

# “FORUM”

*degli Aviatori d'Italia*



***Febbraio 2023***

***n° 119***

**Notiziario di informazione dell'Associazione Arma Aeronautica  
“Aviatori d'Italia”  
Sezione di Fidenza**

# “FORUM degli Aviatori”

è un bollettino di informazione aperiodico dell'Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Fidenza distribuito gratuitamente on-line ai soci ed agli appassionati che ne fanno richiesta.

**anno XI - n° 119 – periodo di emissione: febbraio 2023**

Sezione di Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore – San Secondo - Soragna – Pieveottoville  
Responsabile: Alberto Bianchi – Sezione A.A.A. di Fidenza - sede: Via Mazzini n° 3 - 43036 FIDENZA  
per informazioni e contributi informativi: [redazione\\_forum@libero.it](mailto:redazione_forum@libero.it)

Per condividere la nostra passione e per avere un aggiornamento in tempo reale, usate

**... i social di ASSOAEERONAUTICA FIDENZA**

**li consulti quando vuoi, dove vuoi, sono sempre con te**

Se hai un contributo da fornire all'aggiornamento della pagina, invia materiale agli amministratori: [redazione\\_forum@libero.it](mailto:redazione_forum@libero.it) [roberto.miatl@gmail.com](mailto:roberto.miatl@gmail.com)  
[assoaeronautica.fidenza@gmail.com](mailto:assoaeronautica.fidenza@gmail.com) Per info e contatti: [fidenza.assoaeronautica@gmail.com](mailto:fidenza.assoaeronautica@gmail.com)

La pagina facebook di [assoaeronautica.fidenza](https://www.facebook.com/assoaeronautica.fidenza) è stata aperta per tenere i contatti fra i membri della nostra Associazione ma anche tra gli appassionati di Aviazione e dell'Arma Azzurra. Nel sito [www.assoaeronauticafidenza.it](http://www.assoaeronauticafidenza.it) in continuo aggiornamento, sono visibili i nostri obiettivi, gli eventi organizzati dalla Sezione, le gite in programma, le manifestazioni ma anche contenuti storici e argomenti che riguardano il mondo aeronautico. Se sei già un nostro Socio, chiedi di entrare nella nostra chat fornendo il tuo numero di cellulare alla Sezione.

## Sommario:

- Pg. 2	UNA PAGINA FACEBOOK TUTTA ASSOAEERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....(AAA Team Comunicazione)
<b>STORIE AERONAUTICHE</b>	
- Pg. 4-6	“I DIAVOLI ROSSI E LA SQUADRIGLIA FANTASMA” .....(F. Mucia - Il Nastro Azzurro)
- Pg. 5	MOVIM. CAP. PILOTA LORIS BULGARELLI .....(fonte: Wikipedia)
- Pg. 7-8	GEO CHÁVEZ – “LA PRIMA TRASVOLATA DELLE ALPI” .....(Carlo Martegani)
<b>STORIE DI MARE.</b>	
-Pg. 9-12	IL TENTATIVO GIAPPONESE DI INVADERE LE ISOLE ALEUTINE .....(S.T.V. Emilio Medioli)
<b>ATTUALITÀ</b>	
- Pg. 13	WWW.ASSOAEERONAUTICAFIDENZA.IT..... (Pacomar)
- Pg. 14-15	L'A.M. RINNOVA SITO E APP DEL SERVIZIO METEOROLOGICO .....(Sito A.M. - Comunicazione)
<b>ACCADDE NEI CIELI DI...</b>	
- Pg. 16-17	ACCADDE A FEBBRAIO NEI CIELI DI ...MILANO E MONZA.....(Forum - web)
<b>AVVISI E COMUNICAZIONI</b>	
- Pg. 18	AAA FIDENZA – VISITA AL “MUSA” E ... “FISH CONVIVIAL” A CESENATICO..... (R. Miatl)
- Pg. 19	RINNOVO QUOTE SOCIALI ANNO 2023.....(Sez. AAA Fidenza)
- Pg. 20	VISITA AGLI STABILIMENTI AERONAUTICI LEONARDO (già ALENIA/AERMACCHI).....(Miatl-team visite)
<b>EVENTI E RICORRENZE</b>	
- Pg. 21	A FIDENZA – GIORNATA DELLA MEMORIA E GIORNO DEL RICORDO.....(Strega – foto Lomi)
- Pg. 21	LE PENNE NERE IN VISITA AL COMANDO AERONAUTICA DI PARMA.....(Gazzetta di Parma)
- Pg. 22	TRADIZIONALE CONSEGNA DEL CALENDARIO AAA 2023 AL SINDACO.....(Strega)
- Pg. 23	100° A.M. – PROGRAMMA DEI PRINCIPALI EVENTI LOCALI E NAZIONALI 2023.....(Sito ufficiale A.M.)
<b>LO SPAZIO È DI TUTTI</b>	
-Pg. 24-25	MONTE OLIMPO - UN MITO CHE SI RIPETE NELL'ERA DELL'ESPLORAZIONE SPAZIALE.....(ricerche di F. Cordaro)
<b>DALLE ALTRE SEZIONI AAA</b>	
-Pg. 26-27	IL GEOFONO DELLA SEZ. DI CASERTA RILEVA IL SISMA IN TURCHIA .....(AAA Gen. Elia Rubino)
<b>PAGINE DI AEROMODELLISMO</b>	
- Pg. 28	PAOLO E IL “TYPHOON MK.IB SHARK TEETH”. .....(WIRGI Models)
- Pg. 29-31	RENZO E IL SUO A6M5 “ZERO”.....(Renzo Bortolotto)
<b>EDITORIA STORICA AERONAUTICA</b>	
-Pg. 32	STORIA DELL'INDUSTRIA AERONAUTICA ITALIANA.....(Francesca Fauri)
<b>CONVENZIONI</b>	
- Pg. 33	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L'ANNO 2022.....(AAA-Fidenza)
<b>AGENDA DEL MESE</b>	
- Pg. 34	FEBBRAIO-MARZO 2023.....(Redazione Forum)
- Pg. 35	L'AGENDA ASSOCIAZIONISTICA 2023 - TRATTA DAL CALENDARIO DEL “NATRO AZZURRO”.....(Redazione)

**In copertina:** La Banda dell'Aeronautica Militare si esibisce a Sanremo intonando “l'Inno d'Italia” e la “Marcia dell'Aeronautica”, per ricordare il Centesimo Anniversario dell'Aeronautica Militare 1923/2023

# FORUM degli Aviatori d'Italia

**è entrato nell'11°  
anno di attività:  
dal 2013 al  
2023**

**119 numeri di "Forum"  
119 mesi di notizie  
sull'Associazione Arma Aeronautica  
e sul mondo dell'Aviazione;  
dedicati ininterrottamente alla Tua  
informazione.**



dal numero 100 di luglio 2021 Forum degli Aviatori è entrato nel sito

**[www.assoaeronautica.it](http://www.assoaeronautica.it)**

e nei canali social della Presidenza Nazionale A.A.A.

Recensioni di Forum, o il testo integrale  
del notiziario, li troverete su:

**[www.assoaeronautica.it](http://www.assoaeronautica.it)**

su **[www.assoaeronauticafidenza.it](http://www.assoaeronauticafidenza.it)**

e sui seguenti canali social A.A.A.:



**Pagina Facebook**

[facebook.com/assoaerarma](https://facebook.com/assoaerarma)



**Instagram**

[instagram.com/assoaerarma](https://instagram.com/assoaerarma)



**Twitter**

[twitter.com/assoaerarma](https://twitter.com/assoaerarma)



**Telegram**

[AssociazioneArmaAeronautica](https://t.me/AssociazioneArmaAeronautica)



**YouTube**

[youtube.com/assoaeronautica](https://youtube.com/assoaeronautica)



**Sito Web**

[www.assoaeronautica.it](http://www.assoaeronautica.it)



## STORIE AERONAUTICHE

Articolo tratto dal bimestrale "Il Nastro Azzurro", periodico nazionale dell'Istituto del Nastro Azzurro, fra Combattenti Decorati al Valor Militare – n° 5 /2022 – Autore Flavio Mucia

*Potremmo pensare di sapere tutto; di aver letto tutto, specialmente di una Base Aerea che abbiamo a portata di mano, dove molti di noi hanno prestato servizio e dove - da qualche anno - si sono trasferiti anche i nostri amici e beniamini del 155° Gruppo Volo, i vicini di casa dell'ex 50° Stormo di Piacenza - San Damiano; sono tuttavia certo che c'è sempre da imparare e la fonte da cui attingiamo questo interessante articolo, dimostra di aver veramente scavato a fondo, rivelando molte informazioni, forse non a tutti note e comunque davvero interessanti.*

*Di seguito vi proponiamo la storia dei Diavoli Rossi, della "Squadriglia Fantasma" e della Base Aerea di Ghedi.*



### "MOVVM - LORIS BULGARELLI E LA SQUADRIGLIA FANTASMA"

Alla fine degli anni '40, la Direzione Demanio dell'Aeronautica Militare di Padova portò a termine l'accertamento dello stato di tutte le piste aeronautiche, costruite tra il 1943 ed il 1944 dalla tedesca Organizzazione Todt, compresa quella di Ghedi. Nella relazione finale, datata 15 ottobre 1952, sulla base di disegni cartografici dell'aprile 1948, si concludeva che i tratti rioccupati dall'Aeronautica Militare: "Erano generalmente in buone condizioni o riattivabili con spesa conveniente". Un risultato notevole, se si pensa agli sforzi compiuti dagli Alleati per neutralizzare, con decine di attacchi, l'aeroporto di Ghedi. Per l'aviazione tedesca era il più importante dell'Italia settentrionale, per l'Aviazione nazionale repubblicana, uno dei nidi del "Gruppo fantasma"; i "Diavoli Rossi".

Nel corso della seconda guerra mondiale la verde distesa del campo di Ghedi non ospitò reparti da combattimento della Regia Aeronautica, ma fu invece sede della *Scuola di Pilotaggio di 2° Periodo* per il bombardamento terrestre e l'assalto, equipaggiata con trimotori Cant.Z.1007 e bimotori BR.20. Con l'armistizio dell'8 settembre 1943 e la nascita della Repubblica Sociale Italiana (RSI), fu costituita l'Aviazione Nazionale Repubblicana (ANR), una forza aerea vera e propria, seppur di ridotte dimensioni, dotata di aeroplani e piloti ed organizzata per operare a fianco dell'alleato germanico.

Nei primi mesi del 1944 in base agli accordi con i tedeschi, i campi d'aviazione destinati all'ANR nell'Italia centro-settentrionale furono 14, fra principali e d'appoggio; altri furono occupati dalla Luftwaffe, come appunto quello di Ghedi. La conoscenza da parte alleata dell'ubicazione dei principali aeroporti italiani, impose all'Organizzazione Todt la ristrutturazione

di alcuni di essi. Lo scopo della costruzione di piste, raccordi e piazzole di decentramento, protette da paraschegge, era quello di rendere l'aeroporto capace di assorbire in larga misura l'offensiva aerea degli alleati, senza subire pesanti riduzioni di efficienza.

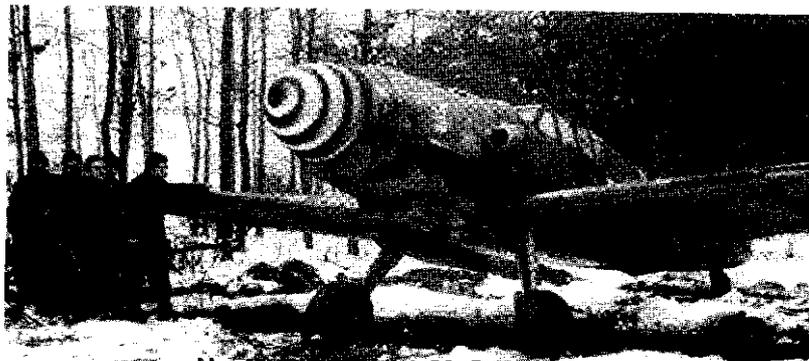
In un contesto topografico di pianura, seminativo irriguo, più o meno erborato, senza vigneti, frutteti o altre culture intensive specializzate, furono costruiti 65 chilometri di piste, raccordi, strade di decentramento, piazzole, paraschegge per aerei, officine, depositi e bunker.

Le due piste di volo di Ghedi e di Montichiari, della lunghezza di 1.950 metri, larghe 60, furono collegate tra loro da quello che ancora oggi presso il 6° Stormo è conosciuto come il "raccordo tedesco", costituito da lastroni di calcestruzzo non armato di 3x5x0,15 metri. Disseminati in mezzo alla campagna, decine di paraschegge sia in terra sia in calcestruzzo non armato di 35x25x4 metri. Si provvide anche a dotare l'aeroporto di difesa contraerea, sistemando diverse mitragliere e complessi quadrinati in punti idonei ad assicurare la migliore copertura di fuoco possibile.

Fu così che Ghedi, insieme con Villafranca, in provincia di Verona, divenne uno dei principali aeroporti della Luftwaffe nell'Italia settentrionale. L'importanza dell'aeroporto n. 12, comandato fino al gennaio del 1945 dal capitano pilota Valerio Fusaro e successivamente dal maggiore Domenico Tosi, non passò inosservata agli Alleati che, tra il 1944 e il 1945, condussero oltre trenta attacchi alla base. I danni prodotti, però, furono contenuti grazie ai lavori realizzati ed agli accorgimenti adottati per sottrarre i caccia all'offesa alleata.

Gli aerei erano accuratamente mascherati con frasche, sotto gli alberi nella zona di decentramento,

mentre in prossimità delle piste e dei raccordi furono sistemate delle sagome di legno e cartone. Gruppi di avieri tedeschi specializzati in artifizii, sostavano in piccoli bunker di cemento vicino agli aerei civetta. Quando le sagome venivano colpite da proiettili o bombe, appiccavano il fuoco a bidoni pieni di stracci imbevuti di nafta e di grasso, per simulare l'incendio degli obiettivi. Risultò efficace anche un altro espediente, messo in atto dal personale dell'ANR, che a raccontarlo sembrerebbe fin troppo ingenuo: gli aerei da caccia venivano parcheggiati in angoli di aviorimesse distrutte dai bombardamenti, rimanendo così al sicuro da nuovi attacchi.



**Un Me 109G del 2° Gruppo caccia nascosto sotto gli alberi**

Nel marzo del 1944 la 2a Luftflotte dell'aeronautica germanica, nella sua riorganizzazione territoriale, schierò a Ghedi la 1° squadriglia dello Stormo tedesco L.G.I Stab., con una decina di aerei Junker Ju.88 da bombardamento e assalto. Questi ottimi e versatili bimotori, con altri aerei dello stesso tipo, furono impiegati in azioni di bombardamento nell'Italia meridionale, come quello di Bari del 2 dicembre 1943. Il complesso aeroportuale bresciano fu sfruttato anche da bimotori da ricognizione strategica, caccia pesanti da attacco e ricognizione e, sia pure in modo saltuario, dai bireattori Messerschmitt Me.262, i primi caccia a reazione impiegati in combattimento nel corso della seconda guerra mondiale.

Nello stesso periodo, dopo cinque spostamenti successivi, operò da Ghedi anche un reparto da attacco notturno, il Nachtschlachtr-gruppe NSGr.9, dotato, oltre che di una quindicina di biplani Fiat CR.42, anche di Junker Ju.87, il famosissimo bombardiere in picchiata Stuka.

La dislocazione, nell'estate del 1944, del Comando Caccia dell'ANR a Custoza, in provincia di Verona, e il termine dell'offensiva estiva alleata, spinsero il comando tedesco della 2° Luftflotte a schierare il 29 giugno 1944 a Ghedi due squadriglie di Me.109G tedeschi. I velivoli del 77° Stormo da caccia della Luftwaffe, che operavano con quelli del 2° Gruppo dell'ANR basati a Villafranca, erano stati, infatti, suddivisi tra gli aeroporti di Ghedi-Montichiari e Bettola. La presenza di una così consistente aliquota di aerei della Luftwaffe, però, non durò a lungo. Dalla prima decade di agosto e prima della fine del settembre 1944, tutti i velivoli da caccia germanici furono ritirati per le impellenti neces-

sità di fronteggiare l'offensiva aerea alleata sul territorio tedesco, salvo due squadriglie da attacco notturno del NSGr.9. Fu così che i piloti da caccia italiani dell'ANR rimasero da soli ad arginare lo strapotere aereo angloamericano.

La costituzione del 2° Gruppo risale al mese di novembre del 1943. Il reparto era composto da tre squadriglie, intitolate a quattro valorosi piloti Caduti in combattimento: la 1ª "Gigi Caneppele" derivava dalla 363ª Squadriglia del 150° Gruppo autonomo della Regia Aeronautica che fino all'armistizio aveva combattuto in Sicilia; la 2ª "Nicola Magaldi" e la 3ª "Graffer-Bulgarelli". Quest'ultima, in particolare, fu dotata di aeroplani pagati grazie a sottoscrizioni dei cittadini di Torino e di Bologna, in memoria del capitano Giorgio Graffer e del capitano Loris Bulgarelli, ferrarese di Cento. In un primo momento il reparto ricevette i caccia Fiat G-55 "Centauro", ma nell'estate del quarto anno di guerra, considerate la produzione e la disponibilità delle macchine, alle squadriglie fu assegnata una cinquantina di caccia Messerschmitt Bf 109G di fabbricazione tedesca. Già il 26 luglio 1944, solo pochi giorni dopo aver ritirato i nuovi aeroplani, 11 Me.109 del gruppo si scagliarono contro una dozzina di P.47 Thunderbolt americani dell'86° Squadron che bombardavano un ponte a nord-ovest di Brescia, abbattendone tre.

Il Gruppo, che aveva in forza 80 piloti e 522 tra Ufficiali e Sottufficiali, stabilì la sede del comando nella Villa Portalupi a Valeggio sul Mincio, in provincia di Verona. Le sue squadriglie, sia pure in modo discontinuo, per evitare di essere sorprese al suolo dagli alleati, furono dislocate a Villafranca (la 2ª e la 3ª) ed a Ghedi (la 1ª). Nasceva la leggenda di quello che gli

**Di seguito la motivazione della MOVVM conferita alla memoria  
al Capitano Pilota Loris Bulgarelli,  
per le azioni dell'anno di guerra 1940**



*Veterano d'Africa e di Spagna, comandante di squadriglia da bombardamento veloce, dall'alba del primo giorno di guerra, effettuava numerose azioni su obiettivi terrestri e navali nei cieli di Malta, del Mediterraneo Orientale e dell'Egitto, dimostrando sempre doti di perizia e di valore. Ripetutamente attaccato dalla caccia nemica, mai desisteva dal suo compito e contribuiva all'abbattimento di due assaltatori. Alla testa dei suoi piloti, nelle giornate*



*dell'offensiva inglese in Marmarica, si prodigava con magnifico slancio e con dedizione incomparabile anche in difesa dei combattenti di terra. Durante il bombardamento di un reparto corazzato che minacciava una nostra unità, assalito da sei caccia avversari, sosteneva eroicamente l'impari aspra lotta. Colpito a morte reclinava sui comandi la nobile fronte.*

*Cielo del Mediterraneo e della Marmarica, giugno - 13 dicembre 1940.*

alleati soprannominarono il "Ghost group", ovvero, il "gruppo fantasma".

Nel maggio del 1944 le tre squadriglie assunsero una diversa numerazione e denominazione: la 1ª divenne 4ª, rimanendo però intitolata a Caneppele; la 2ª divenne la 5ª dei "Diavoli Rossi" e la 3ª si trasformò in 6ª "Gamba di Ferro". Fatto forse più importante è che i "Diavoli Rossi" della 5ª, nel frattempo trasferita a Ghedi, non solo finirono per imporre il nome all'intero 2° Gruppo, ma da allora avrebbero legato la loro storia alla base bresciana. Il Comandante di Gruppo fu inizialmente il tenente colonnello Aldo Alessandrini, sostituito dal gennaio 1945 dal neo promosso maggiore Carlo Miani. Comandante nonché asso dei "Diavoli" della 5ª squadriglia fu il capitano Mario Bellagambi, autore di 12 abbattimenti, l'ultimo dei quali uno Spitfire britannico, precipitato nella campagna di Isola della Scala (Vr) nelle fasi finali della guerra.

Poveri "Diavoli", decollavano da Ghedi e da Villafranca con aerei forniti dai tedeschi, per battersi ad armi pari, ma in netta inferiorità numerica, contro le flotte aeree alleate. Terminato il combattimento, dirigevano all'atterraggio e sparivano sotto i rifugi, protetti e mascherati, sparsi tra gli alberi della bassa. Durante la notte le autobotti a fari spenti raggiungevano l'aeroporto, permettendo ai piloti dei "Gustav", questo il nome dei Me.109G, di riapparire il giorno seguente e ripetere la beffa.

L'attività dei piloti della 1ª squadriglia e successivamente della 5ª che operarono da Ghedi, era volta a proteggere la valle del Po e si inseriva in un complesso sistema di difesa che aveva il cervello a Custoza, nella villa dei conti Pignatti di Morano. Il sistema era composto di una rete di avvistamento dei bombardieri anglo-americani, dotata di radar ed aerofoni, di batterie contraeree della Flak germanica e dell'ANR e di reparti da caccia, come appunto quello di stanza a Ghedi. Con il ritiro definitivo degli aerei tedeschi, dal settembre 1944 alla fine della guerra, la responsabilità di contrastare l'avversario nei cieli dell'Italia settentrionale gravò per intero sui reparti dell'ANR. Un compito enorme ed assurdo, data la sproporzione delle forze contrapposte che vedevano ogni giorno gli aviatori italiani impegnati a combattere uno contro 10, quando andava bene; uno contro settanta nei momenti peggiori. I vertici della difesa aerea, tutti concentrati nella casella Pb della carta di operazioni dell'Italia settentrionale erano: Villa Pignatti a Custoza che ospitava lo Jagdführer Ober Italien, ovvero il Comando della Guida Caccia; il centro radioelettrico italo-tedesco,

sistemato nella seconda Torricella a Verona, ed infine il Comando Caccia a Valeggio sul Mincio, dove trovò posto anche il Comando dei "Diavoli Rossi".

Gli occhi "elettronici" dell'organizzazione erano i radar Freya e Würzburg, i primi della portata di 130 chilometri ed i secondi idonei ad agganciare bersagli fino ad una distanza di 50 chilometri, tutti collegati con i comandi dell'artiglieria contraerea.

Ai criteri di "caccia libera", delle faticose crociere di vigilanza e all'iniziativa del personale di sempre, subentrò per i piloti della squadriglia di Ghedi, la scientificità dell'impiego applicato dalla Luftwaffe in Germania e sconosciuto alla Regia Aeronautica. Il coordinamento unificato tra italiani e tedeschi consentì di sfruttare al meglio le risorse della difesa, in funzione della consistenza e della localizzazione delle formazioni avversarie in avvicinamento. Inoltre, uno speciale codice era stato adottato per il frasario convenzionale. I nominativi radio dei caccia nemici era "rondini", mentre quello dei bombardieri era "aquile". "Primula" era il nominativo della 5ª squadriglia e "Petunia", seguita dal numero, era quello dei "Diavoli Rossi".

Nonostante la sproporzione, però, il "Gruppo fantasma" non tardò a dare serie preoccupazioni all'aviazione alleata. Il ritiro della Luftwaffe dall'Italia fece pensare che gli italiani fossero in grado di non opporre alcuna resistenza. In un tranquillizzante rapporto ufficiale dell'USAAF, si sottolineava che l'impossibilità per il nemico di rimpiazzare gli aerei perduti e l'assenza di sufficienti equipaggiamenti e rifornimenti, escludevano ogni eventuale azione offensiva contro le formazioni di bombardieri alleati, nella loro attività nell'intera valle del Po. Il metro era quello della logistica americana, con il solito profluvio di mezzi e materiali.

Dopo il riequipaggiamento del 2 ottobre, verso la metà del mese si ebbero i primi scontri, descritti dai servizi di informazione alleati come azioni condotte da piccole formazioni isolate e non eccessivamente aggressive. Già il mese successivo, però, i rapporti cambiarono tono e i caccia italiani si trasformarono in consistenti ed agguerrite forze di intercettazione, composte di 15, 20 aerei. Furono adottate opportune e adeguate misure protettive, ma questo non riuscì a ridurre le gravi perdite tra i bombardieri anglo-americani. All'intensificazione dell'offensiva aerea alleata, i cacciatori del 2° Gruppo risposero con un totale di 114 abbattimenti accreditati, contro la perdita di 42 piloti. Il loro risultato non mutò le sorti della guerra, ma tentò con ogni mezzo di ridurre le sofferenze che i bombardamenti alleati infliggevano alla popolazione del nord Italia.

Alla fine della guerra, considerati i danni prodotti dai bombardamenti e quelli causati dai tedeschi che in ritirata avevano fatto brillare alcune mine, si poterono contare sulla pista di Ghedi 10 crateri del diametro di 8 metri ed altri 25 già in precedenza riempiti. Raccordi e vie di rullaggio presentavano anch'essi innumerevoli interruzioni. Dovettero passare sei lunghi anni prima che dall'aeroporto potessero decollare di nuovo degli aeroplani, questa volta della ricostituita Aeronautica Militare. Nel 1951, infatti, Ghedi divenne sede del 6° Stormo e, da allora, il silenzio della campagna della Bassa bresciana è stato rotto dai decolli e dagli atterraggi dei jet italiani, certo più veloci e rumorosi, ma che inalberano ancora lo stesso distintivo: un diavolo, rosso e ghignante.



Piloti del 2° Gruppo caccia

Flavio Mucia



## STORIE AERONAUTICHE

**Questa piccola rievocazione storica, in occasione del Centenario dell'Aeronautica Militare, vuole essere un tributo di riconoscenza per coloro che - su fragili ed incerte ali - hanno donato all'Italia ben più forti ali, in un momento della sua storia, di indimenticata supremazia nei cieli.**

### LA PRIMA TRASVOLATA DELLE ALPI

*"Si è distrutta la macchina si è distrutto l'uomo. Ma del fatto prodigioso rimane la memoria che non si distruggerà mai. Il nome di Chávez rimarrà fra quelli dei più grandi eroi".*

Luigi Barzini

La nonna di mia moglie abitava a Laveno e nel 1910 aveva 20 anni. Fu lei che mi fece conoscere Geo Chávez perché lo ha visto di persona quando - il giorno prima della sua sfortunata impresa aviatoria - era sbarcato a Laveno durante un viaggio di ricognizione del percorso che avrebbe sorvolato. Ricordo ancora lo stupore dei suoi occhi quando me ne parlava avendo avuto la fortuna di vederlo da vicino. Ricordava benissimo il giovane pilota alto e atletico dagli occhi azzurro chiaro, capelli biondo cenere lisci e ben pettinati con una laurea in ingegneria elettrotecnica e meccanica. Ne rimase affascinata. Ciò che noi diamo per scontato oggi, a quei tempi l'aeroplano era simbolo di libertà e di indipendenza di questa nuova era, facendo sognare soprattutto le ragazze.



Geo Chávez nasce a Parigi il 13 giugno 1887 da una facoltosa famiglia, originaria del Perù e muore all'ospedale di Domodossola, ai piedi delle Alpi che volle sfidare e conquistare, a soli 23 anni. Aveva tre fratelli maggiori e dopo di lui una sorella e un altro fratello. Famiglia numerosa come allora usava, benestante avendo il papà aperto a Parigi una banca. Una vita breve ma intensa, un amore per il volo che lo spinse ad andare oltre le Alpi, verso il cielo, tentando un'impresa che sembrava irrealizzabile a soli 4 anni dal primo storico balzo dei fratelli Wright. Conduceva vita sobria regolare e severa; carattere forte e determinato, un po' ambizioso, temperamento silenzioso e riflessivo da uomo semplice ma coraggioso. A Parigi Geo vive nel periodo definito come la "*belle époque*". Assistiamo ad una proliferazione delle varie manifestazioni aeree: circuiti, settimane di aviazione, meeting nel corso dei quali Geo aumenterà la quota raggiunta. Sempre prudente, attento allo studio dei percorsi e delle condizioni atmosferiche e di tutti i dettagli tecnici del suo aereo. Occorre da parte di questi pionieri un grande spirito di avventura e molto coraggio. Il legno le canne di bambù i tubi di ferro, la tela di lino erano i materiali base per costruire un aereo che risultava un fragile intrico di legno e tela, soggetto al capriccio degli elementi atmosferici.

Il Gran Premio dell'aria è un'idea tutta milanese. Nell'estate del 1910 il Touring Club Italiano, con la collaborazione del Corriere della Sera di un piccolo gruppo di imprenditori lombardi e della neonata Società Italiana di Aviazione - con sede a Milano - proposero la sfida internazionale "*Traversata delle Alpi*" - da Briga in Svizzera a Milano Taliedo - da compiersi entro le 24 ore dal decollo dal 18 al 24 settembre. Il percorso nei cieli, prevedeva che i partecipanti partissero da Briga (870 m s.l.m.) attraversassero la Valle della Saltina e della Diveria, dove si trova la cima del Sempione (2.005 m), e quindi l'omonimo passo a 1.480 m, da dove sarebbero poi dovuti scendere a Domodossola per una tappa di sosta-rifornimento per proseguire poi lungo il Toce fino al Lago Maggiore, a Stresa, Laveno, arrivare a lambire Varese, piegare verso Tradate Saronno e dirigere verso Milano. Il montepremi è di 100.000 Lire, così suddiviso: 70.000 al primo, 20.000 al secondo, 10.000 al terzo. È denaro che fa molta gola.



Chávez fu il primo a iscriversi, il sorvolo pareva alla portata dei limiti tecnici del suo velivolo che era dello stesso tipo con cui Louis Blériot aveva compiuto la traversata della Manica il 25 luglio 1909, con un motore Anzani costruito a Milano. Chávez solca il blu con un monoplano Blériot XI-2 denominato "Gipeto" (dal nome di un rapace) gioiello della tecnologia aeronautica di allora. Completamente in legno con le ali di 7 m ricoperte in tela. Il posto del pilota era aperto lasciandolo in totale balia delle correnti d'aria e del freddo, su un sedile di legno e vimini, senza cinture di sicurezza, ruote da bicicletta e un motore rotativo a 7 cilindri

da 50 hp che poteva spingere l'aereo al massimo a 90 km/h. Aveva con sé solo un barometro, una bussola e un contagiri ed era seguito da una colonna d'auto con meccanici, guide alpine, medici e l'inviato del Corriere Luigi Barzini.

Alla gara partecipano 5 concorrenti: un tedesco, un americano, un francese, un italiano e un peruviano. Tranne Chávez si ritireranno tutti a causa del forte vento in quota.

Sabato 17 settembre le condizioni meteo non erano favorevoli. Lo furono domenica 18 con tempo splendido, ma il governo cantonale del Vallese emanò un decreto che stabiliva la proibizione di effettuare voli prima delle 16, sostenendo il rispetto assoluto del riposo domenicale. Questo suscitò proteste a Briga e a Domodossola e su tutto il percorso dove si erano assiegate migliaia di spettatori. Geo approfittò per percorrere in automobile la strada del passo fino a Domodossola e farsi una passeggiata sul Lago Maggiore fino a Laveno. L'alba del 19 presentò tempo buono. Geo effettuò l'ultimo controllo del suo apparecchio, alzò lo sguardo, fece avviare il motore, fece togliere i blocchi dalle ruote e alle 6,16 decollò. Il monoplano staccò dolcemente e prese a salire in spirale fino a 1.800 m, per toccare poi quota 2.000 passando al fianco del ghiacciaio Aletsch dove fu investito da forti raffiche di vento. Salì ancora fino a 2.500 m per superare il Sempione, combattendo con turbolenze che lo sbalottavano e lo costrinsero a una rapida discesa fino al punto di partenza. Intanto l'americano Weymann si alza, ma 5 minuti dopo il suo Farman ritorna a terra per condizioni proibitive.

Il clima migliora e Chávez ci riprova alle 13,50. I punti di riferimento segnati a terra con teli bianchi, bandiere bianche sui campanili fuochi con paglia accesi dai contadini con il fumo a indicare la direzione del vento. Le forti correnti vorticoso scossero ancora pesantemente l'aereo incrinandone la struttura. Superato il Sempione Geo vola sopra i campi dell'Ospizio, penetra nella gola di Gondo. Colpi forti imprevisi di qui di là sopra e sotto. Un inferno che lo rimbalza come una palla. Dirigendosi verso la valle del Toce sorvola Iselle per puntare su Varzo. Alle 14,11 è in vista dei campi di atterraggio nella piana di Domo. Spegne il motore e plana verso l'arrivo e verso il trionfo.



A 20 metri riaccende il motore per vincere le ultime raffiche. A circa 15 metri la gente sottostante ode un crack, le ali si piegano e il monoplano si schianta al suolo scagliando il pilota nel vuoto. Cosciente, viene recuperato subito e portato all'ospedale S. Biagio, con fratture varie alle gambe, ma le sue condizioni non sembravano così gravi. Riceve visite di giornalisti, legge telegrammi.

Al mattino del 27 le sue condizioni si aggravano improvvisamente, riceve suo fratello Juan che arriva da Parigi e alle 14,55 muore per arresto cardiaco e non si saprà mai esattamente la causa.

Una città intera, che finirà di considerarlo come un proprio figlio, vivrà di minuto in minuto giorni

strazianti. Una moltitudine di persone parteciperà ai funerali a Domo e a quelli solenni di Parigi. Le spoglie resteranno in Francia fino al 1957 quando la sua bara verrà portata in spettacolare trionfo nel paese di suo padre con tappa in Brasile e in Argentina. Il 23 settembre di ogni anno è dichiarata "Giornata dell'Aviazione Militare Peruviana". L'aeroporto e un monumento a Lima sono a lui dedicati. Nonostante la sfortunata conclusione, l'impresa di Chávez fu un potente stimolo ad intraprendere la carriera aeronautica per molti altri giovani.

Carlo Martegani

### IL VOLO OLTRE LE ALPI DI GEO CHÁVEZ

*Tale impresa temeraria, accolta con entusiasmo, destò nel mondo un'ondata di commozione nel suo finale tragico.*

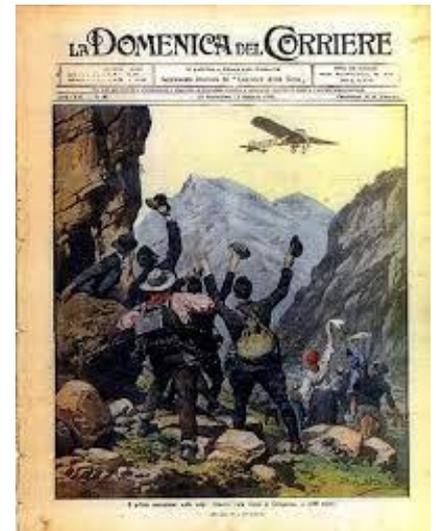
*Geo Chávez divenne un potente simbolo per i giovani in avvicinamento al mondo dell'aviazione, ma soprattutto divenne un eroe nazionale in Perù, dove a lui è dedicato l'aeroporto di Lima e in suo onore il 23 settembre è sancita la "Giornata Nazionale dell'Aviazione".*

*La morte dell'aviatore portò turbamento anche in Italia, dove Giovanni Pascoli gli dedicò l'Ode Novembre 1910, anche intitolata "A Chávez"*

*Pascoli interpreta il volo di Chávez come una solitaria sfida. La poesia, costruita tra realtà e simbolismo, rappresenta il volo come azione eroica per eccellenza; per essa l'aviatore si distingue dall'uomo comune e si fa compagno delle sacre aquile, simbolo della divinità. Il poeta immagina le aquile alla ricerca «dell'uomo alato» che «in cielo, un dì, mirabilmente muto, passar fu visto, come Dio, seduto! I grandi uccelli cercano ...»*

*"...l'uomo alato che discese e che sparì. Dietro le rocce nere ei discendeva con le grandi ali tese simile al sole delle fiammee sere, Ebbe l'ocaso; quando avrà l'aurora? Cercano, le vedette ultime, ancora..."* (da L'uomo Alato di G. Pascoli)

*Oggi è possibile ricordare Chávez anche attraverso il monumento commemorativo nei pressi del luogo della sua tragica caduta, nella campagna alle porte di Domodossola.*





## STORIE DI MARE, DI BARCHE E DI MARINAI

Nel numero di gennaio abbiamo affrontato la prima parte del racconto proposto dal STV Emilio Medioli; la "strategia giapponese di invasione delle Isole Aleutine"; infatti la via più breve dall'Oriente all'America è quella che scorre sotto le Isole Aleutine.

Abbiamo così appreso come i nipponici eliminarono poco per volta tutte le forze navali

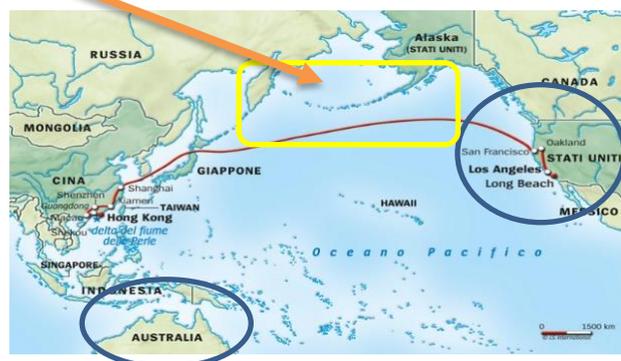
britanniche, ma intanto gli attacchi aerei in Giappone, operati dagli Stati Uniti, dimostrarono che ...

...la Marina Americana, aveva trasferito la capacità combattiva, dal cannone ... all'aereo!

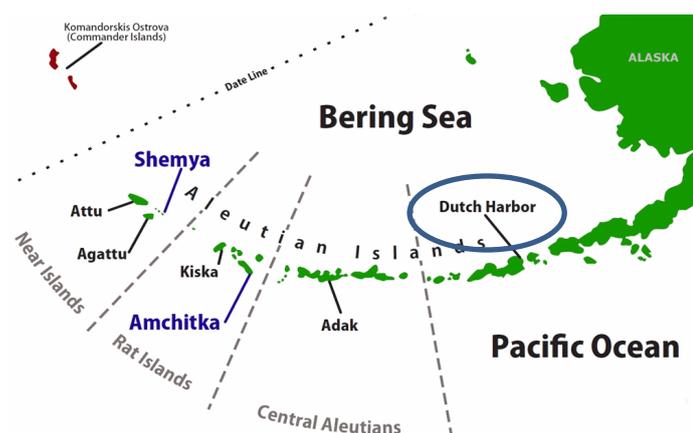
I giapponesi, quindi, si convinsero che fosse di grande importanza strategica tagliare le linee di comunicazione americane con l'Australia.

### Momenti di storia

#### IL TENTATIVO GIAPPONESE DI INVADERE LE ISOLE ALEUTINE



Il piano originale giapponese contemplava certamente un colpo di mano a fondo su **Dutch Harbor** e, mentre la ricognizione armata avrebbe posto sul chi vive gli americani, il Comando giapponese considerava che le informazioni da essa ricavabili avrebbero portato maggior vantaggio di quanto non ne venisse agli stessi americani di essere messi vagamente sull'avviso. L'apparizione di aerei ricognitori americani e l'esistenza di una base aerea in quei luoghi deserti avevano invertito le parti. Gli americani - pensava l'Ammiraglio giapponese - avevano ora una approssimativa conoscenza delle forze che si trovavano loro di fronte, mentre egli ne era all'oscuro, stretto tra la necessità e l'urgenza di prendere una decisione; di quanti campi nascosti potevano disporre gli americani e quanti aerei vi si trovavano?



Risorse di inviare pattuglie da combattimento e attendere che un miglioramento del tempo permettesse di vedere più chiara la situazione. In una di queste perlustrazioni, pattuglie giapponesi di cacciabombardieri abbatterono due PBV americani; poco dopo un PBV attraverso la nuvolaglia riuscì a intravedere le navi giapponesi e farsene una idea precisa, sfuggendo poi, sebbene colpito da uno dei caccia. Ora, pensava l'Ammiraglio giapponese, era nota la sua forza agli americani e la sua posizione approssimata, mentre egli ignorava ancora la consistenza statunitense nella zona; in conclusione non gli sembrava improbabile, ormai, che **Dutch Harbor** (foto sotto la battaglia di Dutch Harbor) finisse per diventare per i nipponici una

trappola: Si decise quindi a mettere gradatamente la prora verso il Giappone.

In totale gli Americani persero sei PBV, due apparecchi da caccia ed alcune decine di uomini. I Giapponesi persero circa un terzo di tutti gli aerei imbarcati sulle portaerei, una trentina almeno. In ultima analisi quindi, tenendo conto della composizione e delle intenzioni della forza giapponese che aveva raggiunto la catena delle Aleutine, l'azione si risolse decisamente in una vittoria americana. Ma mentre ancora gli statunitensi si congratulavano nel considerarla tale, arrivò un radiomessaggio dalla piccola stazione meteorologica di **Kiska**: <Navi non identificate entrano in porto>, messaggio seguito dal silenzio più completo. Gli americani avevano vinto quella battaglia, però la lotta era solo all'inizio. In quello stesso giorno il T.V. Bowers, col suo apparecchio a quindici metri appena dal pelo dell'acqua fu in grado vedere i giapponesi a Kiska; navi alla fonda e un gran numero di tende a terra.

Segnalata la notizia, un paio di ricognitori americani, nonostante il forte vento e spessi banchi di nebbia, poterono individuare all'ancora un incrociatore giapponese pesante, due leggeri, due cacciatorpediniere e almeno otto trasporti. Col normale carico di piroscafi giapponesi gli americani dedussero che la forza di sbarco potesse essere contenuta in diecimila uomini ma probabilmente assai di più considerando lo spirito di sacrificio e la dedizione all'Imperatore del soldato giapponese.



Ad ogni modo anche diecimila uomini non erano pochi. Il Comandante della Marina americana in quell'area comprese subito che se fossero riusciti a consolidarsi avrebbero dato del filo da torcere; si rese anche conto che dopo la disfatta di Midway, l'intendimento dei giapponesi non poteva essere che quello di ampliare il punto d'appoggio conquistato all'estremo Nord, utilizzando tutte le forze disponibili

Sommergibili americani, di cui era stato disposto l'invio per prevenire ulteriori sbarchi, erano in rotta ed era anche annunciato l'arrivo di altri aeroplani dell'Esercito; tutti però si trovavano ancora troppo lontano dal teatro della campagna giapponese, già in pieno sviluppo operativo. L'Ammiraglio Theobald poteva fare ben poco assegnamento sull'azione di soli cinque incrociatori in un mare vasto quanto il Mediterraneo, e non poteva per nulla contare sull'invio di nuove truppe, dal momento che a quel tempo altre spedizioni di migliaia di uomini erano pronte in direzione Guadalcanal e Nord Africa. La prima parte della campagna fu perciò condotta con soli mezzi aerei contro le teste di sbarco giapponesi e, viste le modeste risorse americane, qualche sporadico bombardamento non intaccò assolutamente i piani dei nipponici. Essi attuavano il loro programma quasi indisturbati e procedevano con le loro installazioni malgrado un severo colpo che essi subirono il 4 luglio, quando il sommergibile "Crowler" riuscì ad entrare nel porto di Kiska attraverso un passaggio pericoloso per i bassifondi, che i giapponesi non avevano ritenuto di particolare importanza. Al periscopio apparvero tre cacciatorpediniere giapponesi. Il sommergibile ne centrò uno e un altro con un secondo siluro. Nell'allarme generale riuscì a guadagnare il mare aperto inseguito da idrovolanti.

Comunque sia, i Giapponesi erano sempre in vantaggio. I cinque incrociatori dell'Ammiraglio Theobald effettuarono il 7 agosto un bombardamento su Kiska che consistette solo in un paio di salve sparate in velocità nella nebbia e non fu ripetuto. Difficilmente avrebbe potuto esserlo; il giorno 7 fu anche la data dello sbarco a Guadalcanal e il giorno successivo la battaglia dell'Isola di Savo, ridusse al minimo il numero degli incrociatori americani; a questo punto i Giapponesi intuirono che tutte le forze di superficie americane disponibili sarebbero state mandate nel Pacifico meridionale, pertanto procedettero a Nord con nuova tattica.

Fino ad allora molti sommergibili giapponesi erano stati segnalati nella zona ed alcuni erano stati bombardati, ma non avevano mai attaccato. La spiegazione poteva essere che tali sommergibili venivano impiegati per inviare rinforzi a Kiska; non si vedeva mai nessun bastimento avvicinarsi, eppure sull'isola i materiali e gli impianti aumentavano. Ora, a metà agosto, i sommergibili giapponesi cominciarono ad agire contro il naviglio americano.

Contemporaneamente i lavori proseguivano a **Kiska** (foto a lato); furono notati scivoli per idrovolanti e un paio di aviorimesse; si stava iniziando la costruzione di strade; c'era una base per sommergibili ed escavazioni in roccia. La grande strategia dei nipponici aveva subito un decisivo arresto a Midway ed essi, come un giocatore di scacchi, offrivano pedine all'avversario, tanto nelle Aleutine, quanto nel Pacifico del sud. Se gli americani avessero concentrato forze in una zona per ottenerne un successo le pedine dell'altro settore sarebbero diventate pericolose e avrebbero potuto dare scacco al Re.

Con l'avanzare dell'inverno in quel tempestosissimo mare, i giapponesi, aiutati dal buio e dalle bufere, svilupparono un sistema di puntate e



scorrerie allo scopo di tenere all'erta i presidii statunitensi, obbligandoli gradatamente ad aumentarli. Il cattivo tempo e le altre particolari condizioni delle Aleutine continuarono a produrre agli americani più perdite di quante non fossero causate dai giapponesi – in dicembre, ad esempio, andò perduta una intera formazione di cinque "Liberator", due dei quali portati via dal vento mentre erano a terra e letteralmente scomparsi; altri tre fracassati in atterraggio causa nebbia.

A sud, nella lontana Guadalcanal, sventolava ormai la bandiera degli Stati Uniti; le nuove navi da battaglia e le nuove portaerei facevano sentire la loro presenza nel Pacifico e l'invasione dell'Africa rappresentava un tale successo per gli americani che l'Esercito e la Marina potevano, senza eccessive preoccupazioni di economie, pensare ad una decisiva campagna nelle Aleutine. Il Contrammiraglio Thomas Kinkaid, già comandante delle forze americane nella battaglia delle Salomone Orientali, giunse con il suo Stato Maggiore; corse voce che sarebbero giunte navi da battaglia e gli inviati dei giornali predissero che l'attacco avrebbe avuto luogo nel breve periodo di bel tempo tra la metà di aprile e la fine di maggio.

Egual previsione dovettero fare, o si suppone che facessero i Giapponesi e che quindi si rafforzassero per preparare adeguate risposte. Con l'intento di contrastarli in tale piano era stata inviata dall'Ammiraglio Kinkaid una forza navale di vigilanza comandata dal Contrammiraglio Mc Morris, anche lui da poco promosso, che, in qualità di comandante del "San Francisco" aveva partecipato alla battaglia di Capo Esperance contribuendo alla distruzione di naviglio giapponese. La sua insegna era ora alzata sull'incrociatore leggero "Richmond", della vecchia classe "Omaha", progettato nel 1914 e varato alla fine della Prima guerra mondiale

Egli aveva con sé il "Salt Lake City", il vecchio "Swayback Maru" e quattro cacciatorpediniere il "Bailay", il "Dale", il "Coghlan" e il "Monaghan". Distanziati tra loro in linea di ricerca i due incrociatori, ognuno fiancheggiato su ciascun lato da un c.t., navigavano prua ad ovest in un gelido mare piatto come una tavola, quando il "Richmond" avvistò delle alberature verso nord. Alberi d'un

solo tronco; certo era l'atteso convoglio giapponese che si dirigeva su Attu dopo avere girato ben largo, a nord dalle stazioni di



vedetta russe delle Isole Komandorski. Quindici minuti dopo dalla coffa del "Salt Lake City" fu possibile riconoscere i Giapponesi; almeno tre trasporti con un paio di c.t. ed uno dei vecchi incrociatori leggeri classe "Kuma". La formazione americana aumentò la velocità ed accostò a nord-ovest per tagliare loro la linea di ritirata.

*(foto a lato: Naviglio americano nel Pacifico Settentrionale)*

Tutti si sporgevano dalle ali di plancia per seguire l'imminente azione di combattimento quando, poco dopo le otto, cominciarono ad essere segnalati altri

bastimenti in vista a levante. Il primo era a 26.000 metri <forse un incrociatore pesante>, poi riconosciuto in modo certo e subito dopo se ne scoprì un altro. Erano il "Nachi" e l'"Atago", più leggero e cinque CC.TT., tutti alla massima andatura e già ad Est della divisione americana. Invece di chiudere gli altri in trappola, McMorris era lui stesso ad essere tagliato fuori da una forza doppia della sua. Valse a ricordarglielo anche la vista delle vampate del capofila giapponese che iniziò il tiro. Esattamente alle 8,37 delle grosse colonne d'acqua s'alzarono dal mare plumbeo sui due lati del "Richmond" e, nei ponti inferiori, la scossa fece credere che la nave fosse stata colpita.

Non lo era; ma la prima salva già centrata annunciava una ottima precisione di tiro da parte delle navi giapponesi. Mc Morris accostò subito, con tutte le unità ad un tempo, a Sud-Ovest e poiché la distanza diminuiva - con i Giapponesi superiori in velocità con l'intento di stringere ulteriormente le distanze - il "Richmond" rispose, ma corto. La marina imperiale aveva potuto rilevare, nella accostata americana, di avere di fronte un incrociatore pesante e, cambiando bersaglio, sparò un paio di salve, corte, su tale principale antagonista.

Alle 8,42, questo rispose con tiro rapido. La seconda salva fu benissimo centrata e alla terza la formazione americana riportò, per la buona punteria e con l'aiuto della fortuna, un brillante risultato: il "Nachi", probabilmente nave ammiraglia giapponese, fu colpito proprio alla base della plancia. La nave rallentò il tiro, ma sull'incrociatore giapponese le squadre di riparazione lavoravano molto bene e solo dieci minuti dopo l'ammiraglia riprese velocità e capacità di tiro.

Il "Salt Lake City" spostò allora il fuoco sull'"Atago"; mise un paio di salve a cavallo e forse lo colpì. I loro incrociatori leggeri e i caccia erano più distanti, a sinistra e a levante, e coprivano i trasporti: La distanza era ancora di 23.000, troppo forte per tutti i calibri, tranne per i 203 delle unità maggiori.

Ora, mente il "Salt Lake City" faceva rotta per sud-ovest sostenendo da solo tutto il peso del combattimento, poteva sparare soltanto con i cinque pezzi delle sue torri poppiere, i Giapponesi avevano tutti e venti i loro grossi cannoni in azione e i proiettili scoppiavano assai fitti in mare intorno all'incrociatore pesante americano. Si notò che mentre le salve dell'"Atago" cadevano ancora ben raccolte, quelle del "Nachi" avevano una grande dispersione. Qualcosa doveva mentre più in là l'"Atago" continuava a sparare. Veloce come il pensiero, McMorris accostò con tutte le unità a nord-est per prendere contatto con gli incrociatori leggeri nipponici. Non appena a distanza i pezzi del "Richmond" iniziarono il fuoco: il primo incrociatore leggero giapponese finì circondato da colonne d'acqua e forse colpito mentre accostava a dritta: Uno dei loro CC.TT. fu sicuramente colpito e rimase indietro; un altro si portò al suo soccorso. Tutta la formazione giapponese si scompose in gran disordine e sulla nave ammiraglia non comparve a riva alcun segnale.

Un po' dopo le 10,00, il "Nachi", apparentemente tornato in efficienza, si unì con l'"Atago". Ambedue si fecero sotto nuovamente e quasi nello stesso tempo gli incrociatori giapponesi si separarono su due lati per un attacco silurante seguiti ciascuno da due CC.TT. ma il "Richmond" aprì il fuoco su un gruppo e i CC.TT. americani sull'altro; uno dei gruppi giapponesi s'allontanò con una brusca accostata, l'altro rimase a forte distanza.

Verso le 11,00 la battaglia sembrava vinta per gli statunitensi, ma ora la fortuna, come per rifarsi d'averli prima favoriti, volse loro le spalle. Il "Salt Lake City" ricevette a brevissimo intervallo tre colpi uno dei quali, attraverso un deposito di nafta, esplose in un locale macchina. L'acqua gelata del Mare di Bering irruppe nell'interno e le squadre di riparazione poterono a stento contenere l'allagamento. Peggio ancora, l'acqua si mescolò con la nafta e il "Salt Lake City" rallentava di colpo sin quasi a fermarsi. Una ulteriore salva gli cadde così vicina che si risentì uno schianto, il timone si inceppò e la nave si trovò nell'impossibilità di sottrarsi al tiro incrociato dei giapponesi. Accorsero prontamente i CC.TT. per nascondere la nave con cortine fumogene.

Alla base di Adak i bombardieri dell'Esercito stavano febbrilmente scaricando le bombe dirompenti imbarcate in preparazione d'una missione a Kiska, sostituendole con bombe perforanti, ma occorre ore prima che arrivassero nell'area del combattimento; troppe per il "Salt Lake City" ormai immobilizzato e protetto dalla cortina di fumo stesa dal "Dale".

Il Comandante McMorris diede libertà al gruppo di CC.TT. di andare all'attacco con siluri in un disperato tentativo di ribaltare la situazione e i quattro cacciatorpediniere si lanciarono nel tratto di mare scoperto a tutta velocità, contro i cannoni dei due incrociatori pesanti giapponesi. Il "Baley" fu colpito una prima e una seconda volta; la velocità cadde a 15 nodi; accostò e dette fuori i siluri a grande distanza, più di 8.000 metri dal nemico, per evitare di non poterli più lanciare. Gli altri caccia seguirono ancora un poco e poi anch'essi in rapida successione fecero partire i siluri contro le unità giapponesi: Osservarono come il "Nachi" sparasse da una unica torre e videro una salva da 127 del "Coghlan" andare esattamente a segno su una delle casematte dell'"Atago". Mentre i caccia riaccostavano per disimpegnarsi, il "Salt Lake City", bloccato il deposito di nafta inquinata, con combustibile pulito e sistemato il timone, sbucò d'un tratto dalla cortina di fumo e riprese il fuoco con tutti i suoi pezzi.

I Giapponesi virarono ad ovest e a sud per schivare i siluri e poi continuarono ad allontanarsi.

Con un c.t. mal ridotto e un incrociatore che poteva sviluppare parte della sua potenza di macchina, McMorris non era in grado di inseguire una forza doppia della sua, sia pur danneggiata e in condizioni precarie per inefficiente azione di comando. Solo successivamente si seppe che nello scontro perse la vita l'Ammiraglio giapponese imbarcato sul "Nachi".

Così si avviò al termine anche l'intera campagna. A sud trasporti americani avevano cominciato ad entrare nel Mare di Bismark tenendosi sotto costa della Nuova Guinea, e gli aerei di Mac Arthur bombardavano Wewak mentre navi americane operavano nel Golfo di Kula. I Giapponesi avevano bisogno di tutto il loro naviglio per le rapide azioni notturne, siluranti e d'artiglieria, con cui si ripromettevano di fermare la lenta avanzata statunitense lungo la catena delle Salomone, ed impiegavano in questo settore assai più mezzi che nelle Aleutine. Ad un certo punto decisero di por termine alle perdite che infruttuosamente subivano nella zona di operazioni settentrionale e, allorché i bombardieri americani presero a sorvolare giornalmente Attu e Kiska per una preliminare azione di 'ammorbidente' in attesa dell'attacco finale Tokio si limitò ad annunziare che la lotta nelle isole era <divenuta una serie di episodi tragici ed eroici in cui riluceva il valore dei soldati nipponici>.

Il 7 maggio il colpo doveva essere sferrato. La più grande forza d'invasione americana dopo quella di Guadalcanal risali, costeggiandola, la lunga fila di isole; era costituita dalle vecchie navi da battaglia "Nevada", "Idaho" e "Pennsylvania" con la portaerei di scorta "Nassau", e da trasporti che avevano a bordo una intera divisione dei Marines destinata a sbarcare ad Attu; l'entità di tale forza assicurava il raggiungimento dell'obiettivo. Sbarcati sulla costa, non fu trovata alcuna resistenza; non c'era nessuno. Ma quando cominciò l'avanzata verso l'interno, si scoprì che i giapponesi c'erano, annidati in caverne e crepacci, dove riusciva impossibile non solo raggiungerli ma anche individuarli; venne quindi sospeso il tiro delle artiglierie e si iniziò una feroce guerriglia di ricerca ed eliminazione che provocò il fuori combattimento di molti soldati americani. Tutta la battaglia per Attu prese una incerta e cattiva piega e terminò con una orrenda carica suicida nel corso della quale i Giapponesi piombarono su di un ospedale da campo americano trucidando medici e feriti.

Comunque, riuscì possibile, alla fine, spazzarli via; essi ebbero 2.100 morti, più undici prigionieri, in tutta l'isola. Di conseguenza gli americani prevedevano gravi difficoltà per impadronirsi di Kiska, dove i giapponesi erano tanti di più e i preparativi per questo più importante attacco furono fatti con estrema cura. È noto quello che avvenne quando, in agosto, l'assalto ebbe luogo. Non accadde nulla, proprio nulla perché non c'era più un giapponese sull'isola, sebbene il loro fuoco antiaereo fosse continuato fino a due giorni prima. L'Impero dei Samurai chiedeva il sacrificio dei suoi figli in altre parti del Globo.

Così la campagna delle Aleutine finì com'era cominciata: una serie di operazioni condotte con incertezze ed errori e che nell'insieme non possono dirsi gloriose, sebbene inframezzate da azioni non meno brillanti che in altri teatri di guerra e di tanti atti eroici meritevoli di ricompense (non sempre concesse).

Tale campagna, dalla parte americana, è sembrata a molti osservatori poco conclusiva e soddisfacente; ma di quanto minor soddisfazione fu per i giapponesi che sopportarono perdite più forti, si nutrono delle maggiori speranze e praticamente raccolsero solo delusioni!

*STV Emilio MEDIOLI*



**aggiornamento: febbraio 2023**

Ecco l'indirizzo dove visitare il **sito dell'Associazione Arma Aeronautica Sezione di Fidenza**; una nuova opportunità per tutti, soci e non soci, per rimanere in stretto contatto con la nostra Associazione, con il mondo dell'Aviazione militare e civile, con gli sport aeronautici e con l'Associazionismo locale. Un sito strutturato in maniera semplice, intuitivo nella navigazione, realizzato con la più aggiornata tecnologia di programmazione, che consente di poter essere visualizzato sia da computer che da tablet e smartphone; un sito di facile navigazione da parte di chiunque in ogni momento e in ogni luogo:

**SEMPRE A PORTATA DI MANO**

Già dalla prima pagina il visitatore può avere informazioni sulle più recenti attività, svolte e in programma, con la possibilità di approfondire gli argomenti di maggior interesse semplicemente con un click sull'icona relativa all'argomento, oppure accedendo alla pagina **"ATTIVITÀ"** dal menu principale. Sempre dalla home page c'è la possibilità di scaricare i vari numeri arretrati di **"Forum degli Aviatori"** dell'anno in corso, cliccando sull'icona dedicata ed entrando nella relativa pagina. Si trovano anche alcuni link di siti web decisamente interessanti per gli appassionati di Aviazione, come ad esempio il **"flight track"**, un sito che consente di visionare in tempo reale il tracciato delle rotte di volo degli aerei civili, oppure il link della pagina ufficiale della Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Non poteva certo mancare una pagina dedicata alla storia della nostra Sezione AAA! Cliccando alla voce **"chi siamo"** il visitatore può fare un tuffo nel passato, rivivendo la nascita della sezione AAA di Fidenza ed **incontrando l'Asso Luigi Gorrini** a cui è dedicata la Sezione. L'emozione di rivivere ciò che è stato un tempo, sicuramente farà nascere la voglia di voler vivere assieme a noi ciò che è il presente. A questo punto, con la massima semplicità, si può scaricare il modulo di iscrizione per poi inviarlo, compilato, per email oppure consegnarlo personalmente in Sezione, trovando il nostro indirizzo email ed indirizzo civico nella pagina dedicata ai contatti.

Visitando il sito, in qualsiasi momento, si può accedere alla nostra pagina **Facebook** oppure al canale **YouTube** dove poter visualizzare video relativi alla nostra Associazione; in fondo a tutte le pagine, infatti, è presente una piccola area denominata **"seguici"** in cui si trovano le icone che, sempre con un click, consentono di accedere alle piattaforme precedentemente citate.

Il sito viene periodicamente aggiornato e l'unica maniera per non correre il rischio di perdersi le novità ...è quello di farci una visitina ogni tanto. Vi aspettiamo, numerosi!

*"Pacomar" in redazione*

1923/2023

## CENTO ANNI DELL'AERONAUTICA MILITARE In volo verso il futuro

*Dopo tanta attesa, le legittime aspirazioni degli Aviatori e del numerosissimo "Popolo degli appassionati di Aviazione", si avverano in un caleidoscopio di eventi, per celebrare l'epocale anno del "Centenario dell'Aeronautica Militare"*



**Forum degli Aviatori d'Italia**, il notiziario on-line della Sezione di Fidenza dell'Associazione Arma Aeronautica, cercherà di essere all'altezza degli eventi, anticipando, seguendo e raccontando ai lettori, le attività in programma.

*C'è poco da inventare, sull'argomento è stato già scritto un fiume di parole, quindi fare riferimento alle pubblicazioni ed ai social dell'Aeronautica Militare, sembra la cosa più efficace – oltretutto più corretta – per affrontare questa epocale ricorrenza. Oltre il fittissimo programma già divulgato dall'AM e riportato su Forum del mese gennaio, invitiamo i lettori a fare un giro sui social AM, per scoprire che...*

### L'Aeronautica Militare rinnova sito e App del Servizio Meteorologico

Fonte:  **MINISTERO DELLA DIFESA** 31 gennaio 2023

Dal 25 gennaio, il sito **meteoam.it** e la App "**Meteo Aeronautica**" cambiano volto e si rinnovano; saranno disponibili:

- **osservazioni in tempo reale**
- **mappe geo-referenziate**
- **funzionalità interattive**

con il supporto tecnologico e consulenziale di Oracle

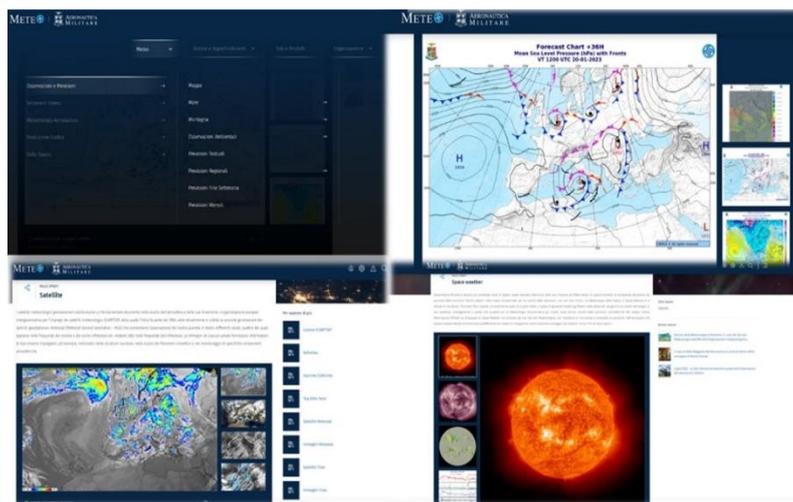


L'Aeronautica Militare rinnova le sue piattaforme di informazione meteorologica. Il nuovo sito [www.meteoam.it](http://www.meteoam.it) e la nuova App "Meteo Aeronautica" offriranno servizi sempre più in linea con le esigenze dei cittadini. Molte le novità proposte con l'obiettivo di mettere al centro l'utente: saranno disponibili, in particolare, una **interfaccia più moderna e user-friendly**, rivolta sia agli utenti specialisti del settore che ai cittadini non esperti, mirata a valorizzare in maniera più efficace le diverse tipologie di informazioni e dati del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare, che saranno declinate in varie modalità anche attraverso mappe evolute, meteogrammi e widget. Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica fa sapere che "**Saranno anche introdotte delle funzionalità di pubblicazione dei contenuti più semplici ed intuitive, anche per rendere più immediatamente comprensibili temi scientifici di particolare interesse, come ad esempio lo Space Weather o contenuti come quelli della rivista di meteorologia aeronautica**".

Per gli appassionati del mare e della montagna, saranno disponibili due sezioni dedicate: per il mare, la mappa si arricchisce di informazioni specifiche come lo stato del mare, la direzione e il periodo dell'onda, oltre ai messaggi Meteomar e di Avviso di Burrasca; per chi ama la montagna, ci sarà invece la possibilità di visualizzare la quota dello zero termico e le previsioni in formato testuale per le stazioni montane della rete Meteomont.

L'aggiornamento delle piattaforme del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare, che ha tra le sue funzioni principali quella del presidio del dato meteorologico nel nostro Paese – e proprio per questo è membro attivo del *World Meteorological Organization (WMO)* – vuole segnare un ulteriore passo in avanti verso una sempre maggiore digitalizzazione dei dati e fruibilità da parte dei cittadini, un ammodernamento che cade in un anno importante, quello del Centenario dell'Aeronautica Militare.

Attraverso il nuovo portale, l'Aeronautica Militare diffonde i propri dati meteorologici rilevati in tempo reale, come **osservazioni** su oltre duecento punti – tra cui quelle sugli aeroporti di tutt'Italia – e, sulla base di modelli matematici avanzati, fornisce **previsioni** fino a cinque giorni veicolando al pubblico varie informazioni in ambito meteorologico.



L'Aeronautica Militare inoltre, attraverso il sito, offre la possibilità ai cittadini, alle aziende e alle istituzioni di richiedere una vasta gamma di dati e prodotti meteorologici utilizzabili per finalità di vario tipo.

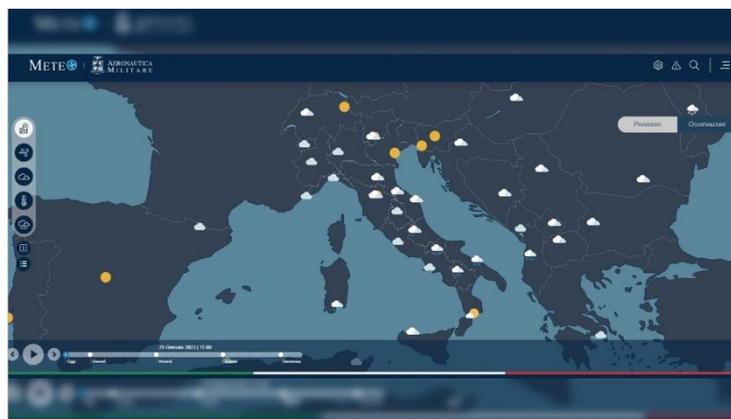
Nella gestione progettuale del nuovo portale e della App, l'Aeronautica Militare è stata supportata da **Oracle Consulting**, collaborazione che ha portato alla definizione di una soluzione di *design* vincente, in grado di garantire le necessarie competenze e il successo del progetto, che è basato su tecnologie e *cloud* di Oracle. Le applicazioni cloud Oracle CX, inoltre, permettono di raccogliere e valutare i comportamenti degli utenti in tempo reale e fornire un'esperienza sempre più personalizzata, pur sempre con la massima attenzione al rispetto della *privacy*.

Nel commentare la notizia, **Alessandro Ippolito, VP e Country Manager di Oracle Italia**, ha aggiunto: *“La mission di Oracle è quella di valorizzare il dato in tutte le sue forme, e non potevamo che accettare con piacere e orgoglio questa importante sfida sul dato meteorologico. La piattaforma MeteoAM è stata progettata e realizzata per essere un ecosistema digitale moderno, una ‘Cloud-Native Application’, utilizzando tutta l’innovazione tecnologica offerta dal cloud. Anche le necessità di risorse computazionali delle componenti applicative non rappresentano più un problema grazie all’adozione del cloud, che ha estremamente semplificato e velocizzato le attività di sviluppo. Inoltre, l’architettura pensata per il nuovo MeteoAM raggiunge livelli altissimi di scalabilità, affidabilità e una possibilità di espansione ulteriore attraverso l’impiego di Cloud Region Oracle diverse, per avere meccanismi di disaster recovery e backup avanzati.”*



**Scarica la App su [Play Store](#)**  
**per dispositivi Android**  
**Scarica la App su [App Store](#)**  
**per dispositivi iOS**

Fonte: Stato Maggiore Aeronautica  
 5° Reparto Comunicazione





## ACCADE A FEBBRAIO, NEI CIELI DI ..... "Milano e Monza"

*"Once upon the sky" – disegno di Hugo Pratt divenuto icona del mito dell'Aviatore giovane, bello, ardimentoso e spensierato, che sprezzante del pericolo affrontava i duelli aerei durante la seconda Guerra Mondiale. Utilizziamo questo logo per introdurre la rubrica mensile...*

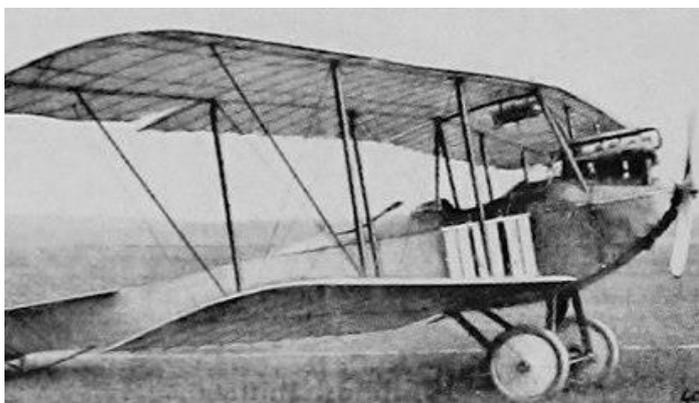
***"accadde a febbraio, nei cieli di ....."***

*Nel corso dell'anno 2022 abbiamo riportato mensilmente un accenno degli eventi aeronautici di grande rilevanza, avvenuti in quel mese; quest'anno sceglieremo per ogni mese un avvenimento, da approfondire. Parleremo quindi di conquiste, primati, imprese, eventi e accidenti, accaduti nel mese in corso, ma di tanti anni fa; una sorta di tributo e celebrazione dell'anniversario, con una rivisitazione dei fatti, per meglio conoscere e per non dimenticare.*

Buona lettura **Strega**

### **107 ANNI FA IL PRIMO BOMBARDAMENTO DELLE CITTÀ DI MILANO E MONZA uno dei primi – o forse il primo - bombardamento della storia dell'aviazione**

***Nove velivoli Aviatik decollarono dall'aeroporto di Gardolo, a nord di Trento, allora territorio austriaco, per sganciare le bombe sulle centrali elettriche. A Milano si contarono 18 morti, a Monza 2.***



Partirono da Gardolo, all'epoca territorio austriaco, i 9 aerei che il 14 febbraio 1916 bombardarono Milano.

Fu uno dei primissimi, se non il primo, attacco aereo della storia della Prima Guerra Mondiale su suolo italiano.

Ma ecco un riassunto di ciò che accadde quel triste giorno di oltre un secolo fa, così come descritto dagli storici:

*"È il 14 febbraio 1916. Intorno alle 8 del mattino, dall'aeroporto di Gardolo, all'epoca territorio austro ungarico, decollano 12 velivoli bombardieri **Aviatik***

***Taube*** (nome traducibile come aereo con ali a forma di colombo) con destinazione Milano.

*L'obiettivo è quello di bombardare alcune centrali elettriche, per sferrare un colpo decisivo alle risorse energetiche per le industrie italiane.*

*Ciascun aereo porta 80 chili di bombe e 270 litri di carburante.*

*Il tempo non è dei migliori. I velivoli devono approdare in Lombardia percorrendo la Valsabbia; lungo le creste di confine grava però una fitta nebbia e l'umidità manda in tilt le bussole.*

*Alcuni di questi aerei, privi di riferimenti, sono così costretti a rientrare alla base; un altro raggiunge Monza per errore e solamente gli ultimi tre, raggiungono regolarmente l'obiettivo.*

*La zona in cui si trovano le centrali è densamente abitata da civili. A Milano diciotto persone perdono la vita e altrettante rimangono ferite. Altre bombe sono sganciate sopra Monza causando due morti.*

*Le vittime sono prevalentemente abitanti della zona che, anziché ripararsi, si riversano in strada sospinti dalla curiosità, a guardare quegli aerei che sorvolano a bassa quota l'abitato.*

*Al termine della missione, uno degli aerei, viene abbattuto dalla contraerea italiana; gli altri rientreranno all'aeroporto di Gardolo senza alcun danno".*

***Nella Redazione di FORUM, mentre eravamo alla ricerca di maggiori dettagli di questo – forse primo - episodio di bombardamento aereo della storia, rimaniamo molto impressionati dal fatto che ... centosette anni dopo, assistiamo in televisione al sistematico barbaro attacco alla inerme popolazione civile ucraina, verosimilmente dettato dalla stessa cinica strategia, di colpire fisicamente ma soprattutto di fiaccare psicologicamente la popolazione civile. Non c'è più distinzione tra obiettivo militare e abitato civile, tra esercito combattente e popolazione inerme. **La città con i suoi cittadini, donne, bambini, anziani e infermi, sono un obiettivo da coprire.** Con questa triste constatazione, torniamo alla storia.***

**CRONACA DEGLI EVENTI** – *(stralcio cronaca tratta da: Storia localizzata della I G.M. - il bombardamento di Monza del 1916 - R. Albanese)*

All'inizio del 1916, sia sul fronte francese come sul fronte italiano della "Grande Guerra", il conflitto si era ormai immobilizzato, diventando guerra di trincea. Nei mesi precedenti, in una serie di sanguinose battaglie combattute sul fiume Isonzo tra il giugno e il novembre 1915, erano caduti 450.000 uomini, di cui 250.000 austro-ungarici e 200.000 italiani. L'idea di un rapido compimento di quella che veniva dipinta come la "quarta guerra di indipendenza nazionale", alla prova dei fatti si stava ormai dimostrando illusoria. L'opinione pubblica, anche se non era in grado di cogliere la vera dimensione dei massacri in atto, iniziava ad essere impressionata dalle sempre più frequenti notizie di morti sui campi di battaglia, che venivano comunicate alle famiglie e pubblicate sui giornali.

Non stupisce quindi il fatto che da parte dei contendenti **si iniziarono ad usare in modo non episodico, come strumento militare strategico, quello dei bombardamenti aerei contro le popolazioni civili. I bombardamenti delle città, con una lunga spirale di rappresaglie "botta e risposta", si intensificano sui vari scenari europei di guerra e perseguono non solo l'obiettivo militare di portare danni materiali al campo nemico, ma anche quello psicologico di creare odio e risentimento generale verso un "nemico barbaro" responsabile di portare la guerra "in ogni inerme focolare".**

Attraverso i bombardamenti delle città, si mirava ad incidere sulla tenuta morale delle popolazioni della nazione avversaria e al tempo stesso si intendeva mobilitare la propria, facendo sì che i civili, pur non essendo in trincea, si sentissero "soldati del fronte interno". In questo contesto va interpretato l'episodio del bombardamento aereo delle città di Milano e Monza del 14 febbraio 1916 *(da taluni studiosi considerato il primo bombardamento strategico della storia)*, al quale si collega il successivo bombardamento di rappresaglia della città di Lubiana, avvenuto il 18 febbraio seguente.

**14 febbraio 1916** - cronaca del bombardamento a Monza: *"giornata memorabile ... di ansia e di spavento e, purtroppo, per alcune famiglie anche di dolore e di morte venuta dal cielo. Di prima mattina, forse con l'obiettivo di distruggere la fabbrica di aerei militari, compaiono sulla città alcuni aerei austriaci di tipo "Aviatik Taube", che dopo aver eseguito una serie di evoluzioni, si lanciano in picchiata sulla città, sganciando alcune bombe esplosive ed incendiarie. L'attacco dura circa mezz'ora e si concentra in due diverse parti della città. La zona che subisce i danni maggiori è quella di S. Biagio. Gli ordigni sganciati dall'aereo austriaco cadono nei prati di S. Vittore e una bomba inesplosa verrà poi trovata nei pressi di una chiesa. Sono colpiti insediamenti civili, una ditta di legnami viene incendiata e si hanno delle vittime fra la popolazione, un calzolaio appena uscito dalla sua bottega è centrato in pieno da una bomba e una donna inizialmente ferita gravemente, perderà successivamente la vita".*

Lo stesso giorno il gruppo di aerei decollati per la stessa missione colpirono la città di Milano, che subì a sua volta un attacco ancor più pesante (18 vittime e molti feriti) che venne visto dalla gente come qualcosa di inusitato, dal grande effetto psicologico.

*Ancora dalla cronaca dell'epoca: "La popolazione monzese segue l'attacco con intrepida calma e, diciamo subito, con imprudente e pericolosa curiosità. Invece di ripararsi, la gente si è riversata nelle vie, curiosa di constatare di quanta crudeltà sia capace la nazione nemica. Una gran ressa di curiosi si pigiò sui luoghi dove caddero le bombe, dopo che il cielo fu libero dai nemici. Quasi tutti gli stabilimenti cessarono il lavoro".*

**In questo episodio si può cogliere la caratteristica peculiare della guerra odierna, ovvero l'aver eliminato l'antica distinzione tra esercito combattente e popolazione civile e l'aver fatto di entrambi obiettivo dell'azione militare".**

Dalle cronache del tempo apprendiamo ancora che: *"gli aerei non trovarono nessun disturbo"* e ancora *"sappiamo benissimo essere impossibile impedire questi raid, facilitati dal grado di perfezione a cui è giunta oggi l'aviazione nel regolare l'altezza e la velocità dei corsari dell'aria"*. Ciò malgrado venne formulata comunque la richiesta di organizzare la difesa aerea della città di Monza e predisposto un sistema di allarme, evidenziando il fatto che questi accorgimenti erano stati già attivati per Milano. In effetti, giorni dopo, in presenza di un temuto nuovo attacco, la popolazione verrà messa in allarme.

*Con l'aiuto del Web - Strega*

## AVVISI E COMUNICAZIONI



### **Cari Amici Soci,**

*riprende finalmente dopo due anni l'attività fuori sede; nel biennio 2021/2022 non siamo stati certamente fermi, molte le attività locali, nonostante le limitazioni che ci hanno frenato e un po' raffreddato l'entusiasmo; riguardo soprattutto le attività fuori sede, a cui siamo particolarmente affezionati, non eravamo a pieno regime, siamo riusciti ad organizzare soltanto poche coraggiose visite di aggiornamento tecnico-professionale al "Museo del Volo" di San*

*Pelagio, alla "Jonathan Collection" ed al "Sacello di Francesco Baracca" a Nervesa della Battaglia; tutte escursioni effettuate in auto per l'impossibilità di viaggiare in pullman. Citiamo anche il Raduno Nazionale AAA di Alghero, effettuato a giugno del 2022, a cui hanno partecipato otto intraprendenti Soci, viaggiando in aereo, in nave e in camper.*

*Il 2023 - l'anno del Centenario dell'Aeronautica Militare - sarà pieno di eventi, non mancheranno le occasioni che dovremo soltanto "cavalcare", numerosi e con rinnovata motivazione, per essere sempre in prima fila nelle manifestazioni e nelle visite.*

*In attesa dei grandi eventi – alla cui organizzazione stiamo già lavorando, abbiamo pensato di rompere il ghiaccio con una visita culturale in tutto relax, ma non priva di interesse turistico e ... di buona cucina!*



**Associazione Arma Aeronautica**

**Sezione di Fidenza**

**Aviatori d'Italia**

Organizza:

**Domenica 5 Marzo 2023**

**Visita al Musa (Museo del Sale) – Cervia**

**e pranzo a base di pesce presso il ristorante "IL PIRATA" – Cesenatico**

Programma della giornata:

- 7,15 Partenza dal parcheggio della Coop – Fidenza
- 7,30 Fermata parcheggio casello autostradale PR per appuntamento soci PR
- 10,15 Arrivo presso il Museo del Sale ed inizio visita
- 12,00 Trasferimento presso il ristorante IL PIRATA – Cesenatico
- 15,30 Passeggiata defaticante presso Porto Canale – Cesenatico
- 16,30 Partenza da Cesenatico per rientro

70 € tutto compreso



Prenotazioni & Info:

Miati Roberto 331 7025002



*A lato la locandina realizzata dal nostro referente delle attività fuori sede – Roberto - relativa alla visita al "MUSA" di domenica 5 marzo*



*Sopra la vista del pittoresco canale di Cesenatico, con il museo galleggiante costituito da imbarcazioni da pesca di tipo "trabaccolo", "bragozzo", "lancia", "topo", "paranza" e "battana".*

## AVVISO A TUTTI I SOCI: RINNOVO TESSERAMENTO ANNO 2023

**È tempo di effettuare i versamenti delle quote associative annuali**

Per sostenere i costi di gestione della nostra associazione, i costi organizzativi degli eventi, di funzionamento della sede, delle assicurazioni, delle attrezzature nonché dei sistemi di comunicazione (come il sito internet e Forum - che ci tengono informati e sempre in stretto contatto) occorre auto-sostenerci. **il Consiglio Direttivo di Sezione ha stabilito di mantenere per l'anno 2023, l'importo della quota associativa in € 20,00** confidando tuttavia nei contributi volontari extra, che molti generosi soci versano.



Ricordiamo che la nostra Sezione è stata invitata dell'Aeronautica Militare a partecipare come protagonista – nell'anno 2023 - ad alcuni eventi legati al CENTENARIO A.M. 1923/2023; eventi già programmati, come la presentazione di un libro riguardante gli aviatori e le realtà aviatorie del parmense, la partecipazione all'Open Day dell'Aeronautica Militare presso l'aeroporto di Parma, di San Damiano e Grosseto; la partecipazione alla mostra Aeronautica presso il Palazzo del Governatore a Parma e la presentazione di una mostra di Architettura Aeronautica in varie città.

Queste attività avranno degli oneri "eccezionali" che vorremmo poter sostenere, confidando in un contributo "eccezionale" UNA TANTUM da parte di tutti voi.

Anche per questo motivo, è molto importante mettersi in regola quanto prima, al fine di poter chiudere la contabilità, procedere al versamento alla Presidenza Nazionale delle quote nei tempi previsti, e valutare le risorse su cui poter contare per affrontare gli impegni futuri.

noltre, le quote versate in ritardo gli scorsi anni, hanno generato molti problemi amministrativi con la Presidenza Nazionale ed un notevole aumento di lavoro amministrativo e contabile per la Sezione.

Il bollino adesivo 2023, che verrà consegnato unitamente alla ricevuta, a seguito del versamento della quota annuale, va applicato sulla propria tessera personale per renderla valida nell'anno di riferimento, per gli ingressi ai vari eventi e per ottenere le agevolazioni previste per i possessori di tessera badge A.A.A.

### Quote 2023 - € 20,00 - come mettersi in regola senza stress:

LE QUOTE POSSONO ESSERE VERSATE il sabato mattina in sede - in orario 9,00-11,30 - In alternativa facendo riferimento ai vostri **rappresentanti di zona**;

per Salsomaggiore Terme -	<b>Sergio Vaccari</b>	cell. __ 333 493 2461 __
per Fidenza e CRAL Bormioli –	<b>Roberto Miati</b>	cell. __ 331 702 5002 __
per Fiorenzuola d'Arda -	<b>Luigi Buratti</b>	cell. __ 338 713 6037 __
per Soragna –	<b>Pier Ugo Verduri</b>	cell. __ 347 145 1030 __



infine è possibile effettuare comodamente il pagamento, tramite **bonifico bancario**, presso un bancomat, intestandolo a: **Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Fidenza**

**Codice IBAN: IT 41 K 06230 65170 000030405990**

Causale: **quota associativa AAA anno 2023 – Socio: (nome e cognome)** \_\_\_\_\_

**(è importante riportare il nome del socio per cui si effettua il versamento)**

Chi effettua il bonifico ottiene automaticamente la ricevuta dal bancomat, mentre le ricevute AAA e i bollini saranno consegnati successivamente a mano.

In occasione del versamento, in aggiunta alla quota associativa stabilita, i Soci che lo desiderano possono aggiungere un **"contributo volontario"** destinato alla gestione della Sezione AAA – utilizzando lo stesso stampato e codice IBAN e specificando: "quota associativa 2022 + contributo volontario". Verrà emessa ricevuta anche del contributo volontario.

Nell'ambito delle attività di AGGIORNAMENTO TECNICO PROFESSIONALE DEI SOCI A.A.A. con largo anticipo la Sez. di Fidenza annuncia la visita, da anni attesa e finalmente programmata per il mese di maggio 2023, in uno dei siti dell'Industria Aeronautica Nazionale più ambiti:

## STABILIMENTO LEONARDO/AERMACCHI a Venegono (VA)



### Visita allo stabilimento LEONARDO/AERMACCHI Venegono (VA) Martedì 16 Maggio 2023

#### Programma della giornata:

- Partenza ore 7,15 dal parcheggio della Coop di Fidenza
- Arrivo alle ore 10,00 circa alla Leonardo e inizio visita guidata.
- Pranzo presso la mensa dell'Azienda
- Rientro a Fidenza a fine visita.

La Leonardo non consente la visita ai minori e alle persone con difficoltà di deambulazione.

Tutto compreso € 50,00

Per info e prenotazioni  
Roberto Miati 331 7025002





## TRADIZIONALE CONSEGNA DEL CALENDARIO A.A.A. “AVIATORI D’ITALIA” AL SINDACO DELLA CITTÀ

*Anche quest’anno è stata rispettata la tradizione della consegna del calendario dell’Associazione Arma Aeronautica al Sindaco della Città. Appena ricevuti i nuovi calendari da Roma, è stato fissato infatti l’incontro di cortesia nella Sala Consiliare ed il giorno 11 febbraio il Dott. Davide Malvisi in rappresentanza del Comune, ha quindi incontrato la delegazione fidentina degli “Aviatori d’Italia”. Oltre il mero atto di rappresentanza per confermare e augurare un proficuo anno di attività, sempre in stretta collaborazione tra l’Autorità comunale e l’Associazione AAA, a favore della*

*cittadinanza, l’incontro di inizio anno rappresenta l’occasione per fare un breve resoconto delle attività svolte in precedenza, ma soprattutto ha carattere programmatico per il nuovo anno da affrontare.*

*Il 2023 rappresenta poi un anno particolare, considerato che la ricorrenza del Centenario di fondazione dell’Aeronautica Militare italiana – inizialmente Regia Aeronautica (1923/2023), sarà occasione di grandi e numerosi eventi locali, come in tutta Italia.*

*Proprio con questo obiettivo, sono stati valutate alcune iniziative che ci auguriamo diverranno tute interessanti realtà nei prossimi mesi.*

*al termine del proficuo incontro, la consegna del calendario AAA 2023, con foto presso l’obelisco che domina l’ingresso della residenza comunale.*

Il calendario 2023 dell’Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d’Italia si ispira alla ricorrenza del Centenario dell’Arma Azzurra.

È stato realizzato pensando ad un’opera che portasse con sé un tratto originale, all’altezza di questo importante appuntamento con la storia, ricercando immagini di fascino che potessero raccontare con semplicità questi primi cento anni dell’Aeronautica Militare.

Il calendario potrà essere prenotato e acquistato anche presso la vostra Sezione di appartenenza. Per ogni copia acquistata l’Associazione devolverà 1 Euro al progetto di beneficenza realizzato dall’Aeronautica Militare “Un dono dal Cielo per AIRC”.

Anche quest’anno l’Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d’Italia sarà accanto alla Forza Armata ed avrà un ruolo da protagonista nell’ambito delle numerose iniziative che accompagneranno il 2023. Siamo orgogliosi e onorati di esserci e ci saremo con fierezza, affinché la nostra Aeronautica Militare possa essere sempre protagonista indiscussa del suo tempo e contribuire alla sicurezza del nostro Paese. **Sempre in volo verso il futuro!**





# 1923/2023

## CENTO ANNI DELL'AERONAUTICA MILITARE

### In volo verso il futuro

*"Il Centenario sarà una grande occasione per raccontare la nostra storia, far conoscere i nostri valori, i nostri ideali e le nostre preziose capacità al servizio della collettività e delle istituzioni"*

#### RIPORTIAMO ANCORA IL PROGRAMMA DEGLI EVENTI 2023 (fonte sito ufficiale A.M.)

Il momento più significativo: la ricorrenza del 28 marzo, data di costituzione dell'Aeronautica Militare

**28 marzo - Roma** - cerimonia militare nella terrazza del Pincio e sorvolo aereo sulla città di Roma.

**24-29 marzo – "Air Force Experience" (Roma Piazza del Popolo villaggio aeronautico)** evento che consentirà ai cittadini di ogni età di conoscere meglio l'Aeronautica Militare. Velivoli in mostra statica, percorsi esperienziali, incontri informativi e d'intrattenimento, stand promozionali, simulatori ludici, proiezioni, esibizioni musicali e sportive.

**15 gennaio – 19 febbraio – "Mostra Ali di Carta" (Roma Sale Storiche di Palazzo Aeronautica)** – la mostra ripercorre attraverso i più importanti cartelloni e manifesti cinematografici italiani ed internazionali dal '900 ad oggi l'epopea di due delle più incredibili invenzioni dello scorso secolo, il cinema ed il volo. Ingresso gratuito in tutti i w.e. e giorni festivi

**15 febbraio – "Simposio storico" – Firenze palazzo Vecchio, Salone dei Cinquecento** - Un percorso narrativo a matrice storica che ripercorrerà le tappe fondamentali del volo e dell'Aeronautica Militare, richiamando la conoscenza dei principali personaggi che hanno dato prestigio e impulso ai 100 anni della Forza Armata.

**25 marzo -24 dicembre – "Mostre itineranti"** – La storia, le capacità e le tradizioni dell'Aeronautica Militare nei suoi primi 100 anni costituiranno il filo conduttore delle mostre che si svolgeranno lungo tutta la penisola, attraverso un dedicato percorso iconografico. Inizierà da Roma e proseguirà in diverse località, con lo scopo di avvicinare l'Aeronautica Militare, la sua storia e i suoi valori, al territorio e al cittadino.

- 25 marzo/23 aprile	Roma Altare della Patria
- 28 marzo	Cerimonia dell'Alzabandiera presso il Comando Rete POL – Parma, a seguire mostra aeromobili A.M. presso Aeroclub ed esibizioni in volo
- 28 marzo	Celebrazione del Centenario Aeronautica Militare presso il Distaccamento Aeroporto Piacenza – San Damiano. A seguire Open Day aperto al pubblico con partecipazione delle scolaresche, possibilità di visitare l'hangar restauro velivoli d'epoca dell'AM e provare due diversi tipi di simulatore di volo, mesi a disposizione dall'AM e dall'AAA-Fidenza
- 30 marzo	Teatro Regio di Parma ore 18,00 esibizione della Fanfara AM
- 29 aprile/14 maggio	Firenze Palazzo Vecchio
- 20 maggio/4 giugno	Bari Palazzo della Provincia
- 17 giugno/ 2 luglio	Cagliari
- 15 luglio/30 luglio	Palermo Università
- 12 agosto/27 agosto	Caserta Reggia
- 2 settembre/17 sett.	Parma Palazzo del Governatore
- 23 settembre/8 ottobre	Treviso Palazzo dei Trecento
- 14 ottobre/29 ottobre	Milano Palazzo Lombardia
- 4 novembre/19 nov.	Ferrara Convento San Paolo
- 25 novembre /10 dic.	Viterbo Palazzo dei Papi
- 16 dicembre/24 dic.	Lecce Prefettura Specchi

#### **18 aprile – Vigna di Valle - Inaugurazione Museo Storico**

Dopo un'opera di *restyling* e completa revisione dell'intero apparato espositivo, riaprirà al pubblico il Museo Storico dell'Aeronautica Militare, situato sulla sponda meridionale del Lago di Bracciano, a Vigna di Valle, dove sorgeva l'idroscalo più antico d'Italia

**27 aprile - Inaugurazione della Divisione Superiore Studi ed Esperienze (DSSE)** fu uno dei primissimi e più avanzati centri di ricerca e sviluppo scientifico per le sperimentazioni su nuovi velivoli, armamenti, equipaggiamenti e su tutto ciò che è legato al volo. Grazie al recupero e alla rivalutazione dell'intero complesso infrastrutturale, è stato realizzato un percorso storico-museale, evidenziando il ruolo dell'Aeroporto di Guidonia agli albori della Regia Aeronautica.

**Pattuglia Acrobatica Nazionale** - Nell'ambito della stagione acrobatica 2023, da maggio a novembre, l'Aeronautica Militare ha previsto la presenza delle Frecce Tricolori ad almeno un evento/manifestazione aerea per ogni Regione italiana, attraverso un'esibizione completa e sorvoli su ogni capoluogo di Regione.

**9 -10 novembre – Accademia di Pozzuoli – "Simposio Tecnico"** un evento orientato al futuro del dominio aerospaziale per sostenere il ruolo, il posizionamento e la visibilità dell'Aeronautica Militare come attore responsabile e prepositivo per l'innovazione tecnologica del Paese, con importanti ricadute abilitanti a livello civile e commerciali.



# LO SPAZIO È DI TUTTI

## MONTE OLIMPO - UN MITO CHE SI RIPETE NELL'ERA DELLA ESPLORAZIONE SPAZIALE

Il Monte Olimpo, con i suoi 2.917 m, è la montagna più alta della Grecia. È situato nella parte settentrionale del paese, tra la Tessaglia e la Macedonia, non lontano dal mare Egeo. Nel 1938 è diventato sede del Parco nazionale del Monte Olimpo, ma la sua fama risale alla storia degli antichi greci.

Conosciuto dai greci come Ὀλυμπος, Olympus, questa montagna ha più di 50 vette e la più alta, chiamata Mytikas, ovvero “naso”, raggiunge l'altezza massima di 2.916m. Ed è proprio sul “naso” del monte Olimpo che, secondo l'antica mitologia ellenica, dimoravano tutti gli dèi e risiedeva il “Signore dell'Olimpo” Zeus.

(Fonte: Wikipedia . foto a lato Zeus sul Monte Olimpo)



**Il “nuovo” Monte Olimpo: la Montagna più alta del Sistema Solare** - Grazie alle analisi delle immagini raccolte dalla sonda **Mars Express** dell'Agencia Spaziale Europea (ESA) e alla sua fotocamera stereo ad alta risoluzione, una regione del pianeta Marte appare essere stata profondamente segnata da un vulcano che è stato battezzato **Monte Olimpo**. Si tratta del più grande rilievo del pianeta Marte e dell'intero sistema solare, con i suoi oltre **25 km di altezza** rispetto al livello topografico di riferimento e una **base di oltre 600 km di diametro** (orientativamente pari alla superficie della Polonia – 300.000 km<sup>2</sup>).

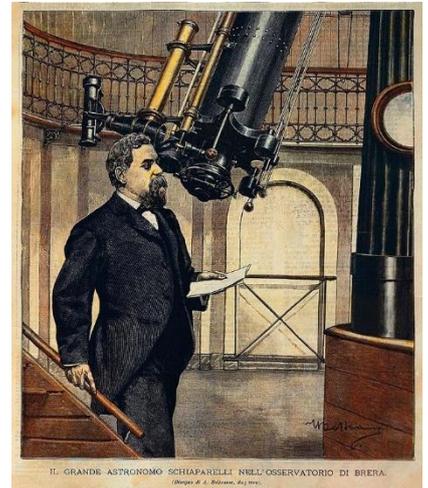


È un vulcano a scudo simile a quelli delle Hawaii, con un'età stimata di 200 milioni di anni, ed è quindi da considerare giovane nella scala dei tempi geologici di Marte (risale al periodo Amazzoniano). Fa parte della regione vulcanica di Tharsis, insieme ad altri tre importanti rilievi vulcanici.

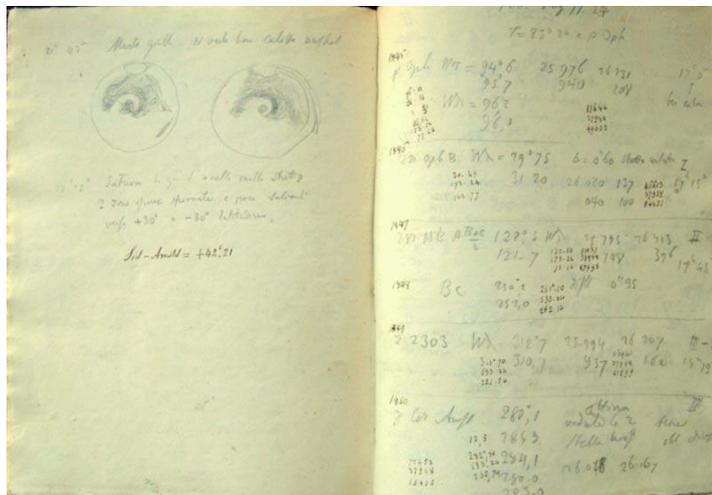
Nonostante la sua impressionante altezza, l'Olympus Mons è comunque molto più largo che alto, con una pendenza dunque molto lieve.

**Il Monte Olimpo marziano non è una scoperta dell'era spaziale** – infatti fu osservato la prima volta dall'Ingegnere italiano Giovanni Schiaparelli (Savigliano, 1835 – Milano, 1910) uno dei più grandi astronomi italiani (immagine a lato).

Dal racconto di Matteo Rubboli: “Era un giorno di fine estate del 1877, a Milano faceva ancora caldo e Giovanni Schiaparelli aveva da poco iniziato, il 23 agosto per esser precisi, l'osservazione della superficie del pianeta rosso, che in quel momento si trovava vicinissimo al nostro. A un certo punto l'astronomo italiano osservò un bagliore unico nel telescopio che ricordava quello di una cima innevata, a cui dette appunto il nome di Nix Olympica, “Neve dell'Olimpo”.



(Immagine a lato: gli appunti di Giovanni Schiaparelli)

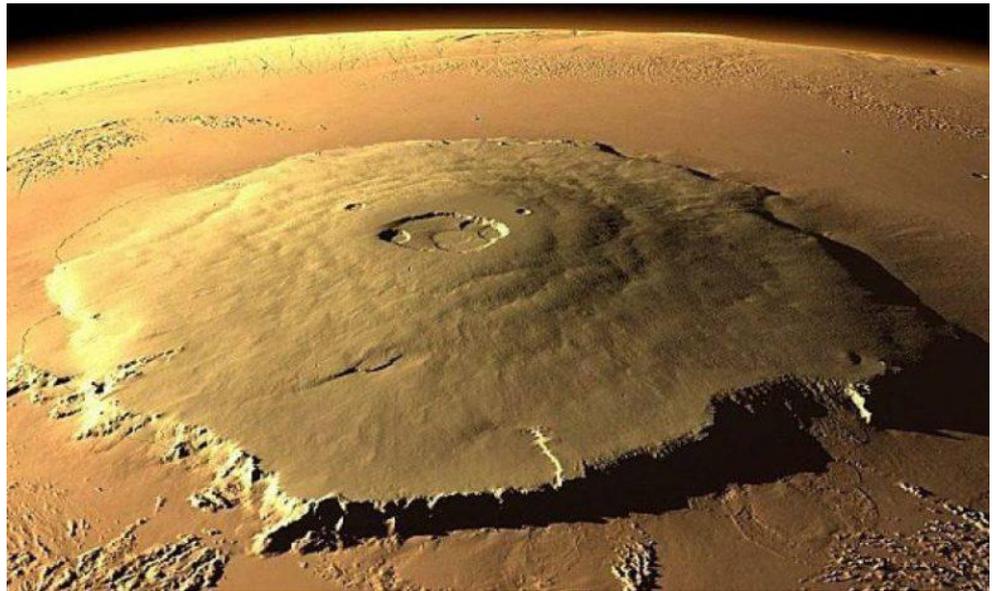


Schiaparelli non lo sapeva, ma quei bagliori che aveva osservato non erano dovuti alla neve, ma ci volle un secolo affinché gli scienziati fornissero una spiegazione al fenomeno; si tratta verosimilmente di anidride carbonica ghiacciata. L'astronomo italiano non descrisse solo quel gigantesco vulcano, ma disegnò anche la prima mappa dettagliata di Marte con i nomi che, ancor oggi, caratterizzano il pianeta rosso.

**Caratteristiche generali del vulcano Monte Olimpo** - Il cratere centrale raggiunge i 27 chilometri di altezza rispetto alla base. Paragonato alle montagne terrestri, è pari a circa tre volte l'altitudine del Monte Everest sul livello del mare e del vulcano Mauna Loa (nelle isole Hawaii) sopra la sua base sommersa.

Rispetto al livello medio della superficie di Marte, raggiunge i 25 km di altezza, dal momento che si trova all'interno di una depressione della profondità di 2 km. Ha un diametro di 610 km ed è una caldera vulcanica lunga 85 km, larga 60 km e profonda più di tre, con tre crateri sovrapposti. Il bordo esterno è definito da un baratro alto fino a 6 km. Tali dimensioni rendono l'Olympus Mons unico tra i vulcani attivi di Marte.

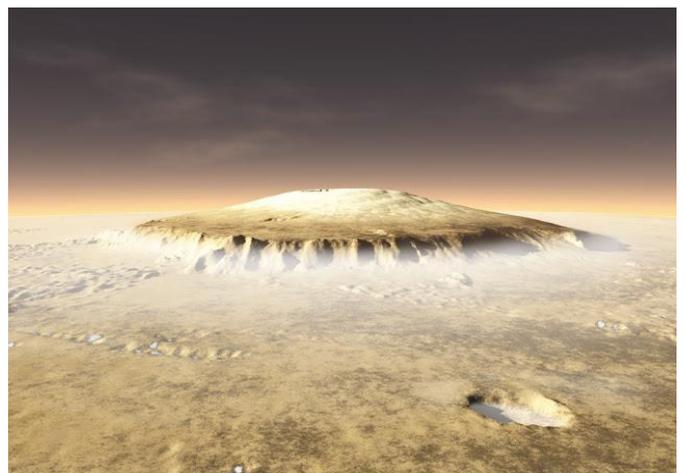
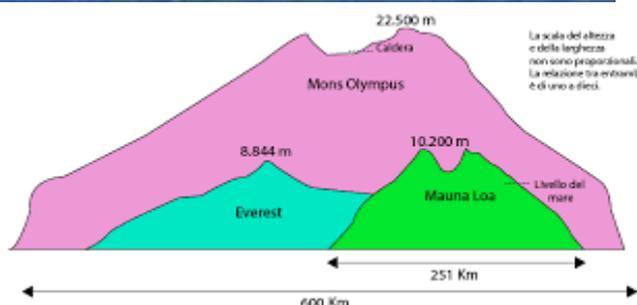
La superficie coperta dall'Olympus Mons è così grande che un ipotetico osservatore sulla superficie di Marte non sarebbe in grado di osservare il profilo del vulcano, dal momento che la curvatura del pianeta impedirebbe di individuarlo.



#### Attività vulcanica

L'Olympus Mons è un vulcano a scudo, risultato dall'elevato accumulo di materiale lavico proveniente dal camino del vulcano stesso nel lungo periodo di tempo occorso per la sua costituzione. Le dimensioni straordinarie dell'Olympus Mons sono probabilmente dovute al fatto che Marte non presenta, a differenza della Terra, placche tettoniche. Per questo motivo, la crosta rimane fissa e l'hot spot sottostante l'Olympus Mons continua a produrre lava da milioni di anni sempre nello stesso punto (a differenza di quanto avvenuto, ad esempio, nel caso delle isole Hawaii, prodotte proprio per un lento scorrimento della placca sopra un hot spot), portando il vulcano ad una tale altezza e larghezza.

Nel 2004 la sonda Mars Express ha rilevato che l'età di alcuni depositi di lava presente sui fianchi è di solo 2 milioni di anni, un tempo ridotto dal punto di vista geologico, e questo può suggerire che la montagna possa avere ancora una qualche attività vulcanica.



(foto sopra: il Monte Olimpo apparentemente "innevato")

Il Vulcano "Mauna Loa" è senza confronti la più grande formazione vulcanica generatasi in tempi recenti; sfiora infatti i 10 mila metri di altezza, ma non può essere considerato la montagna più alta della Terra; il primato rimane al Monte Everest con i suoi 8.844 m s.l.m., in quanto la maggior parte del Mauna Loa è sotto il livello del mare, da cui emergono circa 4 mila metri.

## DALLE ALTRE SEZIONI ...“ATTIVE”

In questi anni la Redazione di Forum ha speso fiumi di parole sulla inerzia di alcune Sezioni AAA, cioè quelle che - per vari, evidenti e spiacevoli motivi - limitano i propri impegni alle sole attività cerimoniali e celebrative; l'allarme fu diramato proprio dalla Presidenza Nazionale qualche anno fa e dal canto nostro abbiamo individuato le molteplici cause e posto in evidenza che solo un ringiovanimento della gestione, con elementi intraprendenti e un po' imprenditoriali, potrà invertire il trend negativo, che porta inesorabilmente anche alla disaffezione e alla diminuzione del numero dei Soci.

Negli ultimi tempi, grazie alla rivoluzione promossa dalla P.N. ed al lavoro egregiamente svolto del Team Comunicazione attraverso i Social AAA, scopriamo ogni giorno nuove interessanti iniziative che fanno tendenza e – speriamo – potranno essere di esempio e stimolo per i più pigri.

Tra le nuove iniziative assistiamo ad un aumento dei notiziari di Sezione. FORUM degli Aviatori d'Italia – il notiziario on-line della Sezione di Fidenza, nei suoi dieci anni di attività ininterrotta, è stato un progetto pioniere che oggi conta decine di migliaia di visite mensili ed accoglie con entusiasmo i numerosi contributi informativi e culturali che provengono anche dalle altre Sezioni e dai collaboratori esterni.

È eclatante l'esempio della **Sezione di Caserta**, guidata dall'impegnatissimo Presidente – Gen. Elia Rubino – che già da alcuni mesi ci rende partecipi di una attività di eccellenza, che riteniamo molto utile condividere e divulgare.

**Quale migliore esempio di Sezione “attiva”?**



### IL SISMA IN TURCHIA E SIRIA

**Il messaggio** – “Carissimo Presidente, Ti invio la scheda e l'articolo allegati, relativi ai catastrofici eventi sismici in oggetto, registrati dalla nostra Stazione Sismografica di Casertavecchia (\*).

Mi permetto di farlo per il piacere di condividere con Te, persona sensibile, propositiva ed attenta alla vita del nostro Sodalizio Aeronautico, talune **attività scientifiche che svolgiamo come Sezione AAA di Caserta, le quali rivestono una importante funzione sociale perché i risultati delle registrazioni simiche, quando non sono riportate dagli organi di stampa (che ci interpellano molto spesso cfr predetto articolo allegato) vengono comunicate, per informazione, agli Enti Istituzionali preposti alla conservazione e alla tutela dei Beni Culturali ed Ambientali.**



Sismografi analogici  
con Pendolo Orizzontale lungo 70 cm e con Pendolo Verticale lungo 50 cm.

Il Barografo viene anche utilizzato per il riscontro delle registrazioni di microsismi, in funzione delle cospicue variazioni della Pressione Atmosferica e delle perturbazioni caratterizzate da forti venti e mareggiate.

Ciò con l'intento di informarli, affinché possano verificare convenientemente le opere architettoniche e/o le aree a rischio che hanno in gestione, le quali, per via di questi eventi tellurici significativi - il più delle volte non avvertiti dalle persone e che quindi non destano allarme - subiscono sicuramente "microtraumi silenti" che a lungo andare potrebbero porre in pregiudizio la loro integrità strutturale.

D'altronde, sovente la cronaca ci parla di crolli/cedimenti improvvisi, talvolta con conseguenze esiziali, ma che vengono etichettati come eventi imprevisi/imprevedibili, se non imputabili ad altre cause.

Quanto fin qui esposto solo per testimoniare come anche una Associazione d'Arma può concorrere alla salvaguardia del patrimonio pubblico, dell'incolumità delle persone e dell'integrità delle cose, in piena e concreta attuazione dei nostri scopi statutari che, tra l'altro, prevedono la collaborazione: ".....alle attività che le Amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli Enti locali svolgono nei settori della Protezione Civile, della tutela dell'ambiente, della salute e della solidarietà" .

Appare doveroso evidenziare, infine, che tutto viene effettuato in maniera autofinanziata ed autogestita, grazie anche alla capacità ed all'impegno di un nostro attivissimo Socio che vive nelle Marche.

Auspucando di aver fatto cosa gradita e che - se ritieni opportuno - puoi pubblicare su FORUM, Ti saluto con grande affetto.

Elia Rubino



(\* Casertavecchia (circa 400

m/slm) è stata prescelta perché assolutamente lontana da sollecitazioni antropiche e/o industriali. il sensore sismico è un Geofono verticale a 1 Hz. (foto a lato)

Link: "[http://sismografoisernia.altervista.org/ArchivioDRUMdex/Drum\\_SBT02\\_2.Png](http://sismografoisernia.altervista.org/ArchivioDRUMdex/Drum_SBT02_2.Png)" .

Dalla Redazione di Forum, complimenti vivissimi alla Sezione AAA di Caserta che attua in pieno i dettami e gli obiettivi statuari, spesso resi visibili anche dalla stampa nazionale, come in questo caso dal quotidiano "Il Mattino" – Ed. di Caserta del 7.02.2023

# Terremoto in Turchia: nessun nesso con i sismi in provincia

ALVIGNANO

Alberto Zaza d'Aulizio

«Due mondi completamente diversi. Nessuna preoccupazione di coinvolgimento del disastroso sisma in Turchia per il nostro territorio». Incorreggia alla tranquillità e ad allontanare qualsiasi preoccupazione il generale Elio Rubino, responsabile del sismografo dell'Associazione Arma Aeronautica/Specola Tifatina installato a Casertavecchia.

Aveva suscitato qualche larvato timore il recente movimento tellurico registrato ad Alvignano nei giorni scorsi. Il quadro si era presentato subito drammatico e dagli impensabili coinvolgimenti alle prime notizie della

notata ed alla terza replica delle 11:24.53 nella Turchia occidentale ai confini con la Siria. Ci separano duemila chilometri di distanza. Inoltre va considerata la natura tettonica dell'area interessata dall'evento: poggia sulle faglie anatolica, araba ed africana. Impressionante la magnitudo del tragico scuotimento: grado 7,9 della scala Richter alla profondità di 20 chilometri, declinato leggermente a 7,5 alla profondità di 28 chilometri.

Per avere un'idea approssimativa della potenza distruttrice del cataclisma che sta segnando lutti e rovine, si consideri che il grado 7,9 della Richter corrisponde al decimo della scala Mercalli. La conseguenza è la distruzione della maggior parte delle strutture in muratura con notevole fessurazione del suolo.

Il quadro devastante si completa col piegamento delle rotaie ferroviarie, quasi fossero di durezza duttile e malleabile. Ed ancora: frane notevoli in argini fluviali o sui pendii ripidi. La distruzione interessa anche le strutture in legname, che dovrebbero essere più elastiche e

flessibili alle spinte dinamiche. Impressionanti, infine, i ponti saltati ed i danni a dighe ed argini. Il quadro complessivo che si presenta in Turchia è mille volte più drammatico di quello che cineoperatori e fotografi fissarono ad Amatrice nel 2016 o in Irpinia, Basilicata e Campania il

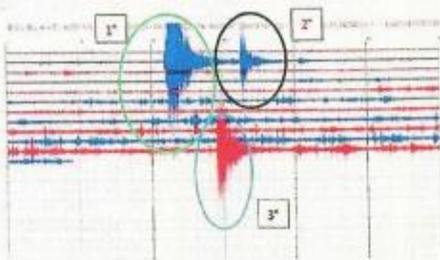
23 novembre 1980. Nessuna relazione con le scosse strumentali avvertite l'altra sera a Pozzuoli (perpetuo il fremito dell'area flegrea) e con quelle del 3 gennaio scorso a San Pietro Infine. La oscillazione dei lampadari aveva segnalato un timido tremolio della terra (magnitudo 3,5). In-

IL TERREMOTO il sisma in Turchia così è stato registrato dal sismografo dell'Associazione Arma Aeronautica/Specola Tifatina a Casertavecchia

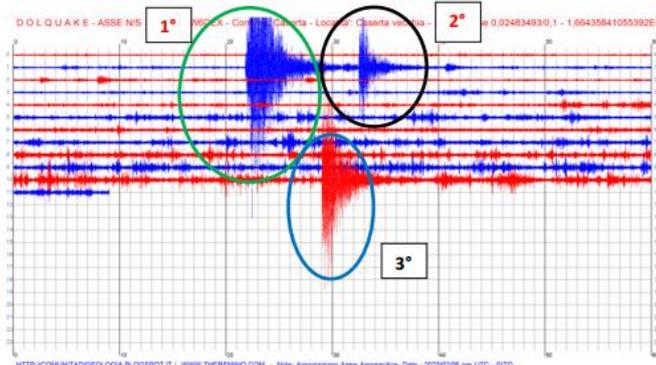
tanto - precisa il generale Rubino - il progresso scientifico e tecnologico ci consente di monitorare assiduamente i fenomeni naturali per prevenire, nei limiti delle umane possibilità, gli immani disastri e per contenerne gli effetti. Preziosa è la presenza del volontariato che mette a disposizione braccia e risorse materiali per supportare l'attività emergenziale delle Forze Armate e dei Corpi militari.

La "sentinella" che monta di guardia sui colli Tifatini, in servizio h/24, consente di intervenire in tempo reale in ogni emergenza connessa alla natura che soffre, si assesta e si riconfigura reagendo e ruggendo alle ingiurie dell'uomo o manifestandosi istintivamente nell'eterno alterarsi del divenire del creato.

© PIRELLA GÖTTSCHE LOWE



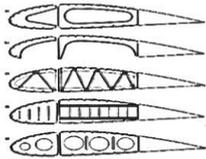
Eventi del 6 Febbraio 2023 , alle ore 02:17:36 locali , alle 02:28:21 e alle 11:24:52 , nella Turchia occidentale ai confini con la Siria -Registrazione del Sismografo dell'Associazione Arma Aeronautica/ Specola Tifatina ubicato a Casertavecchia-



Localizzazione **Yamaçoba, 27000 Distretto di Şehitkamil/Provincia di Gaziantep, Turchia**  
 Magnitudo : 1° : 7,9° Richter - Prof. : 20 Km ; 2° : 5,6° Richter- Prof. 20 Km ; 3° : 7,5° Richter; Prof. 28 Km

Lat. Media = 37.20° Nord ; Long. Media = 37.06° Est ; Distanza da Caserta: **circa 2.000 Km !!**

**7,9° Richter equivalente X Mercalli , cioè : Scossa disastrosissima. Distruzione della maggior parte delle strutture in muratura. Notevole fessurazione del suolo; rotaie piegate; frane notevoli in argini fluviali o ripidi pendii. Distruzione di alcune robuste strutture in legname e ponti. Gravi danni a dighe, briglie e argini.**



## PAGINE DI AEROMODELLISMO

Rubrica dedicata al modellismo aereo, che spazia dalle realizzazioni statiche in scala ridotta, ai modelli in grande scala, anche volanti. La redazione di Forum invita tutti i lettori a fornire contributi personali, sia sulle proprie esperienze e realizzazioni, sia come contributo di pensiero, suggerimenti, consigli costruttivi o segnalazione di materiale ed eventi riguardanti questo affascinante mondo.

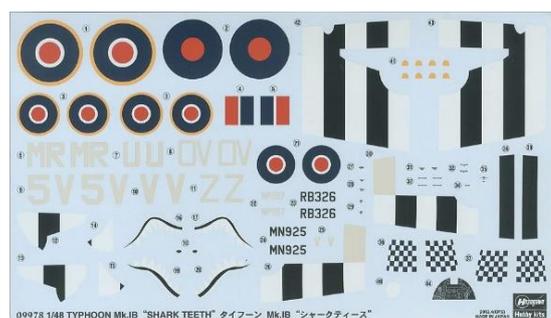
### ANNUNCIO per gli appassionati di modellismo statico

Il nostro Socio AAA Paolo è un appassionato modellista che ci accompagnerà su Forum anche nei prossimi mesi, suggerendo acquisti mirati di kit di montaggio di ottimo livello, di cui fornirà anche i particolari. Questo mese Paolo propone un kit in scala 1:48: Hasegawa **TYPHOON MK.IB "SHARK TEETH"**.

#### Il Modello:

Questa particolare versione del Typhoon è stata rilasciata da Hasegawa verso la metà del 2012. Il kit, in edizione limitata, si compone di circa 105 pezzi e presenta nuovi componenti come il filtro di aspirazione dell'aria ed i piani di coda orizzontali, questi ultimi proposti in resina.

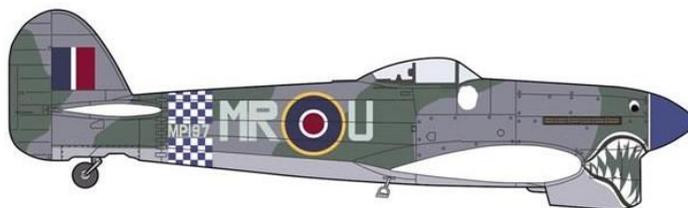
Il kit ospita un set di decals che permette la realizzazione di un solo esemplare: Royal A.F. 245th Sq., codice: MR-U, giugno 1945. Mentre stazionava in Scozia nel 1943, lo Squadron No. 245 della Royal Air Force si convertì agli



Hawker Typhoons. I piloti capirono rapidamente le eccellenti doti di questo aeroplano alle basse quote dove risultava estremamente letale per Focke-Wulf Fw.190 avversari. Nel 1944, la squadriglia ha cominciato ad impiegare i primi proiettili a razzo da 3 pollici. Il reparto è stato sciolto nell'agosto del 1945.

**Il Progetto** – L'Hawker Typhoon fu un aereo monomotore, monoplano ad ala bassa progettato dall'azienda britannica Hawker Aircraft sul finire degli anni trenta come aereo da caccia con il quale si intendeva

sostituire l'Hurricane divenuto operativo proprio in questo periodo. Diversi problemi nello sviluppo ritardarono la sua messa a punto. Questo però non impedì al Typhoon di diventare il principale cacciabombardiere della Royal Air Force durante il secondo conflitto mondiale. Rimase in servizio fino al 1945, quando fu rimpiazzato dal nuovo Hawker Tempest.



Wirgi Models  
str. Case Zucchi, 641  
29010, Castelnuovo Fogliani, Aلسeno (PC)

P:IVA 01734920331  
www.wirgimodels.com

“WIRGI Models” è l'attività del nostro socio AAA Paolo, il vostro esperto amico modellista, collaboratore di Forum degli Aviatori, che saprà indirizzarvi e consigliarvi per curare al meglio il vostro meraviglioso hobby. Per ogni suggerimento e indicazione potrete contattarlo all'indirizzo e-mail:

[info@wirgimodels.com](mailto:info@wirgimodels.com)

Il link [www.wirgimodels.com](http://www.wirgimodels.com) vi indirizzerà direttamente nella sezione del sito dedicata al modellismo statico aeronautico. Ad accogliervi una bella immagine del G.59 di Pino Valenti ripreso in occasione del 55° PAN. La vendita al momento solo on-line e si accettano prenotazioni di modelli non a catalogo. Per chi lo desidera o abita in zona si riceve su appuntamento in sede. Altra opportunità offerta è quella di poter ritirare i vostri kit a Fidenza direttamente in sezione AAA.

## A6M5 ZERO mod. 52 - Takeo Tanimizu - TAMIYA 1/48

di Renzo Bortolotto

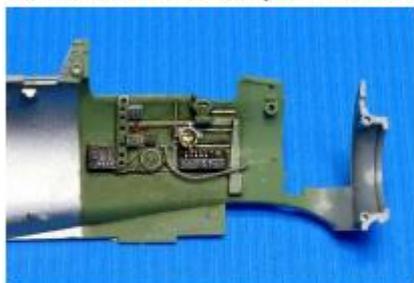
### UN PO DI... TAKEO

Credo sia d'obbligo spendere due righe su Takeo Tanimizu (谷水 竹雄 il suo nome in giapponese), visto che il modello riprodotto è proprio quello del suo aereo stanziato in Giappone nel Giugno 1945.

Quando si parla di piloti del Sol Levante è imperativo fare il nome di Saburo Sakai. Ma altri, come lui, si sono distinti in combattimento per tecnica di pilotaggio, sprezzo del pericolo ed atti di sicuro eroismo. Fra essi troviamo anche il nostro Takeo. Un episodio fra i tanti che lo che lo riguarda è quello che lo vide protagonista il 31 ottobre del '44. All'inseguimento di una formazione di B-24, riesce ad abbatterne uno e a danneggiarne seriamente un altro. Quest'ultimo tenterà senza successo un atterraggio di fortuna sulla via del ritorno. Questo abbattimento fu comunicato a Takeo solo a guerra finita, intorno agli anni '50. A fine conflitto il nostro valente sergente della JNAF, aveva all'attivo 32 vittorie tutte confermate.

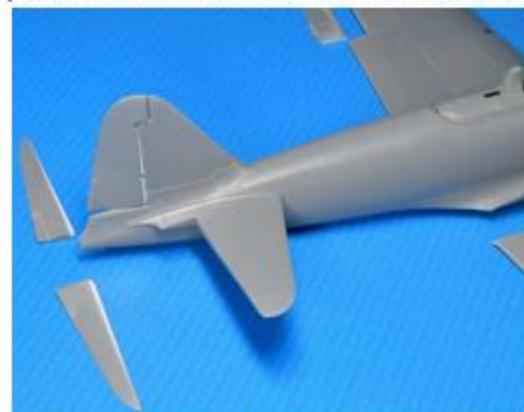
### IL KIT

Tamiya, una garanzia, non c'è che dire. Il Kit in sé è già ricco di dettagli, ma ho comunque voluto aggiungerne alcune parti non riprodotte come ad esempio le tubazioni ed i cablaggi all'interno del cockpit inserendo alcuni componenti dal set dedicato della Eduard.



La giunzione delle due semi-fusoliere è a dir poco impressionante. Una volta assemblate, le ho incollate per capillarità con colla "tappo verde" di Tamiya. A fine asciugatura la fusoliera ha ricevuto una leggerissima "carteggiatina": il segno di giunzione era sparito senza neppur dover usare una "goccia" di stucco!

Meno fortunato l'assemblaggio delle semiali: ho dovuto intervenire per rimediare ad un non preciso accoppiamento. Dove si notava la mancanza di materiale ho solo aggiunto qualche filamento di plasticard e una volta corretto con carta abrasiva, tutto è tornato a posto.



Ho tagliato le superfici mobili, per dare al modello quello che io definisco il "senso del vero".



È difficile vedere un aereo a terra con le superfici mobili perfettamente a "zero".

Incollato ali e piani di coda ho poi posizionato le parti mobili che avevo precedentemente lavorato per creare le componenti di contatto (cerniere) responsabili del loro movimento. Ho applicato un po' di stucco liquido diluito ("Laquer Thinner") nelle giunzioni fra la fusoliera le ali ed i piani di coda. Una volta asciutto, ho rimosso l'eccesso di stucco con l'ausilio di un prodotto molto delicato solitamente usato per togliere lo smalto delle unghie.



Ho poi trattato le zone lavorate stendendo ad aeropenna lo stucco Tamiya ben diluito. Questa operazione permette di eliminare tutte quelle piccole imperfezioni che vengono così sigillate e fatte sparire dalla successiva fase di carteggiatura. Ho in fine passato tutto l'aereo con carta abrasiva finissima per togliere gli eventuali gradini tra stucco e superfici. Ho verniciato il tutto di bianco opaco; la prima mano di vernice sui miei

modelli è sempre di questo colore. Questo "trucchetto" aiuterà i colori che andremo ad applicare successivamente ad essere più vividi. Una volta asciugato il tutto si ripassa il modello con carta abrasiva 2600, preparandolo di fatto alla fase successiva: la verniciatura.



## LA VERNICIATURA

Il passaggio precedente ha reso la superficie assolutamente liscia al tatto. Volendo creare un velivolo scrostato come solitamente si presentavano quelli giapponesi a fine guerra, ho preparato il fondo per la successiva stesura del color alluminio.

Per questa fase uso esclusivamente prodotti Alclad II: mi hanno sempre dato risultati eccezionali permettendomi di lavorare come volevo, senza troppi accorgimenti, evitando spiacevoli inconvenienti come ad esempio la rimozione di mascherature che toglievano letteralmente il color metallo dalla superficie



del modello. Insomma non mi hanno mai "tradito". La cosa importante è rispettare rigorosamente le fasi di lavorazione per la stesura di questi prodotti.

Fondamentale è l'utilizzo del fondo Alcad II che garantirà una presa eccellente del colore metallico evitando spiacevoli inconvenienti come la comparsa, col tempo, di piccole crepe nello strato di vernice. Il fondo che ho utilizzato è quindi quello neutro

denominato "Honey Primer".

Una volta steso, la superficie trattata diventa lucida. Occorre ora attendere che sia bene asciutta; solo a questo punto è pronta a ricevere qualsiasi tonalità di metallo Alclad II. Ho quindi steso il color alluminio, ALC-101, sulle zone che verranno interessate dallo "scrostamento" della vernice di mimetica.

Asciugato l'alluminio, ho poi steso ad aerografo una mano di "Heavy Chipping" dell'AK. Deve essere steso da lontano, passando anche più mani, facendo attenzione che tra una mano e l'altra il prodotto sia ben asciutto.

Adesso possiamo passare alla mimetica che realizzeremo con Gunze H-59 e H-60 in aggiunta ai Tamiya XF-43 e XF-61. Stendo il nostro mix di verde prendendo il tempo necessario per creare sfumature, luci ed





ombre con tonalità diverse. La fase di scrostatura deve essere attuata prima che la vernice mimetica applicata si sia asciugata completamente per troppo tempo. Ad esempio non lasciare riposare il colore appena steso per un'intera nottata poiché i colori acrilici indurendo diventano più ostici per la fase successiva di scrostatura.

Le superfici da scrostare risultano essere

abbastanza estese da giustificare il "Chipping" più aggressivo. In commercio esiste anche un "Chipping" meno aggressivo che permette di realizzare scrostature minime e meglio localizzate.

Questa fase è sicuramente la più critica. Lavorando per settori, si bagna la superficie con un pennello piatto, meglio se un po' usurato. Si inizia a "picchiettare" la zona dove si vuol rimuovere il colore. La distribuzione del prodotto in questo modo viene applicata dove necessario e permette di far staccare la vernice nelle sole zone trattate. L'effetto ottenuto è decisamente realistico. Procedere per settori di porzioni contenute. Ogni volta che si termina una porzione, asciugare delicatamente con carta tipo scottex. In questo modo si evitano la formazione di aloni e nel contempo si interrompe il processo di degrado del colore in superficie ad opera del "solvente" di Chipping.

Per la verniciatura delle parti inferiori ho utilizzato Gunze H-61 IJN Gray mentre ho optato su di un verde/blu a finitura metallizzata per tutte le aree interne del velivolo come ad esempio i vani del carrello, dei flap ecc. Il risultato finale ottenuto è quello di un velivolo operativo di fine conflitto pronto per la stesura delle decals che affronteremo sul prossimo numero di Forum. Alla prossima puntata e... buon modellismo!





## EDITORIA STORICA

Letti, selezionati e ... quando possibile, acquistati per Voi

Ogni volta che le pagine di Forum affrontano un tema di particolare interesse, la Redazione si pone alla ricerca di testi attinenti l'argomento, allo scopo di suggerire al lettore uno strumento di approfondimento e – non meno importante – differenti chiavi di lettura e interpretazione dei fatti, ove ritenuto utile. Fornendo indicazioni su testi reperibili in commercio che affrontino la tematica in argomento, riteniamo di stimolare una chiave di lettura quanto più possibile oggettiva e completa.

*Nell'ambito del **programma di visite di aggiornamento tecnico professionale dei Soci**, la nostra Associazione svolge con regolarità una attività di visita ad Enti e Reparti delle FFAA, Musei e industrie legate alla Difesa. In attesa di partecipare allo straordinario evento della visita organizzata dalla Sezione AAA di Fidenza, presso gli stabilimenti **LEONARDO Aircraft Division** (ex Alenia/Aermacchi) a Venegono Superiore (VA), potrebbe essere utile al lettore prepararsi all'incontro con la storia dell'industria aeronautica italiana, attraverso un testo nuovissimo e attualissimo, pubblicato infatti soltanto tre giorni fa (10 febbraio 2023) dall'Autrice Francesca Fauri (vedi breve biografia di seguito) per i saggi de il Mulino. Il titolo è:*

### **“STORIA DELL’INDUSTRIA AERONAUTICA ITALIANA” – Dai primi velivoli a oggi**

*Di seguito un breve estratto:*

“La storia dell'industria aeronautica italiana ha un inizio precoce e un andamento discontinuo. La Prima guerra mondiale fu un'occasione di sviluppo e di emancipazione dalla dipendenza estera: senza i numerosi pionieri e visionari che si lanciarono con entusiasmo in questo settore, come Gianni Caproni, l'industria aeronautica italiana non avrebbe raggiunto gli incredibili risultati che ottenne; ma senza il costante sostegno dello stato sarebbe stata una storia di breve durata. Nel periodo delle due guerre, il Gruppo Caproni crebbe fino a diventare uno dei maggiori produttori italiani; tuttavia, all'indomani della Seconda guerra mondiale fallì insieme alla maggior parte delle industrie aeronautiche. Il divieto di costruire aeromobili previsto dal Trattato di pace, la preferenza per l'importazione di aerei alleati e la negazione dell'assistenza internazionale furono i costi politici ed economici della sconfitta. **Dai primi dirigibili all'entrata in guerra, dalla crisi all'indomani del conflitto fino a Finmeccanica e alla nascita di Leonardo: una storia economica, sociale e politica ancora non conclusa”.**

Autore - **Francesca Fauri** insegna Storia economica e History of the World Economy and Migration nell'Università di Bologna. Con il Mulino ha pubblicato "Il Piano Marshall e l'Italia" (2010), "Storia economica delle migrazioni italiane" (2015), "L'Unione Europea. Una storia economica" (2017) e "L'economia italiana dal 1945 a oggi" (con P. Battilani, 2019).



In libreria € 26,00 - pubblicato il 10 febbraio 2023 – formato Ebook Kobo – € 17,99 –

**UN DONO SPECIALE:** *A breve il libro sarà disponibile anche presso la biblioteca AAA di Fidenza, con la dedica dell'Autrice - Francesca Fauri.*

## TUTTE LE CONVENZIONI



### ACCORDO 2023 TRA A.A.A. FIDENZA E ASSOCIAZIONE FIDENTINA CULTURALE RICREATIVA

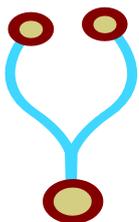
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRCR, per promuovere attività comuni, scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2023 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini. I Soci sono invitati a prendere visione dei programmi in atto, potendo aderire per tutto l'anno 2023, alle iniziative ed agli eventi di entrambi i Sodalizi.



### OBIETTIVO VOLARE

**Oiettivo Volare** ormai da tempo ha assunto la fisionomia di un Aeroclub certificato ufficialmente dall'Aero Club d'Italia ed è una scuola di volo VDS (volo da diporto e sportivo).

AVIOSUPERFICIE c/o frazione Cannetolo FONTANELLATO (PR) INFORMAZIONI ANCHE PRESSO ASSOERONAUTICA-FIDENZA



### POLIAMBULATORIO DALLA ROSA PRATI

Per quanto riguarda prestazioni ed esami di laboratorio, verrà applicata un'agevolazione del 10% sul tariffario privato. Viene applicato un unico tariffario agevolato riservato a tutte le associazioni/aziende/fondi che hanno sottoscritto l'accordo.

**La convenzione è estesa anche a favore dei familiari dei Soci in regola per l'anno 2023** (l'elenco delle prestazioni fornite in convenzione e relativi prezzi, essendo soggetti a frequenti variazioni, sono consultabili direttamente presso il Front Office del Poliambulatorio DPR, o contattando il centralino. Per ulteriori informazioni contattare l'A.A.A. di Fidenza, agli indirizzi riportati in ultima pagina. Poliambulatorio DPR - Via Emilia Ovest, 12/a, 43126 Parma - PR – tel. 0521-2981



### CABEZA LOCA - LABORATORIO GRAFICO DI PROGETTAZIONE E STAMPA

[info@cabezalocastyle.com](mailto:info@cabezalocastyle.com)

Personalizzazioni, pubblicità visiva per privati e aziende – banner striscioni – bandiere insegne – adesivi per auto, moto e furgoni – etichette – biglietti da visita - abbigliamento ricamato e stampato – volantini, locandine manifesti – personalizzazione abbigliamento sportivo. Fornitore per Associazione Arma Aeronautica - forti sconti per i Soci 2021



### DECOR tinteggiature 327-1552543



Il nostro Socio Aviatore Marco ha messo a disposizione degli Amici AAA la sua esperienza, e offre prestazioni di qualità e affidabilità. A tutti i soci in regola con l'iscrizione AAA per l'anno in corso; offre inoltre un trattamento economico in regime

di convenzione, con forti sconti dal 10 al 20%, a seconda dell'entità dei lavori. Potete chiedere un preventivo gratuito ai contatti riportati sopra e nel volantino a lato. "Ci occupiamo di tinteggiature interne ed esterne, opere in cartongesso, piccoli lavori edili e servizi in genere. materiali di qualità e manodopera specializzata"

Collecchio (PR) – Via del Giardinetto, 6/c



### FERRARINI - PORTE BLINDATE E INFISSI [www.ferrarini.pr.it](http://www.ferrarini.pr.it)

L'azienda parmigiana, con esperienza quarantennale in sicurezza e serramenti, su presentazione della **tessera personale di Socio A.A.A. 2023**, applicherà un'agevolazione del 8% sui prezzi di listino. La convenzione è estesa a favore dei familiari e non è cumulabile con altre offerte e/o promozioni in corso.

E-mail: [info@ferrarini.pr.it](mailto:info@ferrarini.pr.it) tel: 0521-994054 Show-room: Via Depretis, 4/a, 43126 Parma - PR



### Gotha VIAGGI

Via Collegio dei Nobili 2/d - 43121 Parma – tel. 0521-798409 - Agenzia di Viaggi specializzata nei viaggi di lavoro e di gruppi. Già da alcuni anni i titolari organizzano viaggi e soggiorni per l'A.A.A., alla quale riservano un vantaggioso trattamento in convenzione, conoscendone le esigenze e favorendo la riuscita dei Tour di gruppo.

[www.gothaviaggi.it](http://www.gothaviaggi.it) – convenzione valida per i soci AAA 2021.



### PIZZONI PIANTE E FIORI **Via Martiri delle Foibe, 127/sx - 43036 Fidenza (PR)**

La simpatica "Celestida", amica degli Aviatori e titolare del vivaio a Fidenza, ha proposto ai Soci dell'AAA ed ai lettori di Forum, l'applicazione di prezzi agevolati in regime di convenzione. La fornitura e l'ornamento floreale del monumento aereo di Fidenza è realizzato a titolo volontario dal vivaio Pizzoni.



## AGENDA DEL MESE DI GENNAIO-FEBBRAIO 2023

**Il Sabato...** **AAA – Sezione di Fidenza** – incontri dei Soci al sabato, presso la nostra sede, in orario 9-11,30.  
I contatti con la Sezione sono assicurati tutti i giorni feriali, comunicando con i referenti di zona o attraverso i recapiti chat o e-mail della Sezione.

- Sabato 18 febbraio** **Parma sede AssoArma – via Cavour 28 – ore 10,30** UNUCI invita alla presentazione del libro **“MANUALE DI INTELLIGENCE E SERVIZI SEGRETI”** – presente l’autore Prof. Alberto Pagani
- Domenica 5 marzo** **AAA Fidenza – visita culturale al “MUSA” Museo del Sale Cervia** – a seguire pranzo a base di pesce al rinomato ristorante **“Al Pirata”** di Cesenatico. Tragitto giornaliero da Fidenza/Parma; Partecipazione aperta a Soci, familiari e ospiti - Posti limitati  
Referente per info e prenotazioni – Roberto Miati – 331 702 5002 (vedi pagina interna con locandina)
- Sabato 11 marzo** **Fidenza – Sede AAA ore 9,30** Assemblea Annuale dei Soci di Sezione e rinnovo iscrizioni anno 2023
- Martedì 28 marzo** **100° ANNIVERSARIO AERONAUTICA MILITARE – Parma Comando Rete POL ore 9,30** Cerimonia Alzabandiera, rassegna del personale inquadrato intervenienti delle autorità – a seguire alle ore 11,00 mostra statica aerei dell’AM ed esibizioni in volo.
- Martedì 28 marzo** **Aeroporto San Damiano – Cerimonia 100° AM e Open Day**
- Giovedì 30 marzo** **Parma – Teatro Regio ore 18,00** – concerto della **Fanfara della Prima Regione Aerea** ingresso aperto al pubblico fino ad esaurimento posti
- Martedì 16 maggio** **AAA Fidenza – Visita di aggiornamento tecnico professionale allo stabilimento Leonardo – Venegono (VA)**  
**Programma e locandina nelle pagine interne**  
**AAA Fidenza –**

## CONTINUA A LEGGERE “FORUM”

**È UN MODO PER RIMANERE VICINI ED ESSERE INFORMATI SULLE ATTIVITÀ DELLA SEZIONE AAA DI FIDENZA MA ANCHE UNO STRUMENTO PER ESSERE PARTECIPANTI DELLE ATTIVITÀ DELL’ASSOCIAZIONISMO TERRITORIALE E PER VIVERE PIÙ DA VICINO IL “MERAVIGLIOSO MONDO DELL’AVIAZIONE”**

È anche un modo per conoscere tanti piccoli aspetti del mondo aeronautico, della sua storia, del suo futuro e... tanto altro; per contribuire a rendere sempre migliore e più interessante il notiziario, invia commenti e informazioni che pensi possano essere utili ed interessanti per i lettori, o magari mandaci una storia e delle foto significative; suggerisci iniziative ed avvia dibattiti indirizzando a: [redazione\\_forum@libero.it](mailto:redazione_forum@libero.it) Se ti interessa ricevere il notiziario e non sei già incluso negli elenchi di distribuzione, invia una mail in redazione, con la dicitura **“FORUM SÌ GRAZIE”**, indicando il tuo nome, l’indirizzo di posta elettronica su cui desideri riceverlo e se sei già socio AAA in altra Sezione. Se non vuoi più riceverlo, invia una mail con la dicitura **“FORUM NO GRAZIE”**. I lettori che per cause tecniche non dovessero ricevere con regolarità i numeri mensili di Forum, sono pregati di segnalarlo utilizzando l’indirizzo email della redazione. Per segnalare la mancata o errata spedizione della rivista mensile **AERONAUTICA** o del notiziario **FORUM**, i Soci possono effettuare la segnalazione all’indirizzo e-mail dell’Associazione [assoaeronautica.fidenza@gmail.com](mailto:assoaeronautica.fidenza@gmail.com) o tramite i rappresentanti di zona, fornendo l’esatto indirizzo postale dove si desidera ricevere **AERONAUTICA**

**FORUM È DISPONIBILE ANCHE PRESSO:**

**Circolo I RMV Cameri – Comando Distaccamento Aeroportuale San Damiano Piacenza - Comando I Regione Aerea Milano – Comando AM Parma**

**A.A.A.** Presidenza Nazionale Roma – Presidenza Regionale Piemonte, Veneto, Emilia Romagna, **Sezioni di:** Milano - Bologna – Cremona - Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore, San Secondo e Soragna; Modena e Nuclei dipendenti – Gallarate - Reggio Emilia e Nuclei - Casalmaggiore – Caserta – Guidonia - Taranto – Tarcento – Udine e Nuclei; **Sezioni Parma di:** ASSOARMA – UNUCI – Associazione Nazionale Paracadutisti d’Italia ANPDI Parma – Associazione Nazionale Marinai d’Italia – Associazione Polizia Municipale in Congedo – Associazione Nazionale Finanziari d’Italia – Associazione Nazionale Ufficiali Provenienti dal Servizio Attivo – Associazione Bersaglieri – A.N.I.O.C. Associazione insigniti Onorificenze Cavalleresche – delegazione fidenza e Provinciale Parma; Associazione Arma di Cavalleria – Associazione Nazionale Carabinieri – Associazione Nazionale Alpini – Associazione Nazionale Polizia di Stato – Associazione Nazionale Carristi – Associazione Nazionale Granatieri – Associazione Nazionale Ufficiali Provenienti dal Servizio Attivo -Associazione Guardie D’Onore T.R. – Tiro a Segno Parma – UNUCI – Zonta Club – ANMI Colorno - A.N.VAM Associazione Nazionale VAM affiliata AAA - Associazione “Obiettivo Volare” Aeroclub Fontanellato - AERoclub G. Bolla Parma - Aviodelta Felino – CRAL Bormioli Rocco Fidenza – Gruppo Alpini Soragna – Ass. Combattenti e Reduci di Fidenza e Soragna.

**Sezioni Modena di:** ANMI Marinai d’Italia – Associazione Cavalleria – Associazione Carabinieri – Associazione ex Allievi Accademia Modena – Assofante – Associazione Finanziari d’Italia – Associazione Paracadutisti – Associazione Polizia di Stato - AERoclub Modena – TOPGUN Fly School Reggio Emilia - Comune di Fidenza – Comune di Parma, Cerimoniale - Comune di Salsomaggiore Terme – Comune di Soragna - DELTA EDITRICE PARMA - IRE Istituto Ricerche Esplosivistiche Parma – Istituto Scolastico Aeronautico Feltrinelli Milano – Istituto Scolastico Superiore Maxwell Milano. ISS Berenini Fidenza. ISS Mattei Fiorenzuola d’Arda – Redazione mensile VFR Aviation. Comune di Guidonia Ass. Cultura – Pro loco Guidonia – Gruppo studentie diplomati Istituto Tecnico Aeronautico Statale Francesco De Pinedo Roma – Youtube, “Storie di Kosmonautika” – La Biblioteca di Alessandria -



## AGENDA ASSOCIAZIONISTICA DELL'ANNO 2023

Il periodico bimestrale "Il Nastro Azzurro" edito dall'Istituto del Nastro Azzurro fra Combattenti Decorati al Valor Militare, nell'ultimo numero di novembre/dicembre 2022, invia come inserto un dono speciale per gli abbonati:

Il "Calendario Azzurro 2023" in occasione dei **100 ANNI DI NASTRO AZZURRO**.

I contenuti molto interessanti, riportano la storia centenaria dell'Associazione Combattentistica fin dall'anno di fondazione 1923, la storia dell'ideatore e ispiratore – la Medaglia d'Oro al V.M. Ettore Viola, riportata in breve nelle pagine del calendario e l'elevamento dell'Associazione ad Ente Morale nel 1928. Vengono riportate anche le decorazioni del periodo Regio, dell'età repubblicana, i 31 congressi tenutisi durante i cento anni, l'evoluzione dell'Istituto, il CESVAM (Centro Studi sul Valor Militare), l'elenco dei 14 presidenti dal 1923 ad oggi, ed infine, con l'immagine del prestigioso Labaro, i dati dei 5.000 soci, le 80 federazioni e la nascita del periodico bimestrale "Nastro Azzurro", nell'anno 1924.

La data ufficiale di fondazione risale al 21 aprile 1923, quando il Campidoglio il Capo del Governo consegnò l'Orifiamma della "Legione Azzurra" (così chiamata inizialmente) ai fondatori.

Sucessivamente i dieci "padri fondatori" vollero che la ricorrenza di costituzione dell'Ist. Nastro Azzurro fosse indicata nel 26 marzo, in ricordo dei 90 anni dalla data di istituzione delle Medaglie d'Oro e d'Argento al V.M., con Regio Viglietto di Carlo Alberto, nel 26 marzo 1833.



Riteniamo che possa rivelarsi di interesse dei lettori, pubblicare di seguito una sintesi delle principali ricorrenze associazionistiche riportate nel calendario Azzurro 2023, con indicazione anche delle principali festività nazionali.

### PRINCIPALI RICORRENZE DI INTERESSE DELL'ASSOCIAZIONISMO – 2023

#### GENNAIO

6	venerdì	Epifania del Signore
7	sabato	Festa del Tricolore
27	Venerdì	Giornata della Memoria
27	Venerdì	Festa della Giustizia Militare
28	sabato	Festa del Corpo del Sovrano Ordine di Malta

#### FEBBRAIO

10	venerdì	Giorno del Ricordo
----	---------	--------------------

#### MARZO

26	domenica	100° Ann. della Costituzione dell'Istituto del Nastro Azzurro
28	martedì	100° Ann. di Costituzione dell'Aeronautica Italiana come F.A.

#### APRILE

9	domenica	Pasqua di Resurrezione
10	lunedì	Lunedì dell'Angelo
18	martedì	Festa dei Granatieri
23	domenica	S. Giorgio Patrono dell'Arma di Cavalleria e dei Cavalieri
25	martedì	78° Anniversario della Liberazione
25	martedì	S. Marco Evangelista Patrono dei Lagunari
29	sabato	S. Caterina da Siena Patrona d'Italia, d'Europa e delle Infermiere della Croce Rossa

#### MAGGIO

1	lunedì	Festa dei Lavoratori
4	giovedì	162° Anniversario della Costituzione dell'Esercito Italiano
7	domenica	Giornata Mondiale della Croce Rossa
10	mercoledì	Festa dell'Aviazione Leggera dell'Esercito
12	venerdì	171° Anniversario della Polizia di Stato
24	mercoledì	Giornata del Decorato Festa dell'Arma di Fanteria

#### GIUGNO

1	giovedì	Festa dell'Arma delle Trasmissioni
2	venerdì	Festa della Repubblica
5	lunedì	209° Annuale dell'Arma dei Carabinieri
10	sabato	Festa della Marina Militare
15	giovedì	Festa dell'Arma di Artiglieria
15	giovedì	Festa del Corpo Militare della Croce Rossa Italiana
18	domenica	Festa dei Bersaglieri
21	mercoledì	Festa del Guardia di Finanza
25	domenica	Festa dei Lagunari
30	venerdì	S. Pasilide, Patrono della Polizia Penitenziaria Festa del Corpo

#### LUGLIO

12	mercoledì	S. Giovanni Gualberto, Patrono dell'Unità di Tutela Forestale, Ambientale e Agroalimentare dei Carabinieri
20	giovedì	Festa delle Capitanerie di Porto

#### AGOSTO

15	martedì	Assunzione di Maria Vergine
----	---------	-----------------------------

#### SETTEMBRE

8	venerdì	Madonna del Cammino Patrona del Corpo dei Bersaglieri
21	giovedì	S. Matteo Patrono del Corpo della Guardia di Finanza
22	venerdì	S. Maurizio Patrono degli Alpini e delle Truppe di Montagna
29	venerdì	S. Michele Arcangelo, Patrono dei Paracadutisti

#### OTTOBRE

1	domenica	Festa dei Carristi
4	mercoledì	S. Francesco d'Assisi, Patrono d'Italia
15	domenica	Festa degli Alpini
23	lunedì	Festa dei Paracadutisti e Aviotruppe S. Giovanni da Capestrano, Patrono dei Cappellani Militari
30	lunedì	Festa dell'Arma di Cavalleria

#### NOVEMBRE

1	mercoledì	Ognissanti
4	sabato	105° Anniversario della Vittoria, Festa dell'Unità Nazionale e Giornata delle Forze Armate
11	sabato	S. Martino di Tours Patrono dell'Arma di Fanteria
21	martedì	S. Maria Virgo Fidelis Patrona dell'Arma dei Carabinieri

#### DICEMBRE

1	venerdì	Festa dell'Unità di tutela Forestale, Ambientale e Agroalimentare dei Carabinieri
4	lunedì	S. Barbara Patrona della Marina Militare dell'Arma di Artiglieria e del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco
8	venerdì	Immacolata Concezione della B.M.V.
10	domenica	Virgo Lauretana, Patrona dell'Aeronautica Militare, degli Aeronauti e dell'Aviazione Leggera dell'Esercito
25	lunedì	Santo Natale
26	martedì	S. Stefano