

“FORUM”

degli Aviatori



Giugno 2021

n° 99

**Bollettino di informazione dell'Associazione Arma Aeronautica
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 IX - n° 99 – data di emissione: xx giugno 2021

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

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

... i social di ASSOAERONAUTICA 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
roberto.miatì@gmail.com assoaeronautica.fidenza@gmail.com

Per info e contatti: 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.assoaeronautica.fidenza.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 ASSOAERONAUTICA.....(Redazione)
STORIE AERONAUTICHE	
- Pg. 3-9	ROBERTO OROS DI BARTINI – “UN GENIO SCONOSCIUTO”(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
- Pg. 10-13	BUZZ CARPENTER E IL FAVOLOSO SR-71 “BLACKBIRD”(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
AVIAZIONE CIVILE	
- Pg. 14	AIRBUS GIOCA IL JOLLY – AEREI A CORRIDOIO UNICO(recensioni di F. Cordaro & Strega)
STORIE DI MARE	
- Pg. 15-17	“LA LUNGA ATTESA DI UNA BATTAGLIA CHE NON VERRÀ”(STV Emilio Medioli)
ATTUALITÀ	
- Pg. 18	AGGIORNAMENTO DEL SITO WWW.ASSOAERONAUTICAFIDENZA.IT – GIUGNO 2021.....(Pacomar)
LE PAGINE DEGLI EVENTI E RICORRENZE	
- Pg. 19-20	2 GIUGNO – FESTA DELLA REPUBBLICA A PARMA E FIDENZA(Web-Fidenza BlogSpot-Strega)
AVVISI E COMUNICAZIONI	
- Pg. 21	5XMILLE A.N.C.E.A.O. - ONFA(sito ANCEAO)
- Pg. 21	5XMILLE A.A.A.(AAA Presidenza Naz.)
- Pg. 22	UNUCI – CAMBIO ALLA PRESIDENZA DI PARMA(AssoArma – D. Carlucci)
- Pg. 23	100° A.M. - CONFERENZA DEL SOTTOCAPO DI S.M.A. ALL’ A.A.A.(AAA Pres. Naz.)
- Pg. 24	VIDEOCONFERENZA DEL P.N. ALLE SEZIONI DEL NORD-OVEST(Verduri-Strega)
- Pg. 25	A.A.A. È SU FACEBOOK – ESORDIO DEI SOCIAL(AAA – P.N.)
- Pg. 26	207° DI FONDAZIONE DELL’ARMA DEI CARABINIERI(Com Prov.le CC-Strega)
- Pg. 27	“GARDENSIA” – GIORNATA DI SOLIDARIETÀ PER AISM(Strega- foto Miatì)
- Pg. 28	60° PAN – SVELATE LE NUOVE LIVREE(Web-Ex.Tra.Report)
- Pg. 29	103° F. BARACCA - INVITO A LUGO DI ROMAGNA(Comune e Sez. AAA di Lugo di Romagna)
DIAMO SPAZIO ALLO SAZIO	
Pg. 30-31	“IL COSMONAUTA N° ZERO(recensioni di F. Cordaro)
UN PO’ DI GOLIARDIA	
Pg. 32-33	OMAGGIO A PETRONIO – “GOD SAVE THE QUEEN”(Petronio Malagoli - replica)
EDITORIA AERONAUTICA	
- Pg. 34	FIAT G.46(Editoria A.M.)
CONVENZIONI.	
- Pg. 35	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2021(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 36	MAGGIO-GIUGNO 2021(Redazione Forum)

In copertina: Uno scatto rubato a Rivolto! - La PAN anticipa la nuova livrea per il 60° anniversario (fonte: EX.TRA.REPORT)



STORIE AERONAUTICHE (ricerche e recensioni di F. Cordaro)

ROBERTO OROS DI BARTINI, GENIO DIMENTICATO

Testi e foto tratti da "La Voce" di Trieste 12.04.2020 di Damir Cesarec e da ricerche sul web

In pochi conoscono la storia di questo ingegnere aeronautico nato a Fiume nel 1897, eroe dell'Unione Sovietica per il suo contributo in alcuni dei più importanti programmi spaziali

È il 12 aprile 1961, cosmodromo di Bajkonur, Unione Sovietica. La navicella Vostok 1 è stata appena issata sulla sommità del razzo Semyorka – R7, 35 metri di altezza per 280 tonnellate di peso. Ai piedi di questo razzo balistico intercontinentale, modificato per il volo spaziale, c'è un ragazzo di 27 anni, figlio di un falegname e di una contadina. Occhi di ghiaccio e sguardo fisso in alto, sulla capsula nella quale sta per entrare. Dal volto non traspare alcuna emozione, come se non stesse per vivere l'avventura più grande del genere umano fino a quel momento. Quel ragazzo è Jurij Gagarin, il primo uomo nello spazio. In pochi però sanno che nel team d'ingegneri impegnati nell'impresa, che in piena Guerra fredda fu uno schiaffo micidiale per gli Stati Uniti nella corsa allo spazio, c'era anche un fiumano, **Roberto Oros di Bartini**, la cui storia, nell'anniversario (domani) dello storico volo di Gagarin, vale la pena raccontare.

Sputnik e Vostok - Nel 1948 Korolev diede il via al programma di missioni spaziali Sputnik, finalizzato al lancio in orbita intorno alla Terra di satelliti artificiali. Il progettista volle accanto a sé Di Bartini, il quale diede un importante contributo al lancio dello Sputnik 1, avvenuto il 4 ottobre 1957. Dopo questo successo, Korolev accelerò il programma Vostok, che aveva come obiettivo quello di spedire esseri umani nello spazio. Anche stavolta incluse in quest'ambizioso progetto il suo amico Di Bartini, che considerava suo maestro, e se 59 anni fa Gagarin compì con successo il primo volo nello spazio, una parte del merito va attribuita proprio all'ingegnere nato a Fiume.



Osannato in Russia Ignorato a casa sua - "Noi siamo debitori verso Di Bartini. Immensamente! Senza di lui non ci sarebbe stato lo Sputnik. Lei deve riprodurre la sua immagine prima di tutti gli altri". Così Sergej Korolev si rivolse allo scultore Andrej Faidish-Krandievskij, realizzatore dei ritratti nel Viale dei Cosmonauti a Mosca. Oltre alla lapide che lo celebra nel Viale, tre anni fa anche la città di Žukovskij, situata a una quarantina di chilometri dalla capitale russa, gli ha dedicato un busto per ricordare e onorare la sua memoria e l'immenso contributo dato allo sviluppo dell'aeronautica sovietica. Roberto Bartini era un personaggio geniale, eclettico, innovatore, visionario, al punto che alcuni lo paragonano nientemeno che al celebre inventore Nikola Tesla. Eppure, a Fiume, la sua città natale, non lo conosce praticamente nessuno...

Roberto Oros di Bartini - (Fiume, 14 maggio 1897 – Mosca, 6 dicembre 1974) è stato un ingegnere italiano naturalizzato sovietico. Pubblicò anche lavori di cosmologia e fisica teorica. Di Bartini è conosciuto sotto più forme del suo nome poiché, nel rispetto della tradizione russa di utilizzare il patronimico (espressione onomastica delegata a indicare il vincolo col proprio padre, come ad esempio in greco il *Pelide* Achille dal nome del padre Peleo o in arabo il termine *ibn* "figlio di" (cui corrisponde *abu* "padre di") e di quella bolscevica di abolire il nobiliare "di", era meglio noto in URSS come **Robert Ljudvigovič Bartini**. A detta del nipote Oleg, spesso presentava il suo cognome come un nome di battaglia, un acrostico delle parole *Bella Avis Rubra Terrorem Infert Nlgrae*, motto degli Orosdy, intendendo che gli uccelli rossi (gli aerei con la stella



rossa) sarebbero stati più veloci degli uccelli neri (gli aerei fascisti). Risulta inoltre aver utilizzato a fini amministrativi anche il nome di **Roberto Orozdy**; oltre cortina era anche soprannominato "il Barone Rosso" per la sua ascendenza nobile. Fu sepolto a Mosca, presso il cimitero Vvedenskoe.

Gioventù e formazione - Quando Di Bartini vi nacque, Fiume apparteneva al territorio dell'Impero austro-ungarico. Secondo il suo maggior biografo - Giuseppe Ciampaglia - la madre diciassettenne crebbe Roberto da sola, poiché il padre era già sposato con un'altra donna; la famiglia materna che si curò del bambino, era originaria di Miskolc (attualmente in Ungheria); un tempo aristocratica, era andata decadendo e a quel tempo viveva in povertà. Quando il padre naturale rifiutò di riconoscere il bambino che aveva ormai tre anni, la madre si uccise per annegamento; il piccolo Roberto fu allora affidato agli zii della madre, i quali lavoravano come giardinieri per il barone Ludovico Oros di Bartini, che lo adottò e gli trasmise il cognome; in seguito la moglie del barone accertò che il padre naturale era proprio suo marito. Diplomatosi nel 1915, fu ammesso all'accademia militare di Banská Bystrica (attuale Slovacchia), dove fu nominato ufficiale di fanteria dell'esercito austroungarico. Nel 1916, nel corso della prima guerra mondiale, combatté sul fronte orientale; in seguito all'avanzata zarista in Galizia, fu catturato e restò prigioniero in Russia fino al 1919, nei campi di Chabarovsk e Vladivostok; durante la prigionia divenne un convinto rivoluzionario marxista-leninista.

Le esperienze in Italia - Tornato avventurosamente in Italia nel 1920, si iscrisse alla **sezione di ingegneria aeronautica del Politecnico di Milano, lavorando nello stesso tempo come operaio all'Isotta Fraschini** e facendo attività politica. Questa, oltre alla partecipazione al nascente Partito Comunista d'Italia, comprendeva attività non ufficiali, secondo quanto lo stesso Di Bartini avrebbe poi, pur esiguamente, confidato all'amico Igor Cutko, che ne avrebbe trattato nel libro "*Aerei rossi*"; ad esempio diede assistenza ai comunisti ungheresi che si erano rifugiati in Italia dopo la rapidissima fine della Repubblica Sovietica Ungherese di Béla Kun. **Nel 1922 frequentò la scuola di pilotaggio della Compagnia Nazionale Aeronautica di Giovanni Bonmartini che aveva allora sede a Roma presso l'aeroporto di Roma-Centocelle; lì ebbe per istruttore Renato Donati - che in seguito nell'ottobre 1934 su Caproni 114 batté il record mondiale di altezza (m 14.443) all'aeroporto di Montecelio; nel settembre dello stesso anno Di Bartini conseguì il brevetto di pilota.**

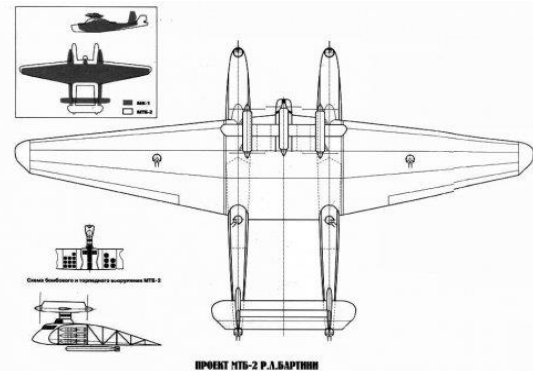
L'espatrio - Nell'agosto del 1923 i capi del suo partito lo aiutarono a espatriare in URSS, sia per sottrarlo a eventuali rappresaglie fasciste (Di Bartini era stato infatti individuato dalla polizia come agitatore e posto sotto controllo) sia per consentirgli di contribuire al rafforzamento del nuovo Stato comunista in qualità di progettista d'aeroplani.

Attività in Unione Sovietica - Non avendo completato gli studi in Italia, una volta giunto in Russia Di Bartini conseguì la laurea in ingegneria aeronautica, poi fu autorizzato ad arruolarsi nell'Aviazione dell'Armata rossa (VVS RKKA), nella quale proseguì la sua specializzazione tecnico-scientifica lavorando presso l'aerodromo di Čkalovskij e il centro sperimentale dell'aviazione di marina a Sebastopoli, come capo-ingegnere dell'ammiragliato aeronautico per il Mar Nero, iniziando anche a ideare i suoi primi aeroplani. **Nel 1928 era già Maggiore Generale - Comandante di Brigata Aerea (kombriga).** Nel 1929 prese parte alla missione "*Nazione Sovietica*", un volo dimostrativo effettuato con un Tupolev ANT-4 verso gli Stati Uniti, di cui pianificò il tratto di rotta che sorvolava il mare, e per questo servizio ricevette un diploma di encomio.

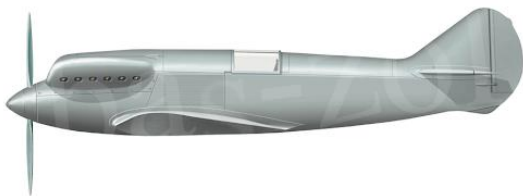
Le prime nomine - I suoi primi progetti di massima furono esaminati dallo TsAGI, l'Istituto centrale di aero-idrodinamica, a partire dal 1929. Riguardavano tre idrovolanti e un nuovo tipo di caccia che furono trovati particolarmente promettenti, cosicché gli esperti del prestigioso istituto dettero parere favorevole alla prosecuzione dell'attività del giovane ingegnere. Il Consiglio superiore dell'economia e quello militare rivoluzionario approvarono allora la nomina di Bartini a costruttore capo responsabile e direttore di un proprio OKB (*Opytnoe Konstruktorskoe Byuro*, ufficio di progettazioni sperimentali).



l'idrovolante MTB-2 - Il primo progetto messo a punto riguardò un idrovolante plurimotore siglato MTB-2 (*Morskoi Torpedonosec Bombardirovščik*, bombardiere aerosilurante marittimo) costituito da due fusoliere a scafo collegate da un robusto tronco alare centrale con ampie semiali a sbalzo, pesante 40.000 kg e adatto al pattugliamento e al bombardamento a largo raggio. Questa realizzazione, per tipologia costruttiva e dimensioni, era totalmente nuova per l'URSS, tanto che il similare Tupolev MK-1 (*Morskoi Kreiser*, incrociatore marino) sarebbe stato realizzato solo quattro anni dopo. Il progetto di Bartini fu esaminato in alternativa a uno proposto dal costruttore russo Dmitrij Pavlovič Grigorovič, ma questi si ritirò dalla competizione riconoscendo la miglior validità della proposta di Bartini.



Riorganizzazione dell'industria di stato - In quello stesso 1930, tuttavia, ebbe luogo una vasta riorganizzazione dell'industria aeronautica di stato sovietica. Alcuni uffici tecnici vennero riuniti in un unico grosso supercollettivo (TsKB o ufficio centrale di progettazione), per incrementare drasticamente il ritmo di messa a punto di nuovi prototipi d'aereo, richiesti dalle forze armate. Del nuovo ente, attivo fino al 1940, e i cui aeroplani sarebbero stati designati genericamente con la sigla TsKB seguita da un numero progressivo, avrebbero fatto parte, oltre al gruppo guidato da Bartini (**essendo ormai cittadino russo, il nome viene indicato privo di titolo nobiliare e quindi semplicemente "Bartini"**), anche quelli di Aleksandr Sergeevič Yakovlev che ne era il vicedirettore, di Grigorovič, Sergej Aleksandrovič Kočerigin, Nikolaj Nikolaevič Polikarpov e altri. Ciascun ufficio avrebbe dovuto dedicarsi separatamente alla messa a punto di un'unica parte costruttiva dei velivoli, disegnando contemporaneamente più prototipi da costruire e provare in rapida successione. All'atto pratico questo tipo di organizzazione evidenziò seri problemi di rendimento, dovuti in massima parte a gelosie e rivalità personali degli ingegneri capo. Scompariva per esempio il sistema, ancora oggi in uso in Russia, di siglare i velivoli con le iniziali del capoprogettista. Bartini che, da rigoroso marxista, era contrario a qualsiasi forma di personalismo, tanto da non voler mai identificare i propri velivoli con le sue iniziali, non mancò di far presente alle autorità del Partito comunista sovietico (Partito bolscevico), al quale era iscritto, la scarsa efficienza del nuovo "supercollettivo". Nella divergenza di vedute organizzative che ne seguì, tra il grosso ente aeronautico e il partito, finì con l'essere sacrificato e privato del suo incarico direttivo, con l'ovvio abbandono del suo progetto, poi realizzato in forme simili da Andrej Nikolaevič Tupolev con la collaborazione dello stesso Bartini.



Lo Stal-6 - Le riconosciute capacità progettuali dell'italiano non andarono tuttavia perdute, poiché il vicedirettore della flotta aerea civile, d'accordo con il vicecomandante dell'Armata Rossa, gli affidò la direzione dell'ufficio progetti dello OOS-GVF (Otdel Opytnogo Samoletostroenya-Grazhdanskij Vozhdusnyj Flot, dipartimento di costruzioni sperimentali della flotta aerea civile). Questo ente, fondato nel 1928 e denominato abitualmente *Stal* (acciaio), si occupava della realizzazione di aerei civili con il preciso scopo di sostituire l'acciaio al più caro alluminio, in quegli anni ancora

importato dall'Occidente.

Di Bartini non fu però incaricato di disegnare aerei civili, ma un nuovo caccia monoplano lo "Stal-6" dalle prestazioni avveniristiche per i primi anni trenta: avrebbe dovuto infatti superare largamente i 400 km/h. La potenza dei motori in linea raffreddati ad acqua disponibili era però troppo limitata per potere ottenere tali prestazioni e il previsto Curtiss V-1750 Conqueror erogava infatti solo 660 hp. Bartini ricorse allora ad accorgimenti costruttivi che avrebbero assicurato la massima finezza aerodinamica.

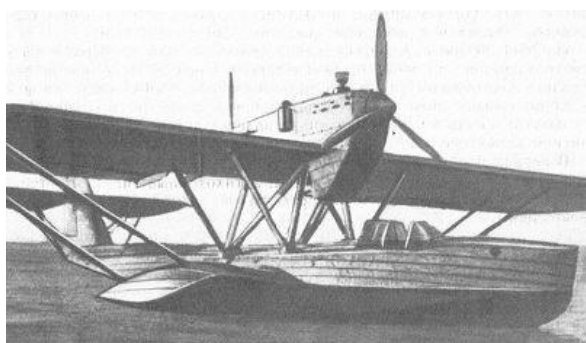
Oltre a sostituire la capottina chiusa con il dorso della fusoliera, l'ingegnere formato in Italia abolì il radiatore esterno facendo lavorare l'acqua di raffreddamento a temperatura di ebollizione. Il velivolo venne quindi costruito con una struttura interna di tubi in acciaio al cromo-molibdeno e un rivestimento esterno consistente in due sottili lamierini di



acciaio inossidabile Enerž-6, formanti un'intercapedine per il raffreddamento e la condensazione del vapore per il successivo ricircolo. Il velivolo, il primo in URSS a disporre di carrello monotraccia centrale completamente retrattile e di pattini anch'essi retrattili, venne siglato Stal'-6. Il primo volo avvenne nel luglio 1933. I successivi collaudi evidenziarono una velocità massima di 420 km/h con un tempo di salita a 1.000 metri inferiore al minuto. Il grande successo ottenuto da Bartini destò sensazione negli ambienti tecnico-militari sovietici, tanto che venne rapidamente messa allo studio una versione con motore M-100A (Hispano-Suiza 12YBR costruito su licenza da Klimov) da 860 hp, denominata Stal'-8, teoricamente capace di superare i 600 km/h. La macchina, costruita al 90% nell'ottobre del 1940 non venne tuttavia accettata per la vulnerabilità del sistema di raffreddamento e la cattiva visibilità per il pilota.



DAR - ricognitore per rotte polari - Bartini intanto, su indicazioni del pilota delle rotte polari Chuknovsky, studiava un bimotore ad ala alta denominato DAR (Dal'nij Arktičeskij Razvedčik, ricognitore artico a lungo raggio) da utilizzare come



ricognitore a lungo raggio nelle regioni artiche, la cui architettura ricordava quella del Dornier *Wal*, ma con una struttura e una tecnica costruttiva diverse. L'idrovolante era propulso da due Hispano-Suiza 12Y da 860 CV contenuti in tandem in una gondola posta al centro dell'ala alta controventata. Quest'ultima avrebbe dovuto avere forma tubolare nella parte centrale per avvolgere l'intera gondola motrice e sfruttare l'incremento di spinta propulsiva delle eliche risultante da un fenomeno aerodinamico conosciuto in URSS come "effetto Bartini". Il primo prototipo venne però realizzato con un'ala alta convenzionale e volò a Leningrado nell'aprile 1936.

Lo Stal'-7 - La fine degli anni trenta vide un'altra prestigiosa realizzazione, il bimotore Stal'-7 da 12 passeggeri, equipaggiato con due motori M-100 da 760 hp, costruiti su licenza Hispano-Suiza, che consentivano di raggiungere i 450 km/h con un'autonomia massima di 5.000 km. L'ala monoplana a gabbiano inversa sfruttava efficacemente l'incremento di portanza dovuto all'effetto suolo dinamico, con notevoli capacità di decollo in sovraccarico. Il prototipo, progettato a partire dalla fine del 1933, venne completato nel maggio 1936.

Rivelatosi inizialmente poco governabile e incidentatosi, venne riparato e completò le prove di volo nella primavera 1937. Fu anche esposto al salone di Parigi di quell'anno e nell'agosto 1939 stabilì il primato mondiale di velocità volando sul circuito chiuso di 5.000 km Mosca-Sverdlovsk-Sebastopoli-Mosca in 12 ore e 31 minuti. Anche in questo caso le autorità arrestarono la fase dello sviluppo in serie della nuova macchina.



Il carcere in Unione Sovietica - Era incominciato in tutta l'URSS

il periodo del grande terrore nel quale incapparono non solo gli avversari politici dello stalinismo, ma anche milioni di altri cittadini. Numerosi progettisti aeronautici vennero arrestati dalla polizia politica, e fra questi vi furono Tupolev, Konstantin Alekseevič Kalinin (che fu fucilato), Aleksandr Ivanovič Putilov, Georgij Ėrichovič Langemak, Sergej Pavlovič Korolëv e diversi altri. Anche Bartini venne arrestato il 14 febbraio 1938 e successivamente incarcerato senza che fossero state formulate contro di lui specifiche accuse; fu così lasciato in attesa di un processo che non sarebbe stato mai celebrato. L'ingegnere formato in Italia non accettò di sottoscrivere alcuna lettera di autodenucia mentre le sue più recenti realizzazioni caddero in disgrazia. Anche il DAR, del quale erano stati ordinati i primi cinque esemplari, venne accantonato. Lo stato di detenzione di Bartini sarebbe durato ancora chissà quanto se non fosse intervenuto il record mondiale dello Stal'-7. L'eccellente velivolo era suscettibile di essere trasformato rapidamente in bombardiere, tanto che

Bartini era già stato incaricato di realizzare tale modifica. Quando venne arrestato la direzione dei lavori venne però affidata all'ingegner Vladimir Grigor'evič Ermolaev, che era già stato suo collaboratore durante la realizzazione dello Stal'7. Fu creato uno specifico OKB e il nuovo bombardiere venne dapprima siglato DB-240 (Дальний Бомбардировщик, *Da'lnyi Bombardirovščik*, bombardiere a lungo raggio) e in seguito Er-2. Costruito interamente in metallo, il bimotore venne largamente modificato. Venne creata una stiva bombe interna e fu installato l'armamento difensivo. I motori radiali vennero sostituiti da motori in linea M-105 da 1.100 hp e il timone verticale posteriore fu sdoppiato. Il primo esemplare volò il 14 maggio 1940. Con i primi esemplari prodotti vennero costituiti due stormi operativi supersegreti che, appartenenti al comando dell'aviazione da bombardamento a lungo raggio, già nel settembre 1941 effettuarono incursioni su Berlino, Königsberg, Danzica_e Stettino partendo da aeroporti nella zona di Mosca. Dello Er-2 vennero costruiti 462 esemplari di serie, alcuni dei quali propulsi da motori Diesel. Durante il conflitto Bartini proseguì la sua attività di progettista alla testa dell'OKB-4, incaricato di compiere studi e progettare velivoli a reazione. Nel 1942 concepì un velivolo bireattore tutt'ala siglato R che non fu mai realizzato. Da questo progetto derivò l'intercettore di punto a decollo verticale R-114, molto simile al Me.163 Komet. Non fu però possibile metterne a punto l'apparato propulsivo, concepito da Valentin Petrovič Gluško, uno dei pionieri della missilistica sovietica. Questo propulsore avrebbe dovuto essere costituito da due statoreattori accoppiati a motori a razzo RD-1 che gli avrebbero teoricamente consentito di raggiungere velocità bisoniche.



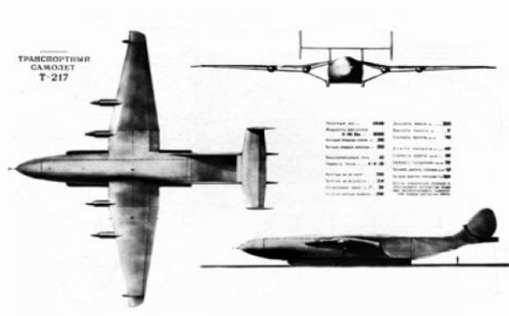
Velivoli da trasporto - A partire dal 1944 l'ingegnere che consideriamo un po' italiano si dedicò alla progettazione di diversi velivoli da trasporto, siglati con la lettera iniziale T. Nessuno di questi progetti fu realizzato e lo stato detentivo di Bartini terminò nel 1946. La riabilitazione definitiva e la riammissione al PCUS sarebbero invece avvenute nel 1955 quando Nikita Chruščëv svelò al mondo i crimini di Stalin. L'Unione Sovietica avrebbe riparato definitivamente al torto subito da Bartini conferendogli nel 1967 l'Ordine di Lenin e quello della Rivoluzione d'Ottobre.



La ricerca e gli studi - Il costruttore capo italiano già negli anni venti era stato uno dei primi progettisti capaci di superare i metodi intuitivi di carattere empirico-sperimentale che erano stati fino ad allora utilizzati nelle costruzioni aeronautiche, introducendo nuove metodologie matematiche di rappresentazione e calcolo aerodinamico e strutturale. Negli anni successivi avrebbe perfezionato un metodo analitico di ottimizzazione delle prestazioni di un velivolo, particolarmente apprezzato dalla scuola aeronautica sovietica capace, con opportuni ritrovati, di migliorare contemporaneamente più parametri di un velivolo anche se antitetici tra loro. Nei primissimi anni cinquanta poté dedicarsi con successo alla ricerca puramente teorica di nuove forme aerodinamiche capaci di consentire a un velivolo pesante con propulsione

a getto di mantenere una velocità di crociera bisonica su tratte intercontinentali. Senza effettuare verifiche pratiche alla galleria del vento, Bartini pervenne in maniera del tutto autonoma alla definizione del disegno dello stesso tipo di ala a doppio delta che sarebbe stata utilizzata dal sovietico Tu-144 e dal Concorde. In precedenza, nel 1947, l'italiano aveva anche definito il progetto del quadrimotore da trasporto pesante T-200 propulso da motori alternativi Švetsov ASh-73 da 2.800 hp e da due turbogetti RD-45 che però non venne mai costruito, essendo la produzione di tali motori interamente assorbita da quella dei bombardieri Tupolev Tu-4, copia dei Boeing B-29. Tuttavia, quando Oleg Konstantinovič Antonov realizzò nei primi anni cinquanta i suoi primi velivoli da trasporto con rampa di accesso posteriore in grado di trasportare

anche carrarmati, gli An-8 e An-10, richiese a Bartini lo schema costruttivo del piano di carico che aveva concepito per le sue macchine. Generosamente Bartini mise a disposizione di Antonov i relativi disegni esecutivi, ribadendo il suo ruolo di fertile generatore di idee che sarebbero state utilizzate a piene mani per decenni dall'intera industria aeronautica sovietica, come avrebbe confermato in seguito il costruttore Sergej Vladimirovič Il'jušin. Tra il 1955 e il 1957 studiò macchine volanti di grandi dimensioni, come un gigantesco anfibo capace di lanciare velivoli parassiti simili al Sud-Ouest 9000 "Trident" francese e il quadriturboelica T.217 per il trasporto dei missili balistici intercontinentali.



Процесс и основные технические характеристики самолета Т-217

M-62 Bartini-Beriev VVA-14 - Bartini si dedicò successivamente allo studio di un gigantesco velivolo anfibo antisommersibile o da trasporto a grandissimo raggio d'azione, siglato M, di ben 2.500 tonnellate di peso massimo al decollo; del tipo definito dai sovietici Ekranoplano, questo velivolo sarebbe stato capace di volare solo in effetto suolo a bassissima quota su rotte oceaniche e in grado di dare la caccia ai sommergibili atomici lanciamissili. Per concretizzare tali studi con un modello di dimensioni più ridotte, Bartini pose mano, a partire dai primi anni sessanta, alla realizzazione della sua ultima e più originale creazione, sintesi delle idee e delle soluzioni costruttive introdotte in oltre trent'anni d'attività: un velivolo anfibo antisommersibile a getto a decollo verticale capace anch'esso, come nel progetto M, di sollevarsi dalla superficie marina e di volare sia in effetto suolo a bassissima quota durante le missioni di pattugliamento, sia a velocità subsonica nei trasferimenti ad alta quota. Questa macchina venne siglata inizialmente M-62 e quindi Bartini



VVA-14 (*vertikalno vzletayuschaja amfibia*, anfibo a decollo verticale). Aveva una configurazione a catamarano, con due grandi carenature laterali contenenti galleggianti in gomma gonfiabili, collegate a una fusoliera centrale da due corte semiali dalla larghissima corda e dal grande spessore, che avrebbero dovuto funzionare da pareti contenitrici di un grande cuscino d'aria. Questo sarebbe stato creato, in condizioni statiche al decollo, da dodici motori Koliesyov RD36-35PR a getto installati verticalmente nell'ala, e successivamente mantenuto, in condizioni di volo orizzontale a pelo d'acqua, dal flusso aerodinamico. Il velivolo, pesante 52.000 kg al decollo, avrebbe dovuto essere propulso orizzontalmente da due turbofan

Solovyov D-30M collocati sul dorso della fusoliera. Sofferente di cuore, Bartini dedicò tutte le sue energie residue alla realizzazione di questa nuova macchina che, a partire dal 1968, venne costruita negli stabilimenti di Taganrog diretti dal costruttore d'idrovolanti Georgij Michajlovič Beriev. L'italiano fu tuttavia costretto a modificare il suo progetto, a causa dell'indisponibilità dei motori da decollo verticale con l'introduzione, inizialmente non prevista, di un carrello principale centrale in fusoliera integrato, oltre che dal carrello anteriore di fusoliera, da due ruotini retraibili in carenature laterali. Il primo volo della macchina avvenne con decollo da terra il 4 settembre 1972 nelle mani del collaudatore Kuprianov, che la trovò sorprendentemente maneggevole e capace di volare a 760 km/h.

Furono comunque richieste modifiche alle carenature laterali e al cuscino d'aria, dimostratosi scarsamente affidabile. Il velivolo, ribattezzato MPI-14, venne modificato allungando la parte anteriore della fusoliera, ai lati della quale furono posti altri due motori a getto D-30M capaci di alimentare con i gas di scarico i contenitori subalari del cuscino d'aria. I galleggianti gonfiabili, invece, furono sostituiti da carenature metalliche simili agli scarponi per idrovolanti. La scomparsa di Bartini, avvenuta il 6 dicembre 1974, e la necessità di un'ulteriore messa a punto, evidenziata dalle prove in mare condotte nel 1975, posero però un insormontabile freno allo sviluppo della macchina, definitivamente



abbandonato nel 1981. Delle tre macchine costruite una fu distrutta da un incendio. Un VVA-14 è conservato presso la fabbrica Beriev di Taganrog mentre un MPI-14 quadrireattore si trova parzialmente smontato presso il Museo centrale delle aeronautiche militari di Monino, Mosca.

Il relitto del Bartini-Beriev VVA-14 al Museo dell'aviazione di Monino. Le ali sono state staccate, si notano i galleggianti rigidi che sostituirono nell'ultima fase di test quelli gonfiabili. Al di sotto delle vetrate dell'abitacolo si notano anche gli attacchi della coppia di turboventole per il decollo.

Contatti con l'Italia - In tutti gli anni della sua attività aeronautica, condotta in completa riservatezza, Bartini visse in totale distacco dall'Italia, dove peraltro trascorse solo pochi anni dopo la prima guerra mondiale. Nel 1967, in occasione delle celebrazioni del cinquantenario della rivoluzione d'ottobre, si tenne a Mosca una conferenza sulla figura di Antonio Gramsci il cui relatore principale fu Umberto Terracini. Al convegno era presente Bartini, che avvicinò il dirigente e altri esponenti del PCI per ricordare gli anni di lotta politica trascorsi insieme. In quella stessa occasione, l'ormai settantenne ingegnere strinse amicizia con Adriano Guerra, corrispondente da Mosca de l'Unità che gli avrebbe dedicato un articolo biografico, pubblicato il 15 dicembre 1967. Un altro articolo sarebbe apparso sull'organo ufficiale del PCI per commemorare la sua scomparsa. In esso veniva riportato il necrologio ufficiale dell'italiano, apparso il 10 dicembre 1974 a firma di Dmitrij Fëdorovič Ustinov, futuro ministro della difesa e di quattro tra i più grandi costruttori sovietici allora viventi: Tupolev, Ilyushin, Antonov e Yakovlev. Sarebbero stati gli unici riscontri, in Italia, di cinquantuno anni di intensa attività aeronautica.

Gli aeroplani - Roberto Bartini nella sua carriera progettò più di 60 aerei.

- MTB-2 (1930)
- DAR (1935) aereo anfibo per ricognizione Artica
- Stal'-6 (Сталь-6) (1933) - stabili un record di velocità
- Stal'-7 (Сталь-7) (1935)
- Bartini T-117
- Er-2 (AKA DB-240) (1940)
- Er-2 2xAM-35, aprile 1942.
- Er-2 2xACH-30B, dicembre 1943, 300 esemplari realizzati; bombe 3 x 1.000 kg. Velocità massima 446 km/h. Autonomia 5.000 km
- A57 (1957) Rivoluzionario bombardiere strategico a propulsione jet
- VVA-14-1/M-62 (1972) - Aeroplano-ecranoplano a decollo verticale progettato per il ruolo antisom. Bartini-Beriev 1972.
- AL-40 - Idroplano a energia nucleare, mai realizzato, anni sessanta.
- R 53.6K - Tutte le superfici aerodinamiche erano "calcolabili" fino alla quarta derivata, anni quaranta.

Lo scienziato – Oltre che dell'aeronautica, Bartini si occupò di cosmologia e filosofia della scienza. Creò una teoria dello *spazio-tempo a sei dimensioni* che fu chiamata poi Mondo di Bartini. Ha poi scritto "Catena", un manoscritto sulla sua adolescenza e sul suo arrivo in Unione Sovietica. A Roberto Oros Bartini è dedicato un asteroide della fascia principale, il 4982 Bartini, scoperto nel 1977 da Nikolaj Stepanovič Černych.

Ricerche e recensioni di Fabio Cordaro

IL FAVOLOSO SR-71 BLACKBIRD!

Il veterano Adelbert "Buzz" Carpenter spiega la complessità di pilotaggio del velivolo SR-71 Blackbird

Un pilota veterano dell'USAF e attuale volontario presso il National Air & Space Museum di Washington - DC, ha chiarito finalmente le sue sensazioni nel pilotare il favoloso SR-71 Blackbird!

Adelbert "Buzz" Carpenter ha accumulato 4.400 ore di volo su vari aeroplani durante la sua carriera militare: dall'addestratore T-38 Talon al C-141 Starlifter. Carpenter ha accumulato un'esperienza di oltre 300 ore su aerei da ricognizione strategica, inclusi l'U-2 e l'SR-71, ed ha volato in missioni dalla Beale Air Force Base in California, Kadena Air Base in Giappone e Mildenhall Air Base nel Regno Unito.

Finalmente a riposo, l'ex pilota Carpenter svolge le mansioni di volontario e docente presso l'Air & Space Museum, spiegando ai bambini di oggi che l'SR-71 è stato il velivolo più veloce mai costruito; egli è una fonte eccezionale di "sapere" sul "Blackbird", dalle telecamere alla navigazione.

L'SR-71 era il risultato di un requisito per un velivolo da ricognizione strategica ad alta velocità e alta quota. L'USAF, anticipando il momento in cui l'aereo spia U-2 "Dragon Lady" avrebbe potuto essere abbattuto dall'Unione Sovietica, richiese un velivolo che non solo volasse ad alta quota, ma potesse anche superare gli intercettori nemici ed i missili antiaerei ostili.

Carpenter, il 6 marzo 1990, volò da Palmdale, in California a Washington - DC, coprendo la distanza in 64 minuti e 20 secondi, ad una velocità massima di 2.242 miglia orarie. Una delle cose che inizi a capire ascoltando Carpenter è quanto calore sviluppasse l'aereo. L'SR-71 si surriscaldava a Mach 3, al punto in cui la temperatura media della superficie esterna raggiungeva oltre i 600 gradi Fahrenheit. Di conseguenza, il 93% dell'aereo era stato realizzato in titanio, un metallo che ha migliori qualità di resistenza al calore rispetto all'alluminio e che fu acquistato, ironia della sorte, dalla stessa Unione Sovietica. Carpenter dice che il cockpit del pilota raggiungeva regolarmente i 620 gradi ed era realizzato con un "vetro da forno" spesso 1,5 pollici. L'SR-71 aveva anche un problema di espansione termica, poiché il titanio si espandeva quando riscaldato. Per risolvere il problema, l'aereo venne costruito con giunti progettati per riempirsi man mano che l'aereo cresceva fino a 4 pollici di lunghezza durante il volo.

Chiunque può tenere una conferenza su un sofisticato pezzo di ingegneria come l'SR-71, ma un uomo che ha effettivamente pilotato l'aereo e ha riposto la sua fiducia in esso può spiegare le sue complessità come nessun altro.

Il Lockheed SR-71, meglio conosciuto con il soprannome non ufficiale Blackbird, era un ricognitore strategico statunitense che prestò servizio dal 1966 fino al 22 novembre 1989, anno in cui tutti gli esemplari furono dismessi a causa della soppressione dei fondi per il loro utilizzo. Durante la sua carriera, l'SR-71 ha infranto alcuni record, come la maggior velocità mai raggiunta da un aereo con pilota (3.530 km/h) e l'altezza massima (quasi 26.000 m).

Generalità - L'SR-71 Blackbird fu sviluppato a "Groom Lake", meglio conosciuta come Area 51. Attualmente non ci sono più modelli ancora in attività a causa degli elevatissimi costi di gestione. Dopo la fine della guerra fredda non è stata più effettuata nessuna ricerca per migliorarlo. Era affine al caccia intercettore YF-12A ed al ricognitore A-12, entrambi simili come forme e prestazioni.

Il 6 marzo 1990, un SR-71A prima del suo trasferimento al museo di Washington stabilì gli ultimi, nuovi record di percorrenza tra diverse località e nella traversata atlantica in particolar modo:

Da West Coast ad East Coast – Distanza: 3.869 km, Tempo: 1h07'53,69", Velocità media: 3.417 km/h (Mach 3,2)

Da St. Louis a Cincinnati (Record) – Distanza: 500 km, Tempo: 8'31,97", Velocità Media: 3.524 km/h (Mach 3,35)

Da Kansas City a Washington - DC (Record) – Distanza: 1.516 km, Tempo: 25'58,53", Velocità Media: 3.501 km/h (Mach 3,33). Il suo record ufficiale di velocità è di 3.530 km/h, ma in una di queste tratte mantenne una media di 3.608 km/h pari a Mach 3,4.

Tecnica - A causa dell'aspetto pionieristico del progetto Blackbird, il suo sviluppo fu costellato di problematiche e difficoltà mai affrontate o considerate sino a quel punto, e ciò portò a sviluppare una serie di accorgimenti e di tecniche di grande



interesse ingegneristico. L'aereo fu costruito non in Nevada ma in California, a Burbank. Il progetto fu pieno di problemi in vari momenti, sia durante la costruzione sia durante l'utilizzo. Infatti, per trasportare l'aereo da Burbank all'Area 51, esso venne diviso dalle ali e da tutte le parti mobili. Vennero rimossi gli spartitraffico, vennero tolti gli alberi ai lati della carreggiata e l'intero intervento richiese l'appoggio della polizia del Nevada, della California e di molti altri stati.

Dopo l'arrivo all'area 51, si presentò un nuovo problema: gli hangar erano troppo piccoli, quindi per utilizzare l'aereo ogni volta si sarebbe dovuto mettere l'aereo sul supporto e montare le ali. Dopo l'atterraggio, si sarebbero dovute smontare. L'aspetto ingegneristicamente più caratteristico di questo aereo sono sicuramente i suoi motori. Si tratta infatti di turboreattori convertibili durante la crociera a velocità supersonica a statorattori, tramite un particolare complesso di valvole e tubi che bypassano i compressori e le turbine. In questa modalità la struttura a cono, posta davanti all'imbocco delle due turbine, genera un complesso sistema di onde d'urto che rallentano successivamente l'aria aumentandone la pressione, portandola a 400 volte quella atmosferica e permettendo il funzionamento del reattore senza il compressore a turbina. Durante la sperimentazione del Blackbird, costituita da graduali prove di velocità, ci fu un problema a Mach 2,5-2,6: a questa velocità si verificò una perdita di potenza di un reattore; il problema era che, raggiunta questa velocità, la turbina non era più in grado di convogliare l'onda d'urto, e la respingeva scaricandola dall'imbocco. A questo difetto si è posto rimedio creando degli sfoghi che tengono la pressione costante.

Il suo particolare rivestimento è in titanio. A velocità così alte (oltre Mach 3) le superfici esterne dell'aereo, pur trovandosi a elevata altitudine e dunque ad una bassa densità atmosferica, raggiungono temperature superiori ai 300 °C per via della rapida compressione subita dall'aria che lambisce l'aereo, temperature che un normale rivestimento in lega di alluminio non sarebbe in grado di sopportare senza degrado delle caratteristiche meccaniche; l'elevata temperatura provoca addirittura un cambiamento di colore da nero a blu. Subito prima del decollo e dopo l'atterraggio si verificano perdite di carburante, ma ciò è voluto: i serbatoi sono progettati per diventare stagni grazie alla dilatazione termica durante il volo ad alta velocità evitando in tal modo anche la rottura dei serbatoi stessi. Per evitare che l'elevata temperatura dei pannelli esterni riscaldi l'intero aereo, il carburante viene pompato in intercapedini tra tali pannelli e la struttura dell'aereo, prima di essere mandato ai motori per essere bruciato, fungendo così da fluido refrigerante.

Durante le spedizioni di ricognizione in cui fu utilizzato, nessun esemplare fu mai abbattuto e/o danneggiato: partecipò a missioni talmente segrete che ancora oggi non sono state rese pubbliche; basti pensare che come sistema di navigazione, per evitare l'emissione di onde elettromagnetiche ed essere completamente autonomo da sistemi di guida esterni (tipo GPS), utilizzava un sofisticato teodolite computerizzato, visibile dietro la cabina del pilota (solo nella versione A). Le missioni del Blackbird erano, oltre che segrete, anche molto lunghe. Per il sostentamento le razioni di cibo cui erano provvisti i piloti venivano riscaldate semplicemente appoggiandole sul vetro, che alla velocità di ricognizione era comunque a qualche centinaio di gradi. Sebbene poco noto il Lockheed SR-71 fu il primo aeroplano statunitense progettato con tecnologie stealth.

Voli operativi in Europa - Le operazioni europee partivano dalla base della RAF di Mildenhall, Inghilterra. Venivano percorse due rotte: una era lungo la costa occidentale norvegese e lungo la penisola di Kola, dove erano situate diverse grandi basi navali della flotta settentrionale della Marina sovietica. Nel corso degli anni ci furono diversi atterraggi di emergenza in Norvegia, quattro a Bodø, due nel 1981 (volando da Beale, California) e due nel 1985 e ogni volta dei tecnici furono inviati per riparare gli aerei per farli ripartire. L'altra rotta, da Mildenhall sul Mar Baltico, era conosciuta come "Baltic Express". I piloti da caccia dell'aeronautica svedese sono riusciti più volte ad agganciare sui loro radar un SR-71 entro il raggio di tiro. L'illuminazione del bersaglio veniva mantenuta confrontando la posizione del bersaglio rilevata anche dai radar a terra con il computer di controllo del fuoco dell'intercettore JA-37 Viggen. La porzione di spazio aereo più comune per il lock-on (aggancio) era il sottile tratto di spazio aereo internazionale tra Öland e Gotland che gli SR-71 usavano nei loro voli di ritorno.

Il 29 giugno 1987, un SR-71 era in missione sul Mar Baltico per spiare le postazioni sovietiche quando uno dei motori esplose. L'aereo, che si trovava a 20.000 m di altitudine, perse rapidamente quota e virò di 180° a sinistra verso Gotland in direzione della costa svedese. Essendo pertanto violato lo spazio aereo svedese, fu ordinato a due JA-37 Viggen impegnati in una esercitazione all'altezza di Västervik di verificare la situazione. La missione era di fare un controllo al fine di prevenire incidenti e tensioni di ogni tipo con i sovietici e di identificare un aereo di grande interesse. Si scoprì che l'aereo americano era in evidente stato di pericolo e quindi il comando della difesa aerea svedese prese la decisione di far scortare l'aereo-spia americano dai suoi caccia intercettori al di fuori del Mar Baltico. Una seconda coppia di JA-37 armati partiti dalla base di Ängelholm sostituì la prima e portò a termine la scorta fino al confine con lo spazio aereo

danese. L'evento è stato mantenuto segreto per oltre 30 anni e quando il rapporto è stato desecretato, si è venuto a sapere che alcuni MiG-25 sovietici si erano alzati in volo immediatamente dopo l'avaria al motore del Blackbird con l'ordine o di abbattere l'SR-71 o di costringerlo all'atterraggio. Un MiG-25 aveva addirittura agganciato un missile sull'SR-71 danneggiato, ma poiché l'aereo era sotto scorta svedese, nessun missile fu sparato e l'SR-71 si salvò. Il 29 novembre 2018 i quattro piloti svedesi coinvolti nel caso hanno ricevuto la Air Medal dall'USAF.

Specifiche (SR-71A) - Caratteristiche generali

Equipaggio: 2; Ufficiale dei sistemi pilota e di ricognizione (RSO)

Lunghezza: 107 ft 5 in (32,74 m)

Apertura alare: 55 ft 7 in (16,94 m)

Altezza: 18 ft 6 in (5,64 m)

Carreggiata: 16 ft 8 in (5 m)

Interasse: 37 ft 10 in (12 m)

Superficie alare: 1.800 piedi quadrati (170 m²)

Proporzioni: 1.7

Peso a vuoto: 67.500 lb (30.617 kg)

Peso lordo: 152.000 lb (68.946 kg)

Peso massimo al decollo: 172.000 lb (78.018 kg)

Capacità carburante: 12.219,2 US gal (10.174,6 imp gal; 46.255 l) in 6 gruppi di serbatoi (9 serbatoi)

Motopropulsore: 2 × Pratt & Whitney J58 (JT11D-20J o JT11D-20K) turboreattori post-combustione, 25.000 lbf (110 kN) di spinta ciascuno.

JT11D-20J 32.500 lbf (144,57 kN) a umido (guide di ingresso fisse)

JT11D-20K 34.000 lbf (151,24 kN) a umido (guide di ingresso a 2 posizioni).

Prestazioni

Velocità massima: 1.910 kn (2.200 mph, 3.540 km / h) a 80.000 ft (24.000 m)

Velocità massima: Mach 3,32

Autonomia di trasferimento: 2.824 NM (3.250 mi, 5.230 km)

Tangenza operativa: 85.000 piedi (26.000 m)

Velocità di salita: 11.820 piedi / min (60,0 m / s)

Carico alare: 84 lb / sq ft (410 kg / m²)

Spinta / peso: 0,44.

Avionica

3.500 libbre (1.588 kg) di equipaggiamento di missione

Fotocamera Itek KA-102A da 36–48 pollici (910–1,220 mm)

Apparecchiature SIGINT ed ELINT nei seguenti scomparti

A - radar di prua

D - chine bay destro

E - alloggiamento dell'elettronica

K - area missione in avanti a sinistra

L - area missione in avanti a destra

M - area missione sinistra in avanti

N - area missione in avanti a destra

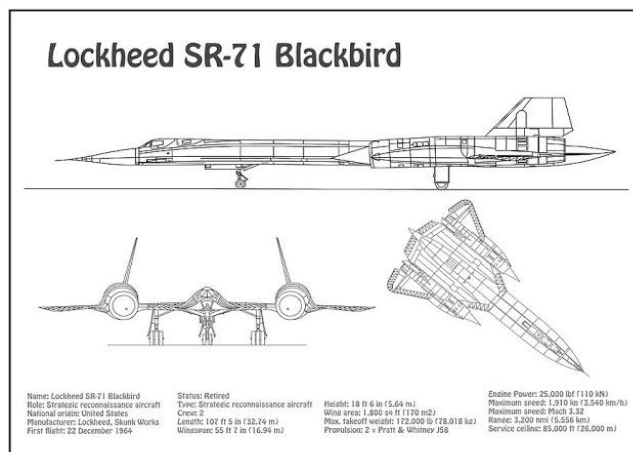
P - area missione a poppa sinistra

Q - area missione a poppa destra

R - vano per apparecchiature radio

S - area missione a poppa sinistra

T - area missione a poppa destra.



(Web, Google, Popularmechanics, Wikipedia, You Tube)



Articolo tratto dal blog "Si Vis Pacem Parabellum" del 5 maggio 2021



AVIAZIONE CIVILE

AIRBUS GIOCA IL JOLLY - AEREI A CORRIDOIO UNICO

Archiviati i sogni di gigantismo, con la fine programmata dell'A380, Airbus ha annunciato di voler costruire nei prossimi anni più aeromobili a corridoio unico A320e A220, rispetto al periodo precedente alla pandemia. Il gruppo prevede una cadenza di 64 modelli di A320 al mese entro il secondo trimestre del 2023, quando il traffico aereo potrebbe iniziare a tornare ai livelli pre-crisi.

Di fronte al crollo dell'anno scorso e alle difficoltà finanziarie delle compagnie aeree, il colosso europeo aveva annunciato una riduzione della sua produzione del 40%.



Ora invece il produttore di aerei è decisamente fiducioso. "Il settore dell'aviazione sta cominciando a riprendersi dalla crisi del Covid" assicura il presidente esecutivo di Airbus, Guillaume Faury. La previsione è tornare agli obiettivi pre-Covid e anzi superarli, con un tasso di produzione di 64 aerei della famiglia A320 (tra cui anche A319 e A321) al mese entro il secondo trimestre del 2023, rispetto agli attuali 40 che escono dagli stabilimenti di Tolosa. Airbus ha anche avvertito i suoi fornitori che il tasso potrebbe aumentare a 70 aeromobili al mese nel 2024 e 75 nel 2025.



Gli aerei a corridoio unico sono prodotti in otto linee di montaggio: due a Tolosa (Francia), quattro ad Amburgo (Germania foto a lato), una a Mobile (Stati Uniti) e una a Tianjin (Cina).

Per il costruttore di aerei questo aumento del tasso di produzione dovrebbe essere reso possibile dall'ammodernamento e dalla digitalizzazione di una delle sue linee di assemblaggio a Tolosa entro la fine del 2022.

L'A321, con 2.963 aerei ordinati alla fine di aprile, rappresenta ora quasi la metà del portafoglio ordini. La versione A321 XLR, progettata per permettere di operare voli a corridoio singolo a partire dal 2023, su rotte che finora potevano essere operate solo da aerei a lungo raggio a fusoliera larga, è stata un grande successo commerciale, con più di 450 aerei già venduti. Il produttore di aerei prevede anche di aumentare la produzione di un altro aereo a corridoio singolo più piccolo, l'A220. Nelle previsioni del colosso aeronautico il traffico a lungo raggio continuerà ancora a lungo a essere il più colpito dalle conseguenze della crisi sanitaria: cinque A350 sono prodotti ogni mese (rispetto ai 10 prima della crisi) e questa cifra dovrebbe scendere a sei entro l'autunno del 2022.

Recensione da A&F Villaggio globale del 31 maggio 2021



STORIE DI MARE, DI BARCHE E DI MARINAI

LA LUNGA ATTESA DI UNA BATTAGLIA CHE NON VERRA'

La vita dei marinai durante la Grande Guerra fu un susseguirsi di allarmi e di missioni, forse più in terra che in mare, dal momento che le grandi navi nemiche restavano rintanate nei loro porti.

Lettere di marinai dai fronti della Grande Guerra.

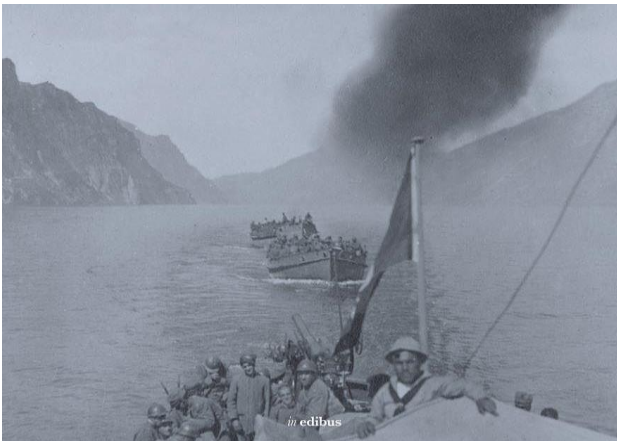
"Cara mamma, sono di base in una zona che non posso precisarti, vicino a Venezia. Il posto è bello ma la gente parla una lingua che non capisco e si comporta in modo molto diverso dal nostro popolo siciliano. Pensa che certe donne fumano in pubblico e vanno a ballare anche senza cavaliere. Purtroppo non ho ancora avuto l'imbarco. Sono un marinaio col fucile. Sto bene e così spero di voi tutti, che qui bacio. Affezionatissimo vostro Tore".

"Marietta mia bela, la naja l'è dura come l'ostrega per me, gondoliere. Sono nel fango della trincea, non mi è nemmeno permesso spiegarti dove. Quando mi rispondi, e fallo subito, indirizza al campo 112 della posta militare. Tuo per sempre, Toni"

"Amore mio che non tramonta mai. Sono infelice per la nostra lontananza ma molto contento della nave mia, grande come una città, con dei cannoni grossi così. Peccato che non riusciamo mai a incappare nel nemico, potremmo spaccargli tutte le ossa. Spero vederti presto, intanto molto ti bacia il tuo Gavino"

"...così tutti noi siamo ridotti con i nervi a pezzi dall'ansia di uno scontro che non avviene mai. Si sta più a terra che sul mare, ho nostalgia della nostra barca"

"Sono certo di fare il mio dovere verso la Patria, perché noi trasportiamo il cibo necessario alle popolazioni per sopravvivere. Però siamo sempre avanti e indietro per il Mediterraneo con un cannone solo non possiamo difenderci se il nemico tedesco attacca"



Queste lettere, trovate fortunatamente in un volume ingiallito rievocano nella loro ingenuità, meglio di un documento ufficiale, l'atmosfera di quei tempi e di quelle situazioni. Gente di mare costretta a battersi, a vivere tutti o molti dei lunghissimi 41 mesi di guerra in condizioni straordinarie, imprevedibili. Se è vero che le battaglie terrestri costarono ai vari eserciti milioni di morti, mentre i marinai degli opposti schieramenti ebbero perdite relativamente basse, è altrettanto vero che le sorti del primo conflitto mondiale vennero risolte sul mare. Gli Imperi Centrali stavano per avere la meglio nel periodo in cui riuscirono a colare a picco una grande quantità di piroscafi alleati con la guerra sottomarina ad oltranza. In seguito furono gli alleati a prevalere costringendo la Germania, forte

e quasi invincibile in terra, ad arrendersi per mancanza di rifornimenti.

Ai marinai italiani toccò, nel complesso, un duro destino. Disarmata Ancona, la Marina aveva porti sicuri lungo 700 chilometri di coste adriatiche soltanto a Venezia e a Brindisi. In mezzo a quelle due basi, il nulla. Mentre la Marina Austroungarica poteva scegliere tra le sicure piazzeforti di Pola, Sebenico, Spalato e le munite basi navali di Trieste, Fiume, Cattaro. La nostra flotta benché fosse, con i reparti alleati, superiore a quella nemica, non fu mai in grado di provocare

una grande, memorabile battaglia. I marinai delle basi adriatiche erano in attesa di questo scontro che non sarebbe mai avvenuto perché gli austriaci, consci della loro inferiorità, evitavano di uscire incautamente in mare aperto. Sempre all'erta, poco in azione. Sospese per lunghi periodi le licenze, frequenti gli stati di allarme, censurate la posta e le notizie, disciplina rigidissima. Il comandante era un mito più che un uomo, gli ufficiali anche giovani delle grandi unità stentavano a comunicare con marinai imberbi.

Gli stessi marinai, accumulati nel rischio fino ad atti di eroismo ed alla più grande generosità reciproca, una volta a terra si trovavano divisi dalla differenza delle mentalità e dei costumi. Un sardo tra i marchigiani, un veneziano a brindisi, un abruzzese sul lago di Garda. E tuttavia, grazie a ciò, l'unità delle genti italiane si andava rassodando in quel difficile periodo. Di sera, la libera uscita nelle città di porto si consumava tra osterie rumorose, qualche sala da ballo improvvisata e squallida alla ricerca di un sogno lungo come un lampo o il ritorno alla "donna di tutti"; così, alla fine, non erano pochi coloro che preferivano riposare in cuccetta o in branda, chiacchierando con l'amico del paese vicino, pensare alle persone care. C'era perfino chi risparmiava i soldi della decade per mandare un aiuto alla famiglia, prezioso con tante bocche da sfamare.

Vita grama per tutti, sotto il profilo, diciamo così, privato. Luigi Rizzo, l'eroe dei MAS, dovette affondare una corazzata prima di avere il permesso di consumare la sua luna di miele con la fresca sposa. I più ingenui (o più scaltri?) arrivarono al punto di desiderare una leggera ferita durante la prossima missione per verificare dal vero il detto dei vecchi lupi di mare appena tornati dagli ospedali militari: "...c'erano certe crocerossine...giovani, belle, riccheti assicuro, croce rossa è quella cosa che si fa sbattendo l'ova". Bugie, naturalmente. La fantasia marinaresca, spronata dall'isolamento nel periodo d'imbarco, non ha limiti. E poi i litigi, la donna contesa, le risse colossali nel porto, le "spedizioni punitive" contro i commilitoni di altre armi che avevano osato mettere in dubbio la combattività e la "virilità dell'arma silenziosa".

I telefoni erano pochi e le comunicazioni difficili, i giornali non tutti li sapevano leggere. Restava la posta. Ecco, scrivere a casa rappresentava una valvola di sfogo. Ma quanti erano a saper scrivere di proprio pugno?. Bisognava ricorrere al cappellano e non sempre le lettere giungevano a destinazione e per le risposte era necessario attendere settimane.



Sembrava una vita di guarnigione. Si pensi ai marinai imbarcati sulla nave ammiraglia della nostra flotta, la "Cavour" ai quali toccò la sorte di non compiere una sola azione di guerra.



Nella basi, a bordo delle grandi navi, gli equipaggi seguivano una 'routine' quasi immutabile, ma logorante. Ogni giorno, le operazioni di minuto mantenimento, l'addestramento, la manutenzione del materiale e delle armi, i turni di guardia, i falsi allarmi per mantenersi pronti all'occasione. Si accendevano e spegnevano le caldaie, si facevano operazioni di puntamento, si attendeva di ora in ora e di giorno in giorno quell'ordine di salpare che avrebbe significato lo scontro con le corazzate nemiche. Invece uscivano solo i MAS e sovente il loro ritorno era contrassegnato dalla festosa atmosfera della vittoria. Gli altri riprendevano il solo ritmo di lavoro quotidiano; e la sera portava, per i più, la libera uscita a terra, finché il trombettiere non dava il segnale del rientro.

D'improvviso, pochi giorni di licenza, il ritorno a casa. Vedere per la prima volta l'ultimo fratellino o, a volte l'ultimo figlioletto o deporre un fiore sulla tomba del nonno scomparso. Madri, mogli pazienti portavano avanti la famiglia da sole, abituate a non lamentarsi, a tutto accettare. Abituate ai lunghi silenzi, alle grandi distanze del mare: lei qui e lui di là. Pochissimi giorni, poche ore per ritrovarsi e parlarsi. *"Che cosa succede in continente? Cosa avviene lassù al nord? E' vero che gli austriaci bombardano le città dal mare e dal cielo e tagliano le mani ai bambini? Quando finirà; quando torneremo a vivere come cristiani? Qui in paese, quelli che sono rimasti, i pochi uomini che hanno schivato la divisa, arricchiscono. Li chiamano pescicani. Ieri erano niente, oggi hanno tutto. Intanto la barca marcisce e mio padre è stato costretto a vendere il campicello".*

Le ricorrenti ingiustizie della storia. Poi, ecco presentarsi -nuovissime- le occasioni di combattere o, almeno, di darsi da fare. Entra in scena, oltre al sommergibile, la sconcertante arma degli abissi, l'arma inafferrabile dei colpi di mano, il MAS. Oppure ecco i marinai destinati alle difese costiere, ai treni armati che validamente si opponevano alle incursioni nemiche; soccorritori dell'esercito serbo in ritirata; pressoché unici difensori del Lago di Garda, la cui sponda settentrionale era in mano austriaca; piazzarono i loro cannoni sulle vette più alte dei monti circostanti; con le loro squadriglie di motoscafi misero a tacere il nemico, entrando primi a Riva di Trento. Difensori della foce del Po furono presenti, volontarie sentinelle, a Venezia, dopo la disfatta di Caporetto, col Reggimento Marina (149 ufficiali, 4.036 uomini). Avanguardie nella difesa del Piave, concorsero alla vittoria di Vittorio Veneto.



Forse ancora più scarse le licenze e le occasioni di distrarsi per i marinai addetti al rifornimento di una Italia affamata di materie prime vitali. Avanti e indietro verso Gibilterra e Suez, i due poli estremi; alla fine 51 milioni di tonnellate di merci importate, 20.000 viaggi di piroscafi con una media di 120 navi mercantili alla settimana. I piroscafi con le scorte navigavano vigilanti contro gli attacchi dei sottomarini. Senza riposo né sosta, con qualsiasi condizione atmosferica. Un fronte nel quadro di tanti altri fronti. Marinai di guerra e marinai della mercantile accomunati da identico spirito, dagli stessi pericoli e sacrifici.

Marinai si nasce non si diventa. Andare per il mare è, fin dai tempi più antichi, più che un lavoro o un dovere, un destino, una scelta. Essere marinai in tempo di guerra può diventare un destino particolarmente duro. Si ritorna dalle fatiche, dai rischi di una missione in un porto che non è quello di casa. Giusto il tempo di ritrovare il gusto di vivere in mezzo alla gente, che non è la propria gente, e già si ricomincia. Un ritmo che sembra non avere fine.

Torniamo al nostro libro dalle pagine ingiallite, alle lettere dei marinai italiani dai fronti della grande guerra. Scriveva un nostromo: *"Figli amatissimi, da tempo non ho il piacere di abbracciarvi e forse non potrò più farlo per molti altri mesi. Navigare è sempre un pericolo. Navigare in tempo di guerra è un pericolo continuo. L'insidia degli elementi si moltiplica con l'insidia del nemico. Ma, nemmeno se lo volessi, potrei sottrarmi a questa fatica. Noi dobbiamo pensare alla sopravvivenza e al futuro di tanti figli come voi, nati tutti da una madre comune, l'Italia. Noi lottiamo al fine che voi cresciate liberi e forti, più liberi e forti di noi. Questa sicurezza ci conforta. Io sono lontano ma il mio affetto è vicino a voi. Ogni tramonto, quando il mare diventa di fuoco, mentre l'equipaggio recita la preghiera del marinaio, la mia anima è vicina alle vostre. Prego il Signore di assistervi sempre, come assiste me. Ho vissuto tante avventure. Tornerò e ve le racconterò"*

STV Emilio MEDIOLI

.....

www.assoaeronauticafidenza.it



Ecco l'indirizzo dove visitare il sito

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'Associazione 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 novitàè quello di farci una visitina ogni tanto. Vi aspettiamo, numerosi!
"Pacomar" in redazione

LE PAGINE DEGLI EVENTI



Nella stessa giornata il Prefetto Lucio Garufi ha consegnato le Onorificenze dell'Ordine al Merito a donne e uomini che lavorano nel mondo della sanità locale. Un riconoscimento espresso alla luce del grande impegno che i sanitari da più di un anno mettono nella lotta alla pandemia. La cerimonia, a causa delle restrizioni legate all'emergenza sanitaria, si è svolta a scaglioni, presso il Palazzo Rangoni – sede della Prefettura.

(Fonte Web – foto di Marco Vasini)

2 GIUGNO 2021 – LA FESTA DELLA REPUBBLICA

... a Parma - nell'inedita e fortemente simbolica cornice di Piazza delle Barricate, è stato celebrato il 75° anniversario della Repubblica Italiana. La cerimonia si è aperta con lo schieramento delle Forze Armate, a seguire l'esecuzione dell'Inno Nazionale e il discorso ufficiale del Prefetto Antonio Garufi. La cerimonia è proseguita con la consegna della Medaglia d'Onore a Ennio Colla e le medaglie d'Onore alla memoria ad altri 14 cittadini.



Per saperne di più: **La Medaglia d'Onore ai cittadini italiani deportati e internati nei lager nazisti 1943-1945** è una decorazione destinata ad onorare tutti i cittadini italiani deportati e internati nei lager nazisti durante la seconda guerra mondiale, tra il 1943 ed il 1945, con riferimento sia agli Internati Militari Italiani (Italienische Militär-Internierte, IMI) che ai civili. - La legge n. 296 del 27 dicembre 2006, istitutiva della distinzione onorifica, dispone la "concessione di una medaglia d'onore ai cittadini italiani, militari e civili, deportati ed internati nei lager nazisti e destinati al lavoro coatto per l'economia di guerra, ai quali, se militari, è stato negato lo status di prigionieri di guerra, e ai familiari dei deceduti, che abbiano titolo per presentare l'istanza di riconoscimento dello status di lavoratore coatto".



Il legislatore italiano, dopo aver sancito che "la Repubblica italiana riconosce, a titolo di risarcimento soprattutto morale, il sacrificio dei propri cittadini deportati ed internati nei lager nazisti nell'ultimo conflitto mondiale" ha individuato nella "Medaglia d'Onore" un opportuno riconoscimento simbolico.

La medaglia d'onore è coniata dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato in bronzo, con nastrino. Al dritto porta lo stemma della Repubblica Italiana con intorno la scritta: "**Medaglia d'Onore ai cittadini italiani deportati ed internati nei Lager nazisti 1943-1945**" ed al rovescio, dentro ad un cerchio di filo spinato spezzato, che dimostra la libertà ritrovata dal nazifascismo, è inciso il nome e cognome dell'internato o deportato.

(Nella foto a lato la Medaglia d'Onore rilasciata al deportato di guerra Dismo Guatelli)

LE PAGINE DEGLI EVENTI

2 GIUGNO 2021 – LA FESTA DELLA REPUBBLICA



... a Fidenza, l'esecuzione della Banda Comunale ha aperto il cerimoniale per la ricorrenza del 75° anniversario della Repubblica. Due gli interventi delle autorità locali, quella del Presidente del Consiglio Comunale - Rita Sartori - e quella del Vicesindaco Davide Malvisi che ha parlato in rappresentanza del Sindaco Massari, mentre Don Alessandro Frati ha portato i saluti del Vescovo Ovidio.

Durante la cerimonia sono stati dedicati alcuni momenti alla lettura degli articoli della Costituzione e alla consegna

dei testi della Costituzione stessa ai diciottenni; con il coinvolgimento dei genitori dei neo-adulti. La conduzione della cerimonia è stata curata dall'assessore Maria Pia Bariggi.
Fonte:

(Fidenza BlogSpot testodi A. Ponzi)



Oltre le Autorità civili, militari e religiose, era presente il gonfalone del Comune, i labari e le bandiere delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, tra cui

l'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, l'Associazione Nazionale Partigiani d'Italia, A.N.A. e l'Associazione Arma Aeronautica di Fidenza, con l'Alfiere Afro Miatì in accompagnamento del Labaro intitolato alla MOVIM Luigi Gorrini.



AVVISI E COMUNICAZIONI

AI SOCI ED AI SOSTENITORI, MA SOPRATTUTTO AI NUOVI SOSTENITORI

(personale dell'A.M., parenti, amici, chiunque condivida lo scopo sociale)

CONFERMA/FAI LA TUA SCELTA PER IL **5X1000** AD

A.N.C.E.A.O. ONLUS

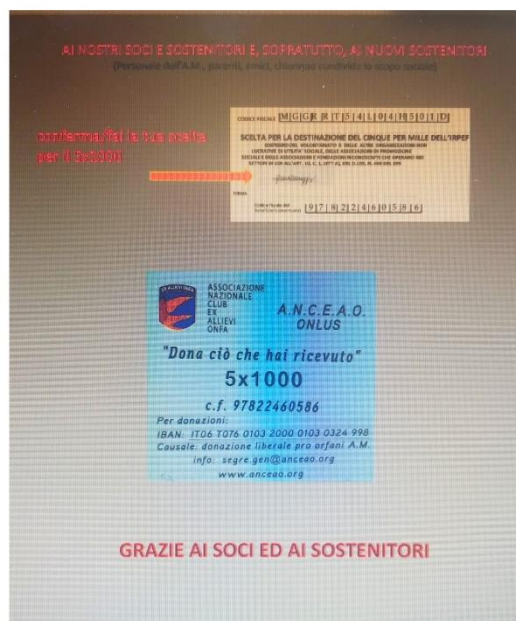
L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE CLUB EX ALLIEVI O.N.F.A.
(Opera Nazionale Figli degli Aviatori)

C.F. 97822460586

PER DONAZIONI IBAN: IT06 T076 0103 2000 0103 0324 998

Causale: donazione libera pro orfani A.M.

Info: segre.gen@anceao.org



5 ragioni X 1000 iniziative

ideali
storia
tradizioni
cultura
innovazione



eventi
congressi
assistenza
pubblicitaria
raduni
beneficenza



La Presidenza nazionale ricorda che ogni anno si potrà scegliere di destinare il "5 per mille" dell'IRPEF a sostegno, tra l'altro, delle associazioni e fondazioni. Pertanto, sia con il Modello Unico che con il 730 - 1, sarà possibile compiere tale scelta e di conseguenza si invitano tutti i soci e simpatizzanti dell'AAA ad utilizzare tale strumento per sostenere gli impegni e le attività che la nostra Associazione svolge nel contesto dell'articolo 2 dello Statuto sociale. La scelta si può esprimere semplicemente apponendo nell'apposita casella - come indicato nel facsimile pubblicato sul nostro sito web (www.assoaeronautica.it) - la propria firma ed inserendo il Codice fiscale dell'Associazione Presidenza nazionale

80248150585

AVVISI E COMUNICAZIONI



UNIONE NAZIONALE UFFICIALI IN CONGEDO D'ITALIA **Circoscrizione Regionale Emilia Romagna** **Sezione di Parma**

Via Cavour, 28 - 43121 Parma
sez.parma@unuci.org

Il Generale pilota dell'Esercito in congedo - Alberto Pietroni - lascia la presidenza UNUCI, lo sostituisce il Colonnello pilota della G.d.F. - Donato Carlucci

Il generale Alberto Pietroni, dopo decenni, lascia la presidenza della Sezione provinciale dell'UNUCI, che ha guidato con ottimi risultati sia per il numero di Soci acquisiti, sia per il Nucleo di Volontari della Protezione Civile ed il Gruppo tiratori scelti, vincitore di numerose gare e tornei. L'UNUCI (Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia) ha tra i propri Soci, oltre gli Ufficiali di carriera, anche coloro che durante il periodo della Leva obbligatoria, sono stati Ufficiali di Complemento. Costoro oggi ricoprono ruoli nei vari campi sociali, come professionisti, docenti, imprenditori, commercianti, tecnici, dirigenti pubblici ecc..

A subentrare nel prestigioso incarico della Sezione provinciale, è il Col. Donato Carlucci, pilota d'elicottero della Guardia di Finanza in congedo. Il neo Presidente ha dichiarato *"Ringrazio il Gen. Pietroni a nome di tutti i soci per quanto fatto, eccellentemente, per cui sarà impossibile sostituirlo alla pari, ma con il Consiglio Direttivo che come primo atto ha proposto alla Presidenza Nazionale che il Generale Pietroni venga nominato Presidente Onorario della Sezione; ci impegneremo per seguire la sua linea d'azione, soprattutto sostenendo e cercando d'incrementare numericamente i Volontari della Protezione Civile"*.

Questo è un invito rivolto a chiunque – ritenga di avere le caratteristiche e le giuste doti - voglia far parte dei Volontari di Protezione Civile dell'UNUCI.

Il nuovo Consiglio Direttivo è composto da Giuseppe Raffagli, vice Roberto Borsi - Delegato Provinciale alla Protezione Civile e Umberto Carlevarini, Segretario, Massimo Franchi, Paolo Maini, Gian Battista Rinaldi, Massimo Sassi, Pietro Vernazza. La Sezione UNUCI di Parma è una delle rare Sezioni (sembra siano solo due in Italia) che abbia ufficialmente nel proprio organico un Nucleo di Protezione Civile debitamente riconosciuto dalla Regione di competenza ed iscritto negli appositi registri, anche provinciali e comunali. Esso è composto da 12 soci di lunga data del nostro sodalizio, che sono sempre in prima linea ove occorra. In questo lungo periodo di restrizioni hanno continuamente svolto stressanti turni di servizio presso i luoghi di distribuzione di prodotti alimentari per le sempre più numerose persone che necessitano di assistenza economica e presso i centri ove si somministra il vaccino alla popolazione.

Non sono mancate attività extra e, se vogliamo non meno gravose, come la presenza sulle strade della Provincia per il passaggio del Giro d'Italia. Sempre impeccabili nella loro uniforme di servizio, che li rende ben identificabili, sacrificano anche le proprie giornate festive per essere d'aiuto agli altri con il loro lavoro, svolto a puro titolo di Volontariato.

Il Col. Carlucci, per questa loro meritoria disponibilità, li ha voluti incontrare come suo primo atto ufficiale, per ringraziarli della loro preziosa attività. Ha così potuto apprendere che alcuni membri sono stati anche protagonisti della fondazione dell'intera struttura Comunale della Protezione Civile, mentre altri ora ricoprono incarichi di rilievo in tale struttura, come ad esempio il Delegato Provinciale. Due sono i delegati della Sezione UNUCI presso la Protezione Civile, anche con incarichi di coordinamento nell'intero apparato provinciale. Punto di forza, naturalmente, la cartografia, ma anche gli specializzati per lo spegnimento degli incendi boschivi ed i tecnici tutto fare. A tutti loro un sentito grazie.

Il Presidente Donato Carlucci



STATO MAGGIORE A.M.
INCONTRO IN VIDEOCONFERENZA DEL SOTTOCAPO DI S.M.A.
- GEN. S.A. LUCA GORETTI –
CON GLI ORGANI CENTRALI E TERRITORIALI DEL’A.A.A. -
Roma, 28 maggio 2021



Finalità: condividere con l’Associazione Arma Aeronautica, i lineamenti generali del
“Progetto CENTENARIO dell’AERONAUTICA MILITARE”

Il Comitato Centenario AM è costituito da un Presidente – Gen. Isp. Ca Basilio Di Martino –
un Vice Presidente e due Collaboratori;
un Capo Ufficio di Supporto e 4 Addetti

membri del Comitato:

Capi di S.M. del CSA – del COMLOG – del CSAM – Capo Reparto SMA-FIN – Capo Ufficio del SCSMA

PROGETTO CENTENARIO

Piano di Comunicazione strategico • Parata aerea / Cerimonia • Manifestazione Aerea • Flying Museum •
Conferenza Internazionale • Simposi • **Mostre** • Corsi cultura aeronautica • Editoria • Album panini •
Almanacco • Collana fumetti • Documentario e speciali TV • Filmato celebrativo • Eventi sportivi • Logo e
Mascotte • Moneta • Francobollo • Oggettistica • Guinness primati • Beneficenza • Sponsor • Museo Vigna
di Valle • DSSE Guidonia

Nel progetto centenario, alla voce “Mostre”, è stata inclusa l’iniziativa di Mostra Architettura Aeronautica,
intitolata **“AeroArch” - 100 anni di architettura e edilizia dedicate al volo** – a cura della
Sez. AAA di Fidenza



CONFERENZA DEL PRESIDENTE NAZIONALE A.A.A. alle Sezioni dell'Emilia Romagna – Liguria - Piemonte e Valle d'Aosta

Il giorno 8 giugno 2021 il Presidente Nazionale AAA – Generale Giulio Mainini – ha tenuto una videoconferenza ai presidenti/rappresentanti delle Sezioni delle Regioni Emilia Romagna - Liguria e Piemonte, a cui recentemente è stata inglobata la regione Valle d'Aosta, essendo costituita da una sola Sezione.

(Immagine sopra: un momento della videoconferenza organizzata nella sede della Sezione di Fidenza, con il contributo tecnico del Socio Bonati, che ha permesso ai Soci presenti di assistere comodamente all'evento, attraverso un maxischermo e impianto di amplificazione sonora).

Nelle due ore di attività, sono stati evidenziati i progetti ed i programmi in atto, con l'ausilio dei referenti di alcuni settori costituiti nell'anno 2021, come il progetto Protezione Civile e il dipartimento attività aeronautiche, per la mappatura di velivoli e parti di velivolo presenti in ambito civile e privato, nonché della mappatura dei monumenti di ispirazione aeronautica presenti nel territorio di competenza delle Sezioni.

Si è parlato altresì dei nuovi social, utilizzati dall'AAA, quale "TELEGRAM" (*vedi pagina successiva dedicata all'argomento*) e della necessità di apportare modifiche allo Statuto del Sodalizio, aprendo ai partecipanti la richiesta di eventuali suggerimenti.

La raccomandazione è stata quella di attivare al massimo il proselitismo, rivolgendo inviti e proposte alle scuole superiori (Istituti Tecnici).

Il Generale Mainini ha poi parlato dell'impegno assunto dall'AAA nei confronti dello Stato Maggiore AM, in relazione al 100° anniversario di costituzione della Forza Armata autonoma 1923/2023 (*vedasi conferenza del Gen. Goretti all'AAA nella pagina precedente - n.d.r.*). In tale contesto lo stesso Presidente Nazionale ha brevemente illustrato ai partecipanti, il progetto di mostra - **"AeroArch" 100 anni di architettura e edilizia dedicate al volo** – realizzata dalla Sezione di Fidenza e scelta dal Comitato Progetto Centenario, per far parte degli eventi e manifestazioni che caratterizzeranno l'anniversario in ambito nazionale. Lo stesso progetto era stato infatti illustrato al Gen. Mainini, durante la recente visita alla Sezione.

Alla conferenza hanno partecipato il presidente di Sezione ed il Capo Nucleo di Soragna – Socio Piero Verduri; mentre altri Soci hanno assistito all'evento.

I tanti temi della conferenza hanno fatto scaturire alcuni dubbi e quesiti per i quali è risultato impossibile aprire un confronto diretto, considerati i molti partecipanti; Tali temi verranno successivamente riproposti al Presidente Regionale, affinché possano essere sviluppati in tale più ristretto ambito ed eventualmente portati all'attenzione della Presidenza Nazionale.

Redazione

AAA - AVIATORI D'ITALIA È SU FACEBOOK.

Per connetterti con AAA - Aviatori d'Italia, accedi a
Facebook

AAA - Aviatori d'Italia

15-06-2021 ore 06.51

Buongiorno dal Presidente Nazionale dell'Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d'Italia #GiulioMainini! Continuiamo a sostenere la comunicazione digitale dell'Associazione coinvolgendo tutti i nostri amici Soci e appassionati di aeronautica, del volo, dello sport e della nostra sempre amata Arma Azzurra!

DIVENTA FOLLOWER - condividi questo post e invita gli amici a seguire i profili ufficiali della Presidenza Nazionale. Non dimenticate di visitare il nostro Sito Web sempre più aggiornato www.assoaeronautica.it.

Un abbraccio a tutti e buona giornata! #GiulioMainini



#AAA #AssociazioneArmaAeronautica #AviatoridItalia #assoaerarma #AAPresidenzaNazionale #AeronauticaMilitare #latuasquadrachevola #unaforzaperilPaese Associazione Arma Aeronautica Galatina Associazione Arma Aeronautica - sezione di Mortara Via Roma 87 AssoArma Marche Assolatina Assoaeronautica AssoAero Arpino Assoaeronautica Palermo Assoaeronautica Cesena AssoAeronautica Sezione Di Vizzini - Association Aero ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA Associazione Arma Aeronautica Associazione Arma Aeronautica Sezione Roma Associazione Arma Aeronautica Sezione Viterbo Associazione Arma Aeronautica Sez. Cameri Associazione Arma Aeronautica Sezione Faenza



www.assoaeronautica.fidenza.it

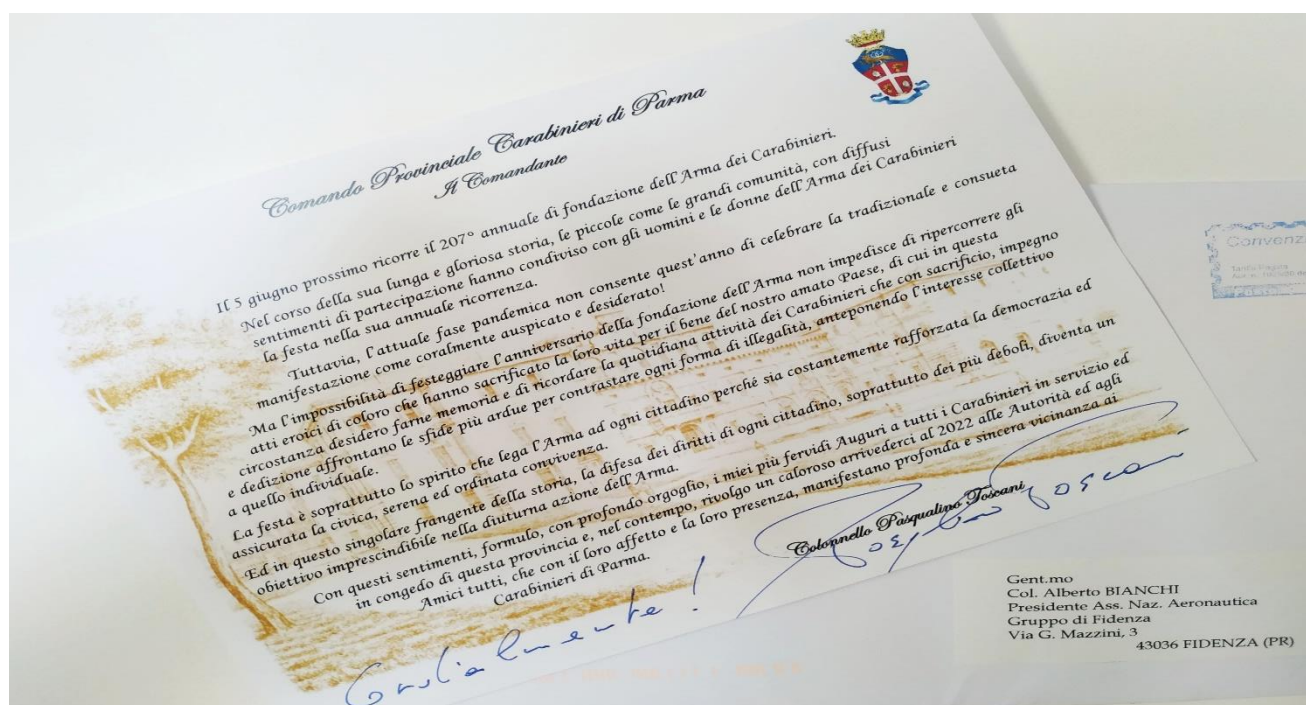
... proprio come promesso pochi giorni fa sulla stampa nazionale!

5 giugno 2021 - 207° ANNUALE DI FONDAZIONE DELL'ARMA DEI CARABINIERI

Il 5 giugno scorso ricorreva il 207° Anniversario di fondazione della nobile Arma dei Carabinieri.

Da tempo immemore eravamo abituati a ritrovarci a Palazzo Ducale, ospiti del Comandante Provinciale dell'Arma, per assistere a quella che non esito a definire la cerimonia con parata militare di più alto prestigio e significato per la città di Parma. La cornice affascinante del Palazzo, con i suoi storici saloni dove venivamo accolti con squisita ospitalità ed il Parco dove avveniva la parata militare, hanno sempre contribuito a donare uno scenario di grande effetto all'evento, ma il significato che è sempre emerso dal dettagliato cerimoniale, è quello che ha lasciato sempre il segno più profondo nei nostri cuori di italiani che credono nelle Istituzioni dello Stato..

L'emergenza sanitaria in corso ci ha tolto quest'anno il piacere di assistere al grande evento; i militari delle FFAA presenti nel territorio, i Soci delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma e i volontari dell'Associazione in genere, sono stati privati dell'onore di partecipare all'evento e di esporre i propri Labari, Bandiere e simboli; le Autorità e noi - tanti cittadini del parmense - abbiamo dovuto rinunciare all'ormai inusuale piacere di veder sfilare il plotone di militari in armi; è mancata l'emozione della cerimonia dell'Alzabandiera, cadenzata dagli squilli di tromba e accompagnata dall'Inno d'Italia, cantato da mille e mille presenti che credono nelle Istituzioni e nel valore delle Forze Armate; non abbiamo potuto provare l'orgoglio e la soddisfazione di assistere alla consegna degli encomi, degli elogi, dei riconoscimenti, consegnati con enfasi della motivazione a quegli "eroi - umili e silenziosi" - che ogni giorno assicurano un'esistenza tranquilla e serena alla nostra Società.



Non di meno – anche nell'emergenza sanitaria in corso - quegli Uomini e quelle Donne sono sempre presenti e operano giorno e notte, costantemente, con sacrificio, impegno e dedizione, per l'esclusivo interesse collettivo. Questo il significato che abbiamo percepito e voluto trasmettere ai lettori, pubblicando la bella comunicazione ricevuta in Sezione dal Comandante Provinciale dei Carabinieri di Parma, rivolta a noi ed ai suoi Carabinieri. Non c'è altro da aggiungere, basta leggerla! A nome dei lettori di "Forum degli Aviatori" e degli appartenenti all'Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Fidenza, desideriamo far giungere a tutti i Carabinieri - in servizio e in congedo - i nostri Auguri per la loro Festa pasata e soprattutto per il loro lavoro, unitamente a profondi sentimenti di ammirazione, stima e fraterna vicinanza.

Il Presidente della Sezione AAA-Fidenza
Colonnello (r) Alberto Bianchi

AISM/AAA FIDENZA - UN FIORE PER FERMARE LA SCLEROSI MULTIPLA



Un impegno di volontariato importante che ormai dopo 4 anni sta assumendo le caratteristiche di una tradizionale collaborazione della Sezione Arma Aeronautica di Fidenza, nei confronti dell'AIMS, ma soprattutto nella battaglia contro la sclerosi multipla.

All'appuntamento annuale 2021, il banchetto informativo dell'AIMS con le offerte di gardenie e ortensie per sostenere la campagna, è stato organizzato in Via Antonio Gramsci, presso il civico 48, dove hanno generosamente operato ininterrottamente i Soci Afro e PierUgo.



Nell'arco della mattinata gli Aviatori volontari sono riusciti a smaltire l'intera scorta floreale prevista, consegnando un significativo contributo economico all'Associazione.

Un sentito ringraziamento all'AIMS per la meritoria attività svolta, ai volontari dell'AAA Fidenza e alla cittadinanza che ha risposto con entusiasmo e generosità al messaggio.



60° P.A.N. - SVELATE LE NUOVE LIVREE

Rivolto, sede del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico.

Lo scorso 27 maggio la PAN ha concluso a Rivolto la fase addestrativa prima dell'inizio della stagione delle esibizioni internazionali.

Il 2021 però per le Freccie Tricolori è un anno speciale, una tappa della sua gloriosa storia lunga 60 anni.

Per lo speciale anniversario, è stata presentata la nuova livrea sulle derivate di 5 velivoli MB.339; si tratta dei cinque emblemi caratteristici delle pattuglie acrobatiche che nel periodo tra il

1950 ed il 1961, hanno volato nel mondo in rappresentanza dell'Aeronautica Militare. Eccole di seguito:

“CAVALLINO RAMPANTE” – “GETTI TONANTI” - “TIGRI BIANCHE” – “DIAVOLI ROSSI” – “LANCERI NERI”.

Al tempo infatti si esibivano alternandosi nelle manifestazioni acrobatiche, i velivoli della specialità “Caccia” presenti negli Stormi dell'allora Aeronautica Militare. Da queste cinque storiche e mitiche Pattuglie, che operarono per 11 anni, prese origine il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico che fu costituito nel 1961 per l'attività di quella pattuglia che venne battezzata con il nome – mantenuto per 60 anni – di “FRECCE TRICOLORI”. *Alle Pattuglie storiche nazionali è stata quindi dedicata la nuova livrea celebrativa per i 60 anni della storia delle “Freccie Tricolori”, conosciute in tutto il mondo.*

Come nasce l'idea – Marco Pecorari è il titolare dell'azienda modenese “AIRCRAFTSTUDIODESIGN” specializzata nel design aeronautico a livello mondiale, il quale racconta in una intervista rilasciata a EX.TRA.REPORT che *“l'idea è nata durante lo sviluppo della livrea per il nuovo aereo delle Freccie Tricolori (M.345) per una proposta che volevo fare all'Aeronautica e a Leonardo, dopo aver fatto tutti i nove velivoli, ho pensato: perché non facciamo volare il solista ogni anno con una livrea diversa dedicata alle pattuglie storiche? Presentando quest'idea al Comandante Gaetano Farin ci siamo detti: OK, però perché non facciamo qualche cosa per il 60° anniversario delle Freccie Tricolori? Questo un paio d'anni fa – e abbiamo deciso di vestire, a due a due, le derivate degli aeroplani con questi emblemi per ricordare le vecchie pattuglie acrobatiche”.*

Come realizzare l'idea – *“Ne è derivato uno studio grafico elaborato per consentire non solo l'applicazione di un emblema, ma una vera e propria integrazione con la caratteristica livrea degli MB.339 PAN e quindi un adattamento grafico alla direzione di volo per il lato destro e sinistro della deriva verticale, adattandoli quindi alla forma stessa della deriva del 339”.*

Il progetto – spiega ancora Marco Pecorari, *“prevede che vengano applicate le 5 livree a 5 coppie di velivoli MB.339 (al momento è stata applicata a cinque esemplari soltanto) mentre l'undicesimo velivolo vestirà in coda un riferimento speciale per il 60° anniversario”.*

Le difficoltà di realizzazione – tutte le nuove livree non sono dipinte ma applicate con la tecnica del “wrapping”, ovvero con delle pellicole adesive di altissima qualità, ad alta tenuta, curata dalla Schrifart di Bolzano, che si adattano perfettamente alle curvature delle superfici ed alle eventuali irregolarità (rivettature), resistendo ottimamente alle alte velocità ed agli sbalzi termici”.



(Fonte: stralcio dell'art. di Federico Gattoni su EX.TRA.REPORT)

INVITO A LUGO DI ROMAGNA

1918/2021

Il Sindaco di Lugo di Romagna – Davide Ranalli – ci ha trasmesso l’invito alla cerimonia per le celebrazioni del 103° anniversario della morte della Medaglia d’Oro al Valor Militare Magg. Francesco Baracca.



Che si terranno a Lugo di Romagna – sabato 19 giugno 2021 alle ore 10,45, in Piazza F. Baracca.

Parteciperà alla cerimonia il Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare – Generale S.A. Alberto Rosso.

A seguire presso il Salone Estense della Rocca, avverrà la presentazione del “Carteggio di Francesco Baracca”, edito dal “Nuovo Diario Messaggero”

“DIAMO SPAZIO ...ALLO SPAZIO”



Continuiamo a parlare di spazio, sia per essere aggiornati sulle ultime imprese e progetti che alcune nazioni leader stanno portando avanti, sia per conoscere meglio la storia dell'esplorazione dello spazio. Quest'ultima spesso è rimasta poco conosciuta – se non del tutto segretata per oltre mezzo secolo - a causa dell'antagonismo che ha sempre regnato nella politica tra le nazioni. Ciò è in netto contrasto con il desiderio di ricerca e di progresso che invece anima gli scienziati, e forse proprio grazie ai loro contatti e scambi di conoscenze, l'evoluzione di questa scienza va avanti, avvalendosi delle scoperte degli uni e degli altri.

IL COSMONAUTA N°0 - Questa pagina è dedicata a quello che si può considerare il cosmonauta numero zero. Stiamo parlando di Valentin Vasilevic Bondarenko che fu la prima vittima del programma spaziale sovietico anche se, questo sfortunato cosmonauta, non volò mai nello spazio. Valentin Bondarenko nacque a Charkiv nell'attuale Ucraina il 16 febbraio del 1937, era un pilota della VKS, cioè dell'aviazione strategica, un pilota molto valido e per questo motivo venne reclutato dal generale Kamanin per far parte del primo gruppo di venti cosmonauti. Era sposato e aveva un figlio, era soprannominato il piccolo Valentin per distinguerlo dagli altri Valentin del primo gruppo, che erano Varlamov e Filat'ev, aveva anche un altro soprannome più affettuoso cioè “campanellino” perché era molto giovane ma anche perché aveva una bellissima voce e si diletta a cantare per i suoi colleghi che quindi gli avevano dato questo soprannome scherzoso. Era considerato un ragazzo molto gentile e molto colto, un grande sportivo amante del tennis e soprattutto aveva una ottima preparazione sia fisica che teorica ed infatti era uno dei più seri candidati ad effettuare uno dei primi voli con le Vostok. Per questo motivo si stava allenando nella cosiddetta “camera sorda” che non è altro che una camera iperbarica isolata dal resto del mondo sia acusticamente che fisicamente e dove c'era il cosmonauta che doveva stare un periodo abbastanza lungo intorno ai 15-20 giorni in un ambiente saturo di ossigeno a una pressione tenuta più bassa rispetto alla pressione atmosferica esterna perché l'ossigeno è un gas più leggero dell'aria che respiriamo ed era più comodo da stivare e quindi comportava un risparmio di peso per la navicella spaziale.



Bondarenko si trovava in questa camera sorda da 15 giorni, era quasi alla fine dell'esperimento e alla fine della giornata gli venne richiesto di togliersi i sensori che indossava, lui eseguì la manovra togliendosi appunto le ventose e pulendosi con un batuffolo di cotone imbevuto con dell'alcol. Gettò questo batuffolo nel cestino della spazzatura ma questo batuffolo di cotone intriso dell'alcol urtò un bollitore che aveva usato da poco e quindi ancora molto caldo con cui si era fatto del tè, la superficie calda del bollitore fece accendere immediatamente, in questo ambiente saturo di ossigeno, l'alcol contenuto nel batuffolo e scoppiò un violento incendio.

Il povero Bondarenko cercò di spegnerlo con mezzi di fortuna, addirittura con la sua tuta, ma non fece altro che peggiorare la situazione e quindi nel giro di pochissimi secondi tutta la camera iperbarica, la camera sorda, venne invasa dalle fiamme. La differenza di pressione era talmente elevata che occorsero purtroppo 30 minuti prima che si potesse aprire il portello esterno. Ovviamente il povero Valentin Vasilevic fu trovato in condizioni disperate con ustioni di terzo grado su tutto il corpo, l'unica parte che si era relativamente salvata erano i piedi perché protetti dagli scarponi che hanno resistito, tantè che per idratarlo gli venne infilata la flebo sotto il tallone. Morì dopo 16 ore di agonia.

Purtroppo, era assistito dal suo amico e collega Yuri Gagarin.

Questo incidente però venne tenuto nascosto dalle autorità sovietiche, nascosto addirittura in Russia fino agli anni 90. Tra l'altro venne cancellato, insieme ad altri incidenti del programma spaziale, dalle foto e dai video ufficiali e questo alimentò quello che è chiamato il mito dei cosmonauti perduti. I

in occidente invece questa notizia trapelò un po' prima

E qui aprire una piccola parentesi è doveroso: questo è un mito alimentato anche da testimonianze fatte da alcuni radioamatori italiani negli anni Sessanta, che dicevano di aver captato dei segnali provenienti dallo spazio di grida di aiuto e di terrore da parte di russi, probabilmente lasciati alla deriva nello spazio.

In realtà, con la desecretazione di tutti i documenti relativi ai primi anni del programma spaziale, si è scoperto che non c'era nulla di così tragico. Per esempio, le grida di donna sono della Valentina Tereskova e lei stessa ha ammesso di aver gridato e di essersi sentita male.

Particolare degno di nota è quello relativo al fatto che secondo alcune fonti, i russi per via informale, avessero avvisato gli americani del pericolo dell'utilizzo di ossigeno puro in una navicella spaziale; americani che poi ebbero il tragico incidente dell'Apollo 1.

Per dovere di cronaca bisogna dire che è stata anche smentita da una fonte autorevole che è quella di Alexei Leonov, il cosmonauta che ha effettuato la prima passeggiata spaziale 18 marzo del 1965 con il volo della Voskhod-2. Alexei Leonov in moltissime occasioni, come ha dichiarato nel suo libro scritto insieme a David Scott (astronauta americano) che si intitola "Two sides of the moon", i russi non hanno mai parlato agli americani dell'incidente di Bondarenko però, e qui un po' si smentisce, gli americani da lui incontrati in tantissime occasioni, sia gli astronauti delle Gemini che dell'Apollo e quelli delle Mercury, sapevano benissimo dell'incidente, sapevano benissimo quello



che era successo e quindi evidentemente erano stati informati. Del resto nel 67 quando accadde il tragico incidente dell'Apollo 1, le conseguenze dell'impiego dell'ossigeno puro erano comunque molto ben note anche alla NASA. Per la cronaca la tragedia dell'Apollo 1 avvenne sulla rampa di lancio di Cape Canaveral nel 1967, a causa di un incendio violentissimo scoppiato a bordo della prima capsula Apollo, che aveva al suo interno un'atmosfera di ossigeno puro e provocò la scomparsa degli astronauti Edward White (secondo uomo ad andare nello spazio e ad effettuare una passeggiata spaziale) Virgil Gus Grissom (missione Mercury 4, e candidato ad essere il primo uomo a mettere piede sulla Luna) e

infine Roger Chafee, alla sua prima esperienza da astronauta.

La tragedia di Bondarenko però servì per l'Unione Sovietica - e per la Russia dopo - per imparare la lezione. Non vennero infatti in seguito mai - in nessun caso - impiegate navicelle che avessero un'atmosfera di ossigeno puro. Fu sempre utilizzata un'atmosfera composta da una miscela di azoto e ossigeno, sebbene a pressione leggermente più bassa.

Oggi nessun paese che ha tecnologia spaziale per il volo umano, impiega un'atmosfera di ossigeno puro, sebbene sia più conveniente da trasportare in quanto più leggera e comporterebbe quindi un minor peso e minor potenza necessaria del lanciatore per sollevare il razzo; effettivamente i rischi sono veramente troppo elevati. Oggi nella ISS e in tutte le navi spaziali si usa la miscela come quella dei russi cioè una normalissima miscela di azoto e ossigeno.

Come curiosità nella tragedia, nessun Valentine del primo gruppo volo mai nello spazio. Bondarenko ebbe questo drammatico e tragico incidente, Filat'ev fu radiato per un caso di ubriachezza molesta che tra l'altro ebbe anche delle pesanti conseguenze perché aveva aggredito anche un agente di polizia. Per questo motivo e per lo scandalo che suscitò questo avvenimento, venne cacciato dal corpo dei cosmonauti. Invece Valentine Varlamov fu congedato perché ebbe un incidente molto banale in vacanza, stava facendo un tuffo in un lago e battè riportando il dislocamento di una vertebra cervicale, venne poi congelato perché non aveva più l'idoneità al volo spaziale.

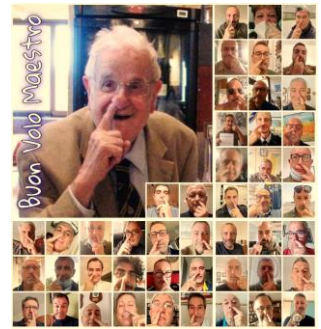
Solo anni dopo venne conferita la stella d'oro dell'eroe dell'Unione Sovietica a Valentin Bondarenko, sebbene la sua famiglia venne comunque mantenuta a spese dello Stato per tantissimo tempo fino a quando il figlio non diventò maggiorenne. Gli viene intitolato anche un cratere lunare. Attualmente Valentin Bondarenko è sepolto in un cimitero di una cittadina molto vicina a Charkiv, dove era nato.



Tratto da Youtube "Storie di Kosmonautika"

Omaggio a Petronio

In ricordo del Socio, Amico e collaboratore di Forum, Gen. Petronio Malagoli, continuiamo a pubblicare "LE MEMORIE DI PETRONIO": venti esilaranti episodi di vita vissuta da un Ufficiale appartenente ad una ... "Aeronautica d'altri tempi". Le storie sono state pubblicate sulle pagine di Forum negli anni 2016/2017.



"LE MEMORIE DI PETRONIO"

Ecco un'altra disavventura di Petronio, uscita dalla soffitta dei ricordi. Superfluo fornire conferme e garanzie: tutto vero – verissimo. Così vanno le cose (ops! Così andavano le cose). La parata militare era sempre una scommessa; prova e riprova ma poi alla fine ti ritrovi sempre a fare i conti con una emorragia di timor panico, cento dubbi dell'ultimo momento e... ovviamente, nessuno a portata di voce, che ti dia una "dritta".

"God save the Queen"

La vita aeroportuale non era fatta solo di ricognizione, interpretazione o rapporti di missione; ogni tanto eravamo allettati da cene conviviali, divertenti festicciole o feste ufficiali di "Rappresentanza", organizzate, quest'ultime, non per divertirci ma per rinsaldare i rapporti con altri Reparti e con le Autorità Locali. C'erano anche i servizi armati, tanto per ricordarci che eravamo si professionisti, ma professionisti militari ed a turno capitavano anche i servizi di rappresentanza. Ebbi così l'occasione di ricevere lo statista tedesco Conrad Adenauer ed altre personalità internazionali ed italiane che utilizzavano il nostro aeroporto per le loro scampagnate sul lago di Garda o per le prime all'Arena di Verona.

Svolsi un importante servizio di rappresentanza, non perché fosse il mio turno ma, stranamente, per le mie doti militaresche. Personalmente mi sono sempre considerato un buon militare perché convinto antimilitarista, intendendo per militaristici certi atteggiamenti leziosamente operettistici alla "Conte Danilo" o tracotanti e tronfi alla "Miles Gloriosus". Una sola debolezza: adoravo gli ordini imperiosi, rabbiosi urlati dai Comandanti delle Guardie Reali o Repubblicane durante le parate. Il mio sogno segreto era sempre stato quello di poter far marciare, girare su sé stesso ed arrestare uno schieramento di almeno un paio di reggimenti ed al termine prorompere in un "presentat'arm" da fare accapponare la pelle ad un obiettore di coscienza.

L'opportunità di realizzarlo mi si presentò in occasione di uno scalo tecnico che Sua Maestà Elisabetta II d'Inghilterra avrebbe effettuato sul nostro aeroporto.

Il responsabile del cerimoniale non lasciò nulla al caso. Tutto fu provato, collaudato, perfezionato, dall'esecuzione di "God save the Queen", agli squilli di tromba; dalla posa del tappeto rosso, all'innalzamento sul pennone dell'Union Jack. Gli avieri che avrebbero dovuto rendere gli onori furono selezionati per il fisico prestante, per la virilità dell'aspetto e per la capacità di maneggiare l'arma di ordinanza. Per scegliere l'Ufficiale che avrebbe impartito gli ordini invece fu bandito una specie di torneo delle grida. Stravinsi, battendo persino il tenente culturista con un passato di attore di cinematografico

ma dalla voce da mezzo soprano. Si dava per scontato che sapessi accompagnare la mia possente voce con impeccabili gesti di saluto eseguiti con la sciabola. Per tre giorni feci le prove con feroci urla, sul lavoro, a casa e per le strade della cittadina e nessuno si meravigliava, anzi ricevevo incoraggianti e lusinghieri consensi. Un "fiiiiiiiiiaanc'aaaaaaarm", durato quattro secondi, commosse i venti vecchietti della casa di riposo "La Quiete" e mandò in visibilio le venticinque vecchiette.

La mattina dell'arrivo di Sua Maestà feci l'ultima prova davanti allo specchio e mi accorsi di aver molto trascurato l'uso della sciabola: ero impacciato. Estratta con difficoltà la lama dal fodero, non ricordavo se dovessi puntarla prima a destra o prima a sinistra e con quale inclinazione. Ero decisamente goffo e mi diressi verso il piazzale dell'aeroporto con il timor panico che immancabilmente affligge gli attori nei minuti che precedono la loro entrata sul palcoscenico. Incrociai le dita della mano libera dall'elsa e borbottai: - Andrà tutto bene. -

Mentre la Regina scendeva dalla scaletta dell'aereo diedi gli ultimi colpetti di tosse per schiarirmi la gola e quando con passo lento e maestoso arrivò quasi all'inizio dello schieramento, trovai la soluzione. Arretrai di un passo e con decisione invitai il tenente culturista a spostarsi in avanti quel tanto che bastava per coprirmi ed intimai: - Gli ordini li do io, tu saluta con la sciabola. - Nessuno si accorse degli spostamenti in quanto tutti gli sguardi erano rivolti verso l'illustre ospite.

Fu un trionfo. Semi-nascosto potevo concentrarmi meglio, chiudere gli occhi per lo sforzo e spostare a mio piacimento la mandibola su un lato per far variare la frequenza del suono che assumeva così un rombante effetto panoramico. Il mio "presentat'arm" durò esattamente otto secondi, due in più di quello emesso da quell'educanda che comandava le "Coldstream Guards" a Buckingham Palace il giorno dell'incoronazione. Gli Arcangeli annuncianti l'Apocalisse, non potranno fare di meglio nel giorno del giudizio.

Arrivata alla nostra altezza, Sua Graziosa Maestà rallentò, fece un lievissimo segno con il capo e sorrise. Come era bella! Ma sorrise al tenente con la sciabola e non al maldestro Cyrano piegato per non farsi notare ma anche perché stremato dal faticoso exploit.

In seguito non ho più avuto l'occasione di comandare uno schieramento, neanche un picchetto di venti avieri. Ora, con la mia voce roca e tremante, con il fiato corto, non sarei più in grado di esibirmi e del resto anche Elisabetta si è appesantita, ha vistose rughe sul volto e soprattutto non ha molti motivi per sorridere.

Petronio



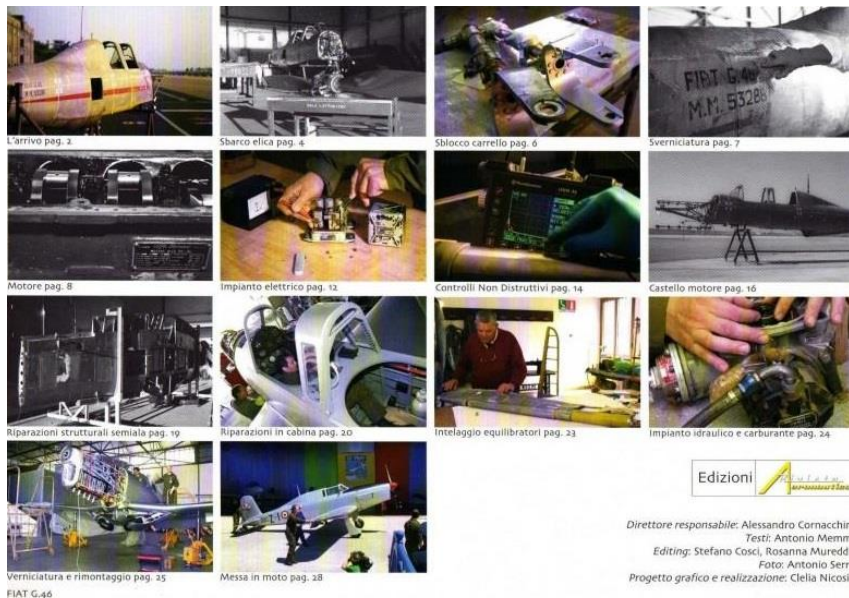
EDITORIA STORICA AERONAUTICA
letti, selezionati e ...quando possibile, acquistati per Voi!

Volume: FIAT G.46
Pagine n° 30
Dimensioni larghezza 30 - altezza 21
Edizioni Rivista Aeronautica

Descrizione: Volume ad album fotografico che descrive il restauro di un FIAT G.46 da parte dell'Aeronautica. Edizioni Rivista Aeronautica. Non è facile iniziare questo lavoro. Non è facile condensare in poche pagine le emozioni e la passione che hanno guidato i protagonisti di quest'avventura. Ancora più difficile poi è riuscire a sintetizzare e dare il giusto risalto alla professionalità e all'unione d'intenti di un intero Reparto di Manutenzione dell'Aeronautica Militare, certamente più avvezzo a freddi diagrammi e piani di produzione che ad amorevoli operazioni di ricerca, restauro e rimessa in funzione" di un velivolo di quelli che ... non ci sono più. Ma questo è ciò che è avvenuto a Galatina con il restauro di un FIAT G.46.



Non è la prima volta che, all'ombra degli storici hangar della base salentina, la professionalità si intreccia con la storia. Chi ha avuto infatti modo di visitare il Museo Storico dell'Aeronautica Militare, a Vigna di Valle, si è certamente reso conto di quanto l'allora 3° Reparto Tecnico Aeromobili (più noto come RTA) sia stato determinante nel suo allestimento, nell'ormai lontano 1977.



In quel periodo erano ancora in servizio quei falegnami, lattonieri e "intelatori" che, come si usava dire all'epoca, "avevano fatto la guerra"; quelli che avevano visto volare molti di quegli aeroplani, da noi considerati storici". Ovvio, quindi, che vi fosse anche partecipazione emotiva nel lavoro di restauro di reperti così importanti. Appare comprensibile anche l'incondizionata dedizione che quegli uomini dimostrarono in quelle attività, noncuranti del tempo, di straordinari (che all'epoca ancora non esistevano) di mansioni e abilitazioni. E i risultati di quella laboriosità possono essere in buona parte ammirati ancora oggi.

TUTTE LE CONVENZIONI



ACCORDO 2020-2021 TRA A.A.A. FIDENZA E ASSOCIAZIONE FIDENTINA CULTURALE RICREATIVA

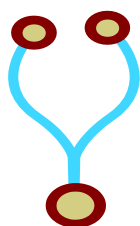
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRCR, per promuovere attività comuni e scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2021 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini. I Soci sono invitati a prendere visione dei programmi in atto, potendo aderire per tutto l'anno 2021, alle iniziative ed agli eventi di entrambi i Sodalizi.



OBBIETTIVO VOLARE

Oggi **Obiettivo Volare** 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 2021** (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 o nel sito www.assoeronauticafidenza.it Poliambulatorio DRP - Via Emilia Ovest, 12/a, 43126 Parma - PR – tel. 0521-2981



FERRARINI - PORTE BLINDATE E INFISSI www.ferrarini.pr.it

L'azienda parmigiana, con esperienza quarantennale in sicurezza e serramenti, su presentazione della **tessera personale di Socio A.A.A. 2021**, 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 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 – convenzione valida per i soci AAA 2021.



CABEZA LOCA - LABORATORIO GRAFICO DI PROGETTAZIONE E STAMPA

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 info@cabezalocastyle.com



PIZZONI PIANTE E FIORI

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.

Via Martiri delle Foibe, 127/sx - 43036 Fidenza (PR)



AGENDA DEL MESE DI GIUGNO-LUGLIO 2021

Il Sabato... AAA – Sezione di Fidenza – le attività amministrative sono assicurate in sede ogni sabato mattina in orario 9-11 e tutti i giorni in orario lavorativo, contattando i referenti di zona o i recapiti chat o e-mail della Sezione. Dal giorno 22 maggio i Soci che lo desiderano possono frequentare la sede ed il Circolo Culturale, rispettando orari e regole anti COVID in vigore in tutta la struttura. Anche il Circolo ha riaperto le attività con gli orari di seguito riportati. L'afflusso e la presenza in sede avvengono in rispetto delle regole di contenimento del contagio da Covid-19, con distanziamento e uso dei dispositivi personali di protezione per tutti.

**Ven.-Sab. e Dom
18-20 giugno**

Campo volo di Busseto (strada per Zibello) Campionato Italiano di Acrobazia Aerea Aeromodelli a motore di grandi dimensioni. **APPUNTAMENTO DA NON PERDERE, CON LA PARTECIPAZIONE DEI NOSTRI SOCI AEROMODELLISTI.**

**Venerdì 18 giugno
Sabato 19 giugno**

Gallarate – incontro tra le Sezioni di Galarate e Fidenza per confronto su obiettivi comuni.

Parma Parco della Cittadella – ore 10,30 i Bersaglieri celebreranno il loro 185° di fondazione, con gli Onori ai Caduti e deposizione di corona d'alloro alla stele dedicata alla M.O.V.M. Michele Vitali. Messa al campo celebrata da Mons. Chierici e brindisi alle fortune dell'Italia e dei Bersaglieri.

**Lunedì 21 giugno
Giovedì 24 giugno**

Festa del Corpo della Guardia di Finanza. Nessun evento comunicato

Parma - Comando Rete POL A.M. - ore 10,30 - cerimonia di inaugurazione del Monumento ai Caduti dell'A.M. – ingresso ad invito e partecipazione delle rappresentanze delle Sezioni AAA di Parma e Fidenza con Labaro.

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

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 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 – Circolo Comando Distaccamento Aeroportuale San Damiano - Piacenza

A.A.A. Presidenza Nazionale Roma – Presidenza Regionale Piemonte ed Emilia Romagna e **Sezioni di:** Bologna – Cremona - Ferrara – Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore e Soragna; Modena e Nuclei dipendenti – Ferrara - Parma - Piacenza – Reggio Emilia — Forlì – Faenza - Cremona – Casalmaggiore - Tarcento;

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 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. Comando I Regione Aerea – Uff. Affari Generali – Redazione mensile VFR Aviation.

... dove può essere richiesto anche in forma cartacea.