il Basco Azzurro

Periodico dell'Associazione Nazionale Aviazione dell'Esercito

Anno XXXV N. 5 OTTOBRE NOVEMBRE DICEMBRE 2017

Poste Italiane Spa spedizione in a.p. 70% DCB Viterbo

www.anae.it

IL CIELO È IL NOSTRO TEMPO

CALENDARIO STORICO ANAE 2018

Al 7° Rgt. AVES "Vega"

Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia

Il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, in occasione del 4 novembre, Giorno dell'Unità Nazionale e Giornata delle Forze Armate, si è recato all'Altare della Patria per rendere omaggio ai caduti di tutte le guerre.
Erano presenti il Presidente del Senato della Repubblica, Pietro Grasso, la Presidente della Camera dei Deputati, Laura Boldrini, il Presidente del Consiglio dei Ministri, Paolo Gentiloni, il Presidente della Corte Costituzionale, Paolo Grossi, il Ministro della Difesa, Roberta Pinotti, il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano e le alte cariche civili e militari.
Terminata la cerimonia di deposizione della corona sulla Tomba del Milite Ignoto, il Capo dello Stato, con il Ministro della Difesa, ha proceduto alla consegna delle Croci di "Cavaliere" dell'Ordine Militare d'Italia alla Bandiera di Guerra del 6° Reggimento Bersaglieri e allo Stendardo del 7° Reggimento Aviazione dell'Esercito "VEGA".
Motivazione della decorazione allo Stendardo del 7° Reggimento Aviazione dell'Esercito "VEGA":
Reggimento elicotteri caratterizzato da spiccata preparazione ed efficienza, che dava superba prova di ardimento anche in condizioni climatiche estreme.
Gli equipaggi del 7° "VEGA" conducevano, con fermezza e determinazione, molteplici missioni di esplorazione, combattimento e supporto. Ben consapevoli dei pericoli connessi a queste azioni, si prodigavano con encomiabile dedizione al raggiungimento degli obiettivi assegnati. Unità fortemente coesa che, dando prova di altissima capacità professionale, rafforzava il prestigio dell'Italia in ambito internazionale.

(Territori esteri, 1997-2016).

EDITORIALE

del Presidente Nazionale gen. Sergio Buono

Anche quest'anno, in occasione del giorno dell'Unità nazionale e della giornata delle Forze armate, uno stendardo dell'AVES accompagnato dai Baschi Azzurri del 7° reggimento AVES "Vega", orgogliosamente condotti dal loro Comandante, il Colonnello Marco Poddi, è salito sulla monumentale scalinata dell'Altare della Patria per ricevere dal Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, la Croce di "Cavaliere" dell'Ordine Militare d'Italia.
L'importante riconoscimento rende onore a tutti i Baschi Azzurri dell'Aviazione dell'Esercito effettivi al reggimento che, a partire dalla sua costituzione, hanno contribuito al conseguimento della prestigiosa onorificenza.
A nome di tutti i soci, al comandante di reggimento e ai suoi effettivi, invio le mie congratulazioni e quelle di tutti i soci dell'ANAE, molti dei quali hanno fatto parte del glorioso Reparto, contribuendo a fare del "Vega" una delle Unità più tecnologiche e operative del nostro Esercito.
Questo numero del giornale chiude il 2017 e riporta la cronaca della presentazione del calendario 2018, diventata ormai un evento tra i più attesi e apprezzati dai Baschi Azzurri e dai collezionisti. Il suo successo è andato oltre ogni più favorevole previsione. La realizzazione e la storia che racconta hanno riscosso l'apprezzamento del personale dell'AVES, dell'ANAE e degli appartenenti ad altre associazioni combattentistiche e d'arma presenti all'evento. Il merito va attribuito anche al particolare format, alla impeccabile organizzazione della presentazione ed alla presenza sul palco di relatori e ospiti di rilievo.
Giusto riconoscimento, a tal proposito, va dato alla professionalità del capitano Pamela Sabato "madrina" della manifestazione e ai racconti degli anni pionieristici del Comandante Annunzio Celaschi, e del Brigadier Generale Vittorio Montani, rispettivamente del primo corso piloti di elicottero e primo manutentore di aeromobili della nascente branca dell'ALE. A conferma del successo ottenuto, il sito ufficiale dell'esercito italiano ha posto il "report" della manifestazione sulla sua home page, evento che ci riempie di soddisfazione e orgoglio.
Sfogliando le pagine del giornale, troverete due articoli riguardanti due nostri Caduti.
Il ritorno di Giuseppe "Pippo" Parisi, caduto in Libano il 7 agosto 1997, tra quelle montagne che lo avevano visto bambino e che aveva lasciato per diventare servitore dell'Italia e costruttore di Pace nel mondo.
L'intitolazione della sala operativa del Comando Logistico dell'Esercito al Maresciallo Capo Simone Cola, avvenuta il 6 novembre 2017, presso la caserma "Emilio Bianchi" di Roma.
Sento nel contesto la necessità di inviare un deferente ricordo a tutti i nostri Caduti che hanno sacrificato la loro vita nell'adempimento del dovere e ai Baschi Azzurri che nell'anno che sta per concludersi ci hanno lasciato.
Ai loro familiari va il nostro affetto e la nostra vicinanza: sappiano che noi ci siamo sempre e le nostre sezioni sono sempre aperte.
Quando questo giornale arriverà nelle vostre case, saremo alla vigilia dell'inizio del nuovo anno che spero possa veder consolidare i molti progetti realizzati nel 2017 e stimolare tutti ad operare per il raggiungimento di nuovi obiettivi. A tal proposito nel 2018, ci attende uno degli eventi che, per antonomasia, caratterizza l'associazionismo: il raduno nazionale. Negli ultimi giorni di ottobre, per celebrare il centenario della vittoriosa conclusione della prima Guerra mondiale, a Vittorio Veneto, si svolgerà il raduno di tutte le associazioni combattentistiche e d'arma. Noi ci saremo sperando di essere in tanti per ritrovarci protagonisti di una manifestazione che vuole celebrare il ricordo di tutti quegli italiani che coltivarono il grande sogno risorgimentale di costruire con determinazione e con immensi sacrifici l'Italia unita.
Concludo, inviando a voi, alle vostre famiglie e a tutti coloro che vi sono cari, i migliori auguri per le prossime festività e per un 2018 foriero di salute e serenità.

Il Presidente Nazionale
Sergio Buono

il Basco Azzurro ottobre - novembre - dicembre 2017

4 Presentazione del CalendANAE 2018

7 7° Reggimento AVES "Vega"

9 Sala operativa "Simone Cola"

10 Pippo è tornato a casa

12 Il Patrono dell'Esercito

14 Il luogo dove è stato inventato il volo

21 Intellingence nella Grande Guerra

24 Il monumento ai Caduti di Venaria

25 Cronaca dalle Sezioni ANAE

32 Centro di Simulazione e Validazione

35 Una giornata al REOS

37 Il "Rolfo" a Civita Castellana (VT)

39 Cronaca dai Reparti

49 Ponte di Piave Solidale

58 Le ferrovie in Libia

60 Il Piper sul set di "COMMANDOS"

62 Si fanno onore

63 Le prime SAL

63 Notiziario ANAE

65 In punta di piedi

16 Centenario della Grande Guerra

36 Muscarà e ITTS a Volandia

Periodico dell'Associazione Nazionale Aviazione dell'Esercito
www.anae.it
email: presidenza@anae.it
Strada Toscanese 28 - 01100 Viterbo
codice fiscale 90012140563
Aut. Trib. di VT n. 281 del 16/11/83
iscritto al ROC n.21973
Anno di fondazione 1983

Direttore
Sergio Buono

Direttore editoriale
Marino Zampiglia
ilbascoazzurro@anae.it

Direttore responsabile
Marco Celli

Realizzazione e stampa a cura di:
Free Mind Editing Srls
Tel. 0761.1762423
www.freemindediting.it
info@freemindediting.it

Hanno collaborato a questo numero:
Silvia Russo, Pamela Sabato, Alessandra Cellini in Cola, Vincenzo Rapposelli, Salvatore Parisi, Michele D'Andrea, Francesco Ria, Ernesto Bonelli, Giuseppe Bodi, Enzo Bentivegna,Andrea Santarossa, Rodio Restani, Peppino Torresi, Salvatore Torre, Andrea Boni, Michele Cervo, Giuseppe Telesco, Carmela Dell'Aversana, Stefano Scroccu, Alessandro Metalli, Roberto Corba, Emanuel Contino, Angelo Sgambati, Andrea Bandiera, Giovanni Tonicchi, Corrado Motta, Maurizio Pinna, Claudio Luperto, Marco Scalas, Antonio Serpe.

Foto Buratti, Rutili, Falduto, Chiossi

LA COLLABORAZIONE È APERTA A TUTTI
Gli elaborati inviati, anche se non pubblicati, rimangono di proprietà del Basco Azzurro. La direzione si riserva, a termini di legge, di modificare e ridurre gli articoli quando necessario e/o per esigenze tipografiche di spazio. Non è consentita la riproduzione anche parziale di testi e foto senza l'autorizzazione dell'editore. Gli articoli ed i servizi rispecchiano il giudizio ed il parere degli autori che li firmano e se ne assumono la responsabilità. La collaborazione con la rivista è a titolo gratuito. I collaboratori a qualsiasi titolo non vengono remunerati. © Tutti i diritti riservati

La presentazione del Calendario ANAE 2018, ha riscosso un successo senza precedenti. Le copie, già durante la presentazione avvenuta ancora una volta nell'aula magna dell'Università degli studi della Tuscia sono andate a ruba anche per il fatto che con il calendario, veniva offerta in omaggio la preziosa e in copie limitate litografia degli elicotteri AB 47 in volo sul castello Orsini Odescalchi di Bracciano, realizzata dal socio Giorgio Ciancia.
Il calendario 2018 è totalmente diverso dal passato perché, oltre al divenire dei mesi, accoglie, all'interno, un inserto, con la descrizione delle caratteristiche degli elicotteri storici, che sono insieme ai piloti e specialisti, gli attori principali del progetto.
L'inserto, è posizionato al centro in modo da essere facilmente staccabile per diventare così opuscolo informativo senza variare il normale scorrere dei mesi e la pregevolezza del calendario dando ai lettori, la possibilità e il piacere di verificare le caratteristiche e le differenze esistenti tra le numerose versioni degli AB 47. Si tratta di un documento che farà sicuramente felici gli appassionati del volo e i collezionisti di materiale storico dell'aviazione.
Per coloro che volessero fare del calendario un regalo da donare in occasione delle prossime festività di fine anno, e comunque un omaggio a familiari ed amici le copie disponibili, si possono ordinare con le seguenti modalità:
1. Utilizzando l'indirizzo mail calendarioanae@gmail.com
2. Rivolgendosi alla sezione di appartenenza
3. Telefonando al direttore editoriale al numero 3488437897
4. Online su www.anae.it (pagamento con carta di credito)

Con una donazione di euro 10 a copia, tramite bonifico intestato all'Associazione Nazionale Aviazione dell'Esercito, sulla Banca di Viterbo IBAN IT11 G089 3114 5030 0002 0710 984, causale: calendario ANAE 2017 con la comunicazione dell'indirizzo a cui spedirlo, il calendario sarà inviato a cura della presidenza.
Chi desiderasse riceverlo in contrassegno, alla donazione, dovrà aggiungere le spese di spedizione che verranno comunicate al momento dell'ordine.

CALENDARIO STORICO ANAE 2018

IL CIELO È IL NOSTRO TEMPO

di SILVIA RUSSO

I Baschi Azzurri dell'Associazione Nazionale Aviazione dell'Esercito presentano il nuovo Calendario Storico

La storia è maestra di vita e il tempo, almeno secondo la comune memoria collettiva, è tiranno. Ma non è sempre così; soprattutto se ognuno con la sua vita fa del tempo una matita per disegnare una storia. Da qui nasce la memoria, quella vera, quella fatta del pensiero di un giorno forse lontano ma mai abbastanza remoto da poterci impedire di raccontare chi eravamo; è in quello stesso tempo che vola e contemporaneamente ci ha concesso di poterne essere i piloti.

Numerosi sono accorsi quindi presso l'Aula Magna dell'Università degli Studi della Tuscia di Viterbo, che giovedì 18 ottobre ha aperto le porte ai Baschi Azzurri e non solo. Tra gli ospiti e le Autorità presenti, il Comandante dell'Aviazione dell'Esercito, Generale di Brigata Paolo Riccò, il Comandante del 1° Reggimento di Sostegno AVES "Idra" di Bracciano, il primo pilota militare di aeromobili dell'ALE, Comandante Annunzio Celaschi, la prima donna pilota di elicottero, C.te Maria Concetta Micheli e il primo specialista pioniere dell'ALE, Brigadier Generale Vittorio Montani. Tra i relatori il Cap. Pilota Pamela Sabato, madrina e presentatrice dell'evento, il Presidente dell'Associazione Nazionale Aviazione dell'Esercito, Generale Sergio Buono, il Col. Marino Zampiglia, direttore editoriale de "Il Basco Azzurro".

A gremire l'Aula Magna dell'ateneo quelle divise che, seppur diverse, sotto il colletto coltivano comunque la medesima passione: l'interesse per la storia e per ciò che essa rappresenta.

Presenti dunque diversi reparti militari di Viterbo; tra cui una rappresentanza della Scuola Allievi Sottufficiali dell'Esercito e della Scuola Allievi Marescialli dell'Aeronautica, gli allievi piloti del 1° P.O.E. 2017 "Gru" nonché i militari del 1° Gruppo Squadroni "Sestante" del Centro Addestrativo Aviazione dell'Esercito e dei reparti AVES di stanza a Viterbo.

Come ogni anno, l'Associazione Nazionale Aviazione dell'Esercito ha deciso di raccontare il tempo degli aeromobili dell'Aviazione dell'Esercito che hanno segnato tacche indelebili sul legno delle vite e delle memorie scegliendo di farlo attraverso le storie, i filmati, le testimonianze viventi di persone e personaggi che a vederli oggi, seduti su quelle poltrone di velluto, sembrano miti dell'antichità.

È il caso di Annunzio Celaschi, primo pilota militare di elicottero che nel ricordo dei suoi 35 anni di carriera ha voluto citare alcuni suoi versi, quasi ad apertura di un

capitolo che non può essere altrimenti narrato ai posteri se non con la poesia. Celaschi ci ricorda cosa deve essere alla base di qualsivoglia innovazione: la passione, quel desiderio che spinge gli aviatori a essere al di sopra di qualsiasi aspettativa, al di sopra della terra, per sentirsi così, come dice lui, "padroni del cielo".

Dal 1955, l'inizio del primo corso sperimentale di piloti di elicotteri a Frosinone, all'arrivo alla Caserma "Francesco Baracca" di Casarsa e successivamente a Viterbo, il Comandante Celaschi ripercorre pagine di vita quasi al pari dello sfogliare un calendario, quasi contemporaneamente a quel viaggio che, il 9 novembre del 1956, lo condusse da Frosisnone a Casarsa poi a Viterbo, dove iniziò il suo lavoro di istruttore presso il CAALE.

L'immagine di questa storia ci riporta a un lontanissimo 1877, quando per la prima volta Enrico Forlanini costruì un primo modello di "elicottero" dotato di due eliche coassiali mosse da un leggero ma potente motore a vapore, che riuscì ad alzarsi verticalmente in volo per 13 metri restando sospeso per una ventina di secondi.

Da qui inizia il gennaio di questo Calendario Storico, che quest'anno ha voluto ripercorrere l'evoluzione di un elicottero davvero speciale, l'AB 47 che, nelle sue varie versioni, ha contribuito ad apporre una firma indelebile sull'albo azzurro della Specialità; anche e soprattutto perché, come è stato rammentato dal Brigadier Generale Montani, primo tecnico meccanico di aeromobili, tale macchina non è indifferente a quanti risiedevano, in un nefasto 1963, nella Valle del Vajont e che tutt'oggi si ricordano degli aiuti ricevuti dal personale dell'Aviazione Leggera dell'Esercito. L'evento è stato anche un modo per ricordare il successo del precedente calendario che, nel giugno scorso, ha ricevuto il premio di miglior calendario del 2017 tra tutti quelli realizzati dalle Associazioni Combattentistiche e d'Arma Italiane, ottenendo il prestigioso riconoscimento dell'Istituto Italiano di Uniformologia, Iconografia e Pubblicistica Storico Militare "Quinto Cenni"; con una targa che proprio in apertura della presentazione è stata mostrata a tutti dal Gen. Buono.

L'Aviazione dell'Esercito è una Specialità giovane che tuttavia continua a prendere esempi dal proprio passato e continua a tramutarli in fatti. Dai ricordi alle cose concrete infatti è il percorso, conclusosi lo scorso 5 aprile, che ha visto la ristrutturazione di alcu-

ni aeromobili presso il 1° Reggimento di Sostegno AVES "Idra" di Bracciano; come illustrato dal Col. Fiordalisi a conclusione della presentazione. Di particolare rilievo sono stati a tale proposito gli interventi di ricondizionamento dell'elicottero AB 47G-2 che, trattandosi di elicottero storico, ha visto l'utilizzo di una particolare tecnica idonea a salvaguardare le componenti originali.

Come specificato dal Gen. Buono nei saluti di commiato che hanno chiuso il pomeriggio di ricordi, l'ANAE oggi più che mai si pone l'obiettivo di essere un punto di riferimento per le giovani generazioni. Così anche l'Aviazione dell'Esercito, in quanto Specialità giovane all'interno del panorama nazionale della Forza Armata, fin dal principio ha il compito di mantenere al suo interno passato e presente ai fini di un'evoluzione memore di una storia che bisogna comunque preservare in quelle pagine di vita che comunemente chiamiamo "lavoro".

E proprio in questo percorso di evoluzione che si inseriscono le parole del Gen. Riccò, il quale ha tenuto a ricordare questa continua lotta contro il tempo e lo spazio che l'Aviazione dell'Esercito nel corso degli anni, fin dalla nascita, ha dovuto sostenere. Una lotta all'inserimento dentro quella linea sottile tra cielo e terra che vede da un lato la preesistente forza del cielo, l'Aeronautica, e dall'altro le diverse e convergenti forze di terra. Tra queste due parti si inserisce quindi l'Aviazione dell'Esercito, componente fondamentale della Forza Armata che si integra con l'una e che si pone costantemente a supporto dell'altra; riuscendo a superare le accelerazioni temporali e a portare avanti l'opera trasmessa dai suoi predecessori.

Il nuovo Calendario Storico 2018 si integra perfettamente con ciò che i baschi azzurri della Specialità vogliono rappresentare: il lavoro necessario a essere diventati ciò che sono oggi, un connubio di crescita ma anche di apprendimento retrospettivo, quasi a preservare quei racconti di vita che puntualmente ci permettono di guardare indietro lavorando per il futuro. E proprio per questo motivo il Calendario è un modo, se non uno dei pochi modi di ricordare come ci si è evoluti nel corso degli anni, con la stessa velocità incalzante dei tempi e della meccanicità tipica di questa Specialità che, per usare le parole del Comandante Celaschi, "con passi di cielo scrive la sua storia".

7° REGGIMENTO AVES "VEGA"

PROTAGONISTA NELLA GIORNATA DELLE FORZE ARMATE

di PAMELA ELENA SABATO

Si è svolta a Rimini il 4 novembre 2017 presso l'aeroporto G. Vassura, sede del 7° Reggimento AVES "Vega", la breve ma significativa cerimonia al rientro dello Stendardo da Combattimento, decorato della Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia direttamente dal Capo dello Stato a Roma, nell'ambito delle celebrazioni della Giornata dell'Unità d'Italia e Festa delle Forze Armate. Alla cerimonia erano presenti i rappresentanti delle autorità militari, civili e religiose di Rimini, oltre alle famiglie dei colleghi caduti, che hanno voluto onorare lo Stendardo del "Vega" in nome di quell'ideale di Patria e di attaccamento al dovere, per il quale i loro congiunti hanno sacrificato il bene supremo della vita, durante questi venti anni di continuo impiego del Reggimento all'estero e sul territorio nazionale.

Lo Stendardo, vessillo di un "*Reggimento caratterizzato da spiccata preparazione ed efficienza, che ha operato in contesti difficili e ostili, dando superba prova di ardimento*", come citava la motivazione dell'importante decorazione, è stato portato con orgoglio a casa dal comandante del 7° Reggimento AVES Vega, Colonnello Marco Poddi.

La Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia, onorificenza ricevuta dal 7° Vega, è classificata dal Codice dell'Ordinamento Militare

come la massima ricompensa militare e l'attribuzione ha riconosciuto particolari meriti complessivi acquisiti dagli equipaggi del Vega attraverso "*la condotta di molteplici missioni nelle terre balcaniche e nei territori iracheni, libanesi e afgani, con fermezza e determinazione, consapevoli dei pericoli connessi a queste azioni, contribuendo a garantire con ammirevole tenacia, la sicurezza delle forze di terra*".

Dal 10 giugno 1999, il 7° Reggimento Aviazione dell'Esercito "Vega" partecipa con i suoi equipaggi ed elicotteri a diverse operazioni all'estero (Albania, Kosovo, Libano, Afghanistan e Iraq), contribuendo alla sicurezza delle forze di terra supportate, attraverso la condotta di missioni di scorta aerea e convogli, trasporto di personale e materiali, recupero di personale disperso in territori ostili (*personnel recovery*) e sgombero sanitario (*medical evacuation*); e sul territorio nazionale, fornendo concorsi nell'ambito dell'operazione Strade Sicure, e garantendo assetti di pronto intervento a disposizione delle prefetture e della protezione civile.

7° REGGIMENTO AVES "VEGA"
"Siderum vis"

Reggimento dell'Aviazione dell'Esercito, costituisce con il 5° reggimento AVES "Rigel" la componente aerea della Brigata Aeromobile "Friuli".

L'unità è equipaggiata con gli elicotteri da esplorazione e scorta Agusta A-129 "Mangusta" e con gli elicotteri da trasporto tattico NH-90, velivoli di nuova generazione. Alimentato con personale volontario, il reggimento è basato sull'aeroporto di Rimini.

Lo Stendardo del Reggimento è decorato di una Medaglia di Bronzo al Valore dell'Esercito.La festa del reggimento si celebra, come per tutta l'AVES, il 10 maggio, anniversario della costituzione della prima unità della Specialità.

STORIA

Il 5 luglio 1996 si costituisce sull'aeroporto "Francesco Baracca" di Casarsa della Delizia (PN) il 7° reggimento elicotteri d'attacco "Vega" con personale e mezzi provenienti dal 5° reggimento "Rigel".

Il reggimento inquadra il 48° gr. sqd. EA "Pavone" su Belluno e il 49° gr. sqd. EA "Capricorno". Con decreto 15 luglio 1996 gli viene assegnata la Bandiera di guerra e il 9 febbraio 1997 riceve lo Stemma Araldico. Posto inizialmente alle dipendenze dell'Ispettorato dell'Aviazione dell'Esercito, nella sede di Casarsa viene riconfigurato per sopravvenute necessità ordinative e, il

30 settembre 1998, diviene 7° reggimento Aviazione dell'Esercito "Vega" e si rischiera sull'aeroporto "G. Vassura" di Rimini. Assegnato alla Brigata Meccanizzata "Friuli" in corso di trasformazione in unità aeromobile, si articola in gruppo squadroni di sostegno, 25° gruppo squadroni "Cigno", 53° gruppo squadroni "Cassiopea" e 48° gruppo squadroni "Pavone".

Dal 1° gennaio 2000 assume la denominazione di 7° reggimento Cavalleria dell'Aria per tornare nel 2004 alla denominazione attuale.

MOTIVAZIONE DELLA CROCE DI BRONZO

Decreto 4 gennaio 1978

In una situazione di eccezionale gravità accorreva con tempestività in soccorso della popolazione del Friuli duramente colpita da disastroso sisma e impegnava, con instancabile ed ininterrotta attività, i propri equipaggi in coraggiose missioni svolte essenzialmente in zone impervie e non altrimenti raggiungibili, fornendo contributo determinante nel salvataggio dei feriti e nella garanzia dei rifornimenti prioritari.

Valli del Torre e del Natisone, 6 - 13/5/1976 - al 48° gr. sqd. ERI "Pavone"

SALA OPERATIVA "SIMONE COLA"

Il 6 novembre 2017, presso la caserma "Emilio Bianchi" di Roma, si è svolta una cerimonia in occasione dell'intitolazione della sala operativa del Comando Logistico al Maresciallo Capo Simone Cola. La cerimonia si è svolta alla presenza del Comandante Logistico Gen. C. A. Leonardo Di Marco, dei Comandanti dei settori, Sanità, Commissariato, Tramat e Tecnico comandato dal Magg. Gen. Co. ing. (AVES) Paolo Giovannini, del Comandante del 1° Rgt. Sostegno AVES "Idra" Col. Luigi Fiordalisi, dei familiari del Maresciallo Cola e di ufficiali e sottufficiali del Comando Logistico. Alla cerimonia, l'Associazione Nazionale dell'Aviazione dell'Esercito ha partecipato con le sezioni "Oscar Savini" di Bracciano, e "Tucano" di Roma, rappresentate dai loro presidenti e dai vessilli di sezione.

Commovente è stato il momento dello scoprimento della targa apposta all'ingresso con sopra riportato il nome dell'eroico maresciallo e la lettura della motivazione della croce d'onore con la quale, Simone Cola, è stato decorato alla memoria.

Il generale Di Marco, nel suo discorso, dopo aver ricordato la figura di Simone, rivolgendosi ai familiari, ha tenuto a rimarcare che "*l'Istituzione militare, con eterna gratitudine, custodirà gelosamente la memoria di Simone, nella certezza che il suo fulgido esempio, la sua abnegazione e il suo sacrificio costituiscano l'eredità morale che egli ha generosamente lasciato a tutti noi*".

Cari Baschi Azzurri,
il 6 novembre u.s., nella Caserma "Emilio Bianchi" in Roma, si è svolta la cerimonia di intitolazione della Sala Operativa del Comando Logistico dell'Esercito alla memoria di mio marito Simone Cola, tragicamente caduto nei cieli di An Nasiriyah in Iraq il 21 gennaio 2005. All'evento erano presenti numerosissime Autorità Militari, Giorgia, la mamma ed il fratello di Simone. Così, dopo l'intestazione nel gennaio del corrente anno di una strada al "Maresciallo Capo Simone Cola" nel Comune di Ferentino e a numerose altre commemorazioni che nel corso degli anni si sono succedute, con questo gesto è stata ancora una volta ricordata la memoria di un uomo, di un soldato, di un fedele servitore della Patria.

Alessandra Cellini in Cola

PIPPO È TORNATO A CASA

Il 31° ottobre 2017, si è svolto l'ultimo volo, da Viterbo ad Aosta, del Maggiore Pilota Giuseppe "Pippo" Parisi; a bordo di un aereo dell'Aviazione dell'Esercito è rientrato nella sua natia Valle d'Aosta, tra le sue amate montagne, che definiva "Il paradiso terreno"

Aeroporto di Viterbo 31 ottobre 2017 ore 09.00

Un picchetto d'onore è schierato insieme a una nutrita rappresentanza di soci della sezione "Muscarà" con il proprio Vessillo, davanti a un Dornier, pronto per accogliere la salma del Maggiore Giuseppe Parisi con destinazione aeroporto di Aosta, dove sarà tumulata nel cimitero di Villeneuve.

È un momento emotivo forte e sentito perché fra gli astanti ci sono amici carissimi di "Pippo" e cari amici di famiglia di suo padre, il generale Salvatore Parisi.

L'incidente di volo dell'agosto 1997 a Naqoura in Libano stroncò le vite di cinque giovani: Giuseppe Parisi, Antonino Sgrò, Massimo Gatti, Daniel Forner e John Lynch.

Il cappellano benedice la salma, mentre risuonano gli squilli di tromba. Sull'attenti penso a un brano posto nella prima pagina dell'Albo d'Oro dei Caduti dell'AVES "*Seguiste l'ebbrezza del volo, la quiete intima di chi sa far bene per un bene migliore, sempre sorretti da azzurra passione. Ai vostri occhi si svelò tosto tutta la Verità eterna ed appaiono ora le cose umane nella loro reale dimensione. A noi la vostra voce, impercettibile sussurro che ci invita al silenzio.*"

Riposa in pace Pippo!

Vincenzo Rapposelli - Foto Buratti

Giuseppe *"Pippo"* Parisi

Pippo nasceva nella incantevole Valle d'Aosta il 23 aprile 1964; trascorreva con i suoi familiari i primi anni della sua esistenza in un quieto e pittoresco paesino a pochi chilometri dalla città di Aosta, Villeneuve. Dopo il liceo, frequentava il 123° Corso Allievi Ufficiali di Complemento presso la Scuola Militare Alpina di Aosta. Classificatosi tra i primi e promosso Sottotenente, sceglieva, quale sede di servizio, il glorioso Battaglione Alpini "Aosta", tanto caro al cuore dei Valdostani. Al termine del servizio di prima nomina, il 16 maggio 1988 veniva ammesso alla frequenza del 21° Corso Ufficiali Piloti dell'Aviazione dell'Esercito presso il 72° Stormo dell'Aeronautica Militare di Frosinone, dove conseguiva il brevetto di Pilota Militare. Il 5 dicembre 1989 veniva trasferito a Venaria Reale (TO) alle dipendenze del 34° Gruppo Squadroni ALE "Toro", dove svolgeva l'incarico di comandante dello Squadrone EM-2. Con l'AB 205, interveniva in soccorso della popolazione durante le alluvioni in Piemonte e partecipava con il contingente "Albatros" alla missione ONU UNOMOZ di pacificazione

del Mozambico. Aveva al suo attivo già 1.800 ore di pilotaggio, quando veniva assegnato alla missione di pace ONU in Libano, al reparto di volo italiano "Italair".
La tragedia che causava la morte di "Pippo" e di tutti i componenti dell'equipaggio dell'elicottero AB 205 dell'ONU, avveniva 6 agosto 1997. Pippo, moriva a 33 anni lasciando nel più profondo dolore la sua famiglia e la piccola figlia, Nicole, di appena due anni.
A suo ricordo, la Scuola Militare Alpina di Aosta gli dedicò la "palestra di roccia" e una targa commemorativa all'interno della Caserma Cesare Battisti; il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito Libanese, riconoscente per l'opera svolta da Pippo in Medio Oriente, l'8 maggio 1998 consegnava ai familiari la Medaglia d'Oro della pace per conto della Repubblica del Libano; durante la medesima cerimonia, il Capo dell'Alto Commissariato per i rifugiati dell'ONU gli dedicava la medaglia di "Eroe della Pace"; la Comunità Ebraica Italiana, pur non essendo Pippo di religione ebraica, gli dedicava un albero sulla "Collina dei Giusti" a Gerusalemme; il Comune di Villeneuve (AO) ove egli nacque, inserì il suo nome sul locale monumento ai Caduti; il Comune di Torino, durante l'anno scolastico 1999/2000 indisse un concorso letterario riservato alle scuole Secondarie, intitolato a "Giuseppe Parisi"; nel Comune di Soriano nel Cimino (VT), ove vivono la moglie e la figlia, il 2 giugno 2004 il Sindaco, con apposita cerimonia, gli dedicava una via e una lapide commemorativa; Italair dedicava a Pippo e al suo equipaggio di volo una stele, nel piazzale di volo della sua Base aerea in Libano; il 34° Gr. Squadroni "Toro" dell'Aviazione dell'Esercito, primo reparto di volo di Pippo, gli dedicava una stele commemorativa nella sua Base aerea di Venaria; il Comune libanese di At Tiri, durante una commovente cerimonia, alla presenza dei genitori di Pippo, il 6 agosto 2009 gli dedicava una lapide posta nel luogo in cui è precipitato il velivolo.

Aeroporto di Aosta 31 ottobre 2017 ore 11.00

È arrivata questa mattina all'aeroporto Corrado Gex di Aosta, con volo militare proveniente da Viterbo, la salma di Giuseppe "Pippo" Parisi, capitano e pilota dell'Esercito morto il 6 agosto 1997 in Libano a 33 anni. Una cerimonia religiosa si è svolta a Villeneuve, dove il militare era cresciuto con la famiglia prima di trasferirsi a Torino. Erano presenti rappresentanti dell'Esercito e le associazioni militari, oltre all'assessore regionale Emily Rini in rappresentanza del Governo valdostano. La salma è stata tumulata nel cimitero di Villeneuve.

Ansa

Salvatore Parisi padre di *"Pippo"*

La riuscita del trasferimento con un aereo dell'AVES è soprattutto merito dell'attuale Comandante e del Capo di SME, i quali fanno onore all'Aviazione dell'Esercito non dimenticando i loro colleghi caduti nell'adempimento del loro dovere anche in terra straniera soggetta ad azione bellica. Desidero infine sottolineare che alla mia richiesta di un aereo per il noto trasferimento non c'è stato neppure un minimo tentennamento alla richiesta certamente inusuale, ma anzi il massimo sostegno! Segno che la nostra Forza Armata, nonostante le molte peripezie di carattere economico e morale, tiene nel massimo conto il proprio giuramento solenne e i suoi eroi caduti per esso, per la Bandiera e per la pace. Attraverso il nostro apprezzatissimo periodico vorrei ringraziare di cuore il Capo di SME, il Comandante dell'AVES e tutti i membri dell'AVES che hanno contribuito alla positiva soluzione dell'evento. Grazie e un saluto a tutta l'ANAE.

Con affetto. Salvatore

San Giovanni XXIII *Patrono dell'Esercito*

L'Ordinario Militare ha consegnato al Capo di Stato Maggiore dell'Esercito il decreto emanato dalla Congregazione vaticana per il Culto Divino per le facoltà concesse dal Santo Padre.

Il 12 settembre 2017, nella Biblioteca Centrale Militare di Palazzo Esercito, l'Ordinario Militare per l'Italia, S.E. Monsignor Santo Marcianò, ha consegnato al Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Danilo Errico, il decreto emanato dalla Congregazione vaticana per il Culto Divino per le facoltà concesse dal Santo Padre.
Tra le autorità presenti, il Ministro della Difesa, Sen. Roberta Pinotti, il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano, i Capi di Stato Maggiore delle altre Forze Armate, il Capo della Polizia, i già Ordinari Militari, S.E. Monsignor Gaetano Bonicelli, S.E. Monsignor Giuseppe Mani e S.E. Monsignor Giovanni Marra, oltre al Direttore della Fondazione Papa Giovanni XXIII, Don Ezio Bolis, al pronipote del Santo Papa, Dott. Emanuele Roncalli e a numerose altre autorità civili, militari e religiose. La semplice cerimonia ha rappresentato un momento di profonda riflessione interna che, vissuta nel raccoglimento dei partecipanti, tra cui una folta schiera di cappellani militari, è stata occasione per conoscere meglio la vita e la figura di Don Angelo Roncalli e il percorso spirituale seguito dallo stesso come Soldato, Sergente di Sanità e Cappellano Militare, sulla base di quanto egli stesso scriveva "in tempo reale" nel suo "Giornale dell'Anima" e senza la coscienza di un episcopato che non aveva ancora ricevuto, come ha ben illustrato il Vicario Generale Militare, Monsignor Angelo Frigerio.
L'elevazione di San Giovanni XXIII Papa a Patrono di tutto l'Esercito costituisce il completa-

Consegna della Bolla Pontificia

mento di un percorso iniziato il 3 novembre 1996, con la consegna della Bandiera dell'Esercito dall'allora Presidente Oscar Luigi Scalfaro, che mira a raccogliere sotto un unico vessillo e Santo Patrono le già consolidate tradizioni storiche e spirituali delle singole Armi e Specialità dell'Esercito.
In merito, il Generale Errico ha affermato *"la venerazione di San Giovanni XXIII Papa rappresenta un'aspirazione devozionale, fortemente condivisa da tutto il personale dell'Esercito che vede, in questo celestiale punto di riferimento, una costante fonte di ispirazione nel quotidiano cammino di servizio*."
L'Ordinario Militare per l'Italia nel suo discorso ha detto *"Accogliere San Giovanni XXIII come Patrono presso Dio dell'Esercito Italiano è un dono speciale, che si fa dovere e sfida: ricalcare il cammino da lui percorso, che ha come sfondo la pace! Ricevere Papa Giovanni come Patrono conferma, ai nostri militari, il valore di un culto maturato nel tempo e schiude strade future. È un dono e una speranza perché egli custodisca la loro vita ed essi possano continuare a custodire i valori della giustizia e della fraternità, diventando sempre più testimoni di pace, con la loro missione a servizio della difesa della vita umana."*

Esercito Italiano

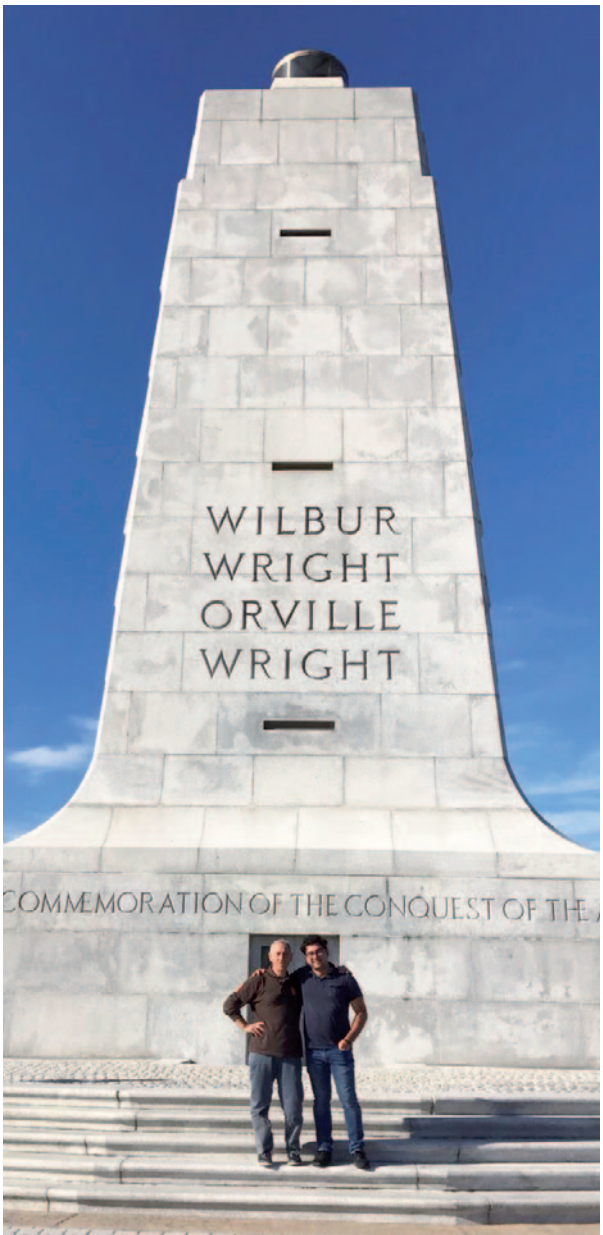
Giuseppe Roncalli
Croce e moschetto

Il Regno d'Italia non faceva sconti. A eccezione dei parroci, esentati per legge, furono circa 28.000 i religiosi richiamati alle armi nella Grande Guerra, con un bilancio di 845 morti, 795 feriti e 1.243 decorati. Le medaglie al valore furono 369, di cui 3 d'oro, 108 d'argento e 258 di bronzo. Di essi, solo 2.738 divennero cappellani militari, una condizione ambita perché garantiva grado, stipendio e trattamento da tenente, la vicinanza con l'ufficialità e i comandi, un ruolo non combattente e la cura delle anime. I cappellani al fronte portavano sulla manica sinistra della giubba grigioverde il bracciale internazionale di riconoscimento e una croce rossa cucita sul petto sinistro; dal collo pendeva un crocifisso, di solito infilato nel taschino di destra.
I rimanenti 25.000 uomini di chiesa (clero secolare, frati, seminaristi, novizi, chierici e conversi) furono mandati al fronte con un fucile in mano, né più né meno come gli altri soldati, e 1.582 divennero ufficiali. Tuttavia, a quanti avevano pronunciato i voti maggiori del sacerdozio (circa 15.000 combattenti) fu concesso di chiedere l'assegnazione ai reparti sanitari o agli ospedali, con mansioni legate al proprio grado.
Nella sua più nota fotografia di guerra Angelo Roncalli, il futuro Giovanni XXIII, veste appunto l'uniforme di sergente di sanità, che avrebbe indossato fino al 18 febbraio 1916, quando fu nominato cappellano militare. E prima dell'esonero per motivi di salute, anche padre Pio portava le stesse mostrine. I cappellani militari furono anche immortalati in una copertina de La Domenica del Corriere. Fu quando don Annibale Carletti, prima volontario di guerra e poi cappellano del 207° Reggimento fanteria della Brigata «Tanaro», si guadagnò la medaglia d'oro al valor militare. Sempre in prima linea con i fanti che seguiva anche in combattimento, il 30 maggio 1916 a Passo Buole, durante la Strafexpedition, prese il comando di un gruppo di soldati rimasti senza ufficiali e circondati dal nemico. Armi in pugno, li guidò all'assalto rompendo l'accerchiamento.

Michele D'Andrea – Palle Girate e altre storie
© 2015 Azzurra Music srl - Pastrengo (VR) www.azzurramusic.it

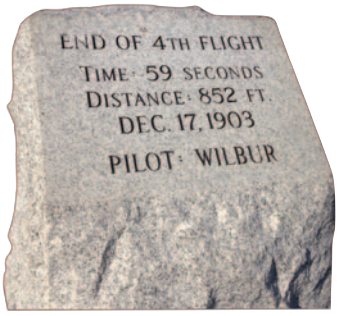
IL LUOGO DOVE È STATO INVENTATO IL VOLO

di FRANCESCO RIA
NORD CAROLINA USA



Pare sia un elicottero ad aver ispirato l'invenzione dell'aereo. Scherzi della storia. Il memoriale dei Fratelli Wright, universalmente riconosciuti come gli inventori del volo umano, sorge a Kill Devil Hills, estrema costa est degli Stati Uniti, uno dei luoghi più affascinanti del pianeta. E non poteva che nascere qui uno dei prodigi della tecnica che più hanno rivoluzionato la storia. Wilbur ed Orville Wright erano originari dell'Ohio, e per raggiungere il luogo dei loro esperimenti, dove oggi sorge il memoriale a loro dedicato, furono necessari circa sette giorni di treno e nave. Oggi la stessa distanza può essere coperta in poco più di un'ora di volo. E basterebbe questa considerazione per descrivere l'impatto che i loro studi sul volo hanno avuto nella società moderna. Nel 1878, quando avevano rispettivamente 11 e 7 anni, i due fratelli ricevettero in dono un modello dell'elicottero di Pénaud, pioniere dell'aviazione francese e questo giocattolo ispirò la loro vita. Il desiderio di costruirne uno "vero" che potesse realmente trasportare persone non li abbandonò per il resto della loro vita. Nel negozio di biciclette di famiglia impararono l'arte della meccanica. Dalle centinaia di cadute con i primi rudimentali modelli, impararono l'arte di padroneggiare l'aria. Furono i primi a intuire come il vero problema, alla fine dell'800, non fosse ormai quello della portanza e della propulsione (la tecnica aveva già raggiunto progressi sufficienti a produrre strutture e motori in grado di sostenere un velivolo in volo: la vera sfida era nel controllo del volivolo. Costruirono i primi modelli privi di motore e assunsero una certa padronanza nel manovrarli, prima di introdurre la vera rivoluzione: lo svergolamento alare. I precedenti esperimenti di tutti i pionieri del volo, infatti, si basavano sull'idea che dovesse essere lo spostamento del peso del pilota a consentire il cambio di direzione. Osservando gli uccelli, invece, i fratelli Wright giunsero all'idea, piuttosto familiare anche per chi usa la bicicletta, di come fosse più facile cambiare direzione semplicemente inclinandosi. A partire dal 1900, per tre anni Wilbur e Orville si recarono ogni autunno a Kill Devil Hills, sulla costa del Nord Carolina, per perfezionare i loro alianti. Dopo centinaia di prove, finalmente decisero che fosse venuto il momento di tentare il volo motorizzato. Tra la fine del 1902 e il settembre del 1903 i due fratelli si dedicarono all'istallazione di un motore sul loro "Flyer", aviatore, così chiamarono il loro primo aereo. Un piccolo propulsore da dodici cavalli fu sufficiente a spingere in volo il velivolo con a bordo uno dei due fratelli. Il 13 dicembre del 1903 fu Wilbur il primo a volare, ma per soli tre secondi e mezzo. Il 17 dicem-

Per il Primo Maresciallo Giuseppe Ria visitare il Wright Brothers Memorial è stata un'emozione indimenticabile. L'Aviazione dell'Esercito, sempre nel cuore, nei ricordi e nei racconti, ha segnato la sua vita professionale e personale. "*Grazie Fratelli Wright*" sono state le sue parole al termine della visita. Visita resa possibile proprio grazie alla loro invenzione. Oggi, infatti, attraversare l'Atlantico e raggiungere gli Stati Uniti è questione di poche ore di volo. Il Maresciallo Ria ricorda con passione gli anni pionieristici dell'Aviazione dell'Esercito. I primi anni '70 vissuti tra la Scuola di Viterbo, il Reparto Antares e il 2° Reggimento di sostegno "Orione" di Bologna. Anni in cui la meccanica e la manualità di piloti e specialisti era predominante e lungi dal cedere il passo all'elettronica. Ria oggi vive a Collepasso in provincia di Lecce, suo paese di origine. Ma non perde occasione per rimanere in contatto con i vecchi colleghi e amici con i quali ha condiviso gli anni della Scuola di volo e la vita del Reparto fino al 1992. Ultima occasione il raduno per il cinquantesimo anniversario del Reggimento Orione dello scorso maggio. Poi l'estate e il viaggio negli Stati Uniti a settembre (il terzo in due anni) per visitare il figlio primogenito che vive e lavora proprio in Nord Carolina (il secondogenito, invece, è medico nefrologo a Lecce). Avendo a disposizione qualche giorno di tempo per visitare la costa est degli Stati Uniti non ha avuto dubbi: "*Andiamo a vedere il luogo dove è stato inventato il volo*" ha chiesto. E la visita è stata ricompensata dall'emozione di poter camminare sulla stessa sabbia solcata da Wilbur ed Orville Wright.



bre, Orville comandò il Flyer rimanendo in volo dodici secondi e percorrendo 36 metri. Poi ci furono altri due voli simili e, finalmente, Wilbur volò per 59 secondi percorrendo 260 metri. Iniziò così una delle più grandi avventure del genere umano.

Gli Outer Banks (banchi esterni in italiano) sono una barriera di isole lunga 320 chilometri che disegna la costa del Nord Carolina nell'Oceano Atlantico. Conosciute come "il cimitero dell'Atlantico" per l'enorme numero di navi naufragate in queste acque, sono state per secoli dominio di cavalli selvatici e popolazioni di nativi americani prima e di pirati poi. Il loro profilo sabbioso cambia di continuo a causa delle correnti: questo rende difficilissima la navigazione, ma visitarle e percorrerle in auto è uno spettacolo unico: in alcuni tratti le isole sono così strette che è possibile vedere l'Oceano su entrambi i lati della Statale 12 che le attraversa per intero.

I Fratelli Wright scelsero questo luogo per i primi esperimenti sul volo proprio per il clima particolare e per la forte persistenza di venti. Le temperature sono miti fino all'inizio dell'inverno. I forti venti e la conformazione sabbiosa facilitano la formazione di enormi dune che offrono superfici rialzate per il lancio di alianti e per atterraggi "morbidi". Per tre anni Wilbur ed Orville Wright lanciarono i loro modelli di alianti da una grande duna di sabbia a Kill Devil Hills atterrando sulla spianata sottostante sulla quale poi costruirono la rotaia da cui decollarono i primi modelli motorizzati.

Oggi sulla duna sorge un memoriale a loro dedicato ed è possibile passeggiare sui primi "sentieri di volo" dei Fratelli. Pietre miliari sono poste nei luoghi dei primi atterraggi e accanto è stata costruita una pista dove appassionati di volo possono decollare ed atterrare ancora oggi in un luogo dalla suggestione storica e paesaggistica unica.

L'hangar utilizzato tra il 1900 e il 1903 per il rimessaggio degli aeromobili e per offrire riparo a Wilbur, Orville e ai pochi assistenti, è ancora al suo posto accanto alla rotaia di lancio. Un piccolo museo conserva i pochi scatti fotografici raccolti durante gli esperimenti e copia del telegramma inviato con la comunicazione dell'avvenuto primo volo. Il Flyer originale, invece, è conservato al National Air and Space Museum of the Smithsonian Institution di Washington.

GLI AIUTI DEGLI ALLEATI DOPO CAPORETTO

di ERNESTO BONELLI

Il Generale Ernesto Bonelli, dopo aver frequentato gli Istituti di formazione dell'Esercito, è stato assegnato alle Unità Granatieri. Quale Comandante di Corpo, ha comandato il 2° battaglione Granatieri meccanizzato "Cengio" ed il 2° Reggimento "Granatieri di Sardegna". Nel corso del suo servizio ha ricoperto vari incarichi di rilievo quale Direttore di Divisione presso il Ministero della Difesa, Dirigente presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed Aiutante di Campo del Ministro della Difesa: Sen. Carlo Scognamiglio, On. Antonio Martino e l'attuale Presidente della Repubblica On. Sergio Mattarella.
E' laureato in Scienze Politiche ed in Scienze Strategiche ed ha conseguito il Diploma di specializzazione universitaria in Scienze Umanistiche. E' insignito di varie onorificenze, tra cui: Commendatore dell'Ordine al merito della Repubblica Italiana e Cavaliere di Grazia Magistrale del Sovrano Militare Ordine di Malta. E' collaboratore della Rivista Militare su cui ha pubblicato numerosi articoli. Inoltre ha redatto e pubblicato numerosi saggi storici. Di particolare interesse: "Verso l'Unità d'Italia. La Battaglia di Mola di Gaeta", "La Difesa di Roma ed i Granatieri di Sardegna nel settembre 1943", "Granatieri di Sardegna. 350 anni di storia italiana." e "Libano - Leonte XV. La Brigata Granatieri di Sardegna nella terra dei Cedri" .

«I soldati italiani accolsero i compagni d'armi di Francia e di Inghilterra con quella schietta cordialità e con quelle dimostrazioni di cameratismo che sono innate in chi faccia professione d'armi.
E i soldati di Francia ed Inghilterra li ricambiarono con la stessa schiettezza e con le stesse dimostrazioni.
E i soldati di tutte le armi delle tre nazioni alleate si strinsero la mano, si scambiarono cibarie e sigari, si mostrarono a vicenda le cartucce delle giberne e i loro cuori furono a contatto.
E ora i tre Eserciti possenti e gagliardi, poderosi di uomini e di armi sono qui tra il Piave e il Brenta, animati dalla stessa fede, pronti alla lotta, alla battaglia, al sacrificio, alla vittoria.
Lo spettacolo che questi soldati presentano, sia considerati a se, sia in massa, è semplicemente meraviglioso e nessuno potrà mai immaginarlo».

Le idilliache parole scritte in questo brano tratto dall'articolo "Tra il Piave ed il Brenta" appunti di Psicologia Guerresca di Luigi Nasi, riportato nella "Raccolta della Rivista Militare anno 1918, Tomo I, pagg. 264 – 275", appaiono in controtendenza con l'opinione generale che si ha sul rapporto "corretto ed amichevole" tra gli italiani ed i loro alleati, almeno a livello di comando politico e militare. D'altronde l'incomprensione dell'importanza della guerra sul fronte italiano, nel quadro di tutto il teatro europeo, fu una caratteristica, mai smentita, dei nostri Alleati.
E' vero, dopo Caporetto gli Alleati inviarono contingenti di truppe francesi e inglesi sul fronte italiano e, da come è scritto in molti testi di storici stranieri, sembra che queste abbiano contribuito in modo sostanziale sia a stabilizzare il fronte, sia a difenderlo sul Piave. Nella realtà le cose andarono ben diversamente. Per corretta narrazione partiamo dall' immediata vigilia di Caporetto.
Prima della battaglia della Bainsizza furono inviati sul fronte italiano: 64 obici inglesi, e 137 bocche da fuoco francesi, in rinforzo per la condotta della manovra offensiva. Dopo la citata battaglia, nella considerazione che il Comando Supremo Italiano venne nella decisione di soprassedere a nuova offensiva, gli Alleati franco-inglesi, nonostante il chiaro, sereno esposto che il Generale Cadorna aveva loro mandato, a titolo di doverosa informazione, per il necessario scambio di situazione "La guerra alla guerra italiana" di Luigi Cadorna - pag. 293-296, chiesero l'immediata restituzione di tali pezzi. Delle due richieste, la più rude fu quella inglese. Eccola:
L*ondra, 24 settembre 1917 ore 15,25.*
Poiché V.S. ha deciso di adottare atteggiamento difensivo, e poiché le 16 batterie di obici britannici vi sono state mandate per propositi offensivi, compiacetevi disporre che siano ritirate dalla fronte immediatamente, avendo io bisogno di destinarle ad altro teatro.

Generale Robertson.

Al che Cadorna rispose, subito, il giorno dopo:
ZG 25 settembre 1917.
A Sir William Robertson
Capo dello Stato Maggiore Imperiale, 4553 G. M.
Dispongo perché le 16 batterie britanniche siano immediatamente ritratte dal fronte e poste a vostra disposizione.
Circa la forma usata nel chiederle, vi faccio osservare che io solo sono competente a giudicare della situazione su questa fronte in relazione ai nostri interessi combinati con quelli della coalizione, ed a prendere i provvedimenti che ne derivano, dei quali rispondo direttamente a S. M. il Re ed al Governo italiano.

Generale Cadorna

Analoga - più corretta nella forma - fu la richiesta francese, e la risposta conseguente italiana.
Appare quindi giusto ricordare, che all'immediata vigilia di Caporetto, gli Alleati ripresero quei 201 pezzi di artiglieria, unico aiuto inviato sino allora.
Lo sfondamento di Caporetto e il successivo ripiegamento dall'Isonzo al Piave, a causa delle sue vaste proporzioni, mise in serio allarme gli alleati, Francia e Inghilterra che si orientarono a intervenire in aiuto all'Esercito Italiano: l'eventuale, totale nostra disfatta avrebbe infatti consentito agli austro-ungarici di convogliare tutte le loro forze sul settore occidentale, con conseguenze facilmente immaginabili, tenuto conto che anche la Russia era ormai fuori dal conflitto a causa dei noti fatti rivoluzionari.
Fu così che il 26 ottobre 1917 il generale Foch, venuto immediatamente in Italia, offrì un contingente francese: *"se avete bisogno delle nostre truppe, siamo pronti a marciare"*.
Quattro giorni dopo, *"le avanguardie erano già alla frontiera franco- italiana"* ("Caporetto, una battaglia e un enigma", Mario Silvestri Bur 2003). Cadorna avrebbe voluto impiegare le Unità immediatamente sul Tagliamento e sul Piave, dove le forze italiane stavano per assestarsi in difesa, Foch di contro insistette affinché gli italiani provvedessero da soli, per quanto possibile, alla creazione del nuovo fronte, e aggiunse - citando sempre il libro di Silvestri - che un giorno lo avrebbero ringraziato per il consiglio.
Su quest'ultimo episodio si racconta che alle ore 06.30 del 30 ottobre il Generale Foch, accompagnato dal Generale Weigand, giunse al Comando Supremo. Orientato dal Generale Cadorna sulla situazione, incominciò subito, con aria, diciamo così un po' "da maestro" a dire: *"il faut faire ceci, il faut ordonner cela* (dovete fare questo, devi ordinare quello)", suggerendo un mucchio di cose evidentissime, che ovviamente avevano avuto già attuazione, tuttalpiù erano state ordinate. Il Generale Cadorna infatti, con tutta calma, non senza adeguato "tono musicale", non ebbe che rispondere invariabilmente: *"c'est déjà fait, c'est déjà ordonné* (già è fatto, già è ordinato)". Finché in ultimo Foch finì col voltarsi a Cadorna, ma con tono meno imperativo, dicendo: *"Je vois que nous allons d'accord"* (vedo che andiamo d'accordo); e Cadorna, sempre in tono adeguato, *"mais parfaitement* (ma perfettamente)".
Da quel momento "cessarono i non richiesti e non necessari consigli". Ma in Francia sorse ugualmente la leggenda di Foch salvatore dell' Italia. (È bene tenere pre-

Convegno di Peschiera, 8 novembre 1917
"Correva una mattina piovosa dei primi di novembre; in una piccola gelida stanza del Comando Presidio di Peschiera erano stati convocati per ragionare della situazione i nostri grandi capi, quelli alleati ed alcuni nostri ministri; presiedeva l'adunanza il Re. Furono fatte varie proposte, erano tutte sconfortanti: impossibilità di rimanere sulla linea del Piave, imperiosa necessità di arretrare all'Adige e forse anche al Mincio, al Po. Il Re ascoltò a lungo silenzioso e quando tutti ebbero finito cominciò a parlare, esponendo il suo punto di vista e cioè l'incondizionata fiducia sulla possibilità e necessità di resistere, sul Piave, dal quale il suo Esercito non si sarebbe più discostato.
E fu parola di Re, che, fra l'altro, non ammise replica."

Arrivano allegri i veterani francesi
Come fu conosciuta in Francia la notizia dello sfondamento austro-germanico nella zona di Caporetto, la preoccupazione fu grande. Il comando francese fece immediatamente sapere che avrebbe inviato subito tutte le truppe necessarie e mise a disposizione quattro divisioni di fanteria di linea. Il loro impiego, tuttavia, fu molto guardingo sinché non si fu sicuri che il fronte italiano avrebbe certamente "tenuto". Nella foto alcuni autocarri francesi in marcia salutati da truppe italiane in tram.

sente che questa certezza francese pesò notevolmente durante i Trattati di pace di Versailles).
Quindi l'unica cosa sicura che si sa è che lo stesso giorno 30 ottobre il Generale Foch dichiarò esplicitamente al Generale Cadorna che il Comando Supremo Italiano non avrebbe avuto libera disponibilità immediate delle truppe francesi che stavano arrivando in Italia.
Il 31 ottobre giunse anche il Generale Robertson, che incontrò Cadorna al quale, non essendo da meno a Foch con poco tatto, consegnò un breve scritto con suggerimenti ed esortazioni.
Comunque al di là degli "inevitabili screzi", durante questi incontri, fu deciso che Francia e Gran Bretagna avrebbero contribuito al consolidamento del fronte con sei divisioni, ma in corso d'opera il numero fu portato a undici: sei francesi e cinque britanniche.
Alcuni giorni dopo, esattamente il 5 novembre, giunsero all'Hotel Kursaal di Rapallo i capi politici e militari dell'Intesa: oggetto della conferenza, la critica situazione militare italiana. Rappresentavano l'Italia il Presidente Vittorio Emanuele Orlando e il ministro degli Esteri Sidney Sonnino. Per la Gran Bretagna era presente il premier inglese Lloyd George, accompagnato dal Consigliere militare generale, il sudafricano Jan Christiaan Smuts e dal Segretario del Gabinetto di guerra Maurice Hankey. Per la Francia partecipavano Paul Painlevé in compagnia del ministro della Guerra Franklin-Bouillon e del consigliere militare Maggiore Jacques Heibronner. Nell'intervento di apertura Lloyd George concentrò il discorso sul "dovere" degli Alleati di venire incontro all'Italia, anche nell'interesse di Francia e Inghilterra. Quanto agli aiuti, gli Alleati avrebbero fornito 10 ottime divisioni, sei francesi e quattro inglesi, ma a condizione di un cambio dei vertici militari italiani e dell'organizzazione del Comando Supremo. Identiche le considerazioni francesi, espresse da Painlevé.
Al termine della sessione, emerse il problema di "come dimissionare" il generale Luigi Cadorna.
Sir Hankey prese in disparte il Capo di gabinetto di Sonnino, conte Aldovrandi Marescotti, informandolo che presto a Parigi si sarebbe istituito il Consiglio superiore interalleato: organismo del quale Cadorna avrebbe potuto fare parte quale rappresentante dell'Italia.
Dopo la conferenza, verso le 19.00, gli inglesi e i francesi, questa volta con i rispettivi rappresentanti militari, si riunirono da soli per esporre quanto deciso dai politici e per definire i dettagli operativi del trasferimento in Italia degli aiuti. Dopodiché la conferenza di Rapallo terminò i suoi lavori pur rimanendo in piedi una non semplice questione: quella relativa al futuro attestamento delle truppe italiane dopo la loro tragica ritirata. Si accennò ad una linea sull'Adige, sul Mincio e addirittura sul Po. Soluzioni estreme molto mal viste da Vittorio Emanuele. Occorreva dunque un secondo, risolutivo incontro. Si convenne quindi di riunirsi l'8 novembre a Peschiera.
Il luogo prescelto per l'incontro era all'epoca una piccola aula al primo piano della locale scuola elementare che durante la guerra era diventata sede di un comando di battaglione, nell'area delle fortificazioni del noto Quadrilatero.
A Peschiera, come a Rapallo erano presenti tra gli altri, Vittorio Emanuele III, il Presidente del consiglio Orlando, il primo ministro britannico David Lloyd George e

Gli inglesi danno un contributo
Anche divisioni inglesi furono subito inviate sul nostro fronte.
Sopra un battaglione durante l'alt per il rancio.

il Presidente del consiglio francese Paul-Prudent Painlevé.

Nella predetta riunione, fu posta l'attenzione su dove fermare l'Esercito italiano, su chi e con chi sostituire i vertici militari italiani, nonché fissare le modalità con cui predisporre l'impiego degli aiuti militari alleati destinati all'Italia.

"Il Re si ferma sulla porta - riferisce Ugo Ojetti - *sbottona il pastrano, ci guarda uno a uno, con quella impercettibile scossa del capo che gli è propria, salutati quelli che riconosce e par che li conti. In realtà li contò, tanto è vero che nel suo diario scrisse di "undici" (lui escluso) partecipanti, invitandoli in una sala riscaldata da una stufa tirolese e con al centro un tavolo ricoperto da un panno verde"*.

Vittorio Emanuele III fece presente che in nome dell'Italia avrebbe parlato solo lui. Sapeva che si può sbagliare, anche se gli errori vanno distinti per quantità, qualità e intensità dominante, e in questo spirito di lealtà militare temperò certi giudizi espressi dagli alleati su Cadorna. Conoscendo la natura umana, non volle incrementare o rinfocolare risse tra i generali, o tra comandanti e soldati. Sempre in questo spirito, il Re già precedentemente aveva voluto sottolineare il nesso forte tra esercito e popolo, e lo fece con queste parole: *"Non si insulta un esercito, che è come dire una nazione. E poi non era vero che i soldati non avessero combattuto. Non era vero"*. E qui il rimprovero a Cadorna fu esplicito. *"Un comandante rivendica i successi e si fa carico degli insuccessi"*.

Di fronte alle perplessità alleate di schierare i loro uomini sulla linea del Piave - francesi e inglesi manifestarono preoccupazione per i rischi di contaminazione in chiave di sovversione o di pacifismo indiscriminato che avrebbero potuto inquinare le loro truppe a contatto con la situazione italiana - il Re precisò che *"è questo un compito che gli italiani sapranno svolgere da soli. Il mio popolo non vuole chiudere la sua guerra con una sconfitta, ma con la vittoria. Questo di oggi è soltanto un momentaneo smarrimento di cui il mio popolo avrà la rivincita. Statene certi, come lo sono io"* In riferimento al rovescio subito, la responsabilità non andava ricercata nei soldati, ma nelle avverse condizioni in cui si era operato: presenza di nebbia, ufficiali inesperti e (aggiungiamo noi, perché all'epoca ciò non era noto) l'uso massiccio da parte dell'artiglieria austriaca proiettili chimici al fosgene.

Ma queste cose erano note a Lloyd George, consapevole del valoroso comportamento degli italiani nei due anni e mezzo di guerre.

Vittorio Emanuele chiuse il suo intervento citando un vecchio proverbio italiano: *"In guerra si va con un bastone per darle e con un sacco per prenderle!"*

Non furono ammesse repliche.

Lloyd George così ricorda il senso dell'intervento di Vittorio Emanuele III, che parlò per due ore in inglese: *"Il vostro Re parlò in quella occasione con il fervore di Mazzini, con la chiaroveggenza di Cavour, e conquistò tutti. Egli propugnò la resistenza a qualunque costo per la causa comune, anche se l'Italia aveva dovuto abbandonare temporaneamente al nemico una provincia. Si dichiarò pronto ad abdicare. Con la sua virile eleganza dissipò tutti i dubbi, troncò tutte le titubanze. In quella situazione così precaria egli fu il salvatore della causa degli alleati"*.

Nelle sue memorie, sempre Lloyd George sottolinea: *"Sono stato molto impressionato dalla calma e dalla forza che egli dimostrò in una occasione come quella, in cui il suo Paese e il suo trono erano in pericolo. Egli non tradì alcun segno di timore o di depressione. Pareva ansioso solamente di cancellare in noi l'impressione che il suo esercito fosse fuggito"* (Domenico Fisichella *"Il contesto sto-*

rico". Dagli Atti del Convegno *"La Manovra in ritirata da Caporetto al Piave"* di AssoArma in Roma, Campidoglio, 10 ottobre 2017).

I risultati di Peschiera si colsero immediatamente. Dal giorno successivo le truppe italiane furono in grado di reggere nuovamente l'urto avversario.

Ritornando all'intervento degli Alleati, le prime Unità transalpine giunsero in Italia il 31 ottobre, quando ancora si temeva la disfatta totale degli italiani, con le divisioni 64a e 65a (XXXI corpo del Gen. Rozée d'Infreville). Tra il 5 ed il 10 di novembre, all'inizio della battaglia del Grappa, arrivarono le unità speciali da montagna degli Chasseurs des Alpes (divisioni 47a e 46a). Una di queste divisioni fu mandata a presidio della Val Camonica su richiesta del Generale Cadorna.

Il 20 novembre arrivarono le ultime truppe francesi: il XII corpo del Generale Nourisson (divisioni 23ª e 24ª) con la certezza di "dover salvare l'Italia da una disfatta generale".

Le prime Unità inglesi ad essere tradotte in Italia furono la 41a Divisione (unità della New Army di leva reclutata nel Sud dell'Inghilterra) e la 23ª Divisione (unità della New Army) che arrivarono il 16 novembre 1917. Il giorno successivo (17 novembre) arrivò anche la 7ª Divisione (nota Unità dell'esercito regolare che aveva sostituito una delle tre brigate con una formazione di riservisti). Le tre Unità citate formavano il XIV Corpo (Earl of Cavan) e furono le uniche divisioni inglesi a entrare in linea nel 1917. Infatti, a giochi fatti, le Divisioni 41a e 23a sostituirono rispettivamente le Divisioni Italiane 1a e 70a nella linea del Montello. Il punto loro affidato era molto delicato poiché una penetrazione austriaca avvenuta al primo contatto con il nemico sul Piave, a Molino della Sega, ne aveva indicato la vulnerabilità. La perdita del Montello in effetti esponeva tutta la retrovia del Grappa all'aggiramento, con conseguenze catastrofiche per la IV armata italiana e per le truppe dell'altopiano di Asiago.

La 7ª rimaneva invece in riserva a Vedelago.

Se l'arrivo del XIV Corpo era stato portato a termine con qualche ingorgo e molta confusione, ben più caotico fu l'arrivo dell'XI Corpo d'Armata di Lord Haking. La 48ª divisione reclutata nelle South Midlands, contea di Warwick e Gloucester, arrivò il 22 novembre 1917, scaricando truppe e materiali tra Este e Isola della Scala.

Alcuni suoi reparti dovettero scendere addirittura a Mantova per dirigersi a piedi verso Este, senza interpreti e cartine geografiche in scala ridotta, e raggiungere Tezze sul Brenta il 10 dicembre, quando la battaglia del Grappa era ormai cessata. L'altra divisione dell'XI Corpo era la 5ª dell'esercito regolare, dal passato glorioso. Anch'essa aveva sostituito una brigata regolare con una di riservisti (reclutati nell'area territoriale presso i battaglioni Yeomanry). Arrivata il 27 novembre, quando ormai le vie dovevano essere libere, fu dirottata su Legnago dove si concentrò il 1 dicembre e diretta a piedi verso Cittadella, dove giunse il 20 dicembre. In definitiva va detto a chiare lettere che il contingente britannico non ebbe alcuna necessità di impiego bellico, poiché gli italiani, come pattuito, da soli erano riusciti a resistere sul Piave "in barba ai dubbi dell'alto comando italo-francese".

È giusto comunque ricordare che gli inglesi in linea ebbero subito l'impressione della precarietà del modo di difendere degli italiani (una sola trincea principale e molti camminamenti verso le retrovie) provvedendo da subito ad organizzare difese di profondità, linee parallele arretrate, secondo il costume del fronte francese.

Il Generale Diaz a colloquio con il collega francese Generale Hirshauer.

Il loro "battesimo del fuoco" avvenne infatti soltanto il 30 dicembre 1917 con l'azione della 37ª Divisione francese, che portò alla riconquista del M. Tomba, contemporaneamente all'azione italiana, all'ansa di Zenson, che ricacciò oltre il Piave gli ultimi nuclei rimasti ancora al di qua del fiume durante la battaglia del novembre – dicembre.

Infine è bene puntualizzare che la presenza alleata non si ebbe per concessione unilaterale ma in una logica di reciprocità: infatti, contingenti militari italiani vi furono e operarono su più fronti europei, durante la Grande Guerra. La battaglia di Caporetto si concluse, quindi, senza che gli Alleati partecipassero, se non indirettamente, alla ricostituzione del fronte.

AGENTE TULLIO MARCHETTI

di GIUSEPPE BODI

L'allora capitano degli alpini Tullio Marchetti venne destinato come ufficiale informatore, alcuni anni prima della Grande Guerra, lungo la frontiera per missioni clandestine in Tirolo e Trentino; era in atto una progressiva germanizzazione del Trentino che preoccupava i circoli italiani, propugnatori della liberazione dal dominio asburgico. Il capitano Tullio Marchetti conosceva quasi tutti, essendo originario della zona. Entrare in Trentino, territorio asburgico, richiedeva il possesso di un passaporto e autorizzazioni diplomatiche. Fingendosi cacciatore, contattava i propri confidenti e compiva rilevazioni topografiche. I suoi fiduciari appartenevano a tutte le categorie sociali e alle professioni più svariate. Consegnava loro cartoline profumate da spedire a vari indirizzi "sicuri" per avere il polso della situazione. Ogni immagine aveva un significato diverso, decifrabile solo da chi spediva e da chi riceveva (paesaggio = nessuna novità, fiori = aumento rilevante di truppe, soggetti umani = improvviso aumento di truppe e così via). Dal timbro postale l'ufficiale comprendeva la provenienza, individuava e localizzava il rischio.

L'ufficiale degli alpini si recava in Trentino, dove vivevano i genitori e altri familiari; poteva girare come cacciatore con una moderata sicurezza e disinvoltura, sempre per battute di caccia con amici o per visita ai parenti colà residenti. Nelle varie occasioni svestiva la divisa, figurava in licenza; se fosse stato individuato gli eventuali addebiti sarebbero stati attribuiti a iniziative del tutto personali, non legittimate dall'esercito italiano. Le sue "missioni", spesso non autorizzate, ovvero frutto di iniziative prese in totale autonomia, cominciarono intorno al 1906-1907.

Si servì del Club alpino italiano, della Società degli alpinisti tridentini e di altri gruppi; queste associazioni diffondevano il patriottismo e contribuivano a fornire notizie di intelligence.

Il capitano Marchetti compilava, inoltre, monografie di carattere militare descrivendo con precisione i potenziali terreni su cui si sarebbe potuto svolgere il conflitto. Segnalava fortificazioni o movimenti inconsueti di truppe che descrivevano il territorio della regione trentina non solo nelle zone di confine ma anche in profondità, laddove era impossibile effettuare rilievi sui territori dell'Impero asburgico. Egli comprese, e cercò di far capire a tutti, l'importanza determinante di conoscere il territorio, la dislocazione delle truppe nemiche e la loro mobilità nelle retrovie, ovvero "nella profondità delle plaghe".

Analoghe iniziative venivano svolte dal Servizio austro-ungarico (Evidenzbureau) nei confronti dell'Italia sulla quale si nutriva scarsa fiducia e si paventava che, in caso di guerra, si sarebbe schierata con-

Tullio Marchetti al centro con il cappello

tro l'Impero asburgico.
Fu promosso maggiore nell'agosto 1915 e tenente colonnello nel maggio 1916. Con la riforma del 1916 l'Ufficio Informazioni divenne Servizio Informazioni ed il ten. col. Marchetti fu posto a capo dell'Ufficio Informazioni della Prima Armata (31 agosto 1916).
L'Ufficio Informazioni della Prima Armata, sotto la sua direzione, trasmetteva le informazioni pervenute dalla propria rete elvetica all'ufficio di Milano e quest'ultimo le inoltrava a Udine dove era stanziato l'Ufficio Informazioni del Comando supremo. Il maggiore Tullio Marchetti si trasferì prima a Brescia e poi a Verona (trattenendo sempre per sé la gestione della propria rete estera) per avere più celeri ed agevoli contatti con il Comando d'armata di stanza a Vicenza.
Aveva creato una propria rete in Svizzera, particolarmente efficiente, della quale teneva saldamente le redini. Il maggiore Tullio Marchetti, all'epoca all'Ufficio di Brescia, era in stretto contatto con il capo dell'ufficio di Verona, il maggiore Finzi, ufficiale con il quale collaborava strettamente, stanti i reciproci, profondi e sinceri rapporti di stima e fiducia. I suoi confidenti trentini della rete in Svizzera si fidavano solo di lui.
Con altri non avrebbero collaborato, diffidando della riservatezza e della segretezza degli uffici militari, troppo attenti a burocratismi nella trasmissione di carte che, troppo spesso, non garantivano la riservatezza sulle fonti informative.
Quando comandava l'Ufficio Informazioni della Prima Armata le notizie provenienti dal suo ufficio e dalla sua rete estera erano screditate dal Comando Supremo per i pessimi rapporti con il colonnello Garruccio (gli subentrò il colonnello Odoardo Marchetti nel settembre 1917).
Da evidenziare che il generale Tullio Marchetti, all'epoca tenente colonnello, nel suo libro, "Ventotto anni nel Servizio informazioni militari", cita sempre il colonnello Garruccio come il "col. X" per non gettare discredito sulla figura del direttore dell'Ufficio Informazioni pro tempore, poi promosso generale.
Nel 1918 l'ufficiale degli alpini si dedicò particolarmente alla propaganda per mezzo "psycooperations" e alla guerra di codici e cifrari.
Il ten. colonnello Tullio Marchetti era sinceramente e profondamente convinto che il tallone di Achille dell'Impero asburgico fosse la problematica relativa alle etnie, le quali producevano effetti centrifughi sul potere centrale accentratore e dispotico, ancora statico su canoni ottocenteschi.
La propaganda, a suo parere, aveva maggiori possibilità di attecchire nelle retrovie poiché composte da richiamati, uomini lontani dalle famiglie, provenienti dalle aree interne e con pochi propositi bellicisti. Scarsamente impegnati e controllati dagli ufficiali, avevano tempo per leggere, commentare ed assorbire lo spirito dei volantini diffusi dagli italiani. Costoro, una volta raggiunte le altre truppe al fronte, portavano a conoscenza i loro compagni della medesima etnia e lingua delle novità lette, seminando ed inculcando un represso senso di ribellione verso l'Impero.
L'Alpino comprese che l'esercito asburgico era minato alle spalle da una malattia non militare ma etnica, nazionalistica e separatista.
Unanimi sono stati i giudizi positivi su di lui dei massimi vertici del-

Tullio Marchetti (Roma 7 novembre1871 - Bolbeno 30 maggio1955), generale e agente dell'intelligence, fu effettivo all'Ufficio Informazioni prima ed al Servizio Informazioni successivamente. Con il colonnello Giovanni Garruccio, direttore dell'Ufficio Informazioni sino al settembre 1917, ebbe un pessimo rapporto, non privo di accesi scontri. Organizzò una rete di informatori in Trentino e in Tirolo. Fu socio della Società alpinisti tridentini, tra le cui fila reclutò molti suoi informatori. Effettuò rilevazioni topografiche, tattiche e logistiche nelle valli di Sole, di Non e Vestino. Rese importanti servigi, sotto il profilo dell'intelligence, al Comando Supremo. Nominato colonnello nel 1917, lasciò il servizio permanente effettivo nel 1919. Fu promosso generale di brigata nel 1926 e, successivamente, generale di divisione nella riserva. Ha lasciato importante materiale archivistico ed un fondo al museo storico di Rovereto. Indubbiamente è stato un personaggio preminente dell'intelligence italiana nella Grande Guerra ed il suo apporto informativo fu determinante sia per i decisori militari, sia per quelli politici. Decisamente illuminate, seppur dettato da una stesura tesa a dare particolare rilievo e valore, peraltro oggettivamente meritatissimi, alla sua attività incessante nel settore informativo, è il libro del gen. Tullio Marchetti (Ventotto anni nel Servizio Informazioni Militari, Museo Storico del Risorgimento, Trento 1960).

lo Stato Maggiore dell'Esercito. Il generale Armndo Diaz gli comunicò di averlo voluto quale plenipotenziario nell'armistizio con le parole: *"L'ho scelto quale plenipotenziario nell'armistizio per tre motivi. Il primo perché lei è un libro vivente stampato sul Trentino e Tirolo, quindi nessuno meglio di lei potrà eventualmente discutere, seduta stante, su quanto abbraccia queste regioni. Il secondo per premiarlo di tanti e tanti anni di silenzioso e pericoloso lavoro da lei esplicato di sua iniziativa nel servizio informazioni, senza mai averne un premio adeguato. Il terzo perché è trentino e desidero darle la soddisfazione di sanzionare con la sua firma la redenzione della sua terra nativa, per la quale ha tanto lavorato in silenzio ed umiltà"*.

Lo stesso generale Pietro Badoglio ebbe espressioni di stima affermando: *"...in prima linea ci sei tu, che tanto mi hai aiutato a preparare le radiose giornate della vittoria e con tanta fede hai sempre sorretto la tua instancabile operosità. Ma la tua opera e la tua fede, a preferenza di quella degli altri, hanno avuto il pregio impagabile di vedere avverato il tuo sogno e quello dei tuoi Padri con l'unione del Trentino all'Italia…"*.

Non ultimo, il generale Guglielmo Pecori-Giraldi, comandante della Prima Armata, si espresse così: *"Deciso ad intralciare e contrastare in tutti i modi, - non appena gliene fosse offerta l'occasione - l'ambizioso piano austriaco, fino dai tempi di pace, di sua iniziativa, con notevole sagacia ed intuito della necessità di una grande guerra, studiate a fondo le possibili linee di operazioni strategiche dell'avversario, predisponeva fedelissimi, abili confidenti e fiduciari lungo le vie che il nemico avrebbe dovuto percorrere. Conoscitore perfetto della zona alpina al di là del nostro confine montano, molto opportunamente stabiliva centri di afflusso delle sue informazioni in territorio estero. Con la sua fede ardente, il suo entusiasmo sapeva infondere nei suoi cooperatori quella arditezza, quella rapidità di vedute e deduzioni, senza le quali vano sarebbe stato il suo operato. In tale modo, scoppiata la guerra con l'Austria, chiamato dapprima a dirigere l'Ufficio informazioni di Brescia, immediatamente metteva in azione il complesso organismo informativo, per il quale tutti i movimenti e le mosse avversarie, con precisione e notevole rapidità ed in tempo utilissimo erano conosciute al Comando dell'Armata ed a quelli superiori. Il possesso di gran copia di importanti documenti nemici caduti in nostre mani, ci permette ormai di constatare materialmente come ogni notizia data dallo speciale servizio organizzato dal colonnello Marchetti - indipendentemente da ogni altro organismo simile - abbia effettivamente riferito informazioni importanti e sicure, assolutamente rispondenti al vero. Conoscitore ed acuto scrutatore dell'animo, della mentalità del nemico, dalle mosse apparentemente inorganiche di unità avversarie, dalle notizie del servizio estero di informazioni da lui predisposto, con intuito meraviglioso, giustamente rintracciava il vero scopo di ogni attività guerresca austriaca, cosicché a questa sua spiccata caratteristica personale si possono ascrivere ripetute misure da noi adottate per prevenire l'avversario e batterlo"*.

Il generale Armando Diaz lo apostrofò: *"ecco il papà degli informatori"* ed il generale Luigi Cadorna definì il tenente colonnello Tullio Marchetti *"un ufficiale che mi ha detto sempre la verità"*.

Il generale Luigi Cadorna, secondo il parere del tenente colonnello Tillio Marchetti, era un grande generale che, però, considerava i soldati pedine, non uomini. Non si era curato del morale, dei disagi, dei sentimenti umani, elementi derivanti da una scuola di pensiero militare dei vecchi eserciti e, nonostante le elevate doti militari, non ebbe fortuna.

Le citazioni virgolettate sono tratte dal libro: Tullio Marchetti, Ventotto anni nel Servizio Informazioni Militari, Museo Storico del Risorgimento, Trento 1960

Restaurato il monumento ai Caduti

di ENZO BENTIVEGNA

Il 29 ottobre 2017, è tornato al suo antico splendore. Immutato per tutti i Venariesi, il monumento è rimasto tale per molti anni, fino all'esecuzione del rifacimento della piazza che le faceva corona quando venne rimossa la cancellata che lo delimitava cosa, che nel tempo, produsse un inevitabile degrado.
La cerimonia, ha visto la presenza delle autorità civili, religiose e militari del comune di Venaria, delle associazioni combattentistiche e d'arma del territorio e la partecipazione di una moltitudine di cittadini, orgogliosi di avere nuovamente un monumento che ricordasse gli eroi venariesi caduti per la Patria che potesse essere degno della città. L'ANAE e l'AVES, erano presenti con numerosi soci della sezione Carmine Calò, e una rappresentanza del 34° gr. sqd. AVES "Toro". Dopo i discorsi di rito, è avvenuto il taglio del nastro che circondava la nuova cancellata, poi, sono stati resi gli onori ai caduti con la deposizione di una corona di alloro benedetta dal cappellano militare cui è seguita la lettura della preghiera. Il monumento ai caduti della prima Guerra mondiale, eseguito grazie ai fondi raccolti con una pubblica sottoscrizione del Comitato promotore, a partire dal 1° maggio 1923 a cui partecipò entusiasticamente tutta la cittadinanza di Venaria Reale, fu inaugurato il 4 novembre 1924 alla presenza di molte autorità, fra le quali spiccava il Duca d'Aosta, Emanuele Filiberto, Comandante della "Invitta" Terza Armata. La cronaca dell'epoca così riportava l'evento: "il monumento posa su massiccio basamento grigio levigato, granito della Balma di Biella, sul frontespizio è incisa, l'epigrafe: "Ai nostri eroi che sacrarono con supremo sacrificio i più giusti confini della Patria - 1915-1918".
Nei due fianchi sono scolpiti i nomi dei 54 Caduti, sul basamento erge bellissimo il gruppo in bronzo: un soldato avanza intrepido col tricolore spiegato, lo porta avanti, fiero, sicuro della vittoria; ai suoi piedi un altro soldato, ferito e carponi, lancia come ultima arma di difesa, il calcio del suo fucile. L'espressione dei due fanti è forte, vigorosa e nel loro viso vi si vede netta l'assoluta volontà di vincere.
Attorno al basamento una bellissima cancellata in ferro battuto, opera pregevole del Lionetto e consona alla linea del Monumento. Il restauro, si è potuto realizzare grazie all'impegno dell'Unione Edile territoriale in accordo con l'amministrazione comunale.

SEZIONE "RIGEL"

FESTA DELL'AMICIZIA A PORDENONE

Da 16 anni, la base USAF di Aviano (PN), sede del 31° Fighter Wing, unitamente al Comando Aeronautica militare della base stessa, organizzano alcuni giorni di festeggiamenti ed eventi per rimarcare i sentimenti di collaborazione e amicizia che legano gli italiani della provincia di Pordenone e i militari statunitensi e le loro famiglie. Nei giorni di preparazione dell'evento, un aereo AMX è stato posizionato in bella mostra nella piazzetta retrostante il municipio della città. Ogni anno, la festa dell'amicizia viene svolta in una cittadina diversa del circondario friulano con un tema specifico. Quest'anno è stata scelta la città di Pordenone e durante tutto il periodo dei festeggiamenti nei molteplici eventi che si sono susseguiti è stato dato risalto al grande valore e all'impegno professionale dei Vigili del fuoco statunitensi e italiani.
La cerimonia di apertura ha avuto luogo sabato 9 settembre, alle ore 17.00, con la cerimonia dell'alza bandiera solenne che si è svolta davanti al monumento dei caduti in Piazzale Ellero dei Mille svolta alla presenza di tutte le associazioni combattentistiche e dell'associazione dei comandanti onorari della base.
Allocuzioni sono state tenute dal generale comandante la base USAF, dal colonnello del comando dell'Aeronautica militare, dal presidente dell'associazione comandanti onorari e dal comandante provinciale dei Vigili del Fuoco. Dopo la cerimonia al suono degli inni nazionali italiano e americano, eseguiti dalla filarmonica cittadina, si è formato un corteo che ha sfilato per le vie di Pordenone fino alla Chiesa di San Giorgio dove è stata officiata una Messa, concelebrata dal parroco e dal cappellano militare americano. La sezione ANAE Rigel ha partecipato all'evento con il presidente col. Andrea Santarossa, il vessillo, e un buon numero di soci.

Andrea Santarossa

AVVICENDAMENTO AL COMANDO AEROPORTO DI AVIANO

Il 14 settembre 2017, si è svolta la cerimonia del cambio del comandante dell'aeroporto "Pagliano e Gori" di Aviano. Il colonnello pilota Stefano Cianfrocca è stato avvicendato dal pari grado cololonnello pilota Vincenzo Tozzi alla presenza delle massime autorità civili e militari e di tanti estimatori nonché dei gonfaloni dei comuni vicini e delle associazioni d'arma. Il comune di Pordenone era rappresentato dagli assessori Stefania Boltin e Walter De Bortoli.
Alla cerimonia, ha partecipato una folta delegazione di soci ANAE "Rigel" con il presidente colonnello Andrea Santarossa e il vessillo di sezione.
Tra il numeroso pubblico che ha assistito all'evento, sono stati notati, tra i tanti, anche l'ex capo di stato maggiore dell'Aeronautica, generale Giuseppe Bernardis e il cantante Bobby Solo che risiede ad Aviano da molti anni, assiduo frequentatore di cerimonie militari.

LA SEZIONE AL RADUNO DEI CARRISTI

Domenica, 1° ottobre 2017, si è festeggiato a Pordenone, culla della mitica "divisione" corazzata Ariete e del carrismo italiano, il 90° anniversario della costituzione della specialità Carristi e il relativo 24° raduno nazionale.
Dopo tre giorni di attività celebrative, quali conferenze, musiche di cori e fanfare, il primo ottobre ha avuto luogo l'evento più importante con la deposizione di una corona di fiori presso il monumento ai caduti cerimonia che ha preceduto la grande sfilata, accompagnata dalla musica della fanfara dell'11° reggimento bersaglieri. Erano presenti e hanno tenuto allocuzioni il Presidente nazionale dell'associazione d'arma dei carristi, Generale C.A. Carrara, il sindaco di Pordenone, Dott. Alessandro Ciriani, il Gen. C.A. Stano, Cte del FOD di Padova. Hanno partecipato ad alcune attività celebrative anche noti giornalisti come Andrea Angeli, Tony Capuozzo e Fausto Biloslavo. L'Associazione Nazionale Aviazione Esercito, ha partecipato con il suo Presidente, colonnello Andrea Santarossa, il vessillo di sezione e un buon numero di soci: un'onda azzurra nella multicolore marea di partecipanti. E' stato un onore e tanto orgoglio trovarsi e sfilare con molti, anziani e fieri fratelli d'Armi.

Andrea Santarossa

SEZIONE "SILVANO NATALE"

UNA BELLA RIMPATRIATA

Eravamo in tanti domenica 8 ottobre sull'Avio superfice "Reno Air Club".
Grazie alla bellissima iniziativa offerta dal nostro socio Renzo Giovannini, magistralmente curata e voluta dal vice presidente della sezione ANAE "S. Natale" di Bologna col. Gabriele Angella, si è realizzato un incontro di ex del 2° rgt. "Orione" presso l'aviosuperficie "Reno Air Club". Come succede, quando ci si incontra dopo tanto tempo l'arrivo dei partecipanti è stato veramente caloroso, tra abbracci, strette di mano e anche qualche sfottò goliardico. Le condizioni meteo favorevoli hanno acconsentito di svolgere anche attività di volo per chi lo desiderava. A seguire una visita alle infrastrutture del club, per ammirare i bellissimi ultraleggeri parcheggiati all'interno degli hangar. Era messa in risalto la cura con cui i mezzi erano custoditi pregio e vanto del proprietario della struttura il nostro indimenticabile "GIUA" Renzo Giovannini. Poi come di prammatica, tutti a tavola, per un pranzo offerto dallo stesso che, a suo dire, doveva festeggiare con noi alcune situazioni a lui favorevoli. Pranzo sempre ottimo, grazie alla capacità dei suoi collaboratori, e già collaudato in altre occasioni. Al momento dei saluti, la promessa di rivederci e ripetere la rimpatriata, con la speranza di incontrare chi stavolta per motivi indilazionabili, non ha potuto far parte della comitiva.

Rodio Restani
Foto Casadio

SEZIONE "MUSCARÀ"

RICORDATI I CARABINIERI CADUTI A PONTE DEI CETTI

"Non li dimenticheremo mai. Rimarranno sempre presenti nel nostro cuore e nella nostra memoria, tenendo presente che lo Stato soffre ed è capace di soffrire duramente, ma infine vince sempre!"

Queste le parole dette dal celebrante la S. Messa, don Luigi Fabbri, vicario del Vescovo di Viterbo, e sostanzialmente ripreso come edificante concetto dal comandante provinciale dei carabinieri di Viterbo, col. Giuseppe Palma.
Era l'11 agosto del 1980, quando presso la località Ponte dei Cetti, a pochi chilometri da Viterbo, una pattuglia mobile dei carabinieri, formata dal maresciallo Pietro Cuzzoli e dall'appuntato Ippolito Cortellessa, durante un loro controllo venivano barbaramente uccisi da tre terroristi dei nuclei armati rivoluzionari.
Il loro sprezzo del pericolo ed il loro estremo sacrificio meritò la medaglia d'oro al valore militare concessa dallo Stato.
Una cerimonia breve e toccante ha ricordato, a 37 anni da quel tragico evento, i due eroi a Ponte dei Cetti. Il col. Palma, comandante provinciale dei carabinieri accompagnato dai familiari dei Caduti ha deposto una corona d'alloro sotto la lapide commemorativa dell'evento. Erano presenti il prefetto e il sindaco di Viterbo ed altre autorità civili e militari. La sezione "Muscarà" non ha voluto far mancare la propria presenza alla significativa cerimonia, partecipando con il proprio vessillo, vessilifero aiut. Giovanni Pagliaroli ed il vice presidente col. Giuseppe Torresi.

Vincenzo Rapposelli
Foto Maurizio Zaccaria

CAMBIO DEL COMANDANTE DI "AURIGA".

Location: aviorimessa N.5 dell'eliporto della Caserma "Dante Chelotti" sede del Centro Addestrativo Aviazione dell'Esercito

Dopo un lungo periodo di mancata utilizzazione e dopo il suo risanamento è tornata al suo primitivo splendore. Per noi Baschi Azzurri della Sezione Muscarà, che per anni abbiamo militato all'interno del comprensorio, il pensiero è corso al passato, quando nel suo interno, in occasione di tempo piovoso venivano svolte le cerimonie del cambio del Comandante del CAAE, del Reparto Corsi e del Reparto Mezzi Aerei. Come dimenticare l'organizzazione delle

mostre statiche in occasione di visite studenti, accademie, scuole militari, delegazione italiane ed estere ad altissimo livello?
Senza dimenticare le sante messe celebrate per le ricorrenze del precetto Pasquale e della nostra Patrona Madonna di Loreto.
Il 7 settembre 2017, l'occasione è data dal cambio del comandante del 1° gr. sqd. "Auriga" tra il ten. col. Andrea Onofri, cedente ed il ten. col. Fabio Bianchi, subentrante.
È stata la prima cerimonia ufficiale del neo comandante del CAAE, col. Giovanni Maria Scopelliti, che, all'inizio del suo discorso, rivolto a noi, personale in quiescenza, ha sottolineato i vincoli che devono sempre sussistere con il personale in servizio e ha riconosciuto i meriti di quanto svolto in passato e lasciato in eredità. Al termine della cerimonia, il colonnello Scopelliti, dopo aver reso omaggio al compianto generale Giancarlo Calligaris, si è rivolto al nuovo comandante di Auriga augurandogli una proficua e redditizia attività di comando.

Peppino Torresi
Foto di Emilio Chiossi

I VESSILLI ANAE AL CAMBIO DI COMANDO DI "ANTARES"

Il 29 settembre 2017, nell'hangar del 28° "Tucano" si è svolta la cerimonia del cambio del Comandante di "Antares".
In una cornice degna delle migliori occasioni, il reggimento ha ospitato il numeroso pubblico accorso in maniera signorile e impeccabile, facendo sentire tutti gli ospiti a proprio agio. L'ANAE era presente con due Vessilli delle sezioni: quello della "Muscarà" e naturalmente quello della sezione romana "Tucano". Molti i Baschi Azzurri della sezione che hanno voluto partecipare alla cerimonia alla quale ha preso parte anche il Presidente Nazionale Gen. Sergio Buono.
Lo stendardo è passato dalle mani del 20° comandante, Col. Antonio Del Gaudio a quelle del 21° comandante, M.O.V.E. Col. Raffaele

Aruanno. Due discorsi, tenuti brillantemente a braccio, hanno caratterizzato gli interventi del Col. Del Gaudio e del comandante dell'AVES, Gen. Paolo Riccò che hanno messo in risalto i valori e la professionalità del personale in servizio dell'AVES e lo spirito di sacrificio che anima la nostra amata Specialità. Al termine della cerimonia il reggimento ha voluto salutare gli ospiti invitandoli ad un elegante e sobrio rinfresco.

Vincenzo Rapposelli
Foto di Comando AVES

VITERBO - CORSO LEALTÀ

Il reggimento allievi si è schierato di fronte alla tribuna, marciando al suono della banda della Scuola trasporti e materiali, forte del 2° btg. - 18° Corso Allievi Marescialli "Lealtà" e del 1° btg. - 19° corso allievi Marescialli "Salvezza".
I fragorosi applausi, che hanno accolto lo schieramento del reparto, sono proseguiti con l'arrivo dei medaglieri e vessilli delle associa-

zioni combattentistiche e d'arma, dei gonfaloni del comune e della provincia di Viterbo e della bandiera d'Istituto. Forte e vigorosa è

stata l'intonazione dell'inno di Mameli, che ha coinvolto in modo significativo parenti e amici degli allievi. La cerimonia ha previsto la premiazione dei primi tre classificati, e la consegna di tre diplomi da parte degli addetti militari del Brasile, Russia e Spagna.
E' seguito il passaggio della "stecca", un tempo adibita alla lucidatura dei bottoni dell'uniforme, dal 18° al 19° corso allievi. Il momento più emozionante si è avuto quando su invito dello speaker, i genitori sono stati invitati a inserirsi nello schieramento. Nell'appuntare i gradi sulle uniformi dei loro figli, tra lacrime e abbracci, è aleggiata una forte commozione che ha contagiato anche chi, dalla tribuna, era testimone dell'evento. Il Gen. C.A. Pietro Serino, direttore della Formazione, Specializzazione e Dottrina dell'Esercito, che ha presieduto la cerimonia, nel suo intervento ha sottolineato che la leadership, una volta al comando del plotone, si ottiene con l'autorevolezza e non con l'autorità. Gli uomini si comandano con l'esempio e con il bagaglio tecnico acquisito, negli anni di formazione, presso la Scuola.

MONTEFIASCONE - GIORNATA DEL TRICOLORE

La sezione "Muscarà" ha subito accolto l'invito del comune di Montefiascone a partecipare alla giornata del Tricolore che il sindaco Massimo Paolini ha rivolto a tutte le Istituzioni del comparto Difesa, Sicurezza e Soccorso pubblico al fine di commemorare tutti i servitori dello Stato deceduti nello svolgimento del proprio dovere e per le conseguenze dovute al servizio. L'evento è iniziato in mattinata con la gagliarda sfilata della fanfara dei bersaglieri di Viterbo per le vie cittadine. La città ha assunto l'atmosfera giusta del grande evento, animata dagli squillanti echi degli ottoni dei "Fanti Piumati". Un tripudio di colori addobbava ogni punto della città e il bianco rosso e verde brillava nei nostri cuori con festante e calda apertura alla vita.
È seguita la cerimonia della deposizione di una corona al monumento ai Caduti. Si sono aperti quindi gli stand espositivi delle varie realtà salutati dal sorvolo di una formazione tricolore. Ancora

una sfilata della fanfara dei bersaglieri, applauditissima, ha concluso la mattinata.
Il pomeriggio, presso il Campo Boario, una variegata e ben assortita quantità di esibizioni hanno letteralmente elettrizzato la numerosa popolazione accorsa. Lancio di paracadutisti di Terni, air show del gruppo volo "Infinity", esibizioni delle unità cinofile della Polizia di Stato e della Guardia di Finanza, spettacoli equestri ed esibizione dei Vigili del Fuoco. Nell'arco del pomeriggio per tutti i bambini, durante tutte le manifestazioni, i Vigili del Fuoco di Viterbo hanno allestito una simpaticissima, animata ed allegra "Pompieropoli".
Giornata stupenda a detta di tutti quelli che vi hanno partecipato. Spiccava fra i rappresentanti delle associazioni l'azzurro vessillo della "Muscara" contornato da una forte partecipazione dei soci della sezione in uniforme sociale e in divisa.

Vincenzo Rapposelli

FESTA IN PIAZZA

Domenica 15 ottobre 2017 ha avuto luogo la 10^ edizione della "Straviterbo" organizzata dagli allievi marescialli della Scuola Sottufficiali Esercito - 18° corso "Lealtà" che coniugando lo sport con la solidarietà, salutano la città di Viterbo. L'obiettivo prefissato è l'acquisizione fondi per il sostegno alle Associazioni "Sindrome X Fragile" e "Viviamo in positivo" di Viterbo.
In breve tempo, la piazza si è riempita non solo di atleti ma anche di molti cittadini attratti da ga-

zebo, materiali e mezzi in mostra e soprattutto dal rullare dei tamburi e dal suono delle trombe di musicanti in costume che precedevano gli sbandieratori. La loro abilità e bravura in occasione dello spettacolo allestito in piazza è stato particolarmente gradito e applaudito.
Tre erano le gare in programma: la "Mini" per giovani di età compresa tra i 5 e 15 anni, la "Competitiva" di 10 Km., riservata agli over 16 anni partecipanti sia a titolo individuale sia come rappresentanti di società sportive e la "Non Competitiva" di 5 Km. anch'essa riservata agli over 16. Molto apprezzato il passaggio degli allievi marescialli del 18° corso "Lealtà" perfettamente inquadrati con in testa il loro gagliardetto. Grande inte-

resse ha suscitato la "Straviterbo in rosa", che si è snodata per 5 Km. tra le vie cittadine, organizzata da alcune associazioni di volontariato per il sostegno alla campagna di prevenzione del tumore al seno. Il serpentone di gente contrassegnato da magliette rosa, ha sfilato lentamente, mostrando nel suo ambito: genitori con passeggini, giovani che spingevano carrozzine di persone diversamente abili, nonni con bastone e nipotini a traino e diversi cani al guinzaglio, anch'essi con una fiammante maglietta rosa.
Al termine della manifestazione il Comitato organizzatore ha provveduto alla premiazione dei primi classificati nelle diverse categorie.
Un caloroso ringraziamento va alla sezione paracadutisti che ha offerto ai "baschi azzurri" della "Muscarà" e alla sezione alpini di condividere il gazebo allestito in piazza Plebiscito.

Peppino Torresi
Foto Rutili

COMMEMORATI I CADUTI DI TUTTE LE GUERRE

Mentre l'autovettura procedeva lenta nel traffico cittadino, il pensiero andava ad un'epigrafe stampata sul cancello d'ingresso del cimitero del mio paese natio: "I morti dicono ai vivi "Ricordateci". E per questo che grande è stata la gioia nel vedere gli scalini in marmo del nostro Monumento Nazionale ai Caduti dell'AVES gremiti dei baschi azzurri della Muscarà, con il Labaro ed i Vessilli delle 10 sezioni ANAE: L'annuale ricorrenza dei Defunti del 2 novembre era stata, ancora una volta, onorata.
La deposizione della corona d'alloro da parte delle Autorità Militari e Civili, la lettura della preghiera dell'AVES e le note del "silenzio" ancora una volta, hanno voluto

esprimere un sentimento di gratitudine verso coloro, che hanno dimostrato alto senso del dovere e forte attaccamento alle istituzioni, fino all'estremo sacrificio, per la Patria. A seguire la Santa messa al Cimitero di San Lazzaro, in suffragio dei Caduti di tutte le guerre, in segno di riconoscenza per quei valori, che essi ci consegnano ad "imperitura memoria".

Peppino Torresi
Foto di Salvano Buratti

CELEBRATO IL 4 NOVEMBRE A VITERBO

Ancora una volta per il 4 novembre, ricorrenza della festa dell'unità d'Italia e della giornata delle Forze Armate, il personale in quiescenza ha risposto "Presente!"
A poco a poco piazza Verdi si è animata con l'arrivo dei rappresentanti delle associazioni d'Arma e Combattentistiche provinciali con diversa uniforme e co-

pricapo, Labari, Vessilli e Bandiere. La sfilata per via Marconi si è conclusa in Piazza del Sacrario, accolta da cittadini e scolaresche, che agitavano e sventolavano piccole bandiere tricolori.
La cerimonia ha visto l'alzabandiera e la deposizione di una corona di alloro al Sacrario dei Caduti, la lettura del messaggio del Presidente della Repubblica e l'intervento da parte del Prefetto. Canti delle scolaresche, lettura di poesie e componimenti da parte di studenti figli di militari di stanza a Viterbo, degli Istituti Superiori, hanno concluso l'odierna celebrazione.

Peppino Torresi
Foto di Silvano Buratti

SEZIONE "RAMACCI"

ATTIVITÀ DELLA SEZIONE

Domenica 8 ottobre 2017, nella città di Caravaggio la locale sezione dell'Associazione arma aeronautica, intitolata alla triplice medaglia d'oro Ten. Pilota Giannino Ancillotto e la sezione ANAE "F. Ramacci" di Orio al Serio, hanno partecipato alla cerimonia conclusiva della VI edizione del "Premio di studio Giannnino Ancillotto" indirizzato ai neo laureati da non più di tre anni in possesso di Diploma di Laurea Magistrale Specialistica, per una tesi di laurea nell'ambito delle discipline aeronautiche, aerospaziali e aeromediche in armonia con la diffusione della ricerca scientifica aerospaziale, la salvaguardia dell'ambiente e della salute.
La cerimonia che si è svolta davanti al monumento dell'Eroe, è iniziata con l'alzabandiera accompagnata dall'Inno di Mameli cantato dai ragazzi delle scuole di Caravaggio a cui ha fatto seguito la deposizione di una corona di alloro da parte delle autorità in rappresentanza della cittadinanza.
Successivamente la manifestazione è continuata con una santa messa solenne officiata nella parrocchiale del centro cittadino. A seguire, i partecipanti, sono stati invitati presso l'Auditorium Massimiliano Merisio per una conferenza tenuta da Santo Pelliccia, reduce parà della battaglia di El Alamein, al termine della quale, si è proceduto alla proclamazione del vincitore della tesi di laurea.
A tutti gli eventi della giornata, la Sezione ANAE "F. Ramacci" ha partecipato con il suo presidente, Modesto Cretella, il consigliere di sezione Salvatore Torre e il Vessillo portato dall'alfiere socio Duilio Da Costa.

Salvatore Torre

Centro di Simulazione e Validazione

di ANDREA BONI

Faccio riferimento e seguito all'articolo apparso su "il Basco Azzurro" n° 4/2017, pagina 26 "Visita alla Caserma Giorgi a Civitavecchia".
Ma cos'è questo Ce.Si.Va. e soprattutto cosa fa?
Sembra tanto la marca di una motocicletta che insiste nella Caserma "Giorgi", già sede della Scuola di Guerra.

Il Centro di Simulazione e Validazione dell'Esercito, da circa dieci anni è il principale riferimento dell'Esercito per l'applicazione della simulazione addestrativa nella preparazione dei Posti Comando e degli "staff" delle Unità che saranno impiegate nelle missioni fuori territorio nazionale: Kosovo, Libano, Irak, Afganistan e altri probabili e/o possibili.
Lo scopo è di creare le condizioni per affrontare con immediatezza e determinazione qualsiasi evento che si verifichi nel corso delle operazioni sul terreno. A tal fine vengono utilizzati sistemi informatici tecnologicamente avanzati.
Tre sono le componenti della simulazione addestrativa: Live, Virtual, Constructive. Esse, usate in sinergia, ricreano su ampi monitor gli scenari e le situazioni, create "ad hoc", che i Comandi e le Unità incontreranno, una volta schierati, consentendo la verifica dei cicli decisionali dei Comandi e delle Unità, dai minimi livelli ordinativi; squadra, plotone, compagnia, a quelli più complessi; Reggimento, Brigata, Divisione. È ovvio che le situazioni sono create e adeguate, come difficoltà e complessità al livello ordinativo dell'Unità in addestramento.
La componente "Constructive" che si basa sull'azione di Entità simulate, ma sotto la direzione di persone reali, permette di addestrare i Comandanti di Reggimento, Brigata e Divisione, e i rispettivi staff, ad esercitare le funzioni di Comando e Controllo sulle Unità dipendenti nazionali e di altri Paesi che forniscono proprie Unità.
Gli scenari addestrativi sono costruiti avvalendosi di documentazione operativa aggiornata con i risultati reali di precedenti missioni nell'area interessata. Essa prevede una fase di preparazione, nel corso della quale viene definito lo scenario di impiego, gli obiettivi addestrativi da raggiungere e decise le situazioni da sottoporre all'esame degli staff. La fase pratica riproduce le situazioni operative con l'attivazione di eventi realistici, comprendenti anche situazioni critiche e di "stress decisionale" - logistica carente, sgombero feriti, incursioni di guerriglieri alle spalle, condime-

Briefing del Comandante. A destra la delegazione di Viterbo, al centro i Presidenti delle Associazioni, a sinistra la delegazione di Civitavecchia

teo che impediscono l'appoggio aereo - che devono essere gestiti dai Comandanti e dagli staff. I risultati di queste attività sono analizzati da team di valutatori, altamente addestrati, e discussi con i Comandanti delle Unità in addestramento. Il sistema di simulazione principale utilizzato nella componente Constructive è il *Joint Conflict and Tactical Simulation* (JCATS) che è in grado di controllare oltre 100.000 entità, con l'utilizzo di oltre 150 postazioni che creano ambienti dinamici simulati e che possono gestire oltre 12 partiti, compresi quelli ostili, neutrali e alleati.

La componente "Live" permette alle Unità dell'Esercito di operare in ambienti reali, utilizzando le armi individuali, i veicoli e i sistemi d'arma in dotazione. L'attività è distribuita in cinque Centri di Addestramento Tattico rispettivamente a Capo Teulada, Lecce, Monte Romano, Cesano e Brunico. In questi centri vengono effettuate esercitazioni a partiti contrapposti, il "nemico" sono Unità addestrate a ricoprire vari ruoli: offese convenzionali, terrorismo, criminalità, forze irregolari, guerriglia... Gli effetti del movimento e del fuoco sono riprodotti dai sistemi di simulazione - senza l'uso di munizionamento reale; le armi e i sistemi d'arma montano dispositivi che "sparano" raggi laser, non nocivi - e dai sensori che i soldati indossano e che sono installati sui mezzi; questi "simulatori di duello" sono in grado di definire gli effetti delle azioni intraprese dalle Unità che si fronteggiano: i sensori registrano i colpi andati a segno su personale e mezzi e i loro effetti più o meno gravi. In pratica la componente "Live" della simulazione permette alle Unità di affrontare situazioni tattiche di difficile esecuzione e non effettuabili a fuoco a causa delle limitazioni poste dalla aree addestrative, dalle misure di sicurezza e dall'assenza di oppositori che reagiscono.

Soldato equipaggiato con sensori e visori (forza NEC)

Anche l'evento addestrativo "Live" è preceduto da una fase di preparazione nel corso della quale vengono schierati i sensori sul campo e i dispositivi mobili per il controllo e la valutazione dell'esercitazione.

La fase attiva prevede lo sviluppo di azioni continuative sul terreno di 36/48 ore, seguite costantemente da team di osservatori/controllori e analisti, in grado di monitorare e valutare i processi decisionali dei Comandanti di ogni livello e il comportamento sul terreno, delle Unità. L'esercitazione si conclude con l'analisi e la discussine dei risultati; il sistema di simulazione registra e quindi, visualizza gli eventi e le attività di combattimento. I dati raccolti vengono consegnati all'Unità che ha operato sul terreno che ha, così, la possibilità, nella propria sede di servizio, di ricanalizzare il proprio comportamento e apportare, ove necessario, gli opportuni correttivi per migliorare la propria capacità operativa.

La componente "Virtual" della simulazione consente di addestrare sia il singolo soldato che un team a livello squadra, in una realtà virtuale che riproduce fedelmente l'ambiente operativo di riferimento. Il Ce.Si.Va. utilizza la componente "Virtual" nelle esercitazioni Live e Constructive per conferire maggiore visibilità agli effetti delle decisioni adottate.

Il sistema di simulazione base della componente Virtual è il "*Virtual Battlespace 3*" (VBS3), che consente lo svolgimento di attività finalizzate all'addestramento tattico all'interno di uno scenario virtuale che viene adattato agli obiettivi addestrativi di volta in volta individuati, consentendo di condurre esercitazioni virtuali in ambienti terrestri, navali e aerei. L'ambiente virtuale VBS3 è in grado di sviluppare aree geografiche relative alle necessità addestrative del Reparto in esercitazione, modificabili nel corso dell'azione a seconda dell'evolversi della situazione tattica - tipo video-game. Lo scenario, quello del luogo dove si andrà a operare, cambia se avanzo, retrocedo, vado a destra o sinistra.

Sviluppo e Sperimentazione

L'Esercito è in via di trasformazio-

Visita alla biblioteca. A destra il Comandante, di fronte parte della delegazione di Viterbo.

ne grazie allo sviluppo del programma denominato "Forza NEC" *(Network Enabled Capability)*. Lo scopo del programma è quello di creare delle Forze digitalizzate, strutturate in modo tradizionale, ma equipaggiate per operare in ambiente cosiddetto NCW (Network Centric Warfare). Grazie all'abilità NET la situazione tattica è conosciuta in tempo reale, a tutti i livelli. Le informazioni provenienti dalla zona di operazioni permettono ai Comandanti di prendere decisioni tempestive. Tutti i soggetti operanti nell'area della manovra sono collegati in rete tra loro e partecipano alle decisioni e agli ordini impartiti ai vari livelli di comando. Ovviamente vi sono delle procedure da seguire, per lo scambio dati, che non sono solo informazioni vocali ma anche immagini, perché il soldato sarà in grado di "vedere" - telecamera - di notte come di giorno.

Nell'ambito di questa programmazione il Ce.Si.Va. ha il compito di verificare come i singoli sistemi, inizialmente testati in laboratorio, si comportano in un contesto operativo sul terreno, dove il numero dei sistemi informatici impiegati è in costante aumento.

Tutto questo ci è stato spiegato dal Comandante del Centro e dal suo Staff con competenza e molto entusiasmo, durante il briefing e le successive visite alle aule didattiche. Si sono visti gli scenari virtuali e la loro trasformazione azione durante, gli equipaggiamenti, i sensori per uomini e mezzi, i dispositivi laser sulle armi. Cose straordinarie, di cui si ignorava l'esistenza che lasciano stupefatti e che riempiono di orgoglio il cuore dei vecchi soldati come noi. Non mi riferisco solo alle cose tangibili, all'informatica, ma alla Dottrina in sé, che ha spinto a creare questa straordinaria realtà.

Lo scrivente non riveste alcuna carica, è solo un socio dell'ANAE, ma è sicuro di interpretare il pensiero dei Presidenti e dei soci delle varie Associazioni d'Arma, presenti, nel ringraziare il Comandante del Centro Gen. D. Maurizio Boni, che ha avuto l'idea della visita, per la squisita ospitalità, la delegazione di Viterbo si è recata a Civitavecchia con un pullman messo a disposizione dal Centro. Egli ha tenuto personalmente il lungo e complesso briefing; ha accompagnato il gruppo di Viterbo nelle varie visite, intervenendo spesso nelle spiegazioni dei dettagli, senza lasciarci mai. Grazie Comandante, per questa giornata che non dimenticheremo.

Quanto sopra descritto non è interamente opera della mia memoria, essa è stata assistita dal depliant esplicativo: "La missione del Centro Simulazione e Validazione dell'Esercito" messo a disposizione dal Centro. Nella delegazione di Viterbo, oltre al folto gruppo dell'ANAE con a capo il Presidente della sezione "Muscarà", erano presenti i Presidenti di: Assoarma, Arma Aeronautica, Genio e Trasmissioni, Artiglieri, Alpini. Se ho dimenticato qualcuno me ne scuso. Si invita a rileggere l'articolo di pag. 45 del B.A. n° 4 " Esercitazione Green Market II". In esso la Brigata Aeromobile "Friuli" spiega l'impiego della simulazione "Virtual" e le attività "Live" sul terreno, con i mezzi reali. L'articolo diventa più comprensibile alla luce di quanto sopra descritto.

UNA GIORNATA AL "REOS"

L'attività promozionale del 3° reggimento elicotteri per operazioni speciali a favore del centro diurno per disabili di Montefiascone

di MICHELE CERVO

Nella mattinata del 27 luglio 2017 il 3° REOS "Aldebaran" ha ospitato la cooperativa sociale "Splendid".
La cooperativa opera, attraverso il centro diurno per disabili "l'Aquilone" di Montefiascone (VT), nel settore socio assistenziale a Viterbo e provincia con delle attività quotidiane rivolte a persone anziane, disabili adulti e minori ponendosi come obbiettivo l'aiuto verso chi è più fragile.
La visita, iniziata con il saluto di benvenuto da parte degli ufficiali e sottufficiali del reggimento, è stata introdotta dalla presentazione di un briefing illustrativo sull'attività del reggimento e sulle linee di elicotteri in servizio al reparto. La proiezione di alcuni filmati, inoltre, ha permesso di rivivere le missioni più significative condotte dall'Unità, sia in Italia in supporto alla gestione delle pubbliche calamità, sia nei Teatri operativi esteri.
Di grande interesse per i ragazzi del Centro è stata senza dubbio, la visita al piazzale di volo, dove è stato possibile vedere da vicino gli elicotteri posti in mostra statica e assistere alle manovre di atterraggio e decollo di aerei ed elicotteri impegnati in attività di volo.
La visita si è conclusa con la consegna di poster e cartoline a tema aeronautico offerti ai ragazzi e agli accompagnatori, entusiasti della mattinata appena trascorsa.

Da tempo il 3° REOS "Aldebaran" sostiene il principio di aprire le porte delle proprie basi verso scuole, associazioni laiche e religiose al fine di far conoscere meglio la Forza armata, con particolare riferimento alla specialità con il "Basco Azzurro". È in quest'ottica di integrazione ed inclusione che l'evento ha suscitato grande interesse ed entusiasmo in questo gruppo di giovani visitatori che, per un giorno, si è immerso nel contesto della vita militare e del volo, trascorrendo momenti che non dimenticheranno.
Accompagnatore del gruppo di visitatori è stato il vice presidente della "Splendid", nonché gestore del suddetto Centro, Luciano Bucaccio, il quale ha ringraziato il colonnello Nicola Basti pregandolo di estendere i ringraziamenti al comando dell'Aviazione dell'Esercito per l'attenzione ricevuta e la professionalità dimostrata dagli uomini e donne del 3° REOS.

Gli ospiti visitano gli elicotteri

Muscarà e ITTS di Viterbo spopolano a Volandia

Da un incontro tra il socio Lucio Dossi e il prof. Ranieri Geronzi è scaturita l'idea di costruire un aliante per rappresentare degnamente la scuola viterbese. Un altro nostro socio, il gen. Antonio Riccardelli, ha accettato molto volentieri di guidare gli allievi nel percorso di progettazione e realizzazione del velivolo che parteciperà alla "GISPA". La partecipazione al progetto della "Muscarà" non fa altro che aggiungere un'altra tessera al mosaico che la sezione va creando da tempo con l'enucleare iniziative concrete capaci di incontrare la società civile e "fare squadra" con essa. In questo modo si sottolinea l'utilità dell'associazione motivando nel contempo i suoi componenti che possono esternare esperienze accumulate in tanti anni di lavoro in campo aeronautico.

di VINCENZO RAPPOSELLI

Non bastava il primo premio alla gara internazionale svoltasi nel parco e museo di volo "Volandia" a Somma Lombardo. L'accoppiata vincente "Muscarà" e ITTS "Leonardo da Vinci" di Viterbo si è aggiudicata anche il secondo e terzo posto! Prestazione magnifica che ha premiato la collaborazione tecnica fra l'Istituto e la sezione "Muscarà".

Il polo tecnico-geografico di Somma Lombardo può essere considerato a ragione la "patria dell'Aviazione Italiana", come dice il Prof. Ranieri Geronzi, che ha accompagnato gli studenti del corso di Costruzioni Aeronautiche dell'Istituto Tecnico Tecnologico "L. Da Vinci" di Viterbo, a competere nella "Gara Internazionale di Scuole di Progettazione Aeronautica".

Con una partecipazione di quasi 50 ragazzi provenienti dalle principali scuole di costruzioni aeronautiche italiane ed estere, la gara ha vissuto momenti emozionanti e di tensione agonistica, anche perché gli studenti di Costruzioni Aeronautiche dell'ITT "Da

Vinci" di Viterbo, erano stati contrapposti ai temibili tedeschi della scuola di Berfuskollege di Aquisgrana. Questa volta però i germanici, scesi in pista con aeromodelli in carbonio, hanno dovuto soccombere di fronte all' abilità tecnologica degli agili e leggeri aerei in balsa italiani, che hanno volato con un efficienza media di 22, con lanci di oltre 60 metri. In definitiva i ragazzi viterbesi si sono imposti ai primi tre posti della classifica nella categoria "Bronze – lancio manuale di alianti auto costruiti"

Successo pieno e accoppiata vincente in cui un team ben affiatato e legato da una reciproca forte intesa collaborativa ha fatto emergere le migliori risorse conoscitive che hanno permesso un risultato così clamoroso. Agli studenti dell'ITTS, guidati da Ranieri Geronzi, e dalla sezione "Muscarà", rappresentata dalle variegate capacità professionali di due suoi esimi soci, Antonio Riccardelli e Lucio Dossi va il riconoscimento di aver ben operato!

Ancora una volta, dice il prof. Geronzi, un'eccellenza per il corso di costruzioni aeronautiche dell' ITTS di Viterbo, che si aggiunge al successo dello scorso anno con l'organizzazione del corso di "Tecnico operativo aeronautico" che ha visto l'abbinata scuola/Muscarà classificarsi al primo posto tra le scuole superiori della Regione Lazio, nel "Bando regionale per progetti di eccellenza di alternanza scuola-lavoro".

Il 24 ottobre 2017, al ritorno dalla trasferta che ha visto il grande successo si è svolta una piccola cerimonia presso l'Istituto Tecnico Tecnologico viterbese, per ringraziare gli studenti vincitori ed il personale tecnico che ha contribuito allo svolgimento della manifestazione. Hanno partecipato il presidente e il vice presidente della sezione ANAE "Muscarà" Gen. Luigi Orsini e Col. Peppino Torresi rispettivamente e il Gen. Antonio Riccardelli e il Mar. Magg. "A" Lucio Dossi.

Il simulatore di volo del CH47 a Civita Castellana

di Vincenzo Rapposelli

Che superba giornata ho vissuto, insieme a tutto il consiglio direttivo della "Muscarà", presso il centro commerciale di Piazza Marcantoni in Civita Castellana, dove il vulcanico nostro socio Gen. Romualdo De Marchis ha organizzato un evento che è stato baciato da indiscutibile successo e conclamato consenso.

Tanti i motivi positivi che vorrei stressare e che cercherò di mettere in luce, primo fra tutti quello di vedere tanti bambini felici ed entusiasti che commentavano animatamente le manovre di pilotaggio che li avevano appena visti protagonisti e mostravano ai propri genitori, con malcelato orgoglio, il fiammante brevetto di "pilota di elicottero" ricevuto dopo la prova di volo simulata.

Nelle due giornate di venerdì 15 e sabato 16 settembre circa 350 persone, in maggioranza giovani e giovanissimi, hanno potuto provare le ebbrezze di far decollare, manovrare in volo e far atterrare un elicottero, il CH47 EI 824, la cui livrea informatica è stata realizzata dal brillante C.M. scelto Emanuele Trevi di "Antares". Mi sono sentito, da veterano dell'AVES e anziano "ciacchista", veramente a casa mia e in famiglia fra gli amati CH e fra il personale di "Antares", di "Scorpione" e del CAAE, coordinati egregiamente dal Cap. pilota Antonio Maria Scalia dell'11° "Ercole", orgoglioso inoltre e serenamente felice nell'assaporare la dolce percezione che l'AVES è sempre all'altezza dei tempi e rimane decisamente una specialità fortemente propulsiva. Fra l'altro, oltre all'aspetto propagandistico dell'Esercito italiano e della sua Aviazione, un altro motivo da mettere in risalto è la forte proiezione dimostrata dall'AVES ad essere "pontefice" fra FF.AA. e società civile.

I nostri Baschi Azzurri in servizio dentro e fuori il mitico "Rolfo" si sono fatti letteralmente in quattro per mettere a completo agio i circa 1500 visitatori che hanno apertamente apprezzato la loro gentilezza e la loro professionalità nell'assisterli sia nelle operazioni di "volo" sia nella massa di informazioni sull'AVES

capaci di esternare in modo chiaro e adeguato. Il "Rolfo", per chi non lo sapesse, è il nomignolo con cui viene chiamato in gergo il rimorchio che, da fermo e corredato di altre installazioni, triplica la propria larghezza, accogliendo al suo interno il personale e tutti i materiali destinati alle mostre statiche e alle esposizioni dell'AVES. Sono rimasto colpito dalla sensibilità con cui il 1° M.llo Giuseppe Telesco e i Volontari da lui guidati hanno saputo approcciare il molto pubblico accorso nelle due giornate in argomento. Altrettanto debbo sottolineare per i giovani volontari addetti alle consolle di "volo", la parte più desiderata dai visitatori che non vedevano l'ora di sedersi al posto di pilotaggio e prendere, guidati sapientemente dai nostri bravi istruttori, in mano i comandi dell'elicottero. E quanta bravura dimostrata dai nostri esperti a insegnare e le nuove e nuovissime generazioni ad apprendere ed entrare immediatamente nella parte di neo piloti!

In tempi così magri di risorse economiche pensavo, ed esterno ora a viva voce, che aprire al pubblico i nostri simulatori, potrebbe essere una fonte di linfa fresca per le casse dello Stato e, manovrando bene, dell'AVES. Va considerato, infatti, che in molti sarebbero ben disposti a pagare per godere di un prodotto così felice. Al tempo stesso l'Esercito e l'AVES potrebbero raggiungere il secondo, e non meno importante fine, di far conoscere e propagandare magnificamente la propria attività presso la società civile.

DELEGAZIONE DELLE FF.AA. GIORDANE IN VISITA AL COMAVES

Il 3 ottobre 2017, presso il Comando Aviazione dell'Esercito, si è svolta la visita di una delegazione dell'Esercito giordano, guidata dal Brig. Gen. Ali Radwan al Momami, Direttore della sicurezza delle frontiere, composta da rappresentanti per le Forze aeree e navali. La delegazione è stata ricevuta dal Comandante dell'Aviazione dell'Esercito, Generale di Brigata Paolo Riccò. Il Capo delegazione ha manifestato grande interesse per le molteplici attività di elevata specializzazione che vengono svolte presso gli enti dell'AVES ubicati nel comprensorio di Viterbo e sul territorio nazionale.

Dopo il benvenuto e la proiezione di un briefing illustrativo, sulla struttura e le attività specifiche della specialità, gli ospiti sono stati accompagnati al Centro Addestrativo Aviazione Esercito. Qui, il Comandante del Centro, Colonnello Giovanni Maria Scopelliti, ha illustrato loro le attività svolte presso la Scuola per poi accompagnarli alla visita di una mostra statica dei mezzi a disposizione, dell'area simulatori di volo CMS di A-129 e di quella dedicata alla qualifica MEDEVAC per gli operatori del settore.

La visita si è conclusa con il tradizionale scambio di doni presso il Comando Aviazione Esercito.

Giuseppe Telesco

RICORDATI I CADUTI DELL'AVES

Nella Piazza Caduti dell'AVES a Viterbo il 2 novembre ha avuto luogo la cerimonia di commemorazione dei defunti della Specialità alla presenza delle Autorità civili e militari del territorio

Alla cerimonia, tra le autorità civili, militari e religiose, a rendere omaggio ai caduti dell'Aviazione dell'Esercito, il Sindaco Leonardo Michelini, il Vice Prefetto dott. Salvatore Grillo, il consigliere provinciale Aldo Fabbrini, il presidente dell'Associazione Nazionale Aviazione dell'Esercito Generale Sergio Buono, il Colonnello Antonio Quagliarella del Comando Aviazione dell'Esercito e una folta rappresentanza dell'ANAE che, intervenuta con labari e vessilli, ha offerto la corona di alloro deposta ai piedi del monumento.

Il ricordo dei caduti della Specialità è un appuntamento al quale ogni anno chi si fregia del Basco Azzurro non può mancare; per questo motivo la cerimonia ha rappresentato non solo un modo per ricordare chi ha fatto parte di questo mondo, ma anche e soprattutto una parentesi di memoria per chi oggi sente il dovere di commemorare il sacrificio di chi ha dedicato la propria vita al Tricolore. Gli squilli di tromba del silenzio sul picchetto schierato, hanno così sancito una riflessione profonda su ciò che l'Aviazione dell'Esercito deve ai suoi caduti nella storia e nel ricordo; riflessione enfatizzata dalle parole del Cappellano Officiante Don Cosimo Monopoli. La cerimonia si è conclusa con l'unica nota di voce della Preghiera dell'Aviazione dell'Esercito, in un'atmosfera di rispetto e memoria.

Carmela dell'Aversana

Visita del Comando Aviazione Esercito Spagnolo

Quando si incontrano differenti uniformi unite da un'unica passione non si può fare a meno di costruire legami che nel tempo andranno auspicabilmente a consolidarsi. Questo è quanto accaduto mercoledì 8 novembre presso la caserma Bazzichelli, sede del Comando Aviazione dell'Esercito, che ancora una volta si è candidata scena di meeting internazionali tra rappresentanti della Forza armata.

Questa volta la fama della Specialità dall'inconfondibile basco azzurro si è spinta lontano, oltre il confine nazionale, per ospitare a casa nostra una delegazione spagnola rappresentata dal Comandante dell'Aviazione dell'Esercito spagnolo, Generale di Brigata Juan Carlos Gonzáles Díez e dal suo Capo di Stato Maggiore, Tenente Colonnello Luis Vega Iranzo, giunti a Viterbo per confrontarsi e comprendere i diversi aspetti riguardanti la struttura e l'organizzazione dell'Aviazione dell'Esercito italiano. La delegazione estera è stata accolta nella mattinata dal Comandante dell'Aviazione dell'Esercito, Generale di Brigata Paolo Riccò che, dopo lo scambio di saluti inziali, ha invitato gli

ospiti ad assistere ad alcuni briefing informativi sull'organizzazione generale dell'Aviazione dell'Esercito. La conferenza ha toccato diversi temi e ha posto in luce le numerose peculiarità dell'Aviazione dell'Esercito evidenziando le capacità tecnico-tattiche e gli scopi delle unità dipendenti che operano sul territorio nazionale e all'estero: Comando Aviazione dell'Esercito, Comando Sostegno Aviazione dell'Esercito, Centro Addestrativo Aviazione dell'Esercito, 1° Reggimento "Antares" e 3° Reggimento Elicotteri per Operazioni Speciali "Aldebaran".

La visita è proseguita nel pomeriggio al Centro Addestrativo Aviazione dell'Esercito, presso la caserma Chelotti, ove gli ospiti hanno potuto prendere visione dei luoghi ove avviene l'addestramento di piloti e tecnici meccanici della Specialità. Al Centro Addestrativo la delegazione ha avuto la possibilità di conoscere la training area del Polo MEDEVAC che, già da qualche anno, si prefigura come punto focale per la formazione, l'addestramento, lo sviluppo della dottrina e la validazione di equipaggi MEDEVAC da impiegare nelle missioni fuori area. Altra tappa è stata poi quella relativa ai simulatori di volo di elicottero A-129 "Mangusta", ove la delegazione ha potuto anche effettuare un volo simulato.

La visita si è conclusa presso l'aeroporto Fabbri con la mostra statica allestita nel piazzale antistante l'hangar Tucano del 1° Reggimento "Antares", con gli aeromobili in dotazione ai reparti dell'Aviazione dell'Esercito dislocati sulla sede di Viterbo. Una giornata intensa ma soddisfacente, quella che in questa prima decade di novembre ha lasciato traccia dei legami che possono esistere tra differenti nazioni; in un clima di stima e collaborazione volto a far conoscere una realtà giovane ma in repentina evoluzione quale è quella dell'Aviazione dell'Esercito.

Silvia Russo

Volo su simulatore A-129

Mostra Statica TUAV Shadow 200

L'AVES VOLA AL *COMICS&GAMES* 2017

Alla 51A edizione spopolano i simulatori di volo dell'AVES

di SILVIA RUSSO

Una settimana che porta le tinte del Tricolore, quella dei primi di novembre, e che ha portato il basco azzurro ad essere tra i numerosi stand protagonisti della 51esima edizione del Lucca Comics&Games 2017; seconda fiera mondiale dedicata al fumetto, all'animazione e ai videogiochi. La settimana più attesa dagli appassionati del genere ha quindi anche coinvolto l'Aviazione dell'Esercito che è scesa in campo con i suoi simulatori di volo di elicottero CH 47, ritagliando uno spazio azzurro all'interno della tenda pneumatica allestita nel Cortile degli Svizzeri, ove ha sede il Comando Provinciale dei Carabinieri di Lucca. I reparti AVES coinvolti sono quindi stati il Centro Addestrativo Aviazione dell'Esercito, il 1° Reggimento AVES "Antares" e il 3° Reggimento Elicotteri per Operazioni Speciali "Aldebaran" affiancati nell'attività di info team dai militari del Reparto Logistico della Brigata Paracadutisti "Folgore".

Ad accogliere i numerosissimi visitatori, piloti e specialisti dell'Aviazione dell'Esercito che hanno, insieme a un team di militari, accompagnato i più curiosi nel viaggio nel mondo che porta il colore del cielo. Nel cortile il camouflage della Forza Armata sembra quasi aver voluto sottolineare quel motto ormai appurato che ricorda anche al di fuori delle nostre caserme, che "noi ci siamo sempre", di concerto all'imponenza del veicolo tattico leggero multiruolo (VTLM) "Lince" illustrato al pubblico dai militari del 183° Reggimento Paracadutisti "Nembo". L'attività dal bicolore azzurro e amaranto ha anche avuto importanti visite tra cui quella del Prefetto, Maria Laura Simonetti e del Sindaco di Lucca, Alessandro Tambellini, il quale ha anche avuto la possibilità di provare il nostro simulatore. Non sono mancate le visite vip di queste giornate che hanno visto tra i piloti virtuali anche uno dei disegnatori del fumetto "Tex", edito dalla Bonelli Editore, Fabio Civitelli, il quale nella mattinata di venerdì ha disegnato per gli ospiti all'interno della tenda dei simulatori. Presenti anche numerose emittenti televisive che hanno dato visibilità allo stand allestito dalla Forza Armata.

In un contorno di commemorazioni e di cerimonie che ogni anno aprono i primi giorni del mese di novembre l'Aviazione dell'Esercito quest'anno ha fatto così la sua prima comparsa in una delle fiere più importanti del mondo; di fatti, il Lucca Comics&Games è considerata la più importante rassegna italiana del settore fumettistico, prima d'Europa e seconda al mondo, dopo il Comiket di Tokyo.

In un mondo di colori anche una tonalità di azzurro ha quindi colorato la Città di Lucca, in un connubio di emozioni e cultura che hanno mostrato al pubblico quello che l'Aviazione dell'Esercito rappresenta per il Paese, nel legame che unisce le persone ai militari e che ancora una volta ha disegnato una storia, la nostra storia, costruita ormai da anni sui sentieri dell'aria.

LO SBARCO IN SICILIA DI UN EQUIPAGGIO DELL'ORSA MAGGIORE

DI STEFANO SCROCCU

Nella vita operativa di un pilota, giocoforza, si svolgono dei voli il cui ricordo, rimane indelebilmente impresso nella sua memoria e in quella dei membri dell'equipaggio.

E' il caso del volo del 23 agosto 2017 da Elmas a Lamezia. Si è trattato infatti della "prima volta" che un equipaggio del 21° gruppo squadroni AVES "Orsa Maggiore" è decollato dalla Sardegna e con rotta diretta è atterrato in Sicilia. Agli addetti ai lavori, potrebbe sembrare strano, in considerazione anche del fatto che fino a qualche tempo fa, a Catania insisteva il 30° gruppo squadroni AVES "Pegaso", gruppo "gemello" di quello di stanza a Elmas. Eppure, mai, un equipaggio del 21° gruppo, aveva effettuato con un elicottero, la traversata del braccio di mare che separa Capo Carbonara da Capo San Vito. Siamo partiti con l'HH-412 EI 452, da Elmas alle ore 09.10 e dopo aver sorvolato Capo Carbonara, abbiamo proseguito con rotta diretta verso Capo San Vito, dopo 1 ora e 50 minuti eravamo davanti al massiccio del capo. Dopo aver sorvolato San Vito lo Capo e Castellammare del Golfo, siamo atterrati a Palermo Bocca di Falco, ospitati dal reparto volo della Polizia di Stato. Dopo la sosta per il rifornimento dell'elicottero e del "personale" siamo decollati alla volta di Lamezia. Il giorno successivo, 25 agosto 2017, ci è stato affidato un altro elicottero da portare ad Elmas. Sul piazzale di volo, nel momento dell'avvicinamento all'elicottero, per iniziare le procedure dell'ispezione pre-volo che anticipavano il rientro in Sardegna, è successo quello che ha trasformato un'attività di "routine" anche se in un certo modo "storica" per quanto sopra descritto, in un momento straordinariamente emozionante. Davanti a me, si stagliava un elicottero che era stato parte della mia vita di pilota. Dopo anni, ritrovavo l'AB-412 EI 470: un mio vecchio amico! Lo avevo ritirato a Milano Bresso nel 1992 per trasferirlo in volo ad Alghero dove è rimasto sino alla definitiva chiusura del 39° gruppo squadroni "Drago". Con lui, ho volato in Albania nel 1997 e in Bosnia nel 1998. Poi, come avviene per gli esseri umani, e a questo punto anche per gli... elicotteri, ci perdemmo di vista; ognuno per la sua strada, anche se, il trascorso periodo ricco di soddisfazioni contribuiva a mantenere vivo il ricordo. È stato con questi pensieri che riempivano le mia mente che siamo ripartiti da Lamezia con sosta, rifornimento e panino a Palermo Bocca di Falco da dove alle 13.15 decollavamo alla volta di Elmas, effettuando così per la seconda volta la traversata del tratto di mare che separa la Sicilia dalla Sardegna, per atterrare dopo circa 2 ore, alle 15.15. In quelle due ore, con un velo di mestizia, ho rivisto in flash back, una buona parte della mia vita di pilota, trascorsa con l'EI 470 che ancora una volta mi portava a casa. Ne avevamo ancora di cose da fare!

Per gli storici l'equipaggio del volo era composto da:

Magg. Stefano Scroccu
comandante di aeromobile;
Ten. col. Giuseppe Buanne pilota
1° mar. Mauro Cicinelli pilota
Ten. Carmine Palmieri
ufficiale tecnico OB
1° mar. Pietro Sammarco tecnico OB
1° mar. Salvatore Tegas tecnico OB

Cambio al comando dell'Orsa Maggiore

Il Tenente Colonnello Gian Maria Cianciolo cede dopo due anni il comando del Gruppo di volo al Tenente Colonnello Francesco Persichetti.

Il 1° settembre 2017, all'interno dell'Aeroporto di Elmas, alla presenza del Col. Luigi Sambin, Comandante del Reggimento AVES "Sirio" da cui il Gruppo di volo dipende, si è svolta la cerimonia di cambio del Comandante del 21° Gruppo Squadroni AVES "Orsa Maggiore".
La presenza di autorità civili e militari del territorio cagliaritano, ha confermato ancora una volta la simpatia e la stima che questa unità ha guadagnato negli anni, nella popolazione dell'Isola.
La cerimonia, ha avuto inizio con la significativa resa degli onori ai Caduti e la deposizione di una corona da parte del comandante e della locale Sezione dell'Associazione Nazionale Aviazione dell'Esercito che era presente con il suo presidente, colonnello Marino Zampiglia, il vessillo di sezione e un considerevole numero di soci con i familiari. Il Tenente Colonnello Gianmaria Cianciolo nel suo discorso di commiato, dopo aver ringraziato gli intervenuti per la loro presenza, si è soffermato, sulle molteplici attività svolte dal reparto nei due anni del suo comando.
Il Gruppo, è stato sempre più coinvolto in esercitazioni sia a livello nazionale sia internazionale, e in supporto alle attività per l'operatività dei reparti dell'AVES e per l'approntamento delle Unità della Brigata Sassari.
Come ormai avviene da oltre 35 anni, gli elicotteri dell'Orsa Maggiore e il suo personale, anche quest'anno, sono stati impiegati dalla Regione Sardegna attraverso la Protezione Civile nella lotta agli incendi boschivi che si sono sviluppati nell'Isola. Nell'ambito prettamente tecnico, sono stati raggiunti traguardi di rilevante importanza tra cui la certificazione dell'aeronavigabilità (AERP 2005) dell'Unità. L'Orsa Maggiore, è la seconda Unità a livello gruppo di volo dell'Aviazione dell'Esercito, certificata in base a nuovi standard, molto restrittivi, del tutto analoghi a quelli dell'aviazione civile, inoltre ha avuto inizio la transizione del personale del gruppo su un aeromobile più moderno quale l'HH412, due dei quali, hanno già raggiunto il suolo sardo.
Il comandante Cianciolo, ha concluso il suo discorso, augurando al suo successore, tenente colonnello Francesco Persichetti, di proseguire e raccogliere ancora grandi risultati nella condotta di questa importante unità dell'Aviazione dell'Esercito.

Il Col. Sambin, passa in rassegna il 21° Gruppo schierato.

IL SALUTO DEL TENENTE COLONNELLO CIANCIOLO

Signor Sindaco di Elmas, autorità civili, militari, gentili ospiti, a tutti voi il più caloroso e sentito ringraziamento per aver voluto onorare con la vostra presenza questo giorno particolare. La vostra partecipazione è un chiaro segno di genuina vicinanza al 21° gruppo Orsa Maggiore che ho l'onore di comandare da più di due anni.
Consentitemi di indirizzare un sentito saluto per la loro speciale presenza, ai soci della sezione Agostino Sanna dell'Associazione Nazio-

La Sezione cagliaritana dell'Associazione Nazionale Aviazione Esercito

nale Aviazione Esercito, memoria storica del nostro glorioso reparto e al Gonfalone della città di Elmas.

Vorrei rivolgere il mio più sincero ringraziamento a tutti voi, uomini e donne del 21°. A voi baschi azzurri rivolgo la mia più viva e sentita ammirazione per l'importante lavoro svolto durante il mio comando. Oggi, dopo questa breve cerimonia terminerò una lunga esperienza, umana e professionale nell'Aviazione dell'Esercito con la quale sono legato da oltre trent'anni e ho la fortuna di farlo al Comando di una unità storica dell'Aviazione dell'Esercito come è appunto il 21° "Orsa Maggiore", legata a doppio filo a questa splendida terra sin dal lontano 1959.

È stato un periodo intenso e nel contempo molto impegnativo, denso di soddisfazioni per noi tutti che ha consentito al gruppo di essere indicato quale esempio positivo in diverse occasioni. In questi due anni gli impegni sono stati numerosi. Tante sono state le attività addestrative e operative nelle quali siamo stati coinvolti in prima linea; a volte direttamente, a volte a supporto di altri reparti della Forza Armata, sull'isola, sul territorio nazionale e nelle missioni fuori area. Il nostro personale, attualmente è in Libano in attività di Peacekeeping sotto l'egida dell'ONU, e nell'Operazione strade sicure; costantemente, 24 ore al giorno, in servizio di prontezza ed allarme e impegnato intensamente e in modo continuativo nella lotta agli incendi boschivi.

Il passaggio di consegne fra il Ten. Col. Cianciolo ed il Ten. Col. Persichetti

A voi: baschi azzurri dell'Orsa Maggiore, il merito dei successi che il gruppo ha raccolto. Avete dimostrato solida motivazione, forte senso del dovere e ferrea determinazione. Una determinazione che deriva dalla consapevolezza della scelta che tutti noi abbiamo fatto nell'essere qui per servire il nostro Paese vestendo l'uniforme e indossando il basco azzurro, fino a sacrificare noi stessi per il bene altrui. A voi, custodi di valori profondi e genuini: va il mio più sin-

cero bravi.
Lascio il comando con la serenità di chi ce l'ha messa tutta e con la piena convinzione di averci creduto fino in fondo, sempre. A te Francesco che ho il piacere di conoscere da diverso tempo va il mio più sincero in bocca al lupo: con l'augurio di un periodo ricco di soddisfazioni con la certezza di lasciarti in eredità un gruppo funzionante composto da personale serio preparato e ben motivato.
Non posso concludere se non ringraziando la mia famiglia che mi è stata molto vicino, ma soprattutto mia moglie Paola che da anni mi supporta e mi ha permesso di raccogliere grandissime soddisfazioni.
Nell'accomiatarmi dedico un ultimo deferente pensiero ai caduti del 21° e dell'Aviazione dell'Esercito che abbiamo ricordato con la deposizione di una corona e ai loro familiari.
Il sacrificio dei nostri caduti, è per noi stimolo giornaliero del nostro operare.
A tutti voi, baschi azzurri del 21° gruppo squadroni "Orsa Maggiore" va il mio più sentito e affettuoso augurio di sempre maggiori fortune.
Essere stato il vostro Comandante è stato per me un grandissimo onore, il cui ricordo porterò con orgoglio sempre con me. Non vi dimenticherò.
Viva il 21°.
Viva l'Aviazione dell'Esercito.
Viva la Sardegna.
Viva l'Italia.

CAMBIO AL COMANDO DEL GR. SQD. SOSTEGNO DEL 5° RIGEL

Si è svolto l'8 settembre 2017, presso l'aeroporto "F. Baracca" di Casarsa della Delizia, alla presenza del reparto schierato in armi e del comandante del 5° reggimento AVES "Rigel" colonnello Stefano Angioni. Il tenente colonnello Giovanni Plazzotta ha consegnato il gagliardetto del gruppo nelle mani del suo successore, il tenente colonnello Elvio Tamussin.
Il tenente colonnello Plazzotta lascia il comando dopo tre anni, durante i quali il gruppo squadroni è stato intensamente impegnato in numerose attività a supporto del reggimento e delle unità di volo sia in Patria sia all'estero.
Per il tenente colonnello Tamussin, già cresciuto tra le file del "Rigel", si tratta di un ritorno al gruppo, avendovi prestato servizio in passato con l'incarico di comandante dello squadrone comando e servizi.

Alessandro Metalli

CAMBIO AL 1° GRUPPO SQUADRONI "AURIGA"

Cambio al vertice quello che ha coinvolto il primo gruppo squadroni addestrativo AVES "Auriga" e che ha visto, lo scorso 7 settembre, l'avvicendamento del tenente colonnello Fabio Bianchi al tenente colonnello Andrea Onofri.

La cerimonia si è svolta nel pomeriggio, alle ore 15.30 presso l'hangar 5 della caserma "Dante Chelotti", alla presenza del comandante del Centro addestrativo Aviazione dell'Esercito, il colonnello Giovanni Maria Scopelliti, dei familiari dei comandanti, dell'Associazione Nazionale Aviazione dell'Esercito presente con la locale sezione "Muscarà" con il propro vessillo, nonché delle rappresentanze degli altri reparti AVES di Viterbo. Nel discorso di chiusura del suo comando, il tenente colonnello Onofri ha tenuto a ringraziare tutto il personale del gruppo per le attività svolte dalla sezione addestramento teorico (S.A.T.), dagli istruttori di volo e dagli istruttori S.E.R.E.; includendo nei ringraziamenti anche il primo gruppo squadroni "Sestante" e il comando del Centro per il supporto di tutte le attività svolte relative all'impiego dei piloti e dei tecnici meccanici AVES.

Le parole del comandante del Centro, colonnello Scopelliti hanno invece evidenziato l'importanza che da sempre il primo gruppo squadroni addestrativo "Auriga" ha rivestito all'interno del CAAE quale fulcro essenziale della formazione di piloti e specialisti della Specialità. *"Il Gruppo Auriga"*, ha asserito il comandante, *"è il motivo principale per cui il CAAE, scuola di volo dell'Esercito italiano, ha ragione d'esistere"*.

Al tenente colonnello Bianchi, comandante subentrante, va quindi il compito di proseguire la prestigiosa guida di un gruppo che opera da anni al servizio della formazione e del successivo impiego operativo; ambiti a lui noti, avendo già lavorato al CAAE in qualità di istruttore di volo nel periodo in cui il comandante del Centro era l'attuale Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Danilo Errico.

Il tenente colonnello Bianchi lascia il Terzo reparto dello SME, ove ricopriva l'incarico di Capo sezione terza dimensione.

La formazione è, come è noto a chiunque pensi al CAAE, ciò che fa di una sede la scuola; un luogo fisico e mentale dove l'apprendimento non è solo un mero avvicendarsi di nozioni da memorizzare, bensì quella strada fatta di memoria e di esperienza che conduce all'obiettivo di imparare, come sempre, come le nostre aquile sanno fare meglio: coi piedi per terra, continuando a guardare in alto.

Silvia Russo

IL 7° "VEGA" HA UN NUOVO COMANDANTE

di PAMELA SABATO

Rimini 8 settembre 2017

Alle ore 10.30, presso l'aeroporto militare G. Vassura, il colonnello pilota Vincenzo Ingrosso, ha consegnato ufficialmente lo stendardo da combattimento del 7° reggimento AVES "Vega" al colonnello pilota Marco Poddi, subentrato nel comando della base riminese.

Alla cerimonia, presieduta del comandante della Brigata Aeromobile "Friuli", Generale di Brigata Salvatore Annigliato, sono intervenute numerose autorità civili e militari, i gonfaloni della città di Rimini e di Riccione, i labari delle

Il Colonnello **Marco Poddi** è nato a Cabras il 06 febbraio 1971.
Laureato in Scienze Politiche indirizzo economico, in Economia e Diritto per le Imprese e per la Pubblica Amministrazione, parla inglese, francese e spagnolo.
Ha un Master di II livello in Scienze Strategiche conseguito il 10 febbraio 2006 presso l'Università degli studi di Torino; Master di I livello in Studi Internazionali Strategico - Militari conseguito il 25 giugno 2010 (ISSMI) e Master di II livello in E-Learning: Ergonomia, Metodi, Tecniche e Applicazione conseguito il 26 settembre 2011 presso l'Università degli Studi di Roma Tor Vergata.
Ha frequentato il 173° Corso "Valore" presso l'Accademia Militare di Modena e la Scuola di applicazione dell'Esercito.
Promosso Tenente ha svolto l'incarico di Sottocomandante e successivamente Comandante di Batteria presso il 21° Reggimento Artiglieria da Campagna Semovente "Trieste" di Bologna. Dal 2000 al 2003, nel grado di Capitano, è stato Ufficiale Addetto alle operazioni presso l'11° Reggimento Artiglieria Semovente "Teramo" di Persano. Durante questo periodo ha anche frequentato, nel 2001, il corso piloti di elicottero negli Stati Uniti presso l'Army Aviation Center of Excellence di Fort Rucker. Ha completato in seguito il corso di pilota di elicottero a Viterbo, brevettandosi alla fine del 2002. Successivamente, dal 2003 al 2005, è stato prima Comandante dello Squadrone Comando e Supporto Logistico presso il Gruppo di Sostegno e poi Comandante dello Squadrone ESC-3 presso il 27° Gruppo Squadroni "Mercurio" del 5° Reggimento AVES "Rigel" in Casarsa della Delizia. Tra il 2006 ed il 2007 è stato impiegato come capocellula S3 e pilota di elicottero nella Task Force "Ercole" durante l'operazione Joint Guardian in Kosovo. Dal 2007 al 2009 ha ricoperto il ruolo di Ufficiale Addetto alla sezione Piani presso il Comando Brigata Aeromobile "Friuli", durante questo periodo prende parte anche all'operazione ISAF in Afghanistan. Successivamente è stato trasferito al Dipartimento Impiego del Personale di SME con l'incarico di Ufficiale Addetto alla sezione Formazione e Politica d'Impiego fino al 2012. Da Tenente Colonnello ha comandato il 25° Gruppo Squadroni AVES "Cigno" inquadrato sotto il 7° Reggimento AVES "VEGA" in Rimini. Nel 2013 torna a Roma come Capo della 1° Sezione Politica d'Impiego e coordinamento del Dipartimento Impiego del Personale dell'Esercito. Promosso Colonnello, l'8 settembre 2017 prende il comando del 7° Reggimento Aviazione dell'Esercito "Vega".
Il Colonnello Poddi ha frequentato vari e numerosi corsi, tra cui i più importanti sono:
- 131° Corso di Stato Maggiore
- 12° Corso Superiore di Stato Maggiore Interforze
- Corso per Consigliere Giuridico
- Corso di Cooperazione Civile e Militare

Ha scritto le pubblicazioni:
– Articolo rivista militare ed. 01/2009 "RC-WEST, resoconto di un'esperienza"
– Articolo rivista militare ed. 03/2014 "E-learning, un progetto per l'esercito"
– Articolo rivista militare ed. 06/2014 "Aeromobilità e fanteria aeromobile"

Il Colonnello Poddi è sposato con la signora Sara ed ha due figli, Mattia e Giulia.

Associazioni combattentistiche e d'arma e molti ospiti.
Il colonnello Ingrosso lascia il comando del "Vega" dopo otto mesi, un breve ma intenso periodo in cui il reggimento è stato impegnato in numerose attività addestrative; da ricordare *l'Airmobile Permanent Training*, esercitazione continuativa condotta al fine di certificare il raggiungimento della piena capacità operativa degli equipaggi di prossimo impiego; oltre a numerosi impegni operativi sia sul territorio nazionale che all'estero.
Durante il suo discorso di commiato, il colonnello Ingrosso ha elogiato l'impegno quotidiano del reggimento impiegato "*contestualmente in due teatri operativi, capace di operare all'estero, addestrarsi in Patria e allo stesso tempo ottemperare a tutti i compiti che ogni reggimento si trova giornalmente ad affrontare*" con "*forza, esperienza, coesione e serietà*".
Il colonnello Ingrosso assumerà l'incarico di Capo ufficio personale presso il Comando Aviazione Esercito a Viterbo. Per il colonnello Marco Poddi, originario di Cabras, in provincia di Oristano, l'ingresso nei ranghi del 7° "Vega" è un gradito ritorno dopo aver comandato tra il 2012 e il 2013, il 25° gruppo squadroni "Cigno".

"PONTE DI PIAVE SOLIDALE"

Manifestazione a favore del Centro di Riferimento Oncologico di Aviano

di ROBERTO CORBA

Il 9 settembre 2017, il 5° reggimento AVES "Rigel" ha partecipato con una propria rappresentanza a un grandioso evento solidale che si è tenuto a Ponte di Piave (TV): è stato raggiunto - infatti - l'auspicato "record di adesioni" raggruppando il maggior numero possibile di Enti, Scuole, Club e Organizzazioni alla raccolta di tappi di plastica per devolverne il ricavato al C.R.O. di Aviano. L'idea era quella di ottenere una lunga "catena umano-solidale" di adesioni tale da coprire la lunghezza del vero "ponte sul Piave" simbolo e origine del toponimo della città. L'evento è stato pensato dall'associazione "Sorgente dei Sogni" di Fontanafredda (PN) che da diversi anni promuove la raccolta dei tappi mediante una grande "Bottiglia Eco-Solidale" lunga 11 metri che viene ospitata a turno nei vari comuni che ne fanno richiesta, sono ormai più di un centinaio, e sensibilizza la cittadinanza a un gesto semplice, ma importantissimo, in grado di portare un aiuto concreto alla ricerca per la sconfitta del male del secolo. Ma non solo: l'associazione devolve parte del ricavato anche ad altre riconosciute organizzazioni che operano nel sociale-solidale e nel caso della raccolta di Ponte di Piave saranno finanziati i progetti dell'associazione "Renzo e Pia Fiorot" di San Fior (TV) e del "Gruppo Insieme Luciana e Mario" per la "Via di Natale" di Aviano.

L'amministrazione comunale di Ponte di Piave, attuale detentrice della "Bottiglia", ha entusiasticamente accolto, promosso e sostenuto in tutti i modi la pregevole iniziativa che si è conclusa con un grande successo: sono stati ben 191 gli "Enti" aderenti schierati sul ponte che ha visto anche il coinvolgimento partecipe della popolazione. Un grande evento - quindi - cui anche il reggimento era stato invitato a partecipare dalla "vulcanica" presidente dell'associazione, la Sig.ra Viviana Cadamuro, conosciuta a un altro evento solidale cui il reparto era presente nello scorso mese di maggio a Pordenone, XVI Giornata del Volo, a favore dei disabili della provincia e dei ragazzi in cura proprio al C.R.O. di Aviano.

Grazie alla sentita partecipazione del personale del reggimento, è stato raccolto un buon numero di tappi che sono stati portati a Ponte di Piave assieme ad un importante omaggio - particolarmente gradito - lasciato all'emozionato sindaco del comune, Dott.ssa Paola Roma: un attestato di volo su un AH129 "Mangusta" di un "tappo simbolo" a testimoniare la nostra raccolta e adesione.

UN ELICOTTERO DI "ALTAIR" INTERVIENE IN VAL PUSTERIA

Nella notte del 5 agosto 2017, un violento temporale ha colpito la zona delle Alpi nord/orientali provocando frane ed esondazioni nella zona della Val Pusteria, in Alto Adige, richiedendo l'intervento di centinaia di soccorritori della provincia di Bolzano per fronteggiare l'emergenza. Alle operazioni di soccorso ha preso parte anche il 4° reggimento Aviazione dell'Esercito "Altair", che intorno alle 22:00, è stato allertato dal Commissariato del Governo della Provincia di Bolzano per intervenire in zona Braies – Ponticello a seguito dell'esondazione di un torrente che ha provocato delle frane che hanno interrotto la viabilità ordinaria e messo a rischio molte strutture e abitazioni nella zona. Il 4° "Altair" ha quindi impiegato l'assetto di pronto intervento, un elicottero AB205 predisposto H24, che grazie alla capacità di volo notturno degli equipaggi mediante ausilio dei visori NVG, ha trasportato una squadra di soccorritori dei Vigili del Fuoco nella zona di operazioni presso l'albergo Ponticello. Sul posto, la direzione dei soccorsi ha poi richiesto un successivo intervento dell'elicottero per la ricerca di 5 persone disperse in località Prato Piazza, che, una volta individuate, sono state recuperate e trasportate in località Dobbiaco a causa del peggioramento delle condizioni metereologiche nella zona. L'intervento che si è prolungato per più sortite, si è concluso alle ore 03:50 con l'atterraggio dell'aeromobile sulla base di Bolzano.

Emanuel Contino

CAMBIO AL COMANDO DEL 54° GR. SQD "CEFEO" DEL 4° ALTAIR

L'11 settembre 2017, presso la zona operativa dell'aeroporto "G. Sabelli" di Bolzano, si è svolta la cerimonia del cambio del comandante del 54° gruppo squadroni "Cefeo" del 4° reggimento dell'Aviazione dell'Esercito "Altair". Alla presenza del reggimento schierato e del comandante di reggimento, Colonnello Pier Luigi Verdecchia, il tenente colonnello Graziano Cappello ha ceduto il comando al tenente colonnello Gianluca Amici.

Durante i due anni in cui il ten. col. Cappello ha guidato il 54° "Cefeo" sono stati numerosi gli impegni che hanno coinvolto il gruppo di volo, dalle numerose esercitazioni di carattere internazionale nell'ambito dell'approntamento dei pacchetti di forza per il NATO JRRF (Joint Rapid Reaction Force), come l'esercitazione "European Wind" nel 2016 e la "Bright Armoured" 2017, alle attività addestrative che hanno visto il reggimento emergere come guida per le attività di ricerca e soccorso in ambiente montano, culminate recentemente nell'esercitazione "Grifone" 2017, alla conduzione di attività di primaria importanza per la specialità come la 3^ campagna scuola tiri dell' Aviazione dell' Esercito, condotta in Sardegna nell'ottobre 2016. Per il Ten. col. Amici è un ritorno al gruppo volo, dove ha ricoperto diversi incarichi in passato, come comandante di squadrone volo e capo sezione controllo tattico.

Emanuel Contino

IL GENERALE RICCARDO MARCHIÒ ALL'ORSA MAGGIORE

Il Comandante delle Forze Operative Terrestri - Comando Operativo dell'Esercito (COMFOTER-COE), ha fatto visita al 21° gruppo squadroni

Il 14 settembre 2017 il Generale C.A. Riccardo Marchiò, dopo numerosi transiti legati al suo incarico, ha raggiunto l'aeroporto di Cagliari-Elmas in visita ufficiale al gruppo. Durante la visita il Comandante del 21° Orsa Maggiore, Ten. Col. Francesco Persichetti, ha presentato un punto di situazione sul gruppo, per i diversi aspetti operativi, addestrativi, logistici, di gestione del personale e infrastrutturali. L'incontro ha inoltre consentito di evidenziare le molteplici attività svolte, gli impegni ed i compiti assegnati al gruppo. Durante la visita il generale Marchiò ha voluto incontrare tutto il personale del gruppo, per rivolgere il proprio saluto e ribadire il suo plauso per quanto il 21° Orsa Maggiore ha svolto e continua a svolgere nell'ambito delle attività della Forza armata e della Specialità, sottolineando l'ottimo lavoro e l'espressione di professionalità sin qui dimostrate enfatizzando la particolare perizia degli equipaggi del 21° nel volo in condizioni estremamente "ventose".

Stefano Scroccu - Foto Falduto

CAMBIO AL VERTICE DEL 4° REGGIMENTO AVES "ALTAIR"

Il 14 settembre 2017, presso l'aeroporto militare "G. Sabelli" di Bolzano, si è svolta la cerimonia di avvicendamento al comando del 4° reggimento Aviazione dell'Esercito "Altair", tra il colonnello Pier Luigi Verdecchia, comandante cedente, e il colonnello Massimiliano Belladonna, subentrante.

Numerose le autorità civili e militari presenti, tra le quali il vicario del commissario del Governo della provincia di Bolzano Dott.ssa Francesca De Carlini, i sindaci dei comuni di Bolzano e Laives, Dott. Renzo Caramaschi e Dott. Christian Bianchi, e il comandante dell'Aviazione dell'Esercito, il generale di brigata Paolo Riccò.

Nei due anni trascorsi sotto la guida del colonnello Verdecchia, il reggimento ha continuato a svolgere il proprio ruolo primario quale Unità orientata al volo in montagna, in numerose attività a carattere addestrativo e operativo, molte delle quali condotte in ambito interforze e internazionale. Le capacità acquisite dal reggimento, secondo il principio del "Dual Use", proprio della Forza armata, sono state messe direttamente a disposizione della collettività anche per lo svolgimento di numerose attività addestrative condotte con le principali organizzazioni, sia militari sia civili, deputate al soccorso in montagna e in quelle di intervento in caso di pubbliche calamità. Nel periodo il reparto, oltre a rispondere alle numerose richieste di intervento in emergenza nella provincia di Bolzano, è intervenuto in supporto della collettività anche con gli assetti del 34° gruppo squadroni "Toro" di Torino, anch'esso facente parte del 4° "Altair", sia nella recente alluvione

della provincia di Cuneo che in occasione del sisma e dell'emergenza neve verificatasi in centro Italia a inizio anno, garantendo, con i propri assetti, il servizio di soccorso soprattutto durante l'arco notturno. Durante il periodo di comando del colonnello Verdecchia sono stati celebrati inoltre i quarant'anni di vita del reggimento, culminati recentemente con la consegna di un attestato di pubblica benemerenza da parte della città di Bolzano, simbolo del forte legame tra il reparto e la cittadinanza. Altro traguardo particolarmente significativo è stata la certificazione di qualità della manutenzione, ottenuta dal reparto lo scorso anno, ai sensi della normativa AER(EP).P-2005. Il colonnello Massimiliano Belladonna, proveniente dal Comando operativo di vertice interforze, assume il comando del reggimento dopo un intenso periodo di impiego estero che lo ha visto impegnato recentemente sia in teatro operativo libanese, nell'ambito della missione delle Nazioni Unite UNIFIL, sia in teatro afghano per la missione NATO "Resolute Support".

Il colonnello Verdecchia assumerà a breve il prestigioso incarico di Capo ufficio sicurezza volo e legale del comando Aviazione dell'Esercito in Viterbo

Emanuel Contino

Il Gen. Ricco, accompagnato dal Col. Verdecchia e dal Col. Belladonna passa in rassegna lo schieramento.

Attività addestrativa tra AVES e CNAS

di ANGELO SGAMBATI

Il 14 settembre 2017, 54 operatori del CNSAS delle delegazioni di Piemonte e Liguria si sono ritrovati presso la sede del 34° gruppo squadroni AVES "Toro", uno dei due gruppi del 4° reggimento AVES "Altair", per svolgere il fondamentale addestramento congiunto con gli equipaggi di volo del gruppo. L'attività, che si svolge ormai da anni e che, sul campo di Venaria ed in altre occasioni, ha visto l'impiego del verricello e di unità cinofile questa volta, al fine di disporre di uno scenario più aderente alla realtà operativa/emergenziale, si è svolta nell'area pedemontana di Val della Torre e più precisamente nelle due aree addestrative di Casellette e Monte Calvo in uso al 34° Toro. Dopo un briefing sulla storia del gruppo e su quanto svolto dal gruppo, anche nel più recente passato, in concorso e per la salvaguardia della vita umana l'attività è proseguita con un briefing tecnico sull'elicottero UH-205A e sulle procedure per poter operare in maniera standardizzata e in sicurezza nelle operazioni con l'impiego di elicotteri. Al termine dell'attività teorica uno "Huey" del gruppo squadroni, configurato per il trasporto personale, ha svolto attività per l'addestramento all'imbarco, trasporto e rilascio delle squadre di soccorso.

L'attività si è focalizzata, all'interno di una adeguata cornice di sicurezza, sulla simulazione di scenari il più verosimili a quelli in cui il personale del CNSAS e il personale di volo potrebbero trovarsi a operare, al fine di velocizzare le operazioni di ricerca e soccorso soprattutto in zone montane ed impervie. L'ottima riuscita dell'addestramento ha permesso di migliorare l'interoperabilità tra i soccorritori del CNSAS e gli equipaggi del 34° Toro.

NUOVO COMANDANTE AL 1° REGGIMENTO "ANTARES"

Il 29 settembre 2017, presso l'aeroporto militare "T. Fabbri", si è svolta la cerimonia di avvicendamento al comando del 1° reggimento AVES "Antares", tra il colonnello Antonio Del Gaudio e il colonnello Raffaele Aruanno. All'evento hanno preso parte, oltre al generale di brigata Paolo Riccò, Comandante della brigata Aviazione dell'Esercito, numerose autorità civili locali e le associazioni combattentistiche, a testimonianza del forte legame tra la città di Viterbo e il reggimento. Durante il suo discorso di commiato, il colonnello Del Gaudio ha espresso la sua profonda gratitudine agli uomini e alle donne di "Antares" per la grande professionalità dimostrata durante il suo periodo di comando definendo il reggimento "una delle più belle e peculiari realtà del settore". Del Gaudio, destinato a ricoprire un prestigioso incarico presso lo Stato Maggiore del Comando

Aviazione Esercito, cede il comando dopo circa due anni al colonnello Aruanno, ufficiale dalla comprovata esperienza, che torna a Viterbo dopo circa tre anni presso il Comando operativo di vertice interforze.

Andrea Bandiera - Foto Comaves

NUOVI QUALIFICATI AL 3° REOS "ALDEBARAN"

Il 2 Ottobre 2017, si è svolta, con una piccola ma sentita cerimonia la consegna delle qualifiche di "Equipaggi di volo per le operazioni speciali". Davanti al reggimento riunito, che si è stretto intorno ai nuovi qualificati a dimostrazione di una unità di intenti, i nuovi mitraglieri di bordo sono stati insigniti della qualifica nel grande hangar sede del 3° REOS. La qualifica è stata consegnata dal comandante col. Nicola Basti, al termine di una breve allocuzione nella quale ha ricordato lo spirito di sacrificio e di altruismo che queste nuove compagini dovranno sostenere e mantenere facendo parte degli equipaggi del reggimento conservando lo spirito di una "famiglia".
Il personale neo-qualificato rientrerà ai reggimenti di appartenenza e sarà successivamente trasferito definitivamente al 3° REOS nei prossimi mesi, pronto per l'impiego nei luoghi dove gli equipaggi di volo del REOS saranno chiamati ad operare.

Michele Cervo

3° REGGIMENTO ELICOTTERI PER OPERAZIONI SPECIALI
"ALDEBARAN"

Il Ten. Col. Loreto BOLLA
ha conseguito, in data 02/10/2017, la qualifica di
«Equipaggi di Volo per le Operazioni Speciali»
avendo completato con successo l'iter addestrativo previsto.

Viterbo, 02 ottobre 2017

IL COMANDANTE
Col. c. (AVES) t. ISMD D.O. Nicola BASTI

LA STAFFETTA DEGLI IDEALI

Nel pomeriggio del 4 ottobre 2017, la fiaccola "staffetta degli ideali", partita in mattinata dal Monumento ai Paracadutisti di Viterbo, è giunta al cimitero comunale San Leonardo di Tarquinia sostando di fronte alla cappella eretta in memoria dei "fanti dell'aria" caduti durante la II Guerra Mondiale sul locale aeroporto e Scuola di Paracadutismo e ivi sepolti.
La staffetta, costituita da tedofori dell'Associazione nazionale paracadutisti d'Italia che si alternano lungo il percorso che da Viterbo raggiungerà Pisa, Caserma Gamerra, con colleghi della Specialità, è destinata, dopo il ricongiungimento con quella proveniente da Tradate, a partecipare alla celebrazione della festa annuale dei "baschi amaranto" in ricordo della storica battaglia di El Alamein del 1942
Alla cerimonia erano presenti numerosi iscritti delle

rappresentanze delle associazioni d'arma di Tarquinia compresa la sezione ANAE "Muscarà" di Viterbo.

Giovanni Tonicchi

L'AVIS di Venaria Reale al 34° gr. sqd. AVES "Toro"

Il 6 ottobre, presso la sede del 34° gruppo squadroni AVES "Toro", il braccio operativo del 4° reggimento AVES "Altair" nel Nord Ovest d'Italia, si è svolta, per la seconda volta nel 2017, la giornata della donazione del sangue.
La necessità di rinnovare tale appuntamento nasce dal fatto che la donazione non dovrebbe rimanere un gesto di generosità isolato bensì un comportamento civico da ripetersi con costanza nel tempo.
Come nella precedente occasione del 10 di febbraio, gli amici dell'associazione AVIS di Venaria Reale con i quali il gruppo ha saputo, nel tempo, costruire e consolidare ottimi rapporti ci hanno messo a disposizione un'autoemoteca che, posizionata all'interno del reparto, ha consentito a donne e uomini del gruppo di donare volontariamente e anonimamente il proprio sangue. Oltre che un'occasione di sensibilizzazione e di impegno civico, il contributo diretto fornito dal personale del 34° "Toro" è stato un gesto di solidarietà umana e di altissimo valore etico.
Come al solito al termine della donazione il personale ha potuto rifocillarsi con le prelibatezze messe a disposizione dell'associazione con l'auspico di poterci incontrare nuovamente nel prossimo anno per continuare ad affermare e promuovere, con i fatti, uno stile di vita improntato alla solidarietà.

Corrado Motta

CAMBIO AL 4° REGGIMENTO "SCORPIONE"

Il colonnello Angelo Gatto passa lo Stendardo al colonnello Luca Travaglini

Nella grande aviorimessa del 4° "Scorpione" il 3 novembre 2017, si è svolta la cerimonia del cambio del comandante del reggimento fra i colonnelli Angelo Gatto e Luca Travaglini. Il comandante del "Sostegno AVES" Colonnello Giuseppe Troisi, da cui dipendono i quattro reggimenti logistici dell'AVES, ha presieduto l'evento. Era presente una folta rappresentanza di Baschi Azzurri in servizio e in quiescenza, mentre per l'occasione il vessillo della "Muscarà" veniva portato è scortato con fierezza da ex appartenenti al reparto.

Non ha fatto mancare la sua presenza la gentilissima Maria Concetta Micheli, prima donna pilota di elicottero in Italia. Per i vecchi del reggimento presenti era palese il senso di appartenenza a questo magnifico reparto che nei suoi 41 anni di vita ha saputo riportare successi e prestazioni degni delle migliori tradizioni militari. Cantiamo ad una voce l'Inno Nazionale, lo stendardo da Combattimento di Scorpione sfila e il mio pensiero va a Massimo Gatti, il nostro Caduto in Libano nel 1997. Due giovani colonnelli sono i principali protagonisti della cerimonia. Hanno dedicato una vita a cavalcare la difficile scienza della logistica e a rispettarla al fine di impiegare nel modo più consono e adeguato le poche risorse messe a disposizione dallo Stato per il mantenimento operativo del nostro parco aereo. Nel loro atteggiamento e nei loro occhi il vecchio soldato legge una determinazione concreta e palpitante che li porterà a dedicare tutte le proprie risorse fisiche e morali alle sfide che li attendono. Angelo Gatto continuerà ad operare nella logistica a un livello più alto, presso il Comando Sostegno AVES. Il motto del reggimento "Res non Verba" li spronerà nel loro difficile compito.

Sarà loro di esempio la sicura fede e la coriacea professionalità di tutto il personale che nel tempo ha militato nel 4° "RRALE" prima, e nel reggimento "Scorpione" poi. Siamo certi che come ha fatto Angelo Gatto, anche Luca Travaglini terrà fede a questa bella tradizione. Al 14° ed al 15°comandante di "Scorpione" la famiglia dei Baschi Azzurri formula i migliori auguri per i due nuovi incarichi, unitamente a un sincero e sentito "ad maiora!"

Vincenzo Rapposelli

CAMBIO AL 28° GR. SQD. "TUCANO"

Il tenente colonnello Lopreiato passa lo Stendardo al parigrado Malaguti

Il 10 novembre 2017, presso l'aeroporto militare "T. Fabbri" di Viterbo, si è svolta la cerimonia di avvicendamento al comando del 28° gruppo squadroni "Tucano" tra il tenente colonnello Andrea Lopreiato e il parigrado Roberto Malaguti. All'evento ha preso parte, oltre al comandante del 1° reggimento Aviazione dell'Esercito "Antares", colonnello Raffaele Aruanno, una calorosa rappresentanza dell'Associazione Nazionale Aviazione Esercito a testimonianza dell'attaccamento che gli ex appartenenti alla specialità hanno per questa unità di volo. Durante il suo discorso il colonnello Raffaele Aruanno ha voluto elogiare l'impegno profuso dagli uomini e le donne del "Tucano" durante i tre anni di comando del tenente colonnello Lopreiato: "il 28° è da sempre sinonimo di efficacia e di puntualità ed è una risorsa sia per l'Esercito, sia per il nostro Paese". Il 28° "Tucano" è l'unica Unità dell'Esercito ad avere a disposizione gli aerei Piaggio P-180 e Dornier DO-228, oltre all'aeromobile a pilotaggio remoto Shadow-200, impiegato oggi nella "NATO Resolute Support Mission" in Afghanistan.

Andrea Bandiera

LE FERROVIE NELLE COLONIE ITALIANE IN AFRICA

LIBIA

di CLAUDIO LUPERTO

Anche in Libia le ferrovie nacquero essenzialmente a scopo logistico militare dato che le uniche possibilità esistenti di trasporto erano le "carovaniere".

Si deve al col. Giovanni Battista Marieni, comandante del genio della Tripolitania, la costruzione di tutte le opere militari e civili per la sistemazione definitiva della colonia e tra esse, la ferrovia.

Dal punto di vista socio-economico la presenza della ferrovia costituì un elemento essenziale perché congiungeva Tripoli con uno dei principali centri agricoli della Tripolitania occidentale. In questa regione infatti, fu necessario istituire un apposito servizio merci, inizialmente non previsto, su pressante richiesta della popolazione locale; inoltre, un rilevante sviluppo del tonnellaggio trasportato si ebbe in seguito ai primi risultati della valorizzazione agricola. Con i proventi del nolo merci le amministrazioni ferroviarie riuscirono quasi sempre a ottenere degli utili di esercizio. Allo stesso tempo si poterono affermare le aziende agricole create dal colonialismo.

L'arrivo del treno imbandierato fu accolto con grande entusiasmo da centinaia di arabi abitanti nell'Oasi Zavia. Il convoglio che era partito da Tripoli alle ore 7, recava il governatore generale Cigliana col segretario generale Conti Rossini, i generali Del Mastro e Amari con altre autorità militari e l'ingegnere Nicotra, direttore delle ferrovie libiche. All'arrivo alla stazione di Zavia alle ore 10, lo sceicco lesse ad alta voce parole augurali cui fecero eco un coro di centinaia di arabi esultanti. Si svolse quindi una animata, pittoresca fantasia di capi arabi a cavallo.

La costruzione fu affidata alle Ferrovie dello Stato per conto dell'Esercito mediante il Regio decreto 9 marzo 1913 nº 314 e gestita nei primi tempi sia da militari del Genio che da ferrovieri italiani. La rete ferroviaria in Tripolitania passò dal 1° gennaio 1913 sotto l'amministrazione diretta delle Ferrovie dello stato a cui venne concessa la gestione dal Ministero delle Colonie.

La realizzazione della ferrovia, ebbe inizio dopo la presa di Ain Zara con il progetto di sviluppo della linea ferroviaria Tripoli – Ain Zara con uno scartamento ridotto di cm 57. La linea partiva dalla spiaggia Telegrafo, si sviluppava per tutto il muro di cinta della città passando per BU-Setta Caracol e le Tombe dei Caramalli, sino a raggiungere Piazza dello Sparto con diramazione al pontile omonimo. Aveva uno sviluppo di 14 Km a semplice binario con sei raddoppi. La stazione principale era presso la Caserma di Cavalleria. A Homs per agevolare lo sgombero dei materiali dalle banchine del porto, venne costruita una prima linea ferroviaria che dal porto andava sino a Monticelli di Lebda, con uno sviluppo di Km 3,5. A questo tronco ne seguì un altro lungo la cinta di sicurezza dello sviluppo di circa 2 Km con uno scartamento di cm 60. Il primo tronco venne armato in Tripolitania nel 1912, attorno al capoluogo Tripoli, usando lo scartamento ridotto da 950 mm; il 17 marzo vennero attivati 11 km di binario fino ad Ain Zara.

Successivamente vennero realizzati 39 km complessivi, di cui 19 km fino a Zanzur, attraverso Gargaresc in direzione Zuara e 10 km verso Tagiura.

Ai fini delle operazioni belliche il tronco Tripoli-Zanzur si rivelò particolarmente utile; infatti, nei giorni immediatamente successivi al suo completamento, venne utilizzato per il trasporto di salmerie e acqua alle truppe, nonché per i soccorsi ai feriti nel campo di battaglia, che si trovava poco distante dal terminale ferroviario.

Nell'autunno del 1914 venne aperto un tratto di 19 km tra Bengasi ed el Benina e due anni dopo un tratto successivo.

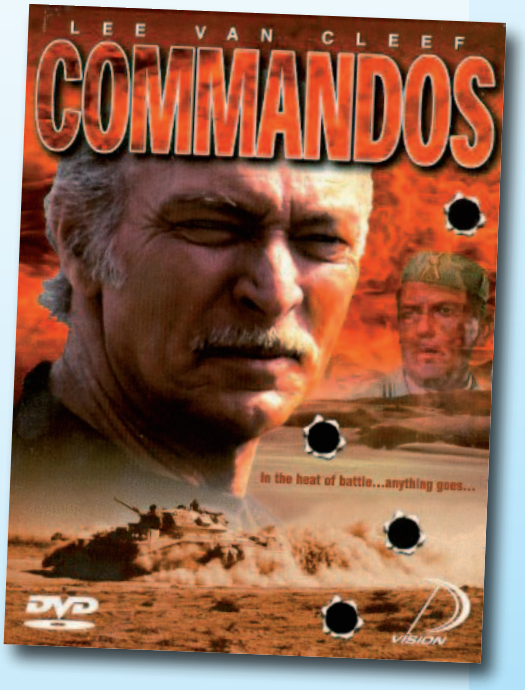
La manodopera impiegata fu, per i primi tronchi, interamente italiana e, successivamente anche locale.

Al 30 giugno 1915 in Tripolitania erano in servizio 332 ferrovieri, di cui 171 indigeni, mentre in Cirenaica alla stessa data, su 46 dipendenti 29 erano autoctoni.
Entro la fine del 1915 con i prolungamenti delle linee realizzate nel primo anno di occupazione e con l'avvio dei lavori per la ferrovia di penetrazione verso il Sahara, la rete in esercizio raggiunse un'estensione di 180 km comprendendo le diramazioni Bivio Gheran - Henschir el Abiad e Zanzur - Sorman. Dopo la fine del primo conflitto mondiale vennero ripresi i lavori sul tratto Sorman - Zuara (che era stato precedentemente abbandonato incompleto) e nel dicembre del 1919 furono completate anche le infrastrutture delle stazioni e i raccordi sui 117 km complessivi della rete tripolitana. Alcune tratte terminali, in direzione di Garian subirono tuttavia ripetuti danneggiamenti a causa di rivolte locali. Tale ultimo tronco fu inaugurato il 21 gennaio 1915, ma due mesi dopo gli operai dovettero abbandonarlo per ragioni di sicurezza.
Tra 1926 e 1927 vennero aperti altri tratti fino a raggiungere 108 km fino a Barce. Alla fine del 1926 si aggiunsero 56 km di ferrovia tra Bengasi e Solluch.
Dopo queste realizzazioni, nonostante roboanti ma ipotetici progetti di una transahariana attestata in Libia, si preferì costruire strade carrabili (il cui esempio più importante fu la litoranea libica, denominata "Balbia" dal nome del governatore Italo Balbo) e la costruzione di ferrovie venne procrastinata fino al 24 giugno 1941 quando il ministero, in pieno periodo bellico, ordinò al Comando del Genio, la costruzione del prolungamento della Tripoli - Zuara fino al confine della Tunisia con l'intento di congiungersi con una linea a scartamento metrico francese che giungeva a Gabes. I lavori iniziarono quasi subito per una estesa di 60 km di piattaforma che compresa di pietrisco e infrastrutture era già approntata un mese dopo.
Il 14 agosto giunse al comando del Genio, da parte del Comando Superiore Africa Settentrionale, l'ordine di approntare un progetto di costruzione di 1.040 km di ferrovia per unire Tripoli e Bengasi (e ciò in quasi totale mancanza di materiale d'armamento).
I lavori iniziarono ai primi di settembre partendo dal capolinea esistente di Tagiura ma si arrestarono a metà novembre in seguito all'offensiva militare inglese che comportò l'arretramento italo-tedesco da Bengasi. Con la riconquista della Cirenaica vennero ripresi gli studi per l'esecuzione del progetto e il 18 febbraio 1942 ripresero i lavori interrotti. Una novità riguardava le nuove disposizioni circa lo scartamento che avrebbe dovuto essere di 1.435 mm, come quello delle ferrovie dei paesi confinanti Tunisia ed Egitto, con la stazione di Tripoli a doppio scartamento e di trasbordo. Circa 40 km di ferrovia da Barce verso Derna vennero realizzati.
Furono tuttavia inutili sia i lavori eseguiti che la speranza di portarli a termine; il 10 dicembre 1942 arrivò l'ordine ufficiale di sospensione della costruzione della ferrovia Tripoli-Bengasi di cui erano già pronti all'uso 18 km e in corso di armamento 7 km; il tracciato base era già definito per circa 378 km ma la resa, avvenuta il 13 maggio 1943, pose fine al progetto.
Anche per la ferrovia libica furono impiegati locomotori italiani provenienti soprattutto dall'Ansaldo di Genova e dalla Breda di Milano, nonché dalle Officine Meccaniche di Saronno e Reggio Emilia.
Negli anni trenta, poi, i locomotori e le automotrici diesel arrivarono quasi tutti dalla FIAT.
Le poche tratte ferroviarie della Libia vennero chiuse definitivamente entro il 1965.

IL PIPER DELL'ALE SUL SET DEL FILM «COMMANDOS»

di MARCO SCALAS

Nel 1968, fui trasferito da Cagliari a Teulada e tutte le rigide regole di caserma che avevo dimenticato con facilità a Elmas divennero all'improvviso una dura realtà.
Rileggendo la prima lettera scritta alla mia fidanzata diventata poi mia moglie, si coglie in pieno il disappunto per la nuova assegnazione: "si vedono solo monti, monti, monti"; il telefono lo attivarono dopo diversi mesi e Elmas e soprattutto Cagliari erano molto lontani.
Quindi lavoro sodo e continuo per rendere abitabile una SAL costruita da zero, e contemporaneamente attività di volo sempre più impegnativa e appagante.
A parte la distanza da Cagliari, il lavoro mi coinvolgeva appieno e seppur pesante era condito da uno spirito di avventura che le condizioni ambientali proponevano. Scoprii per la prima volta, anche se in ridottissima forma e in sicurezza, l'angoscia dei bombardamenti. Quando arrivavano le truppe alleate in esercitazione, capitava che i bombardamenti si succedevano senza soluzione di continuità per alcuni giorni e alcune notti. A ogni colpo un sobbalzo dal letto e un tuffo al cuore. In quell'ambiente di "rumorosa prigionia", un giorno caldo e afoso anziché recarmi a pranzo alla mensa sottufficiali che distava qualche chilometro dalla SAL e dove i pasti tradizionalmente non era molto soddisfacenti, preferii avviarmi verso la bellissima e deserta spiaggia di Porto Pino pressoché inglobata nel poligono di tiro, collegata da un polveroso rettilineo all'altrettanto polveroso abitato di Sant'Anna Arresi.
Svoltando a sinistra dalla statale mi trovai a seguire una enorme Cadillac che per le sue dimensioni non consentiva alcun sorpasso. Dovetti sorbire tanta e tanta polvere, anche a causa della strada che oltre che polverosa, era anche molto sconnessa.
Me ne resi conto seguendo la strana coda di quella bizzarra macchina, che ondulava paurosamente. Pensai a quanta fatica stesse facendo il suo conduttore per tenerla in strada. Doveva possedere potenti bicipiti per mantenere in carreggiata quella specie di barca con le ruote.
La cosa mi incuriosì non poco e mi misi a seguirla da vicino con la speranza di scoprire chi fosse il conducente. Percorsi circa cinque chilometri, la Cadillac arrivò a destinazione e mi trovai di fronte al proprietario della grossa auto che meraviglia delle meraviglie, riconobbi immediatamente: si trattava del grande Lee Van Cleef che con una bottiglia di whisky in mano



mi guardava perplesso.
Mi avvicinai e lo salutai; dopo le decine di film che avevo visto con mio padre, mi appariva come un vecchio conoscente. Lui, ripeto, Lee Van Cleef, vedendo quel ragazzino in divisa lo degnò solo di un cenno e, farfugliando qualche incomprensibile parola in americano andò verso le grandi dune di sabbia bianca.
Cosa poteva aver portato un attore così famoso in una zona così selvaggia seppur così sontuosa e straordinaria?
Non dovetti aspettare molto tempo per scoprirlo, infatti pochi giorni dopo incominciai a notare che alcuni mezzi corazzati parcati nelle officine del Centro addestramento unità corazzate, avevano i colori mimetici del deserto e portavano sulle lamiere, le insegne tedesche,

altri invece, le insegne italiane del Regio Esercito.
Contemporaneamente, di bocca in bocca, si diffondeva per tutta la base la notizia che alle sabbie bianche, stavano girando un film.
La zona di Porto Pino, oggi ultra protetta, era allora una desolata landa idonea a sostituire per un film il deserto Libico dove erano ambientate le scene.
Alcun giorni dopo si presentarono presso la nostra SAL degli ufficiali del comando CAUC accompagnati da alcuni civili, il regista Armando Crispino e altri operatori che chiesero la possibilità di utilizzare un L21 B ovviamente con le insegne italiane coperte: avrebbe dovuto sorvolare le scene del film in lavorazione. Ora, tutto era più chiaro. Saremmo apparsi in un film.
Queste presenze, seppur all'esterno del campo, crearono una certa eccitazione perché nessuno di noi sapeva fino a che punto saremmo stati coinvolti.
L'aereo debitamente riverniciato venne impiegato per alcuni passaggi, e per il lancio di un messaggio sulle truppe amiche.
Lee Van Cleef impersonava un mio collega americano, il sgt Sullivan che durante la guerra in Libia, con una squadra di soldati italo americani, occupò un campo italiano sostituendosi con una azione da "Commandos" ai nostri soldati per poter danneggiare gli alleati tedeschi.
Il film intitolato Commandos viene spesso definito come "macaroni combat film war" ma per noi, relegati nella "lontana" per l'epoca SAL di Capo Teulada fu una ventata di distrazione e di novità.
Con il nostro L21B, eravamo stati sul set di un film.

Il Contrammiraglio Placido Torresi lascia il comando della Divisione navale per un nuovo prestigioso incarico

di MAURIZIO PINNA
FOTO FRANCESCO TRUSCIA

Il 21 settembre 2017, il Contrammiraglio Placido Torresi figlio del vice presidente dell'Associazione Nazionale Aviazione Esercito sezione Francesco Muscarà di Viterbo, Colonnello Giuseppe Torresi, che fin dal 1999 ininterrottamente fa parte degli organi direttivi della stessa sezione, ha ceduto il comando della 1ª Divisione Navale della Marina militare al Contrammiraglio Angelo Virdis.

La cerimonia si è svolta a bordo del cacciatorpediniere Caio Duilio ormeggiato nel porto di La Spezia, presenziata dal comandante in capo della Squadra navale, ammiraglio Donato Marzano.

Il Contrammiraglio Placido Torresi, che tra gli incarichi svolti, figura quello di comandante di Nave Garibaldi, dopo oltre un anno di intenso lavoro, come riportato da il Basco Azzurro n. 3/2016, aveva assunto il comando il 6 giugno 2016, e comandato in mare l'operazione Mare Sicuro. Un impiego operativo in tempo di pace altamente delicato e prezioso per la sicurezza nazionale, per la sicurezza delle piattaforme petrolifere in mare, per la sicurezza delle acque nazionali, per il traffico navale di ogni genere, in un momento storico e di tensioni a tutti noto.

Il contrammiraglio Torresi prosegue, così, la sua brillante carriera ricoprendo altri incarichi che richiedono elevate qualità personali e professionali. Ufficiale molto noto a Viterbo, dove è vissuto prima di arruolarsi e dove tutt'ora risiedono i genitori, Giuseppe e Anna, assumerà il comando del 6° Reparto aeromobili e comandante delle forze aeree della Marina Militare. Ripercorrendo gli ultimi prestigiosi incarichi ricoperti dal contrammiraglio Placido Torresi, oltre ai già citati, possiamo ricordare il comando della base di MARISTAER (Stazione Aeromobili della Marina) in Grottaglie, una base che fornisce supporto diretto alle operazioni aeree compiute dagli elicotteri imbarcati sulle unità della vicina base di Taranto.

Placido Torresi

Il contrammiraglio Torresi, rivolgendosi alle donne e agli uomini suoi sottoposti, così li ha salutati: *"Buongiorno guerrieri! Questo purtroppo è l'ultimo giorno in cui mi sentirete chiamarvi 'guerrieri'. Aver guidato questa squadra, che considero la migliore della Marina italiana, mi ha lasciato un sentimento di grande soddisfazione. Vi ringrazio per aver sempre agito con iniziativa e amor proprio. Vi esorto, guerrieri, a mantenere la rotta del coraggio, dell'abnegazione e della passione per il vostro lavoro. È stato un orgoglio essere il vostro comandante"*.

Poi, rivolgendosi al suo successore: "*A te, Angelo, auguro vento in poppa e mari favorevoli*".

Dal 24 ottobre 2017 il Contrammiraglio Placido Torresi è il nuovo Comandante delle Forze Aeree della Marina Militare. (n.d.r.)

LE PRIME SAL

di ANTONIO SERPE

Il 5 ottobre 1954, alle ore 09.45, il colonnello Muscarà partì in aereo da Bracciano diretto al Nord, portandosi dietro, come una chioccia, 12 aerei - quattro gruppi di L21B. Due Gruppi, destinati all'aeroporto San Giuseppe a Treviso.
Erano le SAL del 41° Rgt.Art.Pes.Camp. di stanza a Padova ma il Comando dell'Aeronautica aveva trasferito la nostra dislocazione a Treviso, come pure per la SAL del 3° Rgt.Pes.Camp., poi diventato 3° Missili, di stanza a Vicenza.

- 41°: aerei I-EIKG, I-EIKK, I-EIHE, per il quale, vedasi il Calendanae 2017 che lo mostra mentre compie un atterraggio corto passando sulle barriere rappresentate dalle bandierine; piloti: cap. Serpe, comandante, cap. Paviolo, Ten. Tudisco; meccanici Sergente Maggiore Romano, Sergente Maggiore, Borzacchiello; Marconi...sta. sic, per favore, Grisolia.
- 3°: Capitano Bocchi, capitano Mangiacapra, cap. Codipietro.

Le altre due SAL, proseguirono per l'Ariete a Campoformido.
Era una bellissima giornata, e io mi permisi di "sfarfallare" finché non mi accorsi che ero "uscito" dalla carta di navigazione (1:500.000) che mi era stata fornita a Bracciano.
Non mi preoccupai, perché vedevo un aeroporto verso il quale decisamente mi diressi. Ma quello era Modena, atterrai e chiesi di Bologna. Sulle notizie fornitemi, seguii la "ferrodromia" fino a Bologna dove fui accolto molto allegramente. Naturalmente, a pranzo, tutti i liquidi furono a mio carico.
Il giorno 6 decollammo per le sedi assegnateci e lì cominciammo la nostra attività di Sezione Aerei leggeri dell'Esercito.
Entro poco tempo, avemmo gli hangar e le baracche ORAIS e formammo i primi Aerocampi che, per i frequenti contatti tra di noi e per il gran cameratismo che ci legava, crebbero tutti molto simili.
Per l'avventura Modena-Bologna, con la prima assegnazione di fondi, per la cancelleria, acquistai tre carte d'Italia al 250.000, una per aereo.
Comunque, la "ferrodromia", in caso di necessità era assicurata.

NUOVI SOCI

SEZIONE ALTAIR

Col. Massimiliano Belladonna
Magg. Michele Badalucco
Sig. Carlo Alberto Librera

LAUREE

Il giorno 27 luglio 2017, presso l'Università Ca Foscari IUAV di Venezia, **Daniele Lagna** figlio del socio ANAE della sezione Rigel Brigadier Generale Claudio Lagna, ha conseguito la Laurea in Architettura con il punteggio di 110/110.

Il 9 ottobre 2017 **Matteo Antulov**, primo in ordine d'età di dodici nipoti del socio della sezione "Altair" Gen. Paolo Antulov, dopo la laurea in Comunicazione, ha conseguito presso la Libera Università di Bolzano la laurea magistrale di Master in Economia e Management del Settore Pubblico. Al dottor Matteo e agli orgogliosi nonni e genitori giungano gli auguri e le congratulazioni di tutti i Baschi Azzurri della Sezione Altair. Nell'immagine Matteo è tra i nonni Elfriede e Paolo.

Il 10 ottobre 2017, Ylenia Mazza, nipotina del PO.PE Mario Menichelli, socio della sezione "Natale" di Bologna, per la gioia dei suoi nonni, si è laureata in Scienze Umanistiche per la comunicazione ottenendo la votazione di 110 e lode.

Il 26 ottobre 2017 la dottoressa **Anna**, secondogenita del socio "Altair" 1° Mar. Lgt. Giovanni Leonetti e della signora Rosa, dopo la precedente Laurea Triennale in Gestione Aziendale, ha conseguito la Laurea Magistrale in Management presso il Di-

partimento di Economia e Management dell'Università degli studi di Trento discutendo la tesi, redatta ad Eindhoven - Paesi Bassi, dal titolo "*Value creation in newly established ecosystems: the case of the NOI Techpark*".
Alla gioia dei genitori e della sorella si aggiungono gli auguri e le congratulazioni di tutta la famiglia dei Baschi Azzurri della sezione "Altair".

NASCITE

Il 4 agosto 2017 il socio della sezione Muscarà Aiutante Antonio De Leonardis e la gentile consorte Antonietta, sono diventati nonni per la quinta volta. È nato il piccolo **Andrea**, figlio di Giovanni De Leonardis e di Giulia.
Si uniscono alla gioia i fratellini Antonio e Alex, gli zii Carmine e Daniela e le cuginette Greta e Lara.

Il 3 ottobre 2017 è nata **Sofia** nipote del socio della sezione Muscara Luigi De Rosa e della signora Fortunata Zona per la gioia di mamma Laura Sensoni e del papà Michele.

NOZZE DI DIAMANTE

Il 22 settembre 2017, il socio pioniere dell'ALE **Fausto Cintori** e la signora **Laura Carboni**, hanno festeggiato insieme ai figli, nipoti e pronipoti, il 60° anniversario di matrimonio. Fausto e Laura, celebrarono il loro matrimonio, nel 1957, durante lo svolgimento dell'11° corso piloti osservatori d'aeroplano. I Baschi Azzurri dell'ANAE, in servizio e in quiescenza, si congratulano con la bellissima coppia augurando altri gioiosi traguardi.

CI HANNO LASCIATO

Il 22 agosto 2017 è deceduto il socio della sezione "Agostino Sanna" **Salvatore Murgia**. Il socio Murgia, è stato effettivo al 21° Orsa Maggiore, presso l'aeroporto di Elmas, a metà degli anni Settanta, poi, al Nucleo distaccato del 21° gruppo, a Perdasdefogu.

Il giorno 24 agosto 2017 è deceduto il Col. **Giuseppe Manin** della Sezione "Altair". Tutti i soci della Sezione formulano le più sentite condoglianze ai familiari.

Il 18 settembre 2017 è venuto a mancare il sergente paracadutista "Folgore" reduce combattente di El Alamein **Arturo Ciro Rota**, papà del socio della sezione "Muscarà" Lgt. Giuliano Rota.

Il 28 settembre 2017 è deceduto il signor **Erminio Scipioni** suocero del socio della "Muscarà" Luca Mechilli.

Il giorno 29 settembre 2017 è venuta a mancare la signora **Erminia Pacino**, suocera del socio della sezione "Muscarà" ten. col. Vespasiano Furno.

Il 1 ottobre 2017, è venuto a mancare all'affetto della moglie Clelia e delle figlie Alessandra e Martina, il socio della sezione "Tucano" 1° mar. **Giancarlo Berti**.
La sezione Tucano esprime alla famiglia le più sentite condoglianze.

Il 5 ottobre 2017 è venuta a mancare la signora **Sabina Battisti**, consorte del socio della sezione Muscarà gen. b. Eligio Lattanzi. I Baschi Azzurri della sezione si associano al dolore dei familiari per la grave perdita.

L'8 ottobre 2017, è deceduto il signor **Umberto D'Elia**, suocero del socio della sezione "Rigel" Raffaele Padrone.

Il 9 ottobre 2017 è deceduta la signora **Maria Concetta** Pelissetti, moglie socio ANAE della sezione "Rigel" Scipione Tantulli.

Il 13 ottobre 2017, è deceduta la signora **Annamaria De Pace** moglie del generale Aldo Benazzi.

Il 28 ottobre 2017 è venuta a mancare la signora **Angela Barabino**, compagna del socio Muscarà gen. b. Fulvio Catteruccia. I baschi azzurri della sezione "Muscarà" formulano le più sentite condoglianze.

Il 1 novembre 2017 è venuta a mancare la signora **Gabriella Spina**, mamma del socio della sezione Muscarà colonnello Alessandro Giorno Felice. I soci della sezione "Muscarà" esprimono le più sentite condoglianze.

Il 14 novembre 2017 è deceduto **Massimo Depompeis** del 17° corso POPE.

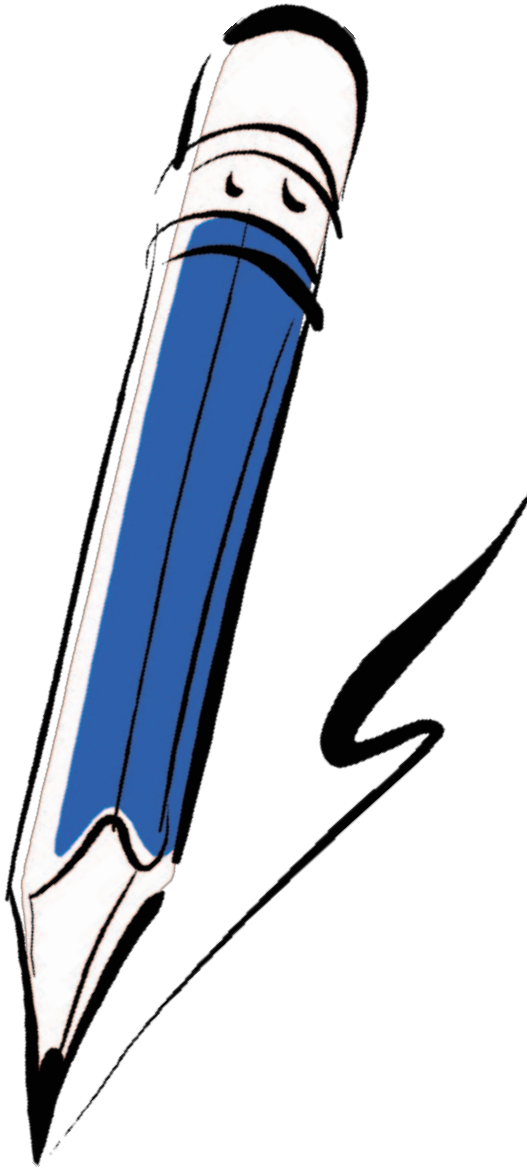
Il 17 Novembre 2017 è mancato all'affetto dei suoi cari il Col. **Michele De Bari** socio della sezione "Silvano Natale". I Baschi Azzurri di Bologna rinnovano ai familiari sentitissime condoglianze.

Il 19 novembre 2017 è venuto a mancare il signor **Claudio**, papà del socio della sezione Muscarà Luogotenente Tarquinio Fornari. I baschi azzurri della sezione si associano al dolore del caro Tarquinio.

In punta di piedi...

anche dopo un anno straordinario

Lo scorso anno, in concomitanza con la spedizione del numero di dicembre del nostro giornale, constatando i risultati raggiunti e spinto dal desiderio di migliorarlo ulteriormente, vagheggiavo uno scoppiettante 2017 per il Basco Azzurro.
In quell'occasione, ribadivo che "i risultati raggiunti nel 2016, erano frutto della partecipazione di tutti coloro che avevano collaborato con idee, scritti e foto".
Ripercorrendo gli accadimenti editoriali che hanno fatto da contrappunto all'attività sia centrale sia periferica della nostra associazione, l'anno che sta per concludersi, è stato effettivamente un anno straordinario e non solo per il Basco Azzurro. Al nostro calendario è stato assegnato il premio di miglior calendario tra tutti quelli realizzati dalle associazioni combattentistiche e d'arma e il sito, all'epoca, in via di totale rifacimento una volta online, è apparso subito professionalmente valido, con una vasta capacità informativa e dotato di una enorme potenzialità.
L'auspicio d'inizio anno, è andato oltre le più rosee previsioni, tanto che il 2017, lascia in eredità al nuovo anno, un nuovo ed eccellente sito, un calendario ancor più conosciuto, apprezzato e vincente e il Basco Azzurro sempre più professionale e completo.
La mia intima convinzione è che senza la vostra collaborazione non avremmo mai raggiunto così eccelsi successi.
Il giornale, il calendario ANAE e il sito, sono diventati quelli che sono, grazie all'impegno vostro, ai vostri scritti, alla differenziazione degli argomenti da voi proposti, al differente modo di presentare le notizie che riguardano i nostri tre prodotti editoriali e alla capillarità delle informazioni che grazie a coloro che collaborano, raggiungono poi tutti i lettori.
All'inizio dell'anno, ci eravamo posti l'obiettivo di "conquistare" inteso nel senso della fattiva collaborazione, coloro che ancora non erano "convinti" della necessità di allargare ancor più la platea di collaboratori. Speravamo nell'aumento del numero di "corrispondenti" per soddisfare la "fame" di notizie dei soci ANAE e dei Baschi Azzurri in servizio e illuminare con il racconto delle loro attività, le sezioni e le unità che erano rimaste nell'ombra. Sono stati 83 - questo numero ne conta oltre 30 - i collaboratori che con i loro scritti hanno contribuito alla realizzazione dei cinque numeri del giornale oltre agli 8 che hanno inviato delle foto. Il calendario ANAE 2018 ha visto la partecipazione di 15 collaboratori. Numeri che ci permettono di affermare senza ombra di smentita che sia il giornale sia il calendario, rappresentano un patrimonio di tutti i soci e il sito che ha avuto un crescente numero di persone che con le procedure più disparate: mail, whatsapp, telefonate, tablet, video,



hanno inviato notizie in loro possesso è diventato un fenomenale mezzo di penetrazione della nostra Associazione nella società.
Alla luce dei risultati ottenuti, possiamo affermare che il traguardo che ci eravamo posti, ad inizio anno, è stato raggiunto.
Mi piace, a tal proposito, ricordare in particolare la capacità attrattiva de "il Basco Azzurro" che oltre a ospitare un rilevante numero di articoli di valenti professionisti di vari settori, quest'anno, si è pregiato di offrire ai lettori, importanti e interessanti articoli giunti anche da oltre oceano.
Grazie a tutti i collaboratori che ormai come mi ero augurato nell'accettare il prestigioso incarico di direttore editoriale, hanno dato vita a una redazione vasta e allargata costituita da soci in quiescenza e in servizio.
In particolare, un grazie del tutto speciale ai familiari dei Caduti dell'Aviazione dell'Esercito che ci hanno onorato e hanno dato lustro al giornale, per aver collaborato con noi nel ricordo dei nostri Caduti.
Come direttore editoriale, non posso però adagiarmi sugli allori. La continua ricerca di migliorare e migliorarsi è una specificità intrinseca della natura umana, pertanto, fin da ora, dobbiamo impegnarci a migliorare i nostri prodotti editoriali perché diventino di eccellenza e al passo con i tempi, rappresentando così dei punti di riferimento sia per i soci sia per gli appassionati del volo e dei tanti che apprezzano la nostra specialità.
Per l'anno che verrà il traguardo da raggiungere, potrebbe essere quello di riproporre, la storia delle sezioni e dei reparti AVES, che necessita di essere aggiornata fino al presente, allo scopo di poterla pubblicare sia sul sito sia sulle pagine del giornale.
Dovremo continuare a migliorare il livello professionale raggiunto quest'anno puntando ancor più su articoli capaci di attirare l'attenzione dei lettori con argomenti diversificati e d'attualità.
Per il sito, è necessario che la notizia, arrivi con tempestività privilegiando l'aspetto informativo piuttosto che la forma descrittiva perché, l'evento può essere raccontato anche e soprattutto attraverso le foto.
Per il giornale, in funzione del fatto che il più delle volte non si è pressati dall'urgenza, è molto più interessante che la "nota" venga elaborata in un articolo più strutturato e complesso che riporti anche lo svolgimento dei fatti oltre alle impressioni e l'impatto che l'evento ha prodotto.
In ambedue i casi, vorrei migliorare proprio la parte fotografica con scatti aventi una risoluzione idonea per essere pubblicati. Spesso, le immagini, passando di cellulare in cellulare, attraverso "WhatsApp" perdono molto della loro risoluzione quando vengono riportate su carta. Le foto, dovrebbero riportare una didascalia che possa descrivere meglio cosa rappresentano e chi vi è ritratto, chi le ha scattate o in alternativa, dove sono state reperite, cosa che darebbe ancor più professionalità all'articolo e al giornale.
Infine, è importante che gli autori degli articoli, accompagnino lo scritto, con una loro foto, una loro biografia e magari con la loro mail. Mi sembra opportuno che i lettori, possano avere la possibilità di conoscere visivamente e attraverso un breve curriculum, coloro che collaborano con il giornale e se del caso, stabilire un contatto per eventuali chiarimenti riguardo all'argomento trattato.
Dopo l'anno straordinario che abbiamo vissuto insieme, sono convinto che continueremo a operare con entusiasmo e passione, per il raggiungimento di obiettivi sempre più esaltanti.

A tutti i lettori buon 2018
Il direttore editoriale Marino Zampiglia

NEL PROSSIMO NUMERO

Crittografia nella Prima Guerra mondiale
"Luigi Sacco" **di Giuseppe Bodi**

Ricordo di mio padre **di Luigi Lima**

Il mio primo Comandante "Gianfranco Chiti"
di Massimiliano Zonta

Prima Guerra Mondiale
Il Samurai di D'Annunzio e L'aquila di Trieste
di Michele D'Andrea

Adis Abeba - Ricordi Italiani
di Pino Avaro

Dalle Alpi al Tevere lungo la via Francigena
di Federico Vallauri

Stretto di Messina e oltre
di Antonio Serpe

Frammenti di ricordi e sacrifici
di Sergio De Monte

Il CH47C EI 801
di Angelo Tozzi

La cronaca della PRESENTAZIONE

Dopo gli anni, che videro svilupparsi la storia pionieristica della nostra specialità, giunse il tempo dell'elicottero. E' di quel periodo, e dell'acquisizione degli elicotteri che il calendario ANAE 2018, vuole raccontare la storia. Il percorso ci porterà a scoprire i primi elicotteri dell'ALE e i primi piloti e specialisti di elicottero. Per questo, abbiamo la fortuna, grazie al Comandante dell'AVES e al Comandante della Brigata Friuli, di avere come madrina della manifestazione, la prima pilota di elicotteri donna dell'AVES.

CAPITANO SABATO

Autorità, gentili ospiti, buona sera e benvenuti alla presentazione del Calendario 2018 dell'ANAE. Con immenso piacere, ho accolto la richiesta del Presidente dell'Associazione Nazionale dell'Aviazione dell'Esercito di presentare tale importante e storico evento. L'argomento trattato e il titolo impresso sulla copertina del Calendario ANAE 2018: "E la storia continua - Elicotteri AB 47," mi fa rivivere un po' della mia storia e spero che con me, la potranno rivivere, anche i tanti colleghi che hanno avuto la fortuna di sperimentare l'appassionante mondo del volo. Tale sentimento, mi spinge a salutare con affetto la prestigiosa platea che vede la presenza di numerosi piloti e specialisti che hanno fatto la storia delle nostra Specialità. A loro l'affettuoso e riconoscente grazie per averci preparato la strada e lasciato in eredità un specialità fiore all'occhiello dell'Esercito italiano.

Sono orgogliosa dell'opportunità che mi è stata offerta dall'ANAE e dai miei comandanti. Grazie generale Buono. In sala, è presente un mito dell'aviazione ita-

liana, la prima donna pilota di elicottero e dal 15 dicembre scorso, pilota militare ad "honorem": il comandante Maria Concetta Micheli che è anche socia ANAE della sezione Muscarà.
Nell'agosto scorso, la rivista americana Whirly-Girls - Interantional Women Helicopter Pilots, ha reso onore alla Signora Micheli, riportando la notizia dell'onorificenza che le è stata conferita nelle pagine centrali della rivista.
Grazie, di cuore per l'emozione che mi date nel rivivere in prima persona la storia dei nostri pionieri. Prego ora il Presidente dell'Associazione Nazionale dell'Aviazione dell'Esercito generale Sergio Buono di voler dare lo "start" all'evento.

GENERALE BUONO

Colgo di buon grado l'invito così stimolante di dare inizio all'evento cosa che non può prescindere dal ricordare il grande successo avuto dal precedente calendario che nel giugno scorso, ha ricevuto il premio di miglior calendario del 2017 tra tutti quelli realizzati dalle associazioni combattentistiche e d'arma italiane. Come ho scritto nella prefazione, non immaginavo che il percorso triennale del progetto fosse così apprezzato tanto da meritare e ottenere il prestigioso riconoscimento dell'Istituto italiano di uniformologia, iconografia e pubblicistica storico militare "Quinto Cenni".

I fatti sembrano confermare il motto che, da qualche anno, accompagna il nostro organismo: "il lavoro, la programmazione e l'impegno pagano sempre".
Ancora una volta il nostro "modus operandi" ci ha permesso di ottenere un gratificante successo che rende merito a tutti quei soci che con documenti inediti e testimonianze concrete hanno contribuito alla sua realizzazione che ha rappresentato l'ultimo capitolo di un progetto triennale che ha raccontato il periodo pionieristico dell'aviazione e della nostra specialità. Concludo, questa mia introduzione ringraziando il capitano Sabato, per la sua disponibilità e per l'entusiasmo con il quale ha accettato di essere la madrina del calendario ANAE 2018.

CAPITANO SABATO

Presidente, a proposito del prestigioso premio che ha avuto il nostro calendario, molti soci e tutti i presenti, vorrebbero vedere dal vivo, l'artistica targa premio, consegnata all'ANAE in occasione della cerimonia di premiazione, può mostrarla?

GENERALE BUONO

Come può immaginare, è qui, nelle mani del nostro Segretario Generale ed è con grande orgoglio che la mostriamo ai soci per condividere con loro e con il personale in servizio la grande soddisfazione provata.

CAPITANO SABATO

Molto bella e soprattutto simbolo importante. Presidente, cosa ha premesso all'ANAE di raggiungere in così breve tempo un premio così prestigioso?

GENERALE BUONO

Come ho già detto precedentemente, l'obiettivo raggiunto è frutto del lavoro di squadra tra gli organi centrali e periferici dell'associazione e nel coinvolgimento alla realizzazione del progetto di un numero considerevole di soci. Un po' come avviene per la realizzazione del nostro periodico "il Basco Azzurro" che vede la partecipazione attiva di tutti i soci che con le loro idee, il loro impegno e ovviamente il grande entusiasmo, contribuiscono a far diventare i progetti realtà.
Colgo l'occasione per ringraziare il Presidente dell'Istituto italiano di uniformologia, iconografia e pubblicistica storico militare e presidente del Comitato organizzativo del premio Dott. Paolo Pierantozzi, che vedo in sala per l'importante riconoscimento.

CAPITANO SABATO

Dottor Pierantozzi, complimenti per un'iniziativa che a livello nazionale, vuole stimolare l'attività editoriale militare. Vuole gentilmente illustrare a tutti noi le motivazioni che hanno spinto la commissione ad assegnare il primo premio al Calendario ANAE 2017?

DOTTOR PAOLO PIERANTOZZI

Innanzi tutto il progetto triennale, un'idea che per la prima volta appare nella realizzazione dei calendari che in tal modo, diventano dei capitoli di un'affascinante storia e ovviamente il carattere storico-culturale del racconto e le caratteristiche grafiche.

Il calendANAE 2017, ha ripercorso con fedeltà storica, e con un linguaggio che pur avventurandosi nei campi tecnico militare e aeronautico, ha saputo chiaramente illustrare con vivido racconto, lo straordinario momento in cui la nuova specialità ha iniziato la sua storia. Il Calendario ANAE 2017, è un compendio di testimonianze storiche che esaltano uomini coraggiosi amanti del volo e della Patria che contribuirono alla nascita e allo sviluppo dell'Aviazione dell'Esercito. La giuria ha apprezzato in modo particolare anche l'ottima grafica, realizzata dalla Freemindediting - che concorre a valorizzare ancor più la storia raccontata, e la genialità della copertina che in un solo fotogramma ha saputo cogliere tre grandi realtà: l'alba di un nuovo giorno, il decollo di un aereo e il decollo dell'Aviazione Leggera dell'Esercito. Straordinaria.

CAPITANO SABATO

Grazie dottore, grazie per il suo importante e stimolante progetto. Spero che con la sua Organizzazione, possiate continuare a valorizzare il lavoro editoriale delle associazioni come la nostra. Lo merita l'impegno che volontariamente, le associazioni d'Arma dimostrano per tenere viva la nostra storia.

DOTTOR PIERANTOZZI

Certamente, ce la metteremo tutta. Già da quest'anno aumenteremo le "Nonimation" e le attività culturali che saranno prese in esame per l'assegnazione dei premi annuali.

A tal proposito già da adesso posso anticipare che la cerimonia finale, si svolgerà nella prossima primavera, anziché come quest'anno a fine estate per dare alla manifestazione ancor più visibilità.

CAPITANO SABATO

Sono sicura che l'ANAE ci sarà. Grazie dottor Pierantozzi e all'anno prossimo.

E' giunto il momento di presentare il calendario 2018. Presidente Buono, Vuole farci conoscere le sue considerazioni?

PRESIDENTE BUONO

Il calendario 2018, percorre un altro capitolo dello straordinario e rapido sviluppo dell'AVES. Attraverso l'acquisizione nel 1955 da parte dell'Esercito italiano degli elicotteri della serie AB47 inizia quella che nel tempo, diventerà l'attività caratterizzante la nostra Specialità.

Grazie alla sua capacità di restare fermo nell'aria, di muoversi in qualsiasi direzione, di decollare e atterrare in spazi ridotti e di svolgere una vasta gamma di impieghi l'elicottero ebbe un velocissimo sviluppo oltre che nel mondo civile anche nelle Forze armate occidentali. L'Esercito Italiano comprese immediatamente le potenzialità del nuovo mezzo e già a partire dal 1955, cominciava per l'ALE, l'epopea dell'elicottero.

Con l'acquisizione dell'ala rotante, inizia un grande sviluppo, anche dottrinale che porterà a un mutamento della concezione d'impiego dei mezzi aerei con una maggiore diversificazione delle attività a favore delle Unità terrestri, e con una cooperazione ancor più aderente alle necessità sia della Forza armata sia della società civile, instaurando così un primo approccio duale delle potenzialità dell'Esercito da utilizzare al servizio del Paese.

Il calendario, racconta i primi corsi per piloti e specialisti di elicotteri, la costituzione dei primi reparti e le prime attività operative che consentirono alla specialità e al personale di avere una grande visibilità non solo all'interno delle Forze Armate ma anche e soprattutto nella collettività nazionale. In pochi anni, soprattutto al nord Italia, divennero operative numerose piazzole di atterraggio che si affiancarono alle ormai consolidate strisce delle SAL.

Il calendario anche questa volta, dopo aver guardato al passato storico, volge il suo sguardo sia al presente sia al futuro, raccontando il sospirato e atteso "ritorno" a casa, al 1° "Idra" di Bracciano degli elicotteri della prima generazione, gli AB47 G e J, per essere ricondizionati per la successiva dislocazione nel costituendo museo dei mezzi dell'AVES a perenne ricordo per le future generazioni di Baschi Azzurri,

perché nulla della nostra storia vada perduta.
L'AVES e l'ANAE, pur rappresentando due entità separate e operando ciascuno nel proprio campo di azione, hanno sviluppato una sempre più stretta comunione di intenti, realizzando così un "insieme" che spinge gli uni e gli altri verso un fine comune.

CAPITANO SABATO

Grazie generale, per le belle parole e per il grande afflato che si è stabilito tra le due nostre organizzazioni. Siamo tutti in ansiosa attesa di conoscere il racconto del sospirato ritorno a casa degli elicotteri.
Ora, però, entriamo nel vivo della presentazione del calendario 2018, prego, il direttore editoriale colonnello Marino Zampiglia di voler illustrare il processo realizzativo del Calendario ANAE che accompagnerà lo scorrere dell'anno che verrà.

COLONNELLO ZAMPIGLIA

Visto il protrarsi della prima parte, ma era necessario dare valore a un prodotto che da qualche tempo, è diventato di nicchia e che di anno in anno, come i nostri velivoli, prova a raggiungere vette sempre più elevate, cercherò di accelerare questo mio intervento.
A tal proposito anche perché stimolato dal presidente che ha indicato nell'attività di squadra il segreto del successo, permettetemi di ringraziare coloro che hanno collaborato alla realizzazione del calendario 2018, attraverso un contatto continuo che ha occupato le calde giornate della calda estate fin dal luglio scorso.
E' mio dovere, ringraziare il signor Marco Celli e la Freemind editing non solo per la professionalità che ha prodotto un'eccellente grafica, ma anche per la continua e totale disponibilità che ha permesso di soddisfare tutte le mie spesso "impossibili" richieste: per loro, non esistono mai problemi. Il premio ricevuto è anche merito loro!
Terminato il primo capitolo della storia dell'AVES, abbiamo voluto diversificare il calendario, per dimostrare il passaggio a un altro capitolo della storia.
E' totalmente diverso dal passato perché, oltre al divenire dei mesi, accoglie, all'interno, un inserto, con la descrizione delle caratteristiche degli elicotteri storici, che sono insieme ai piloti e specialisti, gli attori principali del progetto. L'inserto, è posizionato al centro in modo da essere facilmente staccabile per diventare così opuscolo informativo senza variare il normale scorrere dei mesi e la pregevolezza del calendario dando ai lettori, la possibilità e il piacere di verificare le caratteristiche e le differenze esistenti tra le numerose versioni degli AB47.

Gennaio e febbraio

Il documento storico che abbiamo realizzato non poteva iniziare "tout court" dall'arrivo degli AB 47 in Italia, cosa che comunque, sarà raccontato nei mesi successivi, ci è piaciuto illustrare la storia della nascita dell'idea "elicottero" specie se scritta da personaggi italiani.

Enrico Forlanini e Corradino d'Ascanio, sono i personaggi di riferimento per chiunque voglia ripercorrere la storia dell'elicottero in Italia. Costoro, sono tra i primissimi inventori dei velivoli a decollo verticale.
Il primo si formò presso la scuola di applicazione d'artiglieria e genio di Torino. Giovane tenente sviluppò la sua creatività presso le officine del genio di Alessandria.
D'Ascanio, intraprese la carriera militare presso il battaglione aviatori di Torino. Terminata la grande guerra, il futuro inventore della "Vespa" lavorò per l'ingegnere Ottorino Pomilio già suo ufficiale superiore al battaglione aviatori che aveva avviato la società anonima per costruzioni aeronautiche Ingegner Ottorino Pomilio & C. per la costruzione di velivoli SP2 (Savoia-Pomilio).

Marzo

Successivamente all'arrivo degli elicotteri, nel febbraio del 1955 dall'Aeronautica militare, viene, individuato l'aeroporto di Frosinone come area idonea di rilocazione e sviluppo. Ad un primo distaccamento di elicotteri segue, a partire dal 2 aprile del 1955, lo spostamento di tutto il Reparto. Il cambiamento di sede si completa il 27 aprile e termina il proprio ciclo attuativo con la ridenominazione del Reparto in Centro Elicotteri. Da Forlanini e d'Ascanio fino ad arrivare alla costituzione sull'aeroporto di Frosinone della scuola elicotteri dell'Aeronautica militare. Questi sono gli argomenti del primo trimestre 2018.

CAPITANO SABATO

Grazie Direttore e anche a nome mio, grazie a tutti coloro che hanno collaborato a rendere così interessante e accattivante il nostro calendario. E siamo solo

al terzo mese dell'anno.
Nel percorso storico, siamo arrivati sull'aeroporto di Frosinone, dove si svolsero i primi corsi piloti di elicottero dell'ALE giungendo così, forse al momento più atteso di questa presentazione che fin dalla prima edizione, si onora della partecipazione di ospiti d'onore che con la loro presenza apportano un valore aggiunto alla storia rendendo questo momento unico e indimenticabile.
Siamo nel 1955, 10 giovani, guardandosi l'un l'altro come per farsi vicendevolmente coraggio, cercano a turno di domare una specie di cavallo impazzito costituito di tubi d'acciaio e plexiglass.
Erano i giovani frequentatori del Primo corso elicotteri dell'Esercito Italiano.Oggi, abbiamo la fortuna di avere con noi uno di quei giovani.
Signore e signori: Il Comandante/sergente Celaschi!
Comandante ben venuto, grazie per aver voluto onorare con la sua presenza questa nostra manifestazione. Lei si è arruolato nel 1952, all'età di 21 anni, ci può dire il suo iter addestrativo e come ha potuto partecipare al corso piloti di elicottero?

COMANDANTE CELASCHI

Appena arruolato, fui inviato al CAR di Casale Monferrato dove dopo 3 mesi di addestramento fui assegnato, all'Auto gruppo dello Stato Maggiore dell'Esercito dove frequentai il corso da falegname-scoccaio. Dopo pochi mesi fui mandato a frequentare il corso Sergenti a Rieti e al termine ritornai sempre all'Auto gruppo dello Stato Maggiore Esercito e assegnato all'Ufficio-fureria del Reparto. All'inizio del 1955, lessi una circolare che diceva che era stato indetto un corso per piloti di elicottero. Feci subito la domanda.

CAPITANO SABATO

Quali furono le fasi successive? Ovvero, dopo l'invio della domanda, che naturalmente, fu accolta ci fu una selezione?

COMANDANTE CELASCHI

Inizialmente fui sottoposto a delle visite mediche superate le quali, mi inviarono a Frosinone presso l'Aeroporto dell'Aeronautica Militare per la frequenza al corso di pilota di elicottero.

CAPITANO SABATO

Comandante, si trattava del primo corso elicotteri bandito per il personale dell'Esercito, quanti eravate a frequentarlo e quando iniziò?

COMANDANTE CELASCHI

Si trattava proprio del primo corso per piloti di elicottero, ed eravamo in dieci tra ufficiali e sottufficiali. Oltre me che allora ero sergente, c'erano 3 ufficiali e

6 sottufficiali: i tenenti Araneo, Fiscal e Tarquini, i sergenti maggiori Masolini e Brunamonti e i sergenti Fortini, Dei, Romano, Bettoni. Iniziammo il 18 aprile 1955 con tre prove di volo di ambientamento, con un aereo Piper. Al termine delle prove il colonnello responsabile del Corso si complimentò con tutti, poi, indicandomi con il dito della mano, disse ad alta voce: "però, quel sergente, là, è proprio negato".

CAPITANO SABATO

E allora!? Cosa successe. Ha continuato a frequentare il corso?

ANNUNZIO CELASCHI

Sì. Fortunatamente, essendo un corso sperimentale, il direttore del corso, continuò dicendo: "*comunque lo teniamo lo stesso*". Così, iniziai il corso, prima con delle lezioni teoriche poi avvicendate con delle ore di volo sull'elicottero AB47G. Il corso terminò all'inizio del 1956. Al termine del corso l'ufficiale coordinatore, durante la consegna dei brevetti, rivolgendosi al tenente Tarquini, che era considerato il migliore del corso, gli disse, "*Tarquini, ti devo dire che Celaschi ti ha fregato*".

CAPITANO SABATO

Terminato il corso, iniziaste subito a volare con gli elicotteri?

ANNUNZIO CELASCHI

Non subito in quanto, pur essendoci già il primo reparto sperimentale elicotteri, non c'erano gli elicotteri. Mi assegnarono alla Caserma "Francesco Baracca" di Casarsa già sede della Sezione aerei leggeri. Successivamente, a novembre del 1956, insieme ad altri tre piloti fummo inviati a Frosinone, per ritirare i primi elicotteri dell'Esercito Italiano. E così, il 7 novembre decollammo con 4 elicotteri AB47G e in volo attraversammo tutta la penisola facendo scalo ad Arezzo, Firenze, Bologna Padova. Arrivammo a Casarsa il 9 novembre 1956.

CAPITANO SABATO
Quindi con questo volo da Frosinone a Casarsa, lei ha iniziato la sua vita di pilota dell'Aviazione Leggera dell'Esercito. Però, molti sono i piloti, che riconoscono in lei uno dei più "antichi e storici" piloti istruttori avendo trascorso quasi tutti i suoi 35 anni di servizio nell'Aviazione dell'Esercito a preparare nuove generazioni di piloti.
COMANDANTE ANNUNZIO CELASCHI
Effettivamente è stato così. La mia attività di pilota istruttore è iniziata abbastanza presto. Infatti, insieme al sergente maggiore Lovat e ai maggiori Martinengo e Lojacono fui comandato a fare il corso per pilota istruttore tenuto da un capitano pilota americano, Harold M. Ramey, giunto appositamente dalla Germania. Al termine del corso, fui trasferito a Viterbo, dove iniziai il mio lavoro di istruttore pilota presso il CAALE.
CAPITANO SABATO
Comandante, poi, è andato in America, Alabama, alla Scuola dell'U.S. Army Aviation, a Fort Rucker insieme al capitano d'Auria per il corso per elicotteri armati su AB 204.
Infine, ha concluso la sua carriere militare, nel 1978, ma ha continuato a volare come comandante con elicotteri civili.
Grazie Comandante, per quanto ha fatto per l'AVES, ricordando che lei ha allevato un'intera generazione di piloti.
Mi permetta però, in conclusione di questo nostro colloquio di leggere quanto provato da un giovane sergente che era "proprio negato per il volo" nel suo primo approccio con un elicottero:
"*L'istruttore mi diceva di distribuire l'attenzione tra il cruscotto e l'esterno ma in realtà non vedevo nulla: giri, pressioni, velocità, quota, prua, temperature, livelli. Niente. Ero frastornato, come ubriaco; non riuscivo a coordinare né i movimenti, né il significato delle indicazioni degli strumenti. E appena tentavo di gettare uno sguardo fuori, un grido: "attento ai giri" e ripiombavo nella nebbia che concentrato com'ero nel cruscotto, sembrava circondare l'elicottero. Finché, all'improvviso un giorno, mi accorsi che ci vedevo. Vedevo case, campi, strade, il cielo. E quando vidi la città, fui così emozionato che gridai all'istruttore: "Si vede Frosinone da qui!*"
Signore e signori, quel giovane sergente era il comandante Celaschi!
Quanta emozione. Mai avrei immaginato di provare un così forte coinvolgimento e appassionarmi a delle storie che comunque ci appartengono; ma i momenti così coinvolgenti non sono finiti. C'è anche l'altra metà dell'AVES che ha partecipato a pieno titolo a scrivere la storia che stiamo raccontando. A dire il vero, i pionieri di quella metà, quando i giovani allievi piloti di elicottero calpestavano il prato dell'aeroporto di Frosinone, erano già tornati dagli Stati Uniti, al termine del corso di Manutenzione aeromobili con la qualifica di tecnici di aeromobili.
Anche in questo caso, ha voluto fortemente essere con noi il pioniere Gen. Vittorio Montani che con il collega Natalino Di Nicola, prese parte a quel corso.
Generale, ho letto nella sua biografia che nel 1955, insieme al collega Nicolino Di Nicola, foste inviati negli Stati Uniti per frequentare presso la Transportation School il corso specialisti di aeromobili.
Come si svolsero i fatti e come avvenne che la scelta cadde su lei e su Di Nicola?
GENERALE VITTORIO MONTANI
Uno dei requisiti più importanti era naturalmente la conoscenza della lingua inglese e a quel tempo, in Italia, lo studio delle lingue estere era tenuto in poca considerazione. Poi, tra coloro che parteciparono, il Di Nicola ed io, fummo scelti perché oltre alla lingua, conoscevamo anche la fraseologia aeronautica e tecnica.
CAPITANO SABATO
Il corso, abilitava alla manutenzione basica sia degli aerei sia degli elicotteri, quale tipo di mezzi avete studiato?
GENERALE VITTORIO MONTANI
Come nei corsi che si organizzarono successivamente in Italia, inizialmente, il corso prevedeva diverse ore di lezioni teoriche inerenti la tecnica aeronautica, successivamente svolgemmo una parte pratica sull'aereo Cessna O-1E e sull'elicottero H-13 "Sioux" in pratica l'elicottero della serie Bell Model 47 che poi, fu utilizzato in Europa dagli stessi americani e anche nell'ALE dopo che al 2° RRALE di Bologna, fu trasformato in una versione simile all'AB47G-2.
CAPITANO SABATO
Generale, quando rientraste in Italia, nel novembre del 1955, il 1° corso piloti di elicottero non era ancora iniziato, e non era ancora stato costituito il Reparto Sperimentale elicotteri. Dove foste impiegati con l'importante specializzazione?
GENERALE VITTORIO MONTANI
Per qualche tempo, ritornammo ai nostri precedenti reparti: io alla Scuola della Motorizzazione, Di Nicola all'Auto gruppo dello SME prima di essere trasferiti entrambi al 1° RRALE di Bracciano, dove nel tempo svolgemmo l'incarico di comandante.

CAPITANO SABATO

Generale mi tolga una curiosità. Nella foto che vediamo sullo schermo, appare lei giovanissimo, insieme a un generale americano tutti e due stringete una statuetta, chi dava cosa a chi?

GENERALE VITTORIO MONTANI

E' una lunga storia. Per ringraziare l'Esercito degli Stati Uniti per l'eccellente e qualificante corso e per la particolare assistenza e gentilezza che gli istruttori della Scuola ci avevano riservato durante il nostro corso, il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito Generale di C.A. Giorgio Liuzzi, inviò la statua di un artigliere, in uniforme dell'Esercito Piemontese del 1848, realizzata da Carlo Marocchetti, all'epoca scultore conosciuto in tutto il mondo; era una copia dell'originale situata alla base del monumento a Carlo Alberto in Torino.

Fui io, a nome del Capo di SME, a consegnare la preziosa statuina al generale comandante della Scuola Trasporti dell'Esercito statunitense.

CAPITANO SABATO

Grazie, generale, grazie per averci raccontato degli episodi, sconosciuti ai più. Quello che siamo diventati, lo dobbiamo a coloro che come lei, hanno tenuto alto l'onore del nostro Esercito e della nostra specialità non solo in Patria ma anche all'estero.

Colonnello Zampiglia, vuole illustrarci gli ultimi mesi del calendario 2018?

COLONNELLO ZAMPIGLIA

Giugno

Nel 1955, l'Esercito italiano, acquisì i primi 10 esemplari di elicotteri del modello AB47G-2, versione migliorata del B47G statunitense, con l'adozione di un motore più potente e dell'impianto idraulico per i comandi di volo. Gli elicotteri, per la gestione e l'impiego furono affidati al servizio del Corpo automobilistico in una unità appositamente costituita sul campo di volo di Casarsa della Delizia denominata "Reparto Sperimentale Elicotteri" costituito il 1 febbraio 1956 e posto alle dipendenze del V CA.

Luglio e agosto

Il nuovo reparto, operò con le Unità terrestri territoriali in particolare con l'arma di Cavalleria in attività di collegamento con le unità isolate spesso dislocate in zone montagnose difficilmente raggiungibili per via ordinaria, dove anche gli aerei leggeri, erano penalizzati per la mancanza di strisce di atterraggio.

Sulla base degli ottimi risultati raggiunti lo Stato Maggiore dell'Esercito, decise di potenziare la componente elicotteristica con la costituzione di due nuovi reparti elicotteri "operativi" che andarono a sostituire il Reparto sperimentale elicotteri.

Fu così che il 1° settembre 1958, dalla trasformazione del Reparto sperimentale, furono costituiti il primo reparto elicotteri alle dipendenze del Comando del V Corpo d'armata di Vittorio Veneto e il 2° Reparto

elicotteri, sull'aeroporto di Bolzano – San Giacomo, alle dipendenze del comando del IV Corpo d'armata. Inizialmente, i due reparti erano dotati di AB47G-2, successivamente anche di AB47J.
Nello stesso tempo, con l'entrata in vigore della legge 247 datata 6 marzo 1958: Costituzione e ordinamento dei reparti elicotteri dell'Esercito e della Marina, la branca elicotteri dell'Esercito fu transitata dal Servizio della Motorizzazione all'Aviazione Leggera dell'Esercito, che con il Centro Addestramento ALE, si fece carico anche dell'addestramento dei piloti e della loro capacità all'impiego delle macchine ad ala rotante.

Settembre e ottobre

Gli AB47G e J "Ranger", dell'Aviazione Leggera dell'Esercito, furono impegnati intensamente e diuturnamente, nei soccorsi alle popolazioni a seguito della catastrofe delle valli del Vajont e del Piave.
Dopo poche ore dalla catastrofe, gli elicotteri AB47G e J dei reparti elicotteri alle dipendenze del IV e V Corpo d'Armata sorvolavano il luogo della tragedia operando in collaborazione con le autorità e i soccorritori in attività di trasporto, soccorso e assistenza e contemporaneamente per portare in salvo persone rimaste ferite e isolate nel vasto territorio colpito dall'immane disastro.
In quel periodo, gli AB47, iniziarono a svolgere anche l'attività di soccorso in montagna. Fece epoca, l'intervento fatto sulle Tre Cime di Lavaredo per portare a valle un alpinista polacco ferito gravemente durante la scalata della cima Ovest lungo la via chiamata "degli scoiattoli".
Tali attività rappresentarono i primi grandi impegni in quello che oggi viene conosciuto come concetto "Dual Use" degli elicotteri dell'Aviazione Leggera dell'Esercito in cui gli equipaggi, diedero dimostrazione di prontezza operativa, efficienza e grande professionalità.

Novembre

Con l'introduzione degli elicotteri, e con la ristrutturazione organica dell'Esercito, datata 1963, anche l'ALE mise in atto il suo primo riordinamento. Furono soppresse le SAL dei reggimenti di artiglieria, cavalleria, e fanteria corazzata il cui personale e mezzi fu inglobato nelle SAL delle Grandi Unità dando così origine ai Reparti Aviazione Leggera – RAL.

Dicembre

Poi, come tutte le cose terrene, anche per gli AB47, venne purtroppo il triste giorno del pensionamento! All'affacciarsi sulle linee di volo dei tecnologici ed eleganti Jet Ranger, conosciuti in Italia come AB 206, iniziò il triste declino di quegli amorevoli elicotterini che in pochi anni avevano conquistato l'affetto di piloti e specialisti e spesso e volentieri costretto le persone di qualsiasi età, razza e condizione ad "alzare gli occhi al cielo".
Le macchine furono accantonate in parte al CAALE di Viterbo e in parte al 1° RRALE di Bracciano dove furono inserite in lotti per la vendita all'asta a operatori commerciali e collezionisti. Alcuni, vennero utilizzati dall'ALE, come "Gate Guardian"
Alla fine degli anni Settanta però diversi di questi modelli vennero riscoperti.
Le Forze armate occidentali, infatti liquidarono tali macchine vendendoli a utilizzatori civili, piccole società e piloti privati che li impiegarono e li impiegano per voli spray, voli agricoli, per addestramento e voli privati.
Attualmente nel registro aeronautico degli aeromobili di molte nazioni, sono ufficialmente registrati molti di questi apparecchi, in stato di volo.
Tutti coloro che hanno avuto modo di volare con gli Agusta Bell 47G nelle varie versioni, parlano con toni entusiastici di questo elicottero, e continuano a considerarlo davvero speciale e parte importante della loro storia aviatoria.

CAPITANO SABATO

Grazie direttore per l'illustrazione completa ed esau-

stiva dei contenuti del calendario 2018, che anche se conclusa con un velo di mestizia, rincuora il fatto che quegli elicotteri, posero le basi per l'imponente e straordinario sviluppo della componente ad ala rotante dell'Aviazione dell'Esercito.
Gentilissimi ospiti, dopo aver conosciuto mese dopo mese, la bellissima e affascinante storia dei primi elicotteri dell'AVES, e degli uomini, piloti e specialisti che questa storia l'hanno scritta, ci poniamo una domanda: E ora? Cosa è rimasto di quello straordinario periodo?
E' stato già accennato alla particolare caratteristica del calendario di quest'anno e al supplemento inserito al suo interno, e proprio le ultime due pagine di tale documento, trattano tale argomento.
Il colonnello Luigi Fiordalisi, comandante del 1° reggimento sostegno AVES Idra, darà la risposta alla nostra domanda.
Prego colonnello, vuole raccontarci come si conclude la storia?

COLONNELLO FIORDALISI

Signore e signori, bona serata a tutti.
Il 28 luglio 2016 presso il 1° Reggimento di Sostegno "Idra" di Bracciano sono arrivati i primi due mezzi, AB47G M.M. 80811 EI 73 e AB47J M.M. 80263 EI 24 per essere ricondizionati ed entrare a far parte della futura area museale dei mezzi storici

dell'AVES.
L'AB 47G M.M. 80811 EI 73, è un elicottero storico non solo per l'Italia, si tratta infatti di un Bell OH-13H, dell'US Army che ha operato, durante la guerra fredda, nella Repubblica Federale Tedesca. L'elicottero, revisionato, e trasformato dal 2° RRALE di Bologna in G-2, fu impiegato presso la Scuola di Volo Elicotteri di Frosinone per i corsi elicotteri dell'ALE.
L' AB47J M.M. 80263 EI 24, è un modello realizzato dall'Agusta in una versione denominata "J-3" dotata di motore con turbocompressore che l'ALE ha utilizzato per operazioni in montagna
I lavori per il ricondizionamento dell'elicottero AB 47G-2 sono terminati il 5 aprile 2017. Trattandosi di elicottero storico, l'attività di ricondizionamento ha richiesto una particolare tecnica, tendente a salvaguardare tutti i particolari originali dei complessivi. Rilevante attenzione hanno richiesto le parti in gomma, plastica, plexiglass e le tubazioni, oltre alla sverniciatura e riverniciatura dell'elicottero e dei suoi componenti. Sono stati rimossi il rotore principale, i serbatoi, la trasmissione principale, il pannello strumenti, i sedili e il tratto del traliccio di coda danneggiato in più punti.
Cabina Si è proceduto alla riparazione della bolla in plexiglass con l'applicazione di un nuovo foglio per chiudere il foro sulla parte anteriore; è stato sistemato il pannello strumenti e ricostruita la manopola del comando ciclico. I sedili, originali, sono stati riparati e sostituite le cinghie e le bretelle.
Motore E' stato ripulito in tutti i suoi componenti, con la rimozione dell'ossido.
Rotore principale Si è proceduto allo sbarco e disassemblaggio del rotore principale e dei suoi componenti, per la rimozione dell'ossido e trattamento pre-

ventivo contro la ruggine. Le pale sono state sverniciate fino al corpo in legno per procedere poi alla stuccatura e alla ricostruzione delle parti deteriorate dal tempo e dall'umidità. La riverniciatura ha mantenuto le caratteristiche e la colorazione originali.

Trasmissione principale E' stata rimossa dall'elicottero e ricondizionata in tutti i suoi componenti: tubazioni, attacchi, ghiere, bulloni e guarnizioni, procedendo al ripristino del protettivo prima di essere rimontata.

Traliccio di coda Si è proceduto allo smontaggio che presentava la rottura di diversi elementi tubolari che sono stati ricostruiti ed eliminate le distorsioni presenti lungo la trave.

Complessivi Sono state ricostruite le luci di ingombro non più installate e sverniciate le parti esposte, con particolare attenzione a non rimuovere e deteriorare gli adesivi originali. L'elicottero, è stato riverniciato in tutti i suoi componenti e riassemblato.

Signore e signori, permettetemi di concludere dando atto ai miei collaboratori e a coloro che materialmente e con la loro professionalità hanno permesso di portare l'AB 47G sigla EI 73 all'antico splendore.

CAPITANO SABATO

Grazie a Lei, colonnello per la risposta alla nostra domanda che ci fa ben sperare per il futuro del tanto auspicato museo dei mezzi storici dell'AVES.

Ora, signore e signori, mi è d'obbligo, chiamare nuovamente il presidente nazionale dell'ANAE per concludere questa interessante presentazione.

GENERALE BUONO

Accetto di buon grado l'invito del Capitano Sabato, ma prima permettetemi di rivolgere un grazie sincero alla nostra straordinaria madrina per la disponibilità e l'entusiasmo con i quali ha voluto partecipare alla presentazione del nostro calendario e soprattutto per la professionalità dimostrata. Grazie Capitano.

Nella mia funzione di Presidente dell'Associazione ho il piacere di chiudere, almeno dal punto di vista "verbale", questo incontro che ci ha permesso di presentare ancora una volta, nella città di Viterbo, il calendario ANAE 2018.

Quanto ho sentito e osservato in termine di attenzione da parte dei presenti ha giustificato lo sforzo compiuto da tutti noi nell'ideare e portare a termine il nuovo progetto; l'interesse con cui voi tutti avete seguito i nostri relatori ci dà forza ed entusiasmo per continuare sulla strada intrapresa.

Ne fa fede, il prestigioso premio ricevuto e le entusiastiche parole dette dal presidente dello IUISM dott. Pierantozzi che ringrazio per la sua presenza.

La storia dell'Aviazione dell'Esercito, che stiamo illustrando non si ferma al periodo raccontato dal calendario 2018, in quanto, l'AVES cresce e si sviluppa anno dopo anno. Noi siamo qui a testimoniare questo straordinario divenire e raccontare di come la nostra Specialità, proprio perché giovane, mantiene al suo interno il passato e il presente; ce ne siamo resi conto questa sera nell'ascoltare i due pionieri ospiti d'onore e nel vedere l'onda d'azzurro rappresentata dal personale in servizio e dai soci dell'ANAE. Naturalmente, tutto ciò ci deve stimolare a guardare avanti, alle giovani generazioni di Baschi Azzurri che nelle storie che portiamo alla luce, troveranno, spinta morale, forza d'animo, passione e coraggio giovanile che consentirà all'AVES di continuare a essere una delle specialità di punta delle nostre Forza armate.

Poi, ad un certo punto della storia, i Baschi Azzurri ora in servizio, incontreranno l'ANAE, anzi spero la incontrino subito, diventando immediatamente punto di riferimento per le giovani generazioni di Baschi Azzurri. Da parte nostra, continueremo ad alimentare quei valori che i nostri predecessori ci hanno lasciato in eredità per trasmetterli a nostra volta alle giovani generazioni, convinti che dovere della nostra associazione è quello di custodire la storia ed esaltare le glorie e le tradizioni dell'Aviazione dell'Esercito come sancito dal nostro statuto.

Al generale Riccò, comandante dell'AVES, chiedo di intervenire per un breve intervento non prima di avergli espresso un sentito ringraziamento per il suo costante supporto all'Associazione.

Grazie a tutti e arrivederci alla presentazione del calendario ANAE 2019.

IL VIDEO
DELLA PRESENTAZIONE

FULCO RUFFO DI CALABRIA

Maggiore A.A. Comandante del 17° gruppo da caccia

Nato a Napoli il 18 agosto 1884, discendeva da un'antica famiglia principesca ed era settimo duca di Guardia Lombarda. Arruolatosi in Cavalleria, così come altri ufficiali della stessa arma, fra cui Baracca, venne attirato dall'aviazione.
Il 28 settembre 1915 Ruffo di Calabria divenne pilota aviatore in servizio di guerra, e il 1° ottobre era in zona operativa, assegnato alla IV Squadriglia di artiglieria.
Il 28 luglio 1916 era al fronte, incorporato nella 70ª Squadriglia da Caccia.
Gli vennero ufficialmente attribuite, fra velivoli abbattuti da solo, e quelli abbattuti con altri cacciatori, venti vittorie aeree.
Il suo nome, nella graduatoria ufficiale degli assi da caccia, compilata in zona di guerra il 1° febbraio 1919, e firmata dal Comandante Generale d'Aeronautica Luigi Bongiovanni, venne collocato al quarto posto, un posto di grande onore in quanto la sua attività di cacciatore ebbe inizio verso la fine di luglio del 1916, cioè oltre un anno dopo lo scoppio della guerra.
La Medaglia d'Oro gli fu personalmente consegnata da Vittorio Emanuele III, assieme a Baracca e a Piccio, in Milano, all'inizio del 1918.

Medaglia d'Oro al Valor Militare

Dotato di elette virtù militari, pilota da caccia d'insuperabile ardire, provato in ben cinquantatré scontri aerei, con spirito di sacrificio pari al suo valore, continuò a cercare la vittoria ovunque la poteva trovare. In due mesi fece precipitare quattro apparecchi avversari sotto i suoi colpi sicuri. Il 20 luglio 1917, con incredibile audacia assaliva da solo una squadriglia compatta di cinque velivoli, ne abbatteva due e fugava i superstiti.
Mirabile esempio ai valorosi.

Cielo di Castagnevizza, Cielo di Tolmino, Cielo di Nova Vas
14 luglio 1917 - 17 luglio 1917 - 20 luglio 1917

il Basco Azzurro

Periodico dell'Associazione Nazionale Aviazione dell'Esercito

www.anae.it

Anno XXXV N. 5 OTTOBRE NOVEMBRE DICEMBRE 2017

Poste Italiane Spa spedizione in a.p. 70% DCB Viterbo

ASSOCIAZIONE NAZIONALE AVIAZIONE ESERCITO

Auguri