di Stato Maggiore dell'AM

«Ufficiali, Sottufficiali, Graduati, Militari di truppa, Personale civile,

L'Aeronautica Militare celebra oggi l'89° anniversario della sua costituzione, lasciandosi alle spalle un anno particolarmente intenso e denso di attività, di trasformazioni e realizzazioni, di imprevedibili e straordinari eventi, durante la cui gestione non sono certo mancati i momenti difficili che abbiamo però saputo superare con l'impegno e la dedizione che ci caratterizzano, rinsaldando la nostra volontà e la nostra compattezza.

La silente abnegazione, il coraggio e lo spirito di sacrificio di tutto il personale dell'Aeronautica Militare sono valsi alla nostra Bandiera la concessione da parte del presidente della Repubblica dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia per gli esiti della recente operazione "Unified Protector" condotta in Libia.

La solennità di questo giorno è un invito a riflettere e a soffermarsi sul ricordo degli ideali, delle passioni e dei valori che hanno guidato tutti coloro che dal lontano 28 marzo 1923 hanno lottato per tramandarci le tradizioni e le virtù umane, militari e professionali che oggi come ieri costituiscono il nostro bagaglio di fieri aviatori al servizio della Patria, nel pieno convincimento di doverla difendere con onore, lealtà e con coraggio.

Sono questi i propositi che consentono alla nostra Forza Armata di trovare il giusto slancio per affrontare con rinnovata determinazione il presente ed il futuro che ci attende, consapevoli di dover far fronte alle difficoltà contingenti nel pieno rispetto dei compiti assegnati sia in ambito nazionale che internazionale, continuando con sempre maggiore impegno a tendere i nostri sforzi verso una costante operatività e capacità di proiezione.

Lo scenario che si presenta ai nostri occhi appare irto di difficoltà, ma non deve mancare la fiducia e soprattutto la volontà per superarle e sperare in un futuro migliore da costruire insieme. Futuro che non appartiene a coloro che si accontentano dell'oggi, che sono indifferenti verso il mondo che cambia e verso le nuove sfide, timidi ed arrendevoli di fronte alle idee ed ai progetti ambiziosi e lungimiranti. Futuro che appartiene invece a coloro che come voi, uomini e donne dell'Aeronautica Militare, sanno trasporre ragione e coraggio del proprio "saper fare", nella consapevolezza di fornire al Paese una percezione trasparente ed esatta della propria missione e di quanta integrità e forza d'animo siano necessarie per onorare giornalmente la Patria.

A voi, uomini e donne dell'Aeronautica Militare, giunga pertanto il mio più vivo apprezzamento per il lavoro svolto presso tutti i Reparti, Enti ed Unità della Forza Armata e l'augurio più fervido di un anno sereno e proficuo, ricco di ogni desiderata soddisfazione, certo che il vostro impegno al servizio del Paese sarà il miglior tributo di riconoscenza con il quale onorare tutti coloro che, vestiti di azzurro, hanno sacrificato per esso anche la vita.

Oggi, 28 marzo, desidero stringermi idealmente con voi intorno alla nostra Bandiera per celebrare una storia scritta da ciascuno di noi - a terra come in cielo - nell'assoluta consapevolezza che tra il passato con i nostri ricordi ed il futuro con le nostre speranze c'è il presente con i nostri doveri.

Viva l'Aeronautica Militare!

Gen. SA Giuseppe Bernardis

Roma, 28 marzo 2012».

Giuramento del corso "Orione V" dell'Accademia Aeronautica

Il 4 aprile - all'Accademia Aeronautica ed alla presenza, tra gli altri, del ministro della Difesa, amm. Giampaolo Di Paola, del capo di Stato Maggiore della Difesa, generale Biagio Abrate e del capo di Stato Maggiore dell'AM, gen. SA Giuseppe Bernardis - ha avuto luogo la solenne cerimonia per il giuramento e battesimo degli allievi del Corso "Orione V".

Il gen. BA Umberto Baldi, comandante dell'Accademia, dopo aver elogiato i giovani allievi e ribadita l'importanza del giuramento, che li vedrà impegnati come militari sempre disponibili al sacrificio, all'accettazione cosciente del rischio e alla coraggiosa consapevolezza della propria professionalità, ha dato lettura della formula del giuramento stesso alla quale gli allievi hanno risposto con un forte «*Lo giuro!*» mentre gli aviogetti delle "Frecce Tricolori" sorvolavano il luogo recando simbolicamente il saluto di tutta la Forza Armata.



Sono seguiti gli interventi da parte delle autorità presenti, aperti da quello del capo di Stato Maggiore dell'AM che ha dato il benvenuto nella grande famiglia "azzurra" ai giovani allievi «*quali futuri protagonisti di una realtà operativa fatta di mezzi tecnologicamente avanzati, infrastrutture adeguate e soprattutto di personale altamente addestrato che nel loro insieme costituiscono i pilastri sui quali l'Aeronautica Militare pone le basi per assolvere i compiti istituzionali.*» «*Con il giuramento di oggi - ha concluso il gen. Bernardis - entrate in possesso di una eredità*» «*che assicura all'Aeronautica e al Paese quella crescita qualitativa necessaria per proseguire lungo la via del merito, dello spirito di servizio, della disciplina e dell'etica in sintonia con la cultura dell'essere, a scapito dell'effimero apparire.*»

Da parte sua il generale Abrate ha espresso «*piena riconoscenza a tutto il personale dell'Accademia che ad ogni livello di responsabilità e di compito contribuisce al suo buon funzionamento.*». Rivolgendosi a tale personale, il generale Abrate ha poi dichiarato: «*Siete voi comandanti, istruttori, docenti che avete il compito ed il privilegio di infondere a questi allievi non solo la necessaria preparazione militare e professionale iniziale, ma anche quell'im-*



Allocazione del gen. Baldi

portante bagaglio di valori e motivazione che permetteranno loro di ben operare al servizio del Paese.».

Il ministro della Difesa, concludendo questa parte della cerimonia, nel ricordare ai giovani allievi l'importanza del giuramento prestato, ha sottolineato la specificità della "professione" del militare. «*Oggi iniziate un percorso di vita dentro lo Stato - ha detto il ministro ma, ha poi aggiunto, - non siete dipendenti pubblici come gli altri, perchè non svolgete una professione, svolgete una missione.*». Relativamente allo Strumento della Difesa, preannunciando la presentazione di una riforma nel corso di una seduta del Consiglio dei ministri nei giorni successivi, il ministro ha evidenziato la doppia sfida cui è chiamato lo strumento di Difesa Nazionale: «*garantire la sicurezza del Paese ma con risorse ridotte rispetto al passato*» «*e quindi da utilizzare in modo migliore.*».

È seguito il rito del "battesimo" del corso caratterizzato, come da tradizione, dal passaggio del gagliardetto dell'Orione V, dopo la sua benedizione, dalle mani dei capi degli omonimi corsi precedenti a quelle dell'allievo che rappresenta il corso in atto, dal lancio in cielo dell'orifiamma con i nomi dei suoi frequentatori e dalla sfilata in parata di tutti i corsi dell'Accademia.



Hanno giurato gli allievi del 14° Corso marescialli dell'Aeronautica Militare

Il 19 aprile, sull'aeroporto di Viterbo, ha avuto luogo la cerimonia per il giuramento solenne dei 96 frequentatori, dei quali 18 donne, del 14° Corso allievi marescialli dell'AM, corso denominato *Reshef*, dio assiro della guerra, schierati insieme agli allievi degli altri due Corsi attualmente presenti presso l'Ente (il 12° Corso *Onuris* ed il 13° corso *Phoenix*), e la Banda dell'Aeronautica Militare che ha accompagnato le fasi salienti della cerimonia.



Intervento del col. Coppola

L'evento è stato presieduto dal capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, gen. SA Giuseppe Bernardis, giunto sul posto accompagnato dal vice comandante delle Scuole AM-3^a Regione Aerea, gen. DA Vitantonio Cormio.

Il comandante della Scuola, col. nav. Antonio Coppola, nel suo intervento di apertura, dopo aver evidenziato che «in un momento in cui una società sempre più effimera e veniale rende difficile per un educatore parlare di etica e senso di responsabilità, ecco i nostri giovani, ecco la parte migliore di quella società in cui a volte stentiamo a riconoscerci, essi sono la nostra risorsa più grande e verso di loro abbiamo il sacrosanto dovere di

dedicare ogni nostra volontà per aiutarli a diventare uomini e donne integerrimi, militari motivati e professionisti preparati» ha chiamato a sé la Bandiera d'Istituto e pronunciato la formula di rito alla quale gli allievi hanno risposto con un vibrante «*Lo giuro!*» mentre tre Eurofighter del 4° Stormo in volo addestrativo sorvolavano lo schieramento recando il saluto di tutta la Forza Armata.

È seguita la benedizione, da parte del vescovo mons. Lino Fumagalli, del gagliardetto del corso - intendendo così celebrato il suo battesimo -, la recita della preghiera dell'Aviatore ed il lancio in cielo dell'orifiamma del *Reshef* con i nomi di tutti i suoi frequentatori.

Nel suo intervento conclusivo il gen. Bernardis ha sottolineato l'importanza e la qualità della formazione ricevuta dal personale del ruolo marescialli, di cui gli allievi del 14° corso rappresentano il futuro e l'evoluzione professionale che costituiscono la base portante della Forza Armata, «una componente irrinunciabile per la vita organizzativa e tecnico-funzionale delle sue articolazioni operative, logistiche ed amministrative», professionisti chiamati a tradurre in pratica quanto acquisito in termini accademici e formativi. Ed in proposito il capo di Stato Maggiore ha evidenziato che «l'iter formativo a carattere universitario, culminante con il conseguimento della laurea è l'evidente risposta all'esigenza che la nuova figura del maresciallo sia sempre più allineata alla necessità della società che richiede il possesso di conoscenze ad ampio respiro, quale irrinunciabile bagaglio culturale per eccellere in qualsiasi campo professionale».



Il battesimo del corso

Presenti alla cerimonia - conclusa con la sfilata degli allievi - anche i Gonfaloni della provincia e della città di Viterbo, numerose autorità civili e militari, le rappresentanze, con Labari, delle Associazioni d'arma e combattentistiche del luogo e parenti e amici dei giovani giurandi.



L'esercitazione SATER 01-2012

Il 18 aprile ha avuto termine l'esercitazione di ricerca e soccorso aeroterrestre SATER 01-2012, organizzata dall'Aeronautica Militare in collaborazione con il CAI-CNSAS (Club Alpino Italiano - Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico) e con la Polizia di Stato, che ha avuto come scenario operativo il massiccio montuoso del Matese.

Scopo dell'esercitazione, giunta alla sua 4ª edizione, era quello di addestrare il personale partecipante alle attività di pianificazione, direzione, condotta, esecuzione e supporto a operazioni combinate di ricerca e salvataggio di sopravvissuti a sinistri aerei su terra in ambienti montani impervi.

La SATER 01-2012, pianificata dal Comando delle Operazioni Aeree (COA) di Poggio Renatico, ha simulato la ricerca di un velivolo militare MB-339, disperso a seguito di un incidente aereo verificatosi il giorno precedente sui monti del Matese, con il rischiaramento, presso un Posto di base avanzato in una località vicina, di una postazione di Coordinamento di ricerca e soccorso che ha subito attivato le procedure di raccolta dati, pianificazione e coordinamento delle ricerche.

Le operazioni di ricerca hanno riguardato le prime ricognizioni aeree da parte degli elicotteri dell'AM (un AB-212 del 9° Stormo di Grazzanise e un HH-3F del 15° Stormo-85° Centro SAR di Pratica di Mare) e della Polizia di Stato (un AB-212 del 6° Reparto della Polizia di Stato di Napoli), per un totale complessivo di 25 ore di volo.

L'esercitazione è proseguita con un'operazione congiunta con le squadre di soccorso terrestre composte da unità cinofile del personale del CAI-CNSAS, finalizzata al ritrovamento del pilota disperso. Il peggioramento delle condizioni meteorologiche ha reso ancora più complessa l'esercitazione che si è positivamente conclusa con il ritrovamento del pilota ferito e il suo recupero mediante l'utilizzo di una barella verricellabile.

All'esercitazione ha partecipato un servizio di pronto soccorso assicurato da un Posto Medico Avanzato costituito da personale dell'Associazione "Misericordia" dei Comuni di Nusco e Montella e da infermerie volontarie del Corpo Ausiliario della Croce Rossa Italiana.

Il supporto tecnico-logistico-operativo alle operazioni è stato assicurato dal personale del 9° Stormo di Grazzanise, del 4° Reparto Tecnico Mobile di Borgopieve e del 2° Reparto Tecnico Comunicazioni di Bari.

Provata la pista semipreparata di Grazzanise

Recentemente, sulla base aerea di Grazzanise, è stata provata, con un C-130J della 46ª Brigata Aerea, la pista semipreparata in terra battuta realizzata dai Reparti del Genio campale dell'Aeronautica Militare allo scopo di allestire un apposito sito - riproducente l'ambiente operativo tipico di attività in territori fuori dei confini nazionali - ove gli equipaggi dei C-27J e C-130J di Pisa possano addestrarsi ad atterrare e decollare con modalità quanto più vicine possibile a quelle che potrebbero incontrare nella realtà.

Presenti alla dimostrazione il capo di Stato Maggiore dell'AM, gen. SA Giuseppe Bernardis accompagnato dal comandante della Squadra Aerea, gen. SA Tiziano Tosi e dal comandante logistico dell'AM, gen. SA Maurizio Lodovisi.



Qualificato all'EVA il cosmonauta Villadei dell'AM

Il 4 aprile, al Gagarin Cosmonauts Training Centre di Star City (Russia) dove è in addestramento quale cosmonauta, il maggiore GArn Walter Villadei, in forza allo Stato Maggiore dell'AM, ha concluso la fase di qualificazione alla Extra-Vehicular Activity (EVA), attività che - si legge in una nota della Forza Armata - «*rappresenta una delle attività più impegnative e complesse che i cosmonauti e gli astronauti sono chiamati a svolgere a bordo della Stazione Spaziale Internazionale (ISS)*».

L'addestramento ha previsto una fase teorica iniziale - durante la quale sono stati esaminati i diversi sottosistemi e i principi di funzionamento sia delle tute Orlan, sia dei dispositivi di bordo del segmento russo dell'ISS con i quali è necessario operare per preparare e svolgere una reale EVA - seguita da una fase operativa condotta presso un idro-laboratorio equipaggiato con una piscina dentro la quale sono collocati i *mockup* di alcuni moduli russi.

L'addestramento finora svolto da Villadei costituisce una prima fase alla quale, una volta assegnato ad una missione spaziale, seguirà un ulteriore periodo di specializzazione per il conseguimento della completa capacità operativa.

Premi CONI agli atleti dell'AM

Il 18 aprile, a Roma, ha avuto luogo la cerimonia per consegna dei Collari d'Oro al Merito Sportivo e dei Diplomi d'Onore del CONI, da parte del suo presidente Giovanni Petrucci, agli atleti distintisi negli anni 2009, 2010 e 2011, alla presenza, tra gli altri, del presidente del Consiglio dei ministri, Mario Monti, del ministro per il Turismo, sport e affari regionali, Piero Gnudi e del capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, gen. SA Giuseppe Bernardis.

Tutti gli atleti premiati hanno conseguito, nelle rispettive discipline, titoli di campioni mondiali o di vincitore di gare olimpiche; tra loro anche 21 militari inquadrati nei Gruppi Sportivi dell'Esercito Italiano, dell'Aeronautica Militare e dell'Arma dei Carabinieri.

Per l'Aeronautica Militare sono stati premiati 14 atleti in forza al Centro Sportivo dell'A.M. di Vigna di Valle.

Di essi hanno ricevuto il Collare d'Oro al Merito Sportivo:

- aviere capo Andrea Baldini, campione mondiale 2009 di fioretto individuale e a squadre;
- allievo sergente Ilaria Salvatori, campionessa mondiale 2010 di fioretto a squadre;
- sergente Paolo Pizzo, campione mondiale 2011 di spada individuale;
- aviere capo Bianca Del Carretto, campionessa mondiale 2009 di spada a squadre, di cui faceva parte anche l'aviere capo Nathalie Moellhausen;
- avieri scelti Guendalina Sartori e Jessica Tomasi, campionesse mondiali 2011 nell'arco olimpico a squadre.

Sono state premiate, invece, con il Diploma d'Onore, gli avieri capo Elisa Santoni ed Elisa Bianchi, il 1° aviere Anzhelika Savrayuk e gli avieri scelti Romina Laurito, Giulia Galtarossa, Marta Pagnini e Andreea Stefanescu della Nazionale italiana di Ginnastica ritmica, tre volte campione mondiale.



Cambi di comando

Il 4 aprile, ad Al Bateen (Emirati Arabi Uniti), il col. pil. **Roberto Esposito** ha assunto il comando della *Task Force Air (TFA)* subentrando al pari grado **Luca Spuntoni**.

Il 12 aprile, presso il 1° Deposito Centrale A.M. di Monterotondo, il gen. DA **Pierluigi Leonarduzzi** ha assunto il comando della *2ª Divisione del Comando Logistico AM* subentrando al pari grado **Fabio Molteni**.

Il 19 aprile, a Pratica di Mare, il gen. DA **Fabio Molteni** ha assunto il comando del *Centro Sperimentale Volo* subentrando al pari grado **Mirco Zuliani**.

Raduni nell'AM

Il 43° e 44° Corso AUPC a Lecce

Il 29 marzo, al 61° Stormo di Lecce e in occasione del 50° anniversario del loro arruolamento nell'AM, ha avuto luogo il raduno degli ex allievi del 43° e 44° Corso AUPC che, a partire dal 1962, conseguirono presso l'allora Scuola di volo basico iniziale aviogetti il loro brevetto di pilota militare.

I radunisti, accolti dal col. pil. Maurizio Colonna, comandante del 61° Stormo, hanno assistito alla celebrazione del rito religioso, deposto una corona d'alloro al Monumento della Rinascita in onore dei Caduti, presenziato ad una illustrazione sulle attività del Reparto e visitato alcune strutture di quella Scuola.



Visite straniere a enti dell'AM

Delegazione svedese a enti vari

Il 6 marzo, una delegazione della Forza aerea svedese, guidata dal suo capo di Stato Maggiore, generale Michael Bydén, è stata in visita ufficiale allo Stato Maggiore dell'Aeronautica e a reparti dell'AM.

A Roma la delegazione, dopo l'incontro privato che il gen. Bydén ha avuto con il capo di Stato Maggiore dell'AM gen. SA Giuseppe Bernardis, ha assistito all'illustrazione della struttura, compiti e programmi della nostra Forza Armata.

Successivamente gli ufficiali svedesi si sono recati a Pratica di Mare dove hanno visitato il Centro Sperimentale di Volo (CSV) e il 14° Stormo.

Fallito il lancio del vettore nord coreano Unha-3

Alle 07.38 e 55" (ora locale) del 13 aprile, dal poligono del Centro spaziale di Tongchang-ri, la Corea del Nord ha lanciato il satellite meteorologico Kwangmyongsong-3 con il razzo vettore Unha-3 (*Via Lattea*) che, però, è esploso in volo un minuto circa dopo la partenza disintegrandosi e precipitando in mare.

La notizia potrebbe terminare qui, se fonti statunitensi e di altri paesi occidentali non avessero da tempo sottolineato che il lancio, in realtà, riguardava la prova in volo di un missile balistico a lunga gittata, versione migliorata del predecessore Unha-2.

Un lancio, quindi, mascherato in "test scientifico", come invece era stato assicurato da Pyongyang ai numerosi giornalisti invitati ad una recente visita, finora senza precedenti, al citato Centro spaziale, dove i nord coreani avevano ripetutamente sottolineato che il loro non era uno stratagemma per coprire il test di lancio di razzi a lunga gittata che potrebbero, in futuro, contenere testate nucleari.

Ipotesi, questa, paventata in particolare da USA, Giappone e Corea del Sud che avevano anche ricordato in proposito come alla Corea del Nord sia stata vietata l'effettuazione di test missilistici militari e che, pertanto, essa stia ora infrangendo ben tre risoluzioni dell'ONU.



Dimissionario il coordinatore del progetto "Opera" sui neutrini

A seguito degli errori commessi nella misurazione della velocità dei neutrini, indicata maggiore di quella della luce sia pure per soli 60 nanosecondi (v. pag. 15 di *Aeronautica* n. 10/2011), il coordinatore del progetto "Opera", prof. Antonio Ereditato, ha dato le dimissioni, peraltro richieste anche da alcuni dei suoi 160 collaboratori nel progetto stesso, in quanto la collaborazione non sarebbe più stata gestibile. Ricordiamo, sinteticamente, la vicenda. Il 23 settembre 2011 veniva data con grande enfasi la notizia che i neutrini erano più veloci della luce in quanto, nel corso del progetto "Opera" - nato per misurare l'oscillazione dei neutrini verificando l'apparizione dei "tau" alla Stazione del Gran Sasso dopo che erano stati sparati i "mu" da Ginevra - nei Laboratori del Gran Sasso dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare (INFN) era stata effettuata anche la verifica della loro velocità, risultata superiore, appunto, a quella della luce. Una prima smentita di tale notizia si era avuta poi il 22 febbraio scorso, quando lo stesso Ereditato aveva annunciato l'esistenza di un errore nei dati dovuto ad un problema di calibrazione di alcuni strumenti di misura (accoppiamento imperfetto di fibre ottiche ed uno sfasamento tra orologi atomici), dichiarazione seguita da quella del 16 marzo del Nobel Carlo Rubbia che dichiarava come l'esperimento "Icarus" da lui coordinato avesse smentito i dati rilevati da "Opera" (v. pag. 11 di *Aeronautica* n. 3/2012). Successivamente, nel marzo scorso, anche l'esperimento LVD (Large Volume Detector) coordinato da Antonino Zichichi, ha confermato l'errore negli apparati di misura di "Opera" ed Ereditato ha ritenuto di dimettersi. Resta da dire che l'INFN, prendendo atto delle dimissioni di Ereditato, ha comunque confermato che nuove misure sulla velocità dei neutrini sono previste tra breve con un nuovo fascio di queste particelle che sarà inviato dal CERN di Ginevra ai Laboratori Nazionali del Gran Sasso dell'INFN stesso.

Lo shuttle *Discovery* al Museo aerospaziale dell'aeroporto Dulles

Il 17 aprile lo shuttle *Discovery* della NASA - destinato ad essere esposto al Centro Udvar-Hazy del National Air and Space Museum dell'aeroporto internazionale Dulles di Washington - è arrivato su quello scalo trasportato sul dorso dello speciale B.747 *Jumbo* a suo tempo modificato in "Shuttle Carrier Aircraft" per riportare a Cape Canaveral le navette spaziali che, per cause meteorologiche, erano costrette ad atterrare sulla pista alternata di Edwards invece che su quella del Kennedy Space Center.

Ricordiamo che il *Discovery* (denominazione NASA OV-103) effettuò il suo primo volo il 30 agosto 1984 ed è stato il più vecchio rimasto in servizio dato che i suoi predecessori *Columbia* e *Challenger* erano andati perduti in missione. Il *Discovery* ha concluso con successo la sua 39ª ed ultima missione, la STS-133, il 9 marzo 2011.



Provato con successo il motore del Lunar Lander

Le prime prove di accensione del motore del Lunar Lander sono state recentemente condotte con successo dall'Agenzia Spaziale Europea (ESA) che sta realizzando una missione - denominata appunto Lunar Lander - per inviare nel 2018 una sonda robot sulla Luna allo scopo di provare le tecnologie di navigazione in automatico da una quota di circa 100 km in orbita lunare fino all'arrivo sulla superficie del nostro satellite. Secondo il programma la sonda procederà all'avvicinamento verso la Luna analizzando in tempo reale le immagini scattate nel corso della discesa, utilizzando nel contempo un laser allo scopo di evitare massi e crateri, per arrivare a riconoscere autonomamente le aree più sicure dove toccare il suolo. E questa discesa, in assenza di atmosfera, dovrà essere effettuata dalla sonda per mezzo di motori a razzo (come, lo ricordiamo, avvenne a suo tempo per i LEM della NASA delle missioni Apollo). Utilizzando, per questa fase della durata di circa dieci minuti, cinque motori di frenata, derivati da propulsori usati per mettere in orbita i satelliti per telecomunicazioni, posizionati nella zona centrale inferiore della sonda e di una serie di motori più piccoli, collocati esternamente, per controllarne velocità e direzione, scegliendo, per questi ultimi ed allo scopo di ridurre i costi, i motori degli Automated Transport Vehicle (ATV). La cui affidabilità è stata ampiamente collaudata nelle missioni di approvvigionamento della Stazione spaziale internazionale (ISS) compiute con successo fino ad oggi (v. anche pag. 9 di *Aeronautica* n. 3/2012). Per le prove dei motori l'ESA ha approntato una camera di test riproducendo le condizioni di vuoto e di temperatura che si verificheranno durante la fase di discesa sulla superficie lunare. E, in essa, l'apparato motore del Lunar Lander è stato fatto quindi funzionare simulando l'intera fase di discesa e allunaggio per mezzo di brevi accensioni che ne hanno portato la temperatura a circa 1.100°C.



Nome italiano per un satellite del Galileo

Nell'ambito del concorso bandito dalla Comunità europea per "Un disegno spaziale" riservato a bambini europei e volto, oltre a incentivare l'interesse dei giovani per le attività aerospaziali, a dare ad ognuno dei 30 satelliti della costellazione del sistema di navigazione satellitare Galileo (v. pag. 17 di *Aeronautica* n. 11/2011) il loro nome, il 22 marzo ha avuto luogo a Roma la cerimonia di premiazione anche di Antoniana Semeraro, autrice di un disegno che è stato prescelto tra quelli presentati da oltre 16.000 concorrenti (dei quali 1.500 italiani). Il nome di Antoniana va quindi ad aggiungersi a quelli di due bambini, un belga e un bulgaro (Thijs e Natalia) con i quali sono stati battezzati i primi due satelliti già in orbita del Galileo. Alla cerimonia di premiazione erano presenti, tra gli altri, il vice presidente della Commissione europea Antonio Tajani, il presidente dell'Agenzia spaziale italiana (ASI) Enrico Saggese e l'astronauta Umberto Guidoni.



Prolungata la missione delle sonde lunari GRAIL

La NASA ha reso noto di aver disposto il prolungamento, fino al prossimo dicembre, della missione delle sonde lunari gemelle GRAIL (Gravità Recovery And Interior Laboratory - v. pag. 16 di *Aeronautica* n. 10/2011) lanciate per studiare il campo gravitazionale del nostro satellite.

Il prolungamento della missione, che avrebbe dovuto concludersi nel prossimo giugno, è reso possibile dal fatto che, ad una verifica, è stato riscontrato che la possibile mancanza di alimentazione dei pannelli solari delle due sonde *Ebb* e *Flow* - a causa di eclissi solari - non pregiudicherà la loro ricarica.

Nuova società per l'AW609

La società incaricata del programma di sviluppo del convertiplano AW609 si chiama ora AgustaWestland Tilt-Rotor Company. Si tratta della ex Bell Agusta Aerospace Company (BAAC), che mantiene la sede a Arlington, nel Texas, e resta l'interlocutrice della Federal Aviation Administration (FAA) per la certificazione del velivolo. Nell'occasione è stato anche precisato che la sede dell'Integrated Product Team ha ora sede a Cascina Costa dopo il trasferimento del programma dalla precedente sede di Cameri.

Provati i paracadute della CST-100

Le aziende statunitensi Boeing e Bigelow, realizzatrici della capsula CST-100, veicolo spaziale proposto come sostituto degli Shuttle (v. pag. 15 di *Aeronautica* n. 8-9/2011), hanno comunicato di aver recentemente provato con successo i paracadute di discesa del mezzo. Nell'occasione è stato anche confermato che la capsula sarà sottoposta, nel prossimo futuro, ad altre prove tra le quali quelle degli airbag, del distacco dello scudo termico protettivo e del motore orbitale di assetto, per permettere il rispetto dei tempi del programma che prevede il primo lancio della CST-100 nel 2015-16 con un vettore Atlas V.

L'ultimo superstite

di Carlo Migliavacca

Desenzano del Garda (BS). Idroscalo militare base del Reparto Alta Velocità.

22 ottobre 1934, ore 17,00

Un Sole arancione, appannato da una leggera foschia, sta lentamente tramontando all'orizzonte. Un vento freddo da Nord increspa le acque del grande lago. Il tempo sta cambiando e per l'indomani non lascia prevedere nulla di buono. Il piazzale dell'Idroscalo militare, ormai invaso dalle prime ombre della sera, è deserto. Solo alcuni rumori metallici provenienti dall'aviorimessa tradiscono la presenza di uomini al lavoro. Improvvisamente il rombo di un motore arriva dalla strada di accesso alla base. È il classico canto del monocilindrico da 250 cc che equipaggia la moto Guzzi P250. Dalla nube di polvere esce il maresciallo pilota Francesco Agello in sella alla sua inseparabile motocicletta. Indossa un casco in cuoio ed occhialoni d'aviatore. Sulla giubba in pelle luccicano le ali da pilota con al centro una "V" scarlatta, simbolo dei velocisti del RAV, il Reparto Alta Velocità. Dopo aver parcheggiato la sua amata Guzzi, Agello si toglie casco

ed occhialoni, e si dirige lentamente verso la banchina a bordo lago. Dopo aver verificato con occhio ormai esperto la superficie delle acque e la direzione del vento, scrolla la testa in un gesto sconsigliato: *«Maledizione, il tempo sta peggiorando, probabilmente anche domani sarà una giornata sprecata!»*

L'ultimo collaudo con l'MC.72 è stato eseguito il 13 ottobre, tutto è ormai pronto per il tentativo di record, ma bisogna far presto l'inverno si avvicina e le condizioni meteo peggiorano di giorno in giorno. Fatte queste considerazioni il maresciallo gira sui tacchi e si incammina in direzione dell'hangar per dare un saluto ai ragazzi che stanno lavorando attorno all'idrocorsa. Nella rimessa illuminata a giorno, nonostante l'ora tarda, stanno ancora operando tecnici e meccanici per la messa a punto del bolide rosso. Eccolo... anche così, fermo e silenzioso posizionato sul suo carrello a ruote, il Macchi dà l'impressione di essere una macchina poderosa e velocissima. Il profilo filante ed armonioso, nonostante i grandi scarponi, conferisce al velivolo la nervosa figura di un levriero pronto allo scatto. Il colore rosso acceso completa l'aggressiva linea del formidabile velivolo. All'ingresso del maresciallo i visi degli uomini impegnati al lavoro si illuminano; Francesco per il suo carattere aperto e la sua giovialità, è molto amato dal personale tecnico: *«Salve maresciallo cosa ci fa qui a quest'ora? Già finita la gita in moto?»*

«Buonasera ragazzi sono venuto a dare un'occhiata per controllare il vostro lavoro, domani, durante la prova, non vorrei essere costretto a scendere per dare una spinta all'aeroplano!»
«Sempre voglia di scherzare, vero maresciallo?»

Agello ha una fiducia incondizionata nei confronti dei suoi meccanici, sa perfettamente che il velivolo è in ottime mani, sicuramente le migliori della Regia Aeronautica. Ragazzi motivati ed esperti che sono in grado di mette-

re perfettamente a punto le complesse meccaniche dell'idrovolante.

Dopo aver scambiato queste battute con i tecnici, Agello si sofferma a guardare l'aeroplano, lo accarezza con lo sguardo e con le mani. Il cuore del velivolo, il poderoso motore FIAT AS-6, è libero dalla sua copertura, attraversato da tubi che sembrano arterie. Vene ed arterie come un vero cuore pulsante che sprigiona potenza ed energia pura, la forza di oltre 3.000 CV.

«Forza amico, domani potrebbe essere il grande giorno, se il tempo ci darà una mano ce la faremo, ancora uno sforzo, dai... Dopo tutti i rischi corsi e la strada fatta insieme non mi puoi tradire...»

La carriera di Francesco Agello

Francesco Agello nacque a Casalpusterlengo (MI) il 27 dicembre 1902. Il suo carattere esuberante e pieno di vita lo portò fin da ragazzo ad essere un grande sportivo. Nonostante il fisico minuto, era alto circa un metro e sessanta, praticò con un certo successo diverse discipline sportive come ciclismo, nuoto e ginnastica. Ma il vero amore, che lo condusse poi all'Aeronautica, fu per la motocicletta. Furono infatti la moto ed il suo mestiere di meccanico ad infondergli la passione per la velocità ed il rischio. Per seguire fino in fondo queste sue attitudini decise di percorrere la via a lui più congeniale: entrare in Aeronautica. Nel 1922 fu chiamato alle armi nel Corpo del Genio del Regio Esercito, ma chiese ed ottenne di essere trasferito in Aeronautica. Nei primi mesi del 1924 si guadagnò il brevetto di pilota presso la scuola Breda, e nel maggio dello stesso anno le luccicanti ali dorate da pilota militare brillarono sul suo petto. Venne assegnato alla 32ª Squadriglia in forza al XV Gruppo del 21° Stormo Aeroplani da Ricognizione. Le sue doti di bravo e coraggioso pilota vennero subito alla luce facendogli guadagnare la stima dei superiori. Ma il ruolo un po' in ombra di pilota ricognitore gli stava stretto e



Agello

nel 1928, appena saputo dell'apertura della Scuola Alta Velocità, fondata da Italo Balbo per forgiare piloti velocisti, decise di partecipare alla durissima selezione per poterne fare parte. Quarantadue piloti furono ammessi e dopo aver partecipato alle severe prove previste, solo sei di loro le superarono: Agello è fra questi. Il sergente maggiore Agello era l'unico sottufficiale ammesso al 1° Corso Velocisti assieme al m. llo Tommaso Dal Molin. Fin da subito si impegnò al massimo, anche per sopperire alle sue mancanze tecniche nei confronti degli ufficiali d'Accademia. Ben presto grazie alle sue qualità conquistò la fiducia del comandante della Scuola, il ten. col. pil. Bernasconi. La vita alla Scuola di Desenzano era dura e pericolosa, con allenamenti giornalieri alla guida dei più veloci idroplani in forza alla Regia. Velivoli difficili e poco manovrabili che i piloti dovevano portare al limite delle loro prestazioni. In particolare dovevano curare la virata, tipica delle gare di velocità che esigevano il doppiaggio di un pilone segnaletico, nella quale l'aeroplano con inclinazione a 90° rispetto al piano orizzontale di volo, doveva effettuare una virata di 180° nel più breve spazio possibile, riducendo al minimo la perdita di velocità e di quota. Una velocissima e pericolosa manovra inventata dai piloti del Reparto Alta Velocità e per questo motivo nota con il nome di virata "Desenzano".

Questa spettacolare esecuzione prenderà poi il nome di "Schneider", e con questo nome viene presentata ancora oggi nelle manifestazioni acrobatiche in tutto il mondo. Grazie alle indiscusse capacità dimostrate Agello venne inserito in un ristretto ed esclusivo gruppo di piloti abilitati alla guida del nuovo super idrocorsa destinato ad abbattere diversi primati: il Macchi-Castoldi MC.72. Gli altri piloti del gruppo erano: cap. pil. Giovanni Monti, ten. pil. Stanislao Bellini, ten. pil. Ariosto Neri. A causa di gravissimi incidenti di volo Monti, Bellini e Neri persero la vita ed Agello, nel frattempo promosso maresciallo, rimase l'unico superstite di quel gruppo di valorosi ma, anziché demoralizzarsi per le dolorose perdite dei suoi compagni di volo, trasse da

quelle tragedie nuova energia per impegnarsi al massimo nella conquista del primato di velocità.

RAV Reparto Alta Velocità e Trofeo Schneider

La Scuola Alta Velocità, come venne denominata inizialmente, venne costituita nel 1928 su iniziativa dell'allora segretario di Stato dell'Aeronautica Italo Balbo. Il suo scopo principale era quello di addestrare piloti e sperimentare nuovi velivoli e motori per la conquista del Trofeo Schneider. La Coupe d'Aviation Maritime Jacques Schneider venne istituita nel 1912 per volere di Jacques Schneider, ingegnere francese di 38 anni rampollo di una facoltosa famiglia di industriali, pilota di aeroplani terrestri ed idrovolanti. L'ing. Schneider, per dare impulso alla neonata industria aeronautica, ideò una gara di velocità fra idrovolanti ed al vincitore sarebbe spettato il prestigioso trofeo. Chi avesse vinto per tre volte consecutive nell'arco di cinque anni avrebbe conquistato definitivamente la coppa. Il regime dava grande importanza a questa gara, sia per motivi di prestigio nazionale, sia per il grande ritorno economico che ne sarebbe derivato. Per gli stessi motivi anche gli Inglesi, nostri principali avversari, volevano a tutti i costi aggiudicarsi definitivamente il trofeo. Era quindi di vitale importanza investire in uomini e mezzi per raggiungere questo risultato. Nell'idroscalo di Desenzano sul Garda venne individuata la località ideale, sia per la presenza di infrastrutture idonee sia per le caratteristiche climatiche del lago, particolarmente favorevoli. Inoltre, per la sua posizione geografica, la base era facilmente difendibile dalla curiosità delle aeronautiche avversarie. Il comando venne affidato al ten. col. pil. Mario Bernasconi, laureato in ingegneria ed ufficiale di elevato valore, dotato di doti tecniche ed organizzative non comuni. Sotto la sua spinta e con l'aiuto di ingenti finanziamenti l'idroscalo venne rapidamente aggiornato e completato delle necessarie infrastrutture. Già nell'aprile 1928 venne dato ufficialmente il via all'attività della base. Fu lo stesso comandante Bernasconi a portare in volo un'idrocorsa Macchi M.52 ed iniziare così il 1° Corso Velocisti. L'attività era freneti-

ca e si basava su continui voli di allenamento per testare uomini e macchine. Il simbolo del Reparto erano ali da pilota con al centro una "V" rossa, ma i piloti del RAV avrebbero potuto fregiarsene solo al superamento dei 500 km/h di velocità. Soltanto allora avrebbero conseguito il brevetto da piloti "velocisti". All'interno del Reparto si respirava un'atmosfera molto positiva fatta di grande collaborazione, al di là dei gradi e dei rispettivi incarichi. Infatti, cosa alquanto inconsueta in quel periodo nei rigidi ambienti militari, chiunque avesse avuto un'idea brillante in campo aeronautico veniva ascoltato, e se fosse risultata valida veniva messa in pratica, fosse stata anche dell'ultimo aiutante motorista.

Nonostante la tenacia ed i sacrifici sopportati dagli uomini del RAV, anche con la tragica perdita di valorosi piloti, gli Inglesi dopo aver vinto la Coppa nell'edizione del 1927 - nel frattempo diventata a frequenza biennale - si aggiudicarono anche quella del 1929, ed infine anche quella, contestata, del 1931 conquistandola definitivamente. Infatti, in quella edizione svoltasi in Gran Bretagna, sia l'Italia che la Francia, a causa di problemi di affidabilità dei velivoli che avevano causato incidenti mortali, chiesero con un comunicato ufficiale il rinvio della gara. Gli Inglesi, poco sportivamente, rifiutarono questa possibilità con la scusa che il regolamento non lo prevedeva. D'altro canto, per onestà va detto che anche i britannici ebbero delle dolorose perdite in termini di uomini e velivoli, oltre ad aver investito molto nella ricerca tecnica che consentì loro di presentarsi alla gara con aeroplani molto competitivi. Come ultima cosa bisogna dire che l'MC.72, l'idrovolante Italiano di cui si favoleggiavano le caratteristiche tecniche, faceva molto paura, quindi in definitiva non avevano nessuna voglia di affrontarlo. Il risultato fu che gli Inglesi corsero la gara da soli, ovviamente aggiudicandosela senza troppi sforzi. A riprova del fatto che gli uomini della RAF meritavano comunque di vincere la coppa, pochi giorni dopo il trionfo, esattamente il 29 settembre 1931, il flight lieutenant George Stainforth, su velivolo Supermarine S.6B, infranse il record del mondo di velocità, già da

segue ➔

loro detenuto, con lo sbalorditivo valore di 655 km/h di media.

La squadra Italiana rientrò in Patria delusa dal risultato ma consapevole del fatto di avere in mano il velivolo giusto. Un aeroplano dalle potenzialità enormi, che con le necessarie modifiche avrebbe senz'altro dato grandi soddisfazioni. Con queste fondate speranze tecnici e piloti del Reparto Alta velocità, ben supportati dall'industria aeronautica nazionale, si misero al lavoro per battere e conquistare il primato di velocità.

Il velivolo

La Regia Aeronautica, allo scopo di presentarsi nella migliori condizioni alla edizione decisiva per il Trofeo Schneider del 1931, incaricò per la costruzione del nuovo velivolo da presentare alla competizione che si sarebbe svolta in Inghilterra, la Macchi per la cellula e la FIAT per il propulsore. Le specifiche tecniche richieste dal contratto erano proibitive: si esigeva per il motore una potenza di almeno 2.300 CV, con un consumo massimo di carburante di 250 g/CV/h, con un peso di non oltre 830 kg. Se consideriamo che il motore più potente che aveva in linea la FIAT allora era l'AS-5 da 1.000 CV, la richiesta era da considerarsi praticamente irrealizzabile.

Per quanto riguarda la cellula il compito era relativamente più facile. Infatti la Macchi basò il suo nuovo progetto sull'ottimo M.67 esistente, che solo a causa della scarsa potenza del propulsore non era riuscito ad aggiudicarsi l'edizione del 1929. Il geniale ing. Castoldi, progettista capo della Macchi, con poche sostanziali modifiche all'M.67 arrivò al nuovo favoloso

MC.72. Modifiche effettuate soprattutto per permettere al velivolo di ospitare il mostruoso motore FIAT AS-6. Mario Castoldi nacque in provincia di Milano nel 1888. Dopo la laurea in ingegneria lavorò per la Direzione Tecnica della Regia Aeronautica, passando poi alla Pomilio, nota fabbrica di aeroplani. Nel 1922 il trasferimento all'azienda che consacrerà definitivamente il suo genio aeronautico: la Macchi. In questa azienda concepirà i suoi velivoli migliori: l'intera serie dei famosi idrocorsa per la Schneider, fino ad arrivare a quelli che sono considerati i migliori caccia italiani del Secondo Conflitto mondiale, il C.202 *Folgore* ed il C.205 *Veltro*. Uomo dal carattere schivo e riservato, pare che durante la sua vita abbia volato una sola volta, ma questo non gli ha impedito di essere considerato uno dei migliori progettisti aeronautici mai esistiti.

All'ing. Tranquillo Zerbi, responsabile dei motori aeronautici FIAT, venne affidato l'arduo compito di progettare un propulsore avente le caratteristiche richieste dall'Aeronautica. Zerbi pensò di unire in tandem due motori AS-5 da 1.000 CV sovralimentati da un unico gigantesco compressore centrifugo installato dietro al motore posteriore. Il motore risultante, in realtà composto da due singoli propulsori, arrivò così ad una potenza totale di circa 2.400 CV, avente una cilindrata complessiva di quasi 52 litri con 24 cilindri disposti a "V". La geniale trovata fu di far spingere da questo propulsore due eliche controrotanti. Soluzione che consentì di annullare la pericolosa forza giroscopica che una sola, grande elica avrebbe sicuramente creata. Infatti, se per

così pericolosi scompensi, soprattutto in fase di decollo. Un'altro evidente vantaggio fu la possibilità di poter montare due eliche di diametro relativamente piccolo evitando così l'interferenza con le onde e gli spruzzi alzati dal velivolo stesso, oltre ad ottenere una velocità periferica delle pale inferiore alla velocità sonica, ottenendo così la massima efficienza propulsiva.

Ma, purtroppo, non tutto filò liscio e fin dall'inizio ci furono grandi problemi di affidabilità a causa di pericolosi ritorni di fiamma, che si evidenziavano soprattutto alla massima potenza. Con il poco tempo a disposizione non si riuscì a risolvere rapidamente il problema e questo provocò la drammatica perdita di due valorosi piloti: il cap. Monti, precipitato nel lago con il suo velivolo per cause mai del tutto chiarite, imputabili, probabilmente, al malfunzionamento del propulsore che danneggiò il sistema di trasmissione alle eliche, ed il ten. Bellini disintegratosi in volo con il suo aeroplano a causa dell'esplosione del motore. Queste tragedie convinsero i vertici dell'Aeronautica della necessità di sospendere le prove dell'MC.72, almeno fino a quando non si fossero risolti i problemi tecnici.

Questa saggia decisione causò il ritiro della squadra Italiana dalla competizione dando, di conseguenza, via libera al team britannico per la conquista definitiva del Trofeo. A questo punto liberi dall'urgenza di mettere a punto il velivolo per la Schneider, la squadra tecnica ebbe la possibilità di studiare il grave problema dei ritorni di fiamma con la dovuta calma e concentrazione. Fin dall'inizio fu chiaro che la causa del verificarsi di questo grave problema era da imputare al sistema di alimentazione, ma come risolverlo? La messa a punto richiese un impegno che durò più di anno.

Il servizio tecnico del RAV, allo scopo di migliorare l'afflusso di carburante al motore, studiò una presa d'aria dinamica che venne posizionata sopra al propulsore. Una presa disegnata e progettata con il preciso scopo di far arrivare al carburatore una pressione dinamica generata dalla velocità stessa del velivolo. In pratica più velocità uguale a maggior pressione dinamica,



un velivolo terrestre questa forza viene assorbita in parte dal complesso carrello/ammortizzatore ed in parte da correzioni effettuate con gli alettoni, per un idrovolante questa energia causa l'affondamento nell'acqua di un galleggiante rispetto all'altro creando



Risultato: un afflusso di carburante migliorato alle massime velocità. Questi studi vennero passati alla FIAT che, allo scopo di approfondire meglio la sperimentazione del sistema, arrivò a costruire un futuristico impianto occupante l'area di un intero hangar. Questo impianto, ideato per provare il propulsore al banco, era dotato di due potentissime turbosoffianti, che servivano per creare un flusso d'aria artificiale che investiva il motore alla velocità di 800 km orari, simulando perfettamente le reali condizioni di volo. Niente venne lasciato al caso, ma nonostante gli enormi sforzi di uomini e mezzi i risultati tardavano ad arrivare. Il capriccioso AS-6 dalle evidenti, enormi potenzialità, continuava a fare le bizze e non si riusciva a venire a capo dei distruttivi e pericolosissimi ritorni di fiamma. Fino a quando un geniale tecnico, Armando Palanca, decise di verificare il sistema di alimentazione del motore installando tubi e vaschette del carburante in materiale trasparente. Questa efficace trovata permise di vedere, letteralmente, la benzina sparire dai condotti nel momento in cui il motore veniva spinto alla massima potenza. Il guaio era stato individuato, la sezione dei tubi di alimentazione troppo piccola impoveriva a tal punto la miscela che questa esplodeva prima del tempo causando gravissimi danni. A quel punto, con la presa d'aria dinamica e la modifica alle dimensioni di condotte e vaschette dei carburatori, il problema venne definitivamente risolto.

Da quel momento per il Macchi iniziò una nuova vita.

Fu subito chiaro che il superamento del record di velocità detenuto dagli

inglesi era alla portata del MC.72. Nel frattempo anche il 1932 era trascorso e purtroppo un ennesimo incidente arrivò a funestare l'attività del Reparto: il ten. pil. Ariosto Neri, unico pilota abilitato sull'MC.72 rimasto assieme al maresciallo Agello, però tragicamente, a seguito di un incidente tecnico, durante un normale volo di addestramento a bordo di un CR.20i. Ovviamente fu un durissimo colpo per tutto il personale del Reparto e per Agello in particolare. A quel punto il maresciallo rimase l'ultimo pilota superstite abilitato.

Agello, che godeva della massima fiducia da parte del comandante Bernasconi, venne incaricato ufficialmente del tentativo di record che doveva essere provato da lì a breve. Dopo gli ultimi collaudi, in cui il Macchi dimostrò di essere pronto per il tentativo, si arrivò al fatidico 10 aprile 1933.

Quel giorno le condizioni meteo erano ottimali ed alle 11,35 il Macchi decollò regolarmente in direzione nord dallo specchio d'acqua antistante l'idroscalo. Il potente ruggito dell'AS-6 riempì la tranquilla calma dei paesi rivieraschi e dopo pochi minuti venne raggiunta la quota stabilita di circa 1.000 m. Da quell'altezza Agello effettuò la consueta virata, si mise in leggera picchiata apprestandosi a raggiungere l'inizio della base di gara prestabilita, lunga tre km, posta a Manerba. Dopo aver effettuato i cinque passaggi previsti ammarò in modo perfetto. La media tra i quattro passaggi migliori, come stabilivano le regole internazionali, fu di 682,403 km/h. Era fatta! Il prestigioso record veniva conquistato dalla Regia Aeronautica. Era costato la vita di eccezionali piloti, tante fatiche, oltre a grandi risorse materiali ed umane, ma adesso era nostro. Nel frattempo altri due piloti vennero abilitati sull'MC.72 e sulla scia del record di Agello ottennero grandi risultati: l'8 ottobre 1933 il ten. col. Guglielmo Cassinelli si aggiudicò

il primato di velocità sui 100 km con 629,370 km/h di media, il 21 ottobre dello stesso anno il cap. Pietro Scapinelli vinse la Coppa Blériot destinata a chi per primo avesse volato per almeno mezz'ora ad una velocità superiore ai 600 km/h. Fu un autentico trionfo per l'Aeronautica Italiana.

Questa superiorità del velivolo rese evidente la possibilità di migliorare ulteriormente il record mondiale di velocità. A questo proposito si continuarono a studiare modifiche per aumentarne le già eccellenti prestazioni. Le principali furono quelle di riuscire ad aumentare il rapporto di compressione che passò da 6:1 a 7:1, migliorando nel contempo anche il numero di giri massimo del compressore, portandolo da 17.000 giri/min. a ben 19.000 giri/min. Si pensò di interpellare anche il famoso mago dei carburanti, il chimico inglese Banks, tra i principali artefici dei successi britannici nella Coppa Schneider, finalmente libero da impegni con il suo Paese. Banks studiò un carburante specifico per l'AS-6 così composto: 55% benzina, 23% alcol etilico, 22% benzolo, 1,5 per mille di Tetraetile di piombo, un nuovissimo additivo chimico con funzione antidetonante. Con questi accorgimenti il propulsore arrivò a dare la strabiliante potenza di circa 3.200 CV a 3.300 giri/min. Con una prova effettuata al banco l'AS-6 girò alla massima potenza per oltre un'ora senza dare il minimo problema. Per migliorare anche il profilo aerodinamico i galleggianti in alluminio vennero sostituiti da altri costruiti in legno, più piccoli e leggeri. Il velivolo era davvero pronto. Dopo aver passato l'inverno in ulteriori verifiche e collaudi si arrivò alla primavera del 1934. Finalmente era arrivato il momento per dare l'assalto finale al vecchio primato. Ma nonostante che, sia il velivolo che il pilota, fossero nelle migliori condizioni il risultato tardava ad arrivare, sembrava che il diavolo in persona ci mettesse la coda. Durante i voli c'era sempre qualcosa che non girava per il verso giusto, piccoli dettagli che fecero sprecare ben dieci tentativi di record. Si giunse così al fatidico 23 ottobre 1934, probabilmente l'ultima occasione disponibile prima dell'arrivo dell'inverno.

segue ➔

Il Grande Record

Desenzano del Garda. Idroscalo militare base del Reparto Alta Velocità. 23 ottobre 1934, ore 08,00

Il piazzale dell'Idroscalo brulica di un'intensa attività, come sempre del resto prima di un volo della "Raffica Rossa", così la stampa ha ribattezzato l'MC.72. Il cielo si presenta uniformemente coperto, anche se non sembra esserci rischio pioggia, come ieri un vento freddo da Nord increspa le acque del lago, rese grigie da una leggera foschia. Le condizioni meteo non sono ottimali, ma non importa. L'inverno si avvicina a grandi passi ed ormai non c'è più tempo. Il bolide rosso è ancora nella sua rimessa, il motore è scapottato. Alcuni tecnici, a bordo di una scaletta, armeggiano all'interno del cuore del mostro.

Nel frattempo anche Agello è arrivato, la smorfia sul suo viso, di solito sempre allegro, lascia intendere che non c'è da molto da sperare. La mattinata passa fra controlli e battute scherzose per stemperare la palpabile tensione. Verso le 11,30 il vento tende a calare, ormai il lago è perfettamente calmo, anche se permane una foschia che limita la visibilità. Bernasconi ai comandi di un CR.20i decide di fare il consueto giro esplorativo. Dopo circa mezz'ora di volo rientra, è moderatamente ottimista, anche se in quota la visibilità non è delle migliori e qualche "scoppola" di vento disturba ancora. Il comandante ordina ad Agello di fare la stessa cosa: il maresciallo decolla e si porta in quota. Dopo circa 30 minuti di volo rientra: la visibilità è ancora scarsa ma il tentativo si può fare. Bernasconi, con il volto tirato per la tensione, ordina di far uscire il velivolo, gli avieri lo spingono vicino allo scivolo. Nel frattempo i cronometristi ufficiali ed i tecnici si portano alle torri di controllo di Moniga e di Manerba.

Improvvisamente un boato rompe la tranquillità dell'Idroscalo, con emissioni di fumo e fiamme dagli scappamenti, l'aeroplano viene messo in moto. Dopo circa 30 minuti di riscaldamento il motore viene spento. Secondo il protocollo tecnico i meccanici corrono a sostituire olio e candele. L'operazione richiede circa 40 minuti, alla fine tutto è pronto, la tensione è al massimo. Agello indossa la sua giubba di

volò in pelle, porta pantaloni pesanti scuri. Il casco in cuoio viene imbottito di ovatta, la protezione per l'udito è indispensabile, il sibilo ruggente del motore spinto alla massima potenza è insopportabile.

Agello sale svelto le scalette, si infila a fatica, nonostante la sua corporatura minuta, nel piccolo abitacolo. Il fido capo-meccanico della FIAT Viriglio lo aiuta a sistemarsi, le cinghie vengono strette al massimo, Agello è un tutt'uno con il suo destriero. Un leggero colpetto al casco dall'amico meccanico lo avverte che tutto è pronto, i battenti del cuore accelerano. Agello è solo con il suo aeroplano. Viriglio scende dalla scaletta, ordina ai suoi ragazzi di spingere il velivolo in acqua. Contatto! Ubbidiente il primo motore parte immediatamente, seguito subito dopo dal secondo. Una nuvola di fumo azzurrognolo e un boato spaventoso avvisano che il velivolo è in moto, pronto per il decollo. I pochi indicatori sul cruscotto funzionano perfettamente, cloche e pedaliera si muovono docilmente. Da terra fanno un segno: tutto è a posto, puoi decollare, maresciallo. Agello tira leggermente la manetta, il motore risponde subito aumentando i giri, il velivolo comincia a muoversi allontanandosi lentamente dallo scivolo. Agello accelera ancora stavolta in maniera più decisa, l'aeroplano acquista subito velocità, comincia a scivolare sulle calme acque del Garda. Dopo 64 secondi di flottaggio, un'eternità ma normale per questo tipo di aeroplano, il Macchi stacca gli scarponi dal lago lasciandosi dietro una luccicante nube di acqua polverizzata dalla velocità, che adesso è di circa 300 km/h: sono le 14,56. L'idrocorsa punta decisamente a Nord salendo leggermente, il rombo del motore è assordante, ma rotondo e rassicurante, tutto sembra andare per il meglio. La visibilità è scarsa ma per fortuna il vento è caduto del tutto.

Agello dirige il suo aeroplano verso Torri sulla sponda veronese, uno dei suoi punti di riferimento. Dopo circa una ventina di km arrivato alla quota prestabilita di circa 1.000 m effettua la sua prima impeccabile "Desenzano" senza perdita di velocità né di quota. L'aeroplano esegue docilmente, il

cuore del pilota aumenta ancora di più i suoi battiti per compensare la tremenda forza "G". Il Duomo di Montichiari è là davanti, quella è la direzione. Agello spinge avanti la cloche, il motore è tirato al massimo dei giri, non è più un rombo, ma un sibilo fortissimo che penetra le orecchie e fa vibrare l'aeroplano fino all'ultimo rivetto. L'idrocorsa in leggera picchiata sta per raggiungere l'inizio della base posta a Manerba, ecco la prima torre di controllo, pochi secondi ed anche la seconda di Moniga è superata! Una saetta rossa è passata davanti agli sbalorditi commissari, soltanto la sofisticata tecnologia utilizzata per i controlli permette di rilevare tutto con estrema precisione. Il primo passaggio è effettuato, Agello tira dolcemente la cloche ed il mostro risponde ubbidiente diretto verso il Duomo di Montichiari, pochi attimi ed ecco la consueta virata: «Non ci si abitua mai, ho il fiato corto e la vista mi si appanna, ma sarà la nebbia o sarò io? Giù di nuovo verso la Torre di Moniga, la velocità è pazzesca ma la visibilità è poca, non riesco a vedere i miei punti di riferimento abituali! Dove sarà la Torre? Eccola! Maledizione sono troppo vicino! Attento Francesco! Questa maledetta foschia non se ne va! Non riuscirò mai ad avere delle traiettorie precise!»

Agello effettua solo quattro passaggi dei cinque previsti, la visibilità è estremamente scarsa, è evidente che non è la giornata giusta.

«Anche stavolta è andata male, troppa foschia, non vedevo i miei soliti punti di riferimento, pazienza, però il velivolo è perfetto, questo è l'importante, si tratta solo di aspettare la giornata giusta... sarà per un'altra volta».

Agello, deluso dalla prova, non effettua neanche il consueto passaggio di saluto sull'Idroscalo, ammara immediatamente ad altissima velocità senza un sobbalzo e con pochi spruzzi. Poi, svelto, esce dall'abitacolo, si mette a cavalcioni del motore per compensare la tendenza del velivolo ad affondare di poppa, senza più il contrappeso del carburante. Il volto è scuro, tirato, anche stavolta il tentativo è andato male.

«Ma perché si sbracciano dalla riva?

Cosa vogliono dirmi, mi sembra sia tutto a posto... ecco il motoscafo di recupero, strano... quanta gente a bordo... ma quanti sono? Ehi! Ma quello è il comandante! Stai a vedere che...»

«Francesco ce l'hai fatta! Ce l'abbiamo fatta! Hai battuto il record!»

«Non ci credo... ma come ho fatto?! Per colpa della nebbia non vedevo nulla».

Incredulo ma felice Agello viene trasbordato a bordo del motoscafo e condotto a riva dove, tra due ali di folia entusiasta, viene caricato a spalla e portato in trionfo. Il primo passaggio ha fatto segnare 705,882 km/h, il secondo 710,433 km/h, il terzo 711,462 km/h ed il quarto ed ultimo 709,059 km/h. La sbalorditiva velocità media risultante è di 709,202 km/h! Il precedente record del mondo è frantumato. Il maresciallo pilota della Regia Aeronautica Francesco Agello è l'uomo più veloce del Pianeta.

Epilogo

Francesco Agello per la sua eccezionale impresa verrà decorato di Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico e promosso tenente. Del Macchi Castoldi MC.72 vennero costruiti cinque esemplari, dalla matricola militare MM 177 alla MM 181. Solo l'ultimo, l'MM 181, quello del grande record, sopravviverà ed ancora oggi possiamo ammirarlo presso il Museo Storico dell'Aeronautica Militare a Vigna di Valle.

Il Reparto Alta Velocità verrà improvvisamente chiuso nel 1936, alla fine del 4° Corso Velocisti, senza una valida motivazione né giustificazione, rendendo vana la grande esperienza acquisita, soprattutto nel campo dei motori in linea raffreddati a liquido. Infatti verrà data la precedenza, dimostrando poca lungimiranza, allo studio ed all'acquisizione di motori radiali raffreddati ad aria. Agello verrà trasferito, in qualità di pilota collaudatore,

presso l'aeroporto di Bresso.

Inseguendo i suoi sogni di aviatore, perderà la vita durante il collaudo di un C.202 entrato in collisione con un altro velivolo. Era il 24 febbraio 1942, aveva solo 40 anni. Ma lo spirito ed il nome di Agello resteranno sempre vi-

vi; infatti il grande primato di velocità stabilito il 23 ottobre 1934 dalla "Raffica Rossa" valido per la categoria "Idrovolanti spinti da motore alternativo" resiste ancora oggi e probabilmente resisterà per sempre. *"Dedicato ai Caduti del Reparto Alta Velocità che, con la sola ricompensa della Gloria d'Italia, contribuirono con il loro Supremo Sacrificio, al progresso ed al superamento dei limiti umani in campo aeronautico."*

Bibliografia essenziale:

- Giorgio Evangelisti - *L'ultima "V" rossa*
- Massimo Mondini - *Il Museo Storico dell' Aeronautica Militare di Vigna di Valle*
- Giordano Repossi - *Ala Tricolore*
- Armando Palanca - *Reparto Alta Velocità*
- Valfredo Fradeani - *Storia di un Primato*
- Francesco Greco - *Aerei nella Storia n. 5 del 1999 - "Un propulsore da record"*
- Flli Fabbri Editore - *Storia dell'Aviazione*
- Giorgio Apostolo con Gianni Cattaneo - *Ali d'Italia n. 26 del 2007 - Speciale Idrocorsa Macchi*
- Ed. Edipem - *Mach 1 - Enciclopedia dell'Aeronautica - Vol. 3*



Agello, dopo il record, con i suoi specialisti

Primo volo con biocarburante di un B.787

Un Boeing B.787 *Dreamliner* è stato consegnato alla All Nippon Airways dopo il volo di trasferimento dall'aeroporto di Everett (Washington) a quello di Tokyo Haneda, attraversando il Pacifico, effettuato con i motori alimentati per la prima volta da un biocarburante ottenuto principalmente utilizzando olio da cucina.

Nel dare l'annuncio la Boeing ha evidenziato che il volo ha consentito una riduzione del 30% nelle emissioni di anidride carbonica (CO₂) rispetto agli analoghi aerei alimentati dal carburante convenzionale.



Il "Sarto"

di Andrea Zani

Pochi conoscono i suoi importanti trascorsi aeronautici, nonostante sia diventato universalmente famoso dopo avere smesso i panni di pilota, anche se aveva saputo meritare, ai comandi del suo SM79. "Sparviero", nei cieli del Nord Africa del Mediterraneo e dell'Egeo, ben tre medaglie d'argento e sette di bronzo, una croce al V.M., una croce di guerra tedesca e una promozione sul campo.

Emilio Pucci di Barsento nacque il 24 novembre 1914 a Napoli, ma nessuno può mettere in dubbio la sua fiorentinità. La sua famiglia appare infatti nelle cronache fiorentine fino dal 1264 d.C., al tempo delle crociate, e i suoi antenati erano in città da tempo ancora antecedente.

Che non fosse una persona comune lo dimostrò fino dalla giovinezza, quando, dopo una laurea in Scienze Politiche conseguita nel 1937 in America, presso il Reed College nell'Oregon, invece di rientrare subito in Italia compie il giro del mondo imbarcandosi su una vecchia carretta dei mari seguendo la sua sete di avventura e sfidando le autorità militari che lo accusano, al rientro in Italia, di renitenza alla leva.

Sistemati i suoi problemi con la giustizia, scopre di possedere la passione del volo e si arruola in Aeronautica. Inizialmente giudicato non idoneo al pilotaggio per il suo fisico mingherlino, ottiene, dopo una pressante insistenza di essere ammesso ai corsi e viene destinato alla Scuola di Volo di Viterbo.

Presterà giuramento da ufficiale a Pisa nel luglio del 1939. Verrà quindi trasferito ad Aviano, poi al 9° Stormo da Bombardamento di Viterbo e infine al 10° Stormo da Bombardamento Terrestre a Milano.

Allo scoppio delle ostilità viene inviato in Africa settentrionale a Benina inquadrato nella 58ª Sq. del 32° Gruppo del 10° Stormo Bombardamento Terrestre.

La "leggenda" vuole, lo raccontava anni dopo il figlio Alessandro, prema-

turamente scomparso in un incidente nel 1998, che il nostro fosse prelevato da un ricevimento cui stava partecipando, quasi a forza, caricato su un trasporto e spedito in prima linea in Nord Africa, senza bagaglio e senza equipaggiamento di volo.

Sembra che questo brutto scherzo gli venisse giocato da un gerarca al quale non andava giù l'amicizia di sua moglie con il giovane patrizio fiorentino.

Il marchese Pucci compie le sue prime missioni di guerra indossando una sempre meno inappuntabile uniforme di gala.



Firenze - Stemma della famiglia Pucci sul pavimento della Basilica della SS. Annunziata

E sente dentro di sé il risveglio dello spirito battagliero degli antenati che partecipando alle crociate, in ricordo dei prigionieri catturati, posero sul loro stemma di fresca nobiltà, una testa di moro in campo d'argento, cinta da una fascia "caricata" di tre martelli. Stemma che ancora più lustro acquistò, quando i Pucci, nel '500, ancora contro i mori, ma stavolta in mare con i "Cavalieri di Santo Stefano", misero nuovamente in luce le loro virtù militari e i tre martelli dello stemma divennero tre "T" iniziali del motto di famiglia Tempore Tempora Tempera. (Il tempo mitiga i tempi).

Ed Emilio quello stemma lo porta sempre con sé in volo, inciso sull'anello dal quale non si separa mai; d'acciaio, perché l'oro era stato donato alla Patria.

Lo stesso spirito che ribolliva anche nelle vene del fratello Puccio, anch'egli pilota, insignito di una medaglia di bronzo.

Nel settembre 1940 viene trasferito al 33° Gruppo Bombardamento Terrestre Notturmo, dove durante il servizio contrae una infezione renale che lo costringerà in licenza per malattia, durante la quale conseguirà anche in Italia la laurea in Scienze Politiche.

Il 5 giugno 1941 lo vede a Pisa alla squadriglia di Bruno Mussolini per il passaggio sul velivolo Piaggio P.108.

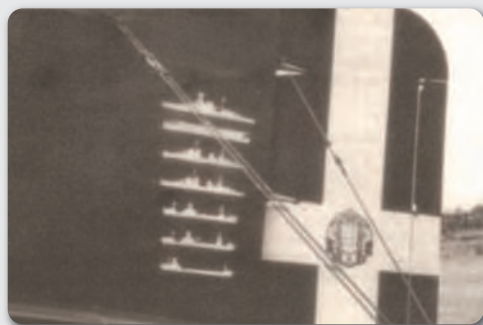
Con l'incidente e la morte del figlio del Duce lo sviluppo del velivolo non avrà un brillante seguito e Pucci viene inviato nel settembre 1941 a Napoli al 2° N.A.S. (Nucleo Addestramento Siluranti) e quindi al termine dell'addestramento (marzo 1942) alla 205ª Sq. del 41° Gruppo Aerosiluranti a Rodi Gandurà.

Le motivazioni della Croce al Valor Militare e delle due prime Medaglie d'Argento che gli furono concesse, oltre che riconoscimento a tutta la sua condotta, lo collocano fra i protagonisti della "Battaglia di mezzo giugno" (14 - 15 giugno 1942) e della "Battaglia di mezzo agosto" (11 - 14 agosto 1942), quando gli aerosiluranti italiani in collaborazione con i "tuffatori" della Luftwaffe, riuscirono ad impedire a importanti convogli di piroscafi da carico, salpati da Gibilterra e da Alessandria e scortati da forti formazioni navali, di raggiungere Malta.

Effettuerà 42 azioni di guerra e 10 siluramenti.

Emilio è pilota determinato e coraggioso; numerosi sono gli episodi che lo vedono protagonista anche al di fuori di quelli che gli varranno i riconoscimenti al valore.

Durante le dure, pericolose missioni che alternavano la ricognizione sul mare, al bombardamento nava-



Deriva di un SM 79 aerosilurante

le, al siluramento, più volte seppe essere punto di riferimento per quei componenti del suo equipaggio che non possedevano la sua determinazione e il suo freddo coraggio, nel riportare più volte alla base il velivolo danneggiato.

Nel corso di un'azione, attaccato da un velivolo Beaufighter, l'equipaggio di Pucci riuscirà ad abbatterlo con le armi di bordo.

All'inizio del 1943 verrà inviato al 205° Gruppo Aerosiluranti di Decimomannu e quindi, sempre a Decimo, al 105° Gr. Aerosiluranti.

Ma Emilio Pucci non "riposerà sugli allori". Le onorificenze già conseguite non lo appagano e una terza Medaglia d'Argento al Valor Militare gli sarà concessa per il suo comportamento in una serie di azioni condotte, nel periodo marzo - maggio 1943, contro poderose formazioni navali durante le quali silura da breve distanza un piroscafo armato e affonda due grossi mercantili, frustrando l'insidia della Caccia avversaria, con il velivolo più volte colpito, ed eludendo la reazione contraerea delle unità di scorta ai convogli.

Partecipa alle incursioni su Malta dalle quali riesce sempre a tornare mentre molti dei suoi colleghi si schiantano in mare abbattuti dalla contraerea o dalla caccia avversaria. In una missione le perdite della sua squadriglia saranno così pesanti che solo il suo e un altro velivolo riusciranno a riguadagnare la via di casa. Le sette medaglie di bronzo e la promozione "sul campo" sono una ulteriore, significativa dimostrazione del valore del giovane Ufficiale.

Il suo Gruppo ormai a corto di velivoli viene inviato a Forlì per una riorganizzazione e un riapprontamento, ma i velivoli e gli effettivi

promessi non si vedono. Emilio, per non rimanere inattivo fa domanda di passare alla Caccia, "il cui lavoro - sono sue parole - diventava sempre più importante, via via che aumentava l'offensiva aerea alleata sull'Italia".

La sua nuova destinazione, il 10 luglio 1943, è Gorizia, alla Scuola Caccia comandata da Ernesto Botto, il notissimo "Gamba di ferro", che viste le

sue condizioni fisiche, sempre precarie, lo invia a Ferrara per un completo controllo medico.

Il crollo del regime dopo la riunione del Gran Consiglio del 25 luglio, lo trova a Ferrara dove gli viene concessa una licenza per malattia che trascorre fra Roma, Firenze, Forlì e Gorizia.

L'otto settembre lo coglie durante una sosta a Venezia, nel corso di uno spostamento fra Gorizia e Firenze, dove viene a sapere che i tedeschi hanno già iniziato a deportare in Germania ufficiali e soldati.

Non riuscendo ad avere ordini da Gorizia o dal Q.G. di Padova, seppure in preda a una febbre fortissima per una grave forma di itterizia, parte da Venezia e raggiunge Firenze viaggiando su un vagone postale travestito da postino.

All'inizio di ottobre, ancora a letto per i postumi della malattia viene raggiunto a Firenze da Edda Ciano Mussolini, con la quale, da tempo, intratteneva rapporti di amicizia (da molti in società definiti "intimi").

Viene così a sapere che dopo l'armistizio la figlia del Duce era stata deportata in Germania, a Monaco, con i figli; che aveva potuto tornare in Italia solo lasciando i bambini; che il marito Galeazzo era in stato di arresto a Verona (dove sarebbe stato poi fucilato); che nessuno dei suoi conoscenti in Italia aveva voluto ospitarla e aiutarla.

Gli rivela di essere in possesso dei diari del marito che pensa di capitale importanza per l'Italia e per gli alleati.

Nemmeno quando le vicende italiane volsero al peggio la determinazione e il coraggio vennero meno a Emilio Pucci che continuò ad onorare il proprio dovere.

Nonostante la malattia Emilio infatti decide che - come scrive in seguito in un memoriale destinato a Allen Dulles, capo dell'O.S.S. (Office of Strategic Service) in Europa - "... era mio dovere come ufficiale, come italiano e come gentiluomo, fare di tutto per fare arrivare i diari in mani alleate e per aiutare Edda a liberare i figli".

Nel gennaio del 1944, quando la situazione per Ciano precipita, fattosi dichiarare inabile dall'Istituto Medico Legale per avere libertà di movimento, con la macchina del padre, una Fiat Topolino Balestra, accompagna in Svizzera Edda con i figli ai quali si era ricongiunta. Edda, che una volta giunta in salvo, gli chiede di rientrare in Italia per far prevenire a Mussolini e a Hitler due lettere nelle quali minaccia di vendicarsi, divulgando i diari del marito se a questi verrà fatto del male.

Pucci esaudirà questo desiderio attraverso i Comandi italiano e tedesco di Verona, e riprende la strada della Svizzera.



Emilio Pucci in tenuta di volo

Ma all'alba del 10 gennaio 1944, lo stesso giorno in cui Ciano sarà fucilato, Pucci dopo tre notti insonni, fermatosi a riposare appena fuori Lecco, viene intercettato da agenti della Ghestapo lanciati sulle tracce di Edda, e tradotto a San Vittore, dove per nove mesi è sottoposto a interrogatori e torture per costringerlo a rivelare dove i diari e la donna fossero finiti.

Ma il marchese Pucci non parla.

I diari di Galeazzo Ciano, pubblicati

segue ➔

dopo la guerra, alzarono il sipario sulla politica fascista, rivelando clamorosi episodi, anche di costume, sullo scoppio della II guerra mondiale e sulla personalità di Mussolini stesso e degli altri gerarchi. È comprensibile quindi, poiché tutti ne conoscevano l'esistenza ma non i contenuti, quale fosse l'interesse suscitato dalla loro scomparsa.

Dopo il carcere, ormai invisibile al regime, riesce fortunatamente a riparare in Svizzera, passa alcuni mesi in un ospedale di Lugano (gli furono diagnosticate due fratture del cranio, ecchimosi ed ematomi in tutto il corpo, rottura di un timpano...)

Dimesso, si trasferisce a Zermatt diventando maestro di sci, lo sport che aveva praticato con successo in gioventù, tanto da fare parte della squadra olimpica italiana dal 1934 al 1936 e da partecipare alle Olimpiadi del '36.

Il suo rapporto con la famiglia Ciano gli procurò accuse di simpatia con il passato regime che furono però, per sua fortuna, ritenute infondate e archiviate permettendogli il rientro in patria.

Al termine del conflitto chiuderà per sempre la sua parentesi di pilota e ufficiale dell'Aeronautica Militare.

Ma credo che nel suo cuore la passione del volo, la gioia di godere del senso di libertà che questo può dare, la nostalgia del rombo dei motori e dell'odore del carburante, non gli siano mai venuti a mancare neppure per un momento, continuando a frequentare come "ospite d'onore" l'ambiente aeronautico fiorentino e la Scuola di Guerra Aerea.

Emilio Pucci ebbe un rapporto speciale con Firenze, la città dei suoi antenati, e quando alla fine vi tornerà e fonderà la sua casa di mode dedicandosi completamente, e acquistando fama come il "sarto" (così amava essere chiamato) che ha vestito le donne più belle e più importanti del mondo, stabilì il suo quartier generale nel Palazzo Pucci. L'indirizzo stesso, era di per sé un vanto e rifletteva la sua origine nobile: "Marchese Emilio Pucci, Palazzo Pucci, Via d'È Pucci, Firenze".

Il suo perdurante interesse per il volo lo portò a disegnare la "patch" per la tuta degli astronauti della Nasa della missione dell'Apollo 11 e le divise per le hostess, i piloti e il personale di bordo della compagnia Braniff International Airways.

Nella sua vita si occupò anche di politica, venendo eletto deputato tra il 1963 e il 1972 nel Partito Liberale Italiano e fu anche sottosegretario ai Trasporti naturalmente con delega al trasporto aereo.

Alle numerose onorificenze conseguite in guerra, il 4 giugno 1982, unì quella di Cavaliere al merito del Lavoro.

A Firenze si spense il 29 novembre 1992.

Emilio Pucci fu un raffinato ambasciatore di Firenze e dell'Italia nel mondo, un cavaliere del Calcio Storico Fiorentino la cui tradizione difese affinché continuasse, un gentiluomo che ha lasciato un'impronta indelebile nella storia della città.

Ma sarà anche legato per sempre alla storia dell'Aeronautica e dell'aviazione italiana.

Bibliografia:

- Aichner M. Evangelisti G. *Storia degli aerosiluranti italiani* - Milano 1969
- Baldini R. *Firenze, il cielo racconta. Storie di uomini e macchine volanti*. - Firenze 1993
- Boschetti B.P. *Cento protagonisti della 2ª guerra mondiale* - Milano 1980
- Caccia Dominioni P. *Alamein 1933 - 1962* - Milano 1966
- Cecchi S. *"E il Marchese salvò la figlia del Duce. Per amore - La Nazione Q. N. (articolo)"* - Firenze 10 agosto 2008
- Gentile R. *Storia delle operazioni aeree nella 2ª guerra mondiale (1939 - 1945)* - Firenze S.G.A. 1970
- Lazzati G. *I soliti quattro gatti* - Milano 1966
- Lazzati G. *Storni d'Italia* - Milano 1975
- Liddell Hart B.H. *Storia militare della 2ª guerra mondiale* Milano 1970
- Mannucci E. *Il Marchese rampante* - Milano 1998
- Marescalchi E. *Cinque anni alla 253ª Squadriglia (giugno 1940 - maggio 1945)* - Firenze 1990
- Petacco A. *Le battaglie navali del mediterraneo nella 2ª guerra mondiale* - Milano 1972
- Santoro G. *L'Aeronautica italiana nella 2ª guerra mondiale* - Milano 1964
- Santoro G. *Storia dell'Aeronautica dalle origini ai giorni nostri* - Firenze S.G.A. 1967
- Wikipedia Voci correlate Internet www.aereimilitari.org/forum/topic/5379-i-successi-degli-aerosiluranti-nella-seconda-guerra-mondiale.-



Mozzecane intitola una via all'Aviatore

Il 31 marzo, a Mozzecane (Verona), il Comune ha intitolato una nuova strada, "Via dell'Aviatore", in onore agli uomini e alle donne dell'Aeronautica Militare, nel corso di una cerimonia che ha visto la benedizione della via da parte di mons. Pietro Solveti, parroco di Mozzecane e già cappellano militare del 3° Stormo di Villafranca, e il taglio del nastro e lo scoprimento della targa da parte del sindaco Tomas Piccinini e del comandante del 3° Stormo S.O. di Villafranca, col. Roberto Poni.

Presenti all'evento, tra gli altri, una rappresentanza della Forza Armata di stanza a Villafranca, i labari delle Associazioni d'Arma e combattentistiche del luogo e alcune classi di studenti delle Scuole della cittadina.

Cento anni fa nasceva l'aviazione commerciale italiana

di Pietro Lando

La nascita dell'aviazione commerciale in Italia si deve al genio del progettista e costruttore aeronautico Gianni Caproni.

Nella primavera del 1912, in piena guerra di Libia, la spinta nazionalista dell'opinione pubblica era quanto mai impegnata a sostenere lo sforzo bellico anche e soprattutto aeronautico, alla luce del debutto militare del "più pesante dell'aria", addirittura organizzando delle collette pubbliche per l'acquisto di nuovi aerei.

Gianni Caproni, intuendone la portata pubblicitaria, decise di fare quel che nessuno aveva ancora pensato, almeno in Italia: organizzò un vero e proprio tour che avrebbe dovuto terminare con un programma di voli turistici su Venezia: in questo modo avrebbe potuto avere un'immensa propaganda a tutto vantaggio della scelta dei suoi aerei da parte degli alti gradi militari.

La data fu scelta con molta attenzione: il volo avrebbe dovuto essere effettuato il 25 aprile del 1912, giorno della festa del Patrono di Venezia e, in più, data dell'inaugurazione del ricostruito campanile di San Marco alla presenza del Re.

La pista di decollo sarebbe stata la spiaggia dell'Hotel Excelsior al Lido, il più grande d'Europa e che ospitava la più ricca ed elegante clientela italiana ed europea; solo pochi mesi prima, il 19 settembre 1911, su quella stessa striscia di sabbia era atterrato Achille Dal Mistro che, primo in Italia, aveva trasportato su un aereo un pacco di corrispondenza.

Il progetto di Caproni prevedeva appunto di sfruttare la risonanza che avrebbero avuto i suoi voli sulla città lagunare alla presenza delle più alte autorità nazionali grazie anche all'indiscutibile fascino dell'"aeroporto di sabbia".

L'aereo era il Caproni XII, un monoplano derivato dal modello Ca.IX, con un motore Anzani da 50 cv. e un'apertura alare di 12 metri e che veniva definito l'unico vero monoplano progettato e costruito in Italia.

Il pilota scelto per l'impresa fu l'esper-

to Enrico Cobioni, di nazionalità svizzera, che pochi giorni prima aveva sorvolato Milano per lanciare dei volantini della Lega Aerea Nazionale inneggianti appunto all'acquisto di aerei per l'esercito.

Per attirare ancora di più l'attenzione sugli aerei Caproni venne organizzato un raid da Vizzola ad Aviano e per superare le difficoltà di navigazione, il pilota avrebbe dovuto seguire il fiume Po fino al mare per poi sorvolare la costa fino alla foce del Tagliamento e da qui dirigersi poi su Pordenone: in questo modo il percorso sarebbe stato molto più lungo, ma anche più sicuro.

La partenza avvenne regolarmente il 14 aprile, però, il brutto tempo, nebbia e pioggia, costrinsero il pilota ad un consumo di carburante maggiore del previsto che lo costrinse ad un atterraggio non previsto presso Adria: fortunatamente non mancavano i campi in quella campagna veneta!

Quel che mancò invece fu la benzina per il rifornimento: si decise dunque di

mettere la familiarizzazione con un ambiente così nuovo e diverso da quello abituale per lui.

Fu un volo spettacolare con una planata dai 700 metri di quota fino ai 50 per poi fare un giro attorno al Campanile, il tutto a motore spento o in *vol plané* come allora si diceva, spaventando un po' la folla che dalla Piazza San Marco seguiva a naso in sù quello spettacolo inusitato.

Nei giorni seguenti ci furono altri voli, il 23 fu l'occasione per un certo Giulio Antonelli di scattare le prime fotografie di Venezia a bordo di un aereo.

L'onore comunque di essere il primo passeggero di un volo organizzato come tale in Italia spetta a un non meglio conosciuto signor Weil che il 25 aprile 1912 si sedette alle spalle di Enrico Cobioni per decollare dalla spiaggia dell'Hotel Excelsior e volare su Venezia.

Da quella prima mezz'ora di volo e da quel passeggero germinò l'aviazione commerciale in Italia e per una



smontare l'aereo e portarlo in treno fino a Venezia e da lì, con una barca, fino al Lido.

La tratta percorsa si rivelò tuttavia il volo più lungo mai fatto fino ad allora in Italia.

Nel frattempo una campagna di stampa ben organizzata aveva sollevato l'entusiasmo popolare e quindi c'era una grande attesa per Cobioni e Caproni e soprattutto per i voli attesi. Il giorno 22 fu quello del primo volo per il solo pilota in modo da potergli per-

coincidenza curiosa la prima compagnia commerciale nazionale basata su un aeroporto, non su un idroscalo, nacque al Lido di Venezia: la Transadriatica. Il primo volo, con destinazione Vienna, decollò il 26 agosto 1926 non più dalla spiaggia, naturalmente, ma dalla pista dell'aeroporto Gianni Nicelli.

Oggi milioni di turisti atterrano all'aeroporto Marco Polo di Venezia, ignari che proprio questi cieli hanno visto nascere la possibilità di volare per tutti.

L'unico bombardiere quadrimotore dell'Asse fu italiano

Il Piaggio P.108

Fu prodotto in pochi esemplari ma in molte versioni, comprese quelle da trasporto poi impiegate dalla Luftwaffe

di Gregory Alegi

L'edizione del 23 giugno 1937 del piano di potenziamento della Regia Aeronautica prevedeva un gruppo sperimentale di bombardieri a grande raggio (BGR) su 12 quadrimotori Piaggio P.50. Il progetto, avviato da Giovanni Pegna, fu proseguito dal suo successore ing. Giovanni Casiraghi che, entrato in Piaggio nell'aprile 1936, lo rielaborò prima sostituendo i motori Asso XI in tandem con i Piaggio P.XI in gondole singole, poi con una nuova ala e la struttura interamente metallica, per studiare infine il nuovo P.108, che già dal 16 settembre 1937 sostituì il P.50 nella pianificazione.



P.108 B

Fu così che il 6 settembre 1939 il concorso BGR, bandito nel 1938 ed al quale concorrevano i progetti Cant Z.1014, Caproni Ca.204 e Ca.211, Fiat G.30B, SAI Ambrosini S.404 e Piaggio P.112, fu annullato per la constatazione che, sostituendone i P.XI con i P.XII da 1.200 CV, il P.108 in costruzione sembrava soddisfare i requisiti del bando: velocità massima di 500 km/h e minima di 130, autonomia di 4.000 km a 400 km/h e 4.000 m di quota, carico minimo di 2.000 kg di bombe, armamento di sei mitragliatrici da 12,7 ed un cannone. Il concorso sostitutivo, indetto il 5 ottobre 1939 dimezzando il carico bellico (1.000 kg) a favore di un incremento di velocità e autonomia (550 km/h e 5.000 km), fu accantonato in attesa dei risultati del

P.108. Il 27 marzo 1940 varie considerazioni fecero intanto scartare l'ipotesi di chiedere alla Boeing, già in trattativa con la Breda per la licenza del B.307 *Stratoliner*, i diritti di riproduzione del B-17. I due concorsi BGR erano accompagnati dal requisito, rimasto lettera morta, per un analogo idrovolante a grande raggio.

Il P.108 era un monoplano metallico con struttura a guscio e carrello retrattile. I motori P.XI installati sul prototipo sino all'aprile 1941, sul secondo e forse sul terzo esemplare, furono poi sostituiti con i P.XII, sempre con elica tripala a passo variabile. L'equipaggio era di sei uomini; l'armamento difensivo di due torrette binate telecomandate da 12,7 mm Breda Z2 alloggiate nelle gondole motore esterne, una torretta Breda tipo O anteriore con 12,7 mm singola, una ventrale Breda G con arma da 12,7 e due 7,7 mm brandeggiabili manualmente in posizioni laterali, più un carico massimo di bombe di 3.500 kg.

Il 3 dicembre 1938 furono ordinati otto P.108B (uno dei quali inizialmente nella versione idro P.114), seguiti nel novembre 1939 da quattro e nel novembre 1941 da 12. Commesse per 15 aerei furono annullate nel settembre 1942 per destinarne le parti alle versioni da trasporto. Rimase non costruita anche la quinta serie di sei, ordinata il 14 dicembre 1942.

Trasportato per via stradale da Finale Ligure a Villanova d'Albenga (Savona) il 20 novembre 1939, il prototipo fu portato in volo il 24 da Nicolò Lana. Il 15 febbraio 1940, nell'11° e ultimo volo prima del trasferimento a Guidonia, l'aereo subì la piantata di tutti i propulsori ed atterrò in emergenza sul greto del torrente Centa. Le riparazioni durarono otto mesi, ritardando la consegna al Centro Sperimentale sino al 16



P.108 C

ottobre 1940. Il 5 settembre aveva frattanto volato il secondo prototipo; il terzo decollò il 6 febbraio 1941.

Per l'impiego il 1° giugno 1941 fu costituita a Pisa la 274ª Squadriglia BGR (intitolata il 10 agosto 1941 al suo comandante, cap. Bruno Mussolini, morto tre giorni prima in un incidente di atterraggio con l'MM. 22003), che nel 1941 svolse 132h 25min di volo, tutte a scopo addestrativo. Al comando del previsto gruppo BGR fu destinato il ten. col. Gori Castellani, poi subentrato a Mussolini nel comando della 274ª, ed il 10 gennaio 1942 fu formata la 275ª, subito sciolta. Impedita a operare per le pochissime macchine disponibili, la 274ª fu trasferita a Guidonia il 13 febbraio e articolata su due sezioni.

Il reparto debuttò il 9 giugno 1942 da Decimomannu con una ricognizione a sud-ovest delle Baleari: in ossequio a ipotesi d'impiego sul mare che avevano portato Mussolini e Gori Castellani a Bordeaux per studiare le operazioni dei Focke-Wulf 200, fino al 15 i P.108 furono vanamente lanciati alla ricerca di flotte nemiche. Nel 1942 la 274ª effettuò in tutto 671h 20min di volo, di cui 203h 30min in 20 missioni di guerra. Gli obbiettivi, battuti da un massimo di cinque aerei ma solitamente da due soli, compresero Gibilterra (28 giugno, 3 luglio, 24 settembre, 20 e 21 ottobre) e, dopo lo sbarco anglo-ame-

ricano, località algerine. Nel 1943 furono eseguite nove missioni su Algeria e, dopo un intervallo dal 20 gennaio all'11 luglio, Sicilia. Nonostante le perdite elevate (sette aerei nel 1942, quattro nel 1943), i risultati furono limitati dall'inaffidabilità dei motori, il modesto carico bellico, la necessità di mettere a punto il velivolo: si dovette ad esempio rifare l'impianto elettrico, risultato mal concepito e peggio realizzato. In questo senso l'unico bombardiere strategico dell'Asse, che se avesse fruito del supporto di un'industria più potente avrebbe forse potuto dimostrare le sue possibilità, rimase, per citare il gen. Giuseppe Santoro, una "debolezza volante".

Il Piaggio P.108 ebbe comunque molte varianti. Nell'aprile-luglio 1942 ne venne sperimentato in due cicli l'uso come silurante: apposite modifiche consentivano di portare tre siluri e fu provato anche il siluro radioguidato Raffaelli. Sebbene la mole del velivolo ne rendesse estremamente aleatorio l'uso nel ruolo silurante, ancora il 24 agosto 1943 vennero così modificati due esemplari.

Su proposta del magg. Ettore Muti, la Piaggio installò nel muso un cannone antinave Ansaldo da 102/40 con caricatore rotante da 12 colpi. La modifica, studiata dall'ing. De Agazio, fu eseguita a Pontedera sull'MM.24318, che effettuò il primo volo come P.108A



(Artigliere) il 3 marzo 1943. Le prove a fuoco svolte a Furbara e Viareggio diedero esito positivo, ciò che fece ipotizzare di completare o portare a tale standard tutti i P.108B. Il programma non ebbe però seguito e l'aereo fu requisito dai tedeschi all'armistizio. Senza esito pure il P.108bis (poi P.113), ordinato il 29 gennaio 1943 in 24 esemplari (non costruiti) con motori P.XV da 1.700 CV, nuovi impennaggi, ala di 36 m, peso massimo di 33 t. Nel maggio 1943 il progetto fu sostituito con l'analogo P.133 con deriva bipartita, ordinato in sei esemplari il primo dei quali in via di costruzione all'armistizio e demolito.

Accantonato il programma Boeing, il 4 agosto 1940 era stato prospettato il P.108C, derivato civile per 32 passeggeri seduti o 16 in cuccetta e cabina pressurizzata, affiancato dal marzo 1941 dal rustico P.108T da trasporto militare con vano di carico di 83 mc (per 60 soldati, due C.200, otto siluri, cinque P.XII, 60 fusti di carburante), non pressurizzato ed accessibile tramite una grande porta ventrale (5x2 m); il P.108T aveva inoltre quattro armi da 12,7 mm in torrette singole dorsale e ventrale e due postazioni laterali poppiere. Il cap. Vittore Catella portò in volo il P.108C il 16 luglio 1942 da Villanova d'Albenga, mentre il 7 settembre Lana collaudò il P.108T a Pontedera. Gli ordini, commutati dal bombardiere, erano per nove T e sei C: sono confermate le consegne rispettivamente per sette e tre esemplari. Sfumato l'interesse della LATI, anche i C ebbero allestimento semplificato senza pressurizzazione. Per l'impiego il 15 aprile 1943 fu costituita a Viterbo la 248ª Squadriglia, all'8 settembre schierata a Foligno con un solo velivolo.



All'armistizio due P.108B della 274ª Squadriglia lasciarono Foligno per il Sud: uno rientrò per noie al motore procurate dal ten. Mulas, l'altro raggiunse Lecce: assegnato al 98º Gruppo, andò perduto in autunno al termine di un volo Grottaglie-Gioia del Colle con un pilota americano, peraltro avvisato dell'inefficienza dell'impianto idraulico. Le requisizioni post armistiziali portarono la Luftwaffe a disporre di un massimo di 11 P.108 da trasporto, inquadrati nella Transportstaffel 5 (poi Transportgruppe 4) con base a Mühldorf ed operanti sull'intero fronte orientale anche grazie alla cannibalizzazione di alcuni P.108B. Modificati con armamento tedesco e pinna dorsale per incrementarne la stabilità longitudinale, alcuni rimasero in servizio sino al maggio 1945.

Dimensioni e caratteristiche del P.108B di serie (in parentesi il P.108T)

Apertura alare 32 m (33,05); lunghezza 22,92 m (24,55); altezza 6 m (5,70); superficie alare 135 mq (142,85); peso totale 29.885 kg (28.500); a vuoto 17.325 kg (17.200); velocità max 419,5 km/h a 3.900 m (440 a 4.250); di crociera 320 km/h (minima 145); salita a 2.000 m in 7min 48sec (a 5.000 in 27 min); autonomia 3.700 km (2.500); tangenza pratica 8.050 m (6.600).

Alenia Aermacchi darà supporto tecnico agli Eurofighter

L'azienda Alenia Aermacchi di Finmeccanica ha firmato un contratto del valore di 500 milioni di Euro per la fornitura del supporto tecnico-logistico, nell'ambito del programma Eurofighter *Typhoon*, ai velivoli di questo tipo in linea presso le aeronautiche militari di Italia, Germania, Spagna e Regno Unito.

L'accordo rientra in un più ampio contratto quinquennale siglato dal Consorzio Eurofighter GmbH con Netma (Nato Eurofighter and Tornado Management Agency), acquirente centrale del sistema d'arma Eurofighter per le quattro nazioni sopracitate.

Il punto sul programma AGS della NATO

di Vincenzo Sicuso

A partire dalla prima metà degli anni '90 la NATO iniziò a valutare l'esigenza di una propria minima capacità operativa (*NATO Owned and Operated Core Capability*) di sorveglianza ognitempo del territorio basata su tecnologia radar, in grado di acquisire, trattare e disseminare sia immagini statiche (SAR - *Synthetic Aperture RADAR*), sia immagini dinamiche (GMTI - *Ground Moving Target Indicator*).

L'AGS Staff Requirement fu approvato nella seconda metà degli anni '90 e su tale base 23 (1) Paesi dell'Alleanza Atlantica definirono la strategia per l'acquisizione degli assetti, inizialmente basata su Sistemi *Manned* (Airbus A320); successivamente divenne un mix di Sistemi *Manned* ed *Unmanned* e infine, dal 2007, basata solo su Sistemi *Unmanned* di tecnologia prevalentemente USA (*Unmanned Aircraft Vehicle - Remotely Piloted Aircraft System Global Hawk*) e Stazioni di terra a tecnologia europea.

La capacità AGS consta sinteticamente di un Sensore RADAR MP-RTIP (*Multi Platform - Radar Technology Inserted Program*) apparato SAR/GMTI di ultima generazione, installato a bordo dell'UAV *Global Hawk*.

A partire dal 2007, otto (2) dei 23 partners iniziali decisero progressivamente di uscire dal Programma di acquisizione.

A febbraio 2009 la NATO ha selezionato la base dell'Aeronautica Militare di Sigonella quale *Main Operating Base* (MOB) della flotta AGS e sede del Comando NATO AGS Force Component (NAGSFC). Su tale base opera già un gruppo di volo UAV *Global Hawk* dell'USAF.

Nel settembre 2009, le rimanenti 15 (3) Nazioni NATO hanno deciso l'acquisizione *Off The Shelf* di otto UAV USAF *Global Hawk* con Sensore USAF MP-RTIP e delle relative stazioni per la ricezione e disseminazione dei dati RADAR e per il controllo degli UAV.

Allo scopo di gestire il processo di acquisizione della capacità AGS, è stata istituita l'organizzazione NAGSMO (*NATO AGS Management Organization*) e la relativa Agenzia NAGSMA (*NATO AGS Management Agency*) incaricata del *procurement* del Sistema d'arma in argomento.

Nel dicembre 2010 la Danimarca ha confermato il proprio ritiro dal programma a conclusione del processo di valutazione nazionale iniziato a luglio 2010 e culminato con l'uscita formale dal consesso AGS avvenuta ad aprile 2010 e la conseguente riduzione delle AGS *Procuring Nations* a 14. Il ritiro danese ha determinato un primo "descoping" del Programma con ridimensionamento sia dell'*Air Segment* (riduzione da otto a sei dei velivoli *Global Hawk*) sia del *Ground Segment*.

A seguito dei recenti sviluppi politici e finanziari, anche il Canada (luglio 2011) ha ufficializzato e confermato la volontà di ritiro dal programma AGS per dare priorità al potenziamento delle capacità prettamente nazionali, il cui sviluppo, a parere canadese, risulta necessario per assicurare il sostegno alle attività dell'Alleanza. Anche tale evento ha determinato un ulteriore ridimensionamento del segmento di volo, con riduzione da sei a cinque del numero di velivoli *Global Hawk* da acquisire.

La presenza dell'Industria italiana nel programma è assicurata dalla Selex Galileo (SG), subfornitrice nei confronti della capocommissa *Northrop Grumman* di alcune attività relative al *Ground Segment*, tra cui la MOS (*Mission Operations Support*). È prevista, inoltre, la presenza della Selex Communications, quale sub-fornitrice della Selex Galileo, per la fornitura del WBDL (*Wide Band Data Link*).

Si stima che la capacità operativa del Sistema verrà raggiunta a partire dal 2015.

Sulla dislocazione dell'AGS sulla base aerea di Sigonella è da ricordare che alla candidatura dell'Italia, maturata durante il governo Prodi e rilanciata dal ministro della Difesa Ignazio La Russa nel luglio 2008, si erano contrapposte Germania, Polonia e Spagna - interessate anch'esse ad ospitare quello che è stato presentato come il più grande programma di sviluppo di tecnologie militari nella storia della NATO - paesi che poi si sono ritirati uno dopo l'altro.

La scelta di Sigonella è stata formalizzata, come prima accennato, nella riunione dei ministri della Difesa dell'Alleanza Atlantica di Cracovia del 19 e 20 febbraio 2009, e a tal proposito è da ricordare che l'allora capo di Stato Maggiore della Difesa, generale Vincenzo Camporini, disse: «Abbiamo scelto questa base dopo un'attenta valutazione e per la sua centralità strategica nel Mediterraneo che le consentirà di concentrare in quella zona le forze d'intelligence italiane, della NATO e internazionali» precisando che «oltre alla componente di volo dell'AGS rappresentata dai velivoli "RQ-4B Global Hawk" nella versione Block 40, all'interno della base di Sigonella saranno ospitati i centri di comando e di controllo del nuovo sistema, centralizzando le attività di raccolta d'informazioni ed analisi di comunicazioni, segnali e strumentazioni straniere. Per il funzionamento degli aerei senza pilota e della nuova supercentrale di spionaggio, è stato annunciato l'arrivo in Sicilia di un "NATO Force Command" di 600 uomini, con le rispettive famiglie».



(1) BEL, BUL, CAN, CZE, DAN, EST, FRA, GER, GRE, ITA, LIT, LTV, LUX, NOR, OLA, POL, POR, ROM, SLO, SVK, SPA, TUR ed USA.

(2) BEL, FRA, GRE, OLA, POL, POR, SPA e TUR.

(3) Le Nazioni firmatarie del PMOU sono: BUL, CAN, CZE, DAN, EST, GER, ITA, LIT, LTV, LUX, NOR, ROM, SLO, SVK ed USA.

Il Pentagono vuole raddoppiare la flotta di UAV

Il Pentagono degli Stati Uniti ha appena pubblicato il suo piano trentennale per l'acquisto e lo sviluppo di aerei da guerra che attualmente prevede un costo di circa 25 miliardi di dollari l'anno. Lo "Aircraft Procurement Plan 2012-2041" approvato dal Congresso è, naturalmente, suscettibile di cambiamenti, anche notevoli, in base a fattori di carattere fiscale, strategico, industriale o tecnologico, ma il Pentagono, in base alle attuali tendenze tecnologiche e alla definizione delle minacce, ritiene che nei prossimi 30 anni le Forze Armate statunitensi conserveranno le loro flotte aeree più o meno come quelle attuali, con una sola eccezione: gli UAV (Unmanned Aerial Vehicle - velivoli a pilotaggio remoto) raddoppiaranno nei prossimi nove anni. Vediamo, sinteticamente, i particolari di questo programma. Per quanto riguarda gli aerei il loro numero rimarrà più o meno stabile:

- i bombardieri, tra cui B-1, B-2, B-52 e il futuro aereo "Long Range Strike" resteranno poco più di 150 in tutto, da oggi fino al 2030;
- gli aerei da trasporto come C-130, C-17 e C-5 dovrebbero restare 850 in totale per i prossimi trenta anni;
- gli aerorifornitori KC-130, KC-135, KC-10 ed il nuovo KC-46 subirebbero solo piccoli cambiamenti nel loro numero complessivo perdendo un massimo di 10 velivoli dalla consistenza attuale di 550 aerei;
- il numero di caccia, che comprendono F-15, F-16, F/A-18 in tutte le versioni, più gli *stealth* F-22 e F-35, subirà una contrazione, perdendo circa il 10% per cento degli attuali 3.300 aerei.

Il grande cambiamento, viene sottolineato, riguarderà invece l'aumento della flotta degli UAV di medie e grandi dimensioni. Il rapporto afferma, infatti, che «il numero di piattaforme in questa categoria, RQ-4 Global Hawk, MQ-9 Reaper e MQ-1 Predator, passerà dai 340 ora in linea a circa 650 nel 2021».

Ma perché questo cambiamento?

Il rapporto spiega che «l'enfasi posta dai servizi aerei sulle missioni ISR senza equipaggio di lunga durata, molte delle quali con finalità di attacco, è un riflesso diretto della recente esperienza operativa. Il 2010 e il 2011 sono gli anni caratterizzati dalla espressione della capacità di compiere missioni aeree senza pilota.

Gli attacchi dei droni armati della CIA e dei militari USA in Pakistan sono stati almeno 118 nel 2010, rispetto ai soli circa 50 di tutto il 2009. I Reaper hanno continuato i loro pattugliamenti sul mare della Somalia infestato dai pirati e lungo i suoi confini terrestri, come lungo quelli

degli Stati Uniti. Il Global Hawk ha aiutato a individuare i superstiti dei terremoti in Haiti e in Giappone. Un drone segreto propulso a getto, l'RQ-170, ha spiato l'edificio in Pakistan di Osama bin-Laden nelle ore precedenti l'attacco dei Navy SEALs».

Motivi, quindi, più che validi per giustificare le decisioni del Pentagono se si considera soprattutto il contesto delle possibili e già ricordate "minacce", sia attuale sia relativo al futuro più prossimo, alla luce del quale sono state prese le decisioni.

Analisti esperti del settore ricordano in proposito che lo US Army ha in corso un programma per un drone "classe Reaper" denominato *Gray Eagle*. I Marines vogliono uno UAV simile come parte del loro programma "Group Unmanned Air System". La US Navy ha il programma "Unmanned Carrier-Launched Airborne Strike and Surveillance", iniziativa che mira a mettere un drone killer a getto sul ponte delle portaerei entro il 2018. Nello stesso periodo, la US Air Force potrebbe cominciare l'acquisto di un drone d'attacco propulso a getto, per completare la flotta dei *Reaper* propulsi a elica.

Entro la fine del decennio in corso, la US Air Force dovrebbe avere abbastanza droni di medie e grandi dimensioni per mantenere almeno 65 missioni "round-the-clock", rispetto alle 48 di oggi. Aggiungendo i droni degli altri servizi, si giunge al numero di circa 100 droni permanentemente in volo, in attesa di attaccare gli obiettivi con bombe e missili guidati di precisione.

Ma non è tutto. I droni del futuro vedranno più lontano e con una migliore fedeltà della attuale. Nuovi sensori, notevolmente migliorati, come lo "Air Force Gorgon Stare" e il nuovo radar che penetra il fogliame, permetteranno ai nuovi droni di svolgere il compito svolto oggi da un numero di droni affiancati.

Per ultimo viene anche evidenziato che l'industria aerospaziale statunitense fa fatica a soddisfare le richieste del Pentagono per gli aerei senza pilota. Negli ultimi due anni, almeno tre nuovi droni killer hanno iniziato le prove di volo.

Il Boeing X-45C, il Northrop X-47B e il General Atomics *Avenger* sono in lizza per i nuovi contratti di UAV per le linee dell'USAF e della US Navy, mentre la Boeing e la Northrop hanno recentemente comunicato i loro programmi per la realizzazione di nuovi droni spia caratterizzati da prestazioni di alta quota e lunga autonomia.

C'è chi, infine, afferma che «i piani ambiziosi del Pentagono indicano che saranno acquistati molti più droni di quanto attualmente pianificato».

Primo aerorifornimento notturno per l'F-35

Nell'ambito del programma relativo all'F-35 *Lightning II* (JSF), alla fine di marzo si è svolto con successo il primo rifornimento notturno in volo di un esemplare dell'F-35A (versione a decollo e atterraggio convenzionale - CTOL) che, decollato dalla base aerea californiana di Edwards è stato rifornito di carburante da un'aerocisterna KC-135 rimanendo così in volo per circa tre ore.

I Predator in aiuto dei cargo durante gli aviolanci

Il problema dei missili terra-aria rimane uno dei problemi più seri per i velivoli da trasporto impiegati in zone di operazioni, sia nelle fasi di avvicinamento all'aeroporto di atterraggio che negli aviolanci. Per quanto riguarda l'avvicinamento sono state messe a punto dall'USAF delle tecniche di discesa e di atterraggio ripido che per il C-17 sono veramente spettacolari (45° di pitch, 45° di bank, reverse al minimo per i motori interni ed idle per gli esterni, con un rateo di 18.000 piedi al minuto che, per un velivolo di grosse dimensioni appaiono veramente incredibili!) mentre il doppio passaggio sulla zona di lancio per la misurazione del vento pareva fino a poco tempo fa un rischio inevitabile. Sembra, infatti, che il problema sia stato ora definitivamente risolto grazie alle sperimentazioni dell'Air Force Research Laboratory (AFRL), un'organizzazione per la ricerca scientifica incentrata sullo sviluppo di nuove tecnologie per il combattimento che opera nella sua sede di Rome, nello Stato di New York.

AFRL ha messo a punto un metodo chiamato Single Pass Airdrop (SPAiD) che evita il passaggio sulla zona di lancio per la misurazione del vento consentendo di lanciare il carico ad alta quota basandosi sui dati rilevati con precisione da una sonda lanciata da un MQ-1 Predator. Gli ingegneri dell'AFRL hanno già condotto dei test per definire la forma della sonda e le sue dimensioni. Essa utilizzerebbe il travetto già predisposto sotto le ali del Predator per il lancio dei missili Hellfire. I test finali e la sperimentazione operativa sono previsti entro la fine del 2012.

G.N.

Aumentata la capacità di carico e l'autonomia dei Reaper

La General Atomics Aeronautical Systems ha annunciato la disponibilità a breve termine di due nuove configurazioni del suo velivolo a pilotaggio remoto B/MQ-9 Reaper destinate ad aumentarne l'autonomia e la capacità di carico. La prima opzione consente di ottimizzare l'utilizzo dei velivoli per le missioni di intelligence, sorveglianza e ricognizione, con l'aggiunta di due pod carburante, per aumentarne l'autonomia da 27 a 37 ore, e di un carrello di atterraggio irrobustito. La seconda consente di ottimizzare l'aereo per le missioni multi-purpose, sostituendo le ali attuali da 66 ft, con ali di 88 ft, e con l'aggiunta di due pod carburante e del nuovo carrello irrobustito. Queste modifiche permettono di aumentare l'autonomia da 27 a 42 ore.

G.N.

Pillole dal web

"Skip Stewart 2011 by Scott Slocum. Mov" si intitola il magnifico filmato che vi proponiamo, ma sarebbe meglio intitolarlo "Combattimento tra Skip e gli alberi" come giustamente sottolinea qualche commentatore, perchè Skip Stewart, con il suo piccolo Pitts, effettua una serie di spettacolari manovre acrobatiche a pelo di alberi.

Il pilota è eccellente, ma l'operatore cinematografico non è certo da meno. Un filmato che ad oggi ha avuto circa 95.000 contatti. Da non perdere. Cliccate:

<http://www.youtube.com/watch?v=sID5JVlzxXA&feature=related>

Per chi, poi, ancora avesse dei dubbi sulle possibilità che offrono la portanza vorticosa unitamente agli scarichi orientabili nelle mani dei progettisti russi, ecco un filmato che raccoglie alcune splendide presentazioni in volo dell'intera famiglia dei velivoli Sukoi. Cliccate:

<http://www.youtube.com/watch?v=CGbOs0vgYOA&feature=related>

Ed ora, per tornare ai piloti di casa nostra, un'apprezzatissima presentazione in volo dell'Eurofighter da parte della nostra "Sperimentale" all'Air Force Days di Leeuwarden (Olanda) lo scorso 16-9-2011. Cliccate:

<http://www.youtube.com/watch?v=ybP0prTakHA&feature=related>

Infine, *last but not least*, l'esibizione impeccabile della nostra Pattuglia Acrobatica Nazionale al Royal International Air Tattoo del 2011.

Ottimo le riprese ed ottimo anche lo speaker. Non vogliamo dire che le Frecce Tricolori siano il team acrobatico migliore al mondo, ma nessuno esegue le figure che fanno loro, nessuno sta sempre in vista del pubblico con dieci aeroplani ed effettua gli splendidi ricongiungimenti che fanno loro. I fatti sono fatti!

<http://www.youtube.com/watch?v=oJdMgCMqo9A&feature=b-vrec>

G.N.

Presentato l'AAS-72X per l'US Army



L'Armed Aerial Scout 72X (AAS-72X), ultima evoluzione a basso rischio dell'elicottero UH-72A Lakota Light Utility Helicopter (LUH, v. pag. 25 di *Aeronautica* n 2/2012) per l'Esercito degli Stati Uniti è stato recentemente presentato in occasione della mostra alla Convention Association of the US Army (Ausa) a Washington.

Nell'occasione è stato reso noto che per il suo sviluppo sono stati impiegati tre dimostratori tecnologici denominati AAS-72X Tda (Technical Demonstrator Aircraft), e che la variante è basata sull'elicottero commerciale Eurocopter EC-145T2.

L'AAS.72X (o anche AAS.72X+) può operare a 2.000 m di quota e in condizioni meteo estreme con un'autonomia di due ore e 12' e può trasportare materiali per circa 1.400 kg.

L'AAS-72X verrà prodotto presso il centro American Eurocopter di Columbus, dove attualmente si produce il Lakota per l'Us Army.

Le prime macchine saranno operative nel 2016.

La scomparsa del gen. Catullo Nardi

Il 4 aprile è deceduto a Roma il gen. SA (ca) Catullo Nardi.

Nato a Firenze il 30 luglio 1922, dopo aver conseguito a sedici anni il brevetto di aliante, aveva poi frequentato l'Accademia Aeronautica con il corso *Aquila 2°*, prestando quindi successivi servizi allo Stormo Baltimore, alla Scuola addestramento alla navigazione e trasporti, al 6° Stormo, dove ha anche comandato un Gruppo di volo, ed allo Stato Maggiore Aeronautica.

In seguito ha comandato il 53° Stormo, ha nuovamente prestato servizio allo SMA quale capo Ufficio pianificazione e programmazione finanziaria del Segretario Generale, è stato vice comandante della 2ª Regione Aerea e direttore generale per il Personale militare AM (DIPMA). Ha, infine, comandato la 2ª Regione Aerea, divenendo anche presidente della Casa dell'Aviatore e membro della Commissione superiore d'avanzamento.

Dopo il congedo, avvenuto il 21 luglio 1982, era stato eletto presidente nazionale dell'Associazione Arma Aeronautica dall'aprile 1983 all'aprile 1991 e in questa veste, tra l'altro - oltre che coordinatore del Comitato di studi per Ustica e promotore del "Libro bianco" sulle cause di quel disastro aereo, volto alla difesa, con dettagliate prove, del personale dell'AM accusato di alto tradimento - fu l'ideatore del "Premio letterario" che nel settembre 2010 ha visto a Trento la sua 8ª edizione.

Nel nostro sodalizio rivestiva ora la carica di "Presidente nazionale onorario".



Antonio Bini ci ha lasciato



Come brevemente annunciato a pag. 41 di *Aeronautica* n. 3/2012, il m.llo sc. gov. uff. Antonio Bini è improvvisamente deceduto a Roma la sera del 27 marzo scorso. Nato a Capranica (VT) il 22 novembre 1938, si era arruolato nell'AM quale allievo specialista nel 1958 frequentando il corso a Macerata, venendo poi assegnato alla Direzione Servizi della 2ª Regione Aerea dove aveva percorso, svolgendo vari e, sovente, impegnativi compiti, tutta la sua carriera ricoprendo per ultimo l'incarico di capo della Segreteria.

Dopo il congedo, avvenuto nel 1994, era stato chiamato a far parte della segreteria generale della Presidenza nazionale dell'AAA nella quale ha sempre svolto con cura, passione, entusiasmo ed elevata professionalità il suo incarico meritando la considerazione e la stima di superiori e colleghi.

Era socio della sezione AAA di Bracciano.

Vega: una realtà europea ed un impegno italiano

di Francesca Falconi

Nell'ambito del ciclo di conferenze organizzate dal CESMA (Centro Studi Militari Aeronautici) e dall'ARSS (Associazione Romana di Studi e Solidarietà), il 12 aprile, alla Casa dell'Aviatore, si è tenuta la conferenza dell'ing. Enrico Saggese, presidente dell'Agenzia Spaziale Italiana, dal titolo: *Vega: una realtà europea ed un impegno italiano*. Questa conferenza, che si è svolta con l'ormai consueto successo a beneficio di una gremita platea formata anche da rappresentanti delle Forze Armate, dell'industria e dell'università, è stata concepita non solo per descrivere la storia del Vega ma, soprattutto, per mettere in luce le importanti prospettive che si possono già intravedere per il nostro Paese nello sviluppo futuro di questo lanciatore a valle del successo del suo lancio avvenuto lo scorso 13 febbraio.



Il nuovo dispositivo di lancio ha una storia molto lunga ed articolata che inizia negli anni '60 quando l'Italia era annoverata tra i Paesi all'avanguardia in ambito spaziale, facendo già parte di quelli con la capacità di poter accedere allo spazio con mezzi propri. Il progetto "San Marco", ideato dal gen. Luigi Broglio che puntava ad una completa autonomia italiana in campo aerospaziale, e la successiva fondazione dell'ASI (Agenzia Spaziale Italiana) nel 1988 con l'aiuto del noto fisico Edoardo Amaldi, uno dei "ragazzi di Via Panisperna", il quale aveva subito compreso l'importanza della corsa allo spazio e dell'opportunità

che l'Europa sviluppasse una politica spaziale indipendente dalle superpotenze, testimoniano il continuo impegno italiano nel portare avanti ed organizzare sistematicamente le attività di ricerca nel settore.

Lo spazio, ed in particolare i mezzi per accedervi sono, infatti, da considerarsi fattori chiave non solo per lo sviluppo economico ed industriale di un paese moderno, ma anche per il potenziamento delle sue strategie difensive.

Per questo motivo l'Italia è, e vuole continuare ad essere, un Paese capace di accedere allo spazio con risorse tecnologiche autonome, derivanti dalle sinergie che si sviluppano dalla collaborazione tra difesa, industria ed università.

Vega è stato progettato e prodotto al 57% con tecnologie e risorse umane italiane. Se si considera anche il segmento di terra, questa percentuale sale sino al 67%. L'impegno dell'industria e dell'università italiane si è concentrato soprattutto sulla parte propulsiva che può essere considerata il cuore del lanciatore. I tre stadi a propellente solido (P80, Zefiro 23, Zefiro 9) sono stati realizzati interamente in Italia, mentre l'ultimo stadio (AVUM) a propellente liquido (idrazina) è stato prodotto in collaborazione con aziende dell'ex unione sovietica, sfruttando tecnologie di derivazione missilistica.

Il software che gestisce la navigazione, il controllo di assetto e l'inserimento del satellite in orbita è stato sviluppato dall'industria francese che ha fornito solo la parte eseguibile del codice e non i codici sorgente che permetterebbero di modificarlo ed adattarlo ad altri profili di missione. Per tale motivo l'ASI ha deciso di investire risorse nel software del sistema puntando ad una completa autonomia dell'Italia in breve tempo.

La realizzazione di Vega non costituisce solamente il coronamento di un brillante progetto di ricerca, ma trae la sua origine dalla mancanza, nel mercato, di lanciatori commerciali compe-



titivi interamente pensati per satelliti di piccola taglia. Questo circostanza rende Vega non solo una preziosa opportunità di sviluppo tecnologico e di creazione di nuovi posti di lavoro, ma anche un asset che potrebbe fornire consistenti ritorni economici.

L'attuale tendenza alla riduzione delle dimensioni e del peso dei satelliti renderebbe Vega particolarmente competitivo nel mercato dei lanciatori, specialmente alla luce delle migliorie che potrebbero essere implementate nel futuro.

La creazione di un codice di navigazione e controllo di assetto sviluppato in Italia fornirebbe la capacità di modificare il profilo di missione in modo del tutto autonomo; inoltre, un incremento del *payload* lo renderebbe adatto non solo a satelliti di taglia più grande, ma anche per il rilascio di Unmanned Space Vehicles (USV) per missioni di esplorazione suborbitale da svolgersi nella fascia dai 200 ai 400 km.

In conclusione, il controllo delle tecnologie a maggior valore aggiunto da parte italiana fornirebbe al nostro paese una capacità autonoma di accesso allo spazio, cosa di notevole valore strategico sia dal punto di vista economico che militare. Inoltre, l'inserimento di un lanciatore competitivo nel mercato mondiale sarebbe uno stimolo allo sviluppo tecnologico ed economico del nostro Paese, nonché un investimento molto remunerativo, assolutamente auspicabile in un periodo di crisi economica e finanziaria come quello che stiamo attraversando.

(foto di Santo Cucè)

L'89° anniversario dell'AM solennemente celebrato nei sodalizi dell'AAA



Acqui Terme



Arezzo



Arpino



Bassano del Grappa



Bassano Romano



Biella



Brindisi



Este



Foligno, Perugia, Passaggio di Bettona e Cannara



Formia



Frosinone



Gallarate



Melbourne



Modena



Mugnano-Calvizzano



Reggio Emilia



Sanguinetto



Tigullio



Valdera



Valle d'Aosta



Viterbo



Venezia

L'89° anniversario della costituzione dell'Aeronautica Militare è stato celebrato anche in molte altre sezioni e nuclei dell'AAA, eventi per i quali, tuttavia, non è stato possibile pubblicare le immagini fotografiche in quanto non pervenute prima della chiusura di questo numero di Aeronautica o non riproducibili per la loro qualità.

RINNOVO CARICHE

Alberoro

Federico Galli è il nuovo capo nucleo in sostituzione del m.llo Giancarlo Sandroni, recentemente scomparso.

Bari

A seguito delle dimissioni "per motivi personali" dal loro incarico presentate dal vice presidente ten. col. Francesco Di Fonte e dal segretario 1° m.llo Pietro Squicciarini, tali cariche sono state rispettivamente assunte dal col. Giovanni Gravina e dal lgt. Pietro Monopoli.

I due dimissionari rimangono comunque consiglieri del C.D. della sezione.

Galatone

Presidente onorario: col. Vincenzo Vaglio; presidente: ten. col. Antonio Montagna; vice presidenti: lgt. Egidio Bove e lgt. Gerardo Cleopazzo; segretario: 1° m.llo Giuseppe Danieli; tesoriere: lgt. Vincenzo Simone; consiglieri: lgt. Giovanni Bonetti, lgt. Cosimo Colomba, lgt. Maurizio De Braco e serg. Giovanni Nico; rappresentante dei soci aggregati: Salvatore Minerba.

Montecassiano

Presidente: lgt. Giulio Farina; vice presidenti: ten. col. Marcello Di

Marco (anche segretario) e lgt. Giuseppe Mangione; tesoriere: m.llo sc. Nicola Leggieri; consiglieri: av. sc. Alberto Carlini, av. sc. Giuseppe Carnevali, lgt. Mario Cingolani, lgt. Raffaele De Gaetano, av. Vittorio Martello, av. sc. Egidio Picchio e lgt. Ariodante Pierandrei.

Padova

Presidente: col. Vittorio Martignani; vice presidenti: gen. brig. Giorgio Trovarelli e m.llo sc. Lorenzo Cervaro (anche capo nucleo di Piove di Sacco); segretario: ten. col. Giovanni Monti; tesoriere: col. Aldo Palmitesta; consiglieri: ten.col. Felice Cosentino, m.llo sc. Francesco Pepe, 1° av. Benito Renier e 1° av. Ivano Volpato.

Pinerolo

Presidente: Gian Michele Bosio; vice presidenti: Michele Favaro e Sandro Francese; consiglieri: Domenico Cardetti, Alfredo Carignano, Benvenuto Casto, Stefano Casto, Diego Lesen, Pietro Lesen, Giovanni Mainero e Aldo Nota (anche capo nucleo di Airasca); rappresentante dei soci aggregati: Sebastiano Bosio.

Rimini

Presidente: Antonio Barboni; vice

presidenti: Armando Melfi e Benito Quadrifoglio; segretario: Francesco Ordine; tesoriere: Salvatore Verde; consiglieri: Enrico Belligerante, Maurizio Castellitti, Salvatore Di Carlo; Domenico Intermite, Enrico La Pia, Alfonso Nigro e Michele Verola.

Schio

Il lgt. Paolo Greco è stato nominato capo del nucleo in sostituzione dell'aiut. Stefano Agosti recentemente deceduto.

Taviano

L'Assemblea dei soci ha eletto quale presidente del sodalizio il m.llo Antonio Carlino in sostituzione del dimissionario 1° m.llo Antonio Ria.

Vallo di Diano

Presidente onorario: gen. SA Gianni Franco Scano; presidente: m.llo 1° cl. Domenico Pica; vice presidenti: 1° m.llo Carmine Giuseppe Autiero e 1° m.llo Francesco De Biase; segretario: 1° av. Antonio Ippolito; tesoriere: 1° av. Antonio Solimo; consiglieri: m.llo 2° cl. Pasquale Albano, 1° av. Maurizio Coiro, lgt. Pasquale Greco e serg. magg. Arsenio Pepe; rappresentante dei soci aggregati: Bruno Marino.

Per visitare il Museo Storico Aeronautico di Loreto

Quanti desiderano visitare il Museo Storico Aeronautico, curato dalla locale sezione AAA e situato in corso Boccalini 38 di Loreto (www.museostoricoaeronautico.it), possono coordinare ed eventualmente prenotare la visita contattando il gen. BA Sergio Grisolia, cell. 338 1249298 o il col. pil. Giovanni Santilli, cell. 393 4996490.

Pagine di vecchi album

Il socio ten. Gari Umberto Francione della sezione di Bari ha inviato questa foto, risalente alla fine degli anni '20, «che mostra l'allora serg. magg. pil. Amedeo Della Valle ai comandi del caccia FIAT CR.1 prodotto in tre gruppi di aerei di serie dalla FIAT (190 esemplari), OFM (40) e SIAI (100). A partire dal 1925 entrarono in servizio nella Regia Aeronautica 240 CR.1 che andarono ad equipaggiare numerose Squadriglie, dalla 76^a alla 88^a. Il CR.1, un compatto sesquiplano invertito, si dimostrò un aereo efficiente anche se non fu mai impiegato in combattimento. Una versione potenziata con motore Isotta Fraschini Asso Caccia da 440 CV, che ne migliorò le prestazioni, equipaggiò la 163^a Squadriglia di stanza a Rodi. Il CR.1 fu radiato nel 1937, Amedeo Della Valle si rese protagonista, il 19 set-



tembre 1926, dello spegnimento dell'incendio della cupola interna della Basilica di Loreto. Le cronache riportano che, fra gli altri, intervenne allo spegnimento anche il gen. Umberto Nobile, presente alla cerimonia religiosa di ringraziamento dopo la sua impresa con il dirigibile "Norge".».

RADUNI

Per il 6° Raduno del 7° corso marconisti operatori

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

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

Raduno degli aviatori lombardi a Treviglio

Il raduno regionale degli aviatori della Lombardia avrà luogo il 26 e 27 maggio a Treviglio (Ber-

gamo) in concomitanza con la celebrazione del 50° anniversario di costituzione di quella sezione AAA.

Il programma prevede, tra l'altro, una mostra statica e dinamica di aeromodelli, una conferenza sui 100 anni dell'aviazione, il corteo preceduto dalla Fanfara della 1^a Regione Aerea, l'omaggio al Monumento ai Caduti, la celebrazione del rito religioso e, la domenica, la manifestazione aerea "Caravaggio in volo".

Gli interessati sono invitati a contattare per maggiori informazioni e modalità di adesione la sezione di Treviglio (telef/fax 0363 95132) o il socio Mondonico (telef.0363 49942).

AVVENIMENTI LIETI

PROMOZIONI

A avere capo

- Giuseppe Colletta (sezione di Vizzini).

CONFERIMENTO ONORIFICENZE OMRI

A cavaliere

- m.llo sc. Salvatore Mura (sezione di Cagliari);
- Massimo Razzuoli (sezione di Monterotondo-Mentana).

MEDAGLIA MAURIZIANA

- col. Giulio Pieranunzi (sezione di Cagliari);
- s.ten. Felice Calandriello e lgt. Fernando Stefanizzi (sezione di Galatone)

DECORAZIONI

Il socio lgt. Claudio Stanca della sezione di Galatone è stato insignito della Medaglia di bronzo di benemerita del Sacro Ordine Costantiniano di San Giorgio.

NOMINE A SOCIO BENEMERITO

- ten. Claudio Covassi, av. sc. Giovanni Epis (sezione di Palmanova);
- m.llo sc. Enrico Cia-

to, 1° m.llo Enzo De Giorgi e m.llo sc. Salvatore Zappalà (sezione di Pomezia).

CULLE

Il socio m.llo 1° cl. Cosimo Di Ruggiero e la signora Francesca annunciano la nascita della secondogenita Melissa (sezione di Canosa).

Il socio m.llo Federico La Gumina e la signora Daniela annunciano la nascita del secondogenito Giulio (sezione di Siracusa).

Il socio 1° m.llo Giacomo Buccheri e la signora Carmen annunciano la nascita della primogenita Rita (sezione di Vizzini).

LAUREE

In ingegneria meccanica

- Mauro Campa, figlio del socio aiut. Antonio (sezione di Chioggia).

In ingegneria edile architettura

- Chiara Olimpio, figlia del socio lgt. Giorgio (sezione di Taviano).

In lingue e comunicazione internazionale

- Simona Barrese, figlia del socio Enrico (sezione di Guidonia).

In medicina veterinaria

- Claretta Somaschini, figlia del socio ten. Cesare (sezione di Milano).

In psicologia clinica dello sviluppo e neuropsicologia

- Nataly Vivencio, figlia del socio lgt. Luigi (sezione di Gallarate).

In relazioni internazionali

- Elena Maria Immacolata Bitonti, figlia del socio aiut. Fulvio (sezione di Lecce).

In scienze biomolecolari e cellulari

- Riccardo Bortone, figlio del socio Giacomo (sezione di Spongano).

In scienze del governo ed organizzazione delle risorse umane

- Elisabetta Rossi, figlia del socio gen. brig. Bruno (sezione di Latina).

In scienze per la comunicazione internazionale - lingue

- Carmen Valisano, figlia della socia Santa (sezione di Vizzini).

In scienze pedagogiche dell'educazione

- socia Mariangela Tarantino, figlia del socio Roberto (sezione di Campi Salentina).

Dottorato di ricerca in filosofia e teoria delle scienze umane

- Letizia Coccia, figlia del socio lgt. Giovanni (sezione di Montecassiano).

70 ANNI DI FELICE UNIONE

- Il socio av. sc. Umberto Bocchieri e la signora Giulia, circondati dall'affetto di parenti e amici, hanno festeggiato con grande gioia il 70° anno di matrimonio (sezione di Milano).

NOZZE D'ORO

Le hanno felicemente festeggiate:

- il socio Giovanni Ferrero con la signora Nella (sezione di Mondovì);
- il socio 1° av. Loris Gavarini con la signora Ada (sezione di Massa Carrara);
- il socio m.llo 1° cl. Renzo Vita con la signora Maria Luisa (sezione di Massa Carrara).

SEZIONI E NUCLEI

PIEMONTE

San Damiano d'Asti***La "Festa azzurra"***

L'11 marzo la sezione ha celebrato la tradizionale "Festa Azzurra" con una cerimonia che ha visto lo svolgersi di un corteo, accompagnato dalla banda municipale, concluso dalla resa degli onori al Monumento ai Caduti e la celebrazione del rito religioso nella chiesa di San Vincenzo. Presenti

all'evento numerose autorità civili e militari, le rappresentanze, con Labari, di tutte le Associazioni d'Arma e delle sezioni AAA di Torino, Cuneo, Alba, Asti, Saluzzo, Mondovì e Susa nonché di un picchetto di avieri del Gruppo rifornimenti AM di Castello d'Annone.



VENETO

Chioggia***"2ª Giornata Azzurra"***

Il 19 marzo la sezione, con il patrocinio del Comune di Chioggia, ha celebrato la "2ª Giornata Azzurra" che ha visto come evento centrale una conferenza sull'Aeronautica Militare che ha avuto come oratori vari ufficiali della Forza Ar-

mata ed alla quale hanno assistito - oltre al sindaco Giuseppe Casson, altre autorità civili e militari e rappresentanze delle Associazioni d'arma del luogo - 250 studenti delle Scuole locali accompagnati dai loro dirigenti scolastici.



LOMBARDIA

Assemblea dei presidenti delle sezioni AAA lombarde

Il 24 marzo, al 6° Stormo di Ghedi che l'ha cortesemente ospitata, ha avuto luogo l'Assemblea annuale dei presidenti delle sezioni AAA della Lombardia nel corso della quale i convenuti hanno deposto una corona di alloro al monumento ai Caduti del

Reparto. Dopo il saluto del col. pil. Luigi Del Bene, comandante del 6° Stormo, e del presidente regionale m.llo Giancarlo Milani, l'Assemblea ha esaminato e discusso alcune tematiche d'interesse delle sezioni stesse.



Monselice

Inaugurata la "Via dell'Aeronautica"

Il 29 marzo, su proposta della sezione, il Comune di Monselice ha intitolato una via della città all'Aeronautica.

La cerimonia, iniziata con l'esecuzione dell'inno nazionale, la visto lo scoprimento della targa, la sua benedizione da parte dell'arciprete del Duomo mons. Sandro Panizzolo e, infine, l'esecuzione della marcia d'ordinanza della nostra Forza Armata.

Presenti all'evento, oltre a numerosi soci della sezione promotrice dell'iniziativa, guidati dal

presidente Fernando Parolo, il sindaco Francesco Lunghi con il Gonfalone della città, una rappresentanza dell'Aeronautica Militare e quelle, con Labari, di molte sezioni e nuclei di località vicinorie nonché delle Associazioni d'arma consorelle, gli studenti di alcune classi delle locali scuole medie e superiori con i loro insegnanti e numerosi cittadini.

L'evento si è concluso con il sorvolo di tre aeroplani d'epoca con fumata tricolore.



Tarquinia

Celebrato il ventennale della sezione

Il 25 marzo, con la presenza di varie autorità locali, di rappresentanze delle altre Associazioni d'arma nonché di numerosi soci e familiari, la sezione ha celebrato la ricorrenza della fondazione dell'Aeronautica Militare ed il ventesimo anniversario della costituzione del sodalizio.

Dopo la celebrazione del rito religioso nella Chiesa di San Francesco, i presenti hanno assistito presso la sala comunale alla presentazione di un opuscolo celebrativo dei due decenni di esistenza della sezione, trasferendosi poi



al "Monumento all'Aviatore" - un FIAT G.91 inaugurato



LAZIO

Monterotondo - Mentana

Commemorato il cap. pil. Fausto Cecconi

Nella ricorrenza della sua scomparsa, la sezione ha commemorato, presso il monumento a lui dedicato, il cap. pil.

MOVA Fausto Cecconi tragicamente perito in un incidente di volo il 19 marzo 1931 nel cielo di Marina di Pisa.



segue →

rato nel 2003 in occasione del centenario del primo volo a motore - dove ha avuto luogo l'alzabandiera

e la deposizione di una corona in memoria dei Caduti tarquiniesi dell'Arma azzurra.

ABRUZZO

Pescara

Raduno regionale delle sezioni AAA dell'Abruzzo

Il 28 marzo, in occasione della celebrazione dell'89° anniversario dell'AM, la sezione ha organizzato il raduno delle sezioni AAA abruzzesi presso la 133^a Squadriglia Radar Remota AM di San Giovanni Teatino (Chieti).

All'evento - che ha visto tra l'altro la resa degli onori ai Caduti e a tutti gli aviatori deceduti, la celebrazione

del rito religioso e la consegna di onorificenze e riconoscimenti - erano presenti, con il Consiglio direttivo della sezione organizzatrice, numerose autorità civili e militari della zona, le rappresentanze con Labari delle sezioni abruzzesi intervenute, e molto personale in servizio e in congedo della nostra Forza Armata.



PUGLIA

Assemblea Regionale dei presidenti di sezione

Il 22 e 23 marzo 2012 ha avuto luogo - ospitata dal 61° Stormo di Galatina

comandato dal col. pil. Maurizio Colonna - l'Assemblea dei presidenti di

sezione e dei capi nucleo AAA della Regione Puglia sotto la direzione del presidente regionale gen. brig. Giuseppe Genghi.

Nel corso dei lavori sono stati trattati vari temi d'interesse dei soci e, in particolare, quelli attinenti a problematiche pensionistiche e previdenziali che sono state trattate dal

brig. gen. Michele Mascia, responsabile del settore Previdenza della presidenza nazionale AAA.

Nel corso dell'Assemblea i partecipanti hanno anche assistito alla cerimonia per la consegna delle aquile di pilota militare agli allievi ufficiali piloti del Corso *Falco V* dell'Accademia Aeronautica.



Brindisi

Conferenza sulle cardiopatie

Il 15 marzo 2012, presso la sede sociale, ha avuto luogo la conferenza del dott. Gianfranco Ignone, primario cardiologo presso la divisione di Cardiologia - Utic dell'Ospedale Perrino di Brindisi, sul tema: "Le cardiopatie nelle persone

anziane. Cosa dobbiamo sapere?", conferenza che è stata seguita con particolare interesse dai numerosi soci e familiari intervenuti. (Nella foto il presidente della sezione gen. Genghi consegna il crest al conferenziere).



VISITE DI AGGIORNAMENTO TECNICO E GITE TURISTICO-CULTURALI



Cisterna di Latina al Palazzo del Quirinale



Fano a Loreto



Falconara al 72° Stormo



Fermo ai Sacrari di Redipuglia e Caporetto e
alla PAN (foto)

Foligno e Cannara all'aeroporto di Guidonia



Gallarate agli stabilimenti Alenia Aermacchi di Venegono



Le sezioni di Gorizia e di Trieste, Istria, Fiume e Dalmazia alla 46^a Brigata Aerea (foto) e alla la Stazione Elicotteri della Marina Militare di Luni



Grosseto a Gubbio

I nuclei di Jesolo e San Donà di Piave in visita-pellegrinaggio alla Basilica di Loreto dove hanno ricevuto la benedizione delle statue della Patrona degli aviatori dal vescovo mons. Giovanni Tonucci





Ladispoli-Cerveteri a Loreto e alla Scuola Lingue Estere dell'AM in tale città (foto)



Mortara al 51° Stormo



Perugia al 50° Stormo



Reggio Emilia al 5° Rgt. AVES "Rigel" a Casarsa della Delizia



Tortona al 9° Reggimento "Col Moschin" della Folgore



Velletri a Viterbo

HANNO CHIUSO LE ALI

Edoardo Medaglia

Il 12 aprile, con oltre cento anni di età, è deceduto il gen. SA Edoardo Medaglia della sezione AAA di Venezia. Nato il 19 giugno 1911, entrò nella Regia Aeronautica nel 1931 venendo poi nominato sottotenente pilota di complemento prestando quindi successivo servizio al 4° Stormo CT e al 7° Stormo BT.

Dopo la partecipazione alle operazioni belliche in AOI ed alla guerra in Spagna, è promosso tenente in SPE per merito di guerra, venne successivamente assegnato alla 4ª Squadra Aerea in Africa settentrionale e successivamente alla Scuola bombardamento di Aviano.

Dopo l'8 settembre è stato al Comando Raggruppamento bombardamento e trasporti dell'Aeronautica cobeligerante e, dopo il conflitto, è stato vice comandante della 46ª Aerobrigata, comandante della Scuola addestramento plurimotori e della 36ª Aerobrigata Interdizione Strategica a Gioia del Colle. Tra le sue decorazioni, tre medaglie d'argento, due di bronzo e due croci di guerra al VM.

Guglielmo Specker

È deceduto il gen. SA Guglielmo Specker, presidente onorario della sezione AAA di Novara dal 1994.

Nato il 6 agosto 1915, dopo la frequenza dell'Accademia Aeronautica con il corso *Rex*, fu assegnato al 3° Stormo caccia con il quale partecipò alle operazioni belliche della 2ª GM nei cieli della Manica e dell'Africa settentrionale - abbattendo vari aerei nemici singolarmente e in collaborazione con altri piloti del suo reparto - prendendo poi parte nel 1943 alla difesa dei cieli di Roma.

Dopo l'adesione all'Aeronautica Nazionale Repubblicana per la difesa del Nord dalle incursioni alleate, alla fine del conflitto partecipò alla ricostruzione della Scuola di volo di Lecce venendo successivamente assegnato al 2° Stormo e, quindi, alla 3ª Aerobrigata. Era decorato, tra l'altro, di due medaglie d'argento al VM.

- Luigi Bussetti, sig.ra Giuseppina Pasero, Giuseppe Pisani (sezione di Alessandria);
- sig.ra Giovanna Campus Meloni (sezione di Alghero);
- 1° m.llo Giuseppe Milella (sezione di Bari);
- 1° av. Enzo Buffa, presidente di sezione (sezione di Bergamo);
- isp. Rocco Caivano (sezione di Canosa);
- Ruggero Bonente (nucleo di Cerea);
- Luca Cortese, Arturo Zen (sezione di Cittadella);
- Pietro Fantoni, Luigi Giudici (nucleo di Clusone);
- Silvano Cargnelutti (nucleo di Codroipo);
- 1° av. Mario Da Rin De Monego (nucleo di Feltre);
- Paolo Fiorini (sezione di Ferrara);
- av. sc. Giovanni De Giorgi, av. Paolo Galante, Giovanni Legno, Bruno Mangia (sezione di Galatina);
- gen. BA Luigi Civano (sezione di Genova);
- Millo Tarolli (sezione di Ghedi);
- Mario Altini, Ermenegildo Moro (nucleo di Gorlago);
- m.llo sc. Vito Lucido, m.llo sc. Sirio Tambelli (sezione di Grosseto);
- m/llo sc. Pasquale Lucio Telesca, combattente nell'ultima guerra e già a lungo presidente di sezione (sezione di Lecce);
- av. Erminio Concolato (nucleo di Martellago);
- av. Armando Baliviera (nucleo di Maserada sul Piave);
- 1° av. Renzo Ganz (sezione di Milano);
- s.ten. (to) Carmelo Bonsignore, combattente della 2ª GM, col. pil. Natale Cattaneo, combattente della 2ª GM, m.llo sc. Francesco Ricca (sezione di Novara);
- Cesare Paracchini, Attilio Gallo (nucleo di Oleggio);
- 1° av. Romolo Ottaviano, socio benemerito (sezione di Pescara);
- Matteo Boaglio, Oreste Collino, Giacinto Geuna, Alfonso Rabottini (sezione di Pinerolo);
- av. Gianfranco Buffolo, av. Roberto Daniotti, av. sc. Cesare Girardi (nucleo di Ponte di Piave);
- Pietro Cesti (sezione di Ravenna);
- gen. BA Fernando Berra, fratello del ten. pil. Giuseppe, titolare del Labaro del nucleo (nucleo di Rovasenda);
- aiut. Giuliano Micillo (nucleo di San Donà di Piave);
- aiut. Stefano Agosti, capo nucleo (nucleo di Schio);
- av. Marcello Bartalucci (sezione di Sinalunga);
- sig.ra Maria Mologni Beretta (nucleo di Trescore);
- m.llo sc. Luciano Pauletti (sezione di Treviso);
- Giuseppe Deasti (sezione di Trino);
- av. sc. VAM Giuseppe Tasso (nucleo di Ugnano);
- Pierino De Paoli (nucleo di Vergiate).

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

Bruno Servadei, *Ali di travertino. Un cacciabombardiere allo Stato Maggiore*, SBC Edizioni, Ravenna, 2012. Cm 14x19, pp. 248, euro 17.



Mancanza di scorte di guerra o di manuali di tiro ("Dash 34"), valutazioni tattiche, riparazione campale dei danni riportati in combattimento. Sono solo alcuni degli aspetti affrontati dall'autore nei cinque anni trascorsi come Capo Sezione Forze Aerotattiche presso il 3° Reparto, 2° Ufficio dello Stato Maggiore dell'Aeronautica e ora riversati nel secondo volume delle sue memorie. Il racconto muove dalla frequenza della Scuola di Guerra, si svolge principalmente a Palazzo Aeronautica (da cui l'accento al "travertino" nel titolo) e si conclude con la partenza per Stoccolma come addetto militare, inconsuetamente prima di aver svolto il comando di stormo.

Il libro contiene molti spunti di riflessione e chiunque abbia trascorso del tempo nei palazzi romani vi troverà qualche pagina o affermazione condivisibile. Particolarmente efficaci sono l'evocazione del diffuso scetticismo per l'eventualità di essere chiamati a una prova operativa o l'attesa fideistica dell'aiuto americano.

Nel complesso, tuttavia, a questo seguito dell'acclamato *Vita di cacciabombardiere* nuociono l'intrinseca minor vivacità del lavoro di Stato Maggiore rispetto alla vita di reparto e, in termini di plausibilità, l'assumere a misura universale il proprio gruppo di provenienza, senza salvare nessuno: non i superiori e i colleghi, non gli

altri gruppi della stessa specialità, non le altre specialità operative o di supporto, non le altre forze armate.

La scrittura piacevole e la mancanza di opere comparabili per epoca o argomento lo rendono comunque un utile contributo alla storiografia aeronautica.

Disponibile presso le librerie specializzate o l'editore (Via Pier Traversari 16, 48121 Ravenna; info@sbcedizioni.com; www.sbcedizioni.com)

Guido Della Schiava, *Carnia. Dalle storie ignorate al mito del Cavallino Rampante*, Autorinediti, Napoli, 2011. Cm 17 x 24, pp. 176, euro 16,90.



Spezzoni di vita e di storia al proprio luogo d'origine, una frazione di cento anime vicino Tolmezzo, raccolti e ricostruiti con l'ausilio di racconti di famiglia e testimonianze degli anziani.

Ci si imbatte così nella caduta di un Dakota della RAF il cui carico comprendeva 400 mitragliatori Sten (con i quali giocarono poi i bambini) e in quella di un B-25, nella presenza in Carnia del bersagliere Benito Mussolini e nell'abbattimento dell'Hansa-Brandenburg C.I 68.03 da parte di Francesco Baracca.

Ciò che distingue il racconto rispetto ad altri analoghi sono le voci locali, dalle note del parroco ai ricordi dei nonni, che compensano l'occasionale imprecisione o la mancanza degli obbligatori riferimenti a reparti e matricole.

La parte più esile è la ricostruzione dell'origine dell'insegna del Cavallino Rampante, che il desiderio di collocare in Carnia porta a forzare un po' troppo rispetto ai fatti noti.

In compenso, sebbene marginali rispetto alla storia aeronautica, il ricordo degli amici scomparsi ha accenti di grande umanità.

Disponibile presso l'autore (dellaschiava@tiscalinet.it)

Gaetano Schilirò, *Diario giornaliero della guerra aerea sulle isole di Lampedusa, Pantelleria, Linosa (1940-1943)*. In proprio, cm 15 x 17,5, pp. 164. Euro 12.



Frutto di un paziente "collage" di dati tratti da diverse pubblicazioni, questo libro edito in proprio - una categoria oggi in forte espansione grazie al diffondersi dei sistemi "print on demand" - è una cronologia degli avvenimenti riguardanti le tre isole siciliane, integrata da occasionali note storiche per inquadrarli, da altre di cronaca e piccole curiosità.

La molla di questo lavoro è la passione aeronautica dell'autore, al quale la famiglia impedì di frequentare il corso Turbine II dell'Accademia Aeronautica, pur avendo vinto il relativo concorso.

Il risultato è di interesse soprattutto locale, grazie alla possibilità di dare contorni meno incerti a eventi e ricordi.

Disponibile presso l'autore (info.euravvia@yahoo.it)



1952-2012

sessantennale dell'Associazione Arma Aeronautica

Per una FA che sta vivendo una grande trasformazione, dove le competenze si stanno appiattendo ed appare sempre meno evidente la separazione tra chi emana ordini e chi li esegue, la nostra Associazione, con la sua parità dei ruoli tra i soci pur nel rispetto delle gerarchie elettive, può rappresentare, sotto molti profili, un esempio. Ma per fare questo, devono essere banditi gli interessi personali nel superiore interesse del bene comune, e deve essere incentivato il dialogo come unico modo per un confronto sereno di idee che porti ad un progresso continuo facendo dell'eccellenza una cosa routinaria.