

AERONAUTICA



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



Anno LVI - N.10 OTTOBRE 2011

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

10
OTTOBRE 2011
ANNO LVI

In copertina

Gli F-2000 del 4° Stormo salutano i partecipanti al 25° Raduno del reparto (foto di Mario Serranò). All'evento è dedicato il servizio a pag. 6.



AERONAUTICA

Anno di fondazione 1956

Pubblicazione mensile edita dall'Associazione Arma Aeronautica

Direttore editoriale

GIANBORTOLO PARISI

Direttore responsabile

SILVANO BRONCHINI

Direzione, Redazione, Amministrazione

00192 - Roma, via Marcantonio Colonna, 23

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

C.F. 80248150585 - Partita IVA n. 10925071002

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

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

www.assoaeronautica.it (per l'Associazione)

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

c/c.p. ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA, 310003

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

via Pompeo Magno, 25 - 00192 Roma -

IBAN: IT20 F 05164 03204 000000136949

Realizzazione grafica e stampa

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

Tel. 06/6690252 - Fax 06/5599675 - e-mail: a.raia@raiaweb.eu

Registr. Tribunale di Roma n. 5315 del 12.7.56

Iscrizione al R.O.C. n. 6972

"Aeronautica" 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 10 ottobre 2011.

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

La quota associativa fissata dal Consiglio Direttivo Nazionale AAA per il 2011 è comprensiva della spedizione in abbonamento postale (pari a € 8,00) del periodico sociale "Aeronautica".

ISSN: 0391-7630

Un "Hawk" in "special color" di un reparto britannico d'addestramento. (foto internet)



L'Aeronautica Militare 4



L'AM sulla recente sentenza per Ustica

Il 25° raduno del 4° Stormo

L'esercitazione "Grifone 2011"

Storia aeronautica 9

L'Aeronautica Nazionale Repubblicana
di Paolo Giuffoni

Scienza, spazio, tecnica e industria 14

Sul filo dei ricordi 17



Il più bel volo della mia vita
di Bruno Trevisan

Varie 18

Della storia aeronautica in Italia
di Catullo Nardi

L'aviazione italiana nella Grande Guerra
di Gregory Alegi

Tavola rotonda al CASD su "Spazio: conquiste passate e sfide future"
di Luca Rizzo

Alla giapponese ANA il primo B.787 *Dreamliner*

Legislazione, pensionistica e trattamenti economici 29

Lettere al direttore 30



L'Associazione Arma Aeronautica 31

Libri 43

S

O

M

M

A

R

I

O

L'AM sulla sentenza del Tribunale di Palermo sulla tragedia di Ustica

Il 21 settembre - con una nota ufficiale diramata a seguito della conferenza stampa nella quale i legali di parte civile hanno descritto la sentenza del Tribunale civile di Palermo con la quale i ministeri della Difesa e dei Trasporti sono stati condannati a pagare un risarcimento di circa 100 milioni di euro ai parenti delle vittime della tragedia di Ustica del 27 giugno 1980, tornando a sollevare dubbi sul comportamento di alcuni ufficiali - lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, dopo aver espresso «sostegno al proprio personale» ha affermato che «rispetta la sentenza recentemente emessa dal tribunale civile di Palermo rimandando le eventuali con-

testazioni di fatto e di diritto alla competente sede giudiziaria di appello senza lasciarsi coinvolgere in manipolazioni mediatiche operate da soggetti animati da fini di parte».

Le affermazioni esposte nella conferenza, prosegue la nota, «utilizzando in modo spregiudicato una sentenza emessa da un giudice monocratico in sede civile, ledono l'onorabilità di ufficiali dell'Aeronautica Militare coinvolti nel lungo processo penale avviato a seguito del disastro aereo di Ustica» sottolineando che, in realtà, «dopo un procedimento penale protrattosi per oltre vent'anni, gli imputati sono stati definitivamente assolti da accuse che ora vengono

riproposte da un giudice monocratico nell'ambito di un procedimento civile non definitivo».

È da aggiungere in proposito che anche il ministro della Difesa Ignazio La Russa ha dichiarato che la sentenza del giudice di Palermo risulta «inaccettabile» e di condividere «pienamente quanto affermato dall'Aeronautica Militare che ha manifestato l'indignazione della Forza Armata per il tentativo di riaccendere dubbi e riaprire un caso ormai chiuso dopo un procedimento durato oltre 30 anni e conclusosi in Cassazione con l'assoluzione definitiva e formula piena per la non sussistenza del fatto di tutti i militari».

L'AM in Libia

Permane il riserbo ufficiale sul numero e sul tipo delle missioni svolte dagli aerei italiani nell'operazione "Unified Protector" in Libia, operazione che - ha detto il segretario generale della NATO Anders Fogh Rasmussen commentando la recente decisione del Consiglio Atlantico di prorogarla fino a 90 giorni - «siamo determinati a proseguire sin quando necessario, ma pronti a cessare le operazioni appena possibile» e, quindi, anche l'impegno italiano potrebbe durare fino alla fine dell'anno in corso.

Impegno, quello dell'Italia, che è stato oggetto di una "dimenticanza" da parte del presidente statunitense Barack Obama nel suo discorso alle Nazioni Unite del 20 settembre quando non ha citato il nostro paese tra quelli partecipanti alla "Unified Protector" con un «determinante apporto», dimenticanza che ha subito suscitato reazioni negli ambienti militari e di governo.

Il gen. SA Leonardo Tricarico, già capo di SM dell'AM, ad esempio, il giorno dopo ha dichiarato che, «senza l'Italia il conflitto in Libia

non si sarebbe potuto affrontare, o lo si sarebbe potuto portare a termine con risorse decuplicate, sforzi enormemente maggiori e il ruolo di primo piano che gli Stati Uniti non hanno voluto assumere.

Con quasi duemila missioni dall'inizio di Unified Protector - ha aggiunto - l'Italia è il terzo maggior contributore alle operazioni aeree. E non con aerei qualunque. Oltre alla difesa aerea e ai velivoli d'attacco "dotati di armamento di avanguardia", si è trattato di soppressione delle difese aeree libiche (capacità questa posseduta solo dagli USA oltre noi), intelligence satellitare di altissima performance, rifornimento in volo e, nell'ultimo scorcio delle operazioni, anche di aeromobili a pilotaggio remoto (velivoli spia)».

Una partecipazione molto più ampia e qualificata, quindi, «rispetto al contributo più modesto e qualitativamente più scadente di Danimarca e Norvegia, che hanno avuto l'onore di una citazione pur essendosi ritirate dalle operazioni in una fase abbastanza precoce».

Per continuare ad operare sulla Libia, per i prossimi tre mesi, ha

ancora affermato il generale, «i paesi alleati dovranno sempre contare sugli aeroporti italiani, sui controllori di volo italiani, sulla logistica italiana. Tutto questo rappresenta il contributo invisibile dato dal nostro Paese in tutti questi mesi, con costi notevoli anche in termini di perdita di traffico aeroportuale sugli scali interessati» e in particolare su quello di Trapani.

E, sulla questione, è infine da sottolineare che il 22 settembre il segretario di Stato USA Hillary Clinton, in un incontro con il ministro degli Esteri Franco Frattini a New York, nel precisare che si è trattato di una «omissione tecnica» e non voluta, ha confermato «l'altissimo riconoscimento per il ruolo militare, diplomatico e di assistenza svolto dall'Italia in Libia».

Una dichiarazione, questa, alla quale, il 5 ottobre, ha fatto seguito anche quella del ministro della Difesa statunitense Leon Panetta che, in occasione della riunione dei ministri della Difesa dei paesi NATO a Bruxelles, ha fermamente sottolineato «l'importante e decisivo ruolo dell'Italia nella missione in Libia».

A Poggio Renatico un DACCC al posto del CAOC della NATO

Un DACCC (Deployable Air Command and Control Centre - Centro proiettabile di comando e controllo aereo) della NATO prenderà il posto del CAOC (Combined Air Operation Center) che, come deciso nella riunione dei ministri della Difesa dell'Alleanza Atlantica avvenuta a Bruxelles il 16 giugno scorso, sarà trasferito in Spagna.

Lo ha detto il ministro della Difesa Ignazio La Russa rispondendo a una recente interrogazione nella quale si criticava tale decisione che avrebbe, di fatto, «consegnato alla Spagna la difesa dello spazio aereo nazionale».

E proprio su questo punto il ministro ha precisato che il trasferimento in oggetto «non comporta sostanziali ripercussioni per la difesa aerea nazionale e, quindi, per la sicurezza del nostro spazio aereo» sottolineando invece come l'Italia, con questo cambiamento, «abbia acquisito una innovativa struttura di comando che sarà attivata e ospitata proprio a Poggio Renatico. Si tratta di un Centro - ha aggiunto La Russa - che, oltre a disporre di tecnologie all'avanguardia, si configura come un assetto di alta valenza operativa, più complesso ed avanzato dell'attuale CAOC, con un organico superiore di circa 100 unità (280 contro le 180 del CAOC, NdR)».

«Il trasferimento del CAOC in Spagna - ha assicurato il ministro - non avrà sostanziali ripercussioni per la difesa aerea nazionale e, quindi, per la sicurezza del nostro spazio aereo» in quanto a Poggio Renatico «resterà attivata la struttura di gestione delle operazioni aeree nazionali che, ovviamente, continuerà ad essere integrata nell'ambito dell'Alleanza».

Il ministro ha concluso la sua risposta affermando anche di aver ottenuto l'impegno personale del segretario generale della NATO affinché l'attivazione del CAOC in Spagna avvenga solo dopo quella del DACCC a Poggio Renatico.

Raduni dell'AM

Celebrato il 46° anniversario di tre corsi AUPC

Il 10 settembre, a Pozzuoli, ha avuto luogo il raduno congiunto dei corsi 55°, 56° e 57° AUPC per festeggiare il 46° anniversario dell'entrata in Aeronautica dei frequentatori dei corsi stessi da quando, «giovani giovani, si presentarono pieni di entusiasmo ed aspirazioni all'ingresso del "Massimo Istituto"».

Nell'occasione i partecipanti - tra i quali il com.te Ernesto Giolitto, presidente della sezione AAA di Acqui Terme - hanno potuto trascorrere una giornata indimenticabile, con momenti emozionanti quali quelli per ripercorrere i corridoi e sedersi nelle aule che li avevano visti "allievacci".

Il raduno del "Leone II" a Loreto

Il 24 settembre, alla Scuola Lingue Estere dell'AM (SLEAM) di Loreto, si è svolto il raduno del corso "Leone II" dell'Accademia Aeronautica in occasione del 60° anniversario dell'arruolamento.

Durante l'incontro i radunisti, guidati dal generale SA Oreste Gargioli, hanno ricordato i colleghi scomparsi tra i quali il cap. pil. MOVIM Giorgio Gonelli, ucciso a Kindu nel novembre 1961, deponendo una corona al Monumento ai Caduti sul piazzale Bandiera della Scuola, assistendo poi al rito religioso celebrato nel Santuario della Madonna di Loreto, Patrona degli aviatori.



Quelli del 2° Autogruppo dell'aeroporto di Padova



Il 24 settembre, a Franciacorta del Lago d'Iseo, ha avuto luogo, dopo 40 anni, la "rimpatriata" degli ex appartenenti al 2° Autogruppo di manovra dell'aeroporto di Padova che vi prestarono servizio dal settembre 1971 all'ottobre 1972.

1° Raduno dei sottufficiali Governo Ufficio arruolati nel 1975

L'8 ottobre, organizzato dall'aiut. Angelo Marzio, ha avuto luogo alla Scuola Lingue Estere AM di Loreto il 1° Raduno dei sottufficiali frequentatori a Macerata, nel 1975, del corso specialisti della categoria Governo Uffici. Nel corso del raduno i partecipanti sono stati anche ricevuti dal sindaco di Macerata Romano Carancini.



Il 25° raduno del 4° Stormo

Il 16 settembre il 4° Stormo Caccia ha celebrato i propri 80 anni sulla base aerea di Grosseto con il 25° raduno, al quale hanno partecipato alcune centinaia di ex appartenenti al reparto, compresi i veterani della Seconda Guerra Mondiale Giancarlo Galbusera e Paolo Voltan. Un'occasione per ritrovare vecchi amici ma soprattutto per rinsaldare i legami tramite quello speciale "Spirito del Quarto" che permise al reparto di attraversare con ammirevole saldezza i momenti più difficili.



La giornata, molto riuscita anche grazie al tempo splendido, è iniziata con la cerimonia militare in ricordo dei Caduti, presieduta dal gen. SA Tiziano Tosi, comandante della Squadra Aerea e già comandante del 4° Stormo dal 1991 al 1993. Al momento dell'alzabandiera quattro Eurofighter in formazione a rombo

hanno sorvolato il piazzale con puntualità cronometrica.

Subito dopo i radunisti si sono trasferiti a piedi sul vicino piazzale ex 20° Gruppo per l'inaugurazione di una mostra fotografica che ripercorreva le tappe principali del Quarto, dalla nascita a Gorizia alla Seconda Guerra Mondiale, dalla Guerra di Liberazione alla rinascita, fino al passaggio sui jet, alle pattuglie acrobatiche ed alla lunga stagione dello *Starfighter*.

A sottolineare il legame con la sede iniziale è stata la consegna formale di alcune mattonelle originali della pavimentazione dell'hangar dell'aeroporto di Merna, donate allo Stormo dalla città di Gorizia e tratte dalle varie sezioni, ancora riconoscibili, che ospitavano le squadriglie originarie. A Gorizia, tra l'altro, l'Associazione Culturale 4° Stormo aveva tenuto circa due settimane prima una propria manifestazione commemorativa della costituzione del reparto. Gli ospiti hanno infine potuto ammirare i materiali storici esposti nel piccolo museo allestito da qualche tempo nelle appendici dell'hangar ex 20° Gruppo.

In occasione del raduno è stato presentato tra l'altro *Al Lupo! Al Lupo!*, il libro di 224 pagine recensito da

Aeronautica a pag. 43 del numero scorso nel quale è ricostruita l'intera storia del reparto dal 1931 al 2011. Mentre nove Eurofighter sorvolavano il cielo campo, il col. pil. Michele Morelli, attuale comandante del Quarto, ha raccontato gli episodi



principali di quest'anno, con il rapido succedersi del lungo Squadron Exchange con gli F-16 danesi, la partecipazione al salone aeronautico indiano nonostante le difficoltà create dall'improvvisa indisponibilità di scali intermedi a causa dell'esplosione della crisi in Egitto, il rischieramento di alcuni aerei in Islanda e naturalmente -l'operazione Unified Protector nei cieli della Libia. Una somma di impegni che, pur nella diversità di mezzi e personale, rientra appieno nella tradizione del "Cavalino Rampante".

G.A.

7.000 ore di volo per i Predator in Afghanistan

Il 15 settembre I velivoli senza pilota Predator del 32° Stormo rischierati in Afghanistan e operanti nella Joint Air Task Force di Herat, hanno superato le 7.000 ore di volo compiute in circa 800 missioni iniziate nel 2007.

Nell'occasione un comunicato dello SMA ricorda che «i Predator dell'AM Militare, sfruttando le loro caratteristiche di bassa visibilità e lunga persistenza sull'obiettivo, sono impiegati, sempre più frequentemente, per missioni di intelligence, sorveglianza e ricognizione (ISR). In particolare, il loro utilizzo ha permesso di verificare e controllare lo sviluppo e la sicurezza del territorio afgano e di cooperare con le truppe ISAF in operazioni a terra».

Oro per le "Farfalle Azzurre" ai mondiali di ginnastica ritmica

Il 24 settembre la Squadra nazionale di ginnastica ritmica ha conquistato la Medaglia d'oro ai Campionati del mondo di Montpellier, in Francia, conseguendo tale prestigioso risultato per la terza volta consecutiva dopo quelli in Giappone (2009) e a Mosca (2010).



La Squadra italiana era composta dalle atlete del Centro Sportivo dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle av. capo Elisa Santoni, av. capo Elisa Bianchi, 1° av. Angelica Savrayuk e av. sc. Romina Laureto e dalle loro compagne Andreea Stefanescu e Marta Pagnini.

Cambi di comando e assunzioni d'incarico nell'AM

Il 7 settembre, sull'aeroporto romano di Centocelle, il gen. BA **Germano Quattrociochi** ha assunto il comando della 1^a Brigata Aerea Operazioni Speciali subentrando al pari grado **Roberto Lamanna**.

Il 9 settembre, per raggiunti limiti di età, il gen. SA **Gian Piero Ristori** ha lasciato il servizio attivo e l'incarico di rappresentante militare italiano presso i Comitati militari della NATO e dell'UE che ricopriva da tre anni.

Il 12 settembre, sull'aeroporto di Linate, il gen. SA **Tommaso Ferro** ha sostituito nel comando della 1^a Regione Aerea e nel comando del Presidio militare di Milano il pari grado **Nello Barale** che ha lasciato il servizio attivo per raggiunti limiti di età.

Il gen. Ferro, nato a Ischia nel 1950, dopo la frequenza dell'Accademia Aeronautica con il corso Grifo III ed il conseguimento del brevetto di pilota militare negli Stati Uniti, viene assegnato al 156° Gruppo Caccia Bombardieri del 36° Stormo dove in seguito comanda la 384^a Squadriglia del 156° Gruppo. Successivamente, dopo essere stato ufficiale d'inquadramento al Corso Sparviero III, rientra al 36° Stormo dove ricopre via via gli incarichi di capo Sezione addestramento del 156° Gruppo, di capo Sezione operazioni e di capo Ufficio operazioni.

Frequentato il Corso Superiore della Scuola di Guerra Aerea di Firenze, effettua la conversione operativa sul velivolo Tornado e diviene comandante del 156° Gruppo curandone il raggiungimento della Combat Readiness. Nel 1985 è assegnato allo Stato Maggiore Aeronautica (SMA)

dove è impiegato al III Reparto e, successivamente, al IV.

Nel 1986 assume il comando del Centro Addestramento Trinazionale Tornado sulla base inglese di Cottesmore dove rimane fino al gennaio 1990 quando è riassegnato al III Reparto dello SMA fino al settembre 1991, data in cui diviene comandante del 53° Stormo, incarico che lascia due anni dopo per quello di capo del 3° Ufficio del III Reparto dello SMA assolvendo in seguito anche l'incarico di capo interinale dello stesso Reparto.

Nel settembre 1996 assume il comando della 46^a Brigata Aerea dove rimane fino al settembre 1998 quando è nominato capo di Stato Maggiore del Comando generale delle Scuole A.M.

Nell'agosto 2000 assume l'incarico di Defense, Air and Defense Cooperation Attaché presso l'Ambasciata d'Italia a Washington e, nel settembre 2003 assume il comando della Divisione Caccia "Aquila", già Divisione Aerea Caccia Intercettori, quale responsabile, tra l'altro, della prontezza al combattimento di tutti i Gruppi di volo e degli Stormi assegnati alla difesa aerea.

Nel settembre 2004 diviene vice comandante del Comando operativo di vertice Interforze del quale, cinque anni dopo, assume il comando in sede vacante e, nel marzo 2010, il comando a pieno titolo.

Nel maggio 2010 viene trasferito al Comando Squadra Aerea per assumere l'incarico di vice comandante fino all'attuale nomina a comandante della 1^a Regione Aerea.

Ha al suo attivo oltre 3.100 ore di volo prevalentemente svolte sulla linea caccia (F-104 e Tornado).

Il 12 settembre, ad Al Bateen (Emirati Arabi Uniti), il col. pil. **Luca Spuntoni** ha sostituito il pari grado **Claudio Icardi** nel comando della

Task Force Air (TFA).

Il 12 settembre, a Taranto, il col. AArn **Filippo Avola** è subentrato nel comando della Scuola Volontari di Truppa dell'Aeronautica Militare (SVTAM) rilevando in tale incarico il pari grado **Raimondo D'Andria**.

Il 13 settembre, sulla base aerea di Ghedi, il col. pil. **Luigi Del Bene** ha rilevato il pari grado **Francesco Vestito** nel comando del 6° Stormo "Diavoli rossi".

Il 15 settembre, il gen. BA **Roberto Lamanna** ha assunto il comando della Scuola di Aerocooperazione di Guidonia subentrando al pari grado **Carmine De Luca**, destinato all'incarico di capo Dipartimento Scienza Tecnica, Economica e Politica Industriale del Centro Militare Studi Strategici (CE.MI.S.S.).

Il 15 settembre, sulla base aerea di Amendola, il col. pil. **Giancarlo Maragucci** ha sostituito il pari grado **Fabio Giunchi** nel comando del 32° Stormo.

Il 21 settembre il col. pil. **Girolamo Iadicicco** ha assunto l'incarico di comandante del 31° Stormo in sostituzione del parigrado **Daniilo Morando**.

Il 21 settembre, a Roma, il col. CSrn **Antonio Colaiacomo** ha assunto la direzione, in sede vacante, dell'Istituto Medico Legale dell'AM in sostituzione del gen. isp. CSrn **Piervalerio Manfroni** destinato all'incarico di presidente del Collegio Medico Legale della Difesa.

Il 4 ottobre, a Martina Franca, il col. **Romeo Paternò** ha assunto il comando del 16° Stormo "Protezione delle Forze" sostituendo il pari grado **Paolo Citta**.



Mille ore di volo per i KC-767A dell'AM

Nei primi giorni di settembre i due aerorifornitori KC-767A attualmente in linea con l'8° Gruppo del 14° Stormo hanno raggiunto le 1.000 ore di volo, quasi tutte svolte nel corso delle attività a favore dell'ISAF (International Security Assistance Force) in Afghanistan e a supporto dell'operazione "Unified Protector" in Libia.

Il risultato è particolarmente prestigioso in quanto ottenuto dopo solo cinque mesi dall'entrata in servizio del KC-767A nella nostra Forza Armata.

L'esercitazione "Grifone 2011"

Dal 5 al 9 settembre, in Val d'Ossola, si svolta l'esercitazione multinazionale di soccorso aereo "Grifone 2011" che ha avuto lo scopo di addestrare i partecipanti ad operare congiuntamente con reparti di volo appartenenti ad altri paesi o ad altre amministrazioni e condividendo esperienze e procedure con le organizzazioni e le squadre dei soccorsi a terra, allo scopo di migliorare sempre più le modalità di intervento in tale tipo di operazioni.

Condotta dal Centro Coordinamento Soccorso del Comando Operazioni Aeree di Poggio Renatico, la

"Grifone 2011" ha visto la partecipazione di reparti di volo dell'Aeronautica Militare, dell'Aviazione dell'Esercito, Carabinieri, Guardia di Finanza e Polizia di Stato con l'impiego di 12 elicotteri, tre dei quali provenienti da Francia, Svizzera e Malta, e di 120 soccorritori terrestri appartenenti a squadre di ricerca e unità cinofile del Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico (CNSAS), dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e del Corpo Forestale dello Stato. per un totale di oltre 450 persone coinvolte. All'esercitazione - nel corso della quale sono state svolte più di 90 ore di volo du-

rante la simulazione di interventi di ricerca di velivoli ed equipaggi coinvolti in incidenti aerei, ricerca e salvataggio di feriti e dispersi in zone impervie, nonché il loro trasferimento presso strutture sanitarie campali - hanno assistito anche osservatori di Grecia, Serbia e India.

La "Grifone 2011" ha rappresentato anche un test importante per il Comando Logistico dell'Aeronautica Militare che, parallelamente alle operazioni di soccorso aereo, si è addestrato a supportare un ipotetico reparto di volo autonomo schierato in un'area operativa priva di qualsiasi tipo di servizio.

L'AM alla celebrazione della natività della Vergine di Loreto

Il 7 e 8 settembre, in occasione delle manifestazioni organizzate dalla Delegazione Pontificia di Loreto e dall'Amministrazione comunale per celebrare la natività della Vergine Maria, l'Aeronautica Militare ha rinnovato la sua partecipazione in segno

di devozione alla sua Santa Patrona.

Una rappresentanza della Scuola Lingue Estere di Loreto (SLEAM), ha infatti parte-

ecipato alla sera del 7 alla celebrazione dei solenni Vespri e scortato l'effigie della Vergine per le vie della città in occasione della tradizionale

processione mentre al mattino dopo, ha assistito al rito religioso officiato da mons. Giovanni Tonucci, arcivescovo di Loreto, che ha poi impartito la benedizione sul sagrato della Basilica, mentre una formazione di quattro SF.260EA del 70° Stormo sorvolava il luogo recando il saluto di tutta l'Arma Azzurra.

Nel corso delle celebrazioni, il sindaco Paolo Niccoletti ha consegnato quest'anno la tradizionale "Targa Città di Loreto" al comandante del 1° RMV, col. GArn Fabio Sciorella per gli eccellenti risultati ottenuti dall'ente nello svolgimento delle proprie attività.

Nell'occasione anche la sezione AAA di Loreto, ha donato al 1° RMV una propria targa ricordo.

All'evento erano presenti, tra gli altri, il sottosegretario per il ministero degli



interni Alfredo Mantovano, il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, gen. SA Giuseppe Bernardis, l'astronauta col. pil. Roberto Vittori e il col. Angelo Balestrino, comandante la SLEAM di Loreto.

Le celebrazioni sono state concluse da un applaudito concerto che la Fanfara del Comando Scuole AM/3ª Regione Aerea ha tenuto nella piazza antistante la Basilica.



Gli allievi della SMAM di Viterbo a Palazzo Madama

Il 27 settembre 51 allievi della Scuola Marescialli dell'AM di Viterbo, appartenenti al 12° Corso *Onùris* ed al 13° Corso *Phoenix*, hanno visitato Palazzo Madama a Roma, sede del Senato della Repubblica.

Nel corso della visita gli allievi sono stati condotti attraverso il Cortile d'Onore, la maestosa Sala Maccari - con i suoi celebri dipinti ottocenteschi raffiguranti i cinque episodi del Senato di Roma antica - la sala Italia, la Sala del Risorgimento e la Sala dello Struzzo per giungere infine nell'Aula dove hanno anche potuto brevemente sedere negli scranni riservati ai senatori.



L'Aeronautica Nazionale Repubblicana

La difesa aerea dell'Italia Settentrionale

di Paolo Giuffoni

Il panorama bibliografico sull'Aeronautica italiana nella II guerra mondiale non si presenta ricco ed approfondito, limitandosi ad una memorialistica non molto utile a fini storiografici ed a storie di reparto che non abbracciano una visione ampia delle vicende sui vari scacchieri operativi; non abbondante è, inoltre, la pubblicistica ufficiale dell'Ufficio Storico che si limita a qualche pubblicazione della Scuola di Guerra Aerea, almeno fino alla metà degli anni Ottanta. Solo nell'ultimo decennio si sono susseguiti alcuni studi specifici di autori italiani ed esteri i quali, però, hanno privilegiato, nelle opere più significative, i riferimenti alle operazioni dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR) rispetto alla Regia Aeronautica (RA) ed all'Aeronautica cobelligerante, almeno in proporzione alla rispettiva durata di impiego bellico ed alla scala dei mezzi impiegati.

L'origine di questa forza aerea, del tutto anomala rispetto alle aviazioni contrapposte ed alleate, risale ai momenti successivi alla proclamazione dell'armistizio dell'8 settembre, quando avviene lo sbandamento generale negli aeroporti e caserme aeronautiche, ma che vide di lì a poco la raccolta di molti aviatori attorno alle figure più rappresentative e carismatiche della R.A. Questi uomini iniziano ad operare all'unisono, come guidati da un'unica mano, sia presso i reparti operativi che presso lo Stato Maggiore ed al ministero¹. Si deve parlare, in proposito, e prima ancora della nascita dello Stato Repubblicano di Mussolini, di una doppia ribellione dei vari Faggioni, Visconti, Malvezzi, Drago, Simini, ecc. Da un lato si avvertiva la necessità primaria di reagire al crollo degli ideali di un'intera

generazione, con lo sfascio materiale delle forze armate seguito, i più lo capivano benissimo, ad una resa incondizionata. D'altro canto non meno decisivo apparve il desiderio di rivolta e di rinnovamento rispetto a tutto quel sistema di conduzione dell'Aeronautica che i "colonnelli" avvertivano essere una delle cause decisive della sconfitta. Si voleva costruire una nuova forza armata, con aviatori motivati ed aggressivi, senza la proverbiale moltiplicazione dei reparti con inconsistente spessore operativo, slegata da un'organizzazione burocratico-ministeriale che distribuiva incarichi e privilegi a dispetto dell'efficienza operativa. Basta con aerei vetusti e sparpagliati in tutti i teatri, ognuno dei quali dotato di scarso supporto logistico ed abbondanza di personale. Era l'ora di un nuovo slancio verso l'adozione di nuove tattiche e metodologie operative, anche con il decisivo supporto della Luftwaffe (LW). Con questo spirito, si operava una vera scissione tra gli ufficiali convocati a Roma il 13 settembre nel grande salone del ministero di Viale dell'Aeronautica, ed i vari Raina, Tessari, Tondi, Pagliano, prendevano la loro nuova strada e si affiancavano, per così dire "naturalmente", ai piloti che, autonomamente, si erano già messi al lavoro².

Si noterà che tra gli impulsi provati da questi aviatori per proseguire il combattimento dalla stessa parte non vi fu tanto la vicinanza politica al regime caduto il 25 luglio, ma una identificazione, in quel momento ed in quella situazione, tra le finalità del nuovo Stato in costituzione attorno alla figura di Mussolini ed i supremi interessi della Nazione, connubio spontaneamente sentito ma che avrebbe anche

potuto venir meno nei mesi a venire. Essi, infatti, fin dall'inizio, mostrarono una pluralità di comportamenti e di reazioni agli eventi³ che avrebbe coinvolto anche i rapporti di collaborazione con la Luftwaffe che, da parte sua, rimase inizialmente diffidente, sull'onda degli avvenimenti armistiziali⁴. L'uomo che seppe incarnare degnamente tutta questa profonda voglia di riscatto fu il ten. col. Ernesto Botto, ripescato da Graziani tra i prigionieri dei tedeschi, il cui bando⁵, dell'ottobre 1943, convinse e coinvolse anche i più scettici⁶. Costitutosi il nuovo sottosegretariato⁷ e lo Stato Maggiore operativo, a capo del quale venne posto lo stesso sottosegretario Botto affiancato dal ten. col. Baylon, si addvenne subito, dopo pressioni di Mussolini su Goering, ad un accordo (14 ottobre) Botto-Korten (C.S.M. LW) per la sollecita restituzione del materiale di volo e di commissariato requisito nei giorni dell'armistizio, stabilendo, inoltre, la possibilità di arruolamento nell'ANR anche dei volontari reclutati nei campi di prigionia tedeschi.

La nuova struttura

Le idee dei "colonnelli" repubblicani ebbero pratica attuazione nella nuova struttura dell'Aeronautica che si venne a poco a poco formando, con il ritorno di molti avieri e piloti già immessi nella LW, il cui modello organizzativo e strutturale fu preso a base del nuovo organismo.

Vennero, quindi, immessi nei ranghi tutti i reparti di paracadutisti che si stavano riunendo a Spoleto sotto la spinta di due ufficiali carismatici, il magg. Rizzatti ed il cap. Sala, provvedendo alla costituzione di un Raggruppamento Arditi Paracadutisti con

¹ In Aeronautica si presentavano ovviamente maggiori possibilità di scelta rispetto alle altre forze armate per la possibilità di utilizzare il mezzo aereo al fine di superare la linea del fronte.

² Alcuni, come il ten. col. Falconi, si erano già messi in contatto con ufficiali tedeschi per "tornare al combattimento e riscattare la vergogna della resa".

³ Tali differenti impostazioni si manifestarono soprattutto in occasione dell'operazione "Phoenix" dell'agosto 1944.

⁴ L'ambasciatore Rahn chiederà in seguito ad un ufficiale italiano: "con gli aerei che ci chiedete sareste disposti a trasferirvi al di là delle Alpi con la LW nel caso il fronte arretrasse fino al ridotto alpino?"

⁵ Prima di questo bando anche il Feld maresciallo Von Richtofen aveva invitato gli aviatori italiani ad entrare nei ranghi della LW, sostenuto dal ten. col. Falconi, che aveva diretto il Gruppo Trasporto Velivoli a Gorizia nelle settimane successive all'armistizio.

⁶ Il magg. Fanali dell'Aeronautica del Sud riconobbe che un simile appello al momento della resa avrebbe scosso le coscienze della gran maggioranza degli aviatori, lui compreso.

⁷ Venne unificata la direzione politica delle forze armate nel ministro della difesa maresciallo Graziani, che aveva ai suoi ordini i tre sottosegretari.

sede a Tradate dove si trovava anche la sezione addestrativa. Circa 150 allievi paracadutisti furono, inoltre, inviati alla scuola tedesca di Friburgo per il brevetto LW. L'Aeronautica avrebbe, quindi, diretto sia i reparti di trasporto aereo che i reparti di impiego della specialità paracadutisti, sull'esempio della LW. Dei reparti da trasporto vennero formati due gruppi che operarono con trimotori italiani S.81 ed S.82, prestando la loro infaticabile opera sul fronte orientale fino all'autunno 1944, quando furono sciolti per formare reparti antiparacadutisti di impiego terrestre. Similmente ai reparti paracadutisti, anche i nuovi reparti della contraerea repubblicana (AR.CO), da affiancare alla Flak tedesca in difesa degli obiettivi italiani, fu inquadrata nell'ANR, con sei gruppi su due reggimenti e le relative scuole di specialità. Venne diretta nell'ordine dai generali Biseo, Giorgi e Fiaschi, mentre allo stesso tempo circa 50.000 reclute italiane dell'ultima leva aeronautica venivano immesse nella Flak tedesca venendo impiegati anche in funzione controcarro, soprattutto al fronte di Nettuno. Nell'ambito del 200° Reggimento avvistamento della LW furono, inoltre, incorporati due battaglioni italiani, il III ed il IV, mentre altri 8.000 avieri trovarono utile impiego nel Servizio Segnalazione e Scoperta Aerei.

Ma dove il controllo tedesco si dimostrò stringente ed inflessibile fu nel campo della produzione aeronautica, che venne sottoposta al R.U.K., organismo neocostituito agli ordini del gen. Leyers; da esso dipendeva l'intera filiera degli aerei da produrre, delle relative commesse, della successiva distribuzione ai reparti. Nel campo fondamentale dell'equipaggiamento radioelettrico venne imposta la cessazione, da parte della Marelli, dei radar Folaga e Gufo, mantenendosi invece quella dei Veltro e Lince della SAFAR. Si deve ammettere che, fino a che non mancarono materie prime ed i complessi non furono bombardati dal nemico, questa nuova impostazione si dimostrò efficace e funzionale a tutti i livelli, a parte gli occasionali sabotaggi. La specialità aerosiluranti rinacque sotto l'egida del cap. Faggioni che, in

analogia ai reparti caccia, riuscì a riunire attorno a sé molti valorosi commilitoni della specialità, formando un agguerrito gruppo che fornirà legendarie prove di valore sulle acque di Nettuno. Il 10 aprile 1944 cadeva da prode Faggioni, sostituito dal magg. Marini, che a sua volta guiderà gli aerosiluranti italiani, di lì a pochi mesi, sulla baia di Gibilterra, impresa aeronautica che sbalordì alleati e nemici.

I reparti caccia

Nonostante la palese sfiducia tedesca, si costituirono due Gruppi caccia, affiancati poi da un terzo, attorno alle carismatiche figure del cap. Visconti (Lagnasco, CN) e ten. col. Vizzotto (Bresso, MI), con piloti entusiasticamente devoti ai loro ufficiali⁸, fiduciosi nelle nuove macchine disponibili e determinati a battersi in difesa delle tuttora martoriare città italiane. Si cercò di recuperare tutti gli aerei rimasti dispersi nei vari campi, soprattutto i più competitivi e moderni, e si effettuarono brevi cicli di addestramento in comune con reparti da caccia della LW - il I Gruppo con lo JG 77 del col. Steinhoff ed il II con lo JG 53 - al fine di integrarsi nel modello di difesa aerea tedesco basato sul precoce avvistamento radar delle formazioni nemiche e sulla guida caccia radio assistita ed in codice da parte di un apposito Jagdfuehrer Oberitalien situato a Verona, affiancato da un Comando Caccia dell'ANR a Custoza. Si costituirono le squadriglie, eredi dei reparti della R.A., ognuna con il proprio distintivo ed il proprio nome, un caduto decorato al valore.

Il I Gruppo prese in carico 29 MC.205 "Veltro" recuperati e già immessi nella LW, insieme agli altri di nuova produzione, aereo che costituiva una riuscita evoluzione del precedente MC.202 con motore più potente ed armamento integrato da due cannoni alari da 20 mm. Il II Gruppo venne equipaggiato, invece, con i nuovi Fiat G.55 che stavano uscendo dalle catene di montaggio, superiori anche ai Veltro per solidità ed armamento, ma con problemi di affidabilità per difetti di fabbricazione⁹.

Altri problemi derivarono dalla scarsa efficienza degli apparati radio¹⁰ sui cac-

cia italiani e dalla reiterata abitudine dei nostri piloti di condurre combattimenti di tipo individuale-acrobatico invece che in strette e disciplinate formazioni di volo, la cui flessibilità ed efficacia la LW aveva curato nella più alta misura. Era, inoltre, mancato in precedenza un addestramento realistico sulla capacità di tiro, lacuna colmata gradualmente con voli e tiri di addestramento negli stessi reparti, tra le varie missioni. Per triste scherzo del destino, l'aeronautica tedesca, che aveva requisito ed utilizzato, seppure in seconda linea, i caccia Macchi, aveva riportato almeno due perdite in incidenti mortali a causa della invertita corsa della manetta del gas, che su tutti i caccia italiani era dal basso verso l'alto.

Il primo gruppo venne inizialmente posto agli ordini del magg. Borgogno, facendo il suo esordio bellico il 3 gennaio 1944 intercettando, insieme ad un reparto tedesco del JG77, una formazione di B-17 diretta a bombardare Villar Perosa (TO), affiancata dalla scorta dei bicoda P-38. Gli italiani reclamarono tre vittorie, i tedeschi due, a fronte di tre caccia americani abbattuti e di un altro precipitato successivamente sulle Alpi Marittime. Il reparto venne, poi, spostato per esigenze operative a Campofornido (UD), dove rimase fino al 24 aprile, battendosi nel sistema integrato di difesa aerea del Nord Italia al massimo delle sue possibilità, con ottimi risultati¹¹ e dolorose perdite.

Visconti aveva intanto assunto il comando del reparto dopo il ferimento di Borgogno, abbattuto per errore da caccia tedeschi. Per inciso vogliamo ricordare che il 18 marzo 1944 venne mitragliato da caccia americani ed ucciso il serg. magg. Zaccaria mentre, ferito, scendeva a terra in paracadute; avvennero spesso episodi simili¹² dal momento che sono state raccolte testimonianze di fonte alleata che i piloti operavano su espliciti ordini di uccidere nemici in paracadute, ma documenti che lo provino irrefutabilmente non sono stati ancora rinvenuti¹³. Superfluo ricordare che si trattava di grave crimine secondo le leggi di guerra, e che mai sono stati ricordati simili episodi subiti da aviatori alleati, se non nel Pacifico.

⁸ Nel II Gruppo caccia i comandanti delle squadriglie vennero addirittura scelti dai piloti stessi.

⁹ Si venne poi a sapere che si erano verificati atti di sabotaggio alla Fiat, da parte di cellule comuniste.

¹⁰ Nel campo radioelettrico si faceva sentire anche la mancanza dell'apparato di riconoscimento radar amico-nemico, allora già in uso alle principali aviazioni.

¹¹ Da gennaio al 24 aprile il I G.C. effettuò 925 missioni, sostenne 24 combattimenti con 61 vittorie aeree per 32 aerei perduti.

¹² Nel combattimento dell'11 marzo venne ucciso in paracadute il ten. Boscutti, ed il 19 aprile 1945 il s. ten. Patton del II Gruppo venne similmente e barbaramente ucciso nei cieli del Veneto.

¹³ Vedi Rivista Storica, 6/95, pag. 26.

Nel frattempo aveva debuttato, il 30 aprile¹⁴, il II gruppo del ten. col. Alesandrini - subentrato a Vizzotto - che, però, continuava a lamentare la scarsa efficienza dei nuovi G.55; al fine di bruciare le tappe venivano ceduti al Gruppo, ai primi di giugno 1944, alcuni Me.109 dei JG53 e 77, con un minimo addestramento sull'aereo e alle nuove impostazioni tattiche ed operative dal momento che la gran parte dei piloti aveva già utilizzato il versatile caccia tedesco nel III e CL Gruppo della RA.

A fine giugno, i G.55 superstiti vennero passati al Gruppo gemello che contemporaneamente si trasferiva a Vicenza dopo un ciclo operativo non pienamente soddisfacente sul campo di Reggio.

In un primo tempo aveva pesato la scarsa "ospitalità" degli emiliani, sui quali la propaganda comunista cominciava a far presa, ed in secondo luogo lo scarso margine di preavviso di cui disponeva il reparto dagli impianti di avvistamento radar, situati sull'Appennino Tosco-Emiliano a Pianoro Alto, che non consentiva un tempestivo decollo¹⁵.

Da ricordare che in data 2 maggio il Gruppo si era scontrato con una formazione di P-51 americani, unanimemente giudicati come i migliori caccia a pistoni della II Guerra Mondiale, con una vittoria (cap. Fioroni) ed un aereo perduto. Al momento del trasferimento a Vicenza il Gruppo assorbiva nei ranghi i piloti e gli aerei della Squadriglia Complementare caccia "Montefusco-Bonet" che era nata a Torino dalla trasformazione della Squadriglia Scuola caccia di III periodo¹⁶. Vantava sette abbattimenti confermati e cinque caduti, tra cui il comandante Bonet, medaglia d'oro al VM, caduto il 18 marzo 1944 sul suo G.55 in difesa della sua città natale. Il comando era passato al cap. Torresi, anche dopo l'incorporazione nel I Gruppo.

In seguito all'intensificarsi dell'offensiva aerea sul territorio del Reich, vennero progressivamente richiamati in patria i residui gruppi da caccia e da assalto della LW¹⁷, rimanendo così af-

fidata ai soli cacciatori repubblicani la difesa dei cieli italiani, affiancati dai rinforzati reparti della Flak.

La crisi dell'estate 1944

Le radici della crisi prendevano le mosse dalla destituzione del col. Botto, avvenuta il 7 marzo, per le ripetute interferenze tedesche nelle decisioni politico-operative dell'ANR, che avevano trovato eco in una polemica tra Farinacci e Botto, quest'ultimo sostenuto dai suoi piloti che prendevano pubblicamente posizione in suo favore. Non si poteva fare altro che accantonare il sottosegretario, considerando l'importanza che rivestiva in quel frangente l'appoggio di Von Richtofen agli aviatori repubblicani. Ma fu tutto inutile, e gli avvenimenti presero una piega sempre più pesante, per l'evidente intenzione del Feldmaresciallo di fagocitare gli aviatori italiani, prima per mezzo di un totale controllo operativo, e poi con la diretta incorporazione nella LW. Egli manifestò una netta contrarietà alla politica del sottosegretario di corrispondere indennità anche alle famiglie degli aviatori "dispersi", compresi quindi gli aviatori dell'Aeronautica di Badoglio. Ma per strano che possa sembrare, le decisioni politiche degli organi di governo repubblicani agivano nel solco dei superiori interessi nazionali, nonostante la gravità dell'ora, la scarsità di mezzi finanziari e gli incitamenti all'odio che provenivano da Radio Bari. Egli pretese, inoltre, un più stretto controllo sulle missioni operative prendendo spunto dalla singola defezione di un pilota di un G.55 e di alcune sortite di piloti¹⁸ del III Gruppo non autorizzate dallo Ja.Fu. Oberitalien.

Dovendo anche compensare in qualche modo l'imminente partenza degli ultimi gruppi caccia tedeschi, Von Richtofen richiese il richiamo e l'arruolamento nella Flak di altre quattro classi promettendo, però, la cessione all'ANR dei velivoli dimessi dai gruppi in partenza, cosa che fu effettivamente attuata a partire dai primi di giugno. Egli, infine, sottolineò, come se considerasse alle sue dipendenze gli aviatori repubblica-

ni, che questa sarebbe stata l'ultima occasione in cui riponeva fiducia nell'ANR, e che considerava garante della raggiunta intesa il gen. Tessari, succeduto a Botto e più "flessibile" alle esigenze tedesche. Per tale motivo la sua permanenza al vertice dello Stato Maggiore veniva considerata irrinunciabile. A lui si deve, comunque, una efficiente integrazione dei nostri gruppi intercettori nel sistema di guida caccia radioassistito tedesco, anche se nella sua prima difficile prova, agì in maniera piuttosto semplicistica.

Era accaduto che, dopo la rimozione di Botto, si erano manifestati crescenti segni di insofferenza "politica" all'interno del I Gruppo, pur nel prosieguo delle missioni guerra. Si riteneva che la struttura ministeriale fosse troppo pletorica e troppo influenzata dalle autorità politiche. Il C.S.M., ten. col. Baylon, riuscì in un primo tempo a calmare le acque, ma le dolorose perdite, la cattiva ambientazione del reparto in Emilia e, non ultimo, la sotterranea opera di logoramento condotta da un pilota badogliano infiltrato¹⁹, sfociarono in un'aperta ribellione a Tessari, con l'anomala richiesta, in quattro punti, da far accettare dagli organi governativi. Si chiedeva di alleggerire il ministero eliminando le influenze politiche sulla condotta dell'Arma, di chiarire il destino delle province orientali al momento riunite sotto un Gauleiter tedesco nell'O.Z.A.K, ed infine di far cessare le spoliazioni del nostro patrimonio nazionale. La risposta di Tessari fu drastica, facendo congedare 15 piloti, e trasferendone altri sette al gruppo complementare. Molti altri furono mandati in licenza, tra cui Visconti, ed il comando fu assunto dal magg. Arrabito. Anche Baylon, dopo un'irruzione nella sua residenza di un distaccoamento dell'SD, rassegnò le sue dimissioni. Il comando della II Luftflotte propose un progetto di netto alleggerimento delle funzioni del sottosegretario a vantaggio dello Stato Maggiore, al cui funzionamento sarebbero stati preposti alcuni ufficiali superiori tedeschi di collegamento; era in sostanza una modalità indolore di trasferire al

¹⁴ Un P-38 abbattuto ed uccisione del ten. Manzitti.

¹⁵ Dal 24 aprile al 30 giugno a Reggio il Gruppo sostenne 12 combattimenti in 685 missioni, rivendicando 19 vittorie contro la perdita, incluso gli aerei persi in incidenti ed al suolo, di 49 apparecchi.

¹⁶ Nel breve ciclo operativo del I Gruppo a Vicenza, tra il 1 luglio ed il 10 agosto, vennero compiute 220 missioni con nove combattimenti, 12 aerei abbattuti e 19 perduti.

¹⁷ Solo in occasione dell'offensiva tedesca ad Anzio, nel febbraio-marzo 1944 furono fatti affluire in Italia ulteriori reparti aerei di rinforzo, presto richiamati indietro con lo stallo del fronte. Gli ultimi a lasciare lo scacchiere, furono il III/ JG53 a fine giugno ed il II/JG77 a settembre 1944.

¹⁸ Tenenti Barcaro e Borselli da Orio al Serio.

¹⁹ Si trattava del ten. A. Beretta, inviato della Regia Aeronautica, che tuttavia venne accreditato dell'abbattimento di un B-24 e di uno Spitfire.

proprio comando anche i reparti italiani. Sfortunatamente la morte del gen. Korten²⁰, firmatario degli accordi costitutivi dell'ANR su delega di Goering, fece precipitare la situazione, con il pretesto della cacciata di Tessari dal vertice del sottosegretariato, avvenuta il 26 luglio, con la nomina del col. Molfese al suo posto²¹.

Mussolini si era riservato di esaminare il progetto tedesco, provvedendo nel contempo ad allontanare Tessari anche dalla carica di capo di S.M., il 14 agosto. Dal giorno dopo venivano sospese le forniture di carburante, fino alla repentina e pianificata aggressione ai reparti di volo ed amministrativi il 25 agosto. Sono troppo note le vicende che seguirono, con gli aviatori disorientati che solo in minima parte aderiscono agli appelli della LW, fino a che Molfese e Visconti riescono ad avvicinare Mussolini, impedendo la prosecuzione dell'operazione. A tal proposito, solo in parte la successiva destituzione di Von Richtofen può essere ricondotta alla viva protesta di Mussolini presso Hitler, dal momento che l'esiguità dei reparti tedeschi della LW non giustificava più un comando di flotta aerea con un Feldmaresciallo²².

La lenta ripresa

Tutto da rifare per l'Aeronautica Repubblicana. Occorreva cominciare una seconda ricostruzione della stessa, in un contesto, però, alquanto diverso da quello del post 8 settembre. Se prima si poteva disporre di una struttura industriale efficiente, seppur menomata, adesso la produzione era cessata quasi ovunque, per i distruttivi raids alleati ed altri motivi. La consegna di materiale di volo dipendeva esclusivamente dagli stessi tedeschi che, però, da qui alla fine della guerra, non lesinarono di mettere a disposizione i migliori e più recenti apparecchi in quantità persino esuberanti agli organici dei reparti. Permaneva, aggravato, il problema della scarsità di carburante, dopo la devastazione degli impianti nel Reich a partire dall'estate 1944.

Lentamente, quindi, coloro che erano rimasti nei ranghi provarono a rimbocarsi le maniche, perché i soprusi di un alleato ottuso passavano, ma un popolo da difendere rimaneva, sotto-

posto ad un martirio quotidiano, dalle industrie più importanti al singolo contadino al lavoro nei campi. Rapporti di missione alleati parlano esplicitamente di tiro al bersaglio sulle singole persone, in una indiscutibile, nel dopoguerra, ottica "liberatrice". Rimosso Von Richtofen ed insediato Von Pohl al comando della LW in Italia²³, fu possibile concordare il trasferimento del III Gruppo da Bergamo in Germania e del I Gruppo alla scuola caccia di Holzkirchen, dove i piloti rimasero dal novembre al febbraio successivo. Vennero presi in carico i nuovi modelli del Me.109 versione G10 e K4, che montavano motori dell'ordine dei 2000 cavalli di alto rendimento in quota, ed erano armati da due MG ed un cannone coassiale da 30 mm specificamente adatto all'attacco dei pesanti quadrimotori alleati. I piloti dell'ANR parteciparono al trasporto nelle basi di partenza dei velivoli da caccia designati per l'operazione "Bodenplatte", l'attacco di Capodanno alle basi alleate in Belgio e Francia; per 16 di essi, scapoli e volontari, veniva predisposto l'addestramento preliminare sugli alianti necessario al pilotaggio dell'aereo a razzo Me.163 "Komet", su cui venivano riposte molte speranze per l'andamento della guerra aerea. A febbraio il programma veniva interrotto a causa del maltempo, della carenza di carburante e dell'avvicinarsi dell'Armata Rossa.

Visconti riportava tutti a Lonate Pozzolo, in attesa di riprendere i voli operativi. Il II Gruppo, nel frattempo, raggiungeva punte di alta capacità operativa con lo scoppiettante esordio del 19 ottobre, quando venivano rivendicati otto bimotori B-26²⁴ abbattuti; il 16 novembre successivo una proficua intercettazione dei B-17 di ritorno da una missione sul Reich, portava alla distruzione di numerosi quadrimotori.

Il comando della M.A.A.F. intraprese subito massicci attacchi agli aeroporti veneti e friulani per annullare la risorgente minaccia, ma il risultato non sarebbe stato superiore ai sette caccia distrutti al suolo, secondo i rapporti ANR. Nella primavera del 1945 il II Gruppo continuava a battersi con ardore, guidato dal magg. Miani²⁵, fino alla tragica giornata del 2 aprile in

cui verranno persi in combattimento contro P-47 americani 14 Me.109 e sette piloti, per una serie incredibile di coincidenze negative che iniziavano con il ritiro, per guasto tecnico, del comandante, seguito dalla perdita di coesione delle formazioni. Veniva, comunque, raggiunto l'obiettivo di proteggere decolli ed atterraggi dei reattori Arado 234 da Udine, che effettuavano missioni di ricognizione a lungo raggio nei porti dell'Italia meridionale. Gli ufficiali tedeschi, contrari alle tecniche di decollo e di volo non sperimentate, restavano spesso sbalorditi dal decollo contemporaneo dell'intera formazione dai quattro angoli del campo, che consentiva a nove aerei di trovarsi in pochi minuti alla quota operativa in perfetta formazione.

Intanto il 10 marzo tornava al combattimento il I Gruppo, ed il 14 veniva abbattuto Visconti dall'asso americano cap. Green, con il quale aveva a lungo duellato.

In quel breve scorcio del 1945 il I Gruppo, il cui ultimo combattimento avvenne il 19 aprile con la perdita del ten. Morandi, effettuò 260 missioni con cinque combattimenti, rivendicò la distruzione di 20 aerei nemici con la perdita di 14 Me.109, e chiuse la propria battaglia a Lonate Pozzolo con la resa a sedicenti combattenti che operavano sotto falso nome al servizio degli alleati. Non fu possibile raggiungere una delle tre zone di concentramento predisposte dallo Stato Maggiore nell'eventualità di una resa, come invece avvenne per il II Gruppo (Bergamo Orio al Serio). Il III Gruppo del cap. Malvezzi era alla fine della propria fase addestrativa in Germania ma non riuscì ad iniziare il proprio ciclo operativo a fianco dei gruppi gemelli. Dato il fine del presente lavoro, risparmieremo al lettore la storia degli avvenimenti successivi alla resa del I Gruppo, per non suscitare la consapevolezza della bassezza dell'ora dopo l'orgogliosa offerta di sacrifici e di sangue da parte degli aviatori repubblicani.

Gli aviatori repubblicani visti da alleati e nemici

Ma quale traccia riuscirono a lasciare questi aviatori che, contro tutto e tutti

²⁰ Il Gen. Korten perì in seguito alle ferite riportate nell'attentato ad Hitler il 20 luglio 1944.

²¹ Questa nomina non fu bene accolta dai piloti, non essendo il nuovo arrivato un pilota militare, giungendo persino ad insultarlo.

²² Von Richtofen era già gravemente malato di tumore, e si ritirerà a vita privata in Germania fino alla sua morte, nell'ottobre 1945.

²⁴ Dall'autunno 1944 i cacciatori repubblicani incontravano sempre più spesso i bimotori tattici alleati data la vicinanza del fronte, attestato a nord degli Appennini.

²⁵ Il ten. col. Alessandrini assumeva l'incarico di ufficiale di collegamento con il comando caccia del col. Neumann.

- inclusi molti italiani da loro difesi -, si erano battuti fino al limite delle loro umane possibilità, nella più grande storia della guerra aerea in Europa?

Fu forse il loro sacrificio maggiormente apprezzato dai nemici anglo-americani che dai loro concittadini?

E gli alleati tedeschi, che tanto avevano dato all'ANR in una prima fase per poi cercare in ogni modo di sabotarla, che giudizio ne avevano tratto?

Il col. Neumann, succeduto al ten. col. Von Maltzhan nel settembre 1944 come Jafü Oberitalien, affermò ad ostilità concluse che dopo il maledetto tentativo di agosto si dovette ricostruire tutto, sfruttando gli ancora utili impianti radar a disposizione e lasciando pienamente nelle mani degli ufficiali italiani il comando dei reparti; sarebbero stati forniti da parte tedesca i migliori aerei da caccia alla pari dei reparti tedeschi ed impartito, tempo e carburante permettendo, il necessario addestramento. Riguardo alle strutture di comando, gli fece un'eccellente impressione lo S.M. dell'ANR, con il suo senso del dovere e la sua spartana organizzazione. Egli ebbe ottimi rapporti con il ten. col. Baylon capo di S.M., che ammirava per la sua competenza ed onestà, ritenendolo "il vero spirito animatore" dell'Aeronautica; anche il ten. col. Bonzano, come Baylon conosciuto in Africa Settentrionale, veniva apprezzato per zelo ed acume. Il personale di volo mostrava alte virtù patriottiche, ma non poteva essere considerato "fascista", così come la maggior parte degli ufficiali. Essi non desideravano passare alla storia come parte di un popolo che "non manteneva la parola data" ed erano convinti che l'Italia, senza una guida ferma, rischiava di "sfociare nell'anarchia". Riteneva che i piloti fossero molto dotati nell'arte del volo ed avessero un alto morale, ma fossero troppo inclini al combattimento individuale rispetto al volo in formazione ed alla capacità di tiro. Erano in sostanza "lupi solitari" a scapito degli aspetti tattici del volo in formazione. Il pilota italiano era tecnicamente molto capace e "pieno di risorse" e si guadagnò il genuino rispetto dei camerati tedeschi, anche se aveva la tendenza a "dissipare risorse ed energie". Concludeva, infine, sottolineando che "il morale dei piloti repubblicani era apprezzabilmente più alto della gran parte dei cacciatori italiani da me incontrati in Africa".

Uno dei maggiori storici aeronautici americani, Jerry Scutts, così si esprime in un'opera incentrata sul caccia Me.109: "nella primavera del 1945 i caccia dell'ANR si dimostrarono in forma eccellente, nonostante il deteriorarsi della situazione, ed il II Gruppo su Me.109 effettuò sortite con considerevole abilità basata sull'esperienza, dimostrando che in buone mani gli ultimi modelli del Gustav rimanevano un'arma efficace. Il consuntivo dei piloti del II Gruppo era esemplare, avendo causato agli alleati la perdita di più di un aereo per ogni caccia perduto -99 contro 89 -."

Vediamo, adesso, un altro giudizio di fonte alleata; in una pubblicazione sulla storia operativa dell'82° Gruppo Caccia americano si legge che "i piloti nemici erano estremamente determinati ed esperti, i caccia Macchi in particolare erano abili ed aggressivi, superando i P-38 a tutte le altezze senza difficoltà..." Simili riconoscimenti verso gli aviatori italiani si conteranno sulle dita di una mano nella pubblicistica alleata del dopoguerra.

Un giudizio ponderato

Al termine di questo lavoro, viene spontaneo chiedersi, prima ancora di fare un bilancio ponderato di questa forza armata, come sia possibile che la storia di questi uomini non faccia parte del patrimonio comune del nostro popolo. Come sia stato possibile che simili e disinteressati sacrifici non siano stati, non solo apprezzati, ma neppure compresi, lungo i decenni successivi.

A questo non risponderemo, limitandoci a chiederci se gli obiettivi di questi aviatori siano stati raggiunti, e se il loro sacrificio, anche dei vivi, visto il trattamento che venne poi loro riservato, sia stato proficuo, guerra durante. Va detto che i risultati avrebbero potuto essere migliori, se si avesse ricevuto la piena fiducia dell'alleato, cosa che non avvenne, se non per l'amicizia e l'ammirazione che alcuni ufficiali nutrivano per i nostri aviatori. Si dovette sempre restare vigili contro i tentativi di sopraffazione, similmente ma maggiormente che nelle altre forze armate, visto l'indubbia efficacia dei mezzi impiegati.

Il ruolo nefasto che ebbe la presenza di Von Richtofen e la sua corte è già stato sottolineato. A parziale, ed obiettiva, attenuazione del giudizio, bisogna dire che gli ordini dell'OKW prevedevano, nel quadro generale della guerra, il mantenimento dell'autonomia

logistica e di materiali bellici in ogni teatro operativo, allo scopo di evitare dannosi spostamenti di riserve, magari necessarie nei principali fronti. Da qui i tentativi di incorporazione e lo stretto controllo sull'industria, anche se, sicuramente, le modalità per riuscire nell'intento non furono le più adeguate.

Anche i contrasti interni e le ingerenze esterne giocarono il loro ruolo nel minare la compattezza dell'arma, con un dissidio latente tra ufficiali "filotedeschi" (Falconi, Tessari, ecc.) e non che, se non altro, impedirono la piena utilizzazione di tutte le energie disponibili. In ogni modo gli organi competenti, soprattutto lo Stato Maggiore, che godeva di generale stima, cercarono in ogni modo di difendere l'autonomia ed il corretto impiego dell'arma, al contrario del supino atteggiamento dei vertici della Regia Aeronautica che dovettero subire cocenti e costanti umiliazioni senza poter reagire in alcun modo.

Non secondaria fu, infine, la deleteria constatazione che la loro opera veniva percepita dai concittadini, per i quali essi si battevano, come di ostacolo allo scopo supremo da conseguire, la pace ad ogni costo ed a qualsiasi prezzo. Non si spiegherebbe, altrimenti, il fenomeno, mai avvenuto né prima né dopo presso una qualsivoglia nazione in guerra, che la popolazione accolga tra gli applausi ed i fiori coloro che fino a qualche minuto prima si erano prodigati per distruggere le loro case ed uccidere i loro fratelli. D'altra parte, numerose e soddisfacenti furono le raccolte fondi tra il pubblico a favore dell'Aeronautica, nei 20 mesi della Repubblica.

Nonostante questi pesanti condizionamenti i piloti repubblicani furono citati 16 volte nel bollettino delle forze armate tedesche, e furono accreditati di 227 aerei abbattuti²⁶ al prezzo di 85 piloti uccisi e dispersi.

Al fine di comprendere pienamente la portata della loro dedizione, ricordiamo, infine, che per quanto riguarda le diserzioni di piloti al sud se ne contarono un paio, ed un altro caso di un caccia Macchi che il 4 marzo 1944 atterrò a Locarno, in Svizzera. A titolo comparativo si segnala che nello stato elvetico atterrarono nello stesso periodo ben 186 aerei dell'U.S.A.A.F., a dimostrazione che nella storia, a volte, la preponderanza di mezzi e di risorse potrebbe non essere sufficiente a piegare un nemico che si batte per un'idea.

²⁶ I complessivi reparti, di volo, contraerei ed anche terrestri, facenti parte dell'ANR, furono accreditati di 418 aerei abbattuti.

Illustrati i risultati delle missioni STS-134 DAMA e MagISStra

Il 20 settembre, a Roma, a quattro mesi dal rientro sulla Terra dopo le missioni STS-134 DAMA e Expedition 26-27 MagISStra, gli astronauti dell'ESA col. pil. Roberto Vittori e ing. Paolo Nespoli, hanno preso parte - con i colleghi della STS-134 Gregory Johnson, Michel Finke, Andrew Feustel e Gregory Chamitoff e della collega di Nespoli sulla ISS, Chaterine Coleman, - alla conferenza stampa di presentazione del "post-flight tour" delle due missioni.

Un tour che li vedrà protagonisti di una serie di conferenze in varie città europee per presentare i risultati scientifici delle attività svolte nello spazio (v. anche pag. 13 di *Aeronautica* n. 8-9/2011).

Presenti alla conferenza anche il presidente dell'Agenzia spaziale ita-

liana (ASI) Enrico Saggese, il direttore dell'ESRIN (European Space Research Institut) di Frascati Volker Liebig, il gen. DA Carlo Magrassi dello Stato Maggiore AM e il presidente dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare Roberto Petronzio.

È da evidenziare che poche ore prima, la delegazione di astronauti era stata ricevuta a Castel Gandolfo dal Pontefice Benedetto XVI, al quale è stata riconsegnata la medaglia che il Santo Padre aveva affidata al colonnello Vittori prima della partenza e passata poi in consegna a Nespoli nel corso del loro incontro sulla ISS.

Nel suo intervento il col. Vittori ha sintetizzato nello slogan "Spazio-Italia 2011" il ruolo di assoluto protagonista che il nostro Paese, con il determinante contributo dell'Aero-

nautica Militare, ha avuto quest'anno sulla scena aerospaziale internazionale con, tra l'altro, due astronauti italiani contemporaneamente presenti sull'ISS, il fondamentale apporto scientifico e industriale dato al completamento della ISS e l'importante partecipazione ai principali esperimenti in orbita, tra cui l'AMS-02.

Nell'ambito della conferenza stampa, infine, è stato presentato il libro "STS-134 Endeavour. L'Azzurro oltre il cielo", di Paolo D'Angelo e Giorgio Di Bernardo, voluto dall'AM «per sottolineare un successo, anche italiano, che si innesta su un glorioso passato, un solido presente e un futuro di grandi aspettative per il nostro Paese nel campo aerospaziale» (v. recensione a pag. 43).

Primo modulo per la stazione spaziale cinese

Il 29 settembre, dal poligono di Jiuquan e con un vettore Lunga marcia II-F, la Cina ha lanciato il Tiangong-1 (Palazzo Celeste), il modulo sperimentale di una grande stazione spaziale simile a quella internazionale già da tempo in orbita e ormai nota semplicemente come ISS (International Space Station).

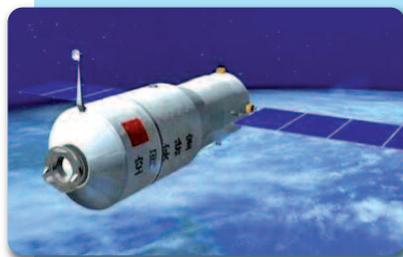
Il modulo abitabile cinese, primo elemento per la stazione che dovrebbe essere completata nel 2020, è lungo 18 metri, pesa 8,5 tonnellate e servirà a collaudare le tecnologie necessarie a garantire lunghe missioni in orbita da parte degli astronauti cinesi, denominati "taikonauti", che al momento sono stati selezionati nel numero di 21, tra cui due donne.

Secondo il programma, Tiangong-1 - che è alimentato da due grandi pannelli solari - una volta in orbita aspetterà entro novembre l'aggancio della navicella Shenzhou-8 (v. anche pag. 12 di *Aeronautica* n. 9/2008) senza taikonauti a bordo che dopo tre settimane di prove varie, si sgancerà per tornare sulla Terra.

Successivamente, presumibilmente alla metà del prossimo anno, avverrà l'aggancio con la Shenzhou-9 con equipaggio a bordo che permarrà bre-

vemente sul "Palazzo Celeste".

Se tutto andrà bene, entro la fine di 2012 avverrà l'aggancio della Shenzhou-10 con un secondo equipaggio che preparerà l'arrivo successivo dei moduli Tiangong-1 e 2 a completamento della stazione il cui peso totale sarà di 60 tonnellate.



Simulazione lancio di missile con sistema ILES

L'Integrated Launcher Electronics System (ILES) del programma Medium Extended Air Defense System (MEADS - v. anche pag. 19 di *Aeronautica* n. 2/2011) ha effettuato con successo la prima simulazione del lancio di un missile, avvicinando così il programma stesso al primo significativo "test event" previsto per novembre presso la White Sands Missile Range, nel New Mexico. È da ricordare che il MEADS è un sistema mobile terrestre per la difesa aerea e missilistica contro missili balistici tattici, missili Cruise, aerei e velivoli senza pilota a controllo remoto, che incorpora il sistema "hit-to-kill" PAC-3 Missile Segment Enhancement (MSE).

All'inizio di quest'anno, l'ILES è stato consegnato ai laboratori di Lockheed Martin, al fine di valutarne la "readiness" in vista dei test in volo e, dopo due mesi, ha compiuto una simulazione di accensione di un missile PAC-3, effettuando una valutazione del funzionamento e attivando le batterie del missile stesso. Successivamente, il sistema ILES, dopo aver effettuato una prima sequenza di pre-lancio del missile e, in seguito, ricevuto il messaggio di comando per il lancio, ha innescato il sistema missilistico del MEADS, avviato le batterie e dato il comando di avvio motore, consentendo al PAC-3 di effettuare una significativa simulazione di lancio.

Nessun danno per la caduta della sonda UARS

Tra le 05,23 e le 07,09 (ora dell'Europa Centrale) del 23 settembre la sonda UARS (Upper Atmosphere Research Satellite) che la NASA aveva portato nello spazio con uno shuttle nel settembre 1991 per lo studio dell'alta atmosfera, si è autodistrutta nell'impatto con l'atmosfera terrestre al termine della sua missione ed i suoi frammenti sono finiti in mare in «*un'ampia, vuota zona di oceano nell'emisfero meridionale, lontano da qualsiasi grande massa terrestre*».

Il rischio che tali frammenti potessero precipitare su zone abitate del nostro pianeta era stato preso in considerazione da tutti gli enti mon-

diali interessati compreso il nostro Dipartimento della protezione civile che, fin dal 1° settembre, aveva istituito un Comitato operativo d'intesa con l'Agenzia spaziale italiana (ASI) emanando opportuni avvertimenti e norme di comportamento individuale per gli abitanti delle zone della Liguria, Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Trentino Alto Adige, Veneto, Friuli Venezia Giulia ed Emilia Romagna, cioè della fascia della nostra penisola percorsa dall'UARS nel suo avvicinamento alla Terra.

È da evidenziare in proposito che la probabilità che tale evento potesse verificarsi in Italia era stata calcolata tra lo 0,6 e l'1,5%, così come quella

di danni a persone era stata valutata dalla NASA in 1 su 3.200.

Era stato anche calcolato che l'UARS, del peso di 5.700 kg, avrebbe subito, nell'impatto con l'atmosfera a 78 km di altezza, una frammentazione in almeno 26 componenti (dei quali il più pesante di 158 kg) per un totale di 536 kg che sarebbero caduti, alla velocità di 158 km/h, lungo la traiettoria, su un'area di circa 800 km.

È, infine, da ricordare che in oltre 50 anni di attività spaziali, e quindi di caduta di sonde o satelliti artificiali che rientravano dallo spazio, non si è mai verificato un caso di persona a terra colpite da loro frammenti.

Neutrini più veloci della luce?

Il 23 settembre è stato reso noto che un fascio di neutrini, particelle neutre prive di carica elettrica e che quindi non interagiscono con la materia, lanciato dai laboratori del CERN (Conseil Européen pour la Recherche Nucléaire) di Ginevra verso quelli dell'INFN (Istituto Nazionale di Fisica Nucleare) sotto il Gran Sasso, avrebbe superato la velocità della luce, giudicata a suo tempo un limite invalicabile (300.000 km/s) da Albert Einstein e alla base della sua teoria della relatività.

L'esperimento, denominato "Opera" ed effettuato da un gruppo di 160 ricercatori guidato dall'italiano Antonio Ereditato, ha visto il fascio di neutrini percorrere ad una profondità media di 11 km i 732 km che separano in linea retta i due enti in 2,39994 millisecondi, velocità superiore a quella della luce sulla stessa distanza, superata infatti di 60 nanosecondi. Il tempo rilevato - è stato tuttavia sottolineato - ha un errore possibile pari a circa 10 nanosecondi e, nella distanza percorsa tra il CERN e l'INFN, c'è un'incertezza di 30 centimetri.

Resta da dire che l'esperimento necessita di tempi lunghi per essere correttamente valutato e confermato nei suoi risultati e che molti fisici, tra i quali una trentina di partecipanti all'esperimento Opera, hanno dubbi sulla validità dell'esperimento stesso suggerendo prudenza e affermando la necessità di altre prove per confermare questa clamorosa scoperta che sta scuotendo il mondo scientifico internazionale per le implicazioni che potrebbero comportare, oltre al rigetto della teoria di Einstein, addirittura lo stravolgimento della cosmologia dell'Universo.

È così partita la verifica dei risultati soprattutto da parte di altri laboratori attivi nello specifico settore.

Nuovo vettore della NASA

Il 14 settembre la NASA ha presentato lo Space Launch System (SLS), il razzo vettore che sostituirà gli Space Shuttle definitivamente pensionati dal luglio scorso. Nell'occasione, la NASA ha reso noti i suoi programmi per l'invio, tramite il nuovo razzo opportunamente modificato, ma non prima del 2030, di astronauti su Marte.

Secondo quanto annunciato, lo Space Launch System - il cui programma ha un costo stimato di 35 miliardi di dollari - sarà notevolmente più potente di quello dello shuttle in quanto capace di portare in orbita, inizialmente, un carico tra le 70 e le 100

tonnellate, per poi arrivare a circa 150, con sei persone a bordo, nelle versioni successive, contro le 27 del suo predecessore.

Il nuovo vettore - alto più di 91 metri e che unisce le conoscenze tecnologiche dello Space Shuttle Program e del Constellation Program - avrà gli stessi razzi Pratt&Whitney RD-25D/E dello shuttle per la fase interna ed il motore Rocketdyne J-2X recentemente collaudato (v. pag. 15 di *Aeronautica* n. 8-9/2011) e inizialmente previsto per l'ormai accantonato programma Ares V (v. pag. 15 di *Aeronautica* n. 9/2007), per le fasi superiori.

In base al programma il primo volo con equipaggio dovrebbe avvenire tra il 2017 e il 2021.

Il programma SLS dovrà così riempire il vuoto lasciato dall'avvenuto pensionamento dello shuttle e dal "naufragio" del programma spaziale statunitense *Constellation* per il ritorno sulla Luna (v. pag. 8 di *Aeronautica* n. 2/2010), rilanciando, tuttavia, la politica di esplorazione dello spazio approvata dall'amministrazione Obama e la cui prima impresa sarà, come ricordato all'inizio, proprio quella di portare l'uomo su Marte.

Fallita la seconda prova del *New Shepard* per voli turistici

Il 24 agosto è fallito il secondo lancio dell'astronave sperimentale per voli turistici costruita da Jeff Bezos, l'imprenditore statunitense di Seattle fondatore della società Blue Origin, azienda aggiudicatrice anche di alcuni finanziamenti da parte della NASA nell'ambito della seconda fase del programma Commercial Crew Development (CCDev2) per la progettazione e realizzazione di lanciatori e veicoli spaziali

commerciali per il trasporto di astronauti americani in bassa orbita terrestre (Low Earth Orbit - LEO). Bezos, che intende entrare in concorrenza con Richard Branson della Virgin Galactic, anch'essa attiva nel settore dei voli turistici spaziali con la sua *SpaceShipTwo* (v. pag. 11 di *Aeronautica* n. 5/2011), aveva effettuato con successo una prima prova di sperimentazione, relativa alle capacità di raggiungere determinate quote e dimostrativa di quelle di decollo e atterraggio verticali, nel giugno scorso dal poligono privato che egli ha realizzato in Texas.

Questa volta, invece, il veicolo, denominato *New Shepard* e noto anche come PM2, è andato fuori controllo - pochi secondi dopo la partenza, quando aveva raggiunto i 13.700 metri di quota e la velocità di Mach 1,2 - a causa di una instabilità che ha costretto i tecnici della Blue Origin a distruggerla in volo.

La data indicata da questa azienda per i suoi primi voli turistici suborbitali era stata fissata per l'anno prossimo, ma il fallimento della seconda prova lascia ipotizzare un notevole ritardo nel programma.



Denominata PromISse la lunga missione dell'astronauta Kuipers dell'ESA

La missione di lunga durata dell'astronauta olandese dell'Agenzia spaziale Europea (ESA) André Kuipers è stata denominata PromISse, nome scelto tra le circa 200 proposte pervenute a seguito di un apposito concorso e che, come per la missione MagIStra dell'astronauta Paolo Nespoli (v. pag. 7 di *Aeronautica* n. 1/2011) incorpora l'abbreviazione ISS della Stazione spaziale internazionale e all'interno racchiude tre importanti messaggi relativi al ruolo della ricerca scientifica, alla stazione spaziale e ai valori ispiratori dei programmi spaziali ESA.

La missione PromISse (Programme fo Research in Orbit Maximising the Inspiration from the Space Station for Europe) avrà inizio con la partenza dell'astronauta, a mezzo di una Soyuz russa, appena saranno state chiarite le cause del fallimento del 44° lancio della navetta Progress (v. pag. 14 di *Aeronautica* n. 8-9/2011).

Lanciate dalla NASA le sonde lunari gemelle GRAIL

Il 10 settembre, dal poligono di Cape Canaveral, la NASA ha lanciato con un vettore Delta II 7920H-10, le due sonde GRAIL A e B, progettate per lo studio del campo gravitazionale e della struttura interna della Luna.

La missione GRAIL (*Gravity Recovery And Interior Laboratory*) ha visto lo sgancio dal secondo stadio della

sonda A dopo un'ora e venti minuti dal lancio, seguito, nove minuti dopo, da quello della B.

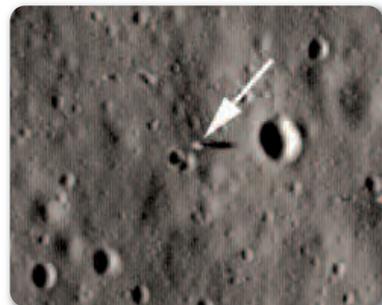
Le sonde arriveranno dopo 100 giorni (il 31 dicembre la A e il 1 gennaio 2012 la B) nell'orbita lunare dove resteranno per nove mesi raccogliendo nuovi dati sul nostro satellite.



LRO ha fotografato i siti di allunaggio delle missioni Apollo

La sonda LRO (Lunar Reconnaissance Orbiter) della NASA (v. pag. 19 di *Aeronautica* n. 10/2009) ha inviato, tra le altre e grazie alla risoluzione molto elevata e ad un aggiustamento praticato all'orbita della LRO stessa, le immagini dettagliate dei luoghi dove allunarono le missioni Apollo 12, 14 e 17.

Nelle immagini, con estrema chiarezza, si vedono addirittura le orme lasciate dagli astronauti nel corso dell'esplorazione della superficie lunare e i punti da dove vennero estratti i vari campioni del nostro satellite.



Il più bel volo della mia vita

di Bruno Trevisan



Ero a Marizza, un aeroporto dell'Egeo, dove comandavo una squadriglia di Fiat G.50. Nell'isola c'era pure uno Stormo di bombardieri che effettuavano incursioni notturne sulla vicina

Siria e un cui velivolo, forse già colpito in azione, una notte scomparve in mare a sud dell'isola di Rodi. Il giorno appresso i colleghi bombardieri, gli idro del Soccorso aereo e i Mas della Marina effettuarono ricerche di eventuali naufraghi. Dopo oltre 48 ore, non avendo dato alcun esito, fu deciso di sospenderle. Il giorno dopo mi trovavo al centro dell'aeroporto quando vidi approssimarsi il magg. Delio Guizzon, mio comandante di Gruppo, che mi disse: «Trevisan, dobbiamo inviare un velivolo alla ricerca del relitto finito in mare». Non lasciai terminare la frase e interruppi il comandante sbottando: «Come possono dare ordini del genere, noi abbiamo monomotori e loro plurimotori. Ci sono mezzi più idonei per proseguire le ricerche, in particolare gli idrovoltanti del Soccorso e i Mas». Mi rendevo tuttavia conto di quanto fosse difficile individuare il bombardiere non rientrato.

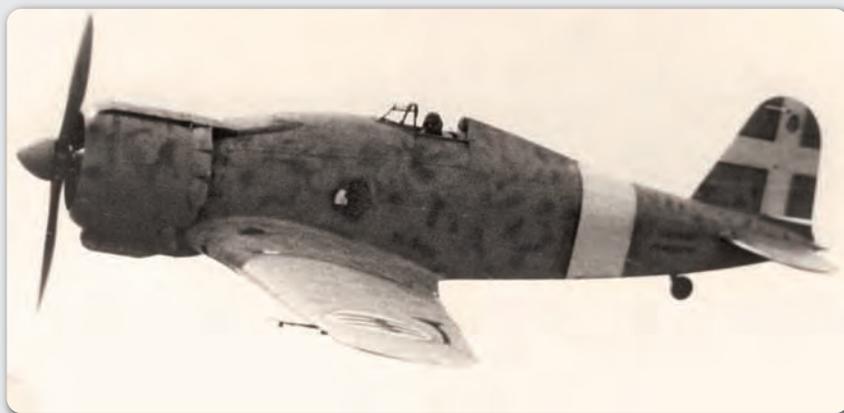
Alla mia sparata vidi il magg. Guizzon rabbuiarsi. Corsi ai ripari: «Comandante non si preoccupi, vado io». E così fu. Feci preparare il velivolo, studiai le carte, tracciai la rotta e mi avviai. Percorsi 120 km, sorprendentemente scorsi proprio davanti a me a fior d'acqua il relitto. Con ancor maggiore sorpresa mi sentii trasportato a sinistra, quasi come una forza straordinaria guidasse il mio volo. Seguì questo impulso e, meraviglia delle meraviglie, vidi un battellino con due naufraghi. Felice e sbigottito, non mi restava che sor-

volare a bassa quota la zona per far capire ai due uomini che li avevo avvistati per poi dirigermi verso l'aeroporto e dare la notizia del ritrovamento. Dopo oltre due giorni i due sventurati erano ormai in balia di un destino che non prometteva nulla di buono. Atterrato, trovai i colleghi a pranzo. Entrai alla mensa e mi avvicinai al magg. Guizzon che sedeva un po' defilato dai bombardieri. E furbescamente, con un tono di voce tale da farmi sentire da tutti, annunciavi: «Comandante, ho ritrovato il relitto e ho avvistato anche un battellino con due naufraghi!». A questo punto mi sarei aspettato un fragoroso applauso. Ma nulla di tutto questo, solo un incomprensibile e prolungato silenzio di tomba. Perché? Non lo saprò mai.

Al che feci un cenno di diniego: col mio velivolo mi era più facile ripercorrere la stessa rotta e portarmi sul punto che avevo raggiunto poche ore prima. Aggiunsi: «Mi farò seguire da un gregario perché non mi perda mai di vista, intanto il suo equipaggio stazionerà sopra il battellino in attesa che io indichi al Mas la giusta direzione».

Ad esattamente così: trovai il Mas e ne guidai la navigazione fino a raggiungere i naufraghi che, una volta recuperati, furono riportati a terra.

Quello resta il più bel volo della mia lunga vita di pilota. Anche se il ricordo conserva un che di amaro: in fondo avevo salvato due giovani vite. Non mi aspettavo molto, ma almeno un ringraziamento...



Neanche una parola di gratitudine, né allora né in seguito. Uno dei due ragazzi salvati, appena ristabilito, venne a salutarmi e a ringraziarmi, ma da parte del comando dei bombardieri niente, zitti. Tornando al momento in cui avevo portato la notizia del ritrovamento, dopo il lungo e inspiegabile silenzio il col. comandante dello Stormo da bombardamento fece il nominativo di un capoequipaggio e ordinò: «Appronti il suo apparecchio e raggiunga la zona dei naufraghi portando a bordo anche il capitano Trevisan».

Nota dello storico Angelo Emiliani che ha raccolto e trascritto il ricordo sopra riportato:

Il volo in questione si svolse il 23 marzo 1943; l'allora cap. Bruno Trevisan era comandante della 395^a Squadriglia del 154° Gruppo autonomo caccia; il bombardiere caduto in mare era un Cant Z.1007bis.

L'ora novantasettenne Trevisan ha trascorso 37 anni in Aeronautica ed è stato insignito di due MAVM e di numerose altre decorazioni. L'ultimo suo incarico è stato quello di comandante dell'aeroporto di Bologna.

Il generale di Squadra Aerea Catullo Nardi, già presidente della nostra Associazione e attuale presidente onorario, ricorda gli avvenimenti da lui vissuti durante la guerra di liberazione, come premessa alla ricostruzione post-bellica dell'Aeronautica e al determinante ruolo rivestito nel confronto fra i due blocchi durante gli anni della guerra fredda.

Lo scopo è quello di stimolare - anche con articoli di cui quello a pag. 9 può essere un esempio - un dibattito ed una ricerca storica su di un tema di estrema importanza che i ricercatori, per vari motivi tutti legati alle vicende politiche che hanno interessato l'ultimo mezzo secolo di vita italiana, hanno sempre trascurato.

Della storia aeronautica d'Italia "Historia magistra vitae"

di Catullo Nardi

Dopo il periodo internazionale della scoperta del volo, l'Aeronautica Militare italiana nasce al tempo dei palloni e dirigibili con il primo intervento bellico degli aerei in Libia nel 1911; si sviluppa nella 1ª Guerra Mondiale nei due Servizi Aerei di Esercito e Marina.

Questo decisivo sviluppo è ampiamente documentato e continua ad essere perfezionato per la storia anche ai nostri giorni: "La storia dei pionieri".

Il disarmo affrettato del dopoguerra non consente uguale attenzione per le vicende dei mezzi, degli uomini e delle infrastrutture aeronautiche. Nel 1923 nasce la Forza Armata indipendente: una conquista che appare determinante ma che non dà i frutti sperati perché le resistenze dell'apparato militare alla nuova arma sono anche involontariamente insuperabili a livello della direzione suprema militare divisa e diversamente intesa da Governo e Monarchia.

La raccolta degli uomini, la più dispersa e disorganica possibile per la diversa esperienza dei due servizi aerei precedenti, viene resa più complicata dalla gara alla "conquista" della nuova Forza Armata da parte degli esponenti delle varie provenienze, con i loro conflitti fra aerei ed idrovolanti, caccia e bombardieri, dirigibili e palloni e dalla gara alle maggiori cariche dei numerosi personaggi concorrenti. Il progresso operativo e tecnico è di una velocità di tempi incomparabile

col passato e favorisce una Forza Armata "delle prime donne" che dà immediati successi alla cronaca e trascura l'organizzazione di una nuova F.A. resa precaria dalla lotta per le poltrone dirigenziali fra politica e FF.AA. di provenienza.

Non esisteva nemmeno, tra i reduci di guerra dei gradi bassi, una esperienza comune condivisa mentre agli alti gradi persisteva la cultura di F.A. di provenienza.

Le analisi e le documentazioni storiche del periodo abbondano nella cronaca, ordinata e guidata, dei raids, dei primati, delle crociere ma poco si è saputo dei piani operativi, scolastici, di schieramento ed industriali. L'impressione che ebbe la mia generazione giunta a Seconda guerra mondiale in corso, deriva dalla constatazione che i grandi progressi tecnici delle aviazioni non abbiano avuto in molti casi, come in Francia e maggiormente in Italia, la capacità di seguire i primati, le competizioni, le crociere, i conflitti di Etiopia e di Spagna, con piani di sviluppo costruttivi, tecnici e di addestramento, idonei a sviluppare una Forza Armata combattente via via aggiornata. Lo capì soltanto Balbo che aveva visto, tra l'altro le aviazioni e le industrie americane e inglesi e che si era posto, con le crociere, al centro dello sviluppo aeronautico nel mondo. Non ebbe il tempo di tradurre e condurre i suoi ragionevoli programmi. Tali rimasero sulla carta anche per l'esilio dorato in Libia.

Del resto la velocità accelerata degli

sviluppi tecnici era condotta ormai nel mondo dalle industrie aeronautiche che trasformarono rapidamente le costruzioni artigianali in studi, sperimentazioni e costruzioni della nuova rivoluzione industriale, a cui non poté più affiancarsi l'Italia che rimase al suo pur migliorato e pregevole livello artigianale che fu superato dalle costruzioni metalliche, dalle potenze dei motori dall'efficienza degli armamenti e dalla strumentazione.

In Italia il regime del tempo favoriva obbligatoriamente la propaganda dei primati e non affrontò mai la necessità di preparare una nuova determinante F.A. secondo la politica di potenza che fu intrapresa e parzialmente ed infelicitamente realizzata con le grandi navi senza le grandi artiglierie efficienti, e col "numero dei velivoli" senza curarne "le sortite" e i relativi ricambi.

Nessun adeguamento di bilancio fu ottenuto, nemmeno da Balbo, né si riuscì ad imporre un nuovo indirizzo industriale, magari utilizzando le informazioni segrete, facili da ottenere a quei tempi, mentre mai fu risolto l'approvvigionamento delle materie prime.

Mi rendo conto che queste semplici affermazioni possono essere discusse, negate o dimensionate coerentemente, ma nessuno si preoccupò di addestrare i molti piloti da caccia con scuole di tiro aereo ed alla sia pur limitata navigazione. Bastava la Scuola di acrobazia che era molto ma non tutto, mentre soltanto i piloti dell'Accademia ricevevano dalle

Scuole e dai Reparti quell'addestramento che avrebbe creato fior di Comandanti, sufficienti in pace ma insufficienti per la guerra, anche per l'attrito notevole che dimezzava i diplomati dell'Accademia dopo pochi anni.

Quando poi, ad esempio, sembrò ai "teorici" che il bombardamento avrebbe vinto la prossima guerra si fece un buon aereo con l'S.79 ma, come da tradizione ci bastò la velocità "per la sua difesa" e non ci si preoccupò dell'armamento, specie di caduta, di traguardi accettabili, di potenze motore adeguate ai massimi carichi, di efficienza e ricambi per impegni bellici continuativi e non estemporanei alle singole pur pregevoli imprese belliche. Ci si impegnò così sul bombardiere trascurando il silurante ottenendo la distruzione del bombardamento senza risultati nel primo periodo bellico e la creazione, guerra durante, dell'iniziale successo dei siluranti, anch'esso destinato a durare poco in proporzione ai progressi difensivi delle flotte contrapposte. L'errore dei bombardieri fu fatto anche dall'USAAF, ma se ne accorse prima e ricorse al numero ed all'eccellenza delle macchine.

In altre parole sembra che gli sviluppi di successo parziale furono ingranditi dalla cronaca "stile primati" e si dimenticò l'efficienza bellica che è tutt'altra cosa come fu sviluppata dopo la battaglia d'Inghilterra e che ci vide assenti.

In ogni caso si potrà discutere questi problemi ed individuare gli errori ed i protagonisti delle direttive generali errate o mancanti con visione storica? Non si può accusare di tutto la direzione politica se la militare non ha fatto il suo dovere di analisi periodiche informative chiare per il "potere".

In quei tempi i grandi piloti venivano esaltati per l'abilità acrobatica individuale e collettiva davvero eccezionale in Italia. Gli aerei da caccia erano costruiti e collaudati per questo impiego ma anche il 79 fu giudicato bene perché riusciva a fare acrobazia per le due doti aeronautiche e di "leggerezza". Ma quasi nessuno verificava la capacità bellica delle armi, spesso applicate dopo il collaudo del velivolo.

Nella caccia si sparava in pace al

massimo contro qualche palloncino in poligoni improvvisati; il sistema dei "gregari" giustificava un addestramento alla navigazione quanto meno arrangiato, visti i limitati raggi di azione. Esso dette qualche dispiacere in Spagna ove molti giovani perdevano la bussola del ritorno dopo un combattimento.

Quando si cercò di passare ad una nuova generazione di velivoli metallici col Macchi 200 non ci fu fortuna. Aveva i difetti del "primo"; tradiva il pilota in acrobazia e fu persino rifiutato dai piloti che gli preferivano il CR.32 e il CR.42 con qualche discutibile giustificazione. Poi fu corretto e fece la sua parte onorevole in mancanza di meglio.

Si dovette entrare in guerra per constatare la necessità di motori in linea che molti avevano adottato dopo la Spagna e che noi dovemmo chiedere al "nuovo alleato" con risultato minimo, per la richiesta ormai tardiva.

Sulla storia della R.A. dal '23 al '43 non si è ancora mai scritto un esame critico dei Comandi Aeronautici sulla impreparazione che per direttive politiche o per insufficienza di piani operativi e costruttivi e per la già detta indisponibilità di una classe dirigente aeronautica di formazione unica che il tempo non aveva consentito, anche per i reclutamenti accademici limitati fino al 1938. (Il primo capo di SMA, proveniente dall'Accademia, si avrà nel 1956, epoca in cui cominciavano a servire allo SMA ufficiali provenienti dall'Accademia nei gradi di capitano; il primo Generale di Brigata accademico si ebbe nel 1942, a guerra decisa, mentre nei Comandi si potevano trovare pochissimi accademici, e più probabilmente quelli dimessi dal servizio di naviganti per salute, incidenti ecc.)

Tutta la documentazione e la letteratura che abbiamo ancora oggi riguarda il periodo esaltante del Ventennio quando fummo educati alla potenza aerea dell'Italia sempre al primo posto delle cronache, e nel raffronto al nemico storico di sempre fino al 1935.

Non è il caso di scrivere una buona volta la verità su quel periodo per dimostrare che gli uomini dell'Aeronautica fecero il loro dovere nel bilancio del progresso aeronautico del

mondo ma anche furono i primi ad essere consapevoli della Forza numerica e tecnica dei nemici facendo il massimo, che fu anche grande, con mezzi insufficienti per numero, armamento, efficienza; combatterono con i superstiti reparti aerei fino all'8 settembre per opporsi al previsto sbarco, insieme alla flotta. Essi sentivano in ciò un dovere verso gli italiani che avevano creduto in una Forza Aerea, "invincibile" e così molti giovani si immolarono e non andarono a "casa" come tutto il resto d'Italia, perché erano i superstiti di una lotta onorevole e sacrificale; avevano le famiglie al Centro Nord nella maggioranza, erano guidati dagli ultimi comandanti di prestigio, seguirono la bandiera, accettando, a condizione di non agire in Italia contro italiani, la cobelligeranza e permettendo con il loro impiego i collegamenti elementari e la riorganizzazione dei territori "liberi" a vantaggio della ricostruzione, che cominciò lì ed allora, non dopo, quando trovò altri protagonisti giusti e molti altri di convenienza. I Reparti operativi del Sud e gli organi territoriali iniziarono di fatto ad opporsi ai nuovi nemici tedeschi in ripiegamento, ma che stavano trattando nelle altre zone d'Italia e all'estero i soldati italiani in modo indegno, peggio di come li avrebbe trattati il vecchio nemico e non riconoscendo la legittimità del Governo italiano, favoriti dalla inesistenza nel Centro Nord di reparti operativi efficienti, con l'eccezione dei "pirati del mare" della Spezia.

Ebbene questa storia del Ventennio e della sua conclusione militare e della sua prima ricostruzione iniziata il 9 settembre 1943 che si concluse con la Repubblica del 1946 portò le distruzioni belliche sul suolo Patrio e di contro notevoli vantaggi all'Italia sconfitta. La verità storica su questo periodo non potrà mai cancellare l'eroismo consapevole della Regia Aeronautica nella 2ª Guerra mondiale e la necessaria accettazione dell'Armistizio. Mancò un De Gaulle italiano.

I Reparti militari che parteciparono alla guerra di liberazione, furono per primi i superstiti Reparti aerei schierati del Sud e le forze leggere e territoriali delle tre FF.AA. L'Esercito, che aveva esaurito le Forze ope-

segue →

relative esistenti al Sud e in Italia, riuscì a rinascere con l'intervento di Monte Lungo, un miracolo di "volontariato" eroico e di circostanza che vide gli universitari della Scuola ufficiali di Lecce rinunciare al conseguito grado di sottufficiale per arruolarsi volontari nel nuovo Esercito combattente. La storia di tutti questi eventi e tanti altri collaterali ad essi da me vissuta per le amicizie che ritrovai va scritta con la verità dei vantaggi che procurò alla sopravvivenza nazionale ed alla conseguente "guidata" ricostruzione che iniziò il 9 settembre con la partecipazione di tutte le Forze Armate superstiti e delle principali organizzazioni diplomatiche e civili: ferrovie, strade, monopoli, prefetture, comuni ecc. e con i possibili aiuti alle truppe nei Balcani, iniziati senza l'assenso alleato e perciò limitati. All'iniziale riorganizzazione poté seguire, sempre meglio definita, quella dei territori via via liberati fino alla linea appenninica ed all'ultima liberazione del Nord con predisposizioni legislative e amministrative concordate per il recupero degli uomini, mezzi ed infrastrutture, cercando sempre di salvaguardare la concordia nazionale.

Se tale riorganizzazione fu parzialmente interrotta o diversamente orientata dalle diverse procedure della fine del conflitto in Italia del Nord, dagli accordi degli Alleati con tedeschi in ritirata, da forze partigiane italiane e jugoslave, rimase sostanzialmente al Governo di Roma l'onere della difficile riconciliazione nazionale.

Questo importante capitolo la cui vera storia è stata alterata dalle varie spinte ed esagerazioni politiche nazionali, va, almeno per le FF.AA., scritto con la realtà dei fatti.

L'abdicazione del dopoguerra a rivendicare il prestigio e l'importanza delle FF.AA. nella ricostruzione iniziale e seguente si unisce al silenzio ancora più grande del periodo della guerra fredda, quando si costituirono i due schieramenti NATO e Patto di Varsavia.

L'Italia vi ebbe una parte molto importante come base strategica e con ingenti Forze Aeree specialmente nei primi venti anni della guerra fredda.

Già nel 1951 l'Italia partecipava alle

prime manovre difensive alleate della NATO alle frontiere della Germania con un gruppo del 4° Stormo di venti velivoli a reazione comprati dall'Inghilterra che fu schierato a Wiesbaden ove ottenemmo il primo risultato positivo della nuova Italia in un episodio della guerra fredda che doveva essere condotta, senza combattere, alla vittoria della libertà sul totalitarismo a Berlino nell'89.

Il capitolo della guerra fredda è quello più strategicamente importante da sempre, a parer mio, dell'Aeronautica italiana così come è quello più dimenticato fin dall'inizio per "ragioni politiche di divisione interna" e internazionale.

Forse è ora della rivendicazione storica del periodo che la stessa Aeronautica ha dimenticato come sempre travolta dal progresso tecnologico, nel quale si era sempre, come tutti, in ritardo addestrativo e ordinativo.

La posizione geo-strategica pose l'Italia come baluardo della libertà contro le dittature che continuavano una tradizione politica di assimilazione da limitare e vincere, come avvenne, senza fare una nuova guerra in Europa, ma di vincerla in pace a Berlino nell'89.

Già anni '50 e '60 sono il primo periodo storico in cui l'AM, responsabile anche della aviazione civile, riuscì in meno di dieci anni, con l'aiuto finanziario e di mezzi del Piano Marshall a creare un sistema aeroportuale e di difesa integrata grazie ai suoi impegni ed agli operativi designati, mettendosi al secondo posto in Europa, dopo l'USAF, nella guerra fredda dei primi venti anni. Infatti nel dopoguerra e in quegli anni, Francia e Inghilterra erano impegnate con tutte le loro Forze Aeree nelle guerre coloniali, mentre la Germania avrebbe riordinato in ritardo il suo potenziale militare.

Negli anni '50 e '60 l'AM ricostruì una rete militare e civile senza confronti col passato.

Nel '56 l'AM consegnò all'Italia il nuovo aeroporto civile di Fiumicino, progettato e guidato dai suoi uomini, e fece sfilare la sua flotta aerea presentando i suoi velivoli supersonici. Né risulta che vi siano state contestazioni di legittimità costruttiva e finanziaria mentre fu evi-

dente a tutti la sua insuperabile efficienza, titolo di grande forza e prestigio in seno all'alleanza e con pochi riscontri all'interno e che dura ancora.

Le scuole di volo erano state per prime profondamente aggiornate secondo le migliori tradizioni nazionali, ma con le nuove metodologie USA che fecero "scuola" per tutti nel mondo. Noi delle nuove generazioni arrivammo ai Reparti alla fine della guerra, avendo acquisito alle scuole il volo senza visibilità, il notturno su tutti i velivoli di linea (Macchi, Spitfire, Mustang) quando i Reparti da caccia e da bombardamento avevano finito la guerra con attività diurne ed evitando il volo notturno ed ogni tempo. Qui si aggiornarono anche i piloti recuperati dalle file dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana, i meno compromessi, i più giovani, che costituirono una buona iniezione di grandi piloti della vecchia tradizione acrobatica e che sfornarono, insieme alla struttura scolastica ed ai piloti reduci della guerra di liberazione, le schiere dei nuovi piloti che riempirono le aerobrigate e gli stormi a cominciare dagli anni '50.

Non ultima rimase la componente trasporti che alla liberazione di Roma cominciò a ricostruire i Reparti da collegamento e trasporti che poi, con vari trucchi a danno delle regole armistiziali e palesemente tollerati (sigla SMOM - ordine di Malta) costituirono con partecipazioni Alleate i primi Nuclei dai quali sarebbero nate le nostre flotte civili che si distinsero per l'impareggiabile addestramento degli equipaggi e degli specialisti dopo pochi anni.

Questo mirabile successo fu sfruttato dall'Italia per la ricostruzione dell'Aviazione italiana che pose la sua componente militare al successo della guerra fredda nei primi venti anni determinanti per dissuadere il Patto di Varsavia da invadere l'Europa libera che a corto di truppe, carri armati ed artiglierie in quantità idonea a fermare i piani di invasione, aveva il predominio reale in campo aereo con immediatezza, se necessario, poiché era impensabile usare l'atomica sulle nostre regioni di frontiera.

Questo per sottolineare quanto sia stata unica ed indispensabile la dife-

sa aerea delle frontiere con piani di allarme e di impiego dell'ordine di minuti e di attacco appena le schiere aeree nemiche si fossero avvicinate agli schieramenti di frontiera.

La cosa funzionò molto bene. I protagonisti italiani erano quelli sopra descritti. Nessuno in Italia, però, seppe della loro dedizione e sacrificio. Negli anni '50 e fino ai '60 nelle nostre aerobrigate di punta si celebrava un "funerale la settimanale" perché ancora i reattori erano solo di 2ª generazione e richiedevano esperienza e sacrifici che furono via via ridotti. Nell'immediato dopoguerra, nei reparti ricostituiti, avevano molta influenza i reduci del conflitto che erano spesso rimasti al concetto del nuovo pilota che "si fa o muore". E ciò non era solo in Italia. Ma l'America con i suoi grandi numeri e con le sue grandi perdite, ed ancor prima seppur in minor misura, l'Inghilterra con la battaglia omonima, avevano compreso l'importanza del passaggio al "pilota salvato, buono per domani". Il concetto piacque a noi "giovani" e facemmo, quando necessario, la nostra battaglia per affermarlo.

Per esempio i reparti passarono da una o due pattuglie acrobatiche per Stormo, ad una designata ufficialmente per tutta l'Aeronautica ad una seconda che l'avrebbe sostituita. In compenso l'acrobazia continuò ad essere elemento insostituibile nell'addestramento della caccia ove il tiro reale divenne il parametro più importante e più veritiero insieme alla navigazione ogni tempo della efficienza dei singoli piloti, con i risultati dei tiri e dei reparti con il numero di aerei e piloti "pronti al combattimento" e con l'efficienza della manutenzione, dei rifornimenti e delle difese interne aeroportuali. Si effettuarono anche per alcuni anni "gare di tiro" scegliendo i quattro migliori tiratori per ogni Stormo in base ai risultati reali. I vincitori di quelle gare, effettuarono le gare di tiro internazionali nell'ambito dell'Alleanza Atlantica. Ci facemmo onore, ma il sistema decadde presto per i costi e per gli impegni diversificati, derivanti dalle gare che furono abolite, dopo alcuni anni, mentre il conseguimento della prontezza al combattimento ritornò su sistemi di valutazione

complessiva ove i risultati dei tiri venivano declassati nel confronto diretto dalle nuove specializzazioni dei missili per tornare ad una valutazione "ragionata" che, guarda caso, dava ampio spazio a valutazioni troppo personali e fondate sul vecchio sistema "acrobatico" che continua a riscuotere successo pubblico e che per questo rimane un'arma di difesa da attacchi antimissilistici. Forse il ritorno alle valutazioni meno specifiche e realistiche ottenne l'aiuto in chi vedeva sacrificate le qualità acrobatiche pure! Può non sembrare vero, ma è certo che il vincitore delle prime gare di tiro non ebbe nemmeno una citazione sulle note, mentre le ebbe per altre qualità acrobatiche!

Rilevato comunque il valore della nostra partecipazione alla guerra fredda ci si domanda se è stato giusto non far sapere agli italiani ed agli aviatori nuovi che cosa facevano ed hanno fatto i loro predecessori per la difesa della libertà e della pace fino all'89 quando fu vinta la guerra fredda senza colpo ferire.

Bisognava aver fatto uno dei numerosi corsi di istruttore in USA per partecipare a quel periodo da protagonisti ove un gruppo di volo di 25 aerei e 30 piloti era investito fin dal tempo di pace di missioni di guerra da attuare su allarme di pochi minuti, su obiettivi e rotte, riprodotte "a specchio" sul territorio nazionale, con addestramento singolo e collettivo, controllato ogni anno da una Commissione internazionale di esperti che "attribuiva" la categoria di efficienza complessiva di 1°, 2° e 3° livello. Il sistema divenne poi più esigente con la capacità atomica che pose ai giovani protagonisti ed ai loro Comandanti diretti problemi morali e di coscienza oltre alla consapevolezza di dover "partire" per voli quasi suicidi con difficile ritorno. E lo sapevamo in pochi!

Non fu giusto, ma è davvero riprovevole non aver fatto sapere agli italiani quelle storie. Furono oscurate in Italia per ragioni di politica interna e non si dettero nemmeno i tratti ufficiali della posizione diplomatica e dell'attribuzione di Comandi NATO, dell'Italia.

La politica italiana diplomatica di ogni parte anche militare preferì sempre di non riconoscere questi

primati aeronautici e le si dette il "contentino" di mantenere il prestigio pubblico con la pattuglia acrobatica che, di valore indiscutibile nel mondo spettacolare, non dà di fronte alla vera storia il valore che spetta all'AM e che i suoi comandi non sono mai riusciti a dare con la stesura, inesistente e mai fatta della vera storia aeronautica, limitandola, con peccato mortale, al Ventennio (senza la sconfitta) ed alla pattuglia. Sono convinto che è ora di scriverla anche con gli errori che furono spesso comuni.

È vero che ci sono stati eventi storici che hanno investito l'AM devian-do la sua capacità di valutazione passata e presente, alla sola pattuglia. Comportamento accettato dai Comandi e dall'inesistente Ufficio Storico della Forza Armata.

L'ammutinamento dei controllori, guidato a soluzioni negative dalla politica, rimediato da uno sforzo aeronautico di duplicazione degli addetti al traffico aereo in sei mesi; gli scioperi dei sottufficiali delle FF.AA. nemmeno ingiustificati perché le leggi ordinarie e le promozioni avevano subito i ritardi e le ingiustizie politiche con le leggi parziali e settoriali di premio ed alcuni piuttosto che ordinate promozioni come era richiesto e dovuto.

Quando in questo clima "antiaeronautico" scoppiò Ustica non si cercò più alcun altro argomento deviatore dai veri problemi nazionali delle FF.AA. e dell'aviazione militare e civile. In particolare a tutti conveniva accusare l'AM di ogni errore e deviazione sulla tragedia del DC.9. L'AM ed i suoi Comandi si cullarono nella certezza dell'assoluta estraneità dell'AM, ma ciò fu interpretato come volontà di non collaborare alla verità creata dai media con l'ausilio di qualche interessata persona militare ignorante di qualsiasi nozione sui radar, sugli effetti delle esplosioni, sui controlli a terra ecc.

Fu così che almeno dieci capi di Stato Maggiore divennero i primi indiziati da seguire in ogni loro atto che avrebbe rivelato la loro complicità con i responsabili che dovevano essere isolati e reputati colpevoli senza alcuna accusa reale e provata. Fu un miracolo che essi ed i loro SS.MM. siano riusciti a sostenere l'efficienza e lo sviluppo della F.A.

segue →

Ma il suo prestigio decadde, non si fece più l'alternanza di F.A. nella massima carica militare, altre Forze Armate ottennero di creare una loro aeronautica anche al di là dei limiti di competenza e convenienza non so con quali vantaggi nazionali. Si ruppe un difficile equilibrio politico-militare ancora irrisolto mentre si crearono altre due Forze Armate. Il caso si risolse con un processo decennale nei tre gradi che esclusero ogni colpevolezza aeronautica e dimostrarono il fallimento dell'Istruttoria non solo per l'assoluzione dell'AM e dei suoi uomini ma soprattutto per non aver avuto la forza per cercare ed indicare la verità esistente per gli esperti ed i periti sull'abbattimento, forse perché era estremamente temuta dalla politica e dai media compromessi in impossibili ma produttive di carriere ed ipotesi.

Di questi processi che nel loro svolgimento hanno accertato le verità sul caso, gli italiani e gli stessi giovani militari aeronautici non sanno niente per colpevole negligenza di molti Comandanti e per il silenzio colpevole dei media che prima scrivevano pagine su eventi inesistenti mentre non hanno fatto conoscere agli italiani gli esiti del processo nemmeno ai propri redattori, quasi mai presenti al processo.

Tutto ciò dovrebbe essere oggetto di una nuova storia militare che, anziché continuare ad esaltare eccessivamente i successi del Ventennio e lo spettacolo che piace al pubblico, scriva gli errori, le inefficienze, le viltà e le deviazioni per evitarle nel futuro.

Un futuro che sta nello spazio e nella scienza ove, nonostante tutto, la F.A. aerea ha avuto un successo superiore alle disponibilità di personale e di fondi.

Le sue capacità sono un bene prezioso quando la storia del mondo ha già preso le nuove vie dello spazio per le comunicazioni e per lo studio scientifico dell'universo. La ricerca delle origini e della coesistenza dello spazio universale sta appunto abbandonando gli atterraggi umani su altri pianeti per inviare invece le apparecchiature di esplorazione sempre più sofisticate a scoprire il mondo ed i suoi segreti per trovare dopo, se esistono, le convenienze di

costose esplorazioni umane ancora necessarie sul nostro pianeta. Ed anche sul nostro pianeta le strumentazioni cominciano a sostituire l'uomo nello spazio aereo.

Lo spirito aeronautico che presiede da sempre alle nuove conquiste si è sviluppato giustamente nelle cooperazioni industriali e nazionali note per gli sviluppi dei sistemi aerei per iniziativa anche della nostra Aeronautica. Anche di questo si dovrà parlare per non disperdere ancora una volta quella unità delle Forze Armate e dei loro reparti d'avanguardia che va meglio sviluppata anche alla luce degli errori fatti nello sviluppo aeronautico cui manca il supporto dell'esperienza storica.

P.S. Non posso chiudere senza indicare che queste mie riflessioni traggono vita da una singolare avventura umana che mi ha visto già da allievo al centro della ricostruzione del '43 in grado di conoscere i fatti a contatto con più famosi protagonisti dell'aviazione italiana alle prese con la sopravvivenza della Patria e delle sue istituzioni. A trovarmi partecipe alla ricezione dei velivoli alleati, a episodi di liberazione di Firenze ed altri luoghi, all'inizio delle lotte politiche interne, del servizio d'ordine alle prime elezioni nazionali.

Esperienza che si è sviluppata dopo gli Istituti di recupero del personale nel dopoguerra da insegnante e nei 40 anni di servizio da allievo a generale di squadra passando per tutti i gradi appropriati di Comando per continuare in quiescenza a seguire i problemi della F.A. con i miei sette anni da presidente dell'Associazione Arma Aeronautica, ove iniziai l'attività del Centro Studi con il primo Libro Bianco sul problema aeronavale e poi gli oltre dieci anni che dedicai alle verità su Ustica, argomenti che l'AM in servizio "non poteva trattare" per ordine del Giudice Istruttore, creando il comitato per la verità su Ustica a nome del quale ho l'onore di affermare che il "Libro Bianco" del 1998 delineò tale verità in base alle notizie disponibili sull'inchiesta ed a quelle ricavate dalle esperienze dei membri del Comitato. Verità che è stata confermata, senza alcun dubbio e anche nei dettagli dai risultati

reali delle singole inchieste esaminate in processo. Il Libro Bianco fu inviato ai magistrati offrendo collaborazione che non fu presa in alcuna considerazione.

Questo tipo di esperienza la metterò a disposizione di chi vorrà raccogliere dalle mie memorie iniziate nel 1938 col volo a vela e terminate ieri, quando ho constatato la difficoltà che comincio ad avere nello scrivere di problematiche così importanti e controverse per la mancanza di una storia vera e responsabile e di un Ufficio Storico le cui funzioni dovrebbero essere aggiornate su basi scientifiche. Lo chiedono anche gli storici da tempo e quindi sono in buona compagnia.

Auspico che i prossimi premi letterali dell'AAA, che inventai nel lontano 1984-85, dedichino una speciale sezione "esortativa" e preminente alla Storia Aeronautica ed in particolare alla storia critica del ventennio in relazione alla preparazione della F.A. per la guerra; dell'inizio della ricostruzione dal 9 settembre 1943 al 1946 con la verità dell'importanza determinante della R.A. ed al periodo 1950/60 quando l'AM divenne il più importante deterrente in Europa, dopo l'USAFE che vide per la prima volta nella sua storia una F.A. efficiente e pronta al combattimento immediato contribuendo all'insaputa degli italiani e degli stessi moderni commilitoni alla affermazione della libertà e della democrazia in Europa. Seicento furono i caduti aeronautici in quei quarant'anni di guerra fredda. Onore ad essi.

L'attuale struttura aeronautica conserva faticosamente in anni di realizzati e continui ridimensionamenti, le capacità di studio e di applicazione per lo sviluppo tecnico astronautico. È una importante dote che va conservata e migliorata per la Nazione e per le FF.AA. nel loro complesso. Se tale aspetto non verrà salvaguardato nella sua necessaria unità interforze a direzione aeronautica l'Italia perderà le mete raggiunte e quelle future. Pensiamoci. Non è bene pensar male, ma è meglio assicurare il futuro senza perseverare in parziali interessi parrocchiali.

Il 27 settembre, alla Casa dell'Aviatore e alla presenza di numerose autorità civili e militari, è stato presentato il volume "L'Aviazione Italiana nella Grande Guerra", del brig. gen. GArn Basilio Di Martino edito dall'editore Mursia, all'interno della collana "Testimonianze fra Cronaca e storia". Di tale opera pubblichiamo l'illustrazione che segue.

L'Aviazione Italiana nella Grande Guerra

di Gregory Alegi

La ricostruzione delle vicende dell'aviazione militare italiana nella Prima Guerra Mondiale è restata a lungo affidata ad una terna di volumi scritti negli anni Trenta da ex piloti e osservatori quali Giorgio Bompiani e Clemente Prepositi (*Le ali della guerra*, Milano, Mondadori, 1931), Luigi Contini (*L'aviazione italiana in guerra*, Milano, Marangoni, 1934) e Felice Porro (*La guerra nell'aria*, Milano, Mondadori, 1935). Quest'ultimo, forse anche per la brillante carriera del suo autore, fu ristampato fino al 1965 ed è stato per tre generazioni il punto di partenza obbligato per quanti si avvicinavano all'argomento, in parte per via degli utili specchi degli schieramenti dei reparti alle diverse date. La sostituzione di queste opere, da alcuni decenni auspicata da più parti, è divenuta finalmente possibile da Basilio Di Martino con *L'aviazione italiana nella Grande Guerra*, recentemente pubblicato da Mursia con una presentazione del gen. SA Giuseppe Bernardis.

L'impostazione complessiva è cronologica e, nel complesso, piuttosto convenzionale. I capitoli si snodano dalla preparazione della guerra alla vittoria, con due ulteriori capitoli sul più leggero dell'aria e l'aviazione navale, più nove appendici su argomenti specifici o di dati quantitativi. Ci si muove quindi dall'enunciazione della nostra impreparazione al graduale rafforzamento, dal buon livello raggiunto nell'estate 1917 al tracollo di Caporetto, fino alla pausa forzata ed alla ricostruzione dalla quale scaturisce l'indiscussa superiorità aerea italiana nell'ultima fase della guerra.

La ricchezza delle fonti citate nella narrazione, principalmente archivistiche, è la prima indicazione dell'ampiezza del rinnovamento, anche metodologico, rispetto alle opere precedenti. Se costringono a un certo andirivieni, le 57 pagine di note in fondo al volume consentono infatti di valutare l'attendibilità della ricostruzione proposta e forniscono l'indispensabile traccia per verificarla, sondarne la completezza e - se necessario - smentirla. L'ampiezza della ricerca consente a Di Martino di superare l'artificiosa divisione dei fondi archivistici dell'aviazione terrestre tra gli attuali uffici storici dell'Aeronautica (per la parte strettamente operativa) e dell'Esercito (per la visione strategica e gli indirizzi programmatici), attuata poco dopo l'indipendenza della Regia Aeronautica. Questa ricostituzione virtuale dell'unità archivistica apporta un notevole vantaggio alla comprensione, non solo laddove colma le lacune informative dei livelli organizzativi inferiori ma soprattutto dove con-

sente di comprendere l'approccio all'aviazione di quelli superiori.

Come gli autori degli anni Trenta, anche Di Martino è un ufficiale ed è quindi in grado di leggere le situazioni storiche attraverso la prospettiva operativa. A differenza di loro, Di Martino può però fruire anche dell'esperienza - mediata dalla storiografia - su circa un secolo di operazioni aeree, nonché della sedimentazione di riflessioni dottrinarie più ampie e rigorose di quelle che erano possibili sulla base della sola Prima Guerra Mondiale. Da ciò l'importanza dei commenti che, per quanto talvolta diluiti dal dettaglio operativo e dall'innata moderazione di Di Martino, si rinvengono nel corso della narrazione.

Più che il desiderio di rinnovare la storiografia aeronautica, la decisione di un editore commerciale di commissionare e pubblicare il libro riflette probabilmente la consapevolezza della forte ripresa di interesse per la Prima Guerra Mondiale da parte di nuove generazioni di pubblico e di autori, le-

gati alle vicende narrate non più da vincoli diretti ma da interesse storico o professionale. Evidenza di questo rinnovamento nello specifico settore della storia dell'aviazione italiana è la pubblicazione, a partire dagli anni Novanta, di libri e monografie sui velivoli, i reparti, gli uomini e le specialità di quella che fu la prima guerra aerea. Oltre allo stesso Di Martino, un ruolo importante in questo ha giocato l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica, in particolare con la pubblicazione di opere quali *I reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra* di Roberto Gentili e Paolo Varriale e *Gli assi dell'aviazione italiana nella Grande Guerra* degli stessi autori, con l'aggiunta di Antonio Iozzi. Questi titoli, come *Ali sulle trincee* di Di Martino sull'aviazione da ricognizione, erano probabilmente considerati troppo rischiosi dagli editori commerciali, per certi aspetti "fossilizzati" sulla Seconda Guerra Mondiale. Né si

possono trascurare il convegno italo-austriaco del 2007, con i relativi atti, e quello più specifico su Francesco Baracca organizzato con l'omonimo museo lughese. Iniziative in certo qual senso "difficili", tradottesi in volumi non banali, il cui successo ha contribuito a dissodare il terreno, sottolineando la ricchezza di materiali archivistici sui quali rifondare la storiografia sul periodo.

Di questo percorso ultradecennale, del quale abbiamo qui citato solamente alcune delle opere più note, il volume di Di Martino non cerca di dare conto sistematico ma ne raccoglie di fatto l'eredità per completarne assai bene il percorso di ricerca, integrandolo con molto materiale nuovo, in parte tratto anche dal suo prossimo libro per l'Ufficio



segue →

Storico, dedicato all'aviazione da bombardamento. Questo tema compare ampiamente nel libro, con riflessioni anche dottrinarie che si possono riassumere in una maggior consonanza con le posizioni di Cadorna rispetto a quelle di Douhet, al quale Di Martino rimprovera in ultima analisi uno scarso realismo.

Di fronte ad un lavoro tanto ampio, la tentazione di definirlo "definitivo" è certo forte. In realtà ogni storico sa che il proprio lavoro non è mai definitivo, non solo per la possibilità di approfondire all'infinito i singoli aspetti che abbondano in un conflitto di proporzioni mondiali ma anche per il succedersi di diversi interrogativi e prospettive. In questo caso l'impostazione operativa affronta, con quello che potremmo definire "pragmatica cautela", le difficoltà legate a taluni velivoli, ma l'analisi dello sforzo industriale resta confinata ad una breve appendice, lasciando aperta la possibilità (e dunque la necessità) di una rilettura complessiva che vada oltre i totali di produzione compilati nel 1919 dalla DTAM in base a criteri ad oggi non chiarissimi. Altrettanto vale per aspetti quali la difesa aerea, il pattugliamento marittimo contro la minaccia sommergibilistica tedesca, l'addestramento, dei quali sarebbe importante misurare la corrispondenza tra l'assorbimento di importanti percentuali delle risorse aeree ed i risultati effettiva-

mente conseguiti: una somma di integrazioni che non cambierebbe la ricostruzione delle operazioni, ma potrebbe influire sul giudizio complessivo dell'efficacia della loro impostazione e dell'azione di comando.

Come ogni lavoro significativo, quello di Di Martino stimola alcune riflessioni che vanno al di là dell'opera stessa. La maggiore è probabilmente quella circa l'assenza dal panorama italiano di un analogo percorso di ricerca per altri periodi dei quali manca oggi una ricostruzione al tempo stesso accurata nel dettaglio e riassuntiva nel complesso, in grado di fornire una prima informazione di buon livello e suggerire gli ulteriori percorsi di ricerca su temi che includono il periodo tra le due guerre mondiali, la ricostruzione postbellica, la guerra fredda ed altri ancora. La seconda, forse altrettanto importante, riguarda la graduale scomparsa della sintesi a favore del dettaglio, con il ripetersi di studi oramai serializzati e stereotipati (come quelli sulle singole missioni di guerra) a scapito dell'impegno su opere sintetiche di nuova generazione, analogamente a quanto fatto così bene da Di Martino per la Grande Guerra.

Il libro di 660 pp., cm. 14x21, è disponibile al costo di € 26,00 presso le librerie o presso l'Editore Ugo Mursia, via Melchiorre Gioia, 45 - 20124 Milano.

La mostra fotografica "Echi di movimento"

È in corso, presso l'Hangar Badoni del Museo storico dell'Aeronautica Militare a Vigna di Valle, la mostra di immagini "Echi di movimento" organizzata dal Club fotografico "Circolo di Confusione", coordinato da Paola Bordoni, fotografa e docente dell'Upter (Università Popolare di Roma).



no infatti dalle fotografie che compongono un percorso visivo e storico tra gli aerei d'epoca, un cammino suggestivo ed originale all'interno del quale gli autori raccontano più che la gloriosa storia degli aerei stessi il sogno del volo nell'essere umano.

La mostra, aperta fino al 30 ottobre, ha i seguenti orari: dal martedì alla domenica, h 9.30 - 16.30.



Gli scatti digitali alla base delle opere sono stati realizzati tutti nell'area del Museo stesso, in un luogo realmente esistente, tuttavia gli autori hanno creato immagini dove c'è qualcosa di irreali, una spettralità quasi metafisica che deriva dall'assenza di precisi riferimenti temporali e di figure umane.

Linee e forme di voli passati emergono



L'Hawk in gara per il nuovo addestratore dell'USAF

Una versione modificata dell'Hawk prodotta dalla Nortrop Grumman su concessione della BAE System sarà tra i partecipanti alla gara per i circa 350 addestratori con il quale l'USAF intende sostituire i suoi anziani Northrop T-38 Talon, gara che dovrebbe essere bandita nel corso dell'anno prossimo.

Al momento gli altri concorrenti sono l'M-346 Master di Alenia Aermacchi (che non ha ancora scelto l'eventuale suo partner statunitense) e il T-50 Golden Eagle della Lockheed-KAI (Korean Aerospace Industries).

“L'ultimo volo del falco”

Professione del tutto particolare, quella del pilota, del pilota da combattimento, che, in quanto tale, richiede doti e qualità altrettanto particolari. Doti e qualità di carattere, innanzi tutto, che, talvolta compaiono molto prima che si manifesti la cosiddetta “vocazione”, che molto spesso altro non è che il desiderio di uscire da una vita quotidiana che appare banale e priva di prospettive stimolanti.

L'autore, Silvio Moretti, generale di Squadra Aerea da alcuni anni in pensione, e attualmente agricoltore a tempo pieno nella sua fattoria nella campagna toscana, nel suo libro “L'ultimo volo del falco” ci dà una chiara dimostrazione di queste sue doti. Doti che si sono manifestate fin dai suoi primi *exploit* di ragazzino irrequieto nelle vie della natia Genova, e che poi hanno improntato tutta la sua carriera di ufficiale pilota, percorsa fino ai massimi gradi.

Di temperamento eclettico, appassionato, oltre che del volo, di tutte le attività che lo vedono in qualche modo legato alla Toscana, sua terra di elezione, come la caccia e la storia degli etruschi (è, fra l'altro, autore di un interessante romanzo a carattere storico intitolato “Aruns l'etrusco”) ha sempre raggiunto i suoi obiettivi, fra i quali rientra anche una vita di pensionato trascorsa in campagna intento ai lavori dei campi. E proprio nel tempo lasciato libero dalle attività agricole, quando piove e la terra riposa, Silvio ha scritto questo libro, un'autobiografia del suo trascorso, non solo aeronautico.

In esso, infatti, egli descrive la vita percorsa, prima, da ragazzo, nello scenario della guerra che ha colpito duramente la sua città, e poi nei vari gradi della sua carriera in Aeronautica, confrontandosi con difficoltà crescenti, sempre affrontate con grande determinazione e serietà. Ne traspare una

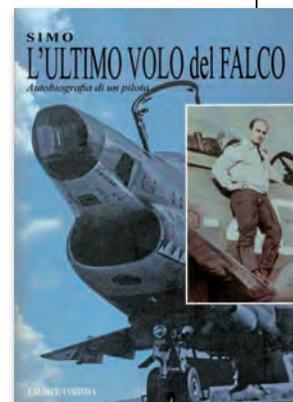
grande passione per il volo, maturata contestualmente con le prime difficoltà incontrate e superate, ed un altrettanto sentito affetto per l'Aeronautica, divenuta una ragione di vita.

Dalla lettura del volume i “non adepti” potranno trovare risposta a molte legittime curiosità: come può nascere l'aspirazione ad abbracciare una professione così particolare, come si svolge la vita di ogni giorno di chi ha scelto l'Aeronautica, sia come pilota sia come ufficiale di Stato Maggiore presso gli alti comandi, quali possono essere le soddisfazioni e quali i sacrifici o anche le delusioni. Altri, che hanno fatto le stesse scelte dell'autore, potranno trovare materia di confronto, con interessanti riscontri in un'atmosfera di rimpatriata fra vecchi amici.

Il tutto, scritto in maniera semplice e piacevole, ha la fisionomia di un colloquio con l'autore nella sua casa di campagna gustando un buon bicchiere di vino, davanti al caminetto acceso.

G.P.

Il volume, di pp. 400, è disponibile in contrassegno al costo di €16,00 + spese spedizione, presso l'editore Calosci, tel. 0575 678282 (www.calosci.com) o presso l'autore, tel. 0575 630159, eventualmente lasciando un messaggio su quella segreteria telefonica.



I Predator colpiti da un virus informatico

«La stazione di controllo al suolo dei Predator statunitensi sulla Creech Air Force Base è infettata da un virus informatico così difficile da eliminare tanto da far ipotizzare la necessità di riformattare i dischi rigidi del sistema di guida».

Lo si legge su *DedaloNews* che, riportando quanto reso noto dal periodico *Wired* e precisato che la notizia non è stata confermata dal Pentagono, aggiunge in proposito che essendo i computer isolati dalla rete per evitare attacchi informatici, potrebbe essere verosimile l'ipotesi che un virus sia stato caricato insieme ai dati di missione tramite dischi esterni o chiavette USB.

Si tratterebbe - scrive *DedaloNews* sempre citando *Wired* - di «un “key logger” in grado di memorizzare ogni tasto digitato dall'operatore e che il virus non interferirebbe con la gestione dei voli e non si sarebbe diffuso negli altri centri di controllo dai quali vengono gestiti i voli sull'Afghanistan ed in altri teatri operativi. Gli antivirus utilizzati dall'USAF non sarebbero riusciti a sradicare l'infezione, che, pertanto, continua a ripresentarsi».

Wired, riporta ancora *DedaloNews*, «aveva in precedenza riferito che i dati trasmessi in chiaro dai Predator possono essere intercettati con un qualunque ricevitore satellitare puntato nella loro direzione. In quel caso, tuttavia, non vi era alcun rischio di interferenza con la gestione delle missioni. Il caso attuale sarebbe molto diverso, soprattutto se il virus dovesse dimostrarsi maligno o inserito a fini di sabotaggio».

Completate le prove statiche dell'F-35

Il 20 settembre Lockheed Martin ha annunciato di aver completato le prove statiche del caccia F-35 *Lightning II*. Nell'occasione l'azienda ha fatto il punto del programma di volo che, dall'inizio dell'anno al 31 agosto, ha visto l'effettuazione di 642 voli con l'8% in più dell'attività pianificata e ciò nonostante il fermo di agosto per i problemi verificatisi nel generatore ausiliario e il blocco delle attività a Patuxent River per il terremoto del 23 agosto e il successivo uragano Irene. Il totale del 2011 comprende 314 voli per la versione F-35A a decollo convenzionale, 226 per la versione B a decollo corto/atterraggio verticale e 102 per la C, cioè la versione imbarcata. I voli totali del programma, dal dicembre 2006 al 16 settembre 2011, assommano a 1.202. Il completamento delle prove statiche, è stato ancora sottolineato da Lockheed Martin, era uno dei cinque punti fondamentali del 2011 fissati dal Joint Program Office.

“Spazio: conquiste passate e sfide future”

di Luca Rizzo

Il 21 settembre, al Centro Centro Alti Studi per la Difesa (CASD) e alla presenza del capo di Stato Maggiore della Difesa, generale Biagio Abrate, si è svolta - organizzata dal Dipartimento di Diritto ed Economia delle Attività Produttive dell'Università La Sapienza di Roma - la tavola rotonda “Spazio: Conquiste passate e sfide future” nel corso della quale è stato anche presentato il manuale “Diritto Internazionale dello Spazio”, scritto dalla prof.ssa Gabriella Catalano Sgrosso ed edito da Logisma.

Come evidenziato dal gen. SA Orazio Stefano Panato, neo-presidente del CASD, che ha introdotto la prima sessione dei lavori, l'evento ha rappresentato un'interessante occasione per confrontare i punti di vista di differenti attori della politica spaziale nazionale: Difesa, Agenzia spaziale italiana (ASI) ed industria. Un trionfo, questo, che nell'ultimo decennio si è rivelato assolutamente vincente ed in grado di dare all'Italia un enorme prestigio nel settore spaziale, tanto con programmi interamente nazionali come COSMO-SkyMed quanto attraverso quelli frutto di cooperazione internazionale.

Il punto di vista della Difesa è stato espresso dal gen. Abrate, il quale ha sottolineato l'importanza dello spazio come risorsa assolutamente fondamentale, che l'Italia deve mantenere ed anzi potenziare in quanto *asset* strategico, in grado di fungere da “moltiplicatore” di forze. In questo contesto, il capo di SMD ha posto un accento particolare su due aspetti chiave, attorno ai quali costruire lo spazio del futuro: da una parte la pressante esigenza di favorire l'integrazione tra sistemi spaziali e sistemi

non spaziali, allo scopo di raggiungere la “superiorità spaziale”, ovvero la capacità di fornire al cittadino servizi ad elevato valore aggiunto; dall'altra la necessità di dare sempre maggiore spazio alla dualità ed alle cooperazioni con l'ASI, rappresentata nella tavola rotonda dall'on. Marco Airaghi, attualmente membro del CDA di tale ente. Quest'ultimo ha illustrato la politica spaziale che l'ASI ha deciso di intraprendere attraverso l'elaborazione di un Piano strategico decennale 2010-2020, sottolineando nel contempo gli effetti dei tagli di bilancio su una agenzia come l'ASI, che lavora in un settore ad altissima tecnologia nel quale l'investimento di denaro comporta sicuri e vantaggiosi ritorni economici per il cittadino.

L'impegno nello sviluppo tecnologico e le enormi capacità possedute dall'industria nazionale nello sviluppo di sistemi completi sono stati evidenziati dall'ing. Luigi Pasquali, amministratore delegato di Thales Alenia Space, il quale ha anche sottolineato la presenza di un vivace tessuto di piccole e medie imprese che stanno alla base della realtà produttiva nazionale. Indicando le aree di interesse strategico nell'immediato futuro, l'oratore ha individuato in particolare la Space Situational Awareness (SSA), incentrata sulla sorveglianza dell'ambiente spaziale, pericolosamente congestionato, e lo sviluppo ed impiego di piccoli e microsattelliti.

L'astronauta col. pil. Roberto Vittori, nella seconda sessione moderata dalla prof.ssa Giuseppina Capaldo, ha mostrato alcune straordinarie fotografie scattate dalla Stazione spaziale internazionale (ISS) durante

il suo recente volo con lo shuttle *Endeavour*, foto che hanno lanciato un messaggio assolutamente chiaro: da una parte il peso del sistema spaziale italiano a livello mondiale (testimoniato dai due astronauti contemporaneamente in orbita e dal fatto che metà della ISS è stata prodotta in Italia), dall'altra l'importanza della diffusione della cultura e della coscienza spaziale all'interno del Paese. In ogni caso, è bene ricordare che l'Italia è tra i paesi fondatori dell'Agenzia spaziale europea (ESA) nonché il suo terzo contributore a livello economico. È seguito l'intervento della dott.ssa Anna Maria Balsano dell'ESA, che ha illustrato i cardini della politica dell'agenzia, sia a livello di *governance* che programmatico, sottolineando in particolare il delicato rapporto che sussiste tra l'ESA stessa e la Commissione europea.

A conclusione della giornata la prof.ssa Catalano Sgrosso, nell'illustrare la sua opera, ha evidenziato come il Manuale di “Diritto Internazionale dello Spazio” colmi una lacuna del diritto internazionale dello spazio. A completamento di un excursus storico che partendo dall'Outer Space Treaty (OST) redatto dall'ONU nel lontano 1967 è arrivato fino ai giorni nostri con la descrizione della politica spaziale dell'Amministrazione statunitense del presidente Barack Obama, l'autrice ha sottolineato come l'OST non neghi la possibilità di utilizzare lo scopo per fini militari (la *militarization*), quanto piuttosto vieti la collocazione in orbita di armi di distruzione di massa e/o nucleari (la *weaponization*).

Una mostra sull'aviazione nella prima guerra mondiale

Il 23 settembre è stata aperta a Venezia una mostra di fotografie sull'aviazione in quella città nel corso della prima guerra mondiale.

L'esposizione - curata dallo storico Paolo Varriale e allestita presso l'Associazione Storica Cimeetrincee al Poligono di tiro del Lido - documenta le attività dei reparti dell'aviazione italiana e francese che ebbero la loro base nella città lagunare e quella del loro principale avversario di allora, il servizio aereo della K.u.K. Kriegsmarine.

Insieme alle fotografie, la mostra - che resterà aperta per tutto il prossimo inverno - presenta numerosi profili a colori, opera dello storico francese David Mechin, di alcuni dei velivoli impiegati in quel settore e vari cimeli appartenenti alle raccolte dell'Associazione o resi disponibili da collezionisti.

L'ingresso alla mostra - che è aperta il giovedì e sabato dalle 09.00 alle 12.00 e dalle 15.00 alle 18.00 e la domenica dalle 09.00 alle 12.00 - è gratuito.

Alla giapponese ANA il primo B.787 Dreamliner

Il 26 settembre, negli stabilimenti Boeing di Seattle, ha avuto luogo la solenne cerimonia per la consegna del primo bireattore B.787 Dreamliner operativo alla compagnia giapponese ANA (All Nippon Airways).

Dopo vari, notevoli ritardi legati a problemi presentatisi nel corso dello sviluppo della macchina, iniziato otto anni fa, il Dreamliner è finalmente pronto per essere via via consegnato, nel numero di 821 esemplari finora ordinati, a 56 compagnie aeree.

Il giorno dopo l'aereo è partito per Tokio da dove, il 1° novembre, ha effettuato il suo primo volo di linea dalla capitale giapponese a Okayama e Hiroshima.

Il 787 (v. anche pag. 30 di *Aeronautica* n. 2/2011 e articoli precedenti in esso richiamati) è il primo aereo

commerciale con la fusoliera costruita interamente in fibra di carbonio e con il 50% dell'intero velivolo complessivamente costruito in materiali compositi, cosa che lo rende molto più leggero rispetto ad altri velivoli della stessa classe e che presenta, tra l'altro, costi di esercizio inferiori del 10%, consumi di car-

burante e emissioni di gas serra inferiori del 20% e del 60% in meno nel livello di inquinamento acustico.

È da sottolineare in proposito che al programma del B.787 partecipa per il 14% anche Alenia Aeronautica che negli stabilimenti pugliesi costruisce le gradi sezioni della fusoliera e gli stabilizzatori orizzontali.



(foto internet)

Di nuovo in volo gli F-22 dell'USAF

Il 19 settembre, dopo il fermo imposto ai voli della sua linea di F-22 Raptor, l'USAF ha autorizzato la ripresa dell'attività seguita da quella dei voli di prova e di produzione negli stabilimenti della Lockheed Martin in vista della consegna degli ultimi velivoli alla forza aerea statunitense che dovrebbe essere completata entro la fine dell'anno in corso.

Ricordiamo che la "messa a terra" dell'intera linea di volo dei Raptor era stata decisa il 3 maggio scorso, come misura precauzionale, per una serie di problemi nel sistema che genera ossigeno a bordo (noto come OBOGS) rilevati dai piloti in almeno cinque occasioni e che potevano essere stati la causa della caduta di un F-22, durante un volo addestrativo in Alaska nel novembre 2010, per probabile ipossia del pilota.

Lancio di prova del missile indiano Prithvi-II

Il 26 settembre, dal Launch Complex-III dell'Integrated Test Range (ITR) di Chandipur, lo Strategic Force Command (SFC) indiano ha effettuato con successo un altro lancio di prova del missile balistico a corto raggio Prithvi-II (v. pag. 30 di *Aeronautica* n. 7/2011) che, partito dalla costa di Orissa ha raggiunto il suo bersaglio nella Baia del Bengala dopo un volo di 500 secondi.

Le offerte per il nuovo caccia F-X del Giappone

Il 26 settembre è scaduta la gara per il nuovo caccia F-X giapponese che, aperta dal bando emanato nell'aprile scorso (v. pag. 13 di *Aeronautica* n. 5/2011), ha visto la presentazione delle offerte da parte di Eurofighter con l'F-2000 *Typhoon*, Lockheed Martin con l'F-35 Joint Strike Fighter *Lightning II* e di Boeing con l'F-18E/F *Super Hornet*.

Il risultato della gara, che prevede l'acquisizione da parte del Giappone di 40-60 macchine per un valore compreso tra i tre e i sei miliardi di euro, dovrebbe essere reso noto entro la fine del corrente anno.

Ha volato il primo P-8I per l'India

Il 29 settembre la Boeing ha annunciato il primo volo del P-8I, la versione sviluppata per l'India del pattugliatore marittimo P-8A *Poseidon* basata sulla cellula del B.737-800. Durante il volo, si legge in una nota di Boeing, sono stati provati alcuni sistemi della macchina che è stata portata fino alla quota di 41.000 piedi. Il P-8I è stato ordinato dall'India nel marzo 2009 in otto esemplari con un'opzione per altri quattro (v. pag. 29 di *Aeronautica* n. 3/2009) per sostituire gli otto ormai anziani turboelica Tupolev Tu-142 di costruzione russa acquisiti a suo tempo dal governo di Nuova Delhi.

Tour in Terra Santa del corso "Drago 3°"

Dal 16 al 23 settembre ha avuto luogo il tour in Terra Santa del corso Drago 3° organizzato con il supporto dell'Opera Romana Pellegrinaggi (ORP). Il viaggio ha confermato l'idea che in posti del genere non si possa andare come "turisti fai da te" ma ci si debba necessariamente affidare a delle guide esperte, quali quelle dell'ORP, in grado di aiutare a rileggere la nascita del cristianesimo attraverso le pietre degli innumerevoli siti archeologici aperti al pubblico, nonché a comprendere la storia anche attuale di una tribolata regione che sembra destinata a non godere della pacifica convivenza tra le etnie e le religioni che la compongono. Si è trattato di un'esperienza interessante anche per coloro che sono lontani dalla pratica religiosa. Il programma, assai intenso, ha permesso di visitare il monte Carmelo, Nazareth, il lago di Tiberiade, le sorgenti del Giordano (dove è giunta la notizia della scompar-



sa del gen. Daniele Tei, collega di corso, e si è pregato per lui), Cafarnao, il monte Tabor, i luoghi della predicazione di Gesù e dei suoi miracoli, Qumram, Betlemme e, soprattutto, Gerusalemme, talmente ricca di cose da vedere che avrebbe meritato una sosta ben più lunga di quanto è stato possibile fare. Il programma religioso si è chiuso con una Messa sul Calvario, ai piedi della croce, facendo risuonare per la prima volta in quei luoghi la nostra preghiera dell'Aviatore. Molto intenso e ricco il programma turistico. Oltre ai siti religiosi sono stati visitati Aciri, cittadina fondata dai crociati, il sito archeologico di Meghiddo e, soprattutto, Masada, con i resti della fortezza di Erode e dell'accampamento dei romani che l'hanno assediata per ben tre anni senza aver la soddisfazione di vedere piegati gli avversari, morti tutti suicidi per non consegnarsi al nemico. È stato poi visitato il "Bosco della pace" sulle colline prospicienti Gerusalemme dove stanno crescendo gli alberelli che il Corso Drago 3° ha fatto piantare in memoria dei suoi Caduti e, infine, il museo dello Yas Vadhem, molto impressionante per il suo tragico contenuto e per le sue infrastrutture che sanno trasmettere l'angoscia per tutto il male che l'uomo moderno è stato capace di compiere.

Il gen. Daniele Tei ci ha lasciato

Il 17 settembre il gen. Daniele Tei ci ha prematuramente lasciato dopo una breve ed inesorabile malattia.

Da allora siamo tutti più poveri. Era, infatti, un uomo buono, ma di quella bontà consapevole, vissuta con determinazione e concretizzata quotidianamente sia sul lavoro che nella vita privata.

Amava la sua professione, ma con una disponibilità rara, anche se questa disponibilità comportava sacrifici personali e familiari non da poco, come dimostrano alcuni suoi improvvisi trasferimenti per correre là dove il suo operato era richiesto per il bene della sua Aeronautica, della nostra Aeronautica. Ad essa non ha mai chiesto niente, ha sempre e soltanto dato, con una generosità e una disponibilità priva di ogni calcolo.

Non occorre spendere molte parole sulle sue qualità professionali a tutti note, sul suo equilibrio, sulla sua competenza, sulla sua autorevolezza costruita grazie all'esperienza maturata in ogni settore, dalla logistica alle operazioni, dal personale all'intelligence. Un tale curriculum crediamo possa essere vantato da pochissimi. Un curriculum fermamente ancorato al suo innamoramento per il volo, che si chiamasse *Guizzo* o *Brandy* o con gli altri nominativi che la sua luminosa carriera lo ha portato ad assumere.

E, grazie a questa multiforme esperienza, dovunque è passato ha lasciato il segno, un'impronta che ha contribuito in modo sostanziale a fare dell'Aeronautica quello che oggi è: una macchina che, nonostante le continue dolorose ristrutturazioni, nonostante la carenza di risorse, nonostante il clima che si respira nel Paese, ha dimostrato proprio in questi ultimi tempi di non essere seconda a nessuna in Europa, compiendo missioni che verranno ricordate nei libri di storia.

La scomparsa del gen. Giovanni Guarniere

La scomparsa del gen. isp. capo GArn. Giovanni Guarniere ha lasciato un vuoto profondo in tutti coloro che hanno avuto la fortuna di conoscerlo e di lavorare con lui. Egli era, infatti, una persona schietta, sincera, intellettualmente integra, eticamente rigorosa e dotata di grande umanità.

Sul piano professionale aveva una grande capacità di lavoro, un pensiero sintetico e brillante ed una velocità di ragionamento sorprendente. Le scelte che faceva e le decisioni che prendeva erano il frutto di una convinzione intima, basata su evidenze dirette, verificate e provate, nonché su una solida conoscenza tecnica dei problemi che doveva affrontare.

Questa preziosa impronta professionale è stata lo stimolo e, nello stesso tempo, l'insegnamento che ha dato ai giovani che hanno collaborato con lui. Egli era dotato, tra l'altro, di una cultura vastissima, suffragata da una laurea in Ingegneria, da una laurea in Matematica e fisica e da una laurea in Medicina e chirurgia, con specializzazioni in otorinolaringoiatria ed in foniatria.

Questo interesse trasversale gli permetteva di affrontare i problemi in un modo innovativo e talvolta geniale, sorprendendo i colleghi per la profondità della sua analisi e la capacità di sintetizzare soluzioni ottimali.

La stessa attenzione ed integrità egli adottava nel governo del personale, che esercitava con equità e con grande umanità, interpretandolo come un modo per educare e far crescere le persone, non disdegnando di trasformare il rapporto professionale in sincera amicizia.

Qualità del genere avrebbero potuto inorgoglire chiunque, ma non "Giovannino", raro esempio di una vita vissuta con generosa dedizione al lavoro ma anche, e soprattutto, con una grande semplicità.

Manovre finanziarie 2011

Su *Aeronautica* nn. 7 e 8-9/2011 sono stati illustrati alcuni interventi in materia pensionistica/previdenziale e sul trattamento economico previsti dalle recenti manovre finanziarie (DL 98/2011, convertito con modificazioni nella legge 111/2011, ed il DL138/2011, convertito con modificazioni nella legge 148/2011).

Si riportano altre innovazioni di maggior interesse introdotte dalle stesse norme.

Indennità integrativa speciale su pensioni di anzianità (art. 18, commi 6-9 DL 98/2011)

Con questa norma il legislatore ha fornito l'interpretazione autentica dell'art. 21 della legge 730/1983 riguardante le modalità di calcolo delle variazioni dell'indennità integrativa speciale (IIS) nei casi di pensionamento prima del raggiungimento dell'età pensionabile prevista, stabilendo quindi che *"le percentuali di incremento della indennità integrativa speciale ivi previste vanno corrisposte nell'aliquota massima calcolata sulla quota dell'indennità medesima effettivamente spettante in proporzione all'anzianità conseguita alla data di cessazione dal servizio"*. La norma ha lo scopo di sanare un contenzioso tra enti previdenziali e migliaia di pensionati del pubblico impiego, civili e militari, collocati in congedo tra il 29.1.1983 e il 31.12.1994, prima del raggiungimento del limite di età. A tale personale erano attribuiti (come assegno accessorio alla pensione) sia l'IIS sia gli incrementi periodici della indennità medesima in ragione di 1/40 per ogni anno di servizio utile ai fini del trattamento di pensione. Al riguardo la normativa prevedeva che, al compimento dell'età pensionabile dell'iscritto, le maggiorazioni della IIS dovevano essere quantificate in misura intera e non più in misura ridotta. L'INPDAP ha ritenuto inoperante quest'ultima disposizione a partire dal 1° gennaio 1984, data che segnava il cambiamento del meccanismo di perequazione delle pensioni. Ciò ha provocato tanti ricorsi da parte degli amministrati con esiti sempre favorevoli ai ricorrenti, per consolidato indirizzo giurisdizionale della Corte dei conti. Da qui l'emanazione della disposizione in titolo per dirimere, a favore dei pensionati, contrasti interpretativi.

Ancora sulla riduzione delle pensioni di reversibilità (art 18, comma 5, DL 98/2011)

Come indicato sul n. 8-9 di *Aeronautica* la norma stabilisce, per le pensioni di reversibilità decorrenti dal 1° gennaio 2012, una riduzione del 10% per ogni anno di matrimonio mancante rispetto al numero di dieci, nel caso in cui il dante causa contrae matrimonio ad un'età superiore a 70 anni e la differenza di età fra i coniugi sia superiore a 20 anni (c.d. matrimoni di interesse). Chiariamo meglio con un esempio. Poniamo il caso di un pensionato di 71 anni che contrae matrimonio con una donna di 40 e che sia titolare di una pensione di 3.000 euro lordi mensili. In caso di decesso del pensionato dopo due anni di matrimonio, al coniuge superstite spetterà una pensione di reversibilità (60%) pari a 1.800 euro lordi (3.000x60%) che subirà una decurtazione dell'80% (10% x 8 anni di matrimonio mancanti rispetto al numero di 10, considerati i due anni di matrimonio). Pertanto, nel nostro caso, la pensione di reversibilità residuale sarà pari a 360 euro lordi mensili (1.800 meno l'80%). Tale riduzione non si applica in presenza di figli minori, studenti, ovvero inabili.

Rinvio del pagamento del TFR / buonuscita (art.1, commi 22-23, DL 138/2011)

Dal 13 agosto 2011, data di entrata in vigore della norma, il pagamento del trattamento di fine servizio (TFS/buonuscita) o di fine rapporto(TFR), spettante al personale del pubblico impiego, ivi compreso il personale militare, viene pagato dopo 6 mesi dalla data di cessazione del rapporto di lavoro/servizio per limiti età (pensione di vecchiaia) e dopo 24 mesi in caso di congedo prima del limite di età (pensione di anzianità). A tali rinvii si aggiunge la tempistica già stabilita con DL 78/2010 (v n. 6/2010 *Aeronautica*), nel caso in cui il TFR/buonuscita spettante superi 90.000 euro, che stabilisce che per le prestazioni comprese tra 90.001 e 150.000 euro, il pagamento viene effettuato dall'INPDAP in due rate, la prima dopo i termini predetti (dopo 6 mesi o 24 mesi a seconda se si tratta di pensione di vecchiaia o di anzianità), la seconda a un anno di distanza dalla prima. Qualora il TFR invece dovesse superare 150.000 euro, la terza rata che eccede quest'ultimo importo è pagata dopo due anni dalla prima. Potrebbe quindi accadere di dover attendere 48 mesi per ottenere l'ultima rata in caso di TFR erogato per una pensione di anzianità d'importo superiore a 150.000 euro. Resta fermo il termine di 105 giorni per la liquidazione di fine rapporto/buonuscita derivanti da decesso o inabilità dell'iscritto.

Nuovi regolamenti per l'accesso al credito INPDAP

Con determinazioni del 23 settembre 2011 l'INPDAP ha approvato i nuovi regolamenti - in vigore dal 1° ottobre 2011 - per la concessione di mutui e piccoli prestiti pluriennali ai propri iscritti in servizio ed in pensione. Si ricorda che le prestazioni creditizie sono previste per i dipendenti in servizio che contribuiscono obbligatoriamente con una trattenuta dello 0,35%, compreso il personale militare in ausiliaria, e per i pensionati iscritti volontariamente (compreso il personale militare in riserva o in congedo assoluto) con una trattenuta sulla pensione dello 0,15%. Qui di seguito riportiamo le novità di maggior rilievo.

Piccoli prestiti

- abolizione del tetto (8.000 euro) del piccolo prestito triennale;
- re-introduzione del piccolo prestito quadriennale (quattro mensilità delle retribuzioni medie nette di stipendio o di pensione, da restituire in 48 rate).

Prestiti pluriennali (5 e 10 anni)

- abolizione di alcuni tetti di importo erogabile e l'elevazione di altri in relazione alla gravità delle situazioni tutelate;
- possibilità di chiedere il prestito per l'acquisto della casa anche per i figli, anche non se iscritti a INPDAP.

Le annualità dei prestiti (annuale, biennale, triennale o quadriennale) possono raddoppiare nei casi in cui chi richiede il prestito non ha lo stipendio o la pensione gravato da qualche cessione del quinto.

Mutui ipotecari edilizi

- utilizzo della graduatoria solo nell'eventualità che il budget stanziato per il quadrimestre di riferimento non sia sufficiente a soddisfare tutte le domande pervenute (al fine di rendere tempestiva l'erogazione);
- introduzione di correttivi tesi a stemperare la rigidità di alcune norme riguardanti la documentazione tecnica da allegare alla domanda;
- riscossione delle rate di ammortamento tramite modello F24.

Le altre novità sono consultabili nei regolamenti pubblicati sul sito: www.inpdap.it.

I tassi sono i seguenti: per i piccoli prestiti 4,25%, per i prestiti pluriennali 3,50%, per i mutui ipotecari a tasso fisso 3,75%, per i mutui ipotecari a tasso variabile per il primo anno 3,50% e per i successivi al tasso Euribor a 6 mesi, maggiorato di 90 punti base (0,90%).

Errata corrige

A pagina 30 del n. 8-9 di *Aeronautica*, all'argomento "Riduzione delle pensioni di reversibilità", nella prima riga, dopo le parole "...per ogni anno di matrimonio", aggiungere la parola "mancante".

Lettere al Direttore

DALLA SABBIA DELL'EXCELSIOR ALL'ERBA DEL NICELLI

Il vice presidente dell'Associazione Amici dell'aeroporto G. Nicelli di Venezia Lido, dott. Bruno Delisi, scrive:

«Ho letto con interesse l'articolo pubblicato a pag. 28 del n. 8-9/2011 dalla rivista "Aeronautica" sul primo trasporto aereo postale di Achille Dal Mistro e mi è gradito comunicarle che il centenario dell'evento è stato degnamente celebrato al Lido di Venezia con la ripeti-

La ripetizione ha seguito l'iter originale con la sola differenza che il velivolo proveniente da Bologna è atterrato sull'erba dell'aeroporto lidense anziché sulla spiaggia. Era un ultraleggero biplano monoposto ispirato al Pitts S-1, uno dei più famosi aerei acrobatici dal 1944 in poi.

Il pilota Ermete Grillo ha consegnato il sacco postale con la scritta del tempo Regie Poste Italiane, contenente cartoline commemorative, al Sindaco di Venezia avv. Giorgio Orsoni dinanzi a un nume-



Il biplano in volo di saluto sull'Hotel Excelsior

zione del volo ed una mostra fotografica. L'iniziativa, intrapresa dall'Associazione Amici dell'Aeroporto Nicelli, sodalizio costituito per difendere e sostenere la destinazione d'uso dello storico scalo di S. Nicolò e stimolare l'interesse per la storia e la cultura aeronautica, si è svolta il 17 settembre con il patrocinio del Comune della Città di Venezia, e l'attiva partecipazione delle Poste Italiane, dell'Hotel Excelsior e della associazione Biplano Club Italia.

Come sede della celebrazione gli organizzatori hanno scelto il celebre albergo, in quanto a suo tempo il "Depurdussin" di Dal Mistro è fortunosamente atterrato sulla spiaggia antistante e nel suo interno è avvenuta la consegna e l'annullo della corrispondenza.

rosissimo pubblico che successivamente, con la guida dello storico Pietro Lando, ha avuto modo di ammirare le immagini della mostra allestite nella "Blue Room".



Orsoni e Grillo con il sacco postale

IL C-47 TORNA A VOLARE

Dal gen. B. dell'AVES (aus.) Antonio Riccardelli, presidente dell'Associazione Viterbese di Aeromodellismo (AVA) e che ringraziamo, riceviamo la seguente lettera: «Era un desiderio cullato fin da bambino quando, al finire degli anni '50, lo vidi in quel dell'aeroporto di Grazzanise in occasione del 4 novembre, festa in cui si permettevano voli propagandistici ai civili. Ma la sorte mi fu contraria e, da buon minorenni, non ebbi la possibilità di salirci su. Forse per questo il Douglas C-47, versione militare del DC.3, ha sempre suscitato in me curiosità ed ammirazione. Poi la mia passione per il volo mi ha portato ad essere prima un giovane aeromodellista e, successivamente, a diventare un pilota dell'Aviazione dell'Esercito. Quando al termine della carriera sono stato posto in ausiliaria e presa la carica di presidente dell'AVA ho potuto finalmente realizzare quel sogno chiuso da sempre nel cassetto, anche se in scala ridotta!

Così, armato di colla e taglia balsa ma soprattutto di tanta pazienza, ho passato le ultime due estati in garage a costruire il mio C-47. Ma volevo qualcosa di reale e, quindi, approfittando dell'ultimo anno di servizio tra-

scorso presso la Direzione Generale degli Armamenti Aeronautici, ho fatto capolino all'Ufficio Storico dell'AM. Qui ho trovato alcune foto dei velivoli che furono in servizio e, durante la costruzione, mi sono sforzato di restare quanto più vicino alla realtà. Dopo circa 600 ore di lavoro il modello è terminato e porta la livrea originale dell'RR 04 del prestigioso "Reparto Volo Stato Maggiore", oggi 31° Stormo.

A opera compiuta mi sento pienamente soddisfatto del risultato anche perché un pezzo di storia dell'Aeronautica italiana vola ancora nei cieli, seppur nelle sue ridotte dimensioni.

Questi sono alcuni dati salienti del modello: apertura alare: 210 cm; peso pronto al volo: kg 5 + carburante; motori: due SuperTigre da 6,5 cc cadauno; carrelli: pneumatici retrattili dedicati; comandi: alettoni, direzionale, elevatori, motori, flap, carrelli per un totale di nove servocomandi.

Mi è sembrato doveroso chiedere ad "Aeronautica" di pubblicare questa lettera come reverente omaggio sia all'Arma Azzurra che a quegli uomini che ebbero la favorevole sorte di volare con uno dei più bei velivoli che hanno fatto la storia del volo moderno».



Il viaggio in Francia organizzato dall'AAA

Sui luoghi della storia

di Antonio Sasso

La consueta visita annuale ai luoghi della storia, organizzata dalla presidenza nazionale AAA dal 12 al 19 settembre con la collaborazione dell'Associazione "Stella errante", ha visto i partecipanti, provenienti da diverse sedi sociali AAA, percorrere le strade della Normandia alla scoperta degli aspetti storici e culturali di cui la regione è piena. Ovviamente, in conclusione dell'evento, non è potuta mancare una visita alla città di Parigi ed ai suoi principale monumenti. Il programma ha avuto inizio nella città di Rouen. Qui Giovanna d'Arco fu condotta al luogo della sua esecuzione e a un destino che la legò a questa città, dove riposa per sempre. Venendo ad un periodo più recente bisogna ricordare che la città, nel 1940, fu conquistata dai tedeschi e quasi completamente distrutta. Il 30 agosto del 1944 la città venne liberata dalle forze canadesi. Rouen è comunque riuscita a sopravvivere. Le principali meraviglie architettoniche della città sono rimaste in quanto quelle danneggiate furono restaurate e quelle demolite ricostruite. La visita del suo centro storico, interamente pedonale, è stato un vero flash-back nel passato, a cominciare dalla splendida Cattedrale gotica, un pizzo in pietra, la cui facciata Monet dipingeva a tutte le ore del giorno, per esaltarne i giochi di luce e le straordinarie vetrate.



Cattedrale di Rouen

Il secondo giorno è iniziato con la visita di Caen, città fiera del suo passato, dominata dalla figura di Guglielmo il Conquistatore, che l'aveva scelta come sua sede prediletta e vi aveva fatto edificare il castello e due abbazie, l'Abbaye aux Dames e l'Abbaye aux Hommes. Ma la storia più moderna di Caen, città che fu al centro degli aspri combattimenti per la libe-

razione dell'Europa dalle truppe tedesche in quel giugno del '44, si respira in particolar modo all'interno del Memoriale, il grande Museo per la Pace, che è insieme un percorso storico attorno alle vicende dell'ultima guerra e uno spazio progettuale per l'affermazione della pace in tutto il mondo.

Nel viaggio di trasferimento verso Bénouville una breve visita è stata effettuata alla antica e variopinta cittadina di Honfleur. Sorta come un modesto villaggio di pescatori, la località oggi è una delle stazioni balneari più rinomate di Francia per la bellezza delle spiagge ghiaiose, ma soprattutto per le sue falesie naturali di gesso a picco sul mare, che includono un famoso arco naturale. Queste scogliere, insieme alle spiagge frequentate da villeggianti, hanno attratto molti artisti, tra cui il pittore Claude Monet che le ha immortalate nelle sue tele.

Giunti a Bénouville l'attenzione di tutti è stata rivolta a visitare il luogo dove, alle 0.20 del 6 giugno 1944, tre alianti, dopo essere stati sganciati da altrettanti aerei, toccarono il suolo della Normandia. La missione, definita folle e audace, fu quella di impadronirsi del ponte di ferro di Bénouville. L'assalto costituì la prima di una serie di azioni previste dagli alleati, per evitare che il nemico potesse inviare truppe di rincalzo sulle spiagge di sbarco e la sorpresa fu totale.

A Bénouville, a fianco del ponte, noto come Pegasus Bridge, spicca una simpatica costruzione bianca, dalla facciata completamente imbandierata: il Café Gondrée. Luogo simbolo e di pellegrinaggio di veterani del *D-day*, oggi trasformato in un punto di sosta obbligato per quanti intendono ripercorrere l'itinerario storico-turistico dello sbarco in Normandia, oltre che in una sorta di santuario-museo.



Abbazia degli uomini

Il terzo giorno ha visto la comitiva su un percorso lungo i famosi litorali della Normandia teatri dello storico sbarco. Le spiagge della battaglia come Omaha Beach, Gold Beach, Juno Beach e Sword Beach sono punteggiate di monumenti commemorativi. Arromanches-les-Bains e i resti del suo porto artificiale, i cimiteri militari, i musei a Pointe du Hoc sono luoghi della memoria che servono a rammentare l'entità delle operazioni militari.

Pointe du Hoc è un luogo in cima ad una scogliera nella costa della Normandia, famoso per la sua importanza strategica durante lo sbarco. I tedeschi fortificarono il sito e vi impiantarono artiglieria pesante in grado di sparare anche sulle spiagge Utah e Omaha, causando pesanti complicazioni per gli sbarchi. Malgrado i bombardamenti effettuati con aerei e artiglieria navale, fu necessario un intervento da terra per neutralizzare l'artiglieria tedesca all'alba del *D-Day*. Il piano prevedeva l'impiego di tre compagnie di Rangers che dovevano raggiungere terra ai piedi della scogliera e scalarla con l'impiego di scale e funi per affrontare, giunti in cima, il nemico. L'operazione si doveva compiere prima degli sbarchi principali e, malgrado i problemi iniziali dovuti alle cattive condizioni del mare che ritardarono lo sbarco di 40 minuti e la perdita dell'effetto sorpresa, la scogliera fu scalata e conquistata con perdite relativamente leggere.

Particolare sensazione ha causato, nell'animo dei partecipanti, la visita al Cimitero monumentale militare americano di S. Laurent ove riposano i caduti dello sbarco, allineati in una lunga teoria di croci bianche.



Cimitero di S. Laurent

segue →

Nel pomeriggio il viaggio è proseguito per Saint-Mère-Église, una delle località-chiave del "giorno più lungo". Qui i paracadutisti si lanciarono poco prima dell'alba del giorno dello sbarco. Sfortunatamente questo lancio non si rivelò la sorpresa che avrebbe dovuto essere, in quanto un incendio aveva svegliato la città, compresi i soldati tedeschi. Ancora oggi, sul campanile della chiesa, è presente il simulacro del più famoso dei paracadutisti che presero parte all'operazione, di nome John Steele, che atterrò sulla guglia, dove rimase appeso per ore, fingendo di essere morto. E' seguita la visita al Museo delle truppe aeroportate, ove oltre ad assistere ad un filmato sullo sbarco americano del 5-6 giugno 1944, è stato possibile visionare mezzi militari e cimeli storici.



Chiesa di Saint Mère Église

Nei giorni successivi, gli eventi della seconda guerra mondiale hanno gradualmente lasciato il posto alla contemplazione di quanto la Francia sia in grado di offrire nel campo dell'arte come nel caso della città di Bayeux, che, anche se è stata la prima città francese liberata dagli alleati, è più famosa per il suo arazzo e che merita di essere visitata anche per la bellissima cattedrale e le antiche strade. E' l'unica città della costa normanna a essere uscita illesa dalla seconda guerra mondiale. E' tuttavia l'arazzo che ha suscitato il maggiore interesse e la grande curiosità dei partecipanti, non a torto, in quanto si tratta di uno dei grandi tesori di Francia. L'arazzo, largo 48 cm. e lungo 70 m., illustra gli eventi che hanno caratterizzato la conquista normanna dell'Inghilterra.

Uguale interesse ha suscitato la visita a Mont-Saint-Michel. L'immagine è inconfondibile e unica. Si può averla vista riprodotta mille volte, sui vecchi libri di scuola o sulle riviste di viaggio, ma quando appare all'orizzonte, nella baia infinita, l'isolato sperone di roccia dell'abbazia di Mont-Saint-Michel, l'emozione è assoluta. La storica abbazia che il vescovo di Avanches, Auberto, fece edificare per volere dell'arcangelo San Michele è una miscela di stili e di epoche diverse che ne rende par-

ticolarissima l'architettura, dalla chiesa preromanica agli edifici conventuali fino a quella chicca gotica delle sale più alte, chiamate "La Meraviglia".



Mont Saint Michel

Proseguendo il viaggio siamo entrati nella regione della Bretagna. Circondata su tre lati dall'acqua, la Bretagna si è sempre rivelata piuttosto anomala rispetto al resto della Francia: una regione tranquilla e misteriosa già nella natura stessa del terreno, con le oscure montagne e le foreste che un tempo ricoprivano l'entroterra, mentre il mare che si infrange sugli scogli della costa ha ispirato un profondo misticismo nella gente del luogo fin dal 3500 a.C., quando gli uomini primitivi cominciarono a costruire immensi monumenti con rozze lastre di pietra come il Menhir du Champ Dolent che ha destato la curiosità dei partecipanti.

Altra visita degna di nota è stata quella della Cattedrale di Notre Dame di Chartres, capolavoro dell'architettura gotica francese e considerata uno degli edifici religiosi più importanti del mondo ed uno dei più perfetti edifici gotici. L'interno si caratterizza per l'armonia e l'eleganza delle proporzioni. Un particolare momento di spiritualità deriva dall'osservazione e studio delle vetrate colorate, considerate tra le più belle del mondo, che illustrano episodi biblici, scene della vita di Cristo e della sua passione. Le splendide vetrate sono giunte fino a noi grazie alla fortunata idea di smontarle e riporle in luogo sicuro durante i bombardamenti della seconda Guerra Mondiale, evitando così la disastrosa fine che toccò ad altri gioielli gotici, ad esempio alle vetrate della Cattedrale di Colonia.

La presenza di ampie vetrate nelle pareti delle cattedrali è un'innovazione del gotico che abbandona le imponenti e pesanti masse murarie tipiche del romanico. È possibile costruire le vetrate grazie al perfezionamento dei sistemi di sostegno che portano a scaricare il peso delle vol-

te su pilastri e colonne sempre minori e più piccoli ma disposti secondo una maggiore consapevolezza. A Chartres queste tecniche hanno permesso di realizzare una superficie di due mila metri quadrati di vetrate che hanno due caratteristiche particolarissime. Innanzitutto risplendono con la stessa intensità a qualsiasi ora del giorno, sia nella penombra del crepuscolo sia nella piena luce del meriggio. Inoltre le vetrate, pur di una policromia sorprendente, proiettano il proprio colore con una luminosità diffusa dando un colore sul blu all'interno.



Cattedrale di Notre Dame di Chartres

Ormai sulla via del ritorno, parafrasando il detto "Parigi val bene una messa" in "Parigi val bene una sosta", la capacità organizzativa della "Stella errante" e della guida da questa messa a disposizione per tutto il viaggio, ci ha permesso di assaporare l'atmosfera della città ed i principali monumenti che la contraddistinguono. Oltre alla prevedibile salita sulla Tour Eiffel per godere della magnifica vista di Parigi, ad una passeggiata sugli Champs Élysées dove fa mostra di sé l'Arc de Triomphe, una serata a Montmartre, la navigazione sulla Senna scivolando tra la Rive Gauche, rifugio privilegiato del mondo della cultura, e la Rive Droite, centro del potere e regno degli affari, particolare attenzione hanno avuto la visita alla reggia di Versailles assurta a simbolo di un'epoca in cui la Francia irradiava il suo splendore su tutta l'Europa, alla ben nota Chiesa di Notre Dame ed all'Eglise des Invalides dove è la tomba di Napoleone. Ovviamente la limitazione di tempo non ha consentito una visita più accurata di Parigi e dei suoi molteplici monumenti, ma potrebbe essere un'occasione per un prossimo approfondimento.

Il momento dei saluti, l'imbarco sul volo di rientro, la vista del Monte Bianco all'ingresso in Italia e l'immanicabile Caffè Espresso all'arrivo, hanno concluso un piacevole viaggio.

3° Concorso AAA "per i migliori articoli" pubblicati su Aeronautica

La presidenza nazionale dell'AAA, per incentivare la collaborazione esterna e, in particolare, per promuovere la ricerca storica aeronautica su argomenti che riguardino la vita dell'Aeronautica in generale, bandisce il 3° concorso - che ha cadenza biennale - per i migliori articoli scritti dai soci e lettori sui seguenti temi aeronautici e spaziali: storico, tecnico-scientifico ed attualità.

Al concorso NON possono partecipare i giornalisti aereospaziali, i riconosciuti storici del settore e coloro che esplicano un'attività professionale in tale specifico settore.

Gli elaborati - che dovranno essere inediti, non superare le dieci cartelle dattiloscritte (circa 18.000 caratteri, spazi inclusi), corredati da eventuali fotografie e/o tabelle e avere l'indicazione di partecipazione al concorso - dovranno essere inviati, in forma cartacea o digitale (CD rom o posta elettronica) alla redazione di *Aeronautica* - Via Marcantonio Colonna, 23/25 - 00192 ROMA, dalla data di presa visione di questo avviso e fino al 31 ottobre 2012.

Potranno essere presi in considerazione anche articoli più lunghi di quanto indicato, ove riconosciuti di particolare interesse generale o per la rilevanza dell'argomento trattato e quelli, comunque, pubblicati sul periodico dal mese di gennaio 2012.

Una giuria, presieduta dal presidente nazionale e composta da quattro qualificati soci dell'AAA, valuterà gli elaborati che perverranno, procedendo alla pubblicazione sul periodico sociale di quelli ritenuti di maggiore interesse.

La stessa giuria individuerà altresì gli articoli che, nell'ambito di ciascun indirizzo, abbiano evidenziato aspetti di particolare rilievo. I tre autori dell'elaborato che, per ognuno dei temi sopraindicati, sarà ritenuto il migliore tra quelli pubblicati, sarà premiato con una targa-diploma in occasione dell'incontro per il tradizionale scambio degli auguri natalizi con le autorità dell'Aeronautica Militare che si svolgerà a dicembre presso la Casa dell'Aviatore a Roma.

E. C.

RINNOVO CARICHE

Afragola

Presidente: Igt. Raffaele Castello; vice presidenti: aiut. Felice Setola e Igt. Raffaele Sorrentino; segretario: 1° m.llo Roberto Russo; tesoriere: Igt. Pasquale Pezzella; consiglieri: Igt. Nicola Abbate, Igt. Pasquale Ambrosio e serg. magg. Aniello Iazzetta.

Cavallino

Presidente: ten. col. Gaetano Ingresso; vice presidenti: Igt. Luigi Bergamo e Igt. Francesco Palermo; segretario: m.llo Felice Lombardi; consiglieri: av. sc. Pasquale Baldassarre, m.llo 1° cl. Pietro Lezzi, 1° m.llo Lorenzo Pastore, Igt. Carlo Rollo, Igt. Angelo Sperani; rappresentante dei soci aggregati: Giuseppe Pascali.

Il calendario AAA 2012



La Presidenza nazionale dell'AAA sta realizzando anche per il 2012 il calendario celebrativo per ricordare il 100° anniversario della costituzione della "Coupe d'Aviation Maritime Jacques Schneider".

Il calendario, al costo di 8,50 euro a copia comprese le spese di spedizione in Italia, potrà essere richiesto a:

Presidenza nazionale AAA - Servizio amministrativo
via Marcantonio Colonna 23 - 00192 Roma
tel. 06 3215145 int 202 - fax 06 3216882
assoaeroamministra@libero.it
Rif. maresciallo Trapanese

Pagine di vecchi album

Il socio Carlo Seno, già allievo montatore del 3° Corso normale specialisti di Caserta, in occasione del 60° anniversario dell'arruolamento, ha inviato la fotografia che ritrae una parte degli allievi frequentatori di quel Corso. Tra essi, il serg. magg. MOVV Nicola Stigliani (terzo da sinistra nella seconda fila dall'altro) deceduto nell'eccidio di Kindu nel novembre 1961.



SOSTENITORI DI "AERONAUTICA"

- Personale in congedo dell'8° Stormo (magg. Raimondo Piazza, aiut. Antonio Palmieri e m.lli Marcello Acciarri, Gian Franco Guidi, Franco Martinelli, Antonio Mignone e Luigi Rossi)

€ 120,00

AVVENIMENTI LIETI

PROMOZIONI

A capitano

- Gabriele Maurizio (sezione di Trapani).

A sottotenente T.O. Ruolo d'Onore del Corpo Sanitario Aeronautico

- Cimmino Luigi (sezione di Latina).

CONFERIMENTO ONORIFICENZE OMRI

Cavaliere

- 1° av. Vincenzo Tagliaboschi (sezione di Verona).

MEDAGLIA MAURIZIANA

- Igt. Giuseppe Dentico (sezione di Casamassima).

SOCI CHE SI FANNO ONORE

- Il socio cap. Andrea Ingento della sezione di Sarno è stato eletto presidente dell'Aero Club di Salerno.

- Il socio ten. col. Giovanni Girmena della sezione di Siracusa è stato nominato assessore del Comune di quella città.

- Il socio Luigi Lodigiani

del nucleo di Leno, già 1° av. paracadutista dell'AM, si è classificato, con due colleghi dell'ANPd'I di Brescia, al secondo posto al recente campionato italiano di precisione a squadre con paracadute emisferico ad apertura automatica tramite fune di vincolo (FDV) svoltosi a Novi Ligure.

NOZZE DI DIAMANTE

- Hanno raggiunto l'ambito traguardo il presidente di sezione gen. Mario Cellerino con la signora Luisa (sezione di Viareggio).

NOZZE D'ORO

Le hanno felicemente festeggiare:

- il socio Giuseppe Allegretti con la signora Isabella (sezione di Foggia);

- il socio m.llo sc. Luigi Avella con la signora Carmela (sezione di Rimini);

- il socio m.llo sc. Enrico Barrese con la signora Lucia (sezione di Guidonia);

- il socio m.llo sc. Giovan-

ni Bevilacqua con la signora Michelina (sezione di Santa Maria Capua Vetere);

- il socio Melchiorre Cafaro con la signora Carmela (sezione di Pignataro Maggiore);

- il socio Antonio D'Anna con la signora Silvana (sezione di Lecce);

- il socio m.llo sc. Benvenuto De Rosa con la signora Rossana (sezione di Lecce);

- il socio Biagio Egione con la signora Rita (sezione di Villafranca);

- il socio m.llo sc. Francesco Marchitelli con la signora Maria Teresa (sezione di Rimini);

- il socio m.llo sc. Cesare Moscardelli con la signora Carla (sezione di Latina);

- il socio m.llo sc. Giuseppe Napolitano con la signora Carmela (sezione di Foggia);

- il presidente di sezione m.llo sc. Giuseppe Neri con la signora Nice (sezione di Bergantino);

- il socio m.llo sc. Fernando Perra con la signora

Fabrizia (sezione di Rimini).

NOZZE

Si sono uniti in matrimonio:

- il socio Mauro Cuzzato con la signorina Sonia Calzavara (nucleo di Maserada sul Piave);

- il socio av. capo Antonio Giordano e la signorina Assunta Molisse (sezione di Sarno);

- il socio ten. Umberto Nogarotto e la signorina Monica Monti (sezione di Ferrara);

- il socio Massimiliano Resigotti e la signorina Ivana Gatti (nucleo di Caravaggio).

CULLE

- il socio av. sc. musicante Berto Flores e la signora Cristina annunciano la nascita del primogenito Davide (sezione di Trino Vercellese);

- il socio cap. Andrea Ingento e la signora Helen annunciano la nascita della terzogenita Gaia (sezione di Sarno).

SEZIONI E NUCLEI

VALLE D'AOSTA

Il 3 settembre, nei pressi di Courmayeur, la sezione ha

preso parte all'inaugurazione di una targa vicino al



luogo dove il 1° novembre 1946 un B-17 dell'USAAF impattò la montagna con la morte di tutto l'equipaggio. Presenti alla cerimonia

anche alcuni parenti degli scomparsi giunti dagli Stati Uniti e una rappresentanza del 15th Airlift Squadron.

PIEMONTE

Novi Ligure

Celebrato il 100° anniversario del primo volo a Novi Ligure

Dal 16 settembre al 2 ottobre hanno avuto luogo le manifestazioni che la

sezione ha programmato per celebrare il 100° anniversario del primo volo a

Novi Ligure avvenuto in occasione delle "Grandi manovre militari del Monferrato" che ebbero luogo dal 22 al 29 agosto 1911 in quell'area piemontese.

Le manifestazioni hanno avuto inizio con l'inaugurazione di una mostra di aeromodellismo statico e dinamico al Centro espositivo "Dolci terre di Novi" che, rimasta aperta fino al 24 successivo, ha riscosso un notevole successo tra i visitatori e gli spettatori delle esibizioni in volo di numerosi aeromodelli.

Il 1° ottobre si è svolto il Raduno interregionale delle sezioni e nuclei AAA piemontesi, raduno al quale si è affiancato quello del personale che ha prestato servizio presso l'aeroporto "Eugenio Mosi" di Novi Ligure.

Nel corso del Raduno vi è stata, preceduta dalla Fanfara della 1ª Regione Aerea, la sfilata dei parte-

cipanti fino a Piazza Pascoli dove è avvenuta la cerimonia per l'intitolazione di un'area agli "Aviatori d'Italia", quella per l'inaugurazione del ristrutturato monumento ai Caduti dell'AM e la celebrazione della "Messa al campo" officiata dal vescovo di Tortona mons. Martino Vanessa.

Il concerto tenuto dalla Fanfara della 1ª Regione Aerea al Centro "Dolci terre di Novi" nell'ambito del Festival Marengo ha concluso la giornata.

Nel pomeriggio del 2 ottobre, infine, vi è stata una manifestazione di acrobazie aeree sull'aeroporto di Novi.

Nell'occasione delle celebrazioni la sezione ha distribuito una pubblicazione relativa all'aeroporto e ai piloti del Novese e della provincia di Alessandria e ottenuto dalle Poste italiane uno speciale annullo filatelico.

presidente della sezione ha consegnato alcuni riconoscimenti ad un pilota, a un navigatore e a

uno specialista del 6° Stormo particolarmente distintisi nell'attività del reparto.

Caravaggio

Celebrata la XIV Giornata di studio sul Diritto Internazionale Umanitario

Il 24 settembre il nucleo, in collaborazione con la Croce Rossa Italiana - Comitato Locale di Caravaggio, ha celebrato la XIV Giornata di studio D.I.U. "L'Evoluzione del Diritto Internazionale Umanitario e dei Conflitti Armati Contemporanei".

Quest'anno, su invito del Comitato organizzatore CRI e ad opera del capo nucleo dott. Antonio M. Pellegrini, sono stati gli ufficiali medici dell'Aeronautica Militare a presentare la loro esperienza di Diritto Internazionale Umanitario, maturata da anni in contesti esteri ed in teatri

operativi molto complessi. Erano presenti, unitamente ad altri relatori della CRI, il gen. brig. CSArn Silvio Porcù - direttore IML di Milano, il cap. CSArn Guido Stivali - responsabile della cardiologia dello stesso IML, il ten. col. pil. Francesco Ferrari Agradi della Squadriglia SAR di Milano Linate e, considerata l'importanza dell'evento, il gen. Giorgio Taviani, presidente ANAE, il col. Stefano Zinno, comandante del Reggimento Aves "Aquila" di Orio al Serio nonché altri esperti del settore e numerosi cittadini.

LOMBARDIA

Desenzano del Garda

Raduno regionale AAA

Il 18 settembre ha avuto luogo, organizzato dalla locale sezione, il Raduno regionale dell'AAA anche per commemorare il Reparto Alta velocità che vi ebbe sede dal 1927 al 1936 conseguendo risultati eccezionali tra i quali il prestigioso primato di velocità per idrocorsa, tuttora imbattuto, conquistato dal m.llo Francesco Agello con 709,209 km/h su MC.72.

La cerimonia, alla quale erano presenti il Medagliere dell'AAA, le rappresentanze di molte sezioni della Lombardia e quella di Pergine Valsugana, gemellata con Desenzano,

le associazioni d'arma e combattentistiche locali, la rappresentanza del 6° Stormo, varie autorità civili e militari del luogo nonché la Banda cittadina, ha visto la celebrazione del rito religioso nel Duomo, la sfilata dei partecipanti fino al monumento ai Caduti, dove è stata deposta una corona, e a quello al Reparto Alta Velocità dove, dopo l'alzabandiera e la deposizione di una corona, sono stati tenuti gli interventi di rito da parte delle più alte autorità presenti.

Successivamente, nel corso del pranzo sociale, il



Sarnico

Manifestazione "Aliseo 2011"

Il 17 e 18 settembre la sezione ha organizzato "Aliseo 2011", giunta alla sesta edizione, che ha visto lo svolgimento del "memo-

rial Egidio Zucchetti", tradizionale manifestazione aeromodellistica organizzata in collaborazione con il Gruppo Aeromodellisti

segue →

Sebini "GAS GAS" e, il giorno dopo, l'alzabandiera, accompagnata dalla Fanfara della Prima Regione Aerea, la celebrazione della Messa e la consegna delle onorificenze ai soci benemeriti. Successivamente i numerosi spettatori, tra i quali varie autorità locali, han-

no assistito all'intervento di circa 50 moto di grossa cilindrata, al lancio di sub dall'elicottero con l'affiancamento dei cani della scuola di salvataggio, i continui voli dei modelli radiocomandati e all'esposizione di molti mezzi militari.



VENETO

San Donà di Piave

Il 4 settembre, al termine della tradizionale cerimonia dell'alzabandiera che si svolge ogni prima domenica del mese in quella città, il nucleo ha invitato le Associazioni combattentistiche e d'arma a posare per una foto nella Piazza Indipendenza per

ricordare come essa era in quanto il monumento erettovi in onore dell'eroe sandonatese ten. MOVN Giannino Ancillotto sarà smontato e ricollocato altrove. All'evento hanno preso parte anche numerose autorità locali e molti cittadini.



Venezia

Partecipazione al Salone del Volo

Dal 23 al 25 settembre la sezione ha partecipato anche quest'anno all'edizione 2011 del Salone del Volo - Festival dell'Aria, organizzato da Expo Venice SPA in collaborazione con la direzione dell'aeroporto Nicelli del Lido di Venezia. Oltre al "servizio" espletato in "biga" dal presidente lgt. Giovanni Murgia, dal m.llo Franco Giuliani e dal m.llo sc. Roberto Giangrandi che, già con-

trollori TA nell'AM, hanno diretto gli atterraggi e i decolli di oltre 300 velivoli al giorno, ricevendo un encomio dal direttore aeroportuale ENAC di Venezia-Tessera per l'ottimo lavoro svolto, la sezione ha allestito una mostra di aeromodelli realizzati dai soci Luciano Novello e Angelo Scarpa che ha ottenuto un vivo apprezzamento da parte di un numero pubblico.



FRIULI-VENEZIA GIULIA

Monfalcone

Premio "Personaggio Aeronautico" del 2011

È in via di definizione la terza edizione del premio "Personaggio aeronautico dell'anno", premio istituito dalla sezione e attribuito alla persona che nell'anno in corso si è maggiormente distinta nel settore aeronautico.

Ogni cittadino, istituzione, associazione, società può segnalare alla sezione di Monfalcone in via Mazzini 1 o per e-mail a aaa.monfalcone@alice.it entro il 15 novembre 2011 il nominativo del candidato proposto corredandolo da un curriculum con la descri-

zione dell'attività svolta. La giuria, nominata dalla sezione AAA di Monfalcone, sarà composta dal presidente regionale dell'AAA, da un giornalista aeronautico, da rappresentanti delle società aeronautiche operanti nel mandamento e presieduta dal presidente della sezione stessa. Il premio, costituito da un quadro realizzato dall'artista Aldo Bressanutti, sarà consegnato al vincitore nel corso di una cerimonia che avrà luogo il 10 dicembre, nella ricorrenza della Madonna di Loreto.

Palmanova

Commemorazione del cap. pil. Valentino Jansa e degli aviatori palmarini

Il 24 settembre, presso il Parco dell'Aviatore e alla presenza di numerosi familiari dei commemorati, del sindaco della città Martines, di consiglieri nazionali AAA, di varie autorità militari, di 14 labari delle sezioni e nuclei AAA del luogo, delle rappresentanze delle associazioni combattentistiche e d'arma, di numerosi studenti e cittadini, la sezione ha ricordato con una S. Messa i caduti dell'Aeronautica della città di

Palmanova e il sacrificio del cap. pil. PAN Valentino Jansa nel 40° anniversario della sua scomparsa. Dopo il rito religioso e la resa degli onori al cippo che ricorda il cap. Jansa con la deposizione di una corona d'alloro e di mazzi di fiori anche sulle tre panchine intitolate agli aviatori caduti di Palmanova, sono seguiti gli interventi commemorativi da parte di alcune delle autorità presenti.



LIGURIA

Albenga

Un cippo dedicato ai pionieri dell'Aeronautica



Il 18 settembre, in occasione dell'8° Raduno regionale ligure dell'AAA, la sezione presieduta dal m.llo Egidio Ferrua e in collaborazione con il comune di Albenga, ha inaugurato lungo la passeggiata a mare un cippo, opera

dell'artista Flavio Furlani, dedicato ai pionieri dell'Aeronautica.

Nell'occasione, presenti molte autorità locali e numerosi cittadini, la sezione ha allestito una mostra statica sull'Aeronautica ed ha presentato il volume "Cenni di storia dell'aeroporto Villanova d'Albenga" che, opera di Daniele D'Andrea, ripercorre la storia di quel campo che fu sede di numerosi reparti.

Il volume, di pag. 125, può essere chiesto, fino a disponibilità di copie ed al costo di € 22,00 + spese spedizione alla sezione AAA di Albenga - c/o Aeroclub - Via gen. Disegna, 17038 Villanova d'Albenga (SV).

LAZIO

Monterotondo-Mentana

Il 9 settembre la sezione ha deposto una corona d'alloro al cippo che, all'interno del 1° Deposito Centrale AM di quella lo-

calità, ricorda i militari della nostra Forza Armata uccisi dai tedeschi il 9 settembre 1944.



PUGLIA

Assemblea regionale dei presidenti di sezione

Il 20 e 21 settembre 2011 ha avuto luogo, presso il Distaccamento Aeroporale di Brindisi, l'assem-

blea dei presidenti di sezione e dei capi nucleo della Regione Puglia alla quale hanno preso parte

segue ➔



anche alcuni vice presidenti e consiglieri per un tale di 40 persone il primo giorno e 50 il secondo.

La Riunione è stata aperta dal saluto del comandante del Distaccamento ospitante, col. pil. Giam-

battista Degiuli, che ha ringraziato i convenuti per quanto fanno per mantenere vivo il senso della Patria e tramandare le glorie e le tradizioni aviatorie.

Successivamente, il presidente regionale gen. brig. Giuseppe Genghi ha dato inizio all'esame degli argomenti all'ordine del giorno dei lavori dell'assemblea, alla quale era presente anche il brig. gen. Michele Mascia, responsabile del settore previdenziale dell'AAA.

L'assemblea ha permesso di fornire consigli, chiarimenti e consulenze su: il

coordinamento delle attività e visite di aggiornamento delle sezioni della Puglia; l'attività di proselitismo; la corretta interpretazione delle norme per la partecipazione all'elezione del presidente regionale; la partecipazione alle visite e manifestazioni presso enti e reparti delle Forze Armate; la lettura dei decreti definitivi di pensione e di eventuali ricorsi in caso di addebiti non dovuti; la prossima applicazione dei decreti governativi riguardanti il "Contributo di perequazione e quello di solidarietà".

VISITE DI AGGIORNAMENTO TECNICO E GITE TURISTICO-CULTURALI



Albenga alla 46ª Brigata Aerea (foto) e al Museo Storico AM



Arpino a Roma



Belluno alla base aerea di Aviano



Bovolone al 61° Stormo



Bracciano al 4° Stormo



Campi Salentina a Mottola



Casalmaggiore al 4° Stormo



Castelgomberto al 4° Stormo



Como alla base aerea di Aviano



Dorno alla Pattuglia acrobatica svizzera
a Meringen



Fidenza al 50° Stormo



Lecce a Roseto degli Abruzzi



Merano a Loreto



Modena agli stabilimenti Alenia Aeronautica a Torino



Mortara alla base aerea svizzera di Meringen



Noventa Vicentina agli stabilimenti di Alenia Aermacchi



Parma al 4° Stormo (foto)
e al Museo Storico AM di Vigna di Valle



Rimini nel Salento



Roma al 21° Gruppo Radar AM



Sante Marie-Tagliacozzo alla Reggia di
Caserta (foto) e al Santuario di Pompei



Trieste, Istria, Fiume e Dalmazia al 5° Reggimento
"Rigel" dell'AVES a Casarsa della Delizia

HANNO CHIUSO LE ALI

- sig.ra Anna Finocchiaro (sezione di Acireale);
- Danilo Argano, Pietro Cavallero, consigliere e Guido Codetta Raiteri (sezione di Alessandria);
- sig.ra Luciana Longhini Martini (sorella del pluridecorato intestatario del Labaro del nucleo ten. pil. Max Longhini del 2° Gruppo caccia ANR caduto nel cielo di Oderzo il 16.11.44) e presidente ANFCMA di Vicenza (nucleo di Asiago);
- m.llo 1^a cl. Adriano Pisi (nucleo Alta Valle del Reno);
- s.ten. Giovanni Liuzzi (sezione di Bari);
- 1° av. Severo Zacchi (sezione di Bergantino);
- Alberto Vaccari (sezione di Bologna);
- gen. Amleto Mazzotti, sig.ra Palma Cioli Tucci (sezione di Brescia);
- m.llo sc. Sebastiano Cancemi (sezione di Brindisi);
- av. sc. Avelino Marcato (nucleo di Bussolengo);
- serg. Battista Cattini (sezione di Castano Primo);
- sig.ra Maria Edvige Carlotto (nucleo di Castelgomberto);
- Vincenzo Righi (sezione di Cesena);
- Pierluigi Frigerio (sezione di Como);
- av. VAM Ciano Costanzelli, av. gov. Oberdano Pozzati, gen. SA (RO) del corso "Sparviero" dell'Accademia Aeronautica Sergio Carlantonio Riello (sezione di Ferrara);
- 1° avv. Benito Cantù, m.llo sc. Michele Del Grosso (sezione di Foggia);
- av. Virginio Fabbri (sezione di Forlì);
- 1° av. Antonio Dalloni, cofondatore della sezione (sezione di Galliate);
- m.llo sc. Clemente Liquori (sezione di Jacotenente);
- prof.ssa Franca Capodaglio Sabbatini (sezione di Macerata);
- ten. (to) Mattia Gargano presidente onorario di sezione, Tommaso Pastore, Vincenzo Vitale (sezione di Modugno);
- magg. RO Andrea Nigro, socio fondatore (sezione di Mola di Bari);
- av. sc. Pier Luigi Monza (sezione di Monza);
- m.llo Giovanni Centanin (sezione di Padova);
- gen. SA Daniele Tei, già capo di Stato Maggiore dell'AM (sezione di Perugia);
- m.llo sc. Carlo Giuseppe Bernabei, m.llo sc. Gianfranco Luchini, m.llo sc. Giorgio Tamburini (nucleo di Porto Potenza Picena);
- av. Giuseppe Nizzoli (sezione di Reggio Emilia);
- m.llo sc. Giuseppe Venier (sezione di Rieti);
- com.te Edoardo Banaudi, gen. isp. capo GARN Giovanni Guarniere, gen. SA Mariano Padova, com.te Mauro Primavera (sezione di Roma);
- Renato Tarducci (nucleo di Sansepolcro);
- Luigi Azzano, Paolo De Lorenzi, Giorgio Facci, Aristide Poli (sezione di Trento)
- 1° av. Gherardo Del Mont, socio fondatore (sezione di Valle d'Aosta);
- m.llo sc. Valerio Boria (sezione di Verona).

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.

AA.VV., 156° Gruppo. Le Linci, Roma, Rivista Aeronautica, 2011. Cm 22 x 30,4, pp. 192. Fuori commercio.



Costituito il 20 gennaio 1941 e sciolto già l'8 aprile per confluire nel 23° Gruppo, il 156° Gruppo viene ricostituito il 1° febbraio 1953 in seno alla 6ª Aerobrigata nell'ambito della quale - dopo una "parentesi" di 42 anni con il 36° Stormo - è ancor oggi attivo sulla base di Ghedi. Il libro, realizzato a più mani per il 70° anniversario della prima costituzione, ripercorre le vicende del reparto in tre ampi e illustratissimi capitoli. Il primo e più breve riguarda l'impiego bellico, con due ampi profili dei comandanti Luigi Filippi e Pietro Serini, mentre il secondo copre l'epoca del jet, dai primi F-84G del 1953 ai più prestanti F-84F (con i quali fu conseguita la qualifica "strike", legata all'impiego di armamento atomico), dal quale nel 1970 passò direttamente all'F-104S. La parte più riuscita è probabilmente la terza, dedicata agli anni del Tornado e, con 60 pagine per poco più di 25 anni, la più dettagliata. Gli aerei giungono nel 1984 e già due anni dopo, a seguito del lancio di missili libici contro Lampedusa, le *Linci* si rischieravano a Pantelleria in servizio d'allarme con missili antinave. Seguono l'esercitazione America '87, la prima Red Flag, la prima guerra del Golfo e via via tutte le attività reali fino all'attuale Unified Protector. La narrazione è inframmezzata da alcune testimonianze di protagonisti (talvolta firmate, anche dall'ex capo di Stato Maggiore gen. Ferracuti, ma più spesso attribuite a

"Una Lince"), che si saldano alle ultime pagine di "Feste e tradizioni". Pur senza costituire una storia definitiva del reparto, il volume colma certamente un vuoto e si integra bene con quelle degli altri gruppi originari del 6° Stormo.

Giorgio Giorgi, Ali di tela sulla Torre. Ghezzano, Pisa, 2011. Cm 21 x 21, pp. 132. Euro 15.



Se il primo volo a motore in Italia risale al 1909, fu solo negli anni successivi che l'aviazione iniziò a toccare le diverse città italiane. Questa elegante monografia ricostruisce appunto i primi voli a Pisa, approfondendo soprattutto le gare d'aviazione a San Rossore e il passaggio da Pisa del raid Parigi-Roma-Torino. Dall'attento uso della stampa coeva locale scaturisce una valida ricostruzione d'ambiente, che colloca accanto ad aerei e personaggi noti (quali Mario Cobianchi, primo a volare sul Duomo di Pisa, oppure i fratelli Antoni, primi utilizzatori dell'attuale aeroporto di San Giusto, sede della 46ª Brigata Aerea) appassionati e sostenitori di solito trascurati dalle cronache strettamente tecniche. Tra questi vi furono medici quali Dario Bocciardo e numerosi docenti dell'ateneo pisano, come Angelo Battelli. Analogo ampliamento di prospettive, anche rispetto alla non povera bibliografia sulla storia del volo a Pisa, si ha nella raccolta iconografica. Nel complesso un buon connubio tra storia locale ed aeronautica.

Disponibile presso l'editore (via Carducci 60, 56010 Ghezzano; tel. 050-878159; www.feliceditori.it)

Paolo D'Angelo, Giorgio Di Bernardo. STS-134 Endeavour. L'azzurro oltre il cielo. Roma, Rivista Aeronautica, 2011. Cm 25,3 x 32,3. Euro 30.



Sulla penultima missione della navetta spaziale, la STS-134 ricordata nel titolo del libro, ha volato Roberto Vittori, colonnello pilota dell'Aeronautica Militare, che sulla stazione spaziale internazionale ha incontrato Paolo Nespoli, ingegnere, anche lui astronauta. Intorno a questa missione, all'esperimento trasportato (lo spettrometro magnetico AMS-02) e alle prospettive future per stazioni spaziali e "spazioplani" ruota questo volume di grande formato, riccamente illustrato con foto spettacolari e disegni avveniristici come tradizione dei libri sullo spazio. I testi, ben scritti da due giornalisti esperti di spazio, raccontano e spiegano con un linguaggio divulgativo e con frequenti collegamenti alla storia spaziale italiana, dagli studi di Crocco agli esperimenti di Broglio, senza tralasciare il ruolo di industrie e dei centri di ricerca. Prodotto in tre mesi dall'ultimo atterraggio di "Endeavour", il libro è in qualche modo un bilancio del programma Shuttle, grazie al quale dal 1992 sono andati in orbita cinque italiani.

Disponibile presso la Rivista Aeronautica.



Associazione Arma Aeronautica

IMPEGNI FUTURI DEL NOSTRO CENTRO STUDI

- *22 novembre, tavola rotonda sul tema della "Just Culture", Roma, Casa dell'Aviatore;*
- *25 novembre, convegno sulla "Sicurezza nel Mediterraneo", Roma, CASD (in collaborazione con ASERA);*
- *15 marzo, convegno su "Nuovi materiali e tecnologie";*
- *2 maggio, seminario sulla "Cybersecurity";*
- *24 maggio, convegno sull' "Etica del sacrificio";*
- *22 giugno, seminario sugli "UAS";*
- *25 ottobre, seminario sull' "Ala Rotante";*
- *8 novembre, convegno sull' "Interfaccia uomo-macchina" ;*
- *22 novembre, seminario internazionale con EPAA.*

*Le date di alcuni incontri sono ancora indicative.
Per gli aggiornamenti consultare il nostro sito
www.cesma7web.org*