

# *Il* CORRIERE *dell'*AVIATORE



PERIODICO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE UFFICIALI AERONAUTICA (ANUA) FONDATA NEL 1953 DA LUIGI TOZZI

Direzione-Redazione-Amministrazione: 00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25 - Tel. 0632111740

10 DICEMBRE  
2024  
MADONNA  
DI LORETO



*CELEBRATA LA PATRONA DEGLI AERONAUTI*



*REPARTO SPERIMENTALE DI VOLO  
75° ANNIVERSARIO*

*N. 1-2/2025*

# IL CORRIERE dell'AVIATORE

Periodico dell'Associazione Nazionale  
Ufficiali Aeronautica (ANUA)  
fondato nel 1953 da Luigi Tozzi

**N. 1-2 Gennaio-Febbraio 2025**

Ufficio Presidenza Nazionale  
Direzione - Redazione - Amministrazione  
00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25  
Tel./Fax 06 32111740  
E-mail: [anua.aeronautica@virgilio.it](mailto:anua.aeronautica@virgilio.it)

"Il Corriere dell'Aviatore"  
E-mail: [anuacorriere@virgilio.it](mailto:anuacorriere@virgilio.it)

Direttore editoriale  
**Claudio Debertolis**

Direttore Responsabile  
**Guido Morganti**

Redazione  
**Dino Bosello, Francesco Falcucci, Angelo Pagliuca,  
Luciano Sadini, Claudio Scura**

Segretario Generale ANUA  
**Giuseppe Cornacchia**

Autorizzazione Tribunale di Roma 2546 del 12-2-52  
ANUA/Centro Studi Editrice proprietaria



Impaginazione e Stampa: **STR PRESS srl**  
00071 Pomezia (Roma) • Via Carpi, 19  
Tel. 06.91251177 • Fax 06.91601961  
[www.strpress.it](http://www.strpress.it) • [info@essetr.it](mailto:info@essetr.it)

Stampato nel mese di dicembre 2024

Numero di 52 pagine

*I contributi scritti sono forniti a titolo gratuito ed in formato elettronico; essi non debbono superare le tre cartelle e devono essere liberi da vincoli editoriali. La Direzione si riserva di pubblicarli o meno in funzione delle proprie esigenze. La responsabilità di quanto pubblicato su questo periodico è attribuita per intero agli autori il cui scritto rispecchia le idee personali e non quelle dell'ANUA. Elaborati e foto, che si intendono inviati a titolo di liberalità, non si restituiscono, anche se non pubblicati. La Direzione del periodico risponde, soltanto, di quanto previsto dalla legge sulla stampa.*

Il periodico non è in vendita, ma viene inviato ai Soci in regola con il versamento della quota associativa annuale di **Euro 40,00**. I "Non Soci" possono richiederne copia. La riceveranno gratuitamente con l'invito ad associarsi all'ANUA.

Il pagamento della quota associativa annuale deve essere effettuato con versamento intestato a:

ANUA-Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica  
Via Marcantonio Colonna 25 - 00193 R O M A

Per bonifico bancario utilizzare  
IBAN IT29V0200805212000106971539

Nel caso in cui, per semplicità, si preferisca effettuare pagamento contanti tramite Sezione Territoriale, sarà cura di questa provvedere al versamento sul predetto conto.

## In questo numero:

Pag. 1 Editoriale Presidente

### PRIMA PAGINA

- Pag. 3 4 novembre in memoria dei nostri Caduti  
Pag. 6 Decorazioni Ordine Militare d'Italia  
Pag. 7 Celebrazione Madonna di Loreto  
Pag. 8 Convegno Origine Storia e Futuro dell'AM  
Pag. 13 Assemblea generale ANUA  
Pag. 14 Attività collegate all'Assemblea ANUA  
Pag. 16 La città di Trieste torna all'Italia  
Pag. 19 Convocazione 74<sup>a</sup> Assemblea Generale ANUA

### AERONAUTICA MILITARE

- Pag. 20 I 75 anni del Reparto Sperimentale di Volo  
Pag. 22 Il ritorno in Antartide

### AERONAUTICA - DIFESA

- Pag. 24 Cambio Comando all'ICATF in Kuwait

### CENTRO STUDI / SCIENZA - TECNICA - CONOSCENZA

- Pag. 25 Nucleare sì, Nucleare no  
Pag. 28 Dove va il vento  
Pag. 33 Convegno sul potere nascosto dell'intestino

### CENTRO STUDI / LA NOSTRA STORIA

- Pag. 34 Il potere nucleare strategico anni 60  
Pag. 37 La battaglia di Montelungo  
Pag. 39 Idroscalo "Carlo del Prete"  
Pag. 43 Primato di altezza con il FIAT BR 1

### VITA SOCIALE E CULTURALE DELLE SEZIONI

- Pag. 45 Taranto – Convegno su Palazzo Brasini  
Pag. 45 Premio Nazionale a Socio benemerito ANUA  
Pag. 46 Milano – Commemorazione degli Aviatori di Kindu  
Pag. 46 Roma – Un'artista tra le Dame d'Onore  
Pag. 47 Volati più in alto

### INFORMATIVA

- Pag. 48 Informativa

*La responsabilità di quanto pubblicato su questo periodico è attribuita per intero agli autori il cui scritto rispecchia le idee personali e non quelle dell'ANUA.*



## Editoriale

**C**arissimi Associati, desidero narrarvi un significativo momento che ho vissuto il 16 dicembre scorso, in occasione dei tradizionali auguri per le festività che il Ministro della Difesa ha rivolto alle Associazioni Combattentistiche, d'Arma e di Categoria. Era presente anche il Corpo degli Addetti Militari Esteri accreditati presso la Repubblica Italiana. Prima che l'Autorità politica prendesse la parola, il Presidente di Assoarma (*oggi il gen. C.A. Paolo Gerometta, rappresentante di tutti noi*) e il Presidente della Confederazione Italiana Associazioni Combattentistiche e Partigiane (*prof. Claudio Betti*), hanno salutato e porto gli auguri al Ministro con un breve discorso. Successivamente è stato il decano degli Addetti Militari che, a nome di tutti i colleghi, si è rivolta alle Autorità e a tutti presenti.

Ogni discorso è stato significativo, inquadrato in questo periodo storico quando molte situazioni mondiali ci preoccupano. Io però mi voglio soffermare proprio su quanto detto dal Decano degli Addetti Militari, il ten. col. Laurence Boillat, una donna Ufficiale, rappresentante delle Forze Armate svizzere. Essa ha esordito specificando che non voleva, in un momento di ricerca di serenità, qual è la vicinanza del Natale, sottolineare le criticità del periodo in corso. Di questa realtà, in un modo o nell'altro, tutti in quella sala se ne dovevano occupare giornalmente. Lei piuttosto preferiva parlare di un argomento importante connesso all'universalità di quel luogo, con i rappresentanti di circa 90 Nazioni.

L'argomento era l'"italianità". Questo esordio piuttosto sorprendente e fuori dagli schemi usuali è stato da lei svolto con molta passione. L'addetto ha deciso di parlare di italianità come stile di vita e come espressione di valori profondi. Non si è limitata a elencare le bellezze del nostro Paese, ma ha esplorato

il concetto di italianità in un contesto più ampio, collegandolo a temi di fratellanza e pace. Quando parliamo di italianità non possiamo non pensare all'arte, alla musica, alla letteratura che hanno reso l'Italia famosa nel mondo. Lei ha citato la bellezza del nostro patrimonio culturale, sottolineando come questi elementi non siano solo simboli di una Nazione, ma rappresentino valori universali di bellezza e creatività. Ha spiegato con parole molto semplici e prive di retorica come la cultura italiana sia un ponte che unisce le persone, un linguaggio comune che trascende le barriere geografiche e linguistiche.

In un momento in cui il mondo è attraversato da tensioni e conflitti, è fondamentale ricordare che l'Italia ha evidenziato una chiara tendenza alla diplomazia e al dialogo. Questi elementi si evidenziano nella nostra partecipazione alle missioni di pace internazionali e alla promozione di iniziative culturali che favoriscono l'incontro tra diverse nazionalità, così l'Italia dimostra di essere un faro di speranza.

Ha voluto citare anche la tradizione del Natale in Italia, che è ricca di simboli e rituali che parlano di comunità e condivisione.

In conclusione, il discorso del ten. col. Boillat è stato un invito a guardare oltre le difficoltà attuali e a prendere ad esempio l'essenza dell'italianità. In un contesto globale complesso è fondamentale mantenere vive le tradizioni e i valori che ci uniscono. Ha ripetuto che la bellezza, la cultura, la fratellanza e la pace sono le fondamenta su cui costruire un futuro migliore.

Devo confessarvi che sono davvero rimasto stupito da questa pubblica, profonda attestazione di stima verso lo spirito del nostro Paese. E si deve tener conto che lei è il decano degli addetti da diversi anni e gode della stima e della fiducia dei colleghi che rappresenta e che apparivano condividere.

## Editoriale

Mi sono detto: possibile che debba essere uno straniero a riconoscerci dei meriti universali che noi stessi non sappiamo attribuirci? Anzi l'auto denigrazione è spesso uno sport nazionale.

Invece obiettivamente i valori sottolineati sono qualcosa che effettivamente ci appartiene e appartiene anche al nostro tipo di patriottismo che non è nazionalismo, ma piuttosto il desiderare che il nostro Paese sia un esempio di quei valori che portano al progresso e al vivere bene insieme. Portano a difendere una democrazia sana che permetta a tutti di esprimersi in libertà e di realizzarsi, democrazia che noi abbiamo giurato di difendere.

Dovremmo essere consapevoli che la storia ci insegna che l'Italia, da quando è nata, ha sempre saputo reinventarsi. Dalla difficile ricostruzione post-bellica ogni altra crisi è stata affrontata con determinazione. L'italianità è un patrimonio di esperienze, di

lotte e di successi che rende forti e pronti a affrontare il futuro.

La grande crescita di capacità della nostra Aeronautica Militare ne è un visibile esempio.

Ho avuto occasione di esternare al colonnello il mio apprezzamento per le sue parole, mi ha confermato che tutto quello che aveva detto era frutto della sua esperienza in Italia, da un punto di osservazione molto qualificato. E inoltre ha detto che il suo voleva essere un saluto all'Italia, giacché il suo incarico è esaurito e lo lascerà nel corso del primo semestre del 2025.

È bello sapere che ci sono degli osservatori esterni di livello che riconoscono i nostri pregi, ma è altrettanto necessario che anche noi si creda alla nostra italianità, valorizzarla e darci da fare per un futuro migliore.

Il Presidente Nazionale ANUA  
Gen. S. A. (r) Claudio Debertolis



# GIORNATA DELL'UNITÀ NAZIONALE E DELLE FORZE ARMATE

## 4 NOVEMBRE 2024

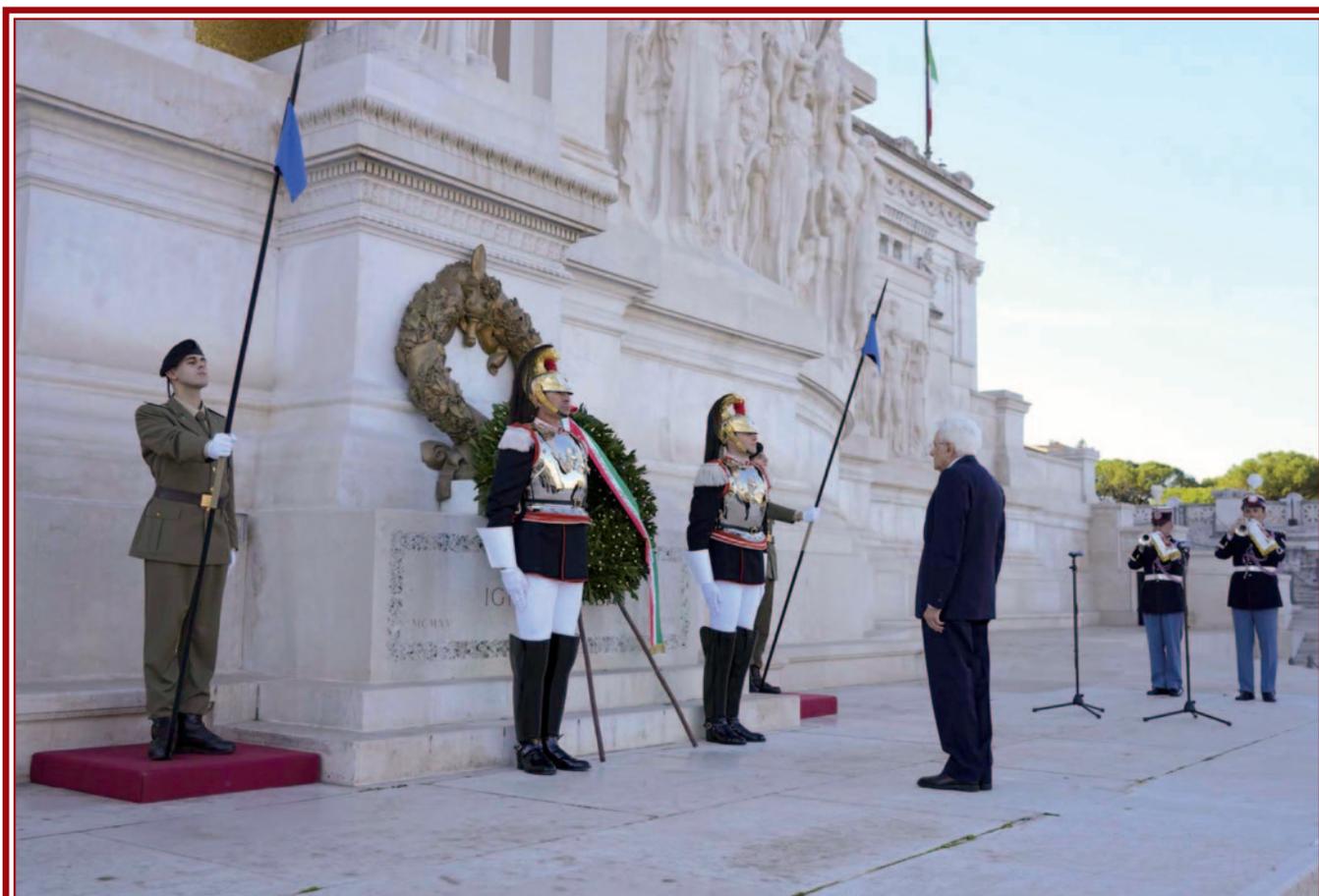
### *In memoria dei nostri Caduti – Giornata delle Forze Armate*

#### Roma – Altare della Patria

**I**l 4 novembre è una data incisa in maniera indelebile nella memoria storica del nostro Paese. Fin da quel lontano 1921 quando la salma del Milite Ignoto giunse a Roma da Aquileia per essere tumulata al Vittoriano, il monumento nazionale dedicato al Re Vittorio Emanuele II. La presenza del Milite Ignoto e con il cui Sacello si è voluto rendere onore a tutti coloro che hanno sacrificato la loro vita per la Libertà, l'Unità e l'Indipendenza del nostro Paese, ha fatto attribuire al Grande Memoriale l'appellativo di Altare della Patria. Le nostre Forze Armate sono oggi custodi di quei valori con-

quati con il sacrificio dei nostri Caduti ed operano per mantenere quelle condizioni che hanno consentito di raggiungere e mantenere la pace in cui il nostro Paese ha potuto vivere negli ultimi decenni.

Nella mattinata, a Roma, il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha raggiunto l'Altare della Patria dove, accompagnato dal Ministro della Difesa Guido Crosetto e dalle più Alte Cariche istituzionali, sulle note del "Silenzio" suonate dal trombettiere, ha deposto una corona d'alloro di fronte al Sacello mentre le Frece Tricolori sorvolavano il grande Monumento simboleggiando così il solenne abbraccio dell'intero Paese ai Caduti di tutte le guerre.



*Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella rende omaggio al Milite Ignoto*

# GIORNATA DELL'UNITÀ NAZIONALE E DELLE FORZE ARMATE

## Venezia – Piazza San Marco

Il Presidente della Repubblica, insieme al Ministro della Difesa, Guido Crosetto ed il Capo di Stato Maggiore della Difesa Generale Luciano Portolano, si è poi recato a Venezia raggiungendo il luogo simbolo della prestigiosa città ovvero la grande e monumentale Piazza San Marco che ha offerto, con la sua bellezza architettonica, una importante cornice per la celebrazione della Festa delle Forze Armate.

Preceduto da 21 colpi a salve del pattugliatore d'altura P430 Thaon di Revel della Marina Militare italiana, il Capo dello Stato, sempre affiancato dal Ministro della Difesa e dal Capo di Stato Maggiore della Difesa ha passato in rassegna lo schieramento che gli ha reso gli onori.

Lo schieramento era composto da Reparti dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica, dei Carabinieri e della Guardia di Finanza, presente come Forza di Polizia ad ordinamento militare.

Presenti alla cerimonia il Sindaco di Venezia Luigi Brugnaro ed il Presidente della Regione Luca Zaia oltre alle altre autorità militari civili e religiose.

Nel corso della cerimonia sono intervenuti con il loro messaggio il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Luciano Portolano e il Ministro della Difesa, Guido Crosetto. I messaggi sono stati orientati al ricordo dei Caduti e dell'Armistizio

di Villa Giusti del 4 novembre 1918, con il quale fu portato a compimento il processo di unificazione nazionale. È stato sottolineato l'alto valore simbolico della ricorrenza degli oltre seicentomila Caduti della Grande Guerra. Nel corso della celebrazione è stato ricordato come la difesa della libertà e della democrazia. oggi assumono ancora più rilievo

con l'istituzione della "Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate", che sancisce il profondo legame tra le forze di difesa nazionale e i cittadini.

In particolare il Ministro della difesa ha aggiunto:

*"Le Forze armate difendono le libere istituzioni, cercano di costruire la sicurezza non solo a livello nazionale ma internazionale. Abbiamo collegato il ricordo di un evento drammatico, la fine della Guerra mondiale, al ricordo di persone vive che in questo momento sono in Libano, in Kosovo, in teatri critici, a rappresentare l'Italia e a fare un'unica cosa: difendere con ostinazione la pace, combattere e non arrendersi alla guerra".*

Si è quindi svolta la solenne cerimonia in cui il Presidente

Mattarella ha apposto la decorazione di Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia conferita per meriti, alle Bandiere di 6 Reparti: Bandiera di Guerra del 152° reggimento fanteria "Sassari"; Bandiera di Guerra dell'8° reggimento artiglieria terrestre "Pasubio"; Bandiera di Guerra della Marina Militare e Forze Navali; Bandiera di Combattimento Nave Antonio



*Il Presidente della Repubblica riceve gli onori dello schieramento militare*



*La decorazione della Bandiera del 14° Stormo dell'Aeronautica Militare*

# GIORNATA DELL'UNITÀ NAZIONALE E DELLE FORZE ARMATE



*Il sorvolo delle Frecce Tricolori su piazza San Marco*



*Il Tricolore atterra in piazza San Marco*

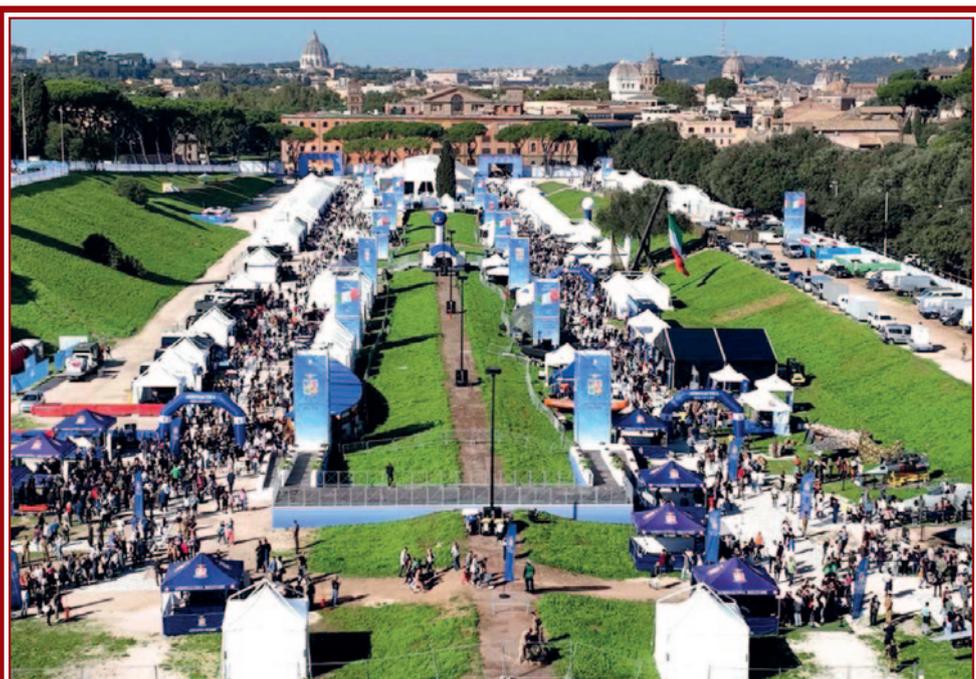
Un evento attraverso il quale i visitatori hanno potuto ampliare la conoscenza di molti aspetti che coinvolgono le nostre Forze Armate attraverso una serie di eventi dimostrativi, tra cui simulatori di volo, prove di military training, concerti delle bande musicali, conferenze, esibizioni delle unità cinofile, collegamenti in diretta con i nostri militari in missione nel mondo e molto altro. L'inaugurazione del villaggio è avvenuta alla presenza del Ministro della Difesa Guido Crosetto che ha ricordato come l'Italia debba sentirsi un Paese unito che guarda al domani grazie anche alle sue

Marceglia; Bandiera di Guerra del 14° Stormo Aeronautica Militare; Bandiera di Guerra dell'8° Reggimento Carabinieri "Lazio".

A seguire il lancio di sette paracadutisti delle Forze Armate che hanno dispiegato un grande Tricolore nel cielo sopra la città lagunare prima di prendere terra davanti al palco presidenziale in piazza San Marco. Il successivo sorvolo delle Frecce Tricolori ha concluso la cerimonia tra l'emozione e gli applausi dei presenti e del numeroso pubblico intervenuto.

## **Roma – Circo Massimo**

In occasione della "Giornata dell'Unità nazionale e delle Forze Armate" il Ministero della Difesa ha allestito, dal 1° al 4 novembre al Circo Massimo di Roma, un "Villaggio Difesa" in cui gli italiani hanno avuto la possibilità di approfondire la conoscenza delle Forze Armate.



*Il Villaggio Difesa al Circo Massimo di Roma*

Forze Armate che sono sempre pronte non solo a difendere il nostro paese ma anche di svolgere attività di soccorso alla popolazione in situazioni di crisi e di emergenza sia in Italia che all'estero.

## DECORAZIONI ORDINE MILITARE D'ITALIA

*Al Quirinale la consegna delle onorificenze*

Si è svolta, al Quirinale, alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, la cerimonia di consegna delle decorazioni dell'Ordine Militare d'Italia, conferite nell'anno 2024, in occasione della ricorrenza della "Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate". Le onorificenze sono conferite con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro della Difesa, sentito il consiglio dell'Ordine. La cerimonia si è svolta nel prestigioso Salone dei Corazzieri dove erano presenti il Presidente della Corte Costituzionale, Augusto Antonio Barbera, rappresentanti del Senato della Repubblica e della Camera dei Deputati, il Capo di Stato Maggiore della Difesa Luciano Antonio Portolano, i componenti il Consiglio dell'Ordine Militare d'Italia e molte altre autorità civili e militari.

L'onorificenza è assegnata come riconoscimento per:

*"Le azioni distinte compiute in guerra da unità delle Forze Armate nazionali o da singoli militari ad esse appartenenti, che abbiano dato sicure prove di perizia, di senso di responsabilità e di valore."*

Il Presidente Mattarella si è rivolto ai presenti per sottolineare l'importanza della cerimonia e tra l'altro:

*L'Ordine Militare d'Italia premia i militari di ogni ordine e grado che, esercitando il comando, hanno, con intelligenza, iniziativa, perizia, senso di responsabilità, coraggio, contribuito al buon esito di campagne e operazioni militari, dando testimonianza dei valori che contrassegnano le Forze Armate.*



*Il Presidente ed il Col. Pil. Liccardo*



*Il Presidente ed il Col. Pil. Zaniboni*

Sono state consegnate le decorazioni di Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia a:

Generale di C. A. Giovanni Maria Iannucci

Generale di C. A. Angelo Michele Ristuccia

Contrammiraglio Stefano Costantino

Contrammiraglio Stefano Frumento

Colonnello Pil. Gianfranco Liccardo

Colonnello Pil. Eros Zaniboni



*Quirinale, - I Decorati con il Presidente Mattarella e il Ministro Crosetto*

## MADONNA DI LORETO

*Celebrata la ricorrenza della Patrona degli Aeronauti*

Il giorno 10 dicembre 2024 presso la basilica di Santa Maria degli Angeli e dei Martiri in Roma si è svolta la tradizionale celebrazione eucaristica dell'Aeronautica Militare in omaggio alla Vergine Lauretana, Santa Patrona degli Aeronauti. La celebrazione, presieduta da S.E. Mons. Santo Marciànò, Ordinario Militare per l'Italia, concelebrata dal Vicario Episcopale per l'Aeronautica Militare Mons. Antonio Coppola con la presenza dei Cappellani militari dell'Aeronautica Militare e della zona pastorale del Lazio. Alla cerimonia hanno preso parte la Sottosegretario di Stato alla Difesa, Sen. Isabella Rauti ed il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti con una nutrita rappresentanza di Ufficiali, Sottufficiali, Graduati e Militari di Truppa dell'Aeronautica, personale civile oltre a numerose autorità militari e civili nonché rappresentanti delle

componenti aeree di tutte le Forze Armate e Corpi Armati dello Stato. Mons. Antonio Coppola ha aperto la cerimonia religiosa ringraziando tutti i presenti, soprattutto l'Arcivescovo Ordinario Militare sottolineando il particolare momento ecclesiale in piena comunione con il Santuario della Santa Casa di Loreto. Ha poi evidenziato la presenza dei "ragazzi" della Scuola Marescialli di Viterbo per l'esecuzione dei brani liturgici della funzione religiosa definendo il loro impegno: "piena espressione di una festa di famiglia". Riferendosi poi alla Santa Vergine ha concluso:

*"Protegga il nostro volo, non solo quello con gli aerei ma soprattutto il volo di tutta la nostra vita".*

Nella sua Omelia, l'Ordinario Militare S.E. Mons. Santo Marciànò ha ricordato come la cerimonia sia collegata alla traslazione della Santa Casa nella quale nacque Maria a Nazareth e come Papa Benedetto XV, nel 1920 volle che la Madonna di Loreto fosse scelta quale Patrona degli Aeronauti. Ha poi proseguito affermando che Il Papa non poteva fare scelta migliore e come:

*"Un volo che vi vede raggiungere luoghi diversi per soccorrere persone diverse in situazioni ordinarie ma a volte anche drammatiche, recando vicinanza, sostegno, aiuto e come tutto questo sia possibile grazie alla competenza, unitamente alla dedizione, perché non basta solo la prima".*

Con riferimento poi a tutti quei luoghi di crisi, di scontri politici, di ricerca di difficili equilibri internazionali, Mons. Marciànò ha rivolto parole di gratitudine alle donne e uomini dell'Aeronautica

Militare per il servizio rivolto alla pace con un contributo fattivo ed il delicatissimo ruolo svolto per la protezione, il soccorso, la vicinanza, nello sforzo di stimolare vie di dialogo e riconciliazione.

Un'opera di pace svolta silenziosamente portata avanti con notevole sacrificio, sia nei compiti straordinari come negli ordinari nella difesa, la protezione e la salvaguardia

della vita umana. Difendere la vita in ogni fase, in ogni situazione, è davvero il cuore della missione delle Forze Armate. La funzione religiosa si è poi conclusa con la Preghiera dell'Aviatore.

S.E. Mons. Santo Marciànò, in occasione di questa celebrazione, ha sottolineato come sia una delle sue ultime funzioni religiose insieme all'Aeronautica Militare prima di terminare, il prossimo aprile, dopo quasi 12 anni, il suo percorso come Ordinario Militare ed ha espresso parole di ringraziamento nei confronti della Forza Armata.

Ha quindi preso la parola il CSMA Gen. S.A. Luca Goretti, ricordando innanzitutto i Caduti e tutti i familiari di coloro che hanno perso la vita per il bene della nostra Patria, per la nostra libertà e per il nostro popolo. Ha proseguito ringraziando tutto il personale dell'Aeronautica che opera in silenzio 24 ore su 24, "sempre pronto a prestare soccorso, aiuti, difesa per costruire insieme la pace". Ha poi rivolto parole di ringraziamento nei confronti di S.E. Mons. Santo Marciànò: "Sei stato una guida e un rifugio sicuro per tutti noi. Grazie".



*L'Omelia dell'O.M. Mons. Santo Marciànò*

## ORIGINI, STORIA E FUTURO DELL'AERONAUTICA MILITARE

CONVEGNO IN OCCASIONE DELL'ASSEMBLEA ANNUALE DELL'ANUA

*Catania 20 novembre 2024*

In occasione dell'Assemblea generale dei Soci che si è svolta a Catania, l'ANUA ha organizzato alcune attività collegate dedicando uno specifico impegno ad un'attività, ormai consueta, che fa parte degli obbiettivi associativi, di far conoscere la Forza Armata all'esterno, sia per gli aspetti storici che per le attività aeronautiche correnti, comprese quelle con indirizzo verso le attività aeronautico spaziali ritenute d'interesse per i giovani che guardano al loro futuro. Tutto questo senza dimenticare la tradizione ed i valori aeronautici. Nel concreto, con il supporto del personale del 41° Stormo di Sigonella, è stato organizzato a Catania presso il Centro Fieristico e Congressuale "Le Ciminiere", un Convegno per il giorno 19 ottobre 2024 a cui sono state invitate diverse scolaresche in particolare della scuola media superiore. Prevista e coordinata con il Comune, la presenza del Sindaco di Catania dott. Enrico Trantino e l'Assessore dott. Giovanni Petralia.

Purtroppo le condizioni meteorologiche della giornata non sono state favorevoli ed un violento nubifragio si è abbattuto sulla città e dintorni che ha indotto il Comune a chiu-

dere tutte le attività scolastiche impedendo di fatto agli studenti di potersi muovere e quindi partecipare al Convegno. Lo stesso sindaco ed Assessore hanno comunicato la loro impossibilità a partecipare essendo impegnati nella gestione dell'emergenza. Gli organizzatori del Convegno, così come si usa fare nelle operazioni di volo, hanno adottato

una "procedura alternata" provvedendo a registrare lo svolgimento del convegno rivolto ai coloro che sono riusciti a raggiungere il Centro Congressuale nonostante il tempo avverso.

La registrazione degli interventi svolti è stata avviata nei giorni successivi verso le singole scuole e, precedute dalla presentazione di alcuni Soci ANUA e da un Ufficiale appartenente al 41° Stormo, proiettate a beneficio degli studenti. Presenti i Soci ANUA del territorio e altri provenienti da varie altre sezioni nazionali, alcuni Soci della Associazione Arma Aeronautica sezione di Catania con il loro Presidente Col. P. Casella e personale in

servizio presso il 41° Stormo. Presentatrice e moderatrice del Convegno la T. Col. Deborah Corbi del 5° Reparto SMA, Comunicazione digitale, che ha introdotto gli inter-



venti dei vari Relatori e coordinato il successivo dibattito attivato dalle domande alla fine del Convegno. Il Convegno è quindi iniziato con l'introduzione del Presidente dell'ANUA gen. S.A. Claudio Debertolis per i saluti di rito lasciando subito dopo la parola al primo Relatore.

## **Aeronautica Militare** **Stato dell'arte e prospettive future** *Com.te 41° Stormo – Col. Pil. Stefano Spreafico*

L'interessante intervento ha fornito un'attuale e chiara panoramica dell'organizzazione della Forza Armata oltre a far comprendere come una serie di aggiornamenti siano stati dettati dalle necessità operative di efficientamento, funzionalità operativa, distribuzione sul territorio ed attenzione alle nuove richieste rivolte alla Forza Armata a cui si sono aggiunte anche importanti attività "fuori area".

Sempre nell'ambito dell'attività principale dedicata alla difesa dello spazio aereo, sono state sottolineate le nuove necessità per il Comando e Controllo nel settore aerospaziale che richiede nuove capacità come la mobilità, l'intelligence ed altre che hanno presentato a loro volta la necessità di disporre di strumenti più specifici adeguando il conseguente addestramento per affrontare le realtà sullo scacchiere internazionale.

Questo senza dimenticare altri importanti compiti assegnati, il controllo del Traffico Aereo di competenza, il Soccorso Aereo (*Search and Rescue/SAR*), le necessarie previsioni meteorologiche non solo quelle finalizzate alle operazioni militari ma anche per essere messe a disposizione come servizio a favore del Paese.

Rimane l'impegno a svolgere voli di trasporto sanitario di urgenza o in biocontenimento per i quali vengono frequentemente impiegati velivoli e personale dell'Aeronautica Militare. Molto interessante anche l'illustrazione degli strumenti ovvero delle nuove capacità della Forza Armata messe a punto per la raccolta di informazioni come base per chi deve provvedere all'esercizio del Controllo. La modalità esecutiva del recupero delle informazioni, la capacità d'ingaggio ed i mezzi (*assetti*) destinati a tali compiti oltre alla capacità di protezione ed in particolare di proiezione per raggiungere gli obiettivi assegnati "fuori area". Di recente

sono state svolte le esercitazioni in Australia, Giappone, Alaska e Usa di cui abbiamo riportato gli eventi sul precedente numero del Corriere dell'Aviatore. Tutto questo ha interessato anche i processi addestrativi per adeguarli alle nuove realtà e consentire al personale impiegato di raggiungere i necessari livelli di preparazione per l'impiego dei sistemi ed assetti in continua evoluzione. L'ulteriore innalzamento del buon livello di qualità già conseguito e riconosciuto delle scuole di volo dell'Aeronautica ha ulteriormente evidenziato l'alto livello di qualificazione dei processi addestrativi che ha attratto molti Paesi che hanno richiesto di poter inviare i propri allievi piloti presso le scuole di volo dell'Aeronautica Militare. Inoltre, la collaborazione con

l'industria dedicata, ha consentito l'attivazione sulla base aerea di Decimomannu dell'International Flight Training School (IFTS) riconosciuta come scuola di alto livello professionale da numerose Forze Aeree del mondo.

Le sfide future riguardano in particolare lo Spazio dove, la notevole presenza di attività di vario tipo, compreso quello militare, inevitabilmente richiedono un attento controllo di questo dominio da parte dell'Aeronautica Militare

per assicurare la legittima difesa del nostro Paese. Così anche per il dominio Cyber, scaturito dalla continua evoluzione tecnologica e la necessità di raccolta, analisi ed elaborazione di un'imponente mole di dati. Il Col. Spreafico ha concluso allacciandosi alla caratteristica dell'Aeronautica Militare che sia per tradizione e tendenza ma soprattutto per i compiti assegnati, ha sempre guardato al futuro e continua a farlo, come l'attuale progetto Global Combat Air Programme (*GCAP*) che ha allo studio il velivolo di nuova generazione destinato a sostituire quelli attualmente in linea di volo.

## **Ragioni storiche della nascita dell'A.M.**

*Gen. S.A. Claudio Debertolis*

Il Gen. Debertolis, ha aperto il suo intervento con una premessa importante, volta a chiarire il motivo dell'esistenza delle Forze Armate.

Spesso vengono raccolte espressioni della Società volte a sottolineare l'importanza della costante ricerca della Pace e che le guerre sono dannose ed insulse. Criteri senza dubbio



*Il Col. Stefano Spreafico durante il suo intervento*

pienamente condivisibili ma purtroppo la realtà ci rende evidente che le auspiccate condizioni di maturità collettiva per vivere in un mondo privo di conflitti, sono ancora illusorie. Condizione che proprio nel periodo che viviamo è ulteriormente confermata dai recenti avvenimenti.

È quindi necessario che sia ben compreso che le Forze Armate nascono per la difesa della comunità, della sua libertà, dei suoi valori, della sua cultura, del suo modo di vivere. Le Forze Armate sono un complesso di mezzi, persone e strutture organizzate di cui uno Stato dispone per difendersi da minacce esterne.

Per rendere efficace tale sistema è indubbiamente necessario disporre di mezzi adeguati e la necessaria preparazione del personale attraverso la specializzazione e l'addestramento. Questi concetti basilari sono frutto di un'esperienza millenaria da quando, fin dalla preistoria, le tribù erano costrette a dedicare parte delle loro risorse composte di uomini e mezzi, alla difesa delle loro comunità. La distorsione si presenta quando si pensa di utilizzare il sistema organizzato per la difesa, nella forma di aggressione nei confronti di altre comunità per l'imposizione dei propri principi.

Le forze armate sono guidate dalla politica di un Paese ed il potere esecutivo ne dispone in accordo ai poteri conferiti. Fortunatamente la Costituzione Italiana con l'art. 11, molto importante, stabilisce che il nostro Paese "ripudia la guerra come strumento di offesa". Ma, tornando alla difesa, per avere la pace non è sufficiente la sola dichiarazione di non aggressività nei confronti di altre comunità.

Sono necessari due importanti pilastri su cui basare la difesa, di cui il primo è la reale volontà dei Politici di volerla e di comportarsi di conseguenza e l'altro è la "deterrenza" ovvero una credibile capacità militare per dissuadere eventuali intenzioni ostili. La deterrenza ha funzionato perfettamente durante il periodo della guerra fredda, impedendo l'olocausto nucleare. Oggi in parecchie circostanze (*L'Ucraina, medio oriente, ecc*) la deterrenza non ha ben funzionato e correre ai ripari a posteriori è più complicato e comporta dover subire danni. Un notevole supporto agli equilibri di pace viene dalle alleanze per la difesa tra Nazioni che per noi è rappresentato dalla NATO. Lo stesso articolo 11 della Costituzione, nella sua seconda parte, prevede infatti la partecipazione dell'Italia alle organizzazioni internazionali tese a attività che garantiscano pace e stabilità. La

Costituzione pertanto, nel fissare i criteri di tale utilizzo delle Forze Armate, le autorizza a partecipare anche ad eventi che potrebbero comportare l'uso delle armi, a fini di stabilizzazione.

## Storia dell'A.M. dal 1923 ad oggi

All'inizio dello scorso secolo persone, non militari, hanno sviluppato una macchina volante.

Poco dopo scoppiò la Prima Guerra Mondiale in cui ci si accorse della potenzialità del nuovo mezzo e vennero create unità speciali dell'Esercito e della Marina per l'impiego di

questi nuovi mezzi chiamati aeroplani.

Disponendo già di uno strumento per affrontare la nuova minaccia, ci si può domandare perché costituire una nuova Forza Armata. Agli inizi l'aviazione era impiegata dalle altre Forze Armate come un'estensione della propria modalità di agire ma emerge sempre di più la necessità di applicare un impiego "specializzato" delle forze in campo con l'applicazione di strategie e tattiche specifiche per ottimizzare l'impiego

dei nuovi mezzi al fine di mantenere il dominio di tutto lo spazio aereo soprastante la Nazione. Lo scopo è quello di impedire l'avvicinarsi di qualsiasi minaccia riuscendo a colpire anche in profondità il territorio nemico, le sue basi, le sue linee di comunicazione e rifornimento, indebolendo le sue capacità offensive.

Tutto ciò ha richiesto nuove strategie e tattiche specializzate nel settore aeronautico e personale adeguatamente addestrato.

Così, il 28 marzo 1923, viene emanato il decreto di costituzione della nuova Forza Armata in cui confluiscono tutte le risorse aeree dell'Esercito e della Marina. Tra gli effetti che ne scaturiscono ci sarà anche lo sviluppo dell'industria di sostegno per l'evoluzione dei nuovi mezzi riuscendo così a consolidare il voluto "effetto deterrenza" finalizzato a scovare e sconfiggere eventuali minacce.

Di fatto per l'Aeronautica sorge anche la necessità di avere al suo interno una capacità ingegneristica per indirizzare l'industria a costruire i mezzi idonei alle necessità operative, condizione che richiede la costituzione del Genio Aeronautico all'interno della Forza Armata. Negli anni successivi l'insieme di queste capacità porterà al raggiungimento di ri-



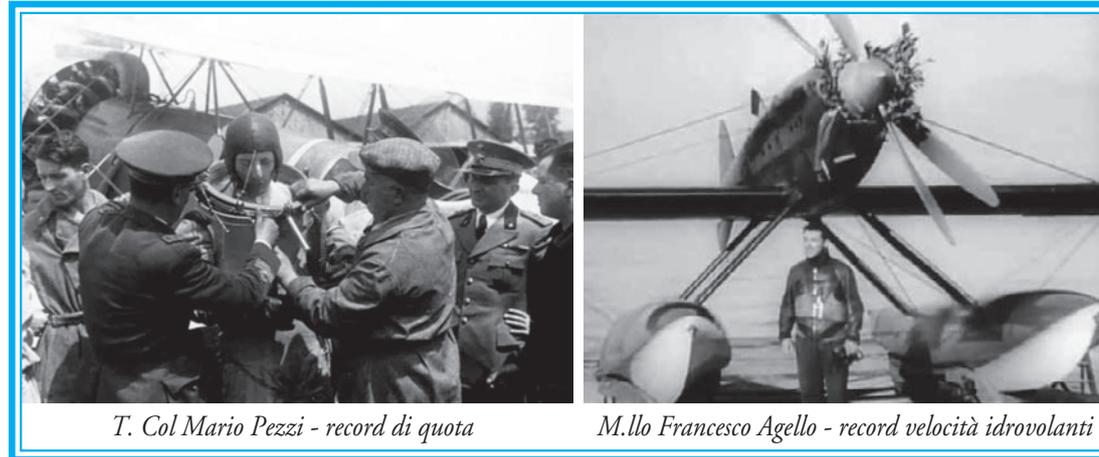
*Il Presidente gen. S.A. Debertolis durante il suo intervento*

sultati tecnici elevati rappresentati da grandi imprese aviatorie, record e primati, identificando l'Aeronautica come una "punta di diamante" in campo aviatorio. Tra le imprese più conosciute ricordiamo il M. Ilo Agello per il record di

fronto con le altre aeronautiche, ma con l'avvento dei velivoli come il Macchi 205 Veltro, il Reggiane 2002 ed altri il livello di prestazioni si dimostrò adeguato a fronteggiare le opposte Forze Aeree. Purtroppo ciò non evitò all'Aeronautica di subire comunque

spaventose perdite umane di mezzi e strutture come l'avanzato Centro Sperimentale di Roma.

Dopo la guerra, i vincitori decisero di aiutare i Paesi sconfitti a risollevarsi con un particolare piano di aiuti che prese il nome dal Gen. George Marshall.



T. Col. Mario Pezzi - record di quota

M. Ilo Francesco Agello - record velocità idrovolanti

velocità idrovolanti ad elica, il T. Col. Mario Pezzi per il record di quota e numerosi altri ancora. Risultati derivati dal lavoro svolto tra piloti, ingegneri, tecnici specialisti. Da questo emerge anche un'altra evidente realtà tutt'oggi valida ed applicata: il lavoro di squadra.

Ingegneri, piloti, tecnici specializzati nelle varie componenti come i motori, le eliche, ecc., tutti lavorano in maniera coordinata ed integrata perché l'aereo possa sviluppare tutte le sue prestazioni.

Il nostro Paese, insieme alla Germania venne supportato nella ricostruzione e ciò ha riguardato anche l'Aeronautica Militare che ha ricevuto gratuitamente da Americani e Inglesi, mezzi moderni fino ai primi Jet ad alte prestazioni, in particolare T 33, l'F 84 e l'F86.

Differente la sorte della nostra industria aeronautica, che non ha potuto immediatamente usufruire di investimenti per risollevarsi rallentata dalla fornitura all'Aeronautica di tanti mezzi gratuiti.



Il G91 versione PAN

MB 326 con identificativi del 6° Stormo

A questo sviluppo contribuisce la collaborazione coordinata con l'industria. Ne è un esempio l'Ing. Alessandro Marchetti con la progettazione e costruzione di velivoli innovativi come l'S 55 una specie di catamarano volante di notevoli capacità di carico ed autonomia con prestazioni elevate, per l'epoca, al punto che venne utilizzato dallo stesso Balbo per le note crociere con formazioni composte da numerosi velivoli mettendo in risalto le elevate capacità tecniche raggiunte dall'aviazione italiana.

All'inizio della Guerra, l'Italia si trovò ad affrontare il periodo bellico con il biplano CR 42 ormai superato nel con-

Più tardi venne sviluppato il progetto di un caccia tattico leggero, il Fiat G 91, vincitore di una gara NATO che fu adottato anche da Germania e Portogallo oltre che dalla nostra Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Inizia così il periodo in cui la nostra industria aeronautica, incoraggiata dalla Forza Armata, si specializza nello sviluppo dei velivoli per addestramento. Questi velivoli hanno una importanza determinante nella economia di una forza aerea e questa strada ha portato a notevoli successi fino ai giorni nostri. Il primo velivolo del genere è stato il Macchi MB 326, venduto a una decina di nazioni nel mondo e ri-

prodotto su licenza da Brasile e Sud Africa.

Per i velivoli ad alte prestazioni la storia dell'Aeronautica, dagli anni sessanta, è stata segnata dal famoso Lockheed F 104 Starfighter. Dalla iniziale versione "G" costruita su licenza è stata poi elaborata la versione "S" tutta italiana con prestazioni di velocità e armamento superiori. Questa versione ha equipaggiato numerosi gruppi di volo italiani per quaranta anni rimanendo nel cuore dei molti piloti militari che hanno avuto il privilegio di poterci volare.

L'esperienza tecnica maturata, ha consentito all'Italia di sviluppare, in cooperazione con UK e Germania, una macchina innovativa di terza generazione, il Tornado, caccia bombardiere che ha sostituito l'F 104 di quella versione. Il Tornado era il primo velivolo che adottava computers per l'assistenza al controllo del velivolo, alla navigazione, all'uso dell'armamento e la cui complessità ha richiesto la presenza di un secondo membro, denominato Operatore di Sistema o Navigatore. Nel frattempo nell'area addestramento, l'MB 326 viene sostituito con l'MB 339, con altrettante ottime prestazioni tali da essere adottato dalla PAN in sostituzione del G 91. Verrà poi innovato



F 104 S



Tornado



F 35



MB T 346

con uno sviluppo dell'avionica per soddisfare le nuove esigenze operative.

L'esperienza acquisita con il Tornado ha consentito alla nostra industria di sviluppare un velivolo di quarta generazione, questa volta dedicato alla Difesa Aerea, l'EF2000. Esso è oggi impiegato, oltre che per il controllo dello spazio aereo nazionale, anche a protezione dei confini dell'Alleanza NATO.

L'evoluzione tecnologica ha permesso l'integrazione dei computers e degli automatismi, consentendo il ritorno al singolo pilota. Cambia la linea operativa e cambiano le necessità addestrative ed ecco che viene realizzato l'MB 346 progettato per preparare i piloti per i velivoli della quarta generazione. Arriva poi il velivolo più recente, l'F 35 che indica un cambio di rotta riguardo alla politica di sviluppo dei velivoli europei, con l'acquisizione di un velivolo di progettazione americana al di fuori dell'industria nazionale. In realtà gli USA, per non perdere il contatto con l'Europa, hanno aperto le loro avanzatissime tecnologie ai partners, consentendo l'ingresso di molte nazioni nel programma. Un'occasione in cui, a valle di un accordo, all'Italia è consentito di fabbricare parti del velivolo sul proprio territorio e assemblare l'intera macchina anche per altre nazioni, nella base di Cameri.

Questo ci consente di mantenerci in pieno contatto con la più alta tecnologia aeronautica e con la grande esperienza operativa e industriale acquisita possiamo affacciarci al futuro della sesta generazione, con tutte le necessarie conoscenze.

## Sigonella, aeroporto al centro dello scacchiere mediterraneo

Cap. Pil. Antonello Calabrese 41° Stormo

L'intervento è stato aperto con una panoramica sulle realtà operative esistenti sull'aeroporto che operano quotidianamente nell'ambito del coordinamento affidato al 41° Stormo.

Realtà nazionali come il Gruppo APR (*Aerei a Pilotaggio Remoto*) del 32° Stormo, l'11° RMV (*Reparto Manutenzione Velivoli*) ma anche di altre Forze aeree come le forze della NATO ISR (*Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*), la SVASS (*Sezione Valutazione Analisi Antisom*) della Marina Militare, il Nucleo Eliportato dei Carabinieri "Cacciatori Sicilia" oltre al Naval Air Station delle Forze Americane. Un'attività che richiede, come tutte le attività di volo, un ampio controllo sul Traffico Aereo che include tra l'altro anche quello civile e militare che opera sugli aeroporti di Fontanarossa e Reggio Calabria. Un controllo che



Il Cap. Antonello Calabrese con il T. Col. Deborah Corbi



*Il Gen. B.A. Arturo Zandonà*

deve tenere in debito conto i saltuari condizionamenti dovuti alle eruzioni del vicino vulcano Etna con le conseguenti limitazioni dovute alla presenza delle ceneri vulcaniche che invadono gli spazi aerei in modo particolare quelli dell'aeroporto di Fontanarossa. L'attività prevalente del 41° Stormo rimane comunque quella di sorveglianza del Mediterraneo sia per la parte strettamente militare per la difesa nei confronti di presenze di sommergibili nell'area. Viene svolta anche un'attività collaterale per la sorveglianza dei flussi migratori oltre a quella per le operazioni illecite (*operazioni di contrabbando di vario tipo*) e quando necessario viene fornito supporto alla Protezione Civile.

## Arruolamento e formazione Personale AM

*Gen. B.A. Arturo Zandonà*

L'intervento, volutamente più sintetico per la mancanza dei giovani studenti a cui era prevalentemente indirizzato, ha rappresentato una carrellata aggiornata sulle attuali proposte e modalità d'ingresso in Aeronautica. L'ingresso in Accademia Aeronautica a Napoli per gli Ufficiali, alla Scuola Marescialli di Viterbo per i Marescialli ed alla Scuola Volontari in Ferma prefissata Iniziale (V.F.I.) di Taranto per formazione base dei Volontari di Truppa e per i successivi corsi propedeutici all'immissione nel Servizio Permanente Effettivo (V.S.P.).

È stata richiamata l'opportunità offerta dalla Scuola Militare "Giulio Douhet", dove siolge la didattica

per il conseguimento della maturità affiancata ad un orientamento aeronautico che al termine offre anche la priorità in caso di proseguimento degli studi con la frequenza dell'Accademia Aeronautica.



*La consegna della targa ANUA al Col. Spreafico*



*La consegna dell'oggetto ricordo al Cap. Calabrese*

## Conclusione Convegno

Al termine dell'ultimo intervento, la Moderatrice, T. Col. Corbi, ha brevemente sintetizzato gli eventi e passato la parola al Presidente Gen. Debertolis per i ringraziamenti finali. Sono stati quindi donati ai Relatori emblemi dell'ANUA a ricordo dell'evento. Al T. Col. Corbi la Delegata delle Dame e Soci d'Onore dell'ANUA Sig.ra Casagrande, ha consegnato un mazzo di fiori ringraziandola per l'apprezzata conduzione del Convegno.



*La D.O. Anna Casagrande consegna i fiori al T. Col. Corbi*

## ASSEMBLEA GENERALE 2024

*Riunita a Catania il 18 ottobre 2024*

Nell'ambito di un programma che vede lo svolgimento dell'Assemblea Generale dell'Associazione presso le varie località territoriali sedi delle sezioni ANUA ed in accordo agli indirizzi del Consiglio Direttivo Nazionale, l'Assemblea, del mese di ottobre 2024, si è svolta a Catania.

Il programma sviluppato dai Soci della Sezione di Catania diretti dal loro Presidente magg. Salvatore Chisari e con il valido supporto del col. (r) Antonio Famà, è stato integrato con altre importanti attività come il successivo Convegno oltre ad attività sociali e culturali.

L'Assemblea si è svolta il pomeriggio in una sala presso il Circolo del 41° Stormo di Fontanarossa.

All'apertura è stato nominato il gen. B. Raffaele Cariglia quale Presidente dell'Assemblea mentre per il ruolo di segretario è stato nominato il br. gen Raffaele Punzi. Costatata la regolare composizione dell'Assemblea, il Presidente ha dichiarato l'apertura dei lavori e seguendo l'O.d.G. ha

dato la parola al Presidente Nazionale gen. S.A. Claudio Debertolis che ha svolto la sua relazione informativa i cui contenuti sono disponibili nel verbale regolarmente redatto. I punti principali si possono riassumere nell'inserimento dell'ANUA nel "terzo settore", l'approntamento della prossima assemblea elettiva prevista per il prossimo mese di marzo 2025. Sono stati poi affrontati gli altri punti all'ordine del giorno illustrando i bilanci a cura del segretario Generale gen. B.A. Giuseppe Cornacchia e l'intervento del Direttore del Corriere dell'Aviatore che, non potendo essere presente, ha inviato la propria relazione letta all'Assemblea dal Presidente Cariglia.

Completati i previsti punti da trattare l'Assemblea ha ringraziato il Presidente della sezione ANUA di Catania magg. Salvatore Chisari con i Soci Antonio Famà e Salvo d'Amico per il supporto organizzativo ed ha poi dichiarato ufficialmente la chiusura dell'Assemblea.



*La Presidenza dell'Assemblea*

## ATTIVITÀ SOCIALI COLLEGATE ALL'ASSEMBLEA

### Incontro tra i Soci

L'importante incontro in terra di Sicilia è iniziato il 17 ottobre con l'arrivo dei Soci Partecipanti da Roma e da Milano accolti dai Soci dell'area di Catania ed è terminato il giorno 21 con la loro partenza.

### Conviviale

La sera stessa dell'arrivo tutti i convenuti, dopo i rituali saluti animati dal piacere di ritrovarsi, hanno colto l'occasione per allietare la serata con una cena presso il ristorante dell'Hotel che ha ospitato la delegazione per l'intero periodo. La conviviale si è svolta in un ambiente gradevole e con rinno-



vato piacere nel trovarsi in presenza tra colleghi ed amici con i quali condividere e rinforzare lo spirito associativo.

## Visita aeroporto

Il mattino successivo ha avuto luogo l'interessantissima visita al 41° Stormo, presso l'aeroporto di Sigonella. Ricevuti dal Comandante del 41° Stormo, Colonnello Pilota Stefano Spreafico, il gruppo dei Soci è stato prima accolto in sala briefing dove sono state illustrate le attività dello Stormo e presentate le varie strutture organizzative presenti ed operanti sulla base. Al termine si è svolta una sentita e partecipata cerimonia per la deposizione di una corona al monumento ai caduti. È poi iniziata la visita dell'Aeroporto passando prima per il Gruppo di volo dove il personale, molto disponibile, ha illustrato ai Soci le attuali attività operative e di manutenzione. In sequenza è stato vistato l'interessante grup-



*Il Briefing di accoglienza*



*La targa del 41° Stormo all'ANUA*



*Gli onori ai Caduti*



*Visita al NATO - AGS*



*I Soci durante la visita nell'hangar di manutenzione velivoli*

po NATO AGS (*Alliance Ground Surveillance*) che opera con i "Droni Global Hawk" (*Velivoli a pilotaggio remoto*). Per l'occasione il Presidente Debertolis ha consegnato al Rappresentante del gruppo una targa dell'ANUA a ricordo della visita. La mattinata si è poi conclusa con la visita al Centro di Controllo Radar.

## Visite del territorio

Il giorno in cui si è svolta l'assemblea, mentre i Soci erano impegnati con le attività statutarie, i vari accompagnatori



*Al Monastero benedettino*



*Dai terrazzi di Taormina*

hanno avuto la possibilità di visitare la città di Catania ed i suoi luoghi peculiari tra cui il Monastero benedettino di San Nicolò l'Arena, sede del Dipartimento di Scienze Umanistiche dell'Università di Catania. La domenica tutto il gruppo dei Soci si è recato a Taormina dove, accompagnato da una brava guida locale, ha visitato i principali luoghi storici con le loro particolarità architettoniche ed hanno avuto modo di osservare i magnifici panorami verso il mare e verso la maestosa cima dell'Etna.

## Ringraziamenti

Per l'impegno dedicato all'organizzazione dell'Assemblea, del Convegno e le attività sociali ad esse collegate i Soci hanno ringraziato la sezione ANUA di Catania coordinata dal Presidente Salvatore Chisari, con il contributo del col(r)Antonio Famà per l'organizzazione territoriale e del gen. Amato Passaro per quanto svolto dalla sede centrale.

## TRIESTE CITTÀ MULTIETNICA NEI SECOLI CONTESA

*12 giugno 1945 – Liberazione di Trieste dall'occupazione jugoslava*

*26 ottobre 1954 – ritorno di Trieste all'Italia*

*Date storiche che riflettono l'odierna realtà cittadina*

di Claudio Scura



### Cenni storici

**T**ergeste, città Austro-Ungarica, oggi Trieste città italiana. Nasce come centro abitato di modeste dimensioni in epoca preromana, acquisendo connotazioni urbane solo nel II secolo a.C. in seguito alla colonizzazione da parte di Roma. Dopo i fasti imperiali ed in seguito alle invasioni barbariche la città subì una decadenza. Soggetta a Venezia dalla metà del 14° sec. Divenne poi un libero comune associandosi alla casa d'Asburgo (1382) che le consentì di svilupparsi con una nuova prosperità. Fra il Settecento e l'Ottocento, con esclusione del breve periodo napoleonico, grazie all'attribuzione di porto franco e l'incremento di un fiorente commercio e con il ritorno degli Asburgo nel 1813, continuò a svilupparsi. A questo sviluppo contribuì l'apertura, nel 1857, della ferrovia che la collegava con Vienna, diventando così una delle più importanti metropoli dell'Impero Austriaco (*dal 1867 Impero Austro-Ungarico*). Negli anni sessanta dell'800 fu elevata al rango di capoluogo di Land nella regione del Litorale austriaco (*Oesterreichisches Küstenland*). Successivamente, negli ultimi decenni dell'800, la città divenne la quarta realtà dell'impero. Secondo il contestato censimento austriaco del 1910, su un totale di 229.510 abitanti del Comune di Trieste e località limitrofe si ebbe la seguente ripartizione sulla base della lingua d'uso:

- 51,8% italiano
- 24,8% sloveno
- 5,2% tedesco
- 1,0% serbocroato
- 0,3% altre lingue

Sul totale della popolazione residente censita, ben il 43% non erano nati nel comune di Trieste ma in altri territori posti sotto sovranità austriaca oppure all'estero. La poliedricità è percepibile tutt'ora, nella varietà di culti presenti: Cattolici, Ebraici, Mussulmani, Ortodossi, Protestanti, Valdesi. La caratteristica multi-etnica della città fece sì che

allo scoppio della 1<sup>a</sup> G.M., il 28 luglio 1914, uno sparuto nucleo di 128 triestini si rifiutarono di combattere sotto le bandiere austro-ungariche e quando anche l'Italia entrò in guerra il 23 maggio 1915 contro gli Imperi centrali, si arruolarono nel Regio Esercito italiano. Quando poi l'Italia dichiarò guerra all'Austria-Ungheria, vi furono



no delle manifestazioni da parte di dimostranti filo-austriaci che per protesta incendiarono il Palazzo Tonello (*sede del quotidiano irredentista Il Piccolo*), l'edificio della Ginnastica Triestina, Associazione Sportiva irredentista oltre alla sede della Lega Nazionale (*di ideali irredentisti*). Ci furono invece cittadini di lingua italiana del Litorale Austriaco, stimati in circa 50.000 (*alcune fonti dicono 100.000*), che dal 1914 al 1918 furono arruolati nell'esercito austro-ungarico. Trieste trovandosi nei territori coinvolti nel conflitto tra il 1915 e il 1917 si trovò a subire numerosi bombardamenti da parte dell'aviazione italiana che causarono inevitabilmente molte vittime.

### Tormentata Annessione all'Italia

Nel novembre 1918, al termine della Grande Guerra, Trieste fu occupata dal Regio Esercito. L'annessione formale al

Regno d'Italia di Trieste, Pola, Zara (*della Venezia Giulia*) avvenne però solo il 12 novembre 1920 con il trattato di Rapallo tra Italia e il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni (*che nel 1929 avrebbe assunto il nome di Jugoslavia*) dove si stabilirono consensualmente i confini dei due Stati e le rispettive sovranità, nel rispetto reciproco dei principi di nazionalità e di auto-determinazione dei popoli. Ciò comportò che 356.000 sudditi dell'Impero austro-ungarico di lingua italiana ottennero la cittadinanza italiana, mentre circa 15.000 di essi divennero sudditi del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni. Contemporaneamente però si ritrovarono entro i confini del Regno d'Italia, secondo i vecchi censimenti



asburgici, anche 490.000 Croati e Sloveni di cui circa 170.000 Croati e circa 320.000 Sloveni. Con l'annessione all'Italia, l'importanza di Trieste venne ridimensionata e si trovò ad essere città di confine con un hinterland molto più limitato che in passato. Il suo porto aveva inoltre perduto il più importante bacino di utenza costituito dall'intero Impero Austro-Ungarico, che ne aveva determinato lo sviluppo. Per ovviare almeno parzialmente a tale situazione lo stato italiano mise in atto, nei confronti della città e della sua provincia, una politica di economia assistita che, avviata dall'ultimo governo di Giovanni Giolitti (1920-1921), si protrasse fino a tutto il 1943. Lo sforzo maggiore venne fatto nel settore industriale che, nelle intenzioni dei legislatori, avrebbe dovuto sostituire come volano dell'economia triestina, il porto e le attività commerciali ad esso legate.

## Trieste nella seconda G.M.

Sul finire del Secondo conflitto mondiale, Trieste si presentava appetibile e soprattutto vulnerabile per essere utilizzata come zona d'espansione per il blocco orientale, come testa di ponte per allargare la propria sfera di influenza verso occidente. Questa minaccia espansionistica era stata ben intravista da Winston Churchill, che nel riconoscere la fondamentale importanza geopolitica di Trieste, aveva preallertato l'alleato statunitense della necessità di muoversi in anticipo per difenderla. Ma nella concitazione delle fasi finali del conflitto bellico, la rapidità d'intervento dell'esercito di Tito ebbe il sopravvento.

I Volontari della Libertà, gli uomini del C.L.N. presero il controllo della città, sottraendolo alle truppe tedesche salvando anche il porto ed altre strutture della città ma il 1



Il territorio suddiviso dal 1945 al 1954

maggio 1945 fu occupata dalle truppe del IX Corpus dell'Esercito popolare di liberazione della Jugoslavia proclamando l'annessione alla Jugoslavia. Annessione durata 40 giorni ma che viene negativamente ricordata per i gravi fatti che seguirono e culminarono con l'eccidio delle Foibe dove, per quantificare il numero di vittime, fu necessario calcolarle in maniera tristemente approssimativa ovvero "a peso".

La liberazione della città da parte delle truppe alleate avvenne il 12 giugno 1945.

La vicenda delle foibe incise molto nel creare in Istria quell'atmosfera di paura, di terrore che con-

vinse circa 356.000 profughi a lasciare case, paesi, per fuggire, in Italia perché tutti erano ben consapevoli che restando, correvano il rischio di essere avviati alle foibe per il solo fatto di non essere jugoslavi.

L'occupazione jugoslava, proprio a causa del suo carattere violento venne citata anche nella motivazione della concessione della medaglia d'oro al Valor militare della città di Trieste. Questo un passaggio significativo:

*"... sottoposta a durissima occupazione straniera subiva con fierezza il martirio delle stragi e delle foibe non rinunciando a manifestare il suo attaccamento alla Patria."*

Trieste restò per nove anni, dall'agosto del 1945, sotto l'amministrazione militare alleata con il trattato di Belgrado (tra gli Alleati e Tito). I territori dell'Adriatico Nord-Orientale furono suddivisi (linea Morgan dal nome del Gen Inglese del Comando Alleato) ed amministrati da governi militari di transizione: il Governo Militare Alleato nella zona A (GMA) ed il Governo Militare Jugoslavo nella zona B (VUJA). Scopo della divisione era quello di mantenere sotto controllo anglo-americano il porto di Trieste e le linee di comunicazione verso l'Austria; fu inclusa nella Zona A anche la base navale di Pola, nel sud dell'Istria. Ciò



La gioia collettiva sulla stampa locale



1954, Trieste torna all'Italia

verificò lo spostamento di molte migliaia di abitanti della zona “B”, specialmente verso Trieste e Pola.

Occorrerà attendere il 26 ottobre 1954, per il ritorno di Trieste all'Italia dopo la firma del Memorandum of Understanding (MoU) di Londra. Sottoscritto dai rappresentanti di Stati Uniti, Gran Bretagna, Italia e Jugoslavia

**Legge 23 febbraio 2001, n. 38:** *La Repubblica Italiana riconosce e tutela i diritti dei cittadini italiani appartenenti alla minoranza linguistica slovena presente nelle province di Trieste, Gorizia e Udine, a norma degli articoli 2, 3 e 6 della Costituzione... – omissis –..., in conformità ai principi generali dell'ordinamento ed ai principi proclamati nella Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo, nelle convenzioni internazionali e nei trattati sottoscritti dal Governo italiano ... omissis ...*

*– all'Art 3: si istituisce il Comitato istituzionale paritetico per i problemi della minoranza slovena composto da venti membri, di cui dieci cittadini italiani di lingua slovena ... (Comitato istituzionale paritetico per i problemi minoranza slovena).*

*Negli art. dal 7 e successivi vi è il pieno riconoscimento della realtà slovena a tutti i livelli, la istituzione del bilinguismo funzionale in tutti gli atti della Pubblica Amministrazione (Nomi, cognomi, denominazioni slovenel'insegnamento/toponomastica ecc..).*

riconosciuto subito dopo da Francia e Russia attraverso il Consiglio di Sicurezza dell'ONU.

Al GMA nella zona A subentrò il Governo italiano, amministrandola in forma fiduciaria secondo uno status quo a cui il Trattato di Osimo del 1975 (*ratificato nel 1977*) darà la copertura giuridica, in maniera internazionalmente riconosciuta, determinando così il confine italo-jugoslavo. Sostanzialmente l'Italia rinunciava alla sovranità che ancora formalmente deteneva sulla Zona B (*distretti di Capodistria e di Buie fino al fiume Quieto*) del mai costituito Territorio Libero di Trieste. Trieste dopo tanti anni è ancora in attesa di

una definizione conclusiva e dell'indicazione del Governatore da parte del Consiglio di Sicurezza dell'ONU, che avrebbe finalmente avviato la gestione autonoma mai definita, e fino a pochi anni fa nell'ordine del giorno del Consiglio di Sicurezza era sempre presente il punto “nomina del Governatore del TLT – Territorio Libero di Trieste”.

## Tutela della minoranza Etnica Slovena

Sono trascorsi settant'anni da quell'ottobre del 1954 per il ritorno definitivo ed irrevocabile di Trieste all'Italia. Tale evento significò politicamente la definitiva archiviazione della pretesa jugoslava di annessione di Trieste incrinando i rapporti tra le due etnie.

Per le vecchie generazioni ci volle del tempo per rimuovere il blocco emotivo che identificava gli Sloveni di Trieste con coloro che volevano anettere la città a Lubiana / Belgrado. Lo stato Italiano fece però un passo importante a tutela della minoranza linguistica slovena della regione Friuli-Venezia Giulia. Emanando la Legge 23 febbraio 2001, n. 38.

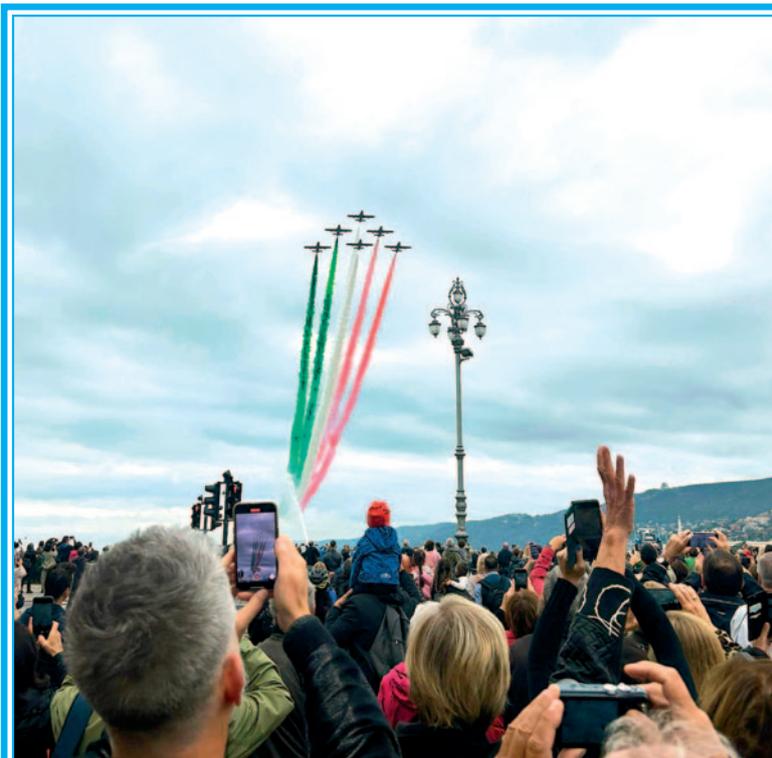
Tutto ciò per far sentire cittadini italiani il gruppo etnico sloveno spianando la strada per un diverso rapporto tra maggioranza italiana e minoranza slovena.

Oggigiorno pensare che qualche sloveno di Trieste possa auspicare un'annessione di Trieste a Lubiana è un'ipotesi oramai fuori dal tempo considerando anche che l'Italia ha sostenuto la Slovenia per poter avere via libera verso l'Europa (1 maggio 2004) e la NATO (29 marzo 2004).

Il 26 ottobre 2024, in Piazza dell'Unità di Italia, nella corni-

ce del tricolore disegnato nel cielo dalle Freccie Tricolori alla presenza del Presidente del Senato, si è celebrato il 70° anniversario del ritorno di Trieste all'Italia. Digno di nota il messaggio del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, che in un breve excursus dei tormentati eventi tra la 1<sup>a</sup> e la 2<sup>a</sup> GM ([www.governo.it](http://www.governo.it)) ha concluso evidenziando che “L'anima di Trieste, intrisa di un'italianità profonda e tormentata, chiede prospettive, orgoglio, futuro.

E noi siamo pronti a sostenere quest'ambizione. Perché Trieste è parte di noi: Trieste è Italia.”



Ottobre 2024: L'Italia e le Freccie Tricolori salutano Trieste



# Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica

## Convocazione 74 ^ Assemblea Generale Ordinaria ANUA

### ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA

#### Ordine del Giorno

L'Assemblea Generale Ordinaria dell'ANUA è convocata per il giorno 14 marzo 2025 alle ore 23:30 presso la Casa dell'Aviatore in Roma. In mancanza del numero legale per la valida costituzione, la seconda convocazione è programmata il **15 marzo 2025 alle ore 10:00** sempre presso la Casa dell'Aviatore in Roma con il seguente o.d.g.:

1. Elezione del Presidente e del Segretario dell'Assemblea ed insediamento;
2. Relazione del Presidente Nazionale dell'ANUA;
3. Approvazione del "rendiconti finanziari per cassa" consuntivo 2024 e preventivo 2025 con le relazioni del S.G. e del Collegio dei Sindaci;
4. Relazione del Direttore Responsabile circa l'attività della rivista periodica "Il Corriere dell'Aviatore (art. 6 b.1), IV cpv. Statuto);
5. Rinnovo cariche sociali;
6. Varie ed eventuali.

Si richiama l'attenzione sull'art. 7 ("Assemblea Generale") del "Regolamento di Attuazione dello Statuto Sociale", per cui le Sezioni e gli Organi in indirizzo hanno facoltà di integrare la suddetta agenda della Presidenza proponendo ulteriori argomenti all'o.d.g. da sottoporre al vaglio preventivo del CDN (ibi, comma "c.") la cui sessione precederà l'Assemblea;

*Separatamente sarà comunicato il programma celebrativo degli eventi sociali-culturali a margine dell'Assemblea.  
La registrazione delle presenze sarà attiva dalle ore 09.30.*

F.to: Il Presidente Nazionale  
Gen. S.A. (r) Claudio Debertolis

---

### RINNOVO ORGANI STATUTARI

In occasione della prossima Assemblea Generale, programmata per il 15 marzo 2024, si procederà alle elezioni per il previsto rinnovo triennale dei seguenti Organi Statutari:

Consiglio Direttivo Nazionale (CDN)	10 membri
Collegio dei Sindaci (CDS)	3 membri + 2 supplenti
Collegio dei Probiviri (CDP)	3 membri + 2 supplenti

*Memo: A norma di Statuto possono candidarsi ed essere eletti i soli Soci Effettivi, i Soci Aggregati hanno però diritto di voto.  
Le DDOO possono partecipare con il solo eventuale diritto di parola.*

## I 75 ANNI DEL REPARTO SPERIMENTALE DI VOLO

### *Celebrati gli importanti traguardi raggiunti dal Reparto*

*Fonte: Reparto Sperimentale di Volo*

**S**i è svolto mercoledì 16 ottobre 2024, presso l'aeroporto militare "M. De Bernardi" di Pratica di Mare, il raduno riservato al personale in servizio e in congedo del Reparto Sperimentale di Volo (RSV) per festeggiare insieme i 75 anni del Reparto.

La giornata è iniziata con la cerimonia solenne dell'alzabandiera e con la deposizione di una corona

d'alloro presso il monumento ai caduti del RSV, alla presenza del Comandante Logistico, Generale di Squadra Aerea Antonio Conserva, accompagnato dal Comandante della Divisione Aerea di Sperimentazione Aeronautica e Spaziale (DASAS) Generale di Divisione Aerea Luciano Ippoliti e dal Comandante del Reparto, Colonnello Morgan Lovisa.

Sono state poi inaugurate la mostra statica dei velivoli lungo la linea volo e la mostra fotografica e modellismo, quest'ultima realizzata grazie al contributo della A.A.A. – Sezione di Pomezia.

A seguire, si sono tenuti i due workshop in programma: uno a carattere tecnico/storiografico: "Dal prototipo alla missione, l'AMX ed il Reparto Sperimentale di Volo" che ha visto come relatori il Generale (c.a.) Fabio



Molteni, l'Ingegnere Paolo Chimetto e l'Ingegnere Massimo Damilano (*entrambi della società Leonardo*), moderatrice il T.Col. Debora Corbi. L'altro a carattere tecnico/scientifico "L'evoluzione dello strumento bellico e nuovo paradigma del potere aerospaziale" che ha visto la partecipazione, come relatori, del Generale (c.a.) Vincenzo Camporini, del Comandante Logistico, Gen.

S.A. Antonio Conserva, del Comandante della DASAS, Gen. D.A. Luciano Ippoliti, del Professore Luciano Bozzo (*Università degli Studi di Firenze*), moderati dal Professore Pietro Paganini (*divulgatore economico e geopolitico*) e che ha visto la partecipazione, in collegamento video, l'Ingegnere Tommaso Ghidini dell'ESA (*Agenzia Spaziale Europea*).

Il programma della giornata è proseguito con le dimostrazioni tecniche in volo dei velivoli C-27J Spartan e Eurofighter Typhoon, che hanno entusiasmato tutti i radunisti con le loro spettacolari manovre.

È stato poi pre-

sentato ufficialmente al pubblico un AMX Special Color, che con la sua livrea rappresenterà permanentemente i 75 anni del Reparto.



*L'incontro dei Radunisti*



*Gli onori ai colleghi Caduti*

La livrea scelta per questo AMX Special Color nasce dalla volontà di ridisegnare le linee di un velivolo jet aerotattico, al fine di rappresentare lo spirito di continuo rinnovamento che anima il Reparto Sperimentale di Volo. Alla base della deriva, cinque segmenti obliqui, a rappresentare i cinque Gruppi del Reparto.

Il logo a tre frecce sul lato sinistro del muso, a ricordare il logo dell'AMX al suo primo volo.

L'azzurro carta da zucchero di alcuni tratti inclinati, lo stesso colore dello stemma storico del Reparto, anch'esso presente, affiancato all'anno dell'inizio, il 1949.

Il colore oro, che risalta il numero 75 e che colora la scritta SPERA, a simboleggiare l'eccellenza.

Infine, l'Icaro di colore bianco, il classico colore assegnato ai "prototipi", che appare predominante sulla deriva insieme alle tre stelle: l'ala tesa



*Il velivolo AMX Special Color*



*Ragguardevoli Radunisti:  
Gen. S.A.(r) Magrassi e Gen. S.A.(ca) Debertolis P.N. ANUA*

verso est, verso l'alba, verso nuovi inizi, a indicare l'attività del Reparto al di fuori dell'atmosfera terrestre e la propensione verso il futuro.

È la testimonianza di un'eredità inestimabile che ha forgiato e continua a forgiare gli sperimentatori di ieri, di oggi e di domani. Alla base, il tricolore, la bandiera italiana, il simbolo della patria, della storia, della tradizione. Inoltre, i radunisti

sono stati invitati ad apporre la loro firma su dei banner che saranno applicati indelebilmente sul velivolo, a memoria di questa splendida giornata. Le celebrazioni per i 75° anniversario del RSV si sono concluse con la firma dell'Albo d'Onore da parte del Comandante Logistico che si è complimentato con tutto il Personale, augurando di proseguire con successo verso il futuro.



*I Radunisti alla mostra statica del Reparto Sperimentale di Volo*

## IL RITORNO IN ANTARTIDE

### *Il ponte aereo dell'Aeronautica Militare a supporto della Base Zucchelli*

di Dino Bosello



**A**lla fine di novembre un C-130J della 46<sup>a</sup> Brigata Aerea di Pisa è atterrato sul pack antartico. È stato l'ultimo atterraggio per questa stagione con cui l'Aeronautica Militare ha assicurato il supporto logistico alla 40<sup>a</sup> spedizione italiana in corso in Antartide. Si è così concluso il ponte aereo portato a termine nell'ambito di un accordo di collaborazione con l'Agenzia Nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo (ENEA).

Gli equipaggi della 46<sup>a</sup> Brigata Aerea, 36 militari tra equipaggi di volo, tecnici e specialisti tutti addestrati ad operare su piste ghiacciate ed in condizioni climatiche ed ambientali estreme hanno assicurato il trasporto di passeggeri, materiali e mezzi per la Base Zucchelli dell'ENEA dislocata sul continente antartico. Complessivamente sono state trasportate 43 tonnellate di materiale e oltre 200 tra tecnici e ricercatori dell'ENEA.

Per garantire il supporto l'Aeronautica Militare ha impiegato il velivolo C-130J per circa 80 ore di volo per i collegamenti tra la base di Christchurch, in Nuova Zelanda, la base statunitense di McMurdo e la Baia Terra Nova in Antartide per essere poi trasferite alla base italiana Mario Zucchelli.

L'Antartide è considerato il luogo più ostile della Terra. Un

deserto bianco di quattordici milioni di chilometri quadrati: è il più freddo, il più ventoso, il più arido, il più isolato ed inospitale territorio del pianeta.

Le temperature medie dell'Antartide più interno variano tra -70° C e -40° C durante i mesi più freddi in inverno e tra -15° C e -45° C nei mesi più caldi in estate.

Certamente un posto molto difficile in cui vivere, ma sicu-

ramente particolare per la ricerca scientifica a cui partecipano molti Paesi tra cui una parte significativa è svolta da Ricercatori italiani. Tra il personale trasportato dal C 130 J per questa 40<sup>a</sup> spedizione italiana in Antartide, erano presenti diciotto militari italiani di Esercito, Marina, Aeronautica e Arma dei Carabinieri. Affiancheranno sul campo i ricercatori durante tutto il periodo in cui si svolgerà la spedizione, rendendo possibili e sicure sia le campagne esterne sia quelle subacquee, ma anche le operazioni aeree grazie alle competenze dei previsori meteo e dei controllori di volo. Le condizioni ambientali infatti, nonostante la scelta del periodo estivo, ri-



*Parcheggio sul pack antartico*

chiedono un'accorta e particolare gestione delle operazioni tenendo conto anche dei collegamenti necessari in un territorio estremo dove, ricordiamo, le temperature possono raggiungere molti gradi sotto lo zero termico, le precipitazioni sono scarse ma i venti sono molto forti e sollevano turbinii

di polvere di ghiaccio.

La stazione intitolata al ricercatore italiano Mario Zucchelli è posizionata sul promontorio di Baia Terra Nova dove fino a febbraio 2025, saranno impegnati 140 tra ricercatori, ricercatrici e tecnici in progetti di glaciologia, climatologia, sismologia, geomagnetismo e biodiversità. L'attività della Base Zucchelli è collegata alla stazione italo-francese di Concordia situata sul plateau antartico a oltre 3.000 m di altezza e a 1.200 km di distanza destinata a ospitare ricercatori e tecnici durante le campagne estive.

Il gruppo, 55 persone di cui metà italiane, realizzeranno un nuovo osservatorio geomagnetico con il potenziamento dell'impianto fotovoltaico. L'obiettivo è quello di produrre una quantità sempre maggiore di energia da fonti rinnovabili.

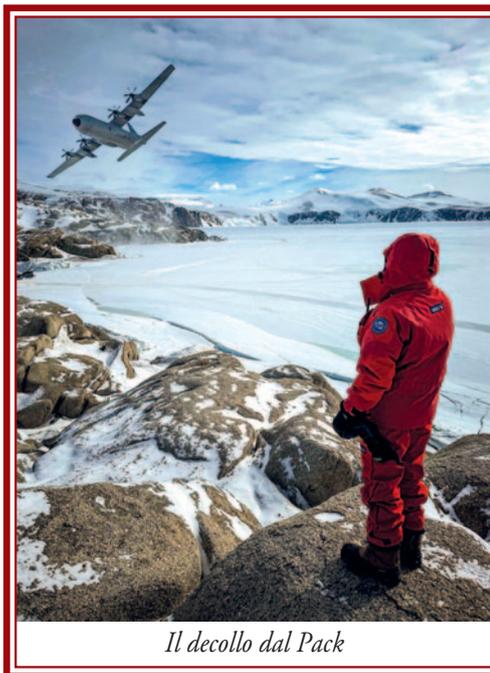
Presso il campo si svolgeranno attività di carotaggio del ghiaccio attraverso cui il team di ricerca ricaverà dati sull'evoluzione di temperatura e composizione dell'atmosfera, tornando indietro nel tempo di 1 milione e mezzo di anni.

Le missioni italiane in Antartide, iniziate il 23 dicembre 1985, sono condotte nell'ambito del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide (PNRA). Gli importanti progetti della missione sono ritenuti cruciali per l'avanzamento della conoscenza in diversi settori e ci si attendono risultati significativi per comprendere sempre meglio diverse sfide scientifiche del momento.

Nel programmato avvicendamento, l'arrivo del primo personale PNRA a Concordia coincide



*Operazioni di scarico*



*Il decollo dal Pack*



*Il rientro alla base di Christchurch (Nuova Zelanda)*

con il rientro dei tecnici e ricercatori che hanno trascorso l'inverno antartico presso la stazione. A loro si avvicenderanno da febbraio 2025 fino al novembre successivo, altri 13 winterover (*sei francesi, sei italiani e un inglese*) che garantiranno il funzionamento della stazione e il proseguimento delle attività di ricerca, anche quando la temperatura esterna scenderà vicino ai  $-80^{\circ}\text{C}$  e le condizioni meteorologiche renderanno la stazione irraggiungibile. Assolto il compito di supporto, il personale della 46<sup>a</sup> Brigata Aerea con il velivolo C-130J ha fatto rientro presso la Base aerea dell'Aeronautica Militare di Pisa domenica 1° dicembre 2024. Il contributo della 46<sup>a</sup> Brigata Aerea conferma la capacità dell'Aeronautica Militare di garantire trasporti a grande distanza dall'Italia ed in ambienti estremi ed è rappresentativo delle capacità di proiezione e supporto logistico della Forza Armata. Nelle precedenti spedizioni, l'Aeronautica Militare, con il personale tecnico del Servizio Infrastrutture del Comando Logistico ha inoltre contribuito alla realizzazione di una pista di volo semi preparata a Boulder Clay, che nel futuro potrà essere utilizzata per i trasporti aerei quando le condizioni climatiche non consentiranno l'impiego della pista sul pack antartico.

## ITALIAN COMMAND AIR TASK FORCE KUWAIT

### Cambio di Comando

**L'**Italia, dal 2014, fa parte della Coalizione multinazionale denominata "Operation Inherent Resolve" (OIR), composta da 84 nazioni e 5 organizzazioni internazionali, per il contrasto ai terroristi del DAESH operanti in Iraq e Siria.

Dalla Scheda n. 10/2022 "Coalizione internazionale di contrasto alla minaccia terroristica del Daesh", Servizio affari internazionali – Senato della Repubblica:

*"Le forze dei vari Paesi che hanno aderito alla Coalizione, stanno operando ai sensi dell'Art. 51 della Carta dell'ONU, nonché delle Risoluzioni n. 2170 del 15 agosto 2014 e n. 2178 del 27 settembre 2014, sulla base della richiesta di soccorso presentata il 20 settembre 2014 dal rappresentante permanente dell'Iraq presso l'ONU al Presidente del Consiglio di Sicurezza. La missione è denominata "Inherent Resolve" e l'Italia pone i propri assetti operativi al servizio della missione multinazionale".*

Il 22 ottobre nella base aerea di Ali Al Salem di fronte al contingente schierato sul piazzale bandiera di Castra Praetoria, si è svolta la cerimonia di passaggio di consegne al Comando dell'Italian National Contingent Command Air-Task Force Air Kuwait tra il Col. Paolo Castelli, uscente ed il Col. Matteo Zuliani subentrante. All'evento è intervenuto il Contrammiraglio Stefano Costantino, Capo Reparto Operazioni del (COVI) che ha presieduto il cambio di comando. Tra le autorità presenti l'Ambasciatore d'Italia in Kuwait Lorenzo Morini, le autorità militari locali e americane, il rappresentante del Nunzio Apostolico, oltre a numerosi ospiti civili e militari. Il Col. Castelli, dopo aver ringraziato le diverse componenti per il costante supporto ricevuto a riprova del forte legame costruito all'interno della coalizione anti Daesh, ha voluto ringraziare gli uomini e le donne del Contingente, per averlo costantemente reso fiero di servire il Paese alla guida di un team che, giorno per giorno, con professionalità e competenza ha conseguito molteplici obiettivi, riconosciuti anche dai partner stranieri. Il Colonnello Zuliani nel suo intervento ha esposto le linee guida con le quali intenderà svolgere la

sua azione di comando, continuità, lavoro di squadra, rispetto, coesione e sicurezza. Ha poi proseguito:

*"Sono certo che potrò contare sul supporto di questa grande squadra, per orientare all'unisono i nostri sforzi verso il conseguimento di sempre più ambiziosi traguardi".*

Ha poi preso la parola il C. Amm Costantino che ha sottolineato la rilevanza cruciale dell'Italian National Contingent Command Air – Task Force Air Kuwait, come strumento essenziale per rafforzare il processo di stabilizzazione e normalizzazione dell'intera regione. Costantino ha poi rivolto parole di sincero apprezzamento per il Colonnello Ca-

stellini per i considerevoli risultati ottenuti dal Contingente sotto la sua guida e augurato buon lavoro al Colonnello Zuliani che avrà il ruolo di rafforzare l'efficacia della missione in un'area di interesse strategico nazionale. L'Italian National Contingent Command Air/Task Force Air Kuwait, per gli aspetti nazionali, è alle dipendenze del Comando Operativo di Ver-



te Interforze che, nell'ambito della Coalizione internazionale anti-ISIS, attraverso l'operazione "Prima Parthica/Inherent Resolve", garantisce unicità di comando per l'impiego sinergico e coordinato degli assetti forniti dall'Aeronautica Militare e dall'Esercito Italiano schierati in Kuwait e Iraq.

# NUCLEARE O NON NUCLEARE?

## *Potremo fare a meno dell'energia nucleare?*

di Angelo Pagliuca



L' aumento costante della popolazione mondiale, le minacce climatiche e, non ultimi, i conflitti che attraversano il mondo, hanno reso la sicurezza in campo energetico un obiettivo prioritario. L'energia è indispensabile per la vita, per consentire ogni forma di attività e la crescita del benessere, ma circa 3 miliardi di persone vivono ancora in condizioni di sottosviluppo proprio perché non ne dispongono a sufficienza. Se le sfide che dovranno essere affrontate sono molte, tutti i rimedi richiederanno la disponibilità di energia in quantità sempre più crescente e a costi accettabili.

Le leggi della fisica stabiliscono che le varie forme di energia (*termica, elettrica, radiante, ecc.*) possono essere considerate equivalenti, in quanto trasformabili le une nelle altre, ma quella elettrica è certamente la più versatile essendo capace di produrre una varietà di fenomeni diversi utilizzati in moltissime applicazioni (*effetto termico, effetto chimico, effetto magnetico*).

Ma l'elettricità

che ci serve non si trova in natura e deve essere prodotta. Attualmente, circa il 60% proviene dai combustibili fossili (*petrolio, carbone, gas naturale*), il 10% da biomasse e rifiuti bruciati in modo controllato e il resto deriva dalle fonti rinnovabili (*eolica, solare, geotermica, ecc.*) e dalle centrali nucleari dei Paesi che le posseggono.

Assicurare risorse energetiche sufficienti per tutti i Paesi membri è uno degli obiettivi stabiliti dall'ONU, da raggiungere entro il 2030. La domanda crescente di elettricità, oltre ad essere connessa all'esigenza di diminuire le disuguaglianze tra la popolazione mondiale, si unisce a quella richiesta dai settori industriali tradizionali e nuovi (*mobilità elettrica, alimentazione dei grandi data center, avvento dell'intelligenza artificiale*).

Vi è poi la non meno urgente necessità di tutelare la "salute" del Pianeta, che risulta oggetto di un riscaldamento globale costante. Dai dati preliminari, comunicati dal programma di monitoraggio della Terra europeo Copernicus, il 2024 con l'aumento di 1,5°C, potrebbe risultare l'anno più caldo da quando sono state registrate le rilevazioni. Sembra assodato che questa accelerazione allarmante, sia la causa degli eventi meteorologici estremi che si verificano con sempre maggiore frequenza. La causa è attribuita essenzialmente alle emissioni di anidride carbonica e degli altri gas ad effetto serra e allora i combustibili fossili, che sono attualmente le fonti energetiche primarie e sono ritenuti i principali responsabili, dovranno essere abbastanza rapidamente abbandonati. La loro completa sostituzione do-

vrebbe essere attuata, secondo il Green Deal europeo entro il 2050, ma "il fossile" non sarà semplice da cancellare, poiché mantiene molti vantaggi. Ad esempio tra le attuali principali fonti energetiche fossili il petrolio, oltre alla caratteristica di immagaz-



*L'Italia ripresa di notte dalla Stazione Spaziale ISS*

zinare molta energia in poco volume è di facile produzione e trasporto. Secondo alcune stime nel mondo vi sarebbero riserve di petrolio per almeno altri 50-70 anni, in relazione ai consumi. Anche per il gas naturale, la cui componente principale è il metano (*altro gas ad effetto serra e che quando brucia libera anidride carbonica*), si stimano riserve mondiali per almeno 50 anni in base ai consumi attuali. Oltre ai bassi costi di produzione, basati su tecnologie mature, queste fonti energetiche hanno impieghi in tutti i settori (*nel nostro Paese il metano alimenta oltre l'80% delle centrali termoelettriche*) e il loro abbandono comporterà la trasformazione di interi sistemi produttivi, con ripercussioni di natura economica e sociale non facilmente calcolabili.

Le energie rinnovabili, sulle quali attualmente è opinione comune si debba puntare per coprire il crescente bisogno di energia, sono considerate pulite ed ecosostenibili. Se sviluppate in misura maggiore rappresenterebbero in definitiva la via più sicura per ottenere la transizione ecologica. I sostenitori, tuttavia, minimizzano i problemi che anch'esse presentano, tra i quali la dipendenza dalle condizioni meteorologiche, la discontinuità di produzione, l'impatto ambientale comunque elevato, la necessità di materiali strategici per la costruzione degli impianti e le grandi quantità di rifiuti da smaltire all'atto della loro sostituzione.

Venendo al tema del nucleare va ricordato, in breve, che si tratta di produrre energia elettrica (*e termica*) sfruttando l'energia liberata dalla fissione (*o rottura*) controllata di un nucleo dell'atomo di uranio-235 quando viene colpito da un neutrone. Dalla rottura del nucleo primario si formano due nuclei più leggeri e stabili e un certo numero di neutroni che, a loro volta, possono colpire altri nuclei di uranio provocando la cosiddetta reazione a catena. Si genera energia sotto forma di movimento (*energia cinetica*) dei prodotti di fissione che, urtando contro le altre particelle prodotte nella reazione, fanno salire la temperatura del sistema. Si sviluppa in definitiva una grande quantità di calore che viene usato per riscaldare fluidi appropriati che, a loro volta, fanno girare una turbina che produce energia elettrica. Si calcola che da 1 kg di uranio naturale, che contiene solo lo 0,71% di uranio 235 capace di generare neutroni, si può liberare una quantità di energia 24.000 superiore a quella prodotta dalla combustione di 1 kg di carbone, senza alcuna emissione di anidride carbonica.

La scoperta della reazione di fissione di nuclei atomici pesanti risale agli anni 30 del secolo passato e, come noto, l'interesse iniziale (*e applicazione*) si è avuto nel settore militare. L'utilizzazione per gli impieghi "civili" è iniziata a partire dagli anni 50 con la costruzione dei primi impianti, da allora nel mondo sono state costruite oltre 440 centrali nucleari; alcune sono state dismesse per obsolescenza ma almeno altre 50 sono attualmente in fase di realizzazione. Gli impianti attivi forniscono oltre il 10% di tutta l'energia prodotta nel mondo. La maggior parte delle centrali nucleari attuali sono di 2<sup>a</sup> generazione, eredi di quelle costruite negli anni 60 e 70. Nel corso degli anni hanno subito molte migliorie rivolte a renderle più sicure. Quelle più recenti (3<sup>a</sup> generazione) tendono ad essere progettate in modo modulare e di piccola taglia energetica per ridurre i costi di costruzione e adottano sistemi di sicurezza ancora più avanzati, basati su soluzioni automatizzate per ridurre il rischio di errori umani. Secondo molti esperti del settore l'energia nucleare è la tecnologia più sicura e versatile oggi disponibile tanto che, in vista dell'obiettivo di azzerare le emissioni di anidride carbonica, si avvia ad essere inserita tra le "tecnologie verdi".

Il contributo del nucleare al soddisfacimento del fabbisogno energetico mondiale non può essere trascurato, tutta-

via il dibattito sul suo uso è molto acceso e le strategie delle varie nazioni sono molteplici. La Cina è la nazione che sta costruendo più centrali nel mondo, nonostante sia leader nel campo delle energie rinnovabili e continui ad utilizzare ampiamente il carbone. Seguono l'India, la Turchia e molti altri Paesi africani e asiatici che hanno in programma o stanno realizzando nuove centrali nucleari. Il quadro europeo appare invece piuttosto variegato: la Francia, con 56 centrali, utilizza l'energia proveniente dal nucleare per il 70% del proprio totale e quasi tutti gli altri Paesi europei possiedono centrali nucleari, sia pure in numero minore. La Germania e la Spagna e la Svizzera invece hanno in programma la dismissione delle loro centrali entro il 2035. L'Italia, infine, è tra i pochi Paesi che hanno manifestato la completa contrarietà allo sfruttamento dell'energia nucleare tanto che, in attuazione dell'esito di due referendum popolari, nel 2011 si è deciso lo smantellamento delle 4 centrali esistenti e la cancellazione di nuovi programmi nucleari nazionali. Paradossalmente il nostro Paese, che tra l'altro non dispone di altre risorse energetiche autonome, è costretto, nei momenti di maggiore richiesta, ad importare energia elettrica prodotta dalle centrali nucleari delle nazioni confinanti.

Il motivo principale che ha portato i votanti ad esprimere la contrarietà al nucleare è riconducibile al timore di incidenti che, anche se rarissimi, possono sempre accadere e causare danni molto gravi. Tutti ricordavano quello avvenuto nel 1986 nella centrale di Chernobyl (*Ucraina*), che diffuse su tutta l'Europa una nube di materiale radioattivo e l'incidente del 2011 nella centrale di Fukushima (*Giappone*) che ha causato analoghe dispersioni di radiazioni nell'ambiente ed effetti per la salute delle persone esposte, meno gravi (*forse*) di quanto temuto inizialmente.

Il secondo motivo di diffidenza per il nucleare riguarda lo smaltimento delle scorie, materiali che mantengono, in parte, la radioattività anche per millenni e necessitano di essere custoditi in siti appositi, almeno fino a quando tecnologie innovative consentiranno di risolvere diversamente la questione. Allora come ora le proteste degli abitanti dei territori individuati come possibili siti idonei hanno determinato una situazione di stallo: nessuno vuole vivere nelle vicinanze di un deposito di scorie radioattive. Questo problema dovrà comunque essere risolto a prescindere dall'esistenza di centrali nucleari: la disponibilità di un deposito nazionale è una necessità ineludibile sia in ottemperanza agli accordi europei che stabiliscono che ogni Paese gestisca in proprio i rifiuti nucleari, sia in relazione all'esigenza di custodire i materiali radioattivi provenienti dalle attività dei laboratori di ricerca e dai reparti di medicina nucleare degli ospedali, che vengono prodotti ogni anno. Vi sono da custodire inoltre i materiali radioattivi di scarto provenienti dalle quattro centrali italiane dismesse, attualmente depositati in Inghilterra e Francia, ma che dovranno tornare nel nostro Paese.

Altre motivazioni di contrarietà per il nucleare si riferiscono ai costi per la costruzione delle centrali, ritenuti eccessivi; all'idea che il nucleare da fissione sia una tecnologia "vecchia" che sarà sostituita prima o poi dalla "fusione" controllata di nuclei di idrogeno, ma che si realizzerà probabilmente non prima di 30 anni. Per ogni obiezione possono essere fornite risposte puntuali, basate su dati verificabili, qualora vi fosse la volontà di conoscerli, senza condizionamenti precostituiti. Il nucleare, nel lungo periodo, risulta economicamente conveniente, è una fonte energetica sicura, stabile nel tempo e non genera anidride carbonica. Coloro che temono che possa competere con le rinnovabili che sono ritenute capaci di soddisfare le esigenze mondiali di energia e portare al tempo stesso alla decarbonizzazione completa, dovrebbero avere la visione di immense distese di terreno coperte da pannelli solari o da migliaia di pale eoliche, e degli altri problemi che comunque esse comportano. Nell'ottica di abbandono dei combustibili fossili, non si può escludere che, in futuro, gli avanzamenti tecnologici possano consentire di avvalersi principalmente di fonti energetiche rinnovabili. Ma, nel breve periodo, difficilmente si potrà arrivare all'autosufficienza energetica avvalendosi unicamente o principalmente, di tali sistemi. L'approccio più ragionevole allora è costituito dalla ricerca di un equilibrio tra solare, eolico, idrogeno, idroelettrico, cattura e stoccaggio della CO<sub>2</sub> e, non ultimo, una quota di nucleare del quale sarebbe azzardato pensare che se ne possa fare a meno.

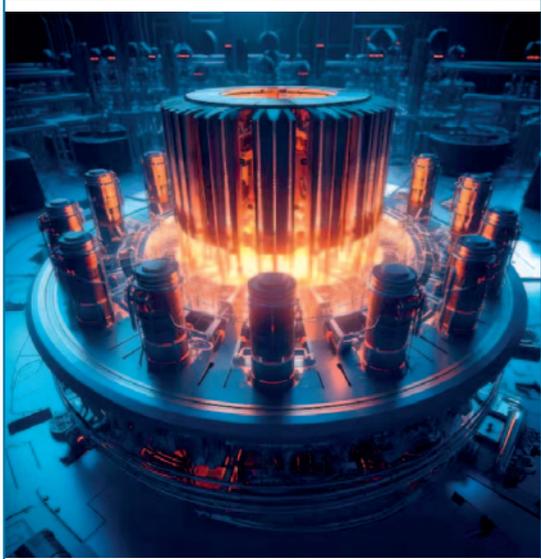
Per quanto riguarda il nostro Paese la risposta al quesito del titolo è invece meno ottimistica: il nucleare da fissione è da considerare "sepolto" e difficilmente saranno possibili ripensamenti, nonostante alcune linee di pensiero periodicamente ne ipotizzano il ritorno. Probabilmente verrà abbandonata l'idea

di costruire grandi centrali a favore di reattori di piccola taglia, che avrebbero il vantaggio di richiedere minori investimenti, potrebbero essere prodotti in serie in poco tempo e con livelli di sicurezza elevati, in quanto progettati per passare, in caso di inconvenienti, ad una condizione stabile, senza emissione di radioattività.

Il nucleare di nuova generazione è entrato anche nell'ordine delle idee europee, in quanto considerato inseribile tra le tecnologie "verdi", utili per la riduzione drastica dalla dipendenza dai combustibili fossili, come stabilito nel 2019 con l'annuncio del percorso della transizione ecologica (*green deal*). Tuttavia da allora sono accaduti alcuni eventi che hanno mutato lo scenario (*pandemia, invasione dell'Ucraina, interruzione delle fonti energetiche, stagnazione dell'economia europea*) e così ogni Paese membro sarà libero di decidere quale sia la migliore combinazione energetica che gli consenta di raggiungere gli obiettivi concordati, forse con troppo ottimismo. Nel nostro caso l'abbandono del petrolio e soprattutto del gas dovrà avvenire necessariamente in modo graduale e ci sarà sempre bisogno di una componente energetica che funzioni in maniera continuativa come quella attualmente fornita dai combustibili fossili (*e dal nucleare*) per metterci al riparo da situazioni di crisi mondiali.

In definitiva, si è avuta dimostrazione, ove fosse necessario, che la sicurezza nazionale è sempre più direttamente connessa alla disponibilità di energia. È allora necessaria una visione "strategica" degli obiettivi nazionali da raggiungere in campo energetico, ma questa visione richiede consenso e una concordanza di volontà tra le forze politiche, capace di portare a decisioni stabili e di sensibilizzare

adeguatamente l'opinione pubblica sulle modalità necessarie per conseguire gli obiettivi stabiliti: questa concordanza attualmente sembra molto difficile da raggiungere.



Forme di produzione energetica  
Solare, Eolica, Nucleare

## DOVE VA IL VENTO?

*Navigazione di precisione di un aerostato in alta quota*

di Francesco Falcucci



**C**hi si fosse trovato nel secondo weekend di ottobre 2024 all'aeroporto di Piacenza avrebbe potuto godere di uno spettacolo incredibile: una sintesi della nostra storia aeronautica dalle mongolfiere

alle missioni nello spazio. Qualcuno avrà pensato che i palloni a gas e ad aria calda, lì presenti, fossero un lontano ricordo di un passato illustre, oggi confinato ad attività sportive per pochi appassionati. In effetti questi palloni, posti a confronto con gli aeromobili a motore, danno la sensazione di offrire solo un volo meraviglioso, poetico, con viste mozzafiato ed in totale assenza di rumore (*se non si tiene conto, in quelli ad aria calda, delle saltuarie fiammate di propano necessarie per rimanere in quota*). Gli aerei a motore sono un'altra cosa, vanno da un punto ad un altro secondo la volontà del pilota ed operano praticamente sempre perché non sono quasi più soggetti ai capricci del tempo.

Ma allora dove va il vento portandosi via gli aerostati? Ci sono poderosi volumi che spiegano i moti dell'atmosfera, le aree di alta pressione che inviano aria verso quelle di bassa pressione, ci sono programmi al calcolatore che dalle misure effettuate ogni pochi chilometri, su buona parte della superficie della Terra, ricavano i moti dell'aria, come in essa evolvono le condizioni meteorologiche, con previsioni che cercano di

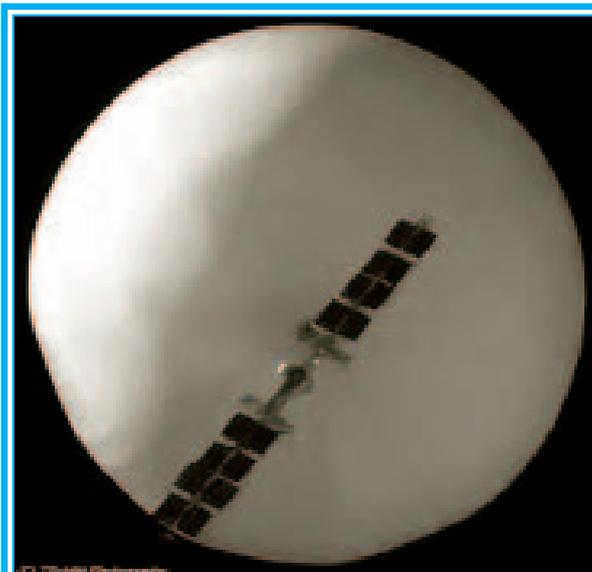
comprendere quali possibilità ci siano per pilotare un pallone "sonda" in modo da sorvolare un punto prestabilito anche a migliaia di chilometri di distanza. Partiamo quindi

estendersi sempre di più avanti nel futuro, ma che in generale non superano un periodo di cinque giorni senza perdere di gran parte della loro validità. E poi i venti non si muovono solo sul piano orizzontale ma vanno dove vogliono loro, risentono di tanti fattori che spaziano dalla velocità di rotazione del nostro pianeta, ai fenomeni connessi con l'umidità relativa,

con l'orografia del terreno sorvolato e via dicendo. In prima approssimazione dobbiamo perciò concludere che i venti non possono portarci dove vogliamo e che se ci solleviamo con una mongolfiera dobbiamo prevedere un volo breve, di poche ore, limitato cioè ad una attività ludica, turistica.



Piacenza, aeroporto San Damiano - Mongolfiere alla prima Ballon Cup



I pannelli solari sotto il pallone cinese

Nel 2023 abbiamo osservato dei palloni "meteorologici" cinesi, pieni di apparecchiature bisognose di molta energia elettrica, che sono sfuggiti al controllo ed hanno "involontariamente" sorvolato zone sensibili degli Stati Uniti. Questi aeromobili fanno sorgere la domanda se è possibile, in qualche modo, far sì che un pallone segua una traiettoria pianificata anche se è completamente in balia del vento. Durante il volo si può cambiare direzione senza usare i classici propulsori?

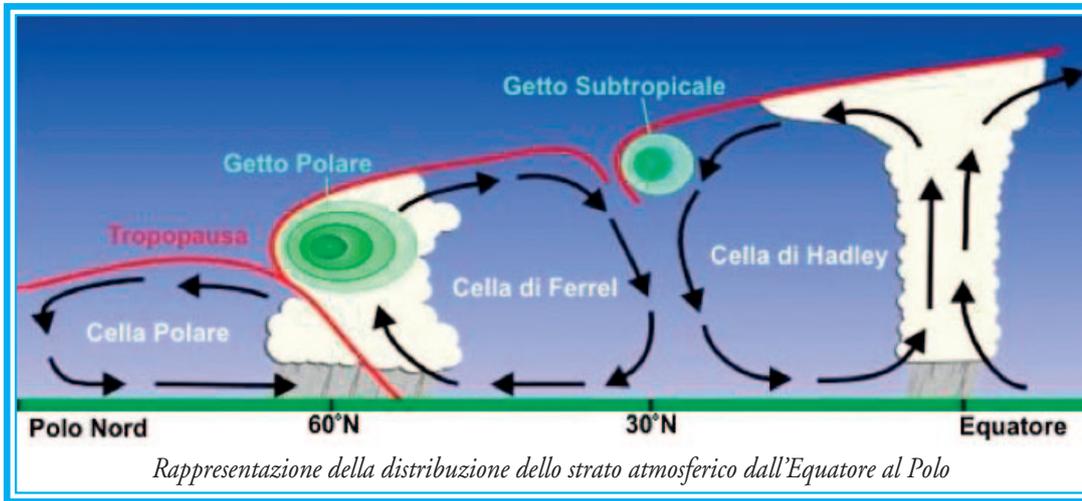
Vediamo un po' più da vicino come circola l'aria attorno al nostro pianeta, cercando di

comprendere quali possibilità ci siano per pilotare un pallone "sonda" in modo da sorvolare un punto prestabilito anche a migliaia di chilometri di distanza. Partiamo quindi

dalle nozioni illustrate nell'articolo "La nostra atmosfera" sulla rivista 5-6/2024, in cui abbiamo cercato di comprendere quanto è grande e complicata la fisica della nostra atmosfera che si divide in strati nel più basso dei quali, la

stagioni e la parte più calda sarà certamente l'equatore dove il sole, ad ogni mezzogiorno, batterà a perpendicolo. In questo mondo immaginario l'aria, sempre un po' umida, posta sul terreno sotto il sole cocente dell'equatore, di

giorno si innalza, condensa, forma una nube che avrà il top più in alto quanta più umidità aveva all'inizio. Se c'è abbastanza acqua arriverà fino alla tropopausa e lì si fermerà perché troverà un tetto invalicabile di aria più calda causata dalla radiazione solare diretta. Questa colonna d'aria in salita dietro di sé non può



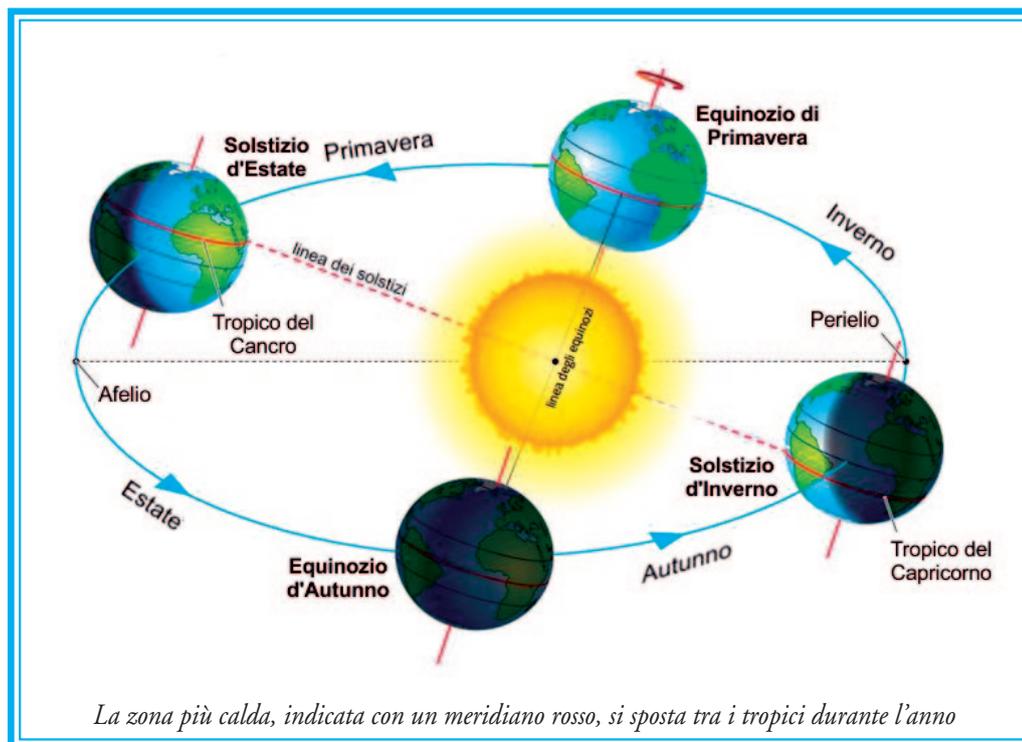
Troposfera, viviamo noi. Consideriamo solo i centri di pressione permanenti come principali motori dei venti, avvertendo che nella realtà ci sono cause locali che possono distorcere notevolmente le traiettorie.

### In un mondo senza stagioni

La terra ruota su sé stessa con una velocità di rotazione che all'equatore è circa di 460 m/s; per qualche momento immaginiamo che il nostro pianeta abbia l'asse di rotazione perpendicolare al piano dell'eclittica: non ci saranno più le

lasciare il vuoto ed allora, da una zona limitrofa, arriverà altra aria a sostituire quella che si è sollevata.

In una fascia attorno all'equatore vi è un enorme, continuo, sollevamento di aria con formazione di nubi gigantesche e precipitazioni costanti; questo flusso verticale di aria determinerà l'arrivo di aria fresca da zone più a nord, nell'emisfero boreale, e lo stesso avverrà da sud nell'emisfero australe. L'aria che arriva al punto più alto di sollevamento si trova spinta ancora da altra aria che viene dal basso, ha sopra un tetto invalicabile che è l'inversione della tropopausa e quindi deve trovare una via dove fuggire e tenderà a scorrere in direzione dei poli.



Hadley, un avvocato ma meteorologo dilettante, nel 1735 pensò che la circolazione dell'aria sul nostro pianeta fosse spinta da una bassa pressione all'equatore causata dal sollevamento delle nubi fino alle più alte quote e richiamata da un'alta pressione ai poli dovuta al raffreddamento ed alla discesa dell'aria, resasi più densa, nelle zone di minore radiazione solare.

Questo modello non teneva però conto della velocità di rotazione della Terra. La forza di Coriolis ci assicura che a causa della velocità di rotazione terrestre, l'aria sollevata in alta quo-

ta è spinta ad allontanarsi dall'area equatoriale e se tenta di procedere verso i poli deve deviare: a destra nell'emisfero Nord fino a procedere parallela all'equatore dopo aver percorso appena un terzo circa del cammino verso il polo artico; nell'emisfero sud avviene lo stesso fenomeno, con deviazione del vento verso sinistra. Insomma, appena il vento dall'equatore tenta di andare verso uno dei poli, devia verso Est fino a disporsi parallelo ad un meridiano. L'aria che, sollevatasi, si muove parallela ai meridiani in alta quota, perde calore e soprattutto, dopo aver perso acqua nel suo viaggio in salita, è divenuta asciutta e pesante, tende ad affondare e scendere fino al suolo nella zona dei trenta gradi di latitudine Nord o dei 30 gradi di latitudine Sud. L'aria che scende è quasi priva di umidità e scendendo si comprime, si riscalda ed arriva al suolo rovente ed arida, formando a terra fasce desertiche in cui scorre l'aria per andare verso l'equatore e ricominciare il proprio percorso. Nel tornare verso l'equatore il vento che scorre sulla superficie terrestre viene deviato dalla forza di Coriolis e tende a procedere da Est verso Ovest generando gli Alisei. Queste fasce tubolari di atmosfera, a cavallo dell'equatore, dette celle di Hadley, circondano il nostro pianeta ipotetico, sopra e sotto l'equatore e contengono l'aria che può essere definita come

dato dall'aria temperata ed umida, delle zone limitrofe, e si infila facilmente sotto l'aria temperata più leggera. Esso, incuneandosi, solleva l'aria temperata, la costringe a salire in quota e questo determina la formazione di altre nubi che scaricano pioggia sul suolo sottostante. L'aria sollevata perdendo acqua si riscalda e sale ancora di più ed il fenomeno di sollevamento si ferma quando finisce l'umidità. A questo punto una parte dell'aria si rivolge verso il polo per andare a riempire il vuoto che l'aria fredda, comprimendosi ha creato, l'altra parte ritorna verso la cella di aria temperata. Vi sono quindi tre zone: aria polare, aria temperata ed aria equatoriale, praticamente ben divise tra di loro. In quota, i confini tra queste zone sono costituiti, in ogni emisfero, da due flussi di vento impetuoso: le correnti a getto. Le tre zone sono chiamate rispettivamente cella di Hadley, cella di Ferrel o delle medie latitudini e cella polare.

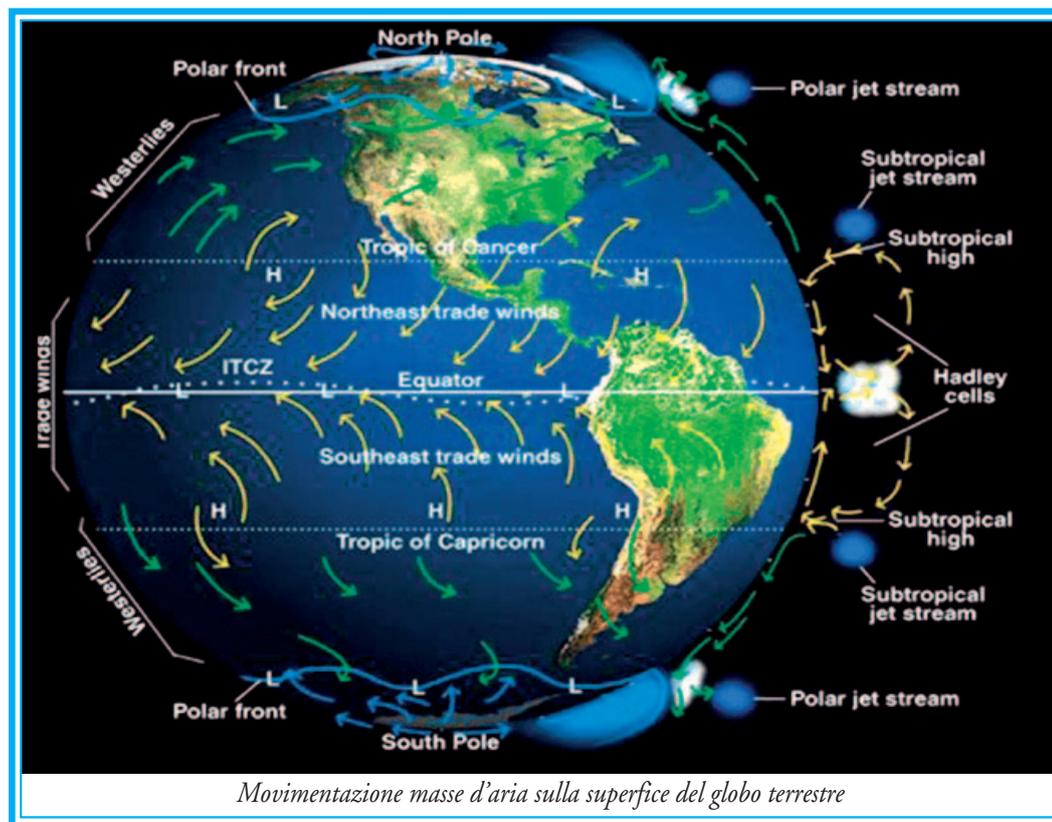
### Sul nostro pianeta

Adesso introduciamo il fatto che la Terra ha l'asse di rotazione, attualmente inclinato di circa  $23,5^\circ$  rispetto al piano dell'eclittica o piano orbitale. Questo fa sì che il nostro pianeta,

che percorre un'orbita ellittica con il Sole in uno dei fuochi, si trovi al perielio quando nell'emisfero nord siamo in inverno; quindi, noi del nostro emisfero riceviamo un po' più di calore durante i mesi freddi, mentre l'emisfero sud questo piccolo aumento di calore lo riceve durante i mesi caldi.

Durante l'anno la zona più riscaldata dal Sole si sposta tra i Tropici e si trova, solo durante gli equinozi, proprio sull'equatore.

Dove il sole irraggia a perpendicolo il suolo vi è la zona più calda, quella dove si formano le nubi equatoriali; tale



aria equatoriale che difficilmente incontra e si mescola con il resto dell'atmosfera.

Ai poli la radiazione solare è molto bassa e determina una zona in cui l'aria è fredda, si contrae e si comprime verso il basso; vi è quindi una zona perenne di pressione relativamente alta. Questo volume di aria fredda e densa è circon-

zona, quindi, non è fissa sull'equatore ma si sposta continuamente tra i tropici variando la durata della stagione delle piogge. Chi vive nelle regioni equatoriali osserva solo che fa caldo tutto l'anno e che per molti mesi le piogge sono frequenti ed abbondanti e corrispondono al periodo in cui il sole si trova nei pressi dello zenit nei periodi attorno all'e-

quinozio.

Vi sono delle immagini schematiche che tentano di rappresentare questi moti complessi, per semplicità in generale mostrano la zona più calda corrispondente all'equatore, tuttavia, questo può essere accettabile solo nei brevi periodi attorno agli equinozi perché il sole a mezzogiorno si trova allo zenit sull'equatore solo allora. Poi il punto di massimo irraggiamento si sposta giungendo fino al tropico del Cancro o del Capricorno nei solstizi. Questo fenomeno regola le stagioni nelle zone equatoriali dove fa sempre caldo ma per vari mesi si hanno le piogge quando si vive sotto la colonna di aria che si solleva. Questa zona è chiamata zona di convergenza o ITCZ (*Intertropical Convergence Zone*) ed è dove gli Alisei dell'emisfero Nord incontrano gli Alisei dell'emisfero Sud.

Quindi sotto la troposfera abbiamo le solite tre fasce di aria a nord e tre fasce di aria a sud, in cui i venti dominanti si muovono per effetto del riscaldamento solare e delle forze di Coriolis. Le celle però si spostano a nord o a sud seguendo le stagioni ed in ogni cella l'aria ha parametri di umidità, temperatura e pressione che variano non solo con la quota ma anche con la latitudine. A questo punto osserviamo che i venti a bassa quota scorrono su una orografia molto variabile, dalle terre con le montagne, ai

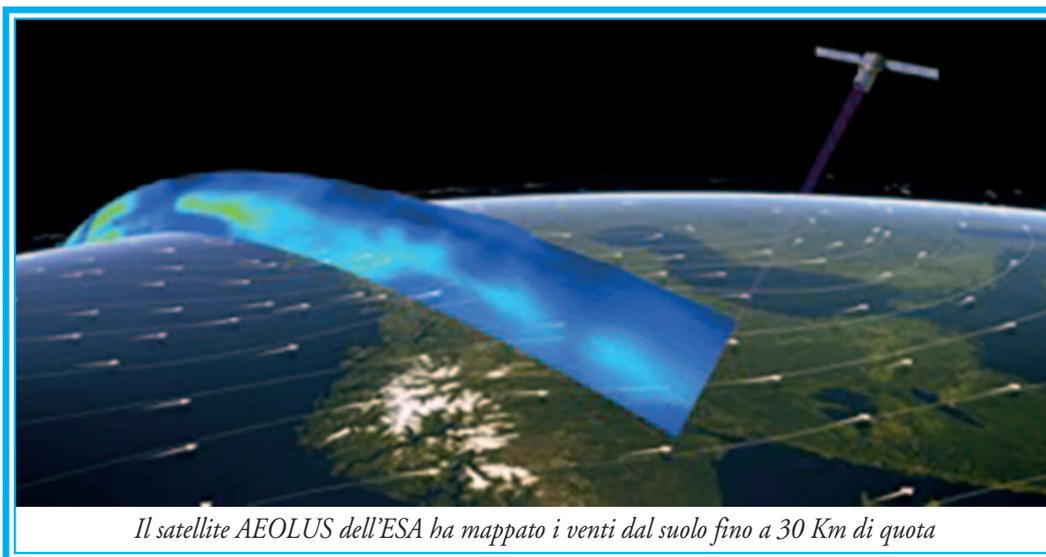
sensori invia i dati di temperatura ed umidità relativa che vengono così correlati alla quota istantanea del pallone misurata da terra. Con un GPS a bordo si può infine eliminare il radar a terra per ottenere il set di parametri desiderato.



*Il satellite AEOLUS dell'ESA*

I sondaggi sono poi integrati dalle informazioni che si ricavano dai numerosi voli, civili e militari, che forniscono ulteriori dati utili alla gestione ottimale delle flotte aeree, l'assegnazione delle quote e la scelta delle rotte in funzione dei minimi consumi permessi dall'utilizzo di venti a favore. Da qualche tempo si usano apparati laser, LIDAR (*Light Detection And Ranging*), che valutano, lanciando impulsi di caratteristiche note, il ritorno dalle molecole atmosferiche

(gas, aerosol, pulviscolo) e, mediante analisi doppler, ricavano la direzione e la velocità di tali molecole alle varie quote. Questi apparati, se installati su un satellite, offrono misure con una copertura globale. Ecco perché l'ESA aveva lanciato, col vettore europeo Vega, il satellite AEOLUS il 22 agosto 2018, capace, per primo, di esaminare la distribuzione dei venti in tutta la nostra atmosfera da 0 a 30 Km di quota.



*Il satellite AEOLUS dell'ESA ha mappato i venti dal suolo fino a 30 Km di quota*

mari e pertanto si verificano fenomeni locali molto diversi da luogo a luogo e che abbiamo imparato a prevedere per ora con qualche giorno di anticipo. In effetti man mano che si sale in quota i venti possono avere direzioni molto variabili ed i Servizi Meteorologici li studiano con il lancio di frequenti palloni sonda che vengono seguiti nel loro volo da radar a terra mentre a bordo un leggerissimo gruppo di

Questo sistema si è rivelato estremamente utile durante il COVID quando la riduzione dei voli commerciali aveva reso molto rarefatto il quantitativo di informazioni disponibili per seguire i movimenti della nostra atmosfera. AEOLUS, posto in orbita bassa a 320 Km, dotato del LIDAR ALADIN, un apparato che al momento del suo invio nello spazio, era il laser di maggior potenza in orbita.

Esso, vanto della nostra tecnologia realizzato dalla Leonardo col supporto dell'ASI, ha mappato i venti dal suolo fino a 30 Km.

Sono stati lanciati ben 7 miliardi di impulsi in banda ultravioletta a 350 nanometri, con una potenza di picco di 4 milioni di Watt (MW) ciascuno, nei cinque anni di impiego operativo. Le misure sono terminate il 30 aprile 2023 e l'ASI ha utilizzato il rimanente periodo di permanenza in orbita fino al 5 luglio per valutare la capacità del laser che è stato portato a trasmettere con ben 10 MW di picco senza

venti sono ben conosciuti se sono al suolo, in particolare: alla base della cella di Hadley, come venti dominanti, troviamo gli Alisei (*trade winds*) mentre alla base della cella di Ferrel ci sono i venti occidentali (*westerly winds*). All'interno delle celle, tubi chiusi di dimensioni veramente imponenti che circondano il globo con larghezze alla base dell'ordine di circa 2000 Km, i venti cambiano di direzione e di velocità da punto a punto e pertanto un pallone aerostato, senza motore ma reso capace di controllare la quota, salendo e scendendo può trovare, per continuità, il flusso fa-

vorevole per raggiungere un particolare punto da sorvolare. In pratica occorrono notizie sui venti in quota per dirigere un pallone verso la verticale di un bersaglio; infatti, si può far navigare un pallone se esso è dotato della capacità di modificare a piacere il suo livello di volo. Nella stratosfera, dove il Gen. Broglio aveva svolto numerosi lanci di razzi sonda per studiare, tra i primi del mondo, l'atmosfera fino ai 200 Km, le cose cambiano perché non ci sono le nubi, non c'è l'umidità



problemi dimostrando la validità del progetto italiano. Durante i 5 anni di lavoro il satellite AEOLUS ha fornito dati su intensità e direzione del vento in ogni parte del globo, anche nelle aree difficilmente raggiungibili con i classici mezzi di rilevazione (*palloncini sonda, lidar di terra od aerei*). Il sistema, posto su un'orbita geosincrona (*volava passando tra i poli e rimanendo sempre in vista del Sole per captare energia tutto il giorno*), ha percorso 16 orbite al dì ed ha fatto arrivare le informazioni a diversi organismi scientifici per lo studio dell'atmosfera, le previsioni meteorologiche e l'osservazione delle emissioni vulcaniche. In futuro potremo inviare in orbita satelliti capaci di scandagliare tutta la nostra atmosfera dal suolo fino a ben oltre la tropopausa.

## Navigazione stratosferica

Io credo che con informazioni da sensori, a bordo, a terra ed in orbita, di cui non si hanno facilmente notizie, sia possibile dirigere le operazioni di certi palloni che da un po' di tempo si vedono circolare nelle alte quote e di cui si parla quando sono coinvolti gli Stati Uniti. Se osserviamo gli schemi delle celle di Hadley, di Ferrel e polari si nota che i

che comanda ai moti verticali che si trascinano dietro tanti fenomeni meteorologici; tuttavia, anche in questa regione un pallone può essere trascinato da venti che modificano direzione e velocità al variare della quota.

Tali venti sono causati dalla rotazione terrestre e dalla radiazione solare che viene assorbita, oltre la tropopausa, dall'ossigeno e dall'ozono e sono misurabili più facilmente con sistemi LIDAR, operanti nell'ultravioletto dall'orbita, che con aerostati sonda lanciati dal suolo. Un'impressionante dimostrazione di questa capacità è stata data dalla società Aerostar che, per esempio, il 25 giugno 2024 ha lanciato dall'aeroporto di Cross City in Florida un suo pallone stratosferico Thunderhead da 11.330 metri cubi (*400.000 piedi cubi*) che è atterrato il 28 agosto in Oregon dopo un volo di quasi 29.000 Km interamente svolto avanti e indietro sopra gli Stati Uniti dimostrando la capacità di operare su qualunque zona, attraversando tutta la nazione o circuitando a piacere su aree molto piccole.

La quota variava in modo da trovare la direzione voluta del vento tra 52 e 65 Kft di altezza. Il sistema di controllo della quota consisteva in un sistema di "ballonetti" che poteva essere gonfiato e sgonfiato a piacere, all'interno dell'enorme involucro riempito di elio, in modo da variare il peso del

## CONVEGNO SUL POTERE NASCOSTO DELL'INTESTINO

*“Il Microbiota prende il volo”*

di Mario Venanzi

**P**er la prima volta nello scenario del Circolo Ufficiali della Casa dell'Aviatore si è tenuto il 23 novembre 2024 il Convegno sul Microbiota Intestinale, un insieme di microorganismi ed i suoi effetti sulla vita delle persone dal titolo “Il Potere nascosto dell'intestino”. Grazie ad ANUA ed alla “Panciando ETS” professionisti del settore hanno potuto argomentare riguardo le ultime ricerche, studi, terapie, esami di laboratorio avanzatissimi e prospettive future che coinvolgono il Microbiota Intestinale in moltissime patologie. Hanno introdotto i lavori del convegno il gen. B. Raffaele Cariglia (*Presidente della sez ANUA di Roma*), in rappresentanza del Gen S.A. Claudio Debertolis (*Presidente Nazionale*) assente da Roma per altri impegni istituzionali e la Presidente della “Panciando ETS” Sig.ra Laura Venanzi.

È stato evidenziato come il Microbiota Intestinale svolga moltissime funzioni essenziali al benessere del nostro organismo e non è un semplice “ospite passivo” ma un vero e proprio regolatore di numerosi processi fisiologici con effetti sulla nostra salute immunitaria, metabolica, neurologica e persino il nostro stato emotivo e cognitivo. Negli ultimi anni sono emerse correlazioni significative tra squilibrio del Microbiota (*Disbiosi*) e numerose patologie complesse tra cui quelle neurodegenerative (*quali Alzheimer, Parkinson, Sclerosi Multipla etc.*) e quelle del neurosviluppo (*vedi la Sfera Autistica*). Il Microbiota è molto spesso nominato come “Secondo Cervello” essendo un sistema molto complesso dotato di una propria rete neurale autonoma (*Sistema nervoso enterico*) strettamente connessa al Sistema Immunitario. Il ruolo dell'intestino e del relativo Microbiota per il corpo umano può essere paragonato a quello di

una camera di combustione per un motore a reazione aeronautico. Se la camera di combustione non funziona in modo ottimale il motore perde efficienza, analogamente, un intestino con relativo Microbiota in uno stato disbiosico e di permeabilità non è in equilibrio con il proprio corpo ed influisce negativamente con lo stato di salute fisica e mentale. Questo aspetto è particolarmente importante in ogni settore della vita sociale ma molto rilevante per i professionisti del settore aeronautico come Piloti e Personale Navigante che operano in condizioni estreme. L'attività di volo, infatti, sottopone il corpo a sfide costanti, tra cui stress ossidativo, esposizione a radioattività naturale,

stress operativo, e ritmi circadiani alterati. Questi fattori possono influenzare negativamente il Microbiota Intestinale alterando di conseguenza il Sistema Immunitario e l'equilibrio di molti importanti neurotrasmettitori compromettendo uno stato di salute ottimale, necessario per garantire l'efficienza richiesta a svolgere sfide operative in cui sono richieste prestazioni più elevate. Pertanto approfondire sempre più le attuali conoscenze tra le varie connessioni che il Microbiota ha con il resto del nostro organismo significa aprire nuove prospettive per la prevenzione e la cura di moltissime patologie ed è proprio in questa direzione che la ricerca scientifica di tutto il mondo sta attualmente lavorando anche attraverso il “trapianto fecale” (*FMT*) del microbiota intestinale di persone sane su altre deficitarie. Possiamo affermare che prendersi cura della salute intestinale non è un dettaglio ma una priorità per migliorare la qualità della nostra vita e garantirne la massima efficienza fisica e mentale. Il video del Convegno è visibile gratuitamente sul canale [youtu.be](https://youtu.be) sotto riportato.



Il Gen. Br. Raffaele Cariglia introduce il Convegno



**Panciando ETS:** <https://www.panciando.it/>

*È un'Associazione senza scopo di lucro che nasce come luogo di incontro, ascolto e supporto con la volontà di trasformare esperienze personali in una missione collettiva. È una comunità che abbraccia le difficoltà delle famiglie e dei pazienti, offrendo conoscenza, strumenti utili ed anche speranza, elementi essenziali per affrontare sfide legate alla salute. È un laboratorio di conoscenza, dove le scoperte scientifiche diventano opportunità concrete per migliorare la qualità della vita. Per gli atti del convegno collegarsi al web link:*

**[https://youtube/k9E5SLWt2-o?list=PLodbOUW3vaHDk1DyjX\\_De34YSc-hv57vI](https://youtube/k9E5SLWt2-o?list=PLodbOUW3vaHDk1DyjX_De34YSc-hv57vI)**

# IL POTERE NUCLEARE STRATEGICO ANNI '60

*Il breve periodo in cui ne fece parte anche l'Aeronautica Militare*

di Vincenzo Meléca



**T**ra il 1954 e il 1992 l'Esercito e l'Aeronautica italiani ebbero, seppur con la limitazione della cosiddetta "doppia chiave", un certo potere nucleare. Non invece la Marina che questo potere non lo ebbe, pur avendo costruito e sperimentato il missile balistico Alfa, un piccolo reattore nucleare per il quale fu modificato l'incrociatore Giuseppe Garibaldi installando quattro pozzi per il suo di lancio. Ma tra il potere nucleare dell'E.I. e quello dell'A.M.I. c'è una grande differenza: l'Esercito lo ebbe soltanto a livello tattico, l'Aeronautica anche, seppur per un breve periodo, a livello strategico.

## Le premesse

Gli Stati Uniti, alla fine degli anni '50, non avevano infatti missili intercontinentali ICBM (*Inter Continental Ballistic Missile* – gittata superiore a 5.500) ma solo degli IRBM (*Intermediate Range Ballistic Missile* – gittata tra 3.000 e 5.500 km), MRBM (*Medium Range Ballistic Missile* – gittata tra 1.000 e 3.000 km) e SRBM (*Short Range Ballistic Missile* – gittata fino a 1.000 km), cioè missili con gittata tale da non essere in grado di colpire, partendo dal territorio statunitense, la gran parte degli obiettivi all'interno dell'URSS. All'epoca, inoltre, non erano ancora operativi i missili imbarcati Polaris, che, pur avendo una gittata di circa 2.500 km, avrebbero comunque potuto colpire gli obiettivi, qualora i sottomarini che li avessero avuti in dotazione si fossero avvicinati alle coste dell'"impero" sovietico. Si rendeva quindi necessario dislocare batterie di missili in Europa, il più vicino possibile ai confini tra i Paesi NATO e quelli del Patto di Varsavia.

Gli USA decisero che gli Stati che meglio si prestavano per l'installazione fossero la Gran Bretagna, l'Italia e la Turchia (*cui alcuni anni dopo si aggiunse l'allora Germania Occidentale*) e, tra il 16 ed il 18 dicembre 1957, furono stipulati a Parigi accordi con i Governi di questi Paesi per il dispiegamento di un certo numero di missili al cui impiego, nel rispetto del principio della "doppia chiave", sarebbero stati assegnati speciali reparti delle aeronautiche militari degli Stati ospitanti. Per quel che riguarda l'Italia, vi furono poi gli ulteriori accordi del 30 settembre 1958 e del 26 marzo

1959. Quest'ultimo prevedeva la fornitura da parte degli Stati Uniti di missili PGM-19 Jupiter equipaggiati con una testata all'idrogeno da 1,44 megaton e la costituzione da parte italiana di una speciale Aerobrigata che sarebbe stata dislocata in Puglia, con sede comando a Gioia del Colle, in provincia di Bari, ampliando l'esistente aeroporto "Antonio Ramirez" e con basi di lancio nelle provincie di Bari e Foggia. Questo accordo fu in pratica l'atto di nascita di quella che sarebbe stata la 36<sup>a</sup> Aerobrigata da Interdizione Strategica. Nel frattempo, fu deciso di iniziare l'addestramento del personale italiano e così, nel maggio 1959 si era recato negli Stati Uniti un primo gruppo di ufficiali e sottufficiali dell'A.M.I. che, nella base di Lackland (*Texas*) e sotto la direzione del personale dell'866th Strategic Missile Squadron, effettuò una serie di attività addestrative, comprendenti sia corsi per l'apprendimento della lingua inglese sia per l'addestramento specifico all'impiego del sistema d'arma. Nell'agosto dello stesso anno, la risoluzione di tutte le questioni in sospeso si concluse con un accordo bilaterale appositamente firmato e l'addestramento del personale italiano della costituenda 36<sup>a</sup> Aerobrigata negli Stati Uniti, fu completato nell'ottobre 1960, dopo di che gli italiani sostituirono gradualmente la maggior parte del personale statunitense nei siti di lancio dei missili già parzialmente schierati in Italia. La piena prontezza operativa di tutti gli IRBM "italiani" fu raggiunta comunque soltanto nel giugno 1961, dopo l'effettuazione da parte di personale italiano dei primi lanci di addestramento e combattimento dell'IRBM seguiti da altri e tutti coronati da successo. L'ultimo lancio in assoluto di uno Jupiter, avvenne alle ore 00:27 UTC del 23 gennaio 1963 effettuato da un equipaggio italiano.



Il logo della 36<sup>a</sup> Aerobrigata Interdizione Strategica

## La 36<sup>a</sup> Aerobrigata da Interdizione Strategica

La costituzione ufficiale della nuova Grande Unità avvenne pochi mesi dopo, il 23 aprile 1960 e l'Aerobrigata, con base principale presso l'aeroporto militare "Antonio Ramirez" di Gioia del Colle, fu posta al comando del Col. Pilota Edoardo Medaglia al quale, l'11 luglio, il Colonnello americano Douglas "Doug" Erlenbusch responsabile dell'operazione, affidò la gestione del sito operativo.

Il comando dell'Aerobrigata passò dal Colonnello Medaglia (1 maggio 1960) al Gen. B. A. Giulio Cesare Graziani (8 Febbraio 1961) e quindi al Gen. B. A. Oreste Genta (15 settembre 1962), che ne gestì lo scioglimento. L'Aerobrigata fu infatti disattivata il 1° aprile 1963 e sciolta ufficialmente il 21 giugno (con effetto 1° luglio) dello stesso anno, dopo che gli USA, a seguito della soluzione della crisi dei missili di Cuba e come contropartita al ritiro degli ordigni sovietici dall'isola, avevano preso la decisione di ritirare i missili dall'Italia e dalla Turchia.

L'organizzazione della 36<sup>a</sup> Aerobrigata dislocata sull'aeroporto di Gioia del Colle comprendeva il Comando Aerobrigata, il Reparto Efficienza, Rifornimenti e Trasporti, il



Schema di una base di missili Jupiter della 36<sup>a</sup> Aerobrigata I.S

Reparto Servizi Operativi e Generali, il 1° Reparto Missili con alle dipendenze i Gruppi 56°, 57°, 58°, 59° (ridenominato 111° Gruppo dall'aprile 1961) e 60° ed il 2° Reparto Missili, con alle dipendenze i Gruppi 108°, 109°, 110°, 111° e 112°. I gruppi erano disseminati in dieci distinte postazioni di lancio sul territorio pugliese.

Alle dirette dipendenze dell'U.S. Air Force vi era il 7230th Tactical Training Group con il compito iniziale di addestrare il personale italiano e, successivamente, con personale ridotto, di gestire le testate nucleari.

Le dieci basi di lancio, ognuna delle quali aveva tre missili, erano disposte a raggiera intorno a Gioia del Colle, in un raggio di circa una sessantina di chilometri ed avevano una pianta triangolare pressoché standard.

Purtroppo, man mano che i lavori di costruzione delle basi di lancio – i cui siti erano stati identificati congiuntamente da personale dell'US Air Force e dell'Aeronautica Militare Italiana – arrivavano a conclusione, ci si rese conto di alcuni gravi problemi. Innanzitutto i missili Jupiter, essendo tenuti in posizione di lancio su piazzole all'aperto, erano molto esposti agli agenti atmosferici e non erano stati previsti gli opportuni accorgimenti per proteggerli da scariche elettriche atmosferiche. Soltanto dopo che in ben quattro occasioni, tra metà dell'ottobre

1961 e l'agosto del 1962, alcuni i missili (ricordiamo, avevano montate le testate nucleari...) vennero colpiti da fulmini, attivando in almeno due occasioni le batterie termiche e causando la parziale attivazione delle testate. L'U.S. Air Force decise allora di installare parafulmini in tutti i siti missilistici Jupiter, sia in Italia sia in Turchia. In Italia i parafulmini, costituiti da antenne a traliccio alte una trentina di metri e collegate a reti metalliche interrate, furono installati soltanto a partire dalla fine del 1962 e non a tutti i missili in quanto sopravvenne l'ordine di smantellamento degli Jupiters italiani e turchi. Fu inoltre rilevato che le basi di lancio non erano sufficientemente protette da eventuali attacchi aerei, in quanto non vi erano né impianti radar né reparti di artiglieria contraerea, anche missilistica, dedicati alla difesa.

La conferma di questa lacuna venne quando, il 20 gennaio 1962, un Mig 17 bulgaro fu costretto ad un atterraggio di fortuna nei pressi della Base n° 9 di Acquaviva. L'aereo, tracciato dai radar fin tanto che volava ad alta quota, fu poi completamente perduto quando scese a bassa quota. I carabinieri ed il personale dell'US Air Force intervenuti su segnalazione di un contadino della zona riuscirono a recuperare i rullini fotografici delle apparecchiature di bordo. Dopo questo episodio, l'Aeronautica Militare tenne sempre in allarme due aerei intercettori di stanza negli aeroporti pugliesi.

Infine, le basi di lancio erano a rischio sia di azioni di sabotaggio sia ad azioni di commandos, in quanto erano state costruite in aree poco distanti da strade e da linee ferrate. Fu rilevato che un tiratore di precisione, appostato dietro la massicciata della ferrovia, in taluni siti avrebbe potuto facilmente colpire i missili con una carabina di medio calibro,



Le postazioni di lancio dislocate nel territorio di Puglia e Basilicata

rendendoli così inservibili: anche un solo colpo in fusoliera ne avrebbe pregiudicato l'operatività.

Ciò nonostante, i lavori proseguirono fino alla loro prevista conclusione.

## Il missile Jupiter e la sua testata nucleare

Il PGM-19 Jupiter, fu il primo missile balistico a medio raggio IRBM con armamento nucleare in dotazione all'Aeronautica degli Stati Uniti. Prodotto dalla Chrysler, aveva un motore motore-razzo Rocketdyne LR70-NA (*Model S3D*) che utilizzava, a differenza del coevo Polaris della Marina statunitense alimentato da combustibile solido, come combustibile una più complicata e pericolosa miscela di ossigeno liquido e cherosene.

Essendone stata prevista anche l'installazione fissa all'aperto, per proteggere gli ugelli del motore e i sistemi contenuti nella parte inferiore del missile era stata progettato un meccanismo di protezione a "petali" (*Vertical Tail Shelter*), che veniva normalmente tenuto in posizione chiusa, salvo per attività di addestramento, controllo, manutenzione e, ovviamente, in caso di lancio. Lo Jupiter aveva una gittata compresa tra i 1000 e i 2700 km, cosa che gli avrebbe consentito di raggiungere dalla Puglia non solo molti obiettivi militari di nazioni allora appartenenti al Patto di Varsavia, ma persino Mosca la capitale di quella che era l'URSS, con risultati altamente distruttivi, considerando che era dotato di una testata termonucleare W49 da 1,44 Megatoni di potenza

(*pai, per dare un'idea, a undici volte la potenza di Little Boy, la bomba che distrusse Hiroshima*), montata direttamente nell'ogiva del missile.

Per l'attivazione della testata in ogni sito vi erano due squadre, una dell'AMI e una dell'USAF, ciascuna comandata da un ufficiale. La procedura prevedeva che all'arrivo dell'ordine di lancio sia dal Comando del Supreme Headquarters Allied Powers Europe (*SHAPE – Quartier generale delle potenze alleate in Europa*), oppure, in caso di sua eliminazione, dall'Allied Forces Southern Europe (*AFSOUTH – Comando Forze Alleate per il Sud Europa*) sia dallo Stato Maggiore AMI, i due ufficiali avrebbero dovuto, rispettivamente, utilizzare le apposite chiavi in loro possesso: l'americano (*Launch Authorization Of-*

*ficer*) per iniziare le procedure di lancio e, subito dopo, l'italiano (*Launch Authentication Officer*), per procedere operativamente al lancio.

## La fine del periodo nucleare strategico dell'AMI

Naturalmente, gli Jupiter dispiegati, in Italia e in Turchia a cui si aggiungevano i Thor dispiegati nel Regno Unito, combinati con la netta superiorità degli Stati Uniti nel numero di missili balistici intercontinentali e bombardieri strategici, non potevano che causare grave preoccupazione ai militari e alla leadership politica dell'URSS. Considerata la situazione, questi ultimi decisero di schierare gli MRBM sovietici R-12 e

R-14 sull'isola di Cuba come parte dell'"Operazione Anadyr", che portò alla famosa crisi dell'ottobre 1962 e al successivo accordo tra URSS e Stati Uniti con il quale i missili sovietici furono ritirati da Cuba in cambio dello smantellamento delle basi Jupiter in Italia e Turchia. La decisione di smantellare le basi italiane, fu annunciata dall'ambasciatore americano in Italia, George Frederick Reinhardt, al Governo italiano l'8 gennaio 1963 lo stesso mese in cui fu effettuato il sesto e ultimo lancio di addestramento di uno Jupiter da parte del personale della nostra Aeronautica. I preparativi per la disattivazione degli Jupiter "italiani" iniziarono nel febbraio 1963, mentre le operazioni iniziarono il 1° aprile per concludersi il successivo 24 dello stesso mese. Finiva così il breve

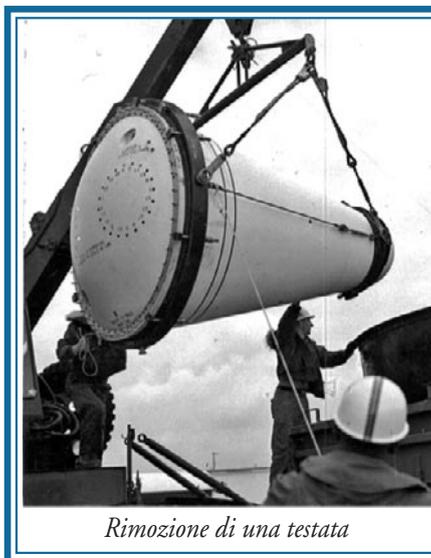
periodo durato circa diciotto mesi in cui l'Aeronautica Militare, unica tra le Forze Armate italiane, ebbe, seppur limitato, un potere nucleare strategico. Ogni interesse italiano per lo sviluppo di un proprio deterrente nucleare nazionale cessò del tutto nel 1975, con l'adesione dell'Italia al Trattato di non proliferazione nucleare. Attualmente l'Italia non produce né possiede armi nucleari ma partecipa al programma di "condivisione nucleare" della NATO.



Una delle basi "in prontezza"



Missile con "Petali" aperti



Rimozione di una testata

## MONTELUONGO

*La battaglia di settembre 1943*

di Giuseppe Lenzi



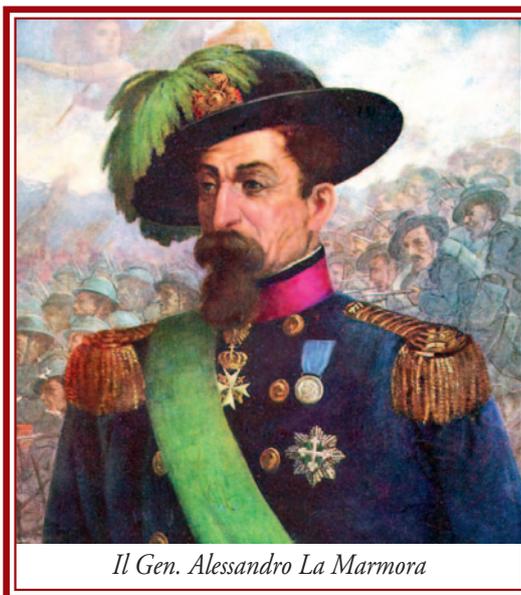
**È** l'8 dicembre 1943 la data in cui nasce la gloriosa epopea del 51 Bgt. Bersaglieri che sulla collina di Montelungo dette origine al "Secondo Risorgimento d'Italia" (*così come si espresse il Presidente della Repubblica G. Napolitano*) Le mitragliatrici Breda ed il vecchio fucile Cârcano Mod.91, in uso dal 1891, nulla poterono



no di fronte alle soverchianti forze tedesche. È Giovanni Recchi, reduce di quella battaglia, a ricordare a noi tutti che quell'8 dicembre, giorno dell'Immacolata, fu il bersagliere Alfredo Aguzzi il primo di quei valorosi ad avere "il cuore spaccato" da una mitraglia Gewehr42.

Il generale Alessandro La Marmora sarebbe stato orgoglioso dei suoi bersaglieri che, con onore e coraggio indomiti, affrontarono le nebbie ed il gelo di quell'8 dicembre del 1943 battendosi per l'affermazione dei valori della Patria.

Oggi 17 novembre 2024, con qualche giorno di anticipo sulla data rituale, la cittadina di Mignano Montelungo, decorata di M.O. al valor Civile, ha ricordato l'eroismo di quei coraggiosi bersaglieri che combatterono, con indomita fierezza, contribuendo alla liberazione dell'Italia dall'occupazione tedesca. Si vivevano i giorni della cruenta Campagna 1943/45 delle FFAA Italiane a fianco delle truppe alleate. Sul fronte del Sacratio Nazionale una significativa epigrafe rammenta: "Mortui ut Patria Vivat".



Il Gen. Alessandro La Marmora

Non occorre una traduzione perché il messaggio possa giungere, anche, alle giovani generazioni – digitali- di oggi per le quali, forse, il morir per la Patria non è, per fortuna di tutti, negli orizzonti della loro realtà virtuale. È bene però che il messaggio rievocativo di quelle gesta gloriose, che videro, nei primi giorni della battaglia, la morte di 22 giovanissimi Bersaglieri, sia sempre viva e presente nell'animo di chi, oggi, e da più di settant'anni beneficia di una piena libertà ed indipendenza da qualsiasi egemonia straniera. Le bandiere dei disciolti Rgt, quelle delle numerose decine di associazioni Bersaglieri della Campania e delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma presenti alla cerimonia odierna, hanno conferito alto lustro all'evento: un tangibile contributo alla preservazione della memoria, di quei giovani bersaglieri, che non deve mai vedere il tramonto e l'oblio. Non va sottaciuto che le animose gesta, dei nostri giovani e gloriosi combattenti di Montelungo, furono ispirate, anche, dal nobile desiderio e dalla convinta speranza di poter contribuire ad allontanare dalla Patria le oscure ombre dei gulag e dei lager. In questa luce gli eventi bellici combattuti a Montelungo, seppur possano apparire irrilevanti per la limitatezza delle forze italiane in campo, assumono tanto più ardore e significato quanto più si consideri che la "grande storia" italiana poco o nulla ha dedicato a quell'evento.

Certo: la modesta altura del monte (300 mt. sul livello del mare), quasi affondante fra la Casilina ed il piccolo fiume Peccia, non ha consentito il risalto mediatico riservato ai precedenti sbarchi in Sicilia (9 luglio 1943) e quello successivo ad Anzio (22 gennaio 1944); ma è nel funesto rimbombo delle vetuste armi imbracciate dai nostri Bersaglieri, fra gli anfratti boscosi della valle che riluce tutto il loro eroismo giovanile che non poté vedere la Patria completamente liberata dall'oppressore.

***"Nel più tetro autunno della Patria I giovani Bersaglieri del 51° A.U.C. d'animo saldo e limpido ideale indicano ai più la via del riscatto".***

È questo il messaggio che, dal 25 aprile 2010, lancia un monito a tutti coloro che si recano in pellegrinaggio a Montelungo.

Diversamente dalle cerimonie consimili degli anni passati, quella odierna è stata, forse, la più sentita perché vissuta dalle centinaia di partecipanti con religiosa intimità lontano dal frastuono mediatico che, more solito, si accompagna allorché il Sacrario di Mignano è meta di delegazioni che calano dalla Capitale solo per l'occasione. Molti i parenti di terza generazione convenuti per onorare i propri Caduti del '43. Essi hanno pregato e pianto per tutti i 947 militari lì sepolti da settantatré anni. Decine e decine le lapidi su cui si leggono le date di nascita di quei giovani Bersaglieri: 1921, 1923, 1925. Quel che suole dirsi, il fiore degli anni. I gonfaloncini di numerosi comuni della valle di Monte-

lungo con i rispettivi sindaci hanno preso posto sulla maestosa scalinata che conduce al Sacrario. Le Fanfare dell'8° Rgt Bersaglieri e quella dei Bersaglieri di Guidonia-Montecelio hanno intonato l'inno Nazionale ed un lungo "silenzio fuori ordinanza" che ha riempito di note meste e maestose l'intera vallata.

Il rito religioso, per la prima volta oggi introdotto, è stato officiato da don Giuseppe Palmesano la cui pregevole omelia, rievocatrice delle centinaia di giovani caduti per la Patria, ha toccato le corde della sensibilità di tutti i presenti. Il Prof. Andrea De Luca, Sindaco del Comune di Mignano M.L. il Colonnello Leo Ferrante Com.te l'8° Reggimento bersaglieri di Caserta, il Bers. Salvatore Aurelio Tosto Presidente Interregionale Sud Ass. Naz. Bersaglieri, il Cap. CC Giovanni Russo Comandante Compagnia Carabinieri di Sessa Aurunca, sono state la Autorità attorno alle quali si sono strette le numerose decine di familiari dei Caduti di Montelungo. Un ideale abbraccio, fraternamente espresso, e che le liturgie del cerimoniale dei "grandi eventi" sovente non consentono. Ed è per questa vibrante intimità che la cerimonia in onore dei Bersaglieri del 51° Bgt, quest'anno



*Bersaglieri in un momento di tregua*



*Il Sacrario di Montelungo*

si è rivelata fra le più significative mai celebrate.

Le delegazioni presenti hanno poi avuto modo di visitare il Museo del Sacrario, splendidamente gestito, sulla maestosa via Casilina, dal 1° Lgt. Daniele Galardo, Direttore dei Sacrari militari di Montelungo e Montecassino, che ha fatto gli onori di casa. Numerosi, anche i rappresentanti delle Ass. Comb.e. e d'Arma, che con i loro storici Labari hanno onorato quei Valorosi.

I nuclei regionali della Ass. Naz. Bersaglieri hanno ricordato a tutti che sono oggi presenti ed operativi sei Reggimenti e le loro Bandiere sono decorate di 7 Croci di Cavaliere dell'O.M.I., 10 Medaglie d'Oro, 8 Medaglie d'Argento, 26 Medaglie di Bronzo al Valor Militare e di 1 Medaglia d'Oro e 3 d'Argento al Valore dell'Esercito.

Fra i più anziani Presidenti presenti, quello

della Ass. Naz. Artiglieri Ten. (r) Luigi Ventura ed il rappresentante dell'UNUCI Ten. Pasquale Caputo. L'Ass. Naz. le Uff.li dell'Aer. (ANUA) è stata presente con il presidente della Sez. di Napoli, gen. Giuseppe Lenzi, Labaro ed alfiere, in rappresentanza del Pres. Nazionale gen. di S.A. Claudio Debertolis.

*Napoli  
17 novembre 2024*



*Pres. Sez. ANUA Napoli  
Gen. Giuseppe Lenzi*

# IDROSCALO CARLO DEL PRETE

## *Lo storico approdo del Lido di Roma*

di Silvio Monti

La storia dell'idroscalo di Ostia Lido nasce a partire dagli anni venti dapprima come stazione "Idro" della Regia Marina, poi come Idroscalo civile e militare della Regia Aeronautica per la gestione, da parte delle compagnie aeree civili, dei nuovi voli di linea nazionali ed internazionali. Grazie anche alla volontà del sen. Paolo Orlando che con la moglie, la Contessa Alda Piola Caselli, profuse ogni suo sforzo per la realizzazione della città di Ostia Lido, come nuovo porto e giardino di Roma. Ed è sempre grazie

alle iniziative del Sen. Orlando che nasce l'interesse a costruire un Idroscalo presso la foce del Tevere allorquando già verso la fine della 1<sup>a</sup> Guerra Mondiale, negli anni 1917/18, il Senatore conduce prima i dirigenti della Società Trasporti Aerei Internazionali e poi l'Ing. Carlo Pomilio della Ditta Fratelli Pomilio per la costruzione di aeroplani, presso il territorio di Ostia per individuare l'ubicazione più appropriata per la realizzazione di uno stabilimento per la produzione di aeromobili e per la realizzazione di un grande aeroporto/idroscalo. Notizie dell'utilizzo della foce del Tevere come idroscalo si possono trovare nell'ambito delle pubblicazioni filateliche riguardanti le comunicazioni postali, allorquando, si legge, "il Ministro delle Poste Luigi Fera approva un secondo esperimento di trasporto di posta con aeroplano" (*il primo fu condotto il 22 maggio 1917 sulla tratta Torino - Roma con un aereo Pomilio P.C. - 1 pilotato dal Ten. Mario de Bernardi*). L'idrovolante, un F.B.A. francese ormeggiato presso l'idroscalo di Ostia, pilotato dal Com.te Pil. Ruggero Franzoni parte il 27 giugno 1917 per raggiungere Napoli dove il giorno seguente avrebbe compiuto la tratta aero postale Napoli - Palermo - Napoli.

Nel giugno del 1919, Paolo Orlando, si reca presso la foce del Tevere per visitare l'area bonificata insieme al Cav. Ugo De Rossi del Lion Nero, pilota della Regia Marina (*istruttore di volo di Francesco De Pinedo e Ajmone di Savoia*), Com.te della Scuola per Idrovolanti di Taranto con il quale spera di avviare i lavori per la costruzione di un impianto di idroscalo sperimentale (*Il Col. Ugo De Rossi diventerà il primo direttore dell'Idroscalo di Ostia*).

La foce del Tevere si presta benissimo allo scopo:

la larghezza del fiume presso la foce e la lunghezza del tratto quasi rettilineo di cinque chilometri sino al ponte in ferro di Torre Boacciana risultano condizioni ideali per la realizzazione di un idroporto. Nacque così, tra il 1919 ed il 1920,

un completo idroscalo ad una sola darsena che durò in efficienza sino al 1922, quando, una repentina inversione delle correnti marine generarono una serie di burrasche che causarono una forte e veloce erosione del greto del fiume tanto che tra il febbraio ed il marzo dello stesso anno la Marina dovette urgentemente smantellare gli impianti esistenti, tra i quali un grande hangar metallico mentre una parte delle infrastrutture realizzate furono comunque inghiottite dalle onde.



*Hangar della Marina Militare - Idroscalo di Ostia - 1920*

mente smantellare gli impianti esistenti, tra i quali un grande hangar metallico mentre una parte delle infrastrutture realizzate furono comunque inghiottite dalle onde.

### Realizzazione del moderno Idroscalo

Con la nascita delle prime compagnie aeree civili e, quindi, con le concessioni governative delle prime tratte aeree di vendita naturale per quest'ultime utilizzare, inizialmente, quanto ancora di utilizzabile presso la foce del Tevere per l'ammarraggio ed il ricovero dei propri idrovolanti. Fu così che, come località per l'Aeroporto civile di Roma, venne scelta, dall'allora Comm.re Manlio Molfese Capo dell'Ufficio dell'Aviazione Civile e Traffico Aereo presso il neonato Ministero dell'Aeronautica, l'area di Tor S. Michele in Ostia. La sistemazione e l'adattamento del sedime di Ostia ai fini aeronautici per la Capitale era considerata la soluzione più idonea, sia per questioni di ordine tecnico, sia per la presenza di un buon collegamento della Capitale con il litorale di Ostia grazie alle infrastrutture stradali e ferroviarie già realizzate ed all'avanguardia per l'epoca (*costruendo un nuovo tratto tra la Stazione di Ostia Scavi, oggi Ostia Antica, con Tor S. Michele si poteva realizzare un comodo ed efficiente servizio diretto Roma Termini - Idroscalo di Ostia*). La zona, inoltre, si presentava molto conveniente per le esigenze aeronautiche in quanto adatta alla realizzazione di due campi di volo: uno "terrestre" ed uno "idro" contigui tra loro ed allo stesso tempo il bacino di ammaraggio, costituito dal corso del fiume Tevere, si dimostrava idoneo al decollo e ammaraggio degli idrovolanti.

La particolarità del progetto dell'idroscalo, inizialmente intitolato "Enea" dallo stesso Tarantini, consisteva nel fatto che fu una delle prime proposte di realizzazione di un "idro-aeroporto", cioè un complesso infrastrutturale dotato sia di superfici di terra che di acqua, quale concezione ideale per un completo sistema aeroportuale per l'aviazione civile. Imponenti furono i lavori di ingegneria richiesti per rendere utilizzabile e funzionale il luogo paludoso e stabilmente insicuro, dalla micidiale pericolosità malarica.

La bonifica idraulica viene praticamente completata nel 1926 e già il 3 marzo, Mussolini, si reca presso l'Idroscalo per visitare i nuovi cantieri di lavoro per la sistemazione del sedime e dei moli in previsione dell'inizio ufficiale del collegamento aereo Genova-Roma-Napoli-Palermo. Dal 2 marzo i nuovissimi Dornier Wal della Soc. SANA immatricolati I-DAUR e I-DAER affidati, il primo, ai piloti De Briganti e Locatelli ed il secondo, a Tullio Crosio e Giulio Marsaglia, partono da Genova per effettuare le opportune ricognizioni di rotta con ripetuti ammaraggi nei vari idroporti di scalo tra cui quello del Lido di Roma. Il 7 aprile 1926, l'I-DAUR, effettuerà il volo inaugurale della linea Nr. 3 Genova - Lido di Roma - Napoli - Palermo, la seconda linea aerea regolare italiana attivata.

Il 10 aprile 1926 viene effettuato il primo volo di ritorno sulla linea Palermo - Napoli - Roma - Genova ed il 13 sulla rotta inversa Genova - Roma - Napoli - Palermo. A tale data presso l'Idroscalo erano attivi, ancora in forma em-

fieme delle opere di sponda necessarie per l'esercizio delle attività idroaviatorie. Per l'innalzamento del terreno viene riutilizzato il materiale di risulta ricavato dal dragaggio del fiume durante l'opera di drenaggio nonché quello risultante

dagli scavi effettuati presso l'area archeologica di Ostia Antica e portare la quota del terreno al livello prefissato.

Successivamente, in ordine cronologico vengono realizzati gli edifici in legno della Direzione Aeroporto e Stazione Radio-Telegrafica (1926 - 1928) e le darsene, di varie dimensioni, per il ricovero degli idrovolanti (nel 1928/1929 se ne conteranno almeno 15).

A seguire vengono realizzati un hangar a due campate di circa 50X60 mt inclusi di locali officine per la



*Inaugurazione linea Genova-Roma-Napoli-Palermo - 7 aprile 1926*



*Veduta aerea hangar della SAM con aerostazione*



*Hangar della soc. SANA*

brionale un solo molo ed una "baracca" in legno per le attività aeroportuali della SANA.

I lavori per la realizzazione delle infrastrutture dell'Idroscalo di Ostia iniziarono nel 1926 per dotare la riva sinistra del

riparazione di motori ed apparecchi, falegnameria e magazzino ricambi della Società Aerea Mediterranea SAM.

Il primo volo della nuova società viene fatto coincidere con il Natale di Roma (21 aprile 1928) sulla rotta Ostia - Olbia - Cagliari ed è effettuato da due idrovolanti SIAI Marchetti: il primo, un S 59, con ai comandi il Presidente della società, Marchese De Pinedo ed il secondo, un S 55P (P=Passaggeri) pilotato dal Com.te Rigoberto Salminci con cinque passeggeri a bordo.

Negli stessi anni, sempre la Divisione Demanio, provvede per la realizzazione delle opere di urbanizzazione, bonifica idraulica, dragaggio del fiume Tevere, costruisce la cinta muraria con i vari ingressi e realizza un hangar comprensivo di uffici ed alloggi per l'idroporto della Regia Aeronautica. I lavori di sistemazione continuano con estrema velocità e la SANA completa la sistemazione delle proprie darsene, comprensive di una struttura di passerelle di collegamento per il comodo e veloce imbarco/sbarco dei passeggeri e delle merci

dagli idrovolanti, costruisce un complesso di edifici per uffici, sale d'attesa riservate ai passeggeri e appalta la costruzione di un grande hangar in cemento armato di 75X50 mt ed una altezza, al sommo della copertura che supera i 20 mt (*iniziato nei primi mesi del 1930 dall'impresa Ing. Depanis, verrà completato nel 1931*). Nell'aprile del 1930, Italo Balbo, Ministro dell'Aeronautica, accompagnato dal Gen. Giuseppe Valle, Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, dai Colonnelli Tedeschi, Lalli e Lodi e dal Comm.re Manlio Mollese, Capo dell'Aviazione Civile e Traffico Aereo, si recano in visita ai lavori di sistemazione in corso di realizzazione dalla Soc.tà SANA.

Con la morte del Magg. Carlo del Prete nel 1928 l'Idroscalo di Ostia viene intitolato a suo nome e con il foglio d'ordini n. 30 del 25 ottobre 1932, Benito Mussolini, Capo del Governo, dispone la sostituzione del nome "Ostia" – termine con il quale si sono designati convenzionalmente fino a quella data gli impianti aeronautici alla foce del Tevere – con la denominazione di "Lido di Roma".

Ritenuto il principale scalo italiano del traffico aereo sul Mediterraneo, l'idroscalo ostiense si avvarrà del continuo aggiornamento tecnico, specialmente per le attrezzature di assistenza al volo e manutenzione dei velivoli. Una imponente radio trasmittente e ricevente consente il collegamento con gli aeroplani in volo e con i principali scali aerei del mondo.

Nella seconda metà degli anni Trenta sul sedime aeroportuale dell'idroscalo, presso l'originario Hangar della SANA, si insedierà la Società Anonima Industrie Meccaniche Aeronautiche Navali (*SAIMAN*); società aeronautica che in un primo momento risultava essere interessata ai soli lavori di manutenzione e revisione di aeromobili e che amplierà successivamente la sua attività con la costruzione di velivoli da addestramento per la Regia Aeronautica.

La definitiva sistemazione dell'idroscalo si raggiunge nel 1934 e si presentava secondo uno schema caratterizzato da una serie di darsene, alle cui spalle corrispondevano diversi

settori, occupati da una varietà di edifici che componevano l'organismo aeroportuale. Alla infrastruttura aerea si accedeva dalla via dell'Idroscalo che, giungendo dalla cittadina lidense, attraversava in tutta la sua lunghezza l'Idroscalo e costituiva l'asse principale che legava l'area operativa dalle

darsene, dalle banchine e dagli scivoli, alle aviorimesse, alle officine ed ai vari uffici e servizi. Via dell'Idroscalo aveva una diramazione che percorreva il muro di confine dell'idroscalo sul quale si aprivano numerosi ingressi.

Gli organismi edilizi erano raggruppati in singole unità che ospitavano, nell'ordine d'incontro sul percorso del viale interno, un gruppo di fabbriche per il Ministero dell'Aeronautica, dotato di una aviorimessa tipo Gleiwitz ed altri edifici logistici tra cui una palazzina alloggi Sottufficiali, a debita distanza l'uno dall'altro gli organismi delle compagnie di navigazione aerea della SAM e della SANA, con le proprie aviorimesse, officine, uffici, ristorante e luoghi di intrattenimento, infine la Di-

rezione dell'Idroscalo. L'Idroscalo si dimostrerà pienamente rispondente allo scopo per circa un decennio, rilevandosi poi insufficiente con il progresso aviatorio, per le difficoltà di manovra nel ristretto braccio del fiume e per il limitato pescaggio del fondale.

In occasione del decennale della costituzione della Regia Aeronautica, riduci dai successi conseguiti negli anni precedenti dalle formazioni della Regia Aeronautica nelle crociere mediterranee e atlantiche in Brasile, Italo Balbo, allora ministro della RA decise di effettuare una nuova trasvolata di massa chiamata "del decennale" a ricordo dei dieci anni di costituzione della Regia Aeronautica. Come meta della trasvolata fu scelta la città di Chicago che ospitava l'esposizione universale "Century of Progress", che si tenne tra il 1933 ed il 1934 per celebrare il centenario della città americana. Balbo completerà il percorso transatlantico di andata e ritorno e con ben 24 apparecchi completando l'impresa con successo subendo solamente due incidenti. La trasvolata si conclu-



*Direzione dell'idroporto del Lido di Roma "Carlo del Prete" - 1932*



*Veduta aerea dell'idroporto "Carlo del Prete"*

se alle 17.35 del 12 agosto quando la squadra ammarò sulla foce del Tevere. Le accoglienze della popolazione romana furono veramente indimenticabili; ad attendere la centuria atlantica all'Idroscalo di Ostia una folla di più di centomila romani, tutte le più alte autorità dello stato, Civili e Militari, il principe Umberto II di Savoia, il Capo del Governo Benito Mussolini, che abbracciò a lungo in segno di riconoscenza il Generale Balbo il cui velivolo aveva per primo posato lo scafo sulle acque del Tevere.



*SM 55 al rientro della Crociera Aerea del Decennale*

dere dalla Figura, ed era intenzione di dotarlo di diverse piste di atterraggio e di un lago artificiale creato dal Tevere per l'ammarraggio degli idrovolanti. Il campo di atterraggio terrestre veniva ottimizzato mediante la realizzazione delle cosiddette curve "trilobate" le quali consentivano la creazione di tre piste di atterraggio della lunghezza utile di circa 2000 metri e larghe dai 60 ai 100 metri.

In tal modo si assicurava il decollo e l'atterraggio degli aeromobili qualunque fosse la direzione del vento ed il sistema di incrocio di piste risultava molto più conveniente ed efficiente del classico

incrocio a quattro piste adottato in quasi tutti gli aeroporti in quel periodo. Nelle immediate vicinanze del campo era intenzione realizzare un bacino di ammaraggio di forma ovoidale ottenuto mediante lavori di escavazione e di raddrizzamento dell'alveo del Tevere, raddrizzamento realmente realizzato ed inaugurato dallo stesso Mussolini nel

## Declino dell'Idroscalo

Il superamento delle possibilità tecniche, offerte dall'idroscalo di Ostia, si incomincia ad avvertire intorno al 1936 quando le maggiori dimensioni degli idrovolanti non trovano sufficiente sicurezza sull'idroscalo romano; se per i primi tipi di velivoli in esercizio erano sufficienti aree limitate, con le accresciute velocità e dimensioni dei nuovi aeromobili, il cui peso poteva raggiungere le 10-20 tonnellate, occorreranno aree più ampie e superfici più profonde per permettere il loro ammaraggio in sicurezza. Allo stesso modo, negli anni che precedono il 2° conflitto mondiale, si assiste ad un sempre maggior successo dell'aereo terrestre rispetto a quello idro che, per varie motivazioni di carattere tecnico, soccomberà definitivamente al termine del conflitto. Inoltre, nell'ambito del progetto dell'Esposizione Universale Romana, per volere di Mussolini, si pensa di costruire un nuovo modernissimo aeroporto nella capitale romana in località "Magliana" da inaugurarsi prima della grande esposizione mondiale. Il progetto dell'aeroporto proponeva una configurazione aeroportuale veramente originale per l'epoca, come si può ve-



*Il previsto aeroporto - idroporto della Magliana*

1937. Con l'entrata dell'Italia nel 2° conflitto mondiale, i lavori dell'Idroscalo della Magliana vengono interrotti così che il grande polo aviatorio (*idroscalo e aeroporto*) non verrà mai realizzato.

Dopo l'armistizio del 1943 l'Idroscalo di Ostia verrà occupato dalle truppe Tedesche e lo stesso sarà sottoposto ad incursioni aeree da parte delle forze alleate. Nelle fasi che precedono la ritirata germanica, per l'avanzata anglo/americana, l'infrastruttura verrà quasi completamente distrutta dalle forze tedesche che non vogliono lasciare nulla di utilizzabile dalle forze alleate. Rimane qualche relitto di fabbricato, qualche contorta struttura di aviorimessa mentre fortunatamente si salverà la torre michelangelo di San Michele.



**Gen. B. (Ris) Silvio Monti.** Nasce a Macerata il 4 gennaio 1961, entra in Accademia nel 1980 con il corso Zodiaco III. Sottotenente nel 1983 si specializza nelle Telecomunicazioni. Svolge numerosi incarichi presso la F.A. in Italia ed all'estero e viene posto nella Riserva nel marzo 2022. Laureato in Scienze Aeronautiche e in Scienze Politiche con una tesi "Giulio DOUHET e Alexander de SEVERSKY due teorici a confronto". Conseguisce un master in Studi Strategici Internazionali. Con il 5° Rep. SMA ha pubblicato il libro "L'Idroscalo del Lido di Ostia "Carlo Del Prete".

## 23.12.1924 – PRIMATO DI ALTEZZA CON FIAT BR 1

*Il più longevo velivolo fra le due guerre*

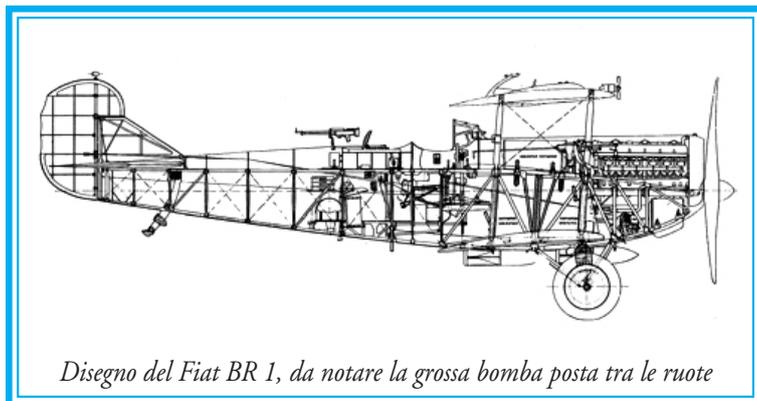
di Luciano Sadini

**Il record di altezza**

**C**ento anni fa, il 23 dicembre 1924, un velivolo da bombardamento Fiat BR 1, pilotato dal collaudatore Giovanni Battista Bottalla, conquistò il record mondiale di altezza, con un carico a bordo di 1527kg, raggiungendo la quota di 5400m, battendo il precedente record, di 4700m, detenuto da un velivolo americano. L'altezza raggiunta dal velivolo fu superiore ma l'inchiostro dei barografi presenti a bordo, per la bassa temperatura all'altezza raggiunta (-35°) si era congelato e i pennini smisero di segnare, le punte comunque lasciarono sui diagrammi tracce di un'altezza superiore raggiunta (*in molti testi viene riportata l'altezza di 5516m*).

Questo record non è certo uno dei più eclatanti, nel periodo infatti molti furono i record conquistati da velivoli italiani e quelli di velocità ed autonomia erano senz'altro più pubblicizzati e popolari. La ricorrenza serve però per parlare del velivolo protagonista: il Fiat BR 1 (*Bombardiere Rosatelli*) che in più versioni è rimasto in servizio operativo nell'Aeronautica italiana dal 1919 al 1940. La

effettuare ricognizioni strategiche a lunga distanza. Aveva buone caratteristiche di volo (*velocità di 250kmh, carico di 400kg di bombe, autonomia fino a 4 h, quota di 5000m*) e di robustezza. Per la difesa, vista la velocità superiore a tutti i caccia dell'epoca, venne installata una sola mitragliatrice

*Il prototipo del Fiat BR nel 1919**Disegno del Fiat BR 1, da notare la grossa bomba posta tra le ruote*

brandeggiabile dall'osservatore per il tiro posteriore. Già il 21 maggio 1919, il prototipo Fiat BR pilotato dal collaudatore Brak Papa, conquistò il primato mondiale di altezza con 3 passeggeri a bordo raggiungendo i 7240m e, pochi giorni dopo, quello di velocità con un passeggero con 270 km/h. Viste le ottime prestazioni venne acquisito dall'Aeronautica Italiana in 88 esemplari, che andarono ad equipaggiare, via via, sette Squadriglie da bombardamento diurno. Le buone prestazioni del velivolo furono però inficiate, nel servizio operativo, da continui e gravi incidenti dovuti da malfunzionamenti del motore (*il Fiat A14, un 12 cilindri a V da 700cv*) che fecero registrare numerose perdite di velivoli e di equipaggi.

longevità, ecco, questo è il primato ben più importante conquistato dal velivolo; la vita media di un aeroplano durante il periodo fra le due guerre non superava mai 10 anni mentre il Bombardiere Rosatelli riuscì a raddoppiarla!

**Fiat BR**

Il protagonista è quindi il Fiat BR, un biplano monomotore biposto, di tipologia classica di costruzione in legno e tela, progettato dall'ing. Celestino Rosatelli per effettuare bombardamenti rapidi, senza l'ausilio di caccia di scorta e/o

**Fiat BR 1**

La Regia Aeronautica, divenuta arma indipendente il 28 marzo 1923, richiese alla Fiat di apportare miglioramenti al velivolo che sfociarono nel 1924 nella versione BR 1. Le differenze principali riguardavano: la struttura di fusoliera irrobustita con l'impiego di tubi di acciaio; dei montanti tra le due ali, di un nuovo carrello di atterraggio con gambe indipendenti per consentire il trasporto di grosse bombe e/o un siluro sotto la carlinga e di un nuovo radiatore per migliorare il raffreddamento del motore. Il velivolo BR 1,

dopo il record di altezza del 1924 fu protagonista di vari raid, fatti singolarmente o in formazione di più velivoli, in vari stati europei e partecipò a varie gare dell'epoca per propagandare la bontà del velivolo che non raccolse però un adeguato successo commerciale. Solo 3 velivoli vennero acquistati dall'aeronautica svedese. Al contrario in Italia il velivolo venne ordinato in 232 esemplari tutti consegnati nel periodo 1924-1926. Nell'impiego operativo alle buone caratteristiche di volo e robustezza si contrapponeva sempre il malfunzionamento del motore Fiat A14, tanto da richiedere la sospensione dei voli in attesa di verifiche tecniche. Venne pertanto deciso nel 1925 di realizzare una nuova versione, con un motore più potente il Fiat A25 un 12 cilindri raffreddato a liquido da 1000CV.

## Fiat BR 2

L'omologazione del motore fu più lunga del previsto ed i primi esemplari di BR1 convertiti al nuovo standard BR 2, furono disponibili solo sul finire del 1928. Il nuovo velivolo oltre al motore presentava migliorie al carrello d'atterraggio, strutture rinforzate, maggiore capacità di carburante e nuova dotazione di radio ricevente. La modifica venne effettuata su ben 130 velivoli BR1 e nel 1931 il velivolo risultava in dotazione a 12 Squadriglie da bombardamento diurno ed alla scuola di volo della Malpensa

## Fiat BR 3

Nel 1930 venne realizzata dall'ing. Rosatelli ancora una nuova versione, la BR 3 con ulteriori migliorie tecniche e aerodinamiche, aggiunta di una mitragliatrice frontale, dotazione a bordo di nuovi impianti radio ricetrasmittenti e di macchina fotografica panoramica. Il peso a vuoto del velivolo era però aumentato (2850kg rispetto ai 2350kg del primo BR), pertanto la velocità max era diminuita a 220kmh ma l'autonomia aumentata fino a 1300km. L'aeronautica commissionò alla Fiat la costruzione di 76 nuovi BR 3 e molti BR 2 vennero convertiti al nuovo standard,

continuando ad operare, con più sicurezza vista la migliore efficienza tecnica del motore, nei reparti operativi dove vennero impiegati solo sul territorio nazionale. Nel 1932 8 BR 3 nuovi di fabbrica e 19 usati vennero venduti all'aeronautica cinese nell'ambito del programma di assistenza che l'Italia forniva a tale nazione. Ancora nel 1932-33 i BR operativi (48 BR 2 e 154 BR 3) furono oggetto, in fabbrica, di un'ulteriore miglioria con l'installazione di alette Handley-Page sull'ala superiore che garantivano maggiore manovrabilità in atterraggio e decollo.

## Fiat BR 4

Nel 1934 apparve una nuova versione, la BR 4 con miglioramenti aerodinamici quali le ruote carenate e il radiatore posto sotto al motore, sul tipo del caccia CR 30. La vecchia cellula del velivolo non poteva però competere con i nuovi velivoli monopiani ed il suo

sviluppo venne abbandonato. Alla Regia Aeronautica servivano ora i Caccia d'Assalto, secondo la teoria portata avanti dal Col. Amedeo Meozzi (*attacco in massa a volo rasente, ad alta velocità e a bassa quota sui bersagli ritenuti*

*più sensibili.*) che portò alla realizzazione da parte dell'industria nazionale dei nuovi velivoli Breda BA 64, Caproni AP 1 e del Breda Ba 65 (*monoplano, con carrello retrattile, mono/biposto di costruzione interamente metallica*), acquisiti dalla Regia Aeronautica per armare il 5° e 50° Stormo d'assalto. Il BA65 ebbe anche un discreto successo commerciale (220 acquisiti dall'Italia e 50 esportati) ed era il solo ad essere operativo nel 1939. Purtroppo il nuovo velivolo ereditò i pregi e i difetti (*problemi ai motori e scarsa maneggevolezza*) dei velivoli Fiat BR ed, al contrario, ebbe una limitata vita operativa: solo 5 anni.

Tornando ai bombardieri BR, dal 1936 iniziò la loro dismissione, vennero gradualmente ritirati dai reparti per essere impiegati nell'addestramento sia presso gli stessi reparti sia nelle scuole di volo. Agli inizi del 1940 il Gen. Francesco Pricolo nuovo capo di SMA, in sostituzione del gen. Giuseppe Valle, li fece radiare, insieme a tanti altri velivoli in forza alla Regia Aeronautica, perché obsoleti. Purtroppo di tanti velivoli costruiti non ne è stato conservato alcuno così da poterlo osservare e ricordare nei musei aeronautici italiani.



La cabina di pilotaggio del BR 2



I nuovi Breda BA 65

## Dalla Sezione ANUA di Taranto

### CONVEGNO SU PALAZZO BRASINI

Lo scorso 11 ottobre 2024, presenti le massime autorità cittadine, quelle militari e dell'università all'importante convegno sullo storico Palazzo Brasini, ovvero il palazzo dell'ex Idroscalo "Luigi Bologna" di Taranto. Dopo i saluti istituzionali del comandante della SVAM, col. Alessandro Del Buono, sono intervenuti la prefetta Paola Dessì, il sindaco Melucci, l'on. Maiorano, i presidenti degli Ordini degli architetti e degli Ingegneri, rispettivamente Bruni e De Filippis e la sovrintendente del patrimonio nazionale subacqueo, Paolillo. Gli interventi sono stati coordinati dal prof. Antonello Pagliuca dell'Università di Basilicata. A spiegare compiutamente lo stato generale delle infrastrutture militari e il programma di dismissioni con conseguente valorizzazioni dei siti a fini civili (*università, scuole, musei, parchi, carceri, ecc.*) è stato il gen. isp. Ca. Giancarlo Gambardella, direttore della Direzione Generale dei Lavori del Ministero della Difesa. In questo studio-progetto nazionale si inserisce la palazzina Comando dell'ex Idroscalo Bologna, da tutti definita come

autentico gioiello dell'architettura del Novecento. Di squisita bellezza, perfettamente confacente al paesaggio, dalla mirabile pianta a forma di idrovolante (*quelli che, proprio a Taranto, hanno fatto la storia della prima Aeronautica italiana*). Da sottolineare che l'arch. Brasini è autore, a Taranto,

anche del Palazzo del Governo (*diversissimo per stile*) ed è uno degli architetti che ha fatto la storia dell'architettura del '900 a Roma.

Da tempo il Palazzo dell'Aviazione del "L. Bologna" ha problemi di dissesto idrogeologico nella parte posteriore che si affaccia sulla falesia in Mar Piccolo, e sembra che sia arrivato il momento di un serio lavoro per restituirlo alla fruizione della cittadinanza e non solo. Presente ai lavori era una delegazione della sezione tarantina dell'ANUA, guidata dal presidente dott. Aldo Marturano, consigliere nazionale onorario, che ha portato al comandante Del Buono e al gen. Gambardella i saluti del presidente nazionale, gen. SA Claudio De Bertolis e del socio onorario gen. ing. Pino Lupoli, capo del Corpo Genio Aeronautico.



Socio Biella, gen isp. Ca. Gambardella, Pres. Marturano

Autentico gioiello dell'architettura del Novecento. Di squisita bellezza, perfettamente confacente al paesaggio, dalla mirabile pianta a forma di idrovolante (*quelli che, proprio a Taranto, hanno fatto la storia della prima Aeronautica italiana*). Da sottolineare che l'arch. Brasini è autore, a Taranto,

## PREMIO NAZIONALE POESIA E NARRATIVA AL SOCIO BENEMERITO ANUA

### Adetto Stampa Sezione Taranto Antonio Biella

di Aldo Marturano



Nei giorni scorsi, il nostro Socio benemerito e addetto stampa della sezione tarantina dell'ANUA, direttore Antonio Biella, ha ricevuto un importante riconoscimento nel corso del Premio nazionale di letteratura e poesia "Raffaele Carrieri", indetto dal Centro Culturale "La Masseria" di Taranto. Il nostro Biella è stato insignito dell'annuale "Premio alla Cultura" per la sua cinquantennale attività giornalistica, prima a "Il Tempo" di Roma, poi al Corriere del Giorno, e non solo. L'editore prof. Piero Massafra, che lo ha presentato, ha

menzionato la sua attività di pittore, musicista, fotoamatore, scrittore di alcuni libri e opuscoli, direttore di mensili nazionali, incaricato diocesano della commissione mass media con tre successivi arcivescovi, Grand'Uff. dell'Ordine Equestre del Santo Sepolcro di Gerusalemme, maestro dei Novizi dell'Arciconfraternita del Carmine, past-president del Rotary con quattro "Paul Harris", la massima onorificenza rotariana ed altro ancora. Insieme al Consiglio Direttivo e a tutti i soci, mi congratulo col mio vecchio alunno le cui qualità mi furono subito note sin dai tempi della scuola e che poi ho visto maturare col tempo tanto che l'ho fortemente voluto nella nostra ANUA a cui dà il suo pregevole contributo.

## Dalla Sezione ANUA di Milano Commemorazione dei nostri Aviatori di Kindu

di Massimo Masoero



**I** Soci e familiari della sezione ANUA di Milano-Torino insieme alla sezione di Milano della AAA, come tutti gli anni, hanno commemorato i 13 aviatori della 46<sup>a</sup> Aerobrigata, decorati di MOVM, trucidati a Kindu mentre stavano svolgendo una missione di pace sotto l'egida dell'ONU. La commemorazione è iniziata con la Santa Messa celebrata dal nostro Cappellano Don Enrico Pirotta nella

Cappella della 1<sup>a</sup> regione Aerea dedicata alla Madonna di Loreto. Al termine della funzione religiosa, il Gruppo ha raggiunto la vicina piazza Guardi per depositare con una breve ma commovente e partecipata cerimonia, una coro-



na di alloro presso la stele eretta a memoria perenne dei nostri 13 Aviatori che han trovato la morte nell'adempimento del loro dovere.

## Dalla Sezione ANUA di Roma

### Un'artista tra le DD. OO. della Sezione Roma

di Raffaele Cariglia



**A**nna Addamiano Felicetti è una nota artista, sia a livello nazionale che internazionale, iscritta tra le DD.OO. della Sezione Roma dell'ANUA.

Il 6 dicembre 2024 è stata inaugurata una sua personale dal titolo "Vocabolario del tempo" presso il Circolo Esteri sito in Roma via dall'Acqua Acetosa 42.

La mostra è inserita nel progetto appositamente ideato nel quadro della Collezione Farnesina di Arte Contemporanea curata del Prof. Carlo Franza storico dell'arte, giornalista e critico che ha presentato ed illustrato le opere dell'artista.

Tra il numeroso pubblico erano presenti Soci e DD.OO. dell'ANUA tra

cui la Delegata Nazionale e il Presidente della Sezione Roma.

La mostra è visitabile fino al 17 gennaio 2025.



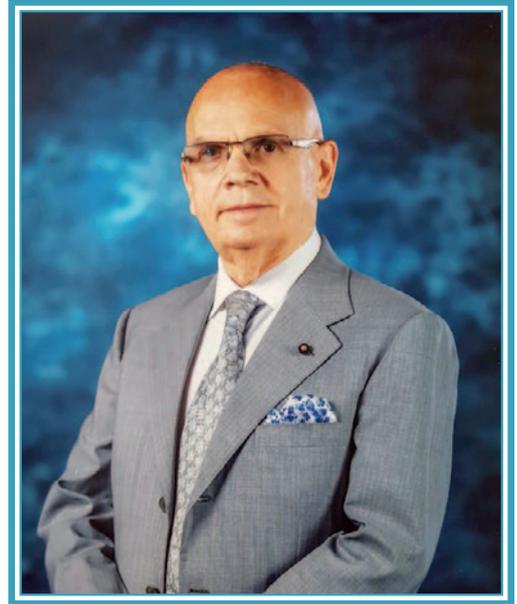
## UFFICIALI - COLLEGHI - AMICI

### Gen. Isp. Capo Vittorio Colucci

Il nostro Socio Gen. Ispettore Capo Vittorio Colucci è volato più in alto e il suo lasciarci mi ha generato una grande tristezza per la conoscenza di vecchia data, per la grande stima e per tutte le esperienze vissute assieme nel periodo di Servizio. A questo però si è anche aggiunto, in questi anni, il nostro frequentarci nell'ANUA, dove lui mi ha reso partecipe della stesura del suo libro "L'Elmo di Minerva e le Infrastrutture Aeronautiche".

In esso ha voluto lasciarci traccia della sua preziosa esperienza e sottolineare l'importanza di questo settore per la Forza Armata. È stato un'opera di grande passione e di amore per il suo lavoro e di attaccamento all'Aeronautica. Nell'ultimo periodo aveva molto insistito per vederne la pubblicazione, che subiva qualche ritardo. Oggi comprendo bene che sentiva di non avere più tanto tempo davanti a sé e questo mi tocca profondamente. Se si vuole ricordare Vittorio Colucci, si deve parlare di questa sua opera che lo rappresenta pienamente.

Ricordo che è entrato in Aeronautica con il corso Centauro 3° e si è laureato in Ingegneria Civile. Da quel momento si è totalmente dedicato ai suoi compiti con eccezionale passione e non si è limitato a svolgerli con grande preparazione e competenza. È andato ben oltre, analizzando sempre criticamente modalità, regole, normative e prassi del suo settore con un costante sforzo di miglioramento. Questo, sia agendo all'interno delle normative esistenti, sia proponendo aggiornamenti a tali normative, in linea con le esigenze delle Forza Armata. La sua carriera che lo ha portato ai vertici, gli ha consentito di influire positivamente nello sviluppo di adeguati strumenti giuridici.



Sappiamo bene che l'Aeronautica, dalla sua nascita, ha compreso che per raggiungere l'efficienza operativa doveva dotarsi di tutte le capacità che ruotano attorno al volo. La nascita del Genio ne è stata la conseguenza, ma oltre le necessità tecniche riguardanti i velivoli, esisteva tutto il complesso di infrastrutture che non avevano precedenti e richiedevano particolari attenzioni e regole.

Nel suo libro tutto ciò viene ben illustrato, attraverso un interessante percorso storico che rende piacevole la lettura. Il vero messaggio però che viene trasmesso, in uno stile asciutto e scevro da polemiche, è che le peculiarità delle origini vanno mantenute. Le esigenze dell'Aeronautica di avere metodi veloci e dedicati per curare le proprie infrastrutture sono le stesse del 1923. Invece purtroppo nell'ultimo decennio, con l'uscita di nuove normative sugli appalti, le peculiarità militari si sono molto attenuate e il peso burocratico delle leggi sui Lavori Pubblici ha reso più farraginoso ogni processo. Più volte Vittorio Colucci mi ha parlato del disagio che provava nel vedere molto del suo passato lavoro di miglioramento vanificato dalle ultime evoluzioni di legge.

Non riusciva a distaccarsi da quel suo mondo che sentiva così importante per la Forza Armata. Fortunatamente oggi la politica si è resa conto che le normative sugli appalti vanno modificate, se si vogliono raggiungere dei risultati nel PNRR, e alla Difesa è stata data facoltà di reintrodurre regole

particolari, attinenti le proprie esigenze. Non è un cambiamento facile, esistono sempre resistenze alla sburocratizzazione, ma questo libro, che è veramente un'opera di grande amore per l'Aeronautica, può essere di ispirazione a chi oggi opera nel settore e deve portare avanti quella lontana tradizione.

Grazie Vittorio per tutto quello che hai fatto e per l'esempio di dedizione all'Aeronautica Militare che ci hai lasciato.

*Claudio Debertolis*

## Gen. Br. Pierpaolo Pederzoli

Il 27 novembre u.s. ci ha lasciati per sempre. Nato a Cavedine (TR) il 9 maggio 1937, nel 1958 entra in Accademia Aeronautica con il Corso Turbine 2°. Ne esce nel 1961 con il grado S. Tenente e sviluppa la sua carriera nel Ruolo delle Armi, specializzato nelle Telecomunicazioni. Opera nell'ambito della NATO soprattutto all'estero. Ricopre altri importanti incarichi nella Forza Armata e termina la sua carriera a SHAPE. La sua famiglia, la sig.ra Nicoletta i quattro figli e 12 nipoti, gli ha dato un ultimo e commosso saluto ricordandone con affetto le doti di serenità, onestà e decisione che hanno costituito un punto di riferimento nella loro crescita. Alla Messa celebrata dall'Ordinario Militare nella Chiesa del Celio hanno partecipato numerosi Ufficiali che hanno avuto l'opportunità di conoscere Pierpaolo nel corso della sua carriera. Tanti amici oltre ai pochi colleghi di corso rimasti che lo hanno sempre apprezzato per la sua estrema e inattaccabile calma.

*Un collega di corso "TURBINE 2"*



È volato più in alto, come si afferma con un'intuizione conoscitiva poiché "... l'uomo non riesce a comprendere sé stesso senza pensare ad una vita oltre la morte". Da credenti, ed amico-collega-vicino in Parco Azzurro, il significato infinito di Pierpaolo volato più in alto lo incontriamo con doloroso stupore; il suo significato definito ed

aeronautico lo possiamo riassumere nel percorso della sua vita in aeronautica. Ancor più nei successi familiari si esprime la cifra della sua personalità, così leggiamo con dolore che sostituisce la sua perdita e diventa caro quanto la sua persona, la fine della storia aeronautica di Pierpaolo nel tempo. Per la lettura del suo eterno continua l'amore dei suoi Cari e l'affettuosa memoria dei suoi amici.

*Gen. Norberto Vassalli di Dachenhausen*



## Brig. Gen. Alessandro Chiesa

Il 3 novembre 2024 all'età di 86 anni è venuto a mancare all'affetto dei suoi cari, degli amici e dei colleghi il nostro socio Brig. Gen. Alessandro Chiesa, che ha dedicato tutta la sua vita professionale all'Arma dell'Aeronautica militare.

Ha conservato fino all'ultimo l'orgoglio per la sua appartenenza all'Arma Azzurra.  
Cieli blu Alessandro!

*Maria Gabriella, Stefania e Giovanni."*

## INFORMATIVA

### ONFA

#### *Non dimentichiamoci i figli dei nostri colleghi meno fortunati*

L'ONFA, non riceve contributi dallo Stato ma si sostiene in massima parte con donazioni volontarie del personale della Forza Armata perché rappresenta proprio la solidarietà e la vicinanza dell'Aeronautica, sia come istituzione sia nell'insieme dei suoi appartenenti, incluse le famiglie dei deceduti.

**Dona un sorriso ai figli dei tuoi colleghi meno fortunati**

**Con il tuo dono contribuisce a coltivare i loro sogni**

**BANCO BPM IT 12 C 05034 03205 00000005288**

**SCEGLI DI DONARE IL 5X1000 ALL'ONFA. donando all'ANCEAO C.F. 97822460586**

# RINNOVO QUOTA ASSOCIATIVA 2025

Il Consiglio Direttivo Nazionale ha confermato per l'anno 2025 lo stesso importo per la quota di iscrizione annuale. I Soci Onorari e le Dame D'onore, esentati per Statuto, possono se lo desiderano, contribuire con una quota volontaria in supporto alle attività dell'ANUA ed in particolare come sostegno per la pubblicazione del Corriere dell'Aviatore.

Con l'occasione coloro che avessero dimenticato di pagare la quota dell'anno trascorso o le annate precedenti sono pregati di regolarizzare la posizione che Li riguarda per non perdere i diritti acquisiti di Socio ANUA (*art 3 dello Statuto*).

Rinnoviamo pertanto l'invito a provvedere al versamento della quota annuale d'iscrizione ricordando che alcune Sezioni utilizzano il conto intestato alla Sede Territoriale di appartenenza (*Provvederanno loro ad informare i propri Soci in merito*) mentre le altre effettuano il versamento direttamente alla Sede Centrale.

## INVITO

Ufficiali pensionati o in servizio attivo interessati ad iscriversi, sono invitati ad utilizzare i contatti della Sezione scelta o della PN, oppure utilizzare direttamente:

[www.anua.it/iscrizione.html](http://www.anua.it/iscrizione.html)

o in alternativa scrivere a:

[anua.aeronautica@virgilio](mailto:anua.aeronautica@virgilio).

## VERSAMENTO ALLA SEDE CENTRALE:

Per il versamento con bonifico bancario usare il seguente IBAN:

**IT29V0200805212000106971539**

Per la causale indicare la propria definizione:

“Socio Effettivo/Aggregato/Onorario/D'onore (*Inserire Nome e Cognome*)/Quota 2025/Nuova iscrizione/Donazione”.

## VERSAMENTO ALLA SEDE TERRITORIALE:

Sarà compito di quest'ultima di divulgare o confermare ai propri iscritti il numero di c/c su cui effettuare il versamento.

Sarà poi cura della stessa Sezione inoltrare gli importi di competenza alla Sede Centrale.

### Cronologia edizioni prossimi numeri del Corriere dell'Aviatore

Numero	Ricezionelavori entro	Data invio Corriere	Numero	Ricezionelavori entro	Data invio Corriere
numero 3-4/2025	13 febbraio	3 marzo 2025	numero 9-10/2025	13 agosto	1 settembre 2025
numero 5-6/2025	13 aprile	2 maggio 2025	numero 11-12/2025	13 ottobre	3 novembre 2025
numero 7-8/2025	13 giugno	1 luglio 2025	numero 1-2/2026	13 dicembre	7 gennaio 2026



# CALENDARIO AERONAUTICA MILITARE 2025

calendario  
2025



Aeronautica Militare



**PRONTEZZA**  
La prontezza non aspetta  
il momento giusto,  
lo crea!

**QUALITÀ**  
La ricerca  
per la qualità  
è una vite senza fine

**TEAM WORK**  
La forza di una squadra  
risiede nella diversità  
dei suoi talenti

**ADDESTRAMENTO**  
La preparazione è la chiave  
del successo, più ti prepari  
più sei pronto



**COMPETENZA**  
Nessun sogno è troppo  
grande quando si ha  
la competenza per realizzarlo

**LEADERSHIP**  
Non puoi scoprire  
nuovi orizzonti se non hai  
il coraggio di andare oltre

**OPPORTUNITÀ**  
Non aspettare  
di arrivare a destinazione,  
raggiungilo con le tue forze

**SFIDE**  
Accettare le sfide  
è il primo passo  
verso la vittoria

**SUCCESSO**  
È un viaggio,  
non una destinazione



**GRATITUDINE**  
Il potere di una parola:  
grazie!

**PRECISIONE**  
Ogni dettaglio definito con  
accuratezza è un passo verso  
l'eccellenza e il successo

**FUTURO**  
In una società così dinamica  
come quella di oggi, vi è ancor  
più bisogno dei giovani.  
Delle loro speranze,  
delle loro capacità  
di cogliere il nuovo!

**ORGOGGIO**  
L'orgoglio nazionale  
è la bandiera  
che sventola nel cuore

Sergio Maffarella

*... obiettivi e valori importanti per la Forza Armata  
ed in particolare:*

