

# **“FORUM”**

***degli Aviatori d'Italia***



***Luglio 2022***

***n° 112***

***Notiziario 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 X - n° 112 – periodo di emissione: luglio 2022

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

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

**... i social di 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](mailto:redazione_forum@libero.it)

[roberto.miati@gmail.com](mailto:roberto.miati@gmail.com)

[assoaeronautica.fidenza@gmail.com](mailto:assoaeronautica.fidenza@gmail.com)

Per info e contatti: [fidenza.assoaeronautica@gmail.com](mailto:fidenza.assoaeronautica@gmail.com)

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

### Sommario:

- Pg. 2	UNA PAGINA FACEBOOK TUTTA ASSOAERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....(AAA Team Comunicazione)
<b>STORIE AERONAUTICHE</b>	
- Pg. 4-6	“DAI TRE ARCHI ...ALL’AERONAUTICA DEL SECONDO DOPOGUERRA”.....(Fonte Web)
<b>STORIE DI MARE</b>	
-Pg. 7-9	“DELFINI D’ACCIAIO” – II PARTE.....(S.T.V. Emilio Mediolì)
<b>ATTUALITÀ</b>	
- Pg. 10	WWW.ASSOAERONAUTICAFIDENZA.IT..... (Pacomar)
- Pg. 11-13	A SAN DAMIANO L’OPERAZIONE S.A.R. “GRIFONE 2022”.....(sito AM – foto A. Francani)
<b>IT HAPPENED IN THE SKY</b>	
- Pg. 14-17	ACCADDE NEI CIELI A LUGLIO.....(ricerche della Sez. AAA-Monterotondo e F. Cordaro)
- Pg. 17-18	BREVE APPROFONDIMENTO – L’INCIDENTE DI GUIDONIA E QUELLO DI NEW YORK .....(fonte Web)
<b>EVENTI E RICORRENZE</b>	
- Pg. 19	PARMA - 95° DEL CORPO DELLE PIUME AL VENTO.....(ANB – Giulio Brani)
- Pg. 20	“APERISTORIE 2022” - L’OLTRETORRENTE COME NON ERA MAI STATO RACCONTATO.....(Andrea Di Betta)
- Pg. 21	SALSOMAGGIORE - RADUNO INTERREGIONALE DEI BERSAGLIERI NORD ITALIA.....(ANB – GdP)
- Pg. 22	BERCETO – CITTADINANZA ONORARIA ALLE FRECCE TRICOLORI.....(Gazzetta di Parma)
- Pg. 23-26	AAA FIDENZA - VISITA ALLA FONDAZIONE JONATHAN E SACELLO BARACCA AL MONTELLO..... (foto G. Lomi)
<b>AVVISI E COMUNICAZIONI</b>	
- Pg. 27	AVIATORI D’ITALIA – DIVENTA ANCHE TU FOLLOWER!.....(AAA P.N.)
- Pg. 28	5X MILLE .....(AAA-P.N.)
- Pg. 28	PROGRAMMA MANIFESTAZIONI P.A.N. 2022 .....(Sito ufficiale A.M.)
- Pg. 29	WANTED - “AVIATORI CENTENARI D’ITALIA”.....(AAA Presidenza Nazionale)
- Pg. 30	TESSERA AAA E ORGANISMI DI PROTEZIONE SOCIALE.....(AAA Presidenza Nazionale)
<b>LO SPAZIO È DI TUTTI</b>	
- Pg. 31-33	“A VELE SPIEGATE NELLO SPAZIO” E “IN-SIGHT” .....(dal Web – recensioni e ricerche di F.Cordaro)
<b>PAGINE DI AEROMODELLISMO</b>	
Pg. 34-38	IL CANT Z.502 – MODELLO VOLANTE.....(C. Martegani)
<b>EDITORIA STORICA</b>	
- Pg. 39	“DELFINI D’ACCIAIO” - SFIDA NEL MEDITERRANEO.....(M. Mascellani)
- Pg. 39	ASS.NAZ. ALPINI – “UNA STORIA LUNGA UN SECOLO”.....(A.N.A.)
<b>CONVENZIONI</b>	
- Pg. 40	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2022.....(AAA-Fidenza)
- Pg. 41-42	L’ULTIMO VOLO DELL’AVIERE SCELTO VAM MATTEO CONCARI, DECEDUTO CON LA FASCIA TRICOLORE DI SINDACO AL PETTO.....(Strega – Massari – GdP)
<b>AGENDA DEL MESE</b>	
- Pg. 41	LUGLIO-AGOSTO 2022.....(Redazione Forum)

**In copertina:** nulla di più che ...una meravigliosa immagine di un cavaliere dell’aria, con il suo destriero alato, immersi nell’immensità di un emozionante cielo.

# FORUM<sup>®</sup> degli Aviatori d'Italia



**è entrato nel 10°  
anno di attività:  
dal 2013 al**

# 2022

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

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

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

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

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

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

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

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



Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d'Italia  
[www.assoaeronautica.it](http://www.assoaeronautica.it)

 **Pagina Facebook**  
[facebook.com/assoaeroarma](https://facebook.com/assoaeroarma)

 **Instagram**  
[instagram.com/assoaeroarma](https://instagram.com/assoaeroarma)

 **Twitter**  
[twitter.com/assoaeroarma](https://twitter.com/assoaeroarma)

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

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

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



## STORIE AERONAUTICHE

*Stralcio di un articolo di Francesco Di Giorgio sui piloti militari cassinati, deceduti in incidente aereo.*

Foto a lato: Palazzo Aeronautica a Roma.

All'ingresso nobile del palazzo dell'Aeronautica in Roma c'è il «lapidario dei Tre Archi», considerato per eccellenza il "Monumento ai Caduti dell'Aeronautica Militare Italiana"; un lungo elenco di pionieri del volo e di aviatori che in pace e in guerra hanno perso la vita in attività di volo militare. I loro nomi sono scolpiti sulle lastre di travertino ed il triste elenco viene regolarmente aggiornato, ormai da novanta anni, ricoprendo la maggior parte della superficie marmorea di questo luogo.



architettonica del sacro luogo, come mostrano le foto sopra e a lato.

Dai primordi della ormai centenaria Arma Azzurra fino agli incidenti più recenti, occorsi ai piloti dell'Aeronautica Militare Italiana, ci sono proprio tutti i nomi, anche di quelli "caduti in volo" attraverso un'epoca in cui l'Arma Azzurra faceva fatica a riaffermare il suo ruolo nel panorama italiano e internazionale: il dopoguerra 1945.

La storica e universalmente riconosciuta eccellenza della Aeronautica Militare Italiana dell'era pionieristica delle trasvolate, dei primati mondiali alle volte rimasti imbattuti, degli studi sperimentali, delle geniali costruzioni e della scienza aeronautica, interseca infatti profondamente le vicende storiche, politiche e militari dell'ultimo conflitto mondiale e di questo desideriamo parlare brevemente, constatando il numero

La fitta trama delle migliaia di nomi (solo i nomi), incisi sul marmo che decora il monumentale ingresso, detto dei "tre archi", del Palazzo costruito nel 1931, ha determinato ormai una caratteristica



elevato di nomi incisi ai "Tre Archi", in un contesto che potremmo con un eufemismo definire ..."un periodo difficile per i nostri piloti militari".

Infatti in seguito agli atti armistiziali tra i Paesi alleati che combatterono contro il nazi-fascismo, firmati nel 1945 a Caserta, l'Italia fu fortemente penalizzata sia nella sua industria aeronautica, sia nella riorganizzazione, sia nella ripresa delle attività dell'Arma Azzurra post bellica.

Alcide De Gasperi nel suo intervento alla conferenza di Parigi del 10 agosto 1946, propedeutica a quello che fu il trattato di pace del 1947, **esprimendo il senso di frustrazione di un paese umiliato dagli alleati, ebbe a dichiarare: «... e soprattutto la mia qualifica di ex nemico, che mi fa considerare come imputato e l'essere citato qui dopo che i più influenti di voi hanno già formulato le loro conclusioni».** Aggiunse che nei mesi precedenti non era mai stato invitato a quel tavolo per discutere le condizioni, ma di essere stato convocato soltanto a cose fatte. In un silenzio glaciale De Gasperi proseguì: **«nelle precauzioni prese dal trattato contro un presumibile riaffacciarsi di un pericolo italiano si è andati tanto oltre da rendere precaria la nostra capacità difensiva connessa con la nostra indipendenza. Mai, mai nella nostra storia moderna, le porte di casa furono così spalancate, mai le nostre possibilità di difesa così limitate».**

Alle ingenti distruzioni materiali provocate dalle operazioni militari e dai bombardamenti, si aggiungeva inoltre una notevole diminuzione delle capacità produttive, con conseguente abbassamento del reddito individuale e nazionale e quindi del tenore medio di vita della popolazione.

Per effetto delle clausole del Trattato, anche le Forze Armate italiane saranno fortemente penalizzate. Per l'Aeronautica Militare le limitazioni consistono, tra l'altro, nel divieto di costituire nuove basi in Puglia, Sicilia, Sardegna e nella facoltà di disporre di un totale di non più di trecentocinquanta aeroplani, di cui duecento da caccia e da ricognizione e il resto per il trasporto, l'addestramento, il soccorso e il collegamento. L'ammodernamento dei mezzi di volo avverrà solo grazie alla cessione di velivoli da parte degli Stati Uniti. Fu così che per diversi anni del secondo dopoguerra, i piloti italiani furono costretti a volare in condizioni precarie su mezzi dismessi dagli USA e dalla tecnologia molto diversa in condizioni e misure di sicurezza non sempre all'altezza della situazione. Moltissimi furono gli incidenti aerei che, in molti casi, ebbero come conseguenza la morte dei piloti, in quella che fu una lunga lista di sciagure aeree del dopoguerra, di cui si può trovare traccia e memoria nel lapidario dei "Tre Archi" a Palazzo Aeronautica a Roma.

**CON UMILTÀ RICONQUISTIAMO IL CIELO** - La nascita dell'Aeronautica Militare 1946-1950 (Fonte SMD sito A.M.)

Terminata la guerra, l'Aeronautica Militare deve affrontare i diversi problemi della ricostruzione con le "esigue unità rimaste", ovvero con i reparti che, riuniti fin dal 15 ottobre 1943 nell'Unità aerea, rappresentano tutto il potenziale aeronautico della Nazione. L'Italia deve fronteggiare problemi fondamentali per la vita e lo sviluppo del paese, tra cui non solo la riparazione dei danni di guerra e la ripresa economica, ma anche il recupero di un ruolo internazionale, compresa la ristrutturazione delle FF.AA: nel 1946 la Regia Aeronautica lascia il posto all'Aeronautica Militare.

Il citato Trattato di Pace del 1947 introduce clausole molto limitative, il 2 febbraio 1947 i Ministeri di Guerra, Marina e Aeronautica sono raggruppati in un unico dicastero con al vertice Luigi Gasparotto, primo Ministro della Difesa. In questo quadro il Capo di SMA, il Gen. Mario Ajmone Cat, ricostruisce intorno ai pochi mezzi e alle infrastrutture esistenti, una nuova Forza Armata. Già nel corso del 1947 i Reparti dell'Aeronautica Militare tornano a distribuirsi su tutto il territorio nazionale, ormai progressivamente liberato dalla presenza alleata.

Intanto procede l'ammodernamento delle linee di volo, con la cessione di velivoli da parte degli Stati Uniti,



come **un centinaio di monomotori Stinson L-5 "Sentinel"** e **200 North American T-6 "Texan"** (foto a lato) e, successivamente, i primi Douglas **C-47 "Dakota"** e versione **C-53** e i primi **bimotori Beechcraft C-45 "Expediter"**.

Solo successivamente un contributo arriva anche dall'industria aeronautica nazionale, che inizia la sua limitata ripresa con il **Macchi MB.308**, il **FIAT G.59** e il **G.46** e il **Piaggio P.148**. Ricevono impulso anche altri importanti settori: nel 1946 viene istituito il Nucleo di Studi e Ricerche di medicina aeronautica e nel 1948 la

Scuola di Guerra riprende i suoi corsi di aggiornamento.

Ancora dagli USA, la nuova Forza Armata Aeronautica Italiana, riceve lotti di velivoli **North American P-51 "Mustang"**. Soltanto dal 1960 gli USA fornirono all'A.M. il **Lockheed F-104 "Starfighter"**.

Come abbiamo visto, nei primi anni del dopoguerra, l'Aeronautica Militare cercava faticosamente, pur tra i limiti "capestro" imposti dal Trattato di Pace, di risollevarsi dalla dura prova del conflitto riorganizzando i reparti e il materiale a disposizione. Grande era quindi il desiderio dei vertici dell'A.M. di avviare un programma di ammodernamento che, dismessi i velivoli ad elica residuati bellici che costituivano la sua prima linea, potesse portare l'arma aeronautica nell'era della propulsione a reazione.



D'altro canto l'industria aeronautica nazionale si trovava in quel periodo in una fase di pesante arretratezza tecnologica, sia nel campo delle cellule che in quello motoristico, tale da non poter offrire all'Aeronautica Militare soluzioni nazionali moderne, pur esistendo studi e progetti in tal senso come, solo per citarne alcuni, quello della **FIAT con il G.80** e quello della **SAI Ambrosini con il "Sagittario"**.



Fu giocoforza quindi rivolgersi all'estero. La soluzione fu trovata nell'industria britannica, che in quel periodo spingeva per nuove esportazioni, e offriva cessione di know-how e licenze di produzione, di cui avrebbe beneficiato l'industria nazionale. La scelta cadde sul **de Havilland DH.100 "Vampire"** (foto a lato).

Elemento decisivo per il consenso politico all'accordo fu quello di utilizzare per i pagamenti una parte degli 80 milioni di sterline, di cui l'Italia era creditrice, che erano stati congelati nelle banche

inglesi allo scoppio della guerra.

Tra le file della neonata Aeronautica Militare italiana fece quindi la comparsa anche il caccia monomotore jet **de Havilland DH.100 "Vampire"**, un jet da combattimento britannico che pur volando dal 1944, non fece in tempo a entrare in linea prima della fine della guerra. (fonte Wikipedia)



STORIE DI MARE, DI BARCHE E DI MARINAI

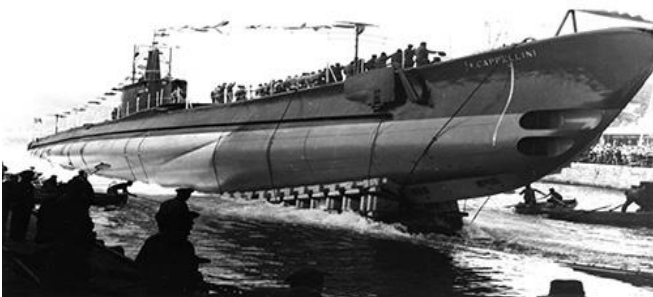
## DELFINI D'ACCIAIO – 2ª parte “Osare l'inosabile!”



*“Gli anni Trenta furono e rimarranno importanti per l'Arma sommergibilista italiana; alla precedente realizzazione di prototipi seguì un programma di costruzioni in serie e di potenziamento, portando la flotta sottomarina, nell'immediata vigilia del secondo conflitto mondiale, ad essere la più consistente del mondo”.*

Così esordiva il mese scorso il nostro prezioso collaboratore della Marina, il STV Mediolì, per raccontare la storia dei “Delfini d'Acciaio”, che questo mese concludiamo con la seconda parte. Riprendiamo la storia della flotta sommergibili, ricordando come la Regia Marina si preparava alla prevedibile entrata in conflitto nella II Guerra Mondiale.

*causati dalla turbolenza delle acque in un punto in cui i due mari si incontravano”. “...Ma in quegli anni di preparazione al conflitto, si era ben consapevoli di non poter disporre di Basi in oceano né di navi rifornitrici di siluri e combustibili in mare aperto; non restava quindi che prevedere missioni con partenza e ritorno in porti nazionali, con il doppio passaggio di quello Stretto le cui acque, vigilatissime dalle forze aeree e navali inglesi, si conoscevano particolarmente rischiose ed infide dal punto di vista idrogeologico. Infatti, navigando in immersione verso l'oceano, i battelli potevano essere risucchiati sino a 200 metri di profondità per i fondali che precipitavano per oltre 1.000 metri e con vistosi spostamenti sulla rotta*



Nel giugno 1939 “Mocenigo”, “Finzi”, “Atropo” e “Guglielmotti” tentarono il passaggio in immersione dello Stretto, budello di soli 13 km. di larghezza e circa 60 km di lunghezza, ma per improvvisi ordini superiori, il passaggio avvenne in superficie: Si trattò quindi di una preziosa esperienza mancata; ciononostante, durante la guerra, la perizia dei comandanti e la robustezza dei battelli consentirono di eseguire tutti i passaggi nei due sensi, incolumi e felicemente condotti a termine, pur con qualche inevitabile inconveniente.

La pianificazione dell'impiego dei sommergibili in oceano prevede, alla vigilia della guerra, zone di agguato a nord della Scozia, negli accessi alla Manica, nelle acque delle Isole Canarie e di Capo Verde, al largo di Città del Capo sino al golfo del Bengala; si aggiungevano poi più affinate disposizioni su navigazione, agguato e attacco diurno e notturno.

Il 10 giugno 1940, al momento dell'entrata in guerra, dipendevano da Maricosom, Comando in Capo della Squadra sommergibili dell'Amm. Sq. Mario Falangola con il Contrammiraglio Angelo Parona in sottordine, 115 sommergibili (più altri due in luglio) divisi tra 7 Gruppi dislocati a La Spezia, Napoli, Cagliari, Messina, Taranto, Lero, Tobruk e 4 Flottiglie a Brindisi, Augusta, Trapani e Massaua.

Precedentemente all'interno del Comando superiore della Marina, meglio noto come Supermarina, si prevede già un ufficio di collegamento con Maricosom retto dal Contrammiraglio Raffaele De Courten.

I primi contatti tra la Regia Marina e la Kriegsmarine datano a maggio 1937, con una delegazione italiana in visita alle basi ed unità tedesche, ma senza pratiche conseguenze, così come avvenne per altri scambi di missioni l'anno successivo. Soltanto nel convegno di Friederichshafen del giugno 1939 tra i Capi delle rispettive marine prese l'avvio una concreta collaborazione navale e, constatata la divergenza e la lontananza dei rispettivi scacchieri interessanti le unità maggiori, l'interesse si restrinse ad operazioni congiunte di sommergibili in Atlantico con base in eventuali porti spagnoli, ovvero utilizzando navi appoggio ivi dislocate opportunamente. Da parte italiana si ipotizzò un invio di 12 sommergibili di grande dislocamento.

Sul piano dello scambio di informazioni tecniche l'incontro di Friederichshafen risultò deludente per una certa ritrosia, da parte tedesca, di svelare propri segreti militari e, da parte italiana, per un mal riposto senso di superiorità.

Resta comunque eclatante, in base alla documentazione venuta alla luce nel dopoguerra, che in quell'occasione i rappresentanti della Regia Marina rifiutarono la fornitura di tre apparati radiolocalizzatori "Dete", quel radar che i tedeschi avevano già messo a punto e del quale la storiografia italiana riporta ancora oggi di essere stata all'oscuro sino al marzo 1941 ed alla cui mancanza vennero imputate le maggiori disfatte in Mediterraneo.

*(foto a lato: il sommergibile "Marcello")*

Non soltanto. I contatti tra le due Marine non consentirono, come già accennato, di colmare quella negativa differenza tecnologica che in guerra i sommergibili italiani, e non soltanto essi, constatarono sulla propria pelle.

Come sui siluri; con propulsione ad aria compressa quelli italiani, molto veloci ma con formazione di una scia visibilissima in superficie; a propulsione elettrica quelli tedeschi, meno veloci ma più precisi e con scia molto più contenuta.

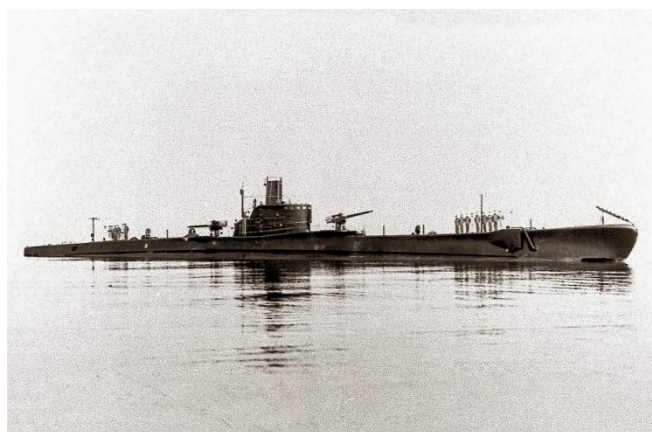
Come sull'ecogoniometro ad ultrasuoni, per la scoperta subacquea, cui si preferirono le superate apparecchiature idrofoniche; ed ancora sulle centraline di lancio elettromeccaniche dei siluri, già messe a punto dai tedeschi e da noi non ritenute essenziali.

Nel primo mese di guerra i battelli prescelti per cominciare ad operare in Atlantico furono il "Finzi", il "Cappellini" ed il

"Gluco" che, per un contrordine, non partì. Il primo attraversò Gibilterra in immersione, il secondo, incappato nel dispositivo inglese di vigilanza, dovette riparare nel porto neutrale di Ceuta, sulla costa africana, da dove, dopo qualche giorno, con uno stratagemma, riuscì a riprendere il mare e rientrare a Cagliari.

Forzarono in immersione lo Stretto anche il "Calvi" ed il "Veniero"; dopo qualche giorno di permanenza infruttuosa nella zona di agguato al largo delle Canarie e di Madera i tre sommergibili rientrarono nel Mediterraneo:

*(foto a lato: il varo del sommergibile "Marcello")*



A Maricosom ci si rese subito conto che attraversare continuamente Gibilterra risultava un comportamento operativo non praticabile per cui si imponeva la necessità di disporre di una base di appoggio sulla costa atlantica. Sullo sfondo di intese politiche ad alto livello a fine luglio venne dato da parte germanica l'assenso all'intervento stabile italiano in Atlantico.

Supermarina sottopose al corrispondente SKL (See Kriegslitung Comando) i punti essenziali per l'approntamento di una base e la regolazione dei rapporti tra alleati e, tra il 3 ed il 13 agosto, una delegazione italiana guidata dal C.A. Parona accompagnato dal parigrado Weichold, visitò i porti atlantici occupati in territorio francese di Rochefort, La Rochelle, La Pallice, Pavillac e Bordeaux prendendo in considerazione anche Lorient, Saint Nazaire e Le Verdon. La scelta cadde per tutta una serie di comparazioni e considerazioni sul porto fluviale di Bordeaux, poco a monte dell'immissione del fiume Garonne nell'ampio estuario della Gironde.

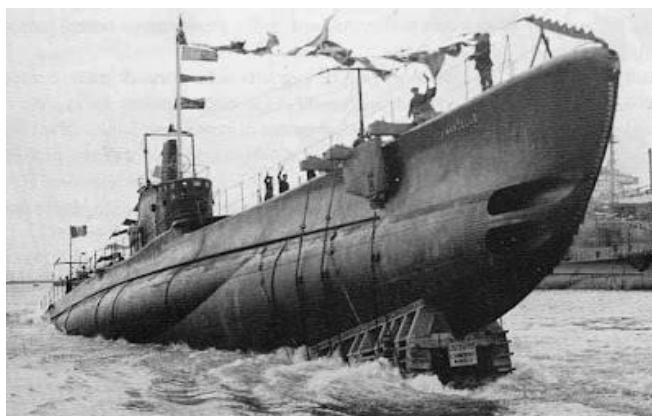
Man mano che questa corre verso il mare aperto del Golfo di Biscaglia, con un percorso di 70 miglia, si amplia fino a formare un largo estuario. Sulle sue sponde si snodano banchine, bacini di carenaggio e cantieri navali. Il porto di Bordeaux si prestava quindi, con le sue installazioni esistenti, ad una rapida installazione di una base per sommergibili. A La Pallice, circa 50 miglia a nord dell'estuario della Gironde, venne creata una base sussidiaria per il ricovero dei



sommergibili per prove in mare ed in attesa dell'inizio delle missioni. A partire dal 1942 svolse tale ruolo l'ancoraggio di Le Verdon, all'imboccatura dell'estuario.

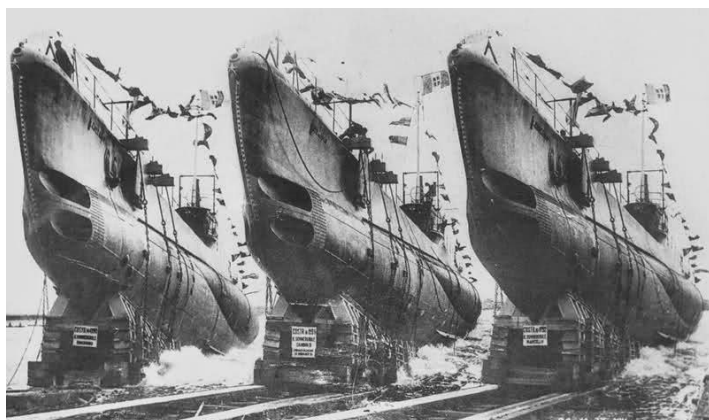
*(foto a lato: il varo del Marcello)*

La base italiana comprendeva il bacino mantenuto a livello costante dalle chiuse che consentivano l'accesso durante le alte maree. Tutto intorno una recinzione di sicurezza inglobava officine, magazzini e due bacini di carenaggio. In tempo breve vennero allestite officine di raddobbo dei battelli, di carica degli accumulatori, di manutenzione dei siluri e riparazione dei periscopi; i lavori all'interno dei sommergibili venivano affidati, per motivi di sicurezza, a personale specializzato fatto affluire dall'Italia, mentre per altri lavori ci si avvaleva di mano d'opera francese dimostratasi sempre affidabile tant'è che non si verificarono mai azioni di sabotaggio.



La sorveglianza interna della base era affidata a reparti del battaglione "San Marco" mentre la vigilanza esterna al recinto rimase sotto la responsabilità delle truppe tedesche; come pure tedesche erano le batterie di cannoni da 88 mm e di mitragliere da 20mm per la difesa antiaerea. Sul vicino aeroporto di Mérignac vennero schierati anche due Gruppi di aerei da caccia.

Vi vennero destinati 27 sommergibili di recente e moderna costruzione al comando dei più abili e sperimentati comandanti sommergibilisti. Il primo battello a raggiungere Bordeaux fu il "Malaspina"; era il 4 di settembre. Entro il mese arrivarono il "Barbarigo", il "Dandolo", il "Marconi", il "Finzi" e il "Bagnolini".



*(foto a lato: spettacolare varo contemporaneo dei tre sommergibili gemelli "Mocenigo" "Dandolo" e "Marcello").*

Nel mese di ottobre fu la volta del "Emo", "Tarantini", "Giuliani", "Torelli", "Faà di Bruno", "Otaria", "Baracca", "Glaucò", "Calvi" e "Tazzoli". Tra novembre e dicembre si unirono altri sommergibili atlantici; provenienti da Massaua nel marzo del 1941, dopo avere circumnavigato il continente africano si aggiunsero il "Guglielmotti", il "Ferraris" e l'"Archimede". Il modernissimo "Cagni" arrivò solo il 20 febbraio 1943, dopo una missione di 136 giorni lungo le coste dell'Africa sud-orientale.

Furono quindi 32 in tutto i sommergibili atlantici che scrissero autentiche pagine di abilità marinara, coraggio, entusiasmo, spirito di sacrificio, eroismo; 32 sommergibili equipaggiati da marò provenienti da tutte le regioni italiane; pescatori, contadini, operai, ragazzi quasi tutti ventenni, alcuni imberbi, altri con barba spavalda esibita al ritorno dalle missioni di guerra. Essi portarono la bandiera italiana dalle fredde e tempestose acque a sud dell'Islanda e del Canale del Nord a quelle calde delle Bermuda, Bahamas ed Antille, dalle coste del Brasile a quelle dell'estremità del continente africano ed ancora intorno alle Isole Canarie, Azzorre, di Capo Verde e Madagascar, lungo lo Stretto di Malacca sino a Sabang e Singapore

*STV Emilio MEDIOLI*

## ATTUALITÀ

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



**aggiornamento:** luglio 2022

*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 novità ....è quello di farci una visitina ogni tanto. Vi aspettiamo, numerosi!*

*"Pacomar" in redazione*

## OPERAZIONE SAR “Grifone 2022” esercitazione internazionale di ricerca e soccorso aereo

testo: Redazione di Aviation Report

foto: Ministero Difesa e report fotografico degli inviati di Redazione “FORUM degli Aviatori d’Italia”



Alla edizione dell’Esercitazione Internazionale di Ricerca e Soccorso Aereo “**Grifone 2022**” hanno preso parte personale e mezzi aerei di: **Esercito Italiano - Marina Militare - Aeronautica Militare - Arma dei Carabinieri - Polizia di Stato - Guardia di Finanza - Vigili del Fuoco**

oltre agli equipaggi e mezzi di: **Ejército del Aire** (l’Aeronautica Militare della Spagna), in quanto facente parte dell’accordo internazionale SAR.MED.OCC. (SAR Mediterraneo Occidentale).

*(foto a lato: il gruppo AAA-Fidenza (in blu) invitato ad assistere alla esercitazione “Grifone 2022”)*

**Sul Distaccamento Aeroportuale di S. Damiano (PC), posto da alcuni anni sotto il Comando dell’intraprendente T.Colonnello pilota Francesco Rossi, è stato stabilito il Posto Base Avanzato (PBA), un vero e proprio eliporto campale, centro nevralgico delle attività addestrative, approntato grazie alle specializzate professionalità del 3° Stormo dell’Aeronautica Militare con sede a Villafranca (VR), del 1° Reparto Tecnico Comunicazioni di Linate e dell’intero Comando Logistico.**

Alla esercitazione “Grifone 2022” è stata invitata una rappresentanza **dell’Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Fidenza** che ha inviato un gruppo di Soci appassionati e **un inviato della Redazione “FORUM” degli Aviatori d’Italia**, che ha svolto un ottimo lavoro per questo articolo.

Questi gli assetti aerei impegnati:

- **per l’Aeronautica Militare** 1 HH-139 del 15° Stormo, 1 TH-500 del 72° Stormo, 1 TH-500 e 1 SIAI.208 della Squadriglia Collegamenti di Milano Linate
- **per l’Esercito Italiano** 1 UH-205 del 4° Reggimento Aviazione dell’Esercito “Altair” di Bolzano
- **per la Marina Militare** 1 MH-101 della Stazione Elicotteri di Sarzana (SP)
- **per i Carabinieri** 1 AW-139 del 4° Nucleo Elicotteri di Pisa
- **per la Polizia di Stato** 1 AB.212 del 3° Reparto Volo di Bologna
- **per la Guardia di Finanza** 1 AW.169 della Sezione Aerea di Rimini e 1 PH-139D del Centro Aviazione della Guardia di Finanza di Pratica di Mare (RM)
- **per i Vigili del Fuoco** 1 AW.139 del Reparto Volo di Bologna
- **per l’Ejército del Aire** (Spagna) 1 velivolo CN-235 VIGMA D-4 e 1 elicottero NH-90 dell’EAF.



Le squadre di soccorso terrestri sono state fornite principalmente dal **Soccorso Alpino e Speleologico – Servizio Regionale Emilia-Romagna** – insieme a squadre specializzate dell'**Aeronautica Militare**, dell'**Esercito Italiano**, della **Guardia di Finanza** e delle **Infermiere Volontarie della Croce Rossa Italiana**.



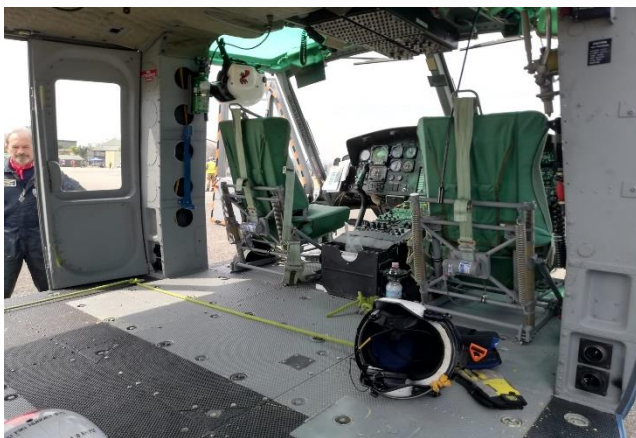
Grazie alle capacità del **Comando locale** e di tutto il **personale di Base**, il **Distaccamento Aeroportuale di S. Damiano (PC)** rimasto in piena efficienza anche dopo la chiusura del **50° Stormo**, ha potuto ospitare un evento addestrativo che ha coinvolto 13 aeromobili delle **Forze Armate** e dei **Corpi dello Stato**, con la partecipazione dell'**Ejercito del Aire spagnolo**

*“Quando tante Amministrazioni dello Stato mettono a disposizione i loro assetti, le loro professionalità e le loro peculiarità diventiamo un Team a tutti gli effetti: il Team Grifone” – riferisce il Col. Alfonso Cipriano, Direttore dell’Esercitazione – “è aperto anche ai Paesi con cui abbiamo da tempo l’accordo internazionale SAR.Med.Occ. proprio perché la condivisione di tecniche e procedure e la conoscenza reciproca sono fondamentali quando bisogna operare insieme in emergenze in cui siamo chiamati a salvare vite umane, ed esse possono accadere anche lungo i confini internazionali aerei e marittimi”. Il supporto della Base di San Damiano è risultato fondamentale per la buona riuscita dell’esercitazione “GRIFONE 2022”.*

**Infine, alcuni numeri:**

Esercitazione interforze, interagenzia, internazionale, organizzata annualmente dall’Aeronautica Militare (Comando Operazioni Aerospaziali – COA) in collaborazione con il CNSAS (Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico)

<b>persone coinvolte</b>	<b>circa 450</b>
<b>ore di volo</b>	<b>44</b>
<b>sortite</b>	<b>circa 50</b>
<b>totale aeromobili impiegati</b>	<b>13</b>



**Alcuni degli inviati della Redazione e una recensione della stampa locale**





## IT HAPPENED IN THE SKY ... in July\_

(Accadde nel cielo ...a luglio)

*Introdotta da "Once upon the sky" – il disegno icona di Hugo Pratt, raffigurante il mito dell'Aviatore giovane, bello e spensierato, che sprezzante del pericolo affrontava i duelli aerei durante la seconda Guerra Mondiale, riportiamo anche questo mese la rubrica "accadde nel cielo ...a luglio".*

*Parleremo di conquiste, primati eventi e accidenti, riportati mese per mese in una sorta di anniversario e breve rivisitazione dei fatti; ove possibile approfondiremo un argomento. Buona lettura **Strega***  
IL CALENDARIO DEGLI EVENTI STORICI DELL'AERONAUTICA

- 1/7/1923: Il Gruppo dirigibili assume la denominazione di Stormo dirigibili e unifica in un solo corpo militare il Centro dirigibili e il Gruppo, con sede all'aeroporto dirigibili G.B. Pastine di Ciampino nord.
- 1/7/1926: Costituzione dell'8° Stormo da Bombardamento Notturmo sull'aeroporto di Ciampino Sud (Roma).
- 1/7/1927: Iniziano i lavori di costruzione del primo aeroporto di Roma sulla via Salaria. Viene progettato come aeroporto misto dai Conti Giovanni Bonmartini e Massimiliano Lancellotti, con il decollo degli aeroplani su pista (o anche direttamente dalle aviorimesse) e degli idrovolanti sui lunghi rettilinei del fiume Tevere.
- 1/7/1928: È domenica: Prospero Freri, costruttore di un paracadute, cessa di appartenere ai ruoli del Regio Esercito ed entra in servizio permanente effettivo nel ruolo combattente della Regia Aeronautica con il grado di Capitano.
- 1/7/1933: Ha inizio la Crociera aerea del Decennale, nota anche come Crociera Atlantica, che ha termine il 12 agosto successivo. Viene organizzata da Italo Balbo nel primo decennale della Regia Aeronautica in occasione di propaganda per la Century of Progress, l'esposizione universale che si teneva a Chicago per il centenario della città. Vi presero parte 25 idrovolanti SIAI-Marchetti S.55X, organizzati in 8 squadriglie. A bordo 52 ufficiali piloti, 1 ufficiale ingegnere e 62 sottufficiali specialisti.
- 1/7/1936: Viene costituita sull'aeroporto di Ghedi (BS) la 16ª Brigata Aerea da caccia, temporaneamente sciolta il 13 dicembre dello stesso anno per ordine ministeriale.
- 1/7/1936: Il 30° Stormo bombardamento viene trasferito dall'aeroporto di Puntisella, presso Fasana d'Istria, all'aeroporto di Forlì.
- 1/7/1936: Viene costituito, con sede presso l'aeroporto di Ciampino sud, il 50° Stormo d'Assalto.
- 1/7/1936: Viene costituito, con sede presso l'aeroporto di Ghedi (BS), il 52° Stormo Caccia Terrestre.
- 1/7/1937: Costituzione del Comando Settore Est dell'aeronautica di Libia con sede a Bengasi che ha alle sue dipendenze tutti i Comandi, Reparti, Servizi e Enti vari dislocati nella Libia Orientale.
- 1/7/1937: È giovedì: il Maestro Pietro Mascagni tiene a battesimo la Banda della Regia Aeronautica nella sua prima esibizione pubblica. Dello stesso anno è la composizione della Marcia d'Ordinanza, scritta dal Cap. Alberto Di Miniello, primo Maestro della Banda. L'attuale organico, stabilito per Legge, si compone di 102 orchestrali, un archivista, il Direttore e il vice Direttore.
- 1/7/1938: Viene costituito il Reparto Autonomo Sperimentale di Volo a Tuffo con sede a Ciampino sud.
- 1/7/1938: È venerdì: si insedia sull'aeroporto di Ciampino-Sud, trasferito da Ghedi, il 52° Stormo C.T..
- 1/7/1939: Viene costituito, con sede presso l'aeroporto di Reggio nell'Emilia, il 41° Stormo Bombardamento Terrestre.
- 1/7/1942: Una seconda offensiva, durata fino al 14 luglio successivo, di Aeronautica Sicilia con la 2ª Luftflotte tedesca contro Malta, non dà i risultati sperati.
- 1/7/1970: Il 94° Gruppo Volo del 31° Stormo è reintegrato in servizio a pieni organici.
- 1/7/2006: È sabato: con circolare ordinativa dello S.M.A., viene costituito il Dipartimento Militare di Medicina Legale di Bari.
- 1/7/2007: È domenica: nell'ottica della riorganizzazione dell'A.M., passano sotto il comando del 2° Stormo i Gruppi Intercettori Teleguidati (58°, 72° e 80°), poi soppressi nel 2009 e il Reparto Missili del disciolto 17° Stormo, mentre il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico torna ad essere Gruppo autonomo.

- 1/7/2007: È domenica: con rispettive circolari ordinarie dello S.M.A., vengono costituite la Direzione di Amministrazione di Bari e la Direzione di Commissariato di Milano.
- 1/7/2007: È domenica: il Reparto Missili di Villafranca (VR), con circolare ordinativa dello S.M.A., è riorganizzato in Gruppo Missili.
- 1/7/2008: Il Comando Scuole dell'A.M. si trasferisce dall'aeroporto di Guidonia a Bari, assumendo la denominazione di Comando delle Scuole dell'A.M./3ª Regione Aerea.
- 1/7/2008: Nell'ambito di un nuovo processo di ristrutturazione della Forza Armata, un cambiamento epocale interessa la 1ª Brigata Aerea che assume la denominazione di 1ª Brigata Aerea Operazioni Speciali (1ª B.A.O.S.).
- 1/7/2008: È martedì: il 156° Gruppo lascia il 36° Stormo per ritornare al 6° Stormo "Alfredo Fusco" di Ghedi (BS).
- 1/7/2010: Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica sancisce la definitiva costituzione del Centro Cinofili emanando le prime Tabelle Ordinarie Organiche (T.O.O.), ponendolo alle dirette dipendenze del Comandante la 1ª Brigata Aerea Operazioni Speciali. Attualmente il Centro dipende gerarchicamente dal 16° Stormo Protezione delle Forze di Martina Franca.
- 1/7/2010: È giovedì: il 10° Gruppo lascia il 37° Stormo di Trapani e arriva a Gioia del Colle (BA) per affiancare il 12° Gruppo nella missione del 36° Stormo.
- 2/7/1920: Si costituisce in Roma l'Associazione Italiana d'Aeronautica.
- 3/7/1928: Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete, con velivolo S.64, conquistano il primato mondiale di distanza in linea retta per aeroplani con un volo senza scalo sul percorso Montecelio - Touros (Brasile). km percorsi 7.188 in ore 49 e 15'.
- 3/7/1970: Arriva al 36° Stormo di Gioia del Colle (BA) il primo F-104S.
- 5/7/1943: È lunedì: muore nei cieli siciliani il pluridecorato Cap. Franco Lucchini, che con 22 abbattimenti (secondo altre fonti il bilancio è di 26 vittorie aeree individuali) è tra i migliori assi della Regia Aeronautica Italiana durante la Guerra civile spagnola e la seconda Guerra mondiale. A lui è intitolato il Distaccamento Aeronautico di Monte Terminillo (RI). La sua salma riposa nel Sacro di Montecelio presso il cimitero del Verano in Roma.
- 5/7/1958: I "Diavoli Rossi" (pattuglia acrobatica dell'A.M., fondata nel 1957 ed in attività sino al 1959) vincono in Olanda una competizione tra pattuglie acrobatiche NATO.
- 5/7/2014: La Scuola Lingue Estere A.M. (S.L.E.A.M.) di Loreto è ridenominata Centro di Formazione Aviation English (Ce.Fo.Av.En.).
- 6/7/1915 : 8 velivoli del III Gruppo partiti con 5 minuti di intervallo tra coppia e coppia , lanciano 48 bombe sul campo di aviazione austriaco di Aisovizza dalle ore 3 alle ore 4:40. È la prima volta che, in forma molto embrionale, si opera in massa un bombardamento notturno.
- 7/7/1937: Un idrovolante Cant Z.506 con a bordo i Capitani Stoppani e Novelli, l'Ing. Luzzatto ed il motorista Visentin, volando sul circuito Orbetello-Fiumicino-Livorno-Orbetello, si aggiudica i seguenti primati internazionali: Velocità sui 2.000 km senza carico e con carico di kg. 2.000 – 1.000 – 500 alla media di km/h 301,311. Velocità sui 1.000 km senza carico e con carico di kg 2.000 – 1.000 – 500 alla media di km/h 313,261.
- 8/7/1934: Ha inizio la Crociera del Levante, che comprende un volo da Bari a Caucaso con ritorno attraverso la Persia, la Siria e la Libia. Compiono la crociera Giovanni Zappetta e Stellingwerff su Breda 39 – km percorsi: 14.000.
- 8/7/1937: Il T.Col. Biseo, il Ten. Bruno Mussolini, ed il motorista Gadda, su trimotore Savoia Marchetti S.79 battono i primati internazionali di velocità sui 1.000 km per aeroplani con carico di kg. 2.000, segnando la media oraria di km. 423,618 sul circuito Montecchio-Antignano-Ansedonia-Montecchio.
- 8/7/1940: Battaglia aeronavale di Punta di Stilo. Dalle 10 del mattino alle ore 18.40 del pomeriggio velivoli dell'Aeronautica Egeo e della Libia si avvicendarono su obiettivi navali in movimento nelle acque dello Jonio. In totale da 72 velivoli vengono lanciate sulle navi inglesi e, per errore di mancata coordinazione, su navi italiane 102 bombe da 350 kg e 331 da 100 kg. Nessun aeroplano, forse fortunatamente, era equipaggiato con il siluro dato che quest'arma, nonostante le varie prove, non era stata ancora autorizzata all'uso. Il Conte Galeazzo Ciano, allora Ministro degli Esteri, scrisse nel suo diario "la vera polemica in materia di combattimenti navali, non è tra noi e gli inglesi, bensì tra l'Aviazione e la

Marina...”.

- 10/7/1928: 12 Apparecchi militari italiani della Crociera Europea giungono a Roma dopo aver compiuto al comando di Italo Balbo il volo delle quattro capitali.
- 10/7/1963: È mercoledì: a Gioia del Colle (BA), la 36ª Aerobrigata viene collocata in posizione quadro.
- 11/7/1918: A Montecelio (Roma) muore in incidente di volo il pilota recordman Domenico Antonini, capo collaudatore della Caproni.
- 11/7/1934: Una squadriglia di S.55 recanti i piloti della "Crociera del Decennale" vola da Orbetello a Tripoli per festeggiare con S. E. Balbo il primo anniversario dell'eroica impresa.
- 13/7/1924: Inizia la Crociera di De Pinedo, Maddalena e compagni in Olanda: 3.135 km con tre aeroplani S.16bis.
- 14/7/1935: È domenica: durante un ammaraggio all'idroscalo di Genova, Arturo Ferrarin urta con i galleggianti del velivolo un tronco vagante, ribaltandosi. Ferrarin rimane indenne, muore sul colpo il passeggero con lui: Edoardo Agnelli.
- 14/7/1938: La Scuola Specialisti aeronautica di Capodichino (NA) cessa di essere distaccamento della Scuola Specialisti arma aeronautica di Capua (CE).
- 15/7/1932: Con il F.O. n. 20, l'idrovolante di Alessandro Guidoni, di base all'idroscalo di Torre del Lago (LU) è nominato organico della Regia Aeronautica.
- 15/7/1933: Dopo aver sorvolato i grattacieli di Chicago, la formazione di idrovolanti della Crociera Aerea del Decennale ammara sul lago Michigan accolta da una folla festante. Dopo tre giorni di sosta, la formazione fa rotta per New York destinazione finale della crociera.
- 15/7/1939: Viene costituito, con sede presso l'aeroporto di Treviso, il 54° Stormo caccia.
- 15/7/1940: E' lunedì: l'11° Stormo viene sciolto.
- 17/7/1935: Il Comandante Mario Stoppani con apparecchio idro Cant Z.501 (motore Isotta Fraschini "Asso 750" da 950 CV), avente a bordo il Capitano Crescenzo Babbi come secondo pilota ed il Serg. Magg. Amedeo Suriano come marconista, migliora il primato mondiale di distanza in linea retta senza scalo per idrovolanti, detenuto dai francesi, con il volo senza scalo Monfalcone - Berbera (Somalia Inglese) di km 4.929,697 alla media di 200 km/h. Il volo di Stoppani, partito da Monfalcone il 17 luglio, è durato dunque poco meno di 25 ore.
- 17/7/2003: A Trapani, sede del 37° Stormo, entrano ufficialmente in servizio i velivoli F-16ADF, acquisiti in leasing con il programma "Peace Caesar".
- 18/7/1941: È venerdì: muore all'aeroporto di Guidonia Arturo Ferrarin, collaudando un velivolo sperimentale, il caccia SAI Ambrosini 107.
- 18/7/1970: È sabato: a Torino vola per la prima volta il prototipo del bimotore turboelica da trasporto tattico G.222 prodotto dall'Aeritalia.
- 19/7/1940: Battaglia aeronavale di Capo Spada (Isola di Creta). Furono impiegati 21 S.M. 79 del XXXIV Gruppo del Magg. Vittorio Cannaviello, del XLI Gruppo del Magg. Raina e del XLII Gruppo del Magg. Ademaro Nicoletti Altissimi del 12° Stormo e 6 S.M.81 del 39° Stormo del Col. Mari.
- 19/7/1999: Il 3° Stormo diviene Reparto Mobile di Supporto e già dai primi di agosto dello stesso anno, circa 120 uomini partono per il Kosovo dove, nella città di Gjakova, costituiscono il Distaccamento Aeronautico AMIKO (Aeronautica Militare in Kosovo).
- 20/7/1975: Muore a Roma, all'età di 88 anni il Gen. Giuseppe Valle, esempio eroico di vita aeronautica. Decorato con l'Ordine Militare di Savoia e di 2 Medaglie d'Argento e 4 Croci di Guerra al Valor Militare.
- 20/7/1992: Le Frecce Tricolori, nello specifico 12 MB.339 PAN, sorvolano i cieli americani in occasione dell'operazione "Colombus 92" per celebrare i 500 anni della scoperta dell'America.
- 21/7/1975: Lo Stato Maggiore dell'A.M., nel riconoscere la necessità di disporre di un Ente cui affidare il compito di selezionare, con metodologie quanto più possibili scientifiche e standardizzate, tutto il personale dell'A.M., dispone la soppressione del Nucleo Psicotecnico Permanente (N.P.P.), operante a Vigna di Valle e la costituzione, in sua vece, del "Centro di Selezione".
- 22/7/1943: È giovedì: al termine di un combattimento aereo nei cieli della Sardegna muore il Serg. Pil. Ferruccio Serafini, decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria. A lui è intitolato il 51° Stormo.
- 23/7/1922: Sull'Aeroporto di Capodichino (NA) viene effettuato un lancio con paracadute chiamato aerodiscensore Freri-Madaluno. Il lancio ha pieno successo ed è l'inizio di una lunga serie di esperimenti che terminano con



l'omologazione del paracadute "Salvator" reso poi obbligatorio per tutti i piloti dell'Aeronautica Militare Italiana.

- 23/7/2014: Dopo 19 anni di dipendenza dal 32° Stormo, il 101° Gruppo OCU (Unità di Conversione Operativa) equipaggiato con velivoli AMX, viene trasferito alle dipendenze del 51° Stormo di Istrana (TV).
- 24/7/1919: È mercoledì: viene introdotto con la circolare n. 339 del G.M. il primo distintivo di carica per Ufficiali aviatori. L'aquila era coronata per i soli Ufficiali che avevano conseguito il secondo brevetto e non coronata per il primo brevetto.
- 26/7/1925: Viene costituito, con sede a Roma, il Comando della 3ª Zona Aerea Territoriale (Z.A.T.).
- 27/7/1939: Viene costituito, con sede a Padova, il Centro leva e reclutamento della 2ª Z.A.T., come conseguenza della nuova organizzazione dei servizi della leva e matricola.
- 28/7/1931: L'aeroplano "Miss Columbia" battezzato "Cape Cod" dell'ing. italiano Giuseppe Bellanca vola da New York ad Istanbul aggiudicandosi il record mondiale di distanza. Piloti: Bourdman e Polando.
- 28/7/1999: È mercoledì: il 53° Stormo caccia "Guglielmo Chiarini" con sede a Cameri (NO) viene posto in posizione quadro e contestualmente viene costituito il Comando Aeroporto di Cameri alle dipendenze del Comando Logistico A.M..
- 30/7/1939: Il Col. Angelo Tondi, il Cap. Riccardo Dogasso, il M.llo Ferruccio Vignoli e il Serg. Motorista Aldo Stagliano, decollano alle ore 05:02 da Guidonia (Roma), a bordo di un trimotore S.82 ottenendo l'ultimo record mondiale di "distanza in un circuito chiuso" volando ininterrottamente per 12.935 chilometri.
- 31/7/1923: Vengono costituiti con appositi Decreti Commissariali il Corpo del Genio Aeronautico ed il Corpo di Commissariato Militare Aeronautico.
- 31/7/2002: È mercoledì: viene sciolto il 30° Stormo Antisom di Cagliari-Elmas. I velivoli Breguet Atlantic in dotazione vengono trasferiti presso il 41° Stormo, di stanza all'aeroporto di Sigonella, dove sono concentrati i restanti Atlantic italiani. La Bandiera di Guerra dello Stormo viene trasferita a Roma, per essere custodita presso il Sacratio delle Bandiere al Vittoriano.

#### **ACCADDE ANCHE, NEL RESTO DEL MONDO...**

- 2 luglio 1849 Durante la prima guerra d'indipendenza italiana, per piegare la resistenza di Venezia assediata, gli austriaci tentano di bombardare la città con palloni a idrogeno caricati con ordigni temporizzati. Il vento però respinge i palloni e l'azione fallisce.
- 7-8 luglio 2010 L'aeroplano a propulsione solare "Solar Impulse" completa per la prima volta un volo durato più di un intero ciclo notte-giorno, volando per 26 ore consecutive e sfruttando l'energia accumulata dalle batterie per volare di notte.
- 15 luglio 1970 Un Tupolev Tu-144 è il primo aereo di linea a superare la velocità di Mach 2.
- 25 luglio 1909 L'aviatore francese Louis Blériot, a bordo di un monoplano Blériot XI, completa la prima trasvolata del canale della Manica.
- 28 luglio 1943 Devastante bombardamento notturno di Amburgo durante l'operazione Gomorrah: i bombardieri pesanti del Bomber Command scatenano una tempesta di fuoco che provoca circa 40.000 vittime tra gli abitanti della città.
- 28 luglio 1945 Un bombardiere medio North American B-25 Mitchell si schianta contro l'Empire State Building di New York. **L'impatto è accidentale eppure come non pensare alle "Torri Gemelle" di 56 anni dopo?**

#### **BREVE APPROFONDIMENTO**

**Il 18 luglio 1941**, durante il collaudo di un prototipo da caccia del Centro Sperimentale di Guidonia, il velivolo di Ferrarin subisce un cedimento strutturale di una parte carrello probabilmente dovuto alle sollecitazioni impartite durante il volo. Una volta in volo probabilmente rileva un'anomalia nella retrazione del carrello. L'aereo è privo di radio e quindi Ferrarin non può chiedere a terra le effettive condizioni del velivolo, egli si porta quindi a bassa quota e minima velocità sul campo cercando di richiamare l'attenzione della gente a terra, ove viene compreso il suo dilemma e immediatamente parte un pilota, per segnalargli che è in condizione di

atterrare: ma inutilmente. Ferrarin tenta un atterraggio di fortuna ma l'aereo stalla e cade ai margini del campo non riuscendo ad evitare lo schianto mortale con il suolo. La vita del valoroso pilota si spegne così a soli 46 anni. È sepolto insieme alla moglie nel cimitero di Induno Olona, all'interno di una grande cappella dall'aspetto molto severo e spoglio, dove Ermenegildo Castiglioni possedeva una villa.

La comunità indunese gli dedicava una via e due anni dopo, nel **febbraio del 1943**, si decideva di intitolargli anche la scuola elementare del paese. Altre scuole italiane sono intitolate a Ferrarin: a Thiene, Milano, Venegono Superiore, Guidonia e a Catania e sono rispettivamente scuole medie inferiori (le prime tre), scuola elementare e un **Istituto Tecnico Aeronautico Statale**.



*Aeroporto di Guidonia, il monumento commemorativo in testata pista: "in ricordo di Arturo Ferrarin qui caduto venerdì 18 luglio 1941"*

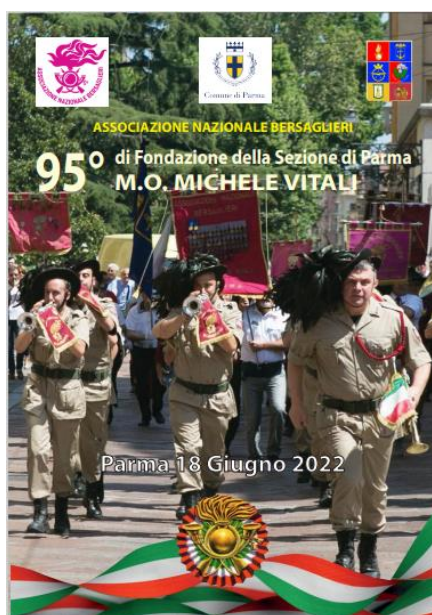
**28 luglio 1945 - Incidente aereo all'Empire State Building.** Un bombardiere Mitchell B-25 dell'**United States Army Air Forces (USAAF)**, l'allora componente aerea dell'esercito degli Stati Uniti, si schiantò contro l'**Empire State Building** a New York City, mentre volava immerso in una fitta nebbia.



**Di questo episodio troppo simile alle Torri Gemelle del 2001, ancorché del tutto accidentale, ne ripareremo ad agosto.**



## LE PAGINE DEGLI EVENTI E DELLE RICORRENZE..



### “Corpo delle Piume al Vento” 95 candeline per i Bersaglieri di Parma

Il 18 Giugno scorso i Bersaglieri della Sezione di Parma, intitolata alla M.O.V.M. Michele Vitali Mazza, hanno celebrato, contestualmente al 186° di Fondazione del “Corpo delle Piume al Vento”, anche il 95° anno di vita.

La messa in rete dell’archivio storico della Gazzetta di Parma, infatti, ha certificato la data di Fondazione della locale sezione con un simpatico e particolareggiato articolo di cronaca stampato sulla pregevole testata martedì 21 Giugno 1927. L’articolo in parola racconta che *“Sabato sera si sono riuniti, negli eleganti locali del Circolo Combattenti, i Bersaglieri in congedo per costituire la Sezione di Parma dell’Associazione Nazionale Bersaglieri. L’Assemblea, presieduta dal Colonnello Ghezzi, decideva per acclamazione di dare alla nuova Sezione il nome della Medaglia d’Oro Sottotenente dei Bersaglieri Michele Vitali e di nominare un Comitato Provvisorio con il mandato di studiare e compilare il necessario Regolamento”* La cronaca prosegue segnalando la presenza degli Ufficiali dei Bersaglieri in Servizio presso la Scuola di Applicazione, per sottolineare i vincoli di fratellanza fra i Bersaglieri in Armi e quelli in congedo. L’Assemblea, inoltre, approva la spedizione dei telegrammi

a S.M. il Re, al Generale Cittadini, al Capo del Governo Benito Mussolini (già Bersagliere combattente del 7° e dell’11° Reggimento Bersaglieri e al padre dell’Eroe Luigi Vitali Mazza (noto e stimato Professore di Violoncello e Cavaliere del Santo Sepolcro).

È così che dopo 95 anni i Bersaglieri di Parma, guidati dal dinamico Presidente Leonardo Levati, hanno inteso celebrare il loro compleanno con un evento che li ha visti nella mattinata rendere omaggio alla Villetta al sacello di Michele Vitali Mazza e alla lapide associativa posta nel 1979 a ricordo di tutti i Soci Caduti e defunti. Al pomeriggio in parata, dalla Pilotta, con i loro Labari e Medaglieri Cremisi, Fanfara in testa, seguiti dai vessilli e dalle Bandiere delle Associazioni d’Arma hanno raggiunto il monumento a Giuseppe Verdi dove hanno depresso un omaggio floreale, riconoscendo nel “Cigno di Busseto” oltre il genio musicale anche l’animo di fervente Patriota, mentre le cornette eseguivano uno squillante e commovente Nabucco molto apprezzato dai tanti melomani presenti, fra lo stupore compiaciuto dei molti turisti presenti. Quindi i Fanti Piumati hanno ripreso il cammino per portarsi al monumento ai Caduti di tutte le Guerre, ove hanno reso gli Onori deponendo una corona d’alloro.



Al termine hanno sfilato per via Cavour fra due ali di folla accorsa, nonostante la calura, attratta dal suono irresistibile dei nostri ottoni e, con la tradizionale corsa, hanno raggiunto i Portici del Grano in Piazza Garibaldi. Qui, alla presenza del Comandante Provinciale dei Carabinieri Colonnello Pasqualino Toscani, a quella dell’Assessore del Comune di Parma Ines Seletti, del Vice Presidente Regionale ANB Ten. Franco Medici e di quello Provinciale Gianni Cabassa, del Presidente di Assoarma Colonnello Donato Carlucci e a centinaia di parmigiani, ha avuto luogo a cura del Presidente Regionale Onorario Luigi Carlo Baroni, la rievocazione storica sia del 95° che del concomitante 186° di Fondazione. Al termine hanno preso la parola il Presidente Levati, l’Assessore ed il Comandante dei Carabinieri ai quali è stato donato il gagliardetto della Sezione. Finalmente la Fanfara Bersaglieri di Scandiano ha potuto esibirsi in concerto eseguendo con maestria il vasto repertorio sottolineato dagli scroscianti ed entusiastici applausi di tutti i presenti.

Al termine della bella giornata, il taglio della tradizionale torta ed il brindisi alle fortune del Corpo dei Bersaglieri e della Patria ha chiuso questo particolare anniversario.

*Bersagliere Giulio Brani*

# AperiStorie 2022



Un percorso insolito alla scoperta di un quartiere particolare.

Tutti i giovedì d'estate, ore 20e45, Piazzale Picelli.

Per info e prenotazioni: 3492548731  
[ancfargl.parma@gmail.com](mailto:ancfargl.parma@gmail.com)

## **“APERISTORIE 2022” l’Oltretorrente come non era stato mai raccontato**

Ogni giovedì un tour per rivivere il passato meno conosciuto di uno dei luoghi più affascinanti di Parma.

Scoprire e riscoprire un quartiere attraverso le sue storie meno conosciute, farlo assaporandone l’atmosfera dei luoghi meno esposti, dei fatti meno narrati. Nasce con questo obiettivo il progetto

“Aperistorie” che ogni giovedì sera, accende le luci sul passato meno noto dell’Oltretorrente con un vero e proprio tour guidato. L’itinerario è stato studiato attentamente da Andrea Di Betta, Presidente della Sezione locale dell’Associazione Nazionale Combattenti Forze Armate della Liberazione, che da anni si è fatto promotore di questa nuova esperienza ***alla scoperta del quartiere “de d la da l’acqua”***.

“Aperistorie” sembra lanciare davvero un ponte tra l’Oltretorrente di oggi e quello che fu. Il tour parte infatti dall’attuale cuore estivo del quartiere, Piazzale Picelli, che nei mesi più caldi dell’anno ospita la manifestazione temporanea “Barrique”, ideata da quattro locali della zona: Vecchie Maniere, Chourmo, Kikko Bar e Le Minimum. Proprio nell’ora dell’aperitivo, chi lo desidera, può lasciarsi guidare da Andrea Di Betta in un’altra epoca, camminando tra strade che sanno raccontare aneddoti ed angoli sui quali sembra sia stato scritto già tutto e che invece hanno ancora molto da dire.

Perché se è vero che la storia è fatta di tante piccole storie, è altrettanto vero che l’unico modo per non dimenticare questi racconti è continuare a dividerli.

Per informazioni e prenotazioni per l’“Aperistorie 2022” si può contattare l’ANCFARGL Parma al 349 254 8731 oppure [ancfargl.parma@gmail.com](mailto:ancfargl.parma@gmail.com) o presentarsi in **Piazzale Picelli il giovedì alle 20:30, fino al 6 settembre.**



## Raduno Interregionale dei Bersaglieri Nord Italia Salsomaggiore Terme (PR)

Città di Salsomaggiore Terme



A seguito del gradito invito ricevuto dal Comitato per il Raduno Interregionale dei Bersaglieri Nord Italia, la Presidenza della Sezione Arma Aeronautica di Fidenza, unitamente al Nucleo di Salsomaggiore Terme, hanno parteciperanno con una propria rappresentanza al fianco delle altre Associazioni Combattentistiche e d'Arma locali, agli eventi dei giorni 2-3 luglio 2022, secondo il programma sotto riportato.

### **Sabato 2 Luglio**

- Ore 16,00 *Cerimonia al monumento dei Bersaglieri A.U.C. deposizione corona, sfilata con la fanfara bersaglieri fino al Monumento dei Caduti deposizione corona.*
- Ore 17,00 *Inaugurazione della Via dei Bersaglieri*
- Ore 18,00 *Santa Messa*
- Ore 20,30 *Concerto della Fanfara Bersaglieri in piazza Berzieri*

### **Domenica 3 Luglio**

- Ore 9,30 *Ammassamento in viale Indipendenza e Alzabandiera*
- Ore 10,15 *Ingresso a passo di corsa del Medagliere Nazionale A.N.B. seguito dai Medagliere Regionali, ingresso nello schieramento dei Gonfaloni, il Presidente Nazionale, il Presidente Interregionale, il Presidente del Comitato, passano in rassegna lo schieramento a passo di corsa.*
- Ore 10,30 *Allocuzioni, Presidente Comitato Organizzatore, Sindaco di Salsomaggiore Terme, eventuali altre Autorità, Presidente Nazionale Bersaglieri.*
- Ore 10,45 *sfilata dei Gonfaloni, Labari delle rappresentanze d'Arma ed Associazioni e fanfare.*



Comitato Organizzatore Raduno Interregionale a Salsomaggiore Terme (PR)

Con il patrocinio



Salsomaggiore T. 08/07/2022

Egregio Sig.  
Col. Alberto Bianchi  
Pres. Ass. Naz. Arma Aeronautica  
Fidenza

Oggetto: Raduno Interregionale Bersaglieri Nord Italia Salsomaggiore Terme

Buongiorno sig. Colonnello,  
desidero si faccia interprete nel ringraziare i componenti della sez. di Fidenza che hanno partecipato agli eventi relativi al raduno in oggetto.

Un cordiale saluto

Il Presidente del comitato organizzatore  
Bers. Ten. Franco Medici

Bers. Ten. Franco Medici via Faraboli, 1 43039 Salsomaggiore T. 3485808423 francom45@gmail.com

Un grande evento che ha richiamato nella bella e accogliente cittadina di Salsomaggiore Terme migliaia di veterani del "Corpo delle piume al vento". Il concerto serale nella prestigiosa Piazza Berzieri, tenuto magistralmente dalla Fanfara dei Bersaglieri di Orzinuovi, ha chiuso con eleganza la prima serata.

A seguito del raduno, la città di Salsomaggiore Terme ha inserito nella toponomastica, la Via dei Bersaglieri.

Con la gradita comunicazione che riportiamo a lato, il Presidente del Comitato Organizzatore – Bersagliere Tenente Franco Medici - ha inteso ringraziare la rappresentanza della Sezione Arma Aeronautica di Fidenza ed il Nucleo di Salsomaggiore Terme, per la partecipazione agli eventi della "due giorni".

A sua volta la Presidenza della Sezione AAA, oltre ad estendere ai propri soci la nota dell'A.N.B., ringrazia gli "Amici piumati" per la cortese attenzione rivolta agli Aviatori d'Italia, nell'onorarli di partecipare al prestigioso evento.

Non potendo abbracciarvi in modo "bersaglieresco", vi salutiamo con un aeronautico

...GHEREGHEGHEEEZ!!

# FRECCE TRICOLORI - un patrimonio che appartiene a tutti gli italiani!

## PROVINCIA

I nostri territori

provincia.gazzetta.diparma.it

**Aeronautica militare**  
leri la cerimonia in municipio

### Frecce tricolori «cittadine» onorarie di Berceto

Il comandante della Rete Pol, Vito Casano:  
«Un patrimonio che appartiene a tutti»

**Una lunga storia**  
La storia delle Frecce tricolori inizia il 1° marzo 1961, quando nella sede di Rivolto (Cuneo) vengono inviati i gruppi acrobatici dell'Aeronautica. Nel corso di oltre sessant'anni sono stati perfezionati i gruppi di volo, la capacità di manovra accumulando un patrimonio di esperienza inestimabile.

**Il Berceto** Con la cerimonia svoltasi ieri, il Comune di Berceto ha voluto conferire la cittadinanza onoraria alla Pattuglia acrobatica nazionale, «Frecce tricolori». La pattuglia, ufficialmente designata come 313° Gruppo addestramento acrobatico, è a tutti gli effetti una componente dell'Aeronautica militare, dalla quale trae velivoli e piloti. Il sindaco di Berceto, Luigi Lucchi, ha voluto rivolgere parole di stima e ringraziamento per i piloti della Pattuglia acrobatica nazionale, «Frecce tricolori», in un momento di grande soddisfazione per la nostra comunità. Con questo gesto Berceto vuole esprimere la sua vicinanza ad una componente di eccellenza del nostro Paese, la Pattuglia acrobatica nazionale dell'Aeronautica militare, che ha dato il suo contributo alla nostra bandiera rappresentata dai colori verde, bianco e rosso che uniti coloravano magnificamente il cielo del Paese. Il rapporto che lega l'Aeronautica militare al comune di Berceto è già consolidato da un trattato di tubazione firmato nel 1961, quando nella sede di Rivolto (Cuneo) furono inviati i gruppi acrobatici dell'Aeronautica militare, che fino a quel momento avevano operato separatamente. Nel corso degli oltre sessant'anni sono stati perfezionati i gruppi di volo, la capacità di manovra accumulando un patrimonio di esperienza inestimabile.

**Bologna**  
Campagna Amica,  
mercato agricolo  
tutti i sabati

Il quarto «Campagna Amica» che funziona in via Trento all'interno del mercato del sabato per tutto il periodo estivo. «In questo gli altri produttori di Coldiretti» - commenta Maria Adella Zani, responsabile provinciale - sono attenti e disponibili ad accogliere i consumatori e illustrare le caratteristiche e i metodi di lavorazione dei prodotti.



**Un senso essere qui oggi** a rappresentare l'Aeronautica militare - ha dichiarato il comandante Casano - «Dessimo esprimere il nostro orgoglio ed alla cittadinanza di Berceto tutta la riconoscenza dell'Aeronautica militare per questa importante iniziativa. Le Frecce tricolori sono un patrimonio che appartiene a tutti gli italiani ed è fondamentale rafforzare il legame tra l'Aeronautica militare e quindi la Patria, i cittadini italiani. Tutti noi, ha proseguito il Comandante Casano - ricordiamo con intima emozione il sorvolo che esse hanno effettuato lungo tutta la nostra penisola durante la fase acuta dell'emergenza Covid. È stato un momento che ha dato il suo contributo alla nostra bandiera rappresentata dai colori verde, bianco e rosso che uniti coloravano magnificamente il cielo del Paese. Il rapporto che lega l'Aeronautica militare al comune di Berceto è già consolidato da un trattato di tubazione firmato nel 1961, quando nella sede di Rivolto (Cuneo) furono inviati i gruppi acrobatici dell'Aeronautica militare, che fino a quel momento avevano operato separatamente. Nel corso degli oltre sessant'anni sono stati perfezionati i gruppi di volo, la capacità di manovra accumulando un patrimonio di esperienza inestimabile.

## Città di BERCETO (PR) CONFERITA LA CITTADINANZA ONORARIA ALLE FRECCE TRICOLORI

Con la cerimonia svoltasi nel mese di luglio, il Comune di Berceto ha voluto conferire la cittadinanza onoraria alla Pattuglia Acrobatica Nazionale (PAN) «Frecce Tricolori».

Il Sindaco Luigi Lucchi ha rivolto parole di stima e ringraziamento per tutti i piloti della PAN: **«Questo è un momento di grande soddisfazione per la nostra comunità; con questo gesto Berceto vuole esprimere la sua vicinanza ad una componente di eccellenza del nostro Paese, la Pattuglia Acrobatica Nazionale dell'Aeronautica Militare, le nostre amate «Frecce Tricolori».**

**Un Reparto che esprime ai massimi livelli la competenza tecnica dei piloti, la capacità di affrontare le sfide, ma anche di affascinare.**

**Una grande eccellenza italiana che, come tutta la nostra Aeronautica, è al servizio del cittadino. Berceto ha voluto ribadirlo con questa iniziativa per noi importante».**

A rappresentare la PAN e l'Aeronautica Militare Italiana, il Comandante della Rete POL-NATO con sede a Parma – il Tenente Colonnello Vito Casano, che ricevendo la prestigiosa attestazione ha così commentato: **«È un onore essere qui oggi a rappresentare l'Aeronautica Militare, desidero esprimere al sindaco ed alla cittadinanza di Berceto la riconoscenza della Forza Armata per questa importante iniziativa. Le Freccie Tricolori sono un patrimonio che appartiene a tutti gli italiani ed è fondamentale rafforzare il legame tra l'A.M. – e quindi lo PAN, con le comunità del territorio.**

**Le Freccie Tricolori uniscono idealmente i cittadini italiani; tutti noi ricordiamo con intima emozione il sorvolo che venne effettuato lungo tutta la nostra penisola, durante la fase acuta dell'emergenza Covid. È stato un momento che ha visto abbracciati tutti gli italiani alla nostra bandiera, rappresentata dalle fumate verde bianco e rosso, che unite coloravano il cielo del Paese».**

(Fonte: Gazzetta di Parma)



## A.A.A. FIDENZA - VISITA ALLA "FONDAZIONE JONATHAN" E "SACELLO BARACCA" AL MONTELLO

Dopo due anni di fermo attività causata dall'emergenza Covid, dalla primavera del 2022 la Sezione di Fidenza ha finalmente ripreso l'attività delle visite di aggiornamento tecnico aeronautico e culturale, molto richieste in passato dai Soci. Nonostante le limitazioni imposte per prudenza dalla presidenza di Sezione (gruppi limitati e uso di mezzi privati anziché collettivi) e una certa reticenza di molti soci che ancora

preferiscono non partecipare, nel secondo trimestre di quest'anno, un gruppo di appassionati Soci ha visitato il Castello di San Pelagio – sede del Museo dell'Aria, ha partecipato come spettatore alla esercitazione internazionale S.A.R. "Grifone 2022" presso l'Aeroporto di San Damiano ed infine ha affrontato il lungo viaggio per visitare la Jonathan Collection ed il Sacello di Francesco Baracca sul colle del Montello.



Forse definirla una visita non è corretto e comunque non rispecchia la realtà che vive chi decide di trascorrere una giornata immerso in questo luogo; è sicuramente più appropriato dire di aver vissuto una esperienza diversa e verosimilmente unica presso questo scrigno di storia dell'Aviazione.

***Volare sulle ali della storia a Nervesa della Battaglia, in un campo d'aviazione/museo ai piedi delle colline del Montello, all'ombra del colle dove cadde l'Asso degli Assi italiani, contrassegnato da un muto eppure emozionante sacello. Un luogo unico dove si può ammirare la più famosa collezione volante attiva in Italia, con mezzi originali o repliche perfette, come il mitico Fokker del Barone Rosso o il caccia di Francesco Baracca. Si tratta di uno dei più tipici esempi di architettura aeroportuale dei primordi dell'aviazione e probabilmente dell'unico esemplare originale al mondo, ancora utilizzato per scopi aeronautici. In poche parole: "Un museo volante" che qualsiasi appassionato non può perdere.***

Superfluo ma corretto è ricordare le difficoltà organizzative del lungo viaggio Fidenza-Nervesa A/R con 5 autovetture, in periodo post Covid (ma non proprio): adesioni e rinuncie; prenotazioni d'ingresso, ristorante, siamo 20 - no 16 - no 24 - manca una macchina - diventiamo 14 - non vale la pena! - eccoci in 20 pronti a partire con 5 auto!

### IL CAMPO VOLO DELLA JONATHAN COLLECTION

Alla Jonathan Collection ci accoglie un socio della organizzazione che, con grande preparazione e altrettanta passione che trasuda da ogni sua parola, ci introduce nell'hangar Caproni (*foto a alato*), dove sono allineati cimeli ultracentenari. Cimeli sì, ma in condizioni operative, che non odorano di naftalina ma di olio e benzina; ne trasudano anche un poco e ci sono sotto i classici bidòn. Un hangar non lucidato a specchio ma nelle condizioni che fanno capire che gli aerei non sono in esposizione ma entrano ed escono per volare,



fanno manutenzione e ... dietro una transenna non troppo riservata da cui si può sbirciare e scattare foto, l'officina delle meraviglie, dove vengono realizzate le costruzioni ed i restauri.

Poco dopo ci raggiunge il fondatore della Jonathan Collection, anima e mito del luogo – Giancarlo Zanardo – brillante aviatore, costruttore, collaudatore e - penso si possa definire anche - pioniere del restauro di aerei d'epoche lontane e della costruzione di repliche. Si tratta di un autentico patrimonio aeronautico volante, che in ambito nazionale risulta assolutamente unico.



## **“JONATHAN COLLECTION” AEREI STORICI FAMOSI**

Giancarlo Zanardo nel tempo ha portato a compimento una serie di miracoli che apprendiamo dalla sua viva voce e riportati sul volantino consegnatoci al termine della visita; li vogliamo condividere con i lettori, riportandoli nell'elenco che segue:

### **COSTRUZIONI VOLANTI REALIZZATE**

- 1967 – Autogiro Bensen
- 1969 – Elicottero Scorpion
- 1986 – Triplano Fokker DR1 (replica in scala 100 %)
- 1988 – Monoplano Bleriot X1-2 (replica in scala 100 %)
- 1991 – Flyer 1 – 1903 (replica in scala 100 %)
- 1993 – Mustang P-51 D (replica in scala 80 %)
- 2008 – SPAD XIII (replica in scala 100 %)
- 2009 – C.A. Caproni 3

### **IMPRESE AVIATORIE**

- 1985 – Raid in solitario di 5.000 km attraverso tutta l'Italia, isole comprese, con Biplano Tiger Moth per celebrare il 75° Anniversario della costituzione della prima scuola di volo Civile nata alla Comina di Pordenone.
- 1987 – Raid in gruppo di 10 velivoli storici :Italia-Inghilterra-Italia a bordo del Biplano Tiger Moth per partecipare all'Air show Tiger Club di Redhill.
- 1988 – Raid in gruppo con 4 velivoli storici Italia-Austria-Italia a bordo del Triplano Fokker per celebrare il 70° anniversario del volo su Vienna.
- 1989 – Raid in gruppo con 10 velivoli storici : Italia-Inghilterra Italia e attraversamento della manica a bordo del velivolo Bleriot X1-2 per celebrare l'80° anniversario della prima trasvolata della Manica.
- 2003 – Celebrazione centenario del 1° volo a Guidonia ( Roma) con il Flyer 1-1903 effettuando alla stessa ora e nello stesso giorno ( 17 Dicembre) ore 10:35) unica celebrazione effettuata al mondo con successo con una replica di tale modello.

### **RICONOSCIMENTI AVIATORI**

- 1989 – Diploma Paul Tissandier rilasciato dalla F.A.I.
- 2002 – Nomina di Pioniere del progresso aeronautico rilasciato dall' Ass. Pionieri
- 2003 – Attestato Paul Harris Fellow rilasciato dal Rotary International
- 2004 – Encomio del Gen. Comandante Squadra Aerea Gen Giulio Mainini
- 2005 – Nomina a Cittadino Onorario di Nervesa della Battaglia per meriti aeronautici.
- 2011 – Fondatore e Presidente della Jonathan Collection Aerei Storici Famosi.



**LA STORIA** - La lunga storia Di questa organizzazione inizia nel **1985**, quando Giancarlo Zanardo, con il suo giallo biplano Tiger Moth (I-GATO), percorre in solitario ben 5.000 km in 23 tappe. L'obiettivo è di celebrare il 75° anniversario della costituzione della 1ª Scuola di Volo Civile Italiana, visitando molte scuole del nostro paese.

**1987** - Giancarlo Zanardo partecipa al meeting del Tiger Club a Redhill (Inghilterra).

**1988** - Per commemorare il 70° anniversario del "Volo su Vienna" effettuato dalla Squadriglia "Serenissima" nel 1918, il Fokker DR 1m (I-LYNC) di Zanardo effettua il volo San Pelagio - Vienna - San Pelagio.

**1989** - Giancarlo Zanardo compie la trasvolata della Manica con un Bleriot XI-2 (I-PONI) in occasione dell'80° anniversario della straordinaria impresa di Louis Bleriot.

**1997** - L'attività di volo nell'attuale complesso è iniziata nel 1997. La zona del Montello rappresenta il sito ideale per sviluppare l'attività di volo della collezione, sia per le sue dimensioni, sia in considerazione del contesto storico. La nuova sede sorge infatti a breve distanza dal Sacrario dei Caduti sul fronte del Piave e dal sacello del famoso Asso italiano Francesco Baracca, al cui ricordo è intitolata la struttura. Considerati questi riferimenti storici non potrebbe esserci località più significativa per ospitare i velivoli della Fondazione "Jonathan Collection – Aerei Storici Famosi – O.N.L.U.S.", conosciuti anche per essere pressoché contemporanei a quegli eventi.

**2003** - Jonathan Collection commemora il 100° anniversario del primo volo a motore ripetendo l'impresa dei fratelli Orville e Wilbur Wright a bordo di una fedele replica del Wright Flyer I.

**2008** - Anno intenso durante il quale la collezione partecipa ai principali eventi organizzati per celebrare il 90° anniversario della fine della Prima Guerra Mondiale e della morte del Maggiore Francesco Baracca. Per questa occasione Zanardo costruisce una replica volante del biplano SPAD XIII (I-GIAG) che sfoggia orgogliosamente le insegne personali dell'Asso italiano.



La Fondazione "Jonathan Collection – Aerei Storici Famosi – O.N.L.U.S." è una giovane organizzazione costituitasi con lo scopo di divulgare la memoria storica dell'aviazione e di promuovere l'attività di volo come valore storico e sociale. Tra gli obiettivi della organizzazione vi è il mantenimento del patrimonio storico aeronautico e, per questo, gli appartenenti sono orgogliosi di poter mostrare in volo i loro velivoli d'epoca, che sono ospitati all'interno di una preziosa struttura unica al mondo: **l'hangar Bessoneau Tipo H**, ultimo esemplare originale della prima Guerra Mondiale ad essere impiegato in questa funzione. L'attività si concentra principalmente nel far rivivere l'emozione del volo con mezzi che risalgono ad ormai 80-100 anni fa. Con lo spirito e l'impegno che da sempre ha distinto la collezione, la

Fondazione "Jonathan Collection – Aerei Storici Famosi – O.N.L.U.S." continuerà anche ad essere protagonista di spettacolari raid aviatori e di nuovi ed entusiasmanti progetti.

#### **Jonathan Collection Aerei Storici Famosi Storia**

A Nervesa della Battaglia c'è una piccola cappella a ricordare il punto ove l'"Asso degli Assi" Francesco Baracca venne abbattuto dagli austriaci il 19 giugno 1918, dopo 34 gloriose vittorie, mentre mitragliava i ponti di barche sul Piave per impedire l'avanzata dell'esercito austroungarico. Ed è a Nervesa, in un campo d'aviazione/museo ai piedi delle colline del Montello, già teatro dei duelli aerei più leggendari della Prima Guerra Mondiale, che è possibile ammirare una flotta di aerei storici che ha fatto la storia dell'aviazione mondiale, costruiti da Giancarlo Zanardo, Presidente della Fondazione e pilota con oltre 2.500 ore di volo al suo attivo:

il **Wright Flyer** - il primo aereo a motore al mondo che volò nel lontano 1903 ed anche l'unica copia volante al mondo;

il **Blériot XI** - tra i più celebri protagonisti della storia dell'aviazione e protagonista della prima traversata della Manica nel 1909 e del primo volo di guerra;

il **triplano da caccia Fokker DR.I** - famoso perché utilizzato dal "Barone Rosso", Manfred von Richthofen;

il **Caproni Ca.3** - primo bombardiere della storia usato da Gabriele D'Annunzio;

il **biplano SPAD XIII** - il caccia utilizzato durante la prima Guerra Mondiale da Francesco Baracca

Nell'hangar Bessoneau originale risalente alla Prima Guerra Mondiale si respira la passione per l'aria e per il volo, ma si rivive soprattutto la storia, in un territorio protagonista di scontri sanguinosi e imprese eroiche.

Un museo volante decisamente da non perdere, con una visita guidata, magari assistendo ad un'esibizione aerea privata o in occasione degli eventi speciali, durante i quali vengono organizzate delle perfette ricostruzioni storiche con tanto di finti abbattimenti.

Proprio questo è lo spirito con cui i venti Soci dell'AAA-Fidenza hanno vissuto la giornata, con la possibilità di toccare con mano i mitici aerei che hanno fatto la storia dell'Aviazione. Dopo una mattinata di meraviglie, l'organizzazione locale ci ha concesso un grande privilegio, facendo alzare in volo il biplano Tiger Moth (I-GATO) che per almeno venti minuti ha effettuato passaggi a bassissima quota e moderate acrobazie. Nonostante il Tiger Moth sia un aereo di un'epoca più recente, vedendo volare sull'argine del Piave un biplano, accarezzando le colline del Montello, ogni spettatore ha rivissuto gli audaci, epici ma anche drammatici duelli avvenuti in questi cieli oltre cento anni fa.



Al termine di questa indimenticabile esperienza, il saluto e la consegna al Presidente Zanardo di un quadro realizzato dall'Artista Maestro Dabbene (Socio AAA Fidenza), con la rappresentazione di un episodio di guerra, in cui la futura Medaglia d'Oro Gorrini, sorvola con il suo caccia Macchi il relitto di un aereo alleato appena abbattuto e lancia la sua borraccia al pilota nemico, per permettergli di sopravvivere in attesa dei soccorsi.

*Nella foto a lato il Maestro Dabbene consegna il quadro a Zanardo, mentre il Col. Bianchi (presidente della Sezione AAA in visita) descrive l'episodio rappresentato nel dipinto, che è intitolato: "Una borraccia per la vita".*

#### **PELEGRINAGGIO AL SACELLO COMMEMORATIVO DI FRANCESCO BARACCA**

Fin dal mattino viviamo una sensazione di forte coinvolgimento emotivo, siamo sotto il **colle del Montello**, a cento metri dal campo volo della Jonathan C. scorre **il Piave** e non possiamo trascurare di essere in un territorio tristemente famoso a causa degli eventi che vi ebbero luogo durante la Prima Guerra Mondiale: **Nervesa della Battaglia**. Dopo pranzo ci dirigiamo sul famoso colle e raggiungiamo il luogo dove l'Asso degli Assi il Maggiore Francesco Baracca, dopo aver accumulato un numero straordinario di vittorie in duelli aerei, venne abbattuto dalla contraerea austriaca. Il luogo incute un grande rispetto e nel gruppo, fino a poco prima chiacchieroso, regna ora il silenzio. Mi viene in mente Jemma: almeno una volta nella vita..... Beh! Almeno una volta nella vita l'Aviatore deve inserire tra i luoghi mitici dell'Aviazione, il colle del Montello e il sacello Baracca.



Non c'è nulla da dire, tutti conosciamo la prestigiosa storia di Baracca le sue audaci imprese ma conosciamo anche l'episodio che lo vide cadere in questo luogo. La storia dell'Asso e del suo "cavallino rampante" ha superato i confini del tempo e dello spazio: è nota in tutto il mondo. Posiamo per permettere a Giancarlo di scattare una foto ricordo del gruppo degli Aviatori d'Italia e poi in silenzio e con un po' di affanno, risaliamo l'erta che ci riporta al parcheggio, per poi riprendere la strada di casa.

**Non è stata una visita ma un'esperienza unica e coinvolgente.**

*(Strega – foto G. Lomi – fonte Jonathan C.)*

## L'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA "AVIATORI D'ITALIA" È SU FACEBOOK

PER CONNETTERTI CON AAA - AVIATORI D'ITALIA,  
**ACCEDI A FACEBOOK.**  
CONTINUIAMO A SOSTENERE LA NEO NATA  
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!**



**30 KSoci**  
**254 Sezioni**  
**206 Nuclei**  
**2 Sezioni all'estero**

**DIVENTA FOLLOWER**

condividi questo post e invita gli amici a seguire i profili ufficiali della Presidenza Nazionale. Non dimenticate di visitare il Sito Web sempre più aggiornato **[www.assoaeronautica.it](http://www.assoaeronautica.it)**.

*Entra in contatto con noi, la tua Sezione A·A·A  
è a Fidenza, Pieveottoville, Salsomaggiore Terme, San Secondo e Soragna*

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

*contatti: [assoaeronautica.fidenza@gmail.com](mailto:assoaeronautica.fidenza@gmail.com)*

*redazione: [redazione\\_forum@libero.it](mailto:redazione_forum@libero.it)*

## AVVISI E COMUNICAZIONI

**5XMILLE** - La Presidenza Nazionale ha inviato un messaggio per sensibilizzare i Soci a devolvere il loro 5x1000 all'Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d'Italia; attualmente il 3% dei Soci destina il 5xmille all'AAA. Ferma restando la libertà di una scelta personale per la destinazione del proprio contributo, la considerazione - che condividiamo e pertanto divulgiamo - è che se il 25% dei Soci condividesse tale scelta, la Presidenza Nazionale raggiungerebbe l'autonomia amministrativa e **non sarebbe più necessario che le Sezioni inviassero parte delle quote di iscrizione annuale, potendo trattenerne l'intera somma a favore della organizzazione e delle iniziative locali.** Può essere indicativo informare che per gli oltre 200 Soci di Fidenza, ogni anno viene versata alla P.N. **un somma di oltre 2.000 €, che diversamente potrebbe rimanere in cassa, ad uso del buon andamento della Sezione. In altre parole il contributo del nostro 5xmille tornerebbe nelle nostre finanze.**

Per la destinazione del 5xmille all'A.A.A., basta scrivere nel modulo il C.F. dell'AAA e firmare (vedi FAC-SIMILE)

**Codice Fiscale Associazione Arma Aeronautica: 80 24 81 50 585**



The image shows a form titled "SCELTA PER LA DESTINAZIONE DEL CINQUE PER MILLE DELL'IRPEF (in caso di scelta FIRMARE in UNO degli spazi sottostanti)". It is divided into several sections for selecting the destination of the 5xmille contribution. The first section, "SOSTEGNO DEL VOLONTARIATO E DELLE ALTRE ORGANIZZAZIONI NON LUCRATIVE DI UTILITÀ SOCIALE...", is pre-filled with the name "Mario Rossi" and the tax code "80248150585". Other sections include "FINANZIAMENTO DELLA RICERCA SCIENTIFICA E DELLA UNIVERSITÀ", "FINANZIAMENTO A FAVORE DI ORGANISMI PRIVATI...", "SOSTEGNO DELLE ATTIVITÀ SOCIALI SVOLTE DAL COMUNE DI RESIDENZA", and "SOSTEGNO ALLE ASSOCIAZIONI SPORTIVE...". There are also fields for the taxpayer's name and tax code, and a section for the beneficiary's name and tax code. At the bottom, there are instructions and a warning: "AVVERTENZE: Per esprimere la scelta a favore di una delle finalità destinarie della quota del cinque per mille dell'IRPEF, il contribuente deve apporre la propria firma nel riquadro corrispondente. Il contribuente ha inoltre la facoltà di indicare anche il codice fiscale di un soggetto beneficiario. La scelta deve essere fatta esclusivamente per una sola delle finalità beneficiarie."



### Noi ci siamo!

## PROGRAMMA MANIFESTAZIONI AEREE DELLA PATTUGLIA AEROBOTANICA NAZIONALE 2022

7 MAGGIO ▲ GIOVINAZZO - MOLFETTA (NA)	26 GIUGNO ▲ VIESTE (FG)	25 AGOSTO ▲ GRADO
8 MAGGIO ▲ BARI	10 LUGLIO ▲ ARONA (NO)	28 AGOSTO ▲ JESOLO (VE)
15 MAGGIO ▲ GENOVA	24 LUGLIO ▲ MARINA DI MASSA (MS)	10 SETTEMBRE ▲ DESENZA (CR) (PR) (RD) (BS)
21 MAGGIO ▲ ALGHERO	28 LUGLIO ▲ LIGNANO (UD)	18 SETTEMBRE ▲ AEROPORTO MILITARE SAN DAMIANO PIACENZA
5 GIUGNO ▲ IMPERIA	31 LUGLIO ▲ BELLARIA-IGEA MARINA (RN)	25 SETTEMBRE ▲ CASTIGLIONE DELLA PESCAIA (GR)
12 GIUGNO ▲ POZZUOLI (NA)	3 AGOSTO ▲ COMACCHIO (FE)	1 OTTOBRE ▲ ALASSIO (SV)
18 GIUGNO ▲ RIMINI	20 AGOSTO ▲ PORTO SANT'ELPIDIO (FM)	2 OTTOBRE ▲ SANTO STEFANO AL MARE e RIVA LIGURE (IM)
19 GIUGNO ▲ PUNTA MARINA (RA)	21 AGOSTO ▲ PORTO RECANATI (MC)	

www.aeronautica.difesa.it

## CALENDARIO EVENTI P.A.N. 2022



### AERONAUTICA MILITARE - Esercitazione internazionale di Ricerca e Soccorso Aereo "Grifone 2022" a San Damiano - Piacenza

L'esercitazione multinazionale ed interagenzia si è svolta dal 13 al 17 giugno presso il Distaccamento Aeroportuale di S. Damiano (PC). Dal 13 al 17 giugno 2022, nell'area montuosa appenninica a Sud-Ovest della città di Piacenza, ha avuto luogo l'edizione 2022 dell'esercitazione internazionale di Ricerca e Soccorso Aereo "Grifone", pianificata e condotta annualmente dall'Aeronautica Militare attraverso il Rescue Coordination Centre (RCC) del Comando Operazioni Aerospaziali (COA)

nell'ambito dell'accordo internazionale SAR.MED.OCC. (SAR Mediterraneo Occidentale), con il supporto del Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico (CNSAS).

Scopo principale della "Grifone 2022", dove il personale e i mezzi aerei di **Esercito Italiano, Marina Militare, Aeronautica Militare, Arma dei Carabinieri, Polizia di Stato, Guardia di Finanza e Vigili del Fuoco** erano affiancati anche da equipaggi e mezzi dell'Ejército del Aire (Aeronautica Militare della Spagna), è quello di consolidare le già sviluppate sinergie tra l'Aeronautica Militare e le altre **Forze Armate, Corpi dello Stato e altri dicasteri pubblici**, per migliorare costantemente tecniche e procedure nel campo della Ricerca e Soccorso Aereo, al fine di salvare vite umane. Il carattere internazionale dell'Esercitazione è ulteriormente avvalorato dalla partecipazione di delegazioni di Osservatori provenienti da diversi Paesi. **Si rimanda il lettore alle pg. 11-13 di questo numero di FORUM, per un ampio articolo in merito.**

## AVVISI E COMUNICAZIONI

... da parte della Presidenza Nazionale AAA:



### ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA AVIATORI D'ITALIA

Eretta in Ente morale con decreto del Presidente della Repubblica n. 575 in data 15-5-1955  
PRESIDENZA NAZIONALE  
Via Marcantonio Colonna, 23-25 - 00192 Roma Tel. 06/3215145 - 3217078 Fax 3216882

Roma, li 08 LUG. 2022

Ai PRESIDENTI delle SEZIONI A.A.A.  
LORO SEDI

Prot. AAA-PN/00348/SG

Oggetto: individuazione di soci centenari

*Cari mimmo Presidenti e,*

nell'ambito delle iniziative attuate dalla Forza Armata per celebrare il centenario dell'Aeronautica Militare, il Logo e il Motto "Cento anni dell'Aeronautica Militare, In volo verso il futuro" individuati, esprimono sinteticamente il concetto del Centenario, onorando gli uomini e le donne che, in questi cento anni, in un senso di continuità, hanno contribuito a scrivere la gloriosa storia della nostra Forza Armata.

Nel solco di tali iniziative, la nostra Associazione vuole individuare tutti i Soci del nostro Sodalizio che nel 2023 compiranno i cento anni a similitudine della nostra amata Aeronautica, per festeggiarli degnamente e conoscere le loro storie personali, lo spirito di servizio e l'orgoglio di appartenenza per tramandarlo alle generazioni future dell'Arma Azzurra.

In relazione a quanto sopra, invito tutti i Presidenti di Sezione ad individuare e comunicare, entro il prossimo mese di ottobre p.v., i nominativi dei propri associati o di "simpatizzanti" che nel corso del prossimo anno compiranno i cento anni di età, eventualmente corredati di un breve curriculum vitae che illustri l'appartenenza e il servizio svolto nell'Aeronautica Militare.

*Ma Colosese Abascuro*

Gen. S.A. (c) Giulio Mainini

*Giulio*

## AVVISI E COMUNICAZIONI

L'AAA ha chiesto allo SMA se per accedere ed usufruire degli Organismi di Protezione Sociale (OPS), ad esempio luoghi di soggiorno estivi o invernali della Difesa, Circoli ecc., possa essere sufficiente l'esibizione della tessera sociale AAA. Di seguito riportiamo la risposta dello Stato Maggiore A.M.-

*Appare opportuno quindi precisare che nonostante l'AAA sia impegnata ad elevare il valore dei Soci aggregati, riconoscendone il valore e tentando di minimizzare le differenze di ruolo e coinvolgimento nel Sodalizio, gli ex appartenenti alla Forza Armata hanno acquisito nel loro status, alcuni diritti che non possono essere estesi a coloro che – come definito dallo SMA – sono iscritti alle AAA in quanto “vicini per inclinazione e interesse alla compagine ex militare”.*

**OGGETTO:** *Partecipazione agli Organismi di Protezione Sociale a mezzo esibizione tessera sociale in corso di validità.*

- 1. In merito a quanto richiesto con la comunicazione a riferimento, lo Scrivente, disaminata la documentazione afferente a codesta AAA, ha constatato che la stessa prevede, tra le altre, la figura del socio “effettivo” e quella del “socio aggregato” e che ai predetti viene rilasciata apposita tessera associativa. In relazione a quest'ultima, l'unico elemento che, al momento, li differenzia risulta essere l'anteposizione della lettera “E” (effettivo) ovvero della lettera “A” (aggregato) ad un codice numerico assegnato in fase di rilascio della tessera in questione.*
- 2. In base al quadro normativo vigente, la prima tipologia di socio sarebbe sempre ammessa a fruire degli OPS, trattandosi di personale militare in servizio o in congedo; di contro, la seconda non sempre potrebbe essere ammessa. Infatti la tessera associativa contraddistinta con la lettera “A”, identificando la totalità dei soci “aggregati”, non consente di discriminare se lo status del possessore della tessera sia quello di “familiare<sup>1</sup> di socio effettivo avente titolo” – e quindi ammesso – ovvero soggetto non ammesso in quanto non ex AD ma*

---

<sup>1</sup> *Ai sensi della SMD G 023 ed. 1999 - “Direttiva per gli interventi di protezione sociale nell'ambito delle F.A. recante modalità per la gestione e la rendicontazione delle relative attività” - sono da intendersi tutti i familiari compresi nello stato di famiglia del dipendente AD o con lui conviventi.*

*esclusivamente “vicino”, per inclinazione e interessi, alla compagine (ex) militare.*

- 3. Per quanto sopra, si ritiene che, al momento, solo la tessera sociale contraddistinta dal prefisso “E”, accompagnata da documento di riconoscimento in corso di validità, possa costituire strumento idoneo a dimostrare il titolo all'ammissione, e dunque alla possibilità di accesso, agli OPS per i soci che ne siano in possesso, rimanendo salve ed impregiudicate le norme/disposizioni in tema di accesso e di sicurezza delle installazioni militari.  
Al contempo, si invita codesta Associazione a dotarsi di un sistema di tesseramento con il quale qualificare, inequivocabilmente, il socio “aggregato” quale familiare di ex militare onde consentire anche tale personale la possibilità di accedere agli OPS.  
Al momento, quest'ultima tipologia di soci non potrà essere ammessa a mezzo esibizione tessera sociale in corso di validità.  
Ad ogni modo, si partecipa la disponibilità di questa AD a valutare, con il supporto di codesta AAA, eventuali iniziative similari a quelle poste in essere dallo Stato Maggiore dell'Esercito.  
Agli OOVV, che leggono in conoscenza, si chiede di diramare il contenuto della presente agli EE/DD/RR dipendenti.*
- 4. Si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti in merito.*

**“LO SPAZIO È DI TUTTI”** - la rubrica delle esplorazioni spaziali, prende spunto da questa dichiarazione pronunciata dall'Ing. Ghidini – portavoce dell'ESA.



## ***"Fra tre anni torneremo sulla Luna, con l'aiuto europeo"***

*(fonte: La Repubblica - 18 giugno 2022 - Articolo di Luca Fraioli)*

Intervista con l'Amministratore **dell'Ente Spaziale USA**.

*"Per andare su Marte dobbiamo ancora sviluppare le tecnologie giuste. Prevediamo di riuscirci tra il 2039 e il 2040. L'Italia ha un ruolo fondamentale nell'ESA, che fornirà energia elettrica al modulo dell'equipaggio della navetta "Orion".*

Un marziano a Roma, anzi due. Due ex astronauti americani in missione "spaziale" nella capitale, dopo che il presidente americano Biden l'anno scorso li ha voluti alla guida della NASA. L'Amministratore della National Aeronautics and Space Administration è William **"Bill" Nelson**, 80 anni portati alla grande. Nel 1986 volò a bordo dello Space Shuttle Columbia e nel 2000 fu eletto senatore democratico nello Stato della Florida, per poi essere riconfermato per altri due mandati, fino al 2012. Unisce la competenza di chi è stato in orbita alla diplomazia del politico di lungo corso. La sua vice è Pam Melroy: donna d'acciaio, ex pilota dell'aviazione militare Usa, ha partecipato alla Guerra del Golfo ed è stata comandante dello Space Shuttle quando a bordo, nel 2006, c'era anche il nostro Paolo Nespoli. "E' da lei che ho sentito per la prima volta la fatidica frase 'Houston, we have a problem'. Stavamo perdendo il pannello solare che avremmo dovuto agganciare alla Stazione spaziale. Ci volle una passeggiata spaziale d'emergenza, ma finì tutto bene", racconta l'astronauta italiano.

Quella di Roma è una delle tappe del tour europeo di Nelson e Melroy. Nell'Ambasciata americana è previsto un collegamento in diretta con la Stazione Spaziale Internazionale per un saluto a Samantha Cristoforetti e ai suoi compagni di avventura. Poche ore prima i vertici della NASA hanno firmato un'intesa con l'Agenzia Spaziale Italiana per studiare insieme il modulo lunare che un giorno ospiterà gli astronauti sul satellite naturale della Terra.

**Senatore Nelson, quanto ci vorrà prima che equipaggi umani rimangano stabilmente sulla Luna alloggiando in moduli come quello a cui lavorerà l'ASI?**

"È presto per dirlo, è tutto da definire. Ma proprio per questo serve uno studio di fattibilità".

**Però sulla Luna state per tornarci.**

"Sì, torneremo sulla Luna questa estate, probabilmente entro agosto. Il razzo SLS con in cima la capsula spaziale "Orion" è già sulla rampa di lancio per eseguire una serie di test... Se tutto andrà bene, ad agosto ci sarà il lancio per una missione di 30 giorni verso la Luna. Ma non ci sarà un equipaggio, sarà un volo di prova. E la capsula rientrerà sulla Terra, con un ammaraggio nell'oceano".

**Quando il volo con un equipaggio umano a bordo?**

"Se tutto funzionerà come prevediamo, in due anni saremo pronti a far partire un equipaggio di 4 astronauti per una missione di 10 giorni. Orbiteranno intorno alla Luna e torneranno indietro per testare le strumentazioni e gli equipaggiamenti".

**E i piedi sulla Luna?**

"Alla fine del 2025. Un equipaggio di 4 persone sulla Orion che prima viaggerà su un'orbita ellittica intorno alla Luna, poi sgancerà un modulo che poserà sul Polo Sud. A bordo del lander ci saranno un uomo e la prima donna a compiere un allunaggio. Da quel momento speriamo di tornare sulla Luna con equipaggi una volta all'anno".

**Che ruolo avrà l'Italia nel programma "Artemis", il nuovo piano di esplorazione lunare?**

"Il vostro Paese è un membro fondamentale dell'Agenzia spaziale europea. E l'ESA contribuisce al programma "Artemis" con lo European Service Module, il modulo di servizio della navetta Orion, che fornirà la propulsione e l'energia elettrica

al modulo dell'equipaggio. Sarà collegato alla navicella per tutta la missione, prima di sganciarsi al momento del rientro nell'atmosfera terrestre”.

**L'ESA sta per concludere la nuova selezione di astronauti. Tra loro potrebbe esserci il primo europeo o la prima europea ad arrivare sulla Luna?**

“È da decidere. Non lo so...”-

**Tra i progetti della NASA c'è anche una missione con equipaggio verso Marte?**

“Sì, ma prevediamo di riuscirci nel 2039 o nel 2040”.

**Su Marte ci arriverà prima la NASA o Elon Musk.**

**Interviene la vice Amministratrice Pam Melroy:** “Musk non può andare su Marte senza la NASA...”. Il senatore Nelson sorride e annuisce: “Per andare su Marte dobbiamo ancora sviluppare le tecnologie giuste. Per esempio dovremo poterci arrivare più velocemente. E questo per garantire l'incolumità degli astronauti. Con i mezzi attuali ci vogliono dai 6 ai 9 mesi di viaggio: una volta arrivato sul Pianeta rosso l'equipaggio dovrebbe attendere un anno e mezzo o due anni perché si ripresentino le condizioni ideali di disposizione dei pianeti per il rientro. E in questo momento non sappiamo come garantire la vita su Marte per due anni. Se invece riuscissimo a far durare il viaggio di andata tre o quattro mesi, gli astronauti potrebbero restare su Marte una settimana o due e poi ripartire verso la Terra. Oltre a questo c'è il problema di proteggere l'equipaggio dalle radiazioni solari durante la loro permanenza sull'astronave”.



**Qual è oggi lo stato delle relazioni tra la NASA e l'Agenzia Spaziale Russa "Roscosmos"?**

“I rapporti tra i cosmonauti russi e i nostri astronauti sono molto professionali, così come quelli tra i due Centri controllo missione. E spero lo rimangano. Ma non ci sono scusanti per l'invasione russa dell'Ucraina”.

**Russia e Cina stanno lavorando insieme per conquistare la Luna. Assisteremo a una nuova corsa allo spazio, come negli anni Sessanta?**

“La vera corsa alla conquista dello spazio ci sarà tra Stati Uniti e Cina. Pechino sta lavorando molto per andare sulla Luna, ma noi arriveremo prima. Mi auspico che la Cina in questo campo sia più trasparente e collaborativa”.

**Trasparente su cosa?**

Risponde **Pam Melroy:** “Su tutto... dove sono, cosa fanno. Lo abbiamo visto quando è rientrato sulla Terra il razzo che aveva portato in orbita una parte della loro stazione spaziale. Poteva finire sul Mediterraneo o sulla Penisola arabica, fortunatamente non è andata così. Ma dai cinesi non ci è arrivata alcuna informazione. I loro progetti spaziali sono tutti coperti da segreto”.

**Senatore Nelson, che ne sarà della attuale Stazione Spaziale Internazionale?**

“Resterà operativa fino al 2030. Dopodiché auspichiamo che siano altri soggetti ad operare nuove stazioni orbitanti, a cominciare dalle imprese private. Come NASA useremo per i nostri esperimenti in condizioni di microgravità i laboratori orbitanti di altri operatori”.

**La ISS non è più una vostra priorità?**

“I nostri sforzi saranno concentrati per andare sulla Luna, su Marte e anche oltre”.

**Lei crede che esistano altre forme di vita intelligente al di fuori della Terra?**

“Ne sono convinto. E il motivo sono le dimensioni dell'Universo. Il telescopio che abbiamo appena mandato nello spazio, il James Webb Space Telescope, catturerà la luce emessa 13,5 miliardi di anni fa: questo dà un'idea di quanto sia grande il cosmo, con miliardi di stelle nella nostra galassia e miliardi di galassie come la nostra. Quindi è del tutto possibile che



esistano pianeti come la Terra, con condizioni favorevoli alla vita e alla vita intelligente. Ce lo dice la matematica. E con il nuovo telescopio saremo capaci di andare a guardare da vicino questi esopianeti. Potremo osservare le loro atmosfere e comprenderne la composizione chimica per valutare se è compatibile con la vita”.

**Il 12 luglio prossimo sarà diffusa la prima “foto” catturata dal James Webb Space Telescope. Cosa si aspetta di vedere?**

“Penso che con quella immagine inizierà una nuova era di scoperte che noi non abbiamo mai neppure immaginato”.

**Tornando alle eventuali civiltà extraterrestri, lei pensa che potrebbero avere le capacità tecnologiche per arrivare fino a noi con le loro astronavi?**

“Non ho una risposta a questa domanda”.

**E allora perché la NASA ha deciso di studiare i cosiddetti unidentified aerial phenomena?**

“Lo facciamo su basi scientifiche. Ci sono questi fenomeni che la gente osserva, diverse centinaia negli ultimi venti anni, e la loro analisi scientifica può darci informazioni aggiuntive sulla loro origine”.

**Non temete di alimentare le teorie cospirazioniste? Se se ne occupa anche la NASA vuol dire che qualcosa di vero c'è...**

“È il contrario. Il nostro lavoro è fare ricerca scientifica. E useremo la scienza per spiegare fenomeni che finora non hanno una spiegazione”.

**Quando era senatore si è occupato molto di cambiamento climatico. Cosa fa la NASA in questo campo?**

“Potrei parlare tutto il giorno di questo argomento. Ma lascio che ha rispondere sia Pam...”. “Da molto tempo la NASA si dedica anche allo studio della Terra”, spiega Pam Melroy. “In questo momento ci sono più di venti satelliti della NASA che osservano il nostro pianeta dallo spazio. E il 70% dei dati climatici a disposizione della comunità scientifica sono raccolti da collaborazioni tra NASA e ESA. Il nostro obiettivo è sviluppare un modello della Terra, dalle rocce profonde fino agli strati superiori dell’atmosfera, perché solo con un modello fedele del pianeta potremo studiare l’evoluzione futura di un sistema così complesso”.

**Senatore, lei è stato nello spazio a metà degli anni Ottanta. La Terra appariva fragile già allora vista da lassù?**

“Sì, molto fragile. Ma oggi con l’aumentare degli eventi meteorologici estremi anche il grande pubblico sta capendo che la Terra si sta surriscaldando e che siamo soprattutto noi la causa con le nostre emissioni di metano e di CO2

nell’atmosfera. La NASA sta lavorando a cinque grandi osservatori spaziali che vigileranno sull’acqua, il ghiaccio, i suoli e l’atmosfera, dialogheranno tra loro e forniranno dati molto precisi, che noi condivideremo con i nostri partner, ma anche con le persone comuni. Li metteremo a disposizione delle scuole e di chiunque sia interessato. Con la speranza che l’opinione pubblica, una volta informata in modo scientifico, possa cambiare abitudini, scegliere i combustibili green, le energie rinnovabili, opporsi alla distruzione della foresta pluviale in Amazzonia... Io spero che la NASA giuochi un ruolo importante in questo cambiamento”.

**Sarà più facile trovare un altro pianeta che ci possa ospitare o salvare la Terra?**

“Dovremo fare entrambe le cose. Perché la Terra è l’unico pianeta che abbiamo a disposizione al momento. Ma al tempo stesso non dobbiamo rinunciare all’esplorazione, alla ricerca di pianeti abitabili”.



## Pagine di AEROMODELLISMO

*Rubrica dedicata al modellismo aereo, che spazia dai modellini statici in miniatura ai modelli in grande scala, anche volanti. Invitiamo tutti i lettori a fornire contributi personali, sia sulle proprie esperienze e realizzazioni, sia come contributo di pensiero o segnalazione di materiale ed eventi riguardanti questo affascinante mondo.*



### **Cant Z.506 "AIRONE"** riproduzione volante radioguidata di Carlo Martegani

La mia predilezione per i progetti dell'ing. Zappata e in particolare per l'idro-aviazione della Regia, mi hanno portato a realizzare, dopo il successo del Cant Z.501 ("Gabbiano"), il Cant Z.506 ("Airone") nella stessa scala 1: 6,5. Si tratta di un idrovolante pieno di fascino, sia per le sue qualità estetiche e tecniche, che per la sua storia. Con il S.I.A.I. S 55 è indubbiamente l'idrovolante italiano più famoso non solo in patria, ma anche all'estero. E' stato il nostro migliore idrovolante in guerra e pur risultando superato nell'impiego come velivolo da bombardamento troppo esposto all'offesa avversaria come

ricognitore, l'"Airone", come era stato battezzato, fu un mezzo operativo fondamentale per la sua affidabilità e le sue ottime caratteristiche nautiche. Trimotore di grandi dimensioni e al tempo stesso di un'arditezza ed eleganza di linee non comuni, Inizia la sua carriera il 19 agosto 1935 con il pilota Mario Stoppani e già nell'aprile '36, dopo i voli officina, si poneva all'attenzione mondiale con una serie di 20 primati conquistati. Vanta la maggior longevità fra quelli italiani con un servizio concluso nel 1960. Nel 1934 l'ing. Filippo Zappata, da poco divenuto direttore tecnico di Cantieri Riuniti dell'Adriatico, presentava i piani di un profilatissimo trimotore a scarponi, a struttura lignea con fusoliera a guscio e galleggianti in alluminio rivestiti in chitonal. Bilanciamento perfetto, prestazioni straordinarie rispetto agli idrovolanti contemporanei e con capienza di 12 posti, rendeva il velivolo commercialmente redditizio sulle medie distanze. Nel '35 i Cantieri di Monfalcone avevano sottoposto al Ministero dell'Aeronautica il progetto per una versione bellica del 506 adatta al bombardamento marittimo, alla ricognizione di altura e al siluramento. L'aereo presentava infatti doti marine eccellenti per tenere mare forza 5 con prestazioni più brillanti rispetto agli idro a scafo centrale. Così l'"Airone", versione bellica, venne ordinato, con sigla Cant Z.506 B, in diversi lotti per un totale di 324 esemplari prodotti dai C.R.D.A. e dalla Piaggio fino al 1943. Quanto ai motori, dopo varie sostituzioni, si optò per gli Alfa 126 RC 34 da 750 CV che gli permettevano una velocità max. di 375 Km/h. Alla vigilia del conflitto (10 giugno 1940) erano in servizio novantaquattro 506 B basati in Sardegna e a Brindisi. Il 16 giugno bombardieri francesi attaccavano l'idroscalo di Elmas dal mare senza allarme con i 506 schierati alla fonda carichi di bombe. Il 28 aprile 1941, iniziando l'occupazione delle isole ioniche di

Corfù e Cefalonia, sistemando fino a 12 militari assieme ai materiali con tinteggiatura argentea raggiunsero la Grecia. Successivamente verranno dipinti in verde carico.

*L'esemplare, unico al mondo, esposto al Museo di Vigna di Valle, che è stato riprodotto fedelmente come modello volante in scala 1-6.5, da Carlo Martegani.*

Da tutte le idrobasi gli "Aironi" si involavano con la caratteristica corsa in assetto sempre più cabrato, con l'onda che si assottigliava fino a un'esile scia e i motori urlanti al massimo. All'ammarraggio si accucciavano di poppa, via via i galleggianti affondavano e i motori venivano ridotti al minimo. Il 28 agosto '43 un Aironi S trasporta Mussolini dalla Maddalena a Vigna di Valle per poi salire al Gran



Sasso. Alle ottime qualità di volo contribuiva, in modo determinante, la grande stabilità data dall'ala con marcato diedro. Con un solo motore, pur perdendo quota, il volo era controllato. Nonostante fosse un ruolo riservato ai 501 gli "Aironi" erano attivi anche nella scorta ai convogli, nella ricerca di sommergibili e nella ricognizione strategica. A metà ottobre '41 la versione S è esaminata e approvata ufficialmente a Vigna di Valle. Approntati dalla Piaggio, mantengono la stiva ventrale, ma per ospitare battellini e galleggianti sganciabili in volo. Vengono installate 4 cuccette, delle panche, una toilette, un deposito d'acqua, un verricello, una scaletta con guida per barella fino a due persone, abbassabile dalla porta

di accesso a sinistra fino allo scarpone e grappini di sostegno sui galleggianti. Il 21 maggio '43 si costituiscono 11 sezioni aeree di soccorso aggregate alle squadriglie della marina, a Tolone, La Spezia, Orbetello, Stagnoni, Brindisi, Nisida, Elmas, Siracusa, Prevesa, Lero. All'armistizio i 506 operativi superstiti sono una settantina. Molti si involavano stracarichi per il sud basandosi a Taranto, a Brindisi, in Sardegna e a Porto Vecchio in Corsica. I tedeschi requisirono e "svasticarono" 12 "Aironi" civili. Nel '44 l'attività riprende intensa con ricognizioni di altura,



antisommergibili, missioni speciali, lancio di paracadutisti, scorta a navi italiane e alleate e convogli-rifornimento sulla costa dalmata, ricerca, soccorso, recupero naufraghi e scoprimento mine. Come scalo dei corrieri aerei militari, era in funzione la base di Bracciano. Gli "Aironi" trasportavano regolarmente passeggeri fra le città di mare sia prima della pace che dopo. Genova era uno degli scali abituali. In breve i 506 restano i soli idrovolanti in circolazione a dimostrazione della completa riuscita della macchina. Nei primi anni del dopoguerra i cieli delle maggiori città marinare erano solcati dalle grandi sagome degli "Aironi" fra le più caratteristiche della nostra aviazione. All'idroscalo di Venezia "Miraglia", fino al '48, il trimotore era di casa. Il lento abbassarsi dell'aereo, i sobbalzi sull'acqua, sollevando lunghe scie bianche gemelle con gli scarponi, le perlustrazioni a bassa quota facendo tintinnare i vetri delle



finestre con l'armonioso pulsare dei 3 motori Alfa 126, erano uno spettacolo consueto sempre seguito con interesse. Dal 1° agosto '48 si è formato ufficialmente il comando soccorso aereo a Vigna di Valle fino all'aprile '49 agli ordini del Col. Giovanni Pezzani con una ventina di "Aironi" sopravvissuti. La S.I.A.I. li ha portati gradatamente tutti allo standard S. Le modifiche riguardavano principalmente i battellini pneumatici del vano bombe da sganciare in volo e boe fumogene di segnalazione, chiusura delle relative finestrate e grandi finestroni laterali tipo civile prebellico. Vigna di Valle, sul Lago di Bracciano, era meta di comitive di appassionati. La strada da Roma che sbocca da un ciglione offriva alla vista i 506 schierati alla fonda. Nel '52 ve ne erano 17, operativi per attività di vario genere con trasporto di ammalati urgenti dalle isole, ricerca di aerei perduti, in occasione di calamità come la grande alluvione del Polesine del 1951 con lanci di rifornimenti nei centri sommersi, soccorso a naufraghi e lancio di scorte. Poteva intervenire in soccorso anche quando il mare era veramente agitato. Il rombo sordo dei suoi potenti Alfa Romeo era la miglior musica per i naufraghi. Molti uomini devono la vita a questo poderoso aeroplano. Nato per fare la guerra, ha invece portato speranza e salvezza. Alle loro denominazioni anteponevano la sigla S.A.R. (Search And Rescue). Gli "Aironi" superstiti del 84° Gruppo di Vigna di Valle nel '59 un po' alla volta venivano demoliti risparmiando solo l'esemplare codificato 84-4 e matricola militare M.M. 45425 tuttora conservato nell'omonimo Museo dell'Aeronautica. Un B adattato, nel '48, allo standard S dalla S.I.A.I. di Sesto C. Collaudato da Nicolò Lana il 19 dicembre '41 apparteneva al 15° lotto, il quart'ultimo e consegnato alla 189ª Sq. di Augusta il 12 gennaio '42, effettuando la prima missione il 18 gennaio. E' questo è l'esemplare radiocomandato riprodotto da me in scala 1:6.5 e di seguito presentato, dopo essere stato terminato e portato in volo nell'agosto 2013. Concludendo, l'Airone ebbe grossi limiti come velivolo per la guerra, ma diede degli ottimi risultati come aereo da soccorso, risultando uno dei migliori idrovolanti del mondo.

## DATI TECNICI

### CARATTERISTICHE

Dimensioni	{	apertura alare . . . . .	m. 26,500
		lunghezza . . . . .	» 19,245
		altezza . . . . .	» 7,465
Superficie alare . . . . .		m.² 93.—	
Peso a vuoto . . . . .		Kg. 8300.—	
Carico militare . . . . .		Kg. 600.—	
Equipaggio N.º 4 persone . . . . .	Kg.	320.—	
Armi cal. 12,7 tipo Safat N.º 1 . . . . .	»	29.—	
Armi cal. 7,7 tipo Safat N.º 1 . . . . .	»	15.—	
Munizioni cal. 12,7 N.º 350 . . . . .	»	48.—	
Munizioni cal. 7,7 N.º 500 . . . . .	»	22.—	
Impianto R. T. G. I. . . . .	»	100.—	
Impianto fotografico . . . . .	»	50.—	
Varie (traguardo di puntamento, razzi illuminanti, artifizi) . . . . .	»	40.—	
Benzina . . . . .	Kg.	2150.—	
Olio . . . . .	»	250.—	
Bombe . . . . .	»	1000.—	
Carico disponibile . . . . .	Kg.	3400.—	
Carico utile . . . . .	Kg.	4000.—	
Peso totale . . . . .	Kg.	12300.—	
Capacità massima serbatoi l. 4148 . . . . .	Kg.	3020.—	
Potenza (N.º 3 motori tipo «Alfa Romeo» 126 RC 34) a quota 0 . . . . .	C.V.	2040.—	

Tempo di distacco . . . . .	26''	
Velocità minima . . . . .	Km/h 121	
Velocità massima a quota 4000 . . . . .	» 373	
Velocità di crociera a quota 4000 . . . . .	» 313	
Autonomia con Kg. 1000 di bombe . . . . .	Km. 2000	
Consumo chilometrico . . . . .	Kg./km. 0,937	
Salita {	a m. 4000 . . . . .	14' 6''
	a m. 6000 . . . . .	24'
Quota tangenza pratica . . . . .	m. 7870.—	
Carico per m² di superficie alare . . . . .	Kg./m.² 131,10	
Carico per C. V. . . . .	Kg./C.V. 5,46	
Consumo medio orario . . . . .	Kg. 293,30	
Coefficiente di robustezza . . . . .	N = 6 circa	

## IL MODELLO

La costruzione, in scala 1:6.5 è tutto legno, con rivestimento in tessuto di vetro e resina. I galleggianti e la fusoliera sono stati montati su scaletti posizionando le ordinate in compensato di betulla, quelle di forza e pioppo le altre, ritagliate a laser. Listelli di pino e di obeche le tengono in sito con epoxi. Rivestimento in listelli di balsa da 2,5 mm. Le ali portano lo stesso n° di centine del vero in compensato di pioppo e betulla da 3 mm opportunamente alleggerite e ritagliate a laser. Il profilo biconvesso asimmetrico, spesso il 15% della corda e spessore decrescente verso l'estremità, è quello disegnato da Zappata. Gli ancoraggi per i galleggianti, rivettati alle ordinate di forza, sono in lamierino



di acciaio inox da 1mm. I galleggianti sono ancorati al tronco centrale con montanti centrali e laterali in tubi di inox da 12 e 8 mm di diametro e poi opportunamente carenati da solette in compensato di betulla da 0,6 mm per una buona penetrazione. La travata dei galleggianti è registrabile con pipe alle estremità superiori grazie ai loro gambi filettati. Le 3 ordinate parafiamma sulle quali sono fissati i motori, sono in betulla da 6 mm. Esse sono ancorate al tronco centrale delle ali con cassoncini in compensato di betulla da 2,5mm e servono da contenitori dei serbatoi, delle centraline di accensione candele e dei servi digitali di comando motori. L'ossatura di forza della cellula è composta da 3 longheroni in pino da 20x10 nei punti di maggior sollecitazione e rastremati verso l'estremità. Dei 3 longheroni quello centrale sorregge tutta la flessione mentre quello anteriore e quello posteriore resistono alla torsione. Tra centina e centina pannelli di compensato di betulla e pioppo realizzano una trave a doppio T e ospitano all'attacco delle semiali i cassoni delle baionette in avional da 8 mm. Le ali sono a sbalzo con un diedro marcato e sono fissate al tronco centrale con linguette di inox da 0,8 mm e viti in inox da 4 M con testa a brugola cava. Nelle ali sono posizionati i servi digitali da 5 Kg per gli alettoni e per i flaps. Questi ultimi, tagliati a metà essendo posizionati parte sulle semiali mobili per il trasporto e parte sul tronco centrale. I piani di coda sono in balsa con profilo biconvesso simmetrico. Compongono la coda la deriva fissa, il timone di direzione, il piano orizzontale col timone di quota e la travata. La parte fissa del PO, in continuazione del poppino è solidale con la



fusoliera, porta 2 servi per le parti mobili. Come pure il timone di direzione è comandato da un servo da 8 Kg inglobato nella deriva fissa. Dal primo longherone al bordo di entrata delle ali sopra e sotto lavora un rivestimento in betulla da 0,6. La travata di coda realizza l'irrigidimento del piano fisso ed è costituita da 4 montanti in listelli di pino a sezione ellittica 10x 8 mm e 4 rompitratta pure a sezione ovale con linguette di inox alle estremità per gli ancoraggi e una pipa all'estremità superiore che, grazie ai loro gambi filettati, consentono di regolare l'incidenza del piano fisso. I radiatori olio sono sistemati 2 sul musone della semiala sinistra e uno sul musone della semiala destra. I 3 motori DLE 30 benzina 2T sono montati senza angoli di incidenza e sono perfettamente mascherati con 3 cappottature in vetroresina modellati in stampo di gesso ottenuto con

maschio di legno tornito. La cupola del parabrezza è stata realizzata, su maschio di legno sotto vuoto, in film trasparente termoformabile da 0,8 e incorniciata da strisce di Al. da 0,5 mm. Il baricentro è risultato come sul prototipo 1 cm avanti i redan dei galleggianti. Ogni galleggiante è provvisto di due gancetti per il rimorchio e di 2 bitte per l'ormeggio. Le ali e i

piani di coda sono rivestiti in oratex argento. La verniciatura è in alluminio acrilico tranne l'opera viva dei galleggianti che è in nero opaco e le bande rosse sulle ali. Due grandi coccarde tricolori sono dipinte sulle fiancate della fusoliera.

Per facilitare il trasporto il modello è diviso in 4 parti. Le due semiali inserite con 2 baionette e 8 linguette che fungono da spinotti, il tronco centrale con i 3 motori e i galleggianti, metà fusoliera con i piani di coda che viene unita al tronco centrale, mediante 6 viti con spinotti filettati, accessibili dalla torretta del mitragliere aperta sul dorso fusoliera. L'alimentazione elettrica della ricevente e dei servi è assicurata da due li-po 2s da 3.000 mAh in parallelo e da una centralina Minimac 2 Alewings. Un'unica batteria al Ni-mh da 2.500 mAh con 3 uscite alimenta le 3 centraline dei motori.



I cruscotti del 1° pilota e del 2° pilota riproducono in scala gli strumenti di bordo: radiogoniometro, 3 contagiri, anemometro, variometro, girorizzonte, altimetro, commutatore magneti per avviamento, 3 teletermometri olio, 3 manometri olio, 3 manometri benzina, bussola per lunga navigazione, indicatori incendio, contagiri, calettamento eliche, orologio totalizzatore. Sulla semiala sinistra, in corrispondenza della centina n° 18 è fissata un'asta che porta i tubi Pitot. Il battesimo del volo ai comandi del bravo collaudatore Max Comolli ora sostituito dal valido Umberto De Santi, è avvenuto spontaneamente senza problemi, regalandoci un realismo stupendo con una maestosità non da aeromodello ma da velivolo in miniatura con i suoi 4,15 m, i suoi 25 Kg e i suoi 12 cv di potenza. Il violino dei 3 motori in

sincronismo diffondono nel cielo una musica di potenza che affascina. Fanno fede le numerose foto e il filmato visibile sul mio sito [www.idromodelli.it](http://www.idromodelli.it) cliccando sul sito Cant Z.506 "Aironé".



*(foto sopra: una bellissima inquadratura dell'Aironé sul lago di Varese e il momento del decollo)*

Doverosi ringraziamenti: all'amico Cente Parola che, disegnatore puntuale, ha curato la parte grafica e le attrezzature per gli scali di montaggio, a Max per la supervisione cad e agli amici Stefanoni per il taglio ordinate e centine, a Nicola Calò per il valore aggiunto che gli ha dato con i suoi magici scatti, al Museo Di Vigna di Valle che mi ha consentito di scattare numerose immagini di particolari e di innamorarmi di questo stupendo idrovolante.

*Carlo Martegani*

[marteganicarlo@libero.it](mailto:marteganicarlo@libero.it)

[marteganicarlo@hotmail.it](mailto:marteganicarlo@hotmail.it)



(foto: l'idroscalo da dove decollano i modelli, l'"Airone" con la sua mole prevale sugli altri esemplari – un'altra immagine del decollo e particolari del meraviglioso modello volante)



Il modello in fase di assemblaggio con le sue selle carrellate, prima della esibizione



## EDITORIA STORICA

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

Per rimanere in tema con gli articoli riportati in questo numero di Forum, suggeriamo la lettura del testo

### “DELFINI D’ACCIAIO” - Sfida nel Mediterraneo

Il romanzo del sommergibile hunter-killer “Enrico Toti”

L’autore è Marco Mascellani – Edizioni Girasole anno 2006

Per iniziativa dell’autore, 15 introvabili copie sono state impreziosite per festeggiare l’inaugurazione della esposizione del sommergibile “E. Toti” presso il Museo Da Vinci” di Milano, avvenuta il 7.12.2005; (nella foto sotto l’arrivo del “Toti” a Milano, dopo l’avventurosa navigazione sul Po).

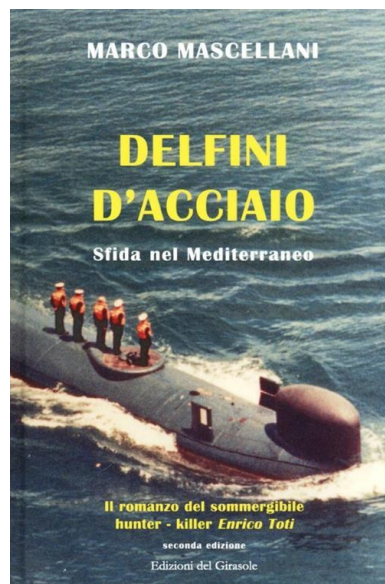


240 pagine di particolare

interesse storico, con una bella foto interna del sommergibile “Bagnolini” a quota periscopica e la presentazione del Comandante Dell’Erba:

*“La lettura di “Delfini d'acciaio” mi ha portato a condividere artificialmente gli stati d'animo, le sensazioni e le esperienze dei suoi personaggi, avvincenti e brillanti, in maniera semplice, ma mai banale. La realtà mi sembra abbastanza corrispondente, specie nelle interazioni personali, sia nell'ambito militare che civile. Dato che chi*

*scrive è un militare, questo significa che lo scrittore è prima una persona “vera”, poi un militare. Omissis –*



## ASSOCIAZIONE NAZIONALE ALPINI Sezione di Parma

### UNA STORIA LUNGA UN SECOLO

libro di Giovanni Sassi sul 100°  
della Sezione ANA di Parma  
*Il Presidente Angelo Modolo*

La prima presentazione del libro si è tenuta presso la sede ANA di Via Jacobs, mercoledì 29 giugno 2022 - ore 18:00, alla presenza di un numeroso pubblico e delle rappresentanze delle Associazioni Combattentistiche e d’Arma locali.





## L'ULTIMO VOLO DI MATTEO CONCARI AVIERE SCELTO VAM DECEDUTO INDOSSANDO LA FASCIA TRICOLORE DI SINDACO DI SORAGNA

La bella cerimonia del Raduno Interregionale dei Bersaglieri, iniziato già sabato 2 luglio a Salsomaggiore, si è tragicamente conclusa in anticipo, a seguito del malore accusato dal primo cittadino di Soragna, che partecipava in prima fila con la fascia tricolore al petto, al fianco del

Prefetto, del Presidente della Provincia e degli altri Sindaci del parmense.

Matteo era un "Aviatore" negli anni '90, in congedo con il grado di Aviere Scelto, ed aveva operato nell'Arma Azzurra nella Specialità Vigilanza Aeronautica Militare (VAM).

*"Avrebbe compiuto 45 anni dopo due giorni il sindaco di Soragna (Parma) Matteo Concari, ma è deceduto domenica 3 luglio a Salsomaggiore, mentre stava partecipando agli eventi in programma per il Raduno Interregionale Nord dei Bersaglieri. Il fatale malore è intervenuto mentre sfilava a fianco ai colleghi sindaci e ai cittadini presenti all'evento; ogni tentativo di rianimarlo si è rivelato purtroppo inutile".*

Erano presenti alla cerimonia dei medici che si sono gettati sul corpo inanimato per tentare di mantenere viva la speranza fino all'arrivo dei sanitari; si è pensato inizialmente ad un banale colpo di calore, ma per Matteo non c'è stato nulla da fare.

Concari era stato in precedenza assessore e vicesindaco nella cittadina di Soragna, poi eletto primo cittadino a settembre 2020. Lascia la moglie e due figli. Oltre all'attività politica, era imprenditore titolare di due attività nel ramo metalmeccanico.

A seguito del tragico evento, molti municipi della provincia di Parma hanno esposto le bandiere a mezz'asta in segno di lutto.

La notizia della morte del Sindaco Concari ha lasciato attonita l'intera comunità residente nella cittadina parmense di Soragna, molto conosciuta in particolare per la presenza della locale "Rocca Meli Lupi", antico maniero di prestigio e residenza attuale del Principe Diofebo Meli Lupi di Soragna. Gli Amici e colleghi dell'Aeronautica Militare e dell'Associazione Arma Aeronautica ricorderanno certamente il concerto tenuto dalla Fanfara della I Regione Aerea, durante la "Giornata Azzurra" dell'anno 2019, ospiti del Principe Diofebo, nella corte interna del castello.

Il primo pensiero degli Aviatori d'Italia è per la famiglia dell'Amico e Socio AAA Matteo, alla quale il Presidente della Sezione Aeronautica di Fidenza – Col. Alberto Bianchi - ed il Capo Nucleo di Soragna – Sig. Piero Verduri, a nome di tutti i Soci Aviatori, intendono stringersi in un abbraccio di sincera solidarietà e sentito cordoglio.

*"Domenica mattina, durante una festosa manifestazione iniziata all'insegna dei valori e dell'impegno verso la Patria dei Bersaglieri e dei tanti veterani militari presenti, gli Aviatori parlavano con il sindaco della iniziativa di realizzare un monumento aeronautico nel Parco degli Aviatori a Soragna; Matteo Concari in qualità di sindaco ed Aviere in congedo ne era entusiasta; e ci saremmo visti di lì a pochi giorni per avviare il progetto ma un attimo dopo un odioso destino ci ha portato via l'ex collega, l'amico, il Socio del Sodalizio aeronautico ed il Sindaco della cittadina sede del nostro Nucleo AAA.*

(Nella foto il Capo Nucleo di Soragna Verduri, consegna il Berrettino AAA al Sindaco Concari, Socio Effettivo dal 2019).



Riportiamo di seguito uno stralcio del commento a caldo diramato dal Presidente della Provincia e Sindaco di Fidenza, Andrea Massari:

*"Siamo rimasti increduli, senza fiato a sperare che potesse trattarsi di un banale colpo di calore. Purtroppo, così non è stato, e dopo lunghissime manovre di soccorso la terribile, devastante notizia. Matteo non ce l'ha fatta. Gli sguardi attoniti degli uomini in uniforme, del prefetto, dei sindaci, in un silenzio divenuto per tutti insopportabile. A nome di questa comunità di amministratori che rappresento, in qualità di presidente della Provincia di Parma, voglio esprimere un particolare ringraziamento al personale di soccorso ed emergenza e a tutte le forze dell'ordine che hanno fatto l'impossibile per assistere Matteo. Sono stati momenti molto drammatici, come chiunque può immaginare, e mai i soccorritori hanno tentennato e nulla è rimasto intentato".*



*"Poco prima con Matteo avevamo scattato questa fotografia. Con i sindaci abbiamo riflettuto se fosse corretto pubblicarla o meno. Abbiamo deciso di pubblicarla Matteo è mancato con la fascia tricolore al petto, rappresentando la sua città e stamattina era con noi tranquillo, sereno e felice di rappresentare con orgoglio la sua comunità a questa cerimonia. Tutti noi sindaci abbiamo deciso di esporre a lutto le bandiere dai nostri*

*Municipi fino al giorno del funerale. Tutti concordi vogliamo essere a fianco della famiglia di Matteo, alla moglie, ai due figli e alla comunità di Soragna che non avranno più al loro fianco la straordinaria persona che è stato Matteo. Noi tutti insieme vi staremo accanto".*

(Strega - Massari – stralcio articolo GdP)

## TUTTE LE CONVENZIONI



### ACCORDO 2021-2022 TRA A.A.A. FIDENZA E ASSOCIAZIONE FIDENTINA CULTURALE RICREATIVA

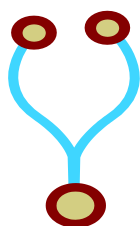
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRCR, per promuovere attività comuni e scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2022 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini. I Soci sono invitati a prendere visione dei programmi in atto, potendo aderire per tutto l'anno 2022, 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 2022** (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](http://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](http://www.ferrarini.pr.it)

L'azienda parmigiana, con esperienza quarantennale in sicurezza e serramenti, su presentazione della **tessera personale di Socio A.A.A. 2022**, applicherà un'agevolazione del 8% sui prezzi di listino. La convenzione è estesa a favore dei familiari e non è cumulabile con altre offerte e/o promozioni in corso.

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



### GOTHA VIAGGI

Via Collegio dei Nobili 2/d - 43121 Parma – tel. 0521-798409 - Agenzia di Viaggi specializzata nei viaggi di lavoro e di gruppi. Già da alcuni anni i titolari organizzano viaggi e soggiorni per l'A.A.A., alla quale riservano un vantaggioso trattamento in convenzione, conoscendone le esigenze e favorendo la riuscita dei Tour di gruppo. [www.gothaviaggi.it](http://www.gothaviaggi.it) – convenzione valida per i soci AAA 2021.



### 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](mailto: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 2022

**Il Sabato...** **AAA – Sezione di Fidenza** – Gli incontri dei Soci al sabato mattina hanno ripreso il corso normale, in rispetto delle norme di contenimento Covid in vigore. L'orario è 9-11. I contatti con la Sezione sono assicurati tutti i giorni feriali, comunicando con i referenti di zona o attraverso i recapiti chat o e-mail della Sezione.

**Giovedì tutti fino a sett.** **“APERISTORIE” Parma Oltretorrente** – vedi articolo a l'interno

**Sabato 25 giugno** **Roma – Casa dell'Aviatore ore 8,30** – Assemblea Nazionale AAA – partecipazione Presidenti o delegati  
**Le domeniche** **NON PERDERE LE MANIFESTAZIONI AEREE PROGRAMMATE PER LUGLIO E AGOSTO con esibizione PAN** – Vedi programma a pagina 28

### CONTINUA A LEGGERE “FORUM”

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

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

**FORUM È DISPONIBILE ANCHE PRESSO:**

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

**A.A.A.** Presidenza Nazionale Roma – Presidenza Regionale Piemonte, Veneto, Emilia Romagna, **Sezioni di:** Bologna – Cremona - Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore, San Secondo e Soragna; Modena e Nuclei dipendenti – Gallarate - Reggio Emilia e Nuclei - Casalmaggiore – Caserta – Guidonia - Taranto – Tarcento – Udine e Nuclei; **Sezioni Parma di:** ASSOARMA – UNUCI – Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia ANPDI Parma – Associazione Nazionale Marinai d'Italia – Associazione Polizia Municipale in Congedo – Associazione Nazionale Finanziari d'Italia – Associazione Nazionale Ufficiali Provenienti dal Servizio Attivo – Associazione Bersaglieri – A.N.I.O.C.; Associazione 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 Fontanello - AEROCLUB G. Bolla Parma - Aviodelta Felino – CRAL Bormioli Rocco Fidenza – Gruppo Alpini Soragna – Ass. Combattenti e Reduci di Fidenza e Soragna.

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