

Numero 03/2017

IL NAVIGANTE



CISL Reti

Comunicazioni-Energia-Trasporti



In Questo Numero:



Storia:	Bessie Coleman
Diritto:	Norme Doganali per il Personale di Volo
Attualità:	Le ultime rivelazioni della NASA
Salute:	Il luogo dei brutti ricordi
RSA FIT CISL:	I Nostri recapiti
Da Internet:	Link Interessanti
Sindacato:	La nostra Agenda





Bessie Coleman

La prima Aviatrice Afroamericana

Elizabeth "Bessie" Coleman, soprannominata *Brave Bessie* o *Queen Bess*, è stata un'aviatrice statunitense, prima donna pilota afroamericana e la prima persona afroamericana a conseguire una licenza di pilota internazionale.

La Coleman nacque il 26 gennaio 1892 ad Atlanta, Texas, decima di tredici figli dei mezzadri George, di discendenza Cherokee o Choctaw, e Susan Coleman. Quando Bessie aveva due anni, la famiglia si trasferì a Waxahachie, nel Texas, dove visse fino all'età di 23 anni. La Coleman iniziò a frequentare la scuola a Waxahachie a sei anni e doveva camminare 4 miglia (6,4 chilometri) ogni giorno per raggiungere la scuola per neri di una sola stanza, dove amava leggere e si dimostrò una brava studentessa soprattutto in matematica.

Completò tutti gli otto gradi nella sua scuola di una sola stanza. Ogni anno, le consuete attività della Coleman, scuola, faccende domestiche e chiesa, venivano interrotte dalla raccolta del cotone. Nel 1901, la vita della Coleman prese una svolta dolorosa: George Coleman lasciò la famiglia. Ne aveva abbastanza delle barriere razziali che esistevano nel Texas. Tornò in Oklahoma, o Territorio indiano, come si chiamava allora, per cercare migliori opportunità di lavoro, ma la moglie e i bambini non lo seguirono. Susan, per mantenere i figli, faceva la domestica nelle case dei bianchi. Bessie all'età di 12 anni fu accettata nella Missionary Baptist Church e, quando compì diciotto anni, prese i suoi risparmi e si iscrisse alla Oklahoma Colored Agricultural and Normal University (ora chiamata Langston University) a Langston, in Oklahoma. Completò un semestre prima che finisse il suo denaro e fosse costretta a tornare a casa.

Nel 1915, all'età di 23 anni, si trasferì a Chicago, nell'Illinois, dove visse con i suoi fratelli Walter e John. Lavorava in un "chili parlor" (ristorante specializzato nel preparare il chili) e presso il White Sox Barber Shop come manicure, dove sentiva i racconti dai piloti di ritorno a casa dalla Prima guerra mondiale sui voli durante la guerra. Non riusciva a ottenere l'ammissione a scuole di volo americane perché era nera e donna. Nessun aviatore di colore statunitense voleva addestrarla. Con il suo lavoro di manicure conobbe Robert S. Abbott, fondatore e editore del settimanale Chicago Defender, che la incoraggiò a studiare all'estero. La Coleman ricevette aiuto finanziario da un banchiere di nome Jesse Binga e dal Defender. Sembra che all'inizio del 1917 si sia sposata con Claude Glenn, un amico di suo fratello Walter e più vecchio di lei di quattordici anni. Se il matrimonio avvenne non fu reso pubblico e fu seguito da una rapida separazione.



Appena ebbe la certezza che una scuola di volo l'avrebbe accettata in Francia, seguì un corso di francese alla scuola Berlitz di Chicago e si imbarcò sul transatlantico SS Imperator nel novembre 1920. La Coleman imparò a volare alla Société des avions Caudron di Le Crotoy su un biplano Nieuport tipo 82, con un'apertura alare di 42 ft (12,80 m) e "un sistema di pilotaggio che consisteva in un bastone verticale dello spessore di una mazza da baseball davanti al pilota e una barra sotto i piedi per controllare il timone". Abbott e Binga le pagarono le lezioni. Era l'unico allievo di colore del corso. Durante l'addestramento dovette assistere ad un incidente che costò la vita ad un allievo e la lasciò traumatizzata.



Il 15 giugno 1921, la Coleman divenne non solo la prima donna afroamericana a conseguire un brevetto aereo internazionale dalla Fédération Aéronautique Internationale e il primo americano di qualsiasi sesso o etnia ad ottenerlo, ma anche la prima donna afroamericana a ottenere un brevetto di pilota di aviazione. Determinata a perfezionare la sua perizia, la Coleman trascorse i successivi due mesi a prendere lezioni da un francese asso dell'aviazione nei pressi di Parigi e nel settembre del 1921 si imbarcò sul transatlantico Manchuria per New York. Il

suo ritorno negli Stati Uniti ebbe grande risonanza nella stampa. Fu anche invitata come ospite d'onore al musical afroamericano "Shuffle Along" in Broadway e gli fu tributata una standing ovation.

La Coleman capì presto che per vivere come pilota civile - l'età del volo commerciale si sarebbe sviluppata dieci anni più tardi - avrebbe dovuto diventare una pilota di acrobazie aeree itinerante e dare spettacolo per un pubblico pagante. Ma per avere successo in questo campo altamente competitivo, aveva bisogno di lezioni avanzate e di un più vasto repertorio. Tornando a Chicago, la Coleman non riusciva a trovare nessuno disposto a darle lezioni, così nel febbraio del 1922, ritornò ancora in Europa. Trascorse i successivi due mesi in Francia, completando un corso avanzato di volo, poi si recò nei Paesi Bassi per incontrare Anthony Fokker uno dei progettisti aeronautici più noti. Si recò anche in Germania, dove visitò la Fokker Corporation e ricevette una formazione supplementare da uno dei principali piloti della compagnia. Tornò negli Stati Uniti con la fiducia e l'entusiasmo di cui aveva bisogno per lanciarsi nella sua carriera di esibizioni acrobatiche. "Queen Bess", come veniva chiamata, divenne un'attrazione molto popolare nei successivi cinque anni. Invitata ad eventi importanti e spesso intervistata dai giornali, era ammirata da neri e bianchi. Volava principalmente con un biplano Curtiss JN-4 (meglio conosciuto come "Jenny") e aerei militari dismessi. Fece la sua prima apparizione in uno spettacolo di acrobazie aeree americano il 3 settembre 1922, in un evento in onore dei veterani del 369º Reggimento di Fanteria (369th Infantry Regiment), formato di soli uomini di colore, della prima guerra mondiale, tenuto al Curtiss Field in Long Island vicino a New York City e sponsorizzato dal suo amico Abbott e dal giornale Chicago Defender. Lo spettacolo propagandò la Coleman come "la più brava donna volante del mondo" e presentò le esibizioni aeree di altri otto piloti americani fuoriclasse e un lancio del paracadutista nero Hubert Julian. Sei settimane più tardi tornò a Chicago per offrire una dimostrazione di manovre temerarie, tra cui figure a otto, loop e passaggi a rasoterra ad una grande ed entusiasta folla al Checkerboard Airdrome (ora Chicago Midway Airport). Ma l'emozione delle acrobazie aeree e l'ammirazione della folla festante erano solo una parte del sogno della Coleman. Non perse mai di vista il suo voto nell'infanzia di "diventare qualcuno" un giorno. Come aviatrice professionale, la Coleman venne spesso criticata dalla stampa per la sua natura opportunistica e lo stile chiassoso delle sue esibizioni aeree.

Tuttavia guadagnò ben presto anche una reputazione di pilota abile e audace che non si fermava davanti a nulla pur di completare un'acrobazia difficile. A Santa Monica si ruppe una gamba e tre costole quando il suo aereo andò in stallo e si schiantò nel febbraio 1923. Ma Bessie amava volare: "È l'unico luogo in cui non ci sono pregiudizi", diceva. Attraverso i suoi contatti con i media, le fu offerto un ruolo in un lungometraggio dal titolo *Shadow and Sunshine* finanziato dall'African American Seminole Film Producing Company.

Accettò volentieri, sperando che la pubblicità potesse contribuire ad un progresso nella sua carriera e che con la sua prestazione le permettesse di guadagnare una parte dei soldi che le servivano per realizzare una sua scuola di volo. Ma dopo aver appreso che nella prima scena del film doveva apparire in abiti laceri, con un bastone da passeggio e un pacco sulla schiena, si rifiutò di continuare. "Chiaramente [...] [Per Bessie] abbandonare il set del film fu una questione di principio. Anche se fu calcolatrice per quanto riguardava la sua carriera, non lo fu mai per quel che riguardava le questioni razziali. Non aveva alcuna intenzione di perpetuare l'immagine dispregiativa che la maggior parte dei bianchi avevano dei neri", ha scritto Doris L. Rich. Per questo motivo si rifiutò di esibirsi in manifestazioni dove le persone di colore non erano ammesse o erano in qualche modo discriminate (ingressi o posti separati).



La Coleman non sarebbe vissuta abbastanza a lungo per realizzare il suo sogno di creare una scuola per giovani aviatori neri, ma i suoi successi pionieristici servirono come ispirazione per una generazione di uomini e donne afroamericani. "Con Bessie Coleman", scrisse il tenente William J. Powell in *Black Wings* 1934, dedicato alla Coleman, "abbiamo superato

quelle che erano peggio di barriere razziali. Abbiamo superato le barriere dentro di noi e il coraggio di sognare". Powell durante la Prima guerra mondiale fece parte di una unità separata e instancabilmente promosse la causa degli aviatori di colore con il suo libro, i suoi diari e il Bessie Coleman Aero Club, che fondò nel 1929.

Il 30 aprile 1926 la Coleman era a Jacksonville, invitata dalla Negro Welfare League. Aveva recentemente acquistato un Curtiss JN-4 Jenny a Dallas e l'aveva portato a Jacksonville, in vista di una manifestazione aerea. I suoi amici e familiari non consideravano l'aereo sicuro e la implorarono di non volare. Il suo meccanico e agente pubblicitario, William Wills, avevano volato sull'aereo con la Coleman in un'altra manifestazione.

La Coleman non allacciò la cintura di sicurezza perché stava progettando un lancio con il paracadute per il giorno successivo e voleva guardare oltre il bordo della cabina di guida per esaminare il terreno.

Dopo circa dieci minuti di volo, l'aereo non uscì da una picchiata ed entrò in vite. La Coleman fu buttata fuori dall'aereo da una quota di 2 000 ft (610 m) e morì sul colpo quando precipitò al suolo.

William Wills non fu in grado di tenere il controllo dell'aereo e precipitò a terra. Wills morì al momento dell'impatto e l'aereo prese fuoco.

Anche se il relitto dell'aereo si era in gran parte bruciato, pare si sia scoperto che una chiave inglese usata per la manutenzione del motore fosse scivolata negli ingranaggi, inceppandoli. Aveva 34 anni. "Sto per aprire la scuola di volo", aveva scritto nell'ultima lettera alla sorella Elois Patterson. Migliaia di persone resero omaggio alla sua salma, che fu trasportata in treno da Orlando a Chicago. È sepolta nel Lincoln Cemetery di Blue Island, Contea di Cook (Illinois), al 11900 di S Kedzie Ave.



Mae Jrmison, la prima donna Astronauta Afro-Americana, ha portato con se questa foto di Bessie Coleman quando è andata nello spazio.



Lincoln Cemetery, Blue Island, Contea di Cook (Illinois), al 11900 di S. Kedzie Ave



ATTENZIONE ALLE SIGARETTE !

Non irritano solo i polmoni....ma anche i Doganieri!

Norme Doganali per il Personale di Volo



Molto frequentemente, parlando con i Colleghi, mi rendo conto che alcune norme doganali non sono ben chiare, oppure, in casi più rari sono del tutto sconosciute.

E' pur vero che sono talmente tante le norme che ormai regolano il nostro mondo, nonché la frequenza con cui queste vengono modificate che è pressoché impossibile essere spesso "aggiornati" in tempo utile.

Tuttavia, soprattutto alla luce di ultimi eventi occorsi ad alcuni Colleghi, colgo l'occasione per darVi alcuni riferimenti, sperando di fare cosa gradita.

Iniziamo con il dire che il Personale di Volo in servizio (o meglio, nello svolgimento delle tratte effettuate da titolare) sono equiparati ai residenti delle zone di frontiera, nonché ai lavoratori frontalieri. La dicitura esatta la troviamo anche nella Circolare n° 43/D del 28 Novembre 2008 dove in pagina 5 (al punto C) troviamo scritto: < riduzione delle soglie monetarie e/o dei limiti quantitativi per le persone residenti nella zona di frontiera, per i lavoratori frontalieri e per il **personale dei mezzi di trasporto utilizzati per viaggi da Paesi terzi** o da un territorio in cui non si applicano le norme comunitarie in materia di IVA e/o di accise.>; è proprio in base a questa dicitura che a noi vengono applicate delle limitazioni differenti da quelle che si applicano ai passeggeri (o allo stesso Personale Navigante in regime di Must Go).

In linea generale, volendo semplificare le cose parlando di tabacco, possiamo dire che i limiti quantitativi applicati al Personale di Volo, sono pari ad 1/10 (un decimo) di quelli applicati ai passeggeri; ecco quindi che se un passeggero può portare 200 Sigarette (ossia 1 stecca da 10 pacchetti), un Navigante ne può portare 1/10 e quindi solamente 20 Sigarette (**ossia 1 pacchetto**).

La stessa regola non si applica invece alle soglie monetarie dove la differenza è ancora più netta. Infatti, mentre per un passeggero (o per il Personale di Volo in regime di Crew Must Go), la soglia di valore di un oggetto importato ai fini NON COMMERCIALI che NON DEVE essere dichiarato è pari a **430,00 €**, per il Personale di Volo titolare è ridotto a soli **50,00 €**.

Facciamo un esempio: stiamo rientrando CMG da AUH dove abbiamo comperato un orologio pagato 400,00€ ed al varco doganale ci viene chiesto se abbiamo qualcosa da dichiarare. In tal caso non avremo niente da dichiarare, in quanto l'orologio che abbiamo acquistato per noi (ossia comperato per fini non commerciali) ha un valore inferiore alla franchigia di 430,00 €.

Se invece il nostro rientro avviene in servizio, alla domanda se abbiamo o meno qualcosa da dichiarare, la risposta sarà **SI** in quanto l'orologio (seppur comperato per fini non commerciali) è stato pagato più del valore della franchigia a noi applicabile pari a soli 50,00 €.

Andiamo a vedere nel dettaglio la tabella che descrive le nostre limitazioni, riportata nella Circolare n° 43/D dell' 11 Giugno 2009:

Limitazioni applicabili ai Passeggeri (o Personale Navigante CMG)

Denominazione delle merci	Quantità massima per viaggiatore
a) Prodotti del tabacco:	200 sigarette oppure 100 sigaretti ⁽¹⁾ oppure 50 sigari oppure 250 grammi di tabacco da fumare ⁽¹⁾ Per sigaretti si intendono i sigari di peso massimo pari a 3 grammi al pezzo Ciascun quantitativo sopra indicato rappresenta il 100% del quantitativo totale dei prodotti del tabacco ammesso in esenzione; per ciascun viaggiatore l'esenzione può essere applicata anche ad una qualsiasi combinazione dei suddetti prodotti purché la somma delle rispettive percentuali non superi il 100 %
b) Alcol e bevande alcoliche:	1 litro di alcol o bevande alcoliche con titolo alcolometrico volumico superiore a 22% o alcol etilico non denaturato con titolo alcolometrico volumico pari o superiore a 80% oppure 2 litri di alcol e bevande alcoliche con titolo alcolometrico volumico non superiore a 22% Ciascun quantitativo sopra indicato rappresenta il 100% del quantitativo totale dell'alcol e dei prodotti alcolici ammesso in esenzione; per ciascun viaggiatore l'esenzione può essere applicata anche ad una qualsiasi combinazione dei suddetti prodotti purché la somma delle rispettive percentuali non superi il 100 %
c) Altre bevande alcoliche	4 litri di vini tranquilli e 16 litri di birra

Limitazioni applicabili al Personale di Volo Titolare

Denominazione delle merci	Quantità massima per viaggiatore
a) Prodotti del tabacco:	20 sigarette oppure 10 sigaretti ⁽¹⁾ oppure 5 sigari oppure 25 grammi di tabacco da fumare ⁽¹⁾ Per sigaretti si intendono i sigari di peso massimo pari a 3 grammi al pezzo Ciascun quantitativo sopra indicato rappresenta il 100% del quantitativo totale dei prodotti del tabacco ammesso in esenzione; per ciascun viaggiatore l'esenzione può essere applicata anche ad una qualsiasi combinazione dei suddetti prodotti purché la somma delle rispettive percentuali non superi il 100 %
b) Alcol e bevande alcoliche:	12,5 centilitri di alcol o bevande alcoliche con titolo alcolometrico volumico superiore a 22% o alcol etilico non denaturato con titolo alcolometrico volumico pari o superiore a 80% in volume oppure 25,0 centilitri di alcol e bevande alcoliche con titolo alcolometrico volumico non superiore a 22% Ciascun quantitativo sopra indicato rappresenta il 100% del quantitativo totale dell'alcol e dei prodotti alcolici ammesso in esenzione; per ciascun viaggiatore l'esenzione può essere applicata anche ad una qualsiasi combinazione dei suddetti prodotti purché la somma delle rispettive percentuali non superi il 100 %
c) Altre bevande alcoliche:	1 litro di vini tranquilli e 2 litri di birra

Quanto sopra descritto si applica quindi quando si proviene da Paesi terzi o da un territorio in cui non si applicano le norme comunitarie in materia di IVA o di accisa

Quando invece **un viaggiatore** proviene da un Paese dell'Unione Europea può portare con sé sigarette per un quantitativo massimo di 800 pezzi (**quattro stecche** che diventano quindi **4 pacchetti** per il Personale di Volo Titolare) ma per le provenienze da Bulgaria, Croazia, Lettonia, Lituania, Romania, Ungheria, la limitazione è ridotta a 300 pezzi (che si traduce quindi in **30 pezzi** per il Personale di Volo titolare).

Attenzione, a differenza degli altri beni, per i tabacchi non è comunque consentito importare un quantitativo maggiore alla franchigia pagando i diritti doganali.

In caso di infrazione alla norma, la sanzione economica applicata è pari a 5,00 €/grammo di tabacco (5,16€ per l'esattezza) che si traduce in una **multa di 1.000, 00 € a stecca di sigarette!**

Come se non bastasse, poiché il Personale Navigante titolare che ha con se un (eventuale) stecca di sigarette la ha trasportata con un *"mezzo appartenente a terzi e non consapevole del reato"* rientra tra le aggravanti dell'art. 291 ter del D.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43.



La conseguenza di quanto sopra è che in tal caso la depenalizzazione prevista dal Decreto Legislativo del 15 Gennaio 2016, n° 8, pubblicato in Gazzetta ufficiale n° 17 del 22 Gennaio 2016 **NON si applica** così come sancito anche dalla Circolare dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli del 18 Marzo 2016, con protocollo numero 32651/R.U. la quale recita testualmente:

< Sul punto, si osserva che sono state depenalizzate <<tutte le violazioni per le quali è prevista la sola pena della multa o dell'ammenda>>, ivi compresa, quindi, anche l'ipotesi di cui al secondo comma dell'art. 291 bis, **se non ricorrano circostanze aggravanti**, mentre restano punite con sanzione penale le condotte di cui al primo comma del già menzionato art. 291 bis, in relazione alle quali, per converso, è tutt'ora obbligatorio redigere e trasmettere il processo verbale al P.M., ai sensi della vigente normativa in materia>.

RIASSUMENDO

Farsi trovare alla Dogana, (qualora si sia titolari del volo) con più di un pacchetto di sigarette nella nostra borsa di volo (o bagaglio al seguito) ci farà incorrere in una sanzione amministrativa di almeno 1.000,00 € di multa, nonché ci coinvolgerà in un procedimento penale d'ufficio!

Riferimenti:

- D.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43;
- Circolare dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli del 18 marzo 2016, protocollo 32651/R.U.
- Circolare dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli n° 43/D del 28 Novembre 2008
- Circolare dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli n° 14/D del 11 giugno 2009

Di Alberto Mazzei

Il luogo dei brutti ricordi



Le memorie spaventose vengono immagazzinate in una specifica regione dell'ippocampo, secondo uno studio americano: la persona recupera queste reminiscenze nel momento in cui sta per vivere un'esperienza simile e desiste dal proseguire. Una scoperta interessante ma anche utile per l'analisi di malattie quali l'Alzheimer.

Esiste, nella nostra memoria, un luogo del terrore; quello spazio in cui la mente conserva tutti i ricordi di quelle esperienze che in passato, vivendole, ci hanno spaventati. Cosicché ogni qual volta ci capita di ritrovarci di fronte a situazioni analoghe, scatta un 'allarme': il nostro cervello recupera, da quel luogo della memoria, le paure conservate e ci mette in guardia, facendoci eventualmente desistere dal proseguire. Que-

sto è quanto sostenuto da uno studio della Rice University e del Baylor College of Medicine, in Texas, pubblicato recentemente sulla rivista Nature Neuroscience.

Per giungere a questa conclusione, i ricercatori americani hanno registrato l'attività cerebrale di alcuni topi di laboratorio durante i loro movimenti lungo un piccolo corridoio. Dopo alcuni passaggi, senza che ai ratti capitasse alcunché di spiacevole, a questi è stato fatto percorrere nuovamente il corridoio, al termine del quale, in questa circostanza, è stata inflitta ai topi una debole scossa elettrica. Ai passaggi successivi gli animali, impauriti, interrompevano prima del previsto il loro cammino e facevano marcia indietro, per evitare il luogo dell'esperienza orrorifica. Come detto, durante tutto ciò, l'attività cerebrale dei roditori veniva monitorata; si è notato che durante l'evitamento a seguito del ricordo pauroso, il cervello attivava degli specifici neuroni dell'ippocampo, le cosiddette «cellule di luogo», rappresentanti nella mente l'esatto luogo fisico in cui l'animale aveva 'stoccato' l'esperienza di terrore.

«Osservando l'attività cerebrale del ratto - ha dichiarato Daoyun Ji, del Baylor College of Medicine - possiamo capire che l'animale sta viaggiando mentalmente dal luogo in cui si trova al luogo dello shock. Questa attivazione riemerge esattamente nel momento in cui si ripesca quello specifico ricordo pauroso».

La ricerca è estremamente importante, oltre che interessante, in quanto potrebbe fare luce sui meccanismi che permettono alla memoria di recuperare i vecchi ricordi, indicando anche il modo con cui si 'inceppano' a causa di malattie come l'Alzheimer.

Le ultime rivelazioni della NASA



“È come una stele di Rosetta scritta in sette differenti lingue”. Così la scoperta di un sistema planetario appena “dietro l’angolo” rispetto al nostro, con sette pianeti gemelli della Terra, è stata sintetizzata su Nature da uno degli scienziati del team protagonista dell’impresa, Julien de Wit, del Mit di Boston. Una scoperta che fa sognare. Non solo gli astronomi. L’annuncio recente della Nasa accende, infatti, l’immaginazione, termine più volte adoperato dagli stessi studiosi durante la conferenza stampa di Washington. E offre a chiunque, per una sera, la possibilità di staccare lo sguardo dai problemi di tutti i giorni per guardare al cielo, fantasticando su cosa potrebbero raccontarci questi nuovi pianeti. La scoperta di nuove Terre a soli 39 anni luce da noi, in orbita intorno a un Sole bonsai è, infatti, tra le più lette on line, e tra le più commentate sui social.

L’enorme curiosità suscitata dalla Nasa è ben riassunta dall’odierno doodle di Google, che mostra una Terra intenta, come Galileo Galilei, a occhieggiare al telescopio. Sorpresa e divertita nell’osservare, dall’altro lato del cannocchiale, i suoi sosia che salutano da non troppo lontano. Con la Luna accanto che esulta per i nuovi compagni celesti appena conosciuti. La stessa Nasa, del resto, con buona scelta di tempi e strategie di comunicazione, creando la giusta aspettativa e attenzione mediatica nei giorni precedenti, non ha voluto mostrarsi cauta nell’annunciare la scoperta. Gli scienziati hanno detto apertamente che “non è più questione di se, ma di quando”, riferendosi alla possibilità di trovare un’altra Terra. E viene da pensare alle parole del celebre cosmologo Stephen Hawking, che auspica per l’umanità la possibilità, anzi la necessità, di trovare una nuova casa tra le stelle. “In un universo infinito, dev’esserci altra vita – sostiene da sempre il padre della teoria dei buchi neri -. È tempo d’impegnarsi per trovare una risposta”.

Ma quanto la scienza è vicina a rispondere alla fatidica domanda “siamo soli nell’Universo”? Enrico Fermi su questo tema era piuttosto scettico. Famosa l’espressione a lui attribuita: “Dove sono tutti quanti?” All’indomani dell’annuncio della Nasa, il Guardian scrive che “la scoperta di nuovi pianeti rappresenta come una vittoria alla lotteria per gli scienziati in cerca di vita aliena”. È un momento fortunato per planetologi ed esobiologi. Gli scienziati della Nasa che considerano il nuovo sistema solare “uno dei migliori laboratori per capire l’evoluzione dei piccoli pianeti” hanno, infatti, descritto la scoperta come un importante passo verso la ricerca di una risposta alla domanda se c’è vita al di fuori del nostro Pianeta.

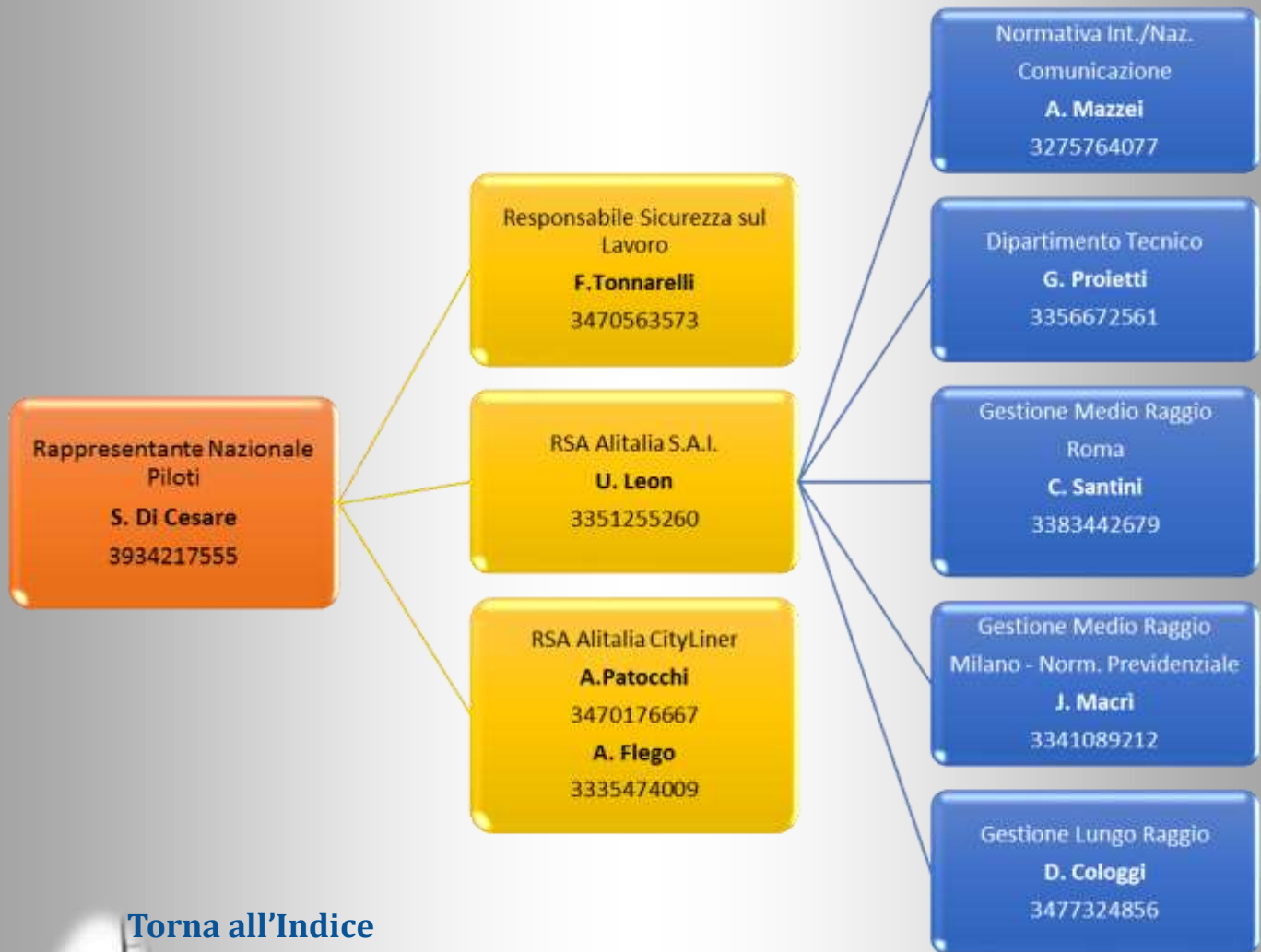
“Sentiremo parlare molto di questo nuovo sistema nei prossimi anni e decenni”, commenta Nature. Il telescopio Hubble, ad esempio, ha già rivolto il proprio sguardo verso i nuovi mondi, a caccia dell’eventuale presenza di atmosfere. E nei prossimi anni nuovi occhi si apriranno sul Cosmo e, in particolare, su questi ultimi arrivati. Come quelli del telescopio spaziale Nasa/EsA James Webb, il cui lancio è in calendario tra poco più di un anno. O quelli dell’osservatorio terrestre Extremely large telescope dell’European southern observatory (Eso) che, una volta in funzione – la prima luce è attesa per il 2024 – sarà “il più grande occhio del mondo sul cielo”.

“È urgente moltiplicare gli sforzi per la caratterizzazione delle proprietà fisiche e delle atmosfere dei gemelli della nostra Terra, nella regione di abitabilità di stelle simili al nostro Sole”. L’esortazione viene da Alessandro Sozzetti, ricercatore dell’Istituto nazionale di astrofisica (Inaf). “Il nuovo sistema planetario è straordinario sotto diversi aspetti – sottolinea lo studioso italiano -. Tre dei suoi sette pianeti sono, ad esempio, soggetti a livelli di irraggiamento da parte della stella centrale simili a quelli che Venere, Terra e Marte ricevono dal nostro Sole”. I nuovi osservatori consentiranno agli scienziati di guardare direttamente l’aspetto di questi nuovi mondi. E le affascinanti ricostruzioni della loro superficie che la Nasa ha reso pubbliche nelle scorse ore potrebbero davvero raccontarci una realtà fatta di mondi bagnati da oceani. “Abbiamo così tanto da imparare – conclude entusiasta su Nature Elisa Quintana, del Nasa Goddard space flight center di Greenbelt, nel Maryland -. Possiamo solo immaginare l’enorme quantità di pianeti ospitati dalle stelle più vicine a noi”.



La sonda Kepler prima di essere trasportata sulla rampa di lancio

La nostra struttura al Vostro Servizio!



[Torna all'Indice](#)



Responsabile ALA ROTANTE:



Giuseppe Ciferri

3477201082



[**rsacislrisponde@gmail.com**](mailto:rsacislrisponde@gmail.com)



Dal Mondo di Internet



[Torna all'Indice](#)



La nostra Agenda



Ricordiamo a tutti Voi che il nostro prossimo incontro con tutti i nostri Delegati, che saranno a Vostra completa disposizione, si terrà il giorno **27 di Marzo** presso il **CRAL AdR**, sito in **Via dei Fratelli Wright** (Aeroporto di Roma-Fiumicino).



NON CI AVEVO MAI PENSATO



Torna all'Indice



FIT CISL Personale Navigante

Via Antonio Musa, 4 – 00161 ROMA

Tel. 06 44286 354 – fax 06 44286 410

fit.trasportoaereo@cisl.it

A cura di Alberto Mazzei

