

“FORUM”

degli Aviatori d'Italia

TUSKEGEE AIRMEN “RED TAILS”



Agosto 2022

n° 113

*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° 113 – periodo di emissione: agosto 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

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

... i social di ASSOERONAUTICA FIDENZA

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

Se hai un contributo da fornire all'aggiornamento della pagina, invia materiale agli amministratori: redazione_forum@libero.it

roberto.miatì@gmail.com

assoaeronautica.fidenza@gmail.com

Per info e contatti: fidenza.assoaeronautica@gmail.com

La pagina facebook di [assoaeronautica.fidenza](https://www.facebook.com/assoaeronautica.fidenza) è stata aperta per tenere i contatti fra i membri della nostra Associazione ma anche tra gli appassionati di Aviazione e dell'Arma Azzurra. Nel sito www.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 ASSOERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....(AAA Team Comunicazione)
STORIE AERONAUTICHE	
- Pg. 4-5	“RED TAILS” - LA VERA STORIA DEI PILOTI DI TUSKEGEE(recensione di F. Cordaro)
- Pg. 6-9	1945 - BOMBARDIRE B-25 USAAF SI SCHIANTA CONTRO L'EMPIRE STATE BUILDING DI NEW YORK.....(Web)
STORIE DI MARE	
-Pg. 10-14	6 AGOSTO 1945 – “L'APOCALISSE”.....(S.T.V. Emilio Medioli)
ATTUALITÀ	
- Pg. 15	WWW.ASSOERONAUTICAFIDENZA.IT..... (Pacomar)
IT HAPPENED IN THE SKY	
- Pg. 16-18	ACCADDE NEI CIELI AD AGOSTO.....(ricerche della Sez. AAA-Monterotondo)
- Pg. 18	BREVE APPROFONDIMENTO – MAVM - COL. ALFREDO BARBIERI(fonte Web)
EVENTI E RICORRENZE	
- Pg. 19-21	CLUB FRECCHE TRICOLORI E AAA – PROVE DI ATTIVITÀ CONGIUNTA.....(P. Verduri – A. Bianchi)
- Pg. 22	CENTENARIO DELLA SEZIONE ALPINI DI PELLEGRINO PARMENSE.....(Web e R. Miatì)
- Pg. 22	“FATTI D'ARME DEL 9 SETTEMBRE 1943” - CERIMONIA A FIDENZA.....(Comune di Fidenza)
AVVISI E COMUNICAZIONI	
- Pg. 23	AVIATORI D'ITALIA – DIVENTA ANCHE TU FOLLOWER.....(AAA P.N. Comunicazione)
- Pg. 24	5X MILLE A FAVORE DI AAA.....(AAA P.N.)
- Pg. 24	PROGRAMMA P.A.N.....(sito A.M.)
LO SPAZIO È DI TUTTI	
- Pg. 25	“VEGA-C VOLA NELLO SPAZIO” – UN SUCCESSO DAL CUORE ITALIANO.....(recensioni e ricerche di F.Cordaro)
- Pg. 26	IL SATELLITE MADE IN ITALY “LARES 2”(Web)
- Pg. 27-28	IL BOLIDE DEL 7 AGOSTO 2022.....(E. Rubino -AAA Caserta)
PAGINE DI AEROMODELLISMO	
Pg. 29-32	ANSALDO S.V.A. 5 – NON UN MODELLO MA UN AEREO IN SCALA RIDOTTA.....(C. Martegani)
EDITORIA STORICA	
- Pg. 33	TRE TESTI PER RIFLETTERE SU SULL'APOCALISSE DI HIROSHIMA(dal Web Redazione Forum)
CONVENZIONI	
- Pg. 40	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L'ANNO 2022.....(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 41	AGOSTO-SETTEMBRE 2022.....(Redazione Forum)

In copertina: tratta dal Web, una rara foto d'epoca del Tuskegee Airmen “Red Tails” (articolo alle pagine 4-5)

FORUM[®] degli Aviatori d'Italia



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

2022

**113 numeri di "Forum"
113 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

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

su **www.assoaeronauticafidenza.it**

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



Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d'Italia
www.assoaeronautica.it

 **Pagina Facebook**
facebook.com/assoaeroarma

 **Instagram**
instagram.com/assoaeroarma

 **Twitter**
twitter.com/assoaeroarma

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

 **YouTube**
youtube.com/assoaeronautica

 **Sito Web**
www.assoaeronautica.it



STORIE AERONAUTICHE

“RED TAILS”

LA VERA STORIA DEI PILOTI DI TUSKEGEE

Riservato ai bianchi. Chissà se l'aviatore Alfred Anderson ripensava a quel cartello, probabilmente uno dei motivi che lo avevano spinto ad arruolarsi nell'aeronautica militare, mentre portava la manetta del proprio velivolo in avanti. Alle sue spalle, un **passaggero** molto speciale: la First Lady **Eleanor Roosevelt**, che in quel 29 marzo 1941 lo aveva voluto espressamente come pilota per un volo dimostrativo. Una scelta che ricalcava quella maturata da suo marito, Franklin, solerte nel promuovere la **creazione di unità afroamericane** all'interno delle forze armate.



Nondimeno, la storia che affronteremo oggi inizia ben prima della fondazione del **99th Fighter Squadron**, insignito dell'iconico appellativo di **Red Tails** (code rosse), ed è una vicenda destinata a intrecciarsi inevitabilmente con la tematica del **razzismo**. Senza scomodare la guerra di secessione, parentesi oltremodo complessa che necessiterebbe di un ulteriore approfondimento, agli inizi del XX secolo l'esistenza del **segregazionismo** era una realtà consolidata anche nell'esercito, un'onta alla quale il presidente Truman avrebbe posto fine soltanto nel 1948 con l'**ordine esecutivo 9981**. Volendo operare una sintesi ancora più estrema, prima dell'entrata in vigore di questo provvedimento esisteva un'**effettiva separazione fra le truppe di colore e non**.

Di fronte alle proteste nate dalla reticenza nel vedersi attribuito il diritto di servire il proprio Paese su un piano di parità, nell'aprile del '39 il **Congresso** si risolse ad approvare **la legge pubblica n. 18 sugli stanziamenti**, disposizione contenente l'emendamento proposto dal senatore Schwartz per l'**allocazione di fondi per l'addestramento dei piloti afroamericani**, invero confinati in apposite scuole di volo. Come si potrà facilmente intuire, il percorso di questi volontari fu costellato di innumerevoli **insidie**, nonché scandito da un **sentimento di cronica e irragionevole diffidenza**: piuttosto emblematica fu la volontà di istituire un apposito gruppo di studio incaricato di analizzarne il comportamento, quasi si fosse trattato di cavie da laboratorio. Commentò in proposito Coleman Young, futuro membro dello squadrone e primo sindaco afroamericano di Detroit: **“Hanno reso gli standard così alti che siamo diventati un gruppo d'élite”**.

Al termine del durissimo addestramento avvenuto nella città di **Tuskegee** (Alabama), luogo che contribuisce a spiegare l'altrettanto celebre soprannome (*Tuskegee Airmen*), nel 1943 furono inviati in prima linea per prendere parte alle **operazioni contro Pantelleria**, una piccola isola vulcanica presidiata da oltre 11.000 Italiani e da un centinaio di tedeschi.

Una volta entrati in servizio attivo, i Red Tails cominciarono a collezionare un **numero sempre maggiore di vittorie** divenendo, complice l'inconfondibile livrea, una presenza rassicurante per gli equipaggi dei bombardieri che erano chiamati a scortare. Tra le **azioni** più famose che sarebbero loro valse numerose onorificenze e, negli anni a seguire, ben due film, ricordiamo quella che il **24 marzo 1945** li portò



ad **abbattere 3 caccia a reazione Messerschmitt Me.262**, probabilmente i jet più performanti mai entrati in servizio durante la Seconda guerra mondiale.

Tra il 1941 e il 1946 furono oltre **900** i piloti che volarono sotto le insegne dei Tuskegee, dimostrando in maniera inequivocabile l'infondatezza di quelle teorie imperanti in un Paese che, ancora oggi, è chiamato a misurarsi quotidianamente con lo spettro della discriminazione razziale.

Questi aviatori furono impiegati nelle varie battaglie svoltesi nel Mediterraneo, nel Pacifico e in Italia con compiti di bombardamento, ricognizione e pattugliamento aereo. In seguito vennero impiegati come scorta ai bombardieri strategici nelle missioni sopra la Germania e l'Austria.

CACCIA:

- Curtiss P-40
- Republic P-47 Thunderbolt
- North American P-51 Mustang
- Bell P-39 Airacobra

BOMBARDIERI:

- North American B-25 Mitchell
- Martin B-26 Marauder

DATI DELLE MISSIONI:

- 1 Cacciatorepediniere affondato
- 32 Piloti catturati
- 66 Piloti caduti in combattimento
- 111 Aerei abbattuti
- 140 Aerei distrutti al suolo
- 950 Veicoli di terra a motore distrutti
- 15.000 azioni di guerra compiute

ONOREFICENZE:

Il 29 marzo 2007 è stato riconosciuto ai circa 300 superstiti il maggiore riconoscimento del congresso degli Stati Uniti d'America, la Medaglia d'Oro è stata consegnata dal presidente George W. Bush.

- 1 Legion of Merit
- 1 Silver Star
- 2 Soldier Medal
- 8 Purple Heart
- 14 Bronze Star
- 95 Distinguished Flying Cross
- 150 Distinguished Flying Crosses
- 744 Air Medal and Clusters



Medaglia d'oro del Congresso

«I Tuskegee Airmen erano un gruppo di 994 piloti afroamericani che hanno guadagnato fama durante la Seconda guerra mondiale per il loro eroismo nello scortare i bombardieri americani in raid in Europa e Nord Africa. Il loro servizio distinto ha influenzato il presidente Truman ad eliminare la segregazione l'esercito americano.»

Il 29 marzo 2007 il Presidente USA George Bush consegna la "Gold Medal del Congresso USA" ad un veterano dei Red Tails.

FILMOGRAFIA:

- *Red Tails* è il titolo di un film del 2012 che si basa sulle gesta dei Tuskegee Airmen, prodotto dalla Lucasfilm e interpretato da Cuba Gooding Jr.
- *The Tuskegee airmen* (1995)

(Fonti: Web, Wikipedia - Articolo di Gianluca Marzari - Tratto da "La Minerva" del 18 agosto 2022). Ricerche e recensioni di Fabio Cordaro





STORIE AERONAUTICHE

28 LUGLIO 1945 – BOMBARDIERE B-25 USAAF SI SCHIANTA CONTRO L'EMPIRE STATE BUILDING A NEW YORK CITY.

Di questo episodio troppo simile al drammatico attentato alle Torri Gemelle del 2001, ancorché del tutto accidentale, avevamo accennato lo scorso mese nella rubrica "accadde a luglio", con l'impegno di riprendere il discorso ad agosto; Forum mantiene l'impegno.

Sabato 28 luglio 1945 il Colonnello William Franklin Smith Jr. stava pilotando un bombardiere Mitchell B-25 in una missione di routine fra il Bedford Army Air Field e Newark. Smith chiese il permesso di atterrare all'aeroporto di Newark, ma gli fu comunicato che la visibilità era pari a zero a causa della densissima nebbia. Il controllore di volo gli disse quindi di atterrare direttamente al Municipal Airport del Queens (oggi conosciuto come La Guardia), perché sopra la città non era possibile vedere assolutamente nulla. Il controllore disse testualmente: *"In questo preciso momento non riusciamo neanche a vedere la cima dell'Empire State Building"*.

Il pilota decise comunque di proseguire la manovra di atterraggio verso la periferia della Grande Mela, ma si perse pochi metri sopra la città, virando a destra invece che a sinistra dopo aver superato il Chrysler Building.

Alle 09:40 l'aereo si è schiantò sul lato nord dell'Empire State Building, tra il settantottesimo e l'ottantesimo piano, aprendo una voragine di circa 6x8 metri. Uno dei motori si separò dall'aeroplano e volò per 270 metri, sino al quartiere seguente, dove atterrò sopra il tetto di un attico causando un incendio che distrusse l'edificio. L'altro motore e parte del carrello di atterraggio caddero nella tromba dell'ascensore, il cui incendio fu spento in circa 40 minuti.

Nell'incidente morirono 14 persone:

Sull'aereo - il pilota Colonnello Smith, il Sergente Christopher Domitrovich e Albert Perna, amico di un motorista che stava facendo un giro di piacere.

Nell'edificio morirono 11 persone, per lo più facenti parte del National Catholic Welfare Council.

Il corpo del pilota fu trovato soltanto due giorni dopo l'accaduto, sul fondo di uno dei vani ascensore.

Nel dramma del grave incidente, ci fu anche un episodio curioso: l'operatrice dell'ascensore dell'Empire State Building, **Betty Lou Oliver** fu sbalzata fuori dal suo ascensore mentre si trovava all'ottantesimo piano, riportando gravi ustioni. I soccorritori la misero su un secondo ascensore per trasportarla al piano terra, ma i cavi che lo sostenevano, danneggiati nell'incidente, cedettero e l'ascensore **cadde per 75 piani finendo nel seminterrato**. La Oliver sopravvisse alla caduta riportando solo fratture al bacino, alla schiena e al collo, in quanto l'impianto frenante entrò in funzione e operò perfettamente, rallentando come previsto la caduta e permettendo alla Oliver di stabilire il record mondiale di sopravvivenza alla caduta di un ascensore da quell'altezza.

Nonostante gli ingenti danni e la perdita di vite umane, l'edificio fu riaperto al pubblico il lunedì seguente e tutto il danno venne riparato in circa 3 mesi per il costo di circa un milione di dollari.

I newyorkesi ricordarono quel giorno come il momento nel quale il grattacielo brillò di luce propria fra la nebbia, per poi sparire nuovamente inghiottito dalle fiamme. Sulle prime pensarono ad un attacco da parte dell'esercito nipponico, ma l'ipotesi fu rapidamente scartata.

Per ricordare la catastrofe, fu lasciata una pietra mancante nel punto in cui si schiantò il bombardiere.

Sono reperibili nel web filmati dell'epoca – fonte Vanilla Magazine di Matteo Rubboli



Dalla stampa dell'epoca:

IL 28 LUGLIO DEL 1945 A NEW YORK C'ERA MOLTISSIMA NEBBIA E UN AEREO MILITARE ANDÒ A SBATTERE SUL PIÙ FAMOSO GRATTACIELO DEL MONDO



L'Empire State Building visto dal buco sul tetto di un edificio danneggiato da parte dell'aereo dopo lo schianto del 28 luglio 1945

(AP Photo/stf)

L'Empire State Building è uno dei simboli di New York, fino alla costruzione delle Torri Gemelle è stato anche il palazzo più alto della città. Fu costruito nel 1931 in stile Art Deco, è alto 381 metri – contando anche l'antenna arriva a 443 – ha 102 piani e si trova nel cuore di Manhattan, tra la Fifth Avenue e la 34ª strada.

Il 28 luglio del 1945 c'era molta nebbia, era un sabato mattina, nell'edificio fortunatamente c'era meno personale del solito. Un Mitchell B-25 della US Army Air Force pilotato dal Colonnello William Franklin Smith Jr, un veterano della seconda guerra mondiale e un pilota esperto, stava volando dal Massachusetts a Newark, nel New Jersey, per una missione di routine che avrebbe dovuto trasportare del personale da una base all'altra. Quando il colonnello Smith si avvicinò all'area metropolitana, dalla torre di controllo del Municipal Airport di Queens arrivò un invito ad atterrare lì piuttosto che sorvolare i grattacieli di Manhattan, ma il pilota chiese invece di **sorvolare a vista la città**.

Proprio a causa della scarsa visibilità, l'aereo sorvolò la City ad un'altezza molto inferiore al minimo previsto su Manhattan e l'aereo intorno alle 9.40 colpì il grattacielo tra il settantottesimo e il settantanovesimo piano sul lato nord, causando uno squarcio di circa 6 metri. Dopo l'impatto le ali dell'aereo si strapparono, un motore venne catapultato oltre l'Empire State Building, andando a colpire il tetto di un edificio vicino; il secondo motore e parte del carrello di atterraggio precipitarono nel vano ascensore e molti frammenti finirono sulle strade. Quando l'aereo colpì l'edificio i serbatoi esplosero e causarono un incendio, che venne domato in breve tempo. Smith morì nello schianto, insieme ad altri due membri dell'equipaggio e a undici dipendenti, la maggior parte dei quali lavorava per il National Catholic Welfare Council, il consiglio creato dai vescovi nordamericani per gestire le attività assistenziali in tempo di guerra. Più di venti persone rimasero ferite.

Frank Adams, giornalista del **New York Times**, descrisse così la scena dell'incidente: «L'aereo si è schiantato con un impatto terrificante lungo la parete nord dell'edificio sulla trentaquattresima strada; con le ali spazzate via e le fiamme arancioni brillanti che si alzavano fino all'ottantaseiesimo piano del grattacielo, 1.050 piedi sopra la Quinta Avenue, mentre i serbatoi di benzina esplodevano. Per un momento chi guardava da sotto ha visto la torre completamente illuminata; poi l'Empire State Building è scomparso di nuovo alla vista, nascosto dalla nebbia e dal fumo denso dell'aereo che bruciava».

Quel giorno le persone per la strada pensarono a un attacco dei giapponesi, gli unici rimasti a combattere nel Pacifico contro gli Stati Uniti alla fine della Seconda guerra mondiale.

La struttura dell'Empire State Building limitò la diffusione dell'incendio, che venne spento dopo circa un'ora, e nonostante lo squarcio di sei metri le normali attività lavorative ripresero già il lunedì successivo.



Di seguito un report fotografico dell'epoca (AP Photo/stf)



Uno dei feriti dopo lo schianto dell'aereo contro l'Empire State building, 28 luglio 1945 (AP Photo)



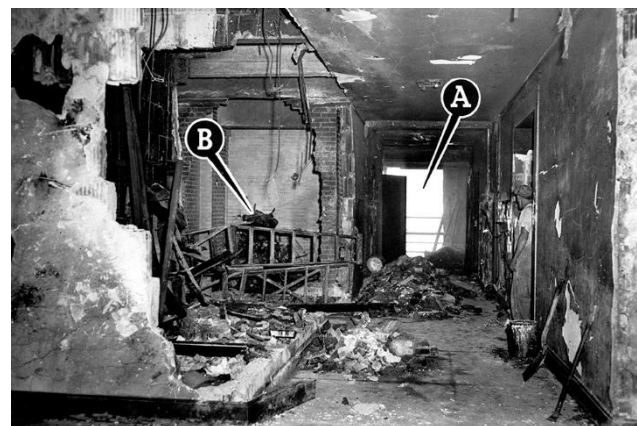
Fumo dall'Empire State Building dopo l'incidente aereo, New York, 28 luglio 1945



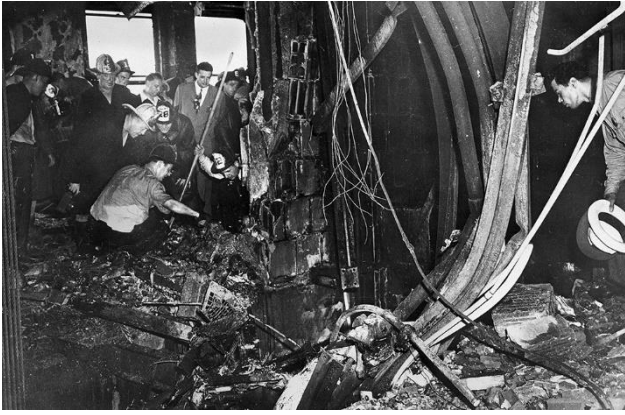
Foto sopra, a lato e sotto: L'interno dell'Empire State Building tra il 78° e il 79esimo piano dopo lo schianto dell'aereo



Un rottame del B-25 nel vano dell'ascensore al 79esimo piano



La foto mostra l'interno dell'Empire State Building e indica la traiettoria delle parti dell'aereo attraverso l'edificio dopo lo schianto: la lettera A è sul lato sud del grattacielo e indica da dove è uscito un rottame del B-25 dopo aver impattato sul lato nord. La lettera B indica invece dove si è fermato il motore dell'aereo.



Investigatori e polizia al 79esimo piano dell'Empire State Building dopo l'incidente,



Il punto dell'impatto dell'aereo militare USA contro l'Empire State Building fotografato dall'alto, 28 luglio 1945 (AP Photo/Ernie Sisto/New York Times)



Alcune persone sulla 34ª strada esaminano i rottami dell'aereo che si è schiantato contro l'Empire State Building



Foto sopra e a lato: Operai al lavoro al 78esimo piano dell'Empire State Building per riparare i danni dell'incidente aereo, New York, 30 luglio 1945



Fonte: "POST

A conclusione di questo articolo, penso che **tanti lettori** – me compreso – non fossero a conoscenza di questo evento e che **tantissimi lettori**, dopo esserne venuti a conoscenza, lo abbiano collegato all'attacco alle Torri gemelle di New York (che erano a poche centinaia di metri dall'Empire State Building) e al Pentagono di Washington, l'11 settembre del 2001.

Strega



STORIE DI MARE, DI BARCHE E DI MARINAI

Questo mese il S. Ten. di Vascello Emilio Mediolani, presidente ANMI di Parma e prezioso collaboratore da anni della Redazione Forum, scende a terra dal suo Vascello per commemorare l'apocalittico evento storico accaduto il 6 agosto 1945, il cui protagonista è un aereo: "Enola Gay".

Ogni anno ad agosto Forum dedica al bombardamento atomico di Hiroshima e Nagasaki alcune sue pagine ma il merito dell'amico STV Mediolani, sta nel aver recensito e proposto un testo diverso, in cui l'evento viene raccontato da un punto di vista insolito, ovvero a bordo del famigerato B-29 "Enola Gay", riportando anche alcune frasi del suo pilota, il Col. Paul Tibbets.

6 AGOSTO 1945 - ORE 8:16

"L'APOCALISSE"

Dopo il "NO" del Giappone alla resa, il Presidente Truman dà il via libera al primo bombardamento atomico della storia. Presentiamo, dopo 77 anni, la cronaca del volo compiuto dal velivolo "Enola Gay" dall'aeroporto di Tinian fino alla città destinata alla strage.



Il bombardiere « B 29 » « Enola Gay » poco prima del decollo.
Nella notte del 5 agosto il col. Tibbets decise
di battezzare il suo apparecchio con il nome della madre.

È notte fonda – la notte fra il 5 e il 6 agosto 1945 – quando sulla pista dell'aeroporto di Tinian, nelle Isole Marianne, tra l'Australia e il Giappone, ronzano i motori di un potente aereo da bombardamento "B-29 (foto a lato: il B-29 prima del decollo). Il comandante dell'aereo, colonnello **Paul Tibbets**, lo fa rullare più del solito, porta a massimo regime i quattro motori da 2.200 cavalli; è una utile precauzione, dato il peso straordinario del velivolo; 65 tonnellate, cioè otto tonnellate in più di un comune bombardiere col suo

carico. E il comandante Tibbets è uno dei pochissimi che sappia a cosa sia dovuto quel carico in più.

L'aereo comincia a muoversi, scatta sulla pista illuminata (è l'unica lama di luce nella notte) e dopo una lunga corsa si stacca dal suolo, mentre le ali e la carlinga fremono e vibrano in ogni bullone. La pista diviene una sottile striscia bianca sempre più piccola; sotto l'aereo, l'acqua nera dell'Oceano.

Il mitragliere sergente Bob Caron, nella cabina di coda, è l'ultimo a veder scomparire la minuscola luce della terraferma; gli altri uomini dell'equipaggio, dal maggiore Thomas Ferebee il bombardiere, all'ufficiale navigatore Dutch Van Kirk, al secondo pilota, capitano Robert Lewis, al radiotelegrafista Dick Nelson, al capitano Persons, al tenente Jeppson, ai sergenti Stiborik, Shumard, Druzembury, Beser, dopo il felice decollo cominciano ad occuparsi ciascuno dei propri compiti, secondo quanto insegnato loro a Wendover, nell'Utah e poi nell'isola di Tinian. Sanno di dover compiere una missione speciale, assolutamente fuori dall'ordinario, **ma ignorano quali sono gli effetti specifici di questa missione**: e lo ignora anche Paul Tibbets, che pure sa cosa s'appresta a compiere.

L'aereo compie una virata a sinistra e inizia rombando il tragitto verso Nord di 995 km, che lo separa da Iwo Jima; è qui l'appuntamento con gli altri due "B-29", dei comandanti Sweeney e Marquardt, che devono scortarlo sull'obiettivo, o meglio su uno dei tre obiettivi prescelti: **Hiroshima, Nagasaki o Komura**, a seconda delle condizioni meteo di ciascuna di queste città. Altri tre "B-29" equipaggiati per l'osservazione meteorologica sono partiti da Tinian alle ore 1:37; devono controllare lo stato di visibilità, la temperatura, la velocità del vento di ognuno dei possibili obiettivi.

A mezzanotte la radio di Hiroshima dirama un comunicato alla popolazione: una formazione di circa duecento “B-29” sta avvicinandosi alla città. Hiroshima non ha ancora subito alcun grave bombardamento, è quasi ovvio che prima o poi tocchi anche a lei sperimentare la tempesta di ferro e fuoco che piove dal cielo. La popolazione è consigliata di recarsi nelle “zone protette”, ai margini della città. Sono ben pochi, comunque, coloro che si preoccupano realmente; finora i bombardieri americani sono sempre passati su Hiroshima, ma senza mai attaccare; non c’è alcuna ragione per credere che questa volta debba essere diverso. Tuttavia, per prudenza, molta gente si alza e si mette in cammino, raggiunge i punti sicuri e attende pazientemente l’arrivo del nemico dal cielo. Si sa che arriverà; i piloti americani hanno preso chiaramente come punto di riferimento il lago Biwa, che è a nord-est di Hiroshima e da qui gli aerei si diramano per i loro attacchi. Naturalmente ogni volta che degli aerei si avvicinano, in città suonano le sirene d’allarme: così da un po’ di tempo a Hiroshima il silenzio è lacerato ogni notte dal lugubre ululato annunciante l’arrivo dei **B-san**, i **“signor - B”**, come i giapponesi chiamano un po’ con ironia, un po’ con rispetto, le fortezze volanti.

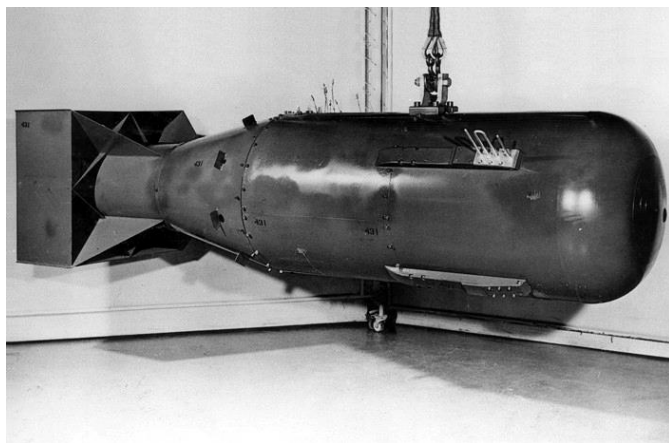


(foto sorta: Hiroshima prima del 6 agosto 1945)

Sono quasi le due di notte quando la formazione di bombardieri sorvola Hiroshima e se ne va; la popolazione, che ha seguito il consiglio dato dalla radio, raduna le cose che si è portata appresso e si accinge a ritornare, con la speranza di finire la notte nel proprio letto. La popolazione di Hiroshima non ha ancora provato cosa sia un vero bombardamento aereo, ha avuto dalle città vicine sufficienti notizie per non prendere alla leggera il rombo dei “B-29”. Iwakuni, Tokuyama e anche Kure e altre città più o meno importanti nella stessa zona, sono state “spianate” dalle bombe. Solo Kyoto e Hiroshima, sono state finora risparmiate, ma per quanto tempo ancora?

Sull’aereo di Tibbets, battezzato con il nome della madre del comandante **“Enola Gay”** intanto l’equipaggio è in piena attività: non soltanto coloro che devono badare al funzionamento dell’aereo ma anche gli altri, i tecnici. Mentre la formazione di bombardieri sorvola Hiroshima diretta verso altri obiettivi, Deac Parsons si lascia scivolare nel tubo lancia-bombe; lo segue il suo assistente Jeppson, addetto al controllo elettronico, che gli fa luce con una lampada e, appena Parsons è accanto all’ordigno, gli passa gli strumenti che il capo richiede. Incomincia un lavoro delicato, di capitale importanza: **Deac Parsons sta innescando la prima bomba atomica della storia.**

A Tokyo sono le 1:52, a Tinian un’ora più tardi, le 2,52. Ecco la coda del “bambino”; il tremendo ordigno è chiamato **“little boy”** (foto a lato); l’artificiere Parsons vi introduce anche il doppio collegamento: Dopo venticinque minuti esatti la sua mano sporca d’olio e un po’ escoriata dai contorni taglienti dell’ordigno, apre per l’ultima volta il circuito di comunicazione interna e avverte il comandante – tenuto costantemente al corrente del procedere dell’operazione - che la sua parte è fatta. Tocca a Jeppson ora: una occhiata rapida ai circuiti elettronici, poi il tenente stacca dal fianco dell’ordigno una spina verde (quella che blocca i detonatori) e ne innesta una rossa, lunga sei centimetri come l’altra che collega diverse ramificazioni.



La bomba è pronta per essere sganciata. Come si staccherà dall’aereo, i detonatori resteranno bloccati per quindici secondi da un congegno automatico; il tempo di compiere una caduta di circa 3.300 metri. Contemporaneamente si accende una serie di interruttori, fra cui quelli che impediscono uno scoppio prima dei tremila metri di altezza. A

quindici secondi da un congegno automatico; il tempo di compiere una caduta di circa 3.300 metri. Contemporaneamente si accende una serie di interruttori, fra cui quelli che impediscono uno scoppio prima dei tremila metri di altezza. A

seicento metri, quattro inneschi elettronici azionano i detonatori. Vi sono 43 secondi fra lo sgancio e l'esplosione; non è consentito il minimo errore. Per evitare al massimo che questo possa accadere, l'equipaggio è stato scelto con la massima cura e il comandante dell'aereo, già pilota personale dei generali Mark Clark prima ed Eisenhower poi, è ritenuto, a soli 29 anni, il miglior aviatore degli Stati Uniti ed è stato caldamente raccomandato dal generale Arnold per compiere la straordinaria missione.

Sono le 2:30 in Giappone. La popolazione sopporta con incredibile pazienza i sacrifici, le privazioni, i pericoli. È stata adeguatamente "fanatizzata" e nessuno pensa che la guerra possa terminare con una sconfitta delle armi del Sol Levante, dopo tante sfolgoranti vittorie. Hiroshima dorme tranquilla, quando sull'"Enola Gay" il colonnello Tibbets lascia i comandi al capitano Lewis ed esce dalla cabina di pilotaggio; vuole riposare un po', non ha dormito quasi nulla e vuole essere fresco e lucido nel momento dell'azione. Dopo circa trenta minuti rientra nella cabina di pilotaggio. L'aereo viaggia ad una quota di 1.200 metri. È la volta di Lewis di riposarsi un po'. C'è sempre un mare di nuvole scure in cielo, ma alle 4:00 il nero della notte assume una colorazione grigiastra; filtrano le prime luci del giorno. E poco meno di un'ora dopo, alle 4,52, quando è in vista Iwo Jima, il luogo dell'appuntamento, il cielo è completamente chiaro, il sole abbagliante.

Tibbets fa salire l'aereo fino a tremila metri di quota, e due minuti più tardi i due "B-29" lo affiancano. L'"Enola Gay" è in mezzo, in testa, e gli altri due velivoli sono a poche centinaia di metri. Una volta in formazione, i tre compiono una virata verso l'isola di Shikoku, da cui possono raggiungere la costa meridionale del Giappone. Vi sono ancora 195 minuti di volo prima di raggiungere la città da colpire; gli aerei tengono il contatto a vista, senza mai azionare la radio per non dar modo agli intercettatori giapponesi di essere messi sull'avviso.

I minuti scorrono interminabili; sull'"Enola Gay" gli uomini occupano il tempo controllando e ricontrollando i loro strumenti, facendo congetture sugli effetti della loro missione e scherzando fra di loro, ma la tensione è altissima.

A un certo punto l'altoparlante di bordo fa sentire la voce del comandante Tibbets: attenzione, dal momento in cui l'aereo avvisterà la costa giapponese, il sergente Beser azionerà il registratore, e sarà riprodotto tutto ciò che verrà detto da tutti gli uomini a bordo. ***"Questa registrazione è destinata alla storia"*** annuncia il comandante. ***"Controllate il vostro linguaggio"***. E poi ancora ***"Noi stiamo per sganciare la prima bomba atomica"***.

La maggior parte degli uomini dell'equipaggio si guarda in faccia stupita; sente per la prima volta questa espressione alla quale non sa dare un esatto significato. Che vuol dire ***"bomba atomica"***? E quali saranno gli effetti? Cominciano a capire adesso il senso delle interminabili esercitazioni che hanno fatto loro compiere a Tinian: esercitazioni che consistevano unicamente nel portare l'aereo, armato di sole mitragliatrici e con un carico simile ad una bomba di 4.535 chilogrammi, a 9.000 metri di quota; poi sganciare la bomba, virare di colpo di 180 gradi ed allontanarsi a tutta forza. ***Ma fra poco sotto l'aereo ci saranno case, uomini, donne e bambini. Sarà altrettanto semplice?***

Non ci sono, in quel momento, problemi di ordine morale: è la guerra, contro un nemico crudele e irriducibile. L'ordine di sganciare quella bomba l'ha dato il presidente Truman dopo avere appreso, alla conferenza di Potsdam, del felice esito degli esperimenti ad Alamogordo. E lo ha dato senza la minima esitazione. Qualche scienziato era perplesso, pochi i contrari convinti che il Giappone fosse ormai stremato e non avrebbe potuto più resistere a lungo. Ma il generale Leslie Grover, capo del "Progetto Manhattan" per lo studio e la costruzione dell'atomica, fece una semplice seppur cruda valutazione: l'armata metropolitana giapponese è ancora fortissima; uno sbarco in Giappone e la sua conquista costerebbe ancora oltre 200.000 uomini e ai giapponesi oltre 10 milioni. D'altra parte in una sola notte, a Tokyo, le bombe al napalm hanno ucciso quasi 80.000 persone e tutti l'hanno giudicato un legittimo atto di guerra. Perché non sferrare un duro colpo ora e risparmiare tanti lutti se l'atomica può far cessare la guerra?

A favore della decisione ha contribuito fortemente (mai riportato nei libri di storia) la pressione del "fronte interno" americano ***...Già, il fronte interno!*** ...Dopo oltre tre anni di guerra la popolazione cominciava a dare segni di insofferenza nel dare figli, padri e mariti alla ineluttabile carneficina che andava realizzandosi in Europa e nel Pacifico. In nessuna casa americana mancava, sui davanzali delle finestre, un lumino o più con una piccola "Old Glory"; qualcuno della famiglia era al fronte! Nelle sperdute fattorie del middle west, alla sera, nel silenzio rotto solamente dalle voci dei figli piccoli, che pensieri poteva avere una giovane moglie, se non di farla finita una volta per tutte. La Germania era ormai domata; ora toccava al maledetto Giappone restituirle il compagno di una vita.

Alle 6,40 l'"Enola Gay" sale a diecimila metri; è da questa altezza che deve effettuare lo sgancio. Hiroshima si sta lentamente svegliando; nella bella mattinata di sole, le donne che non sono uscite di casa e hanno riposato tutta la notte nonostante gli allarmi aerei, incominciano i consueti lavori casalinghi; molti lavoratori si apprestano a raggiungere il luogo di lavoro e i bambini vengono svegliati.

Sono passate da pochi minuti le 7 quando suonano le sirene dell'allarme; ma non è il segnale di "allarme pericoloso", dato da una serie di fischi intermittenti; è un fischio solo, quindi un "piccolo allarme" che non deve spaventare. Sul cielo della città volteggia un quadrimotore americano; è lo "Straight Flush" (*filo diretto*) del maggiore Claude Eatherly. La visibilità alle 7,09, alla periferia di Hiroshima, è pessima, ma nove minuti più tardi l'osservatore dell'aereo ha la possibilità di vedere l'intera città, da undicimila metri d'altezza; le nubi hanno uno squarcio di una ventina di chilometri e il sole di una bella mattinata d'estate illumina e riscalda Hiroshima. L'ufficiale di rotta dello "Straight Flush" compie i rilevamenti e segnala tutti i dati all'"Enola Gay".

La popolazione di Hiroshima non fa molto caso al "piccolo allarme"; sono già in distribuzione i giornali: l'Asahi, il Chugoku e altri. Le notizie dal fronte non sono molto liete, ma non c'è motivo di dubitare della vittoria finale. Non ancora, comunque. La città sta cominciando la sua solita vita; i tram sono affollati di gente che si reca al lavoro.

L'aereo che volteggiava in cielo se n'è andato alle 7,25 per rientrare a Tinian, ma l'allarme dura ancora. La contraerea ha avuto segnalazione che altri tre aerei si stanno avvicinando, l'"Enola Gay" e gli altri due "B-29" hanno appena sorvolato l'isola di Shikoku. Il comandante Tibbets assieme al rapporto favorevole su Hiroshima trasmessogli da Eatherly, ha ricevuto rapporti altrettanto favorevoli sulla visibilità a Nagasaki e Kokura, che costituiscono gli obiettivi alternativi. Ma Eatherly ha aggiunto qualcosa al suo messaggio cifrato che sulla "Enola Gay" viene tradotto in: **"consiglio obiettivo primario"**. L'obiettivo è Hiroshima!

In città si aprono i negozi, nel centro gli uffici si riempiono di impiegati. Incomincia una nuova giornata di vita, in nulla diversa dalle altre. Verso le 8 suona il "cessato allarme"; gli osservatori hanno constatato che gli aerei che si avvicinano alla città sono tre "B-29" che si mantengono ad altissima quota; devono essere aerei da ricognizione. Nessun pericolo immediato, dunque. Nessun bombardamento.

Sulla "Enola Gay" l'equipaggio indossa le tute anti-scoppio. Jeppson controlla ancora la bomba e segnala a Parsons che è a posto. Van Kirk indica la rotta. Tibbets, che è al comando, alle 8,09 vede sotto di sé un ampio squarcio; laggiù si stende Hiroshima, visibilissima fino nei particolari. Tibbets ordina attraverso l'altoparlante: **"Si va all'attacco; mettetevi gli occhiali sulla fronte ed abbassateli quando vi darò il segnale. Non toglieteli prima dello scoppio"**. Sono occhiali speciali attraverso cui filtra solo la luce violetta.

Due minuti più tardi gli altri due "B-29" rallentano e si staccano dalla "Enola Gay" di circa un chilometro; devono paracadutare apparecchiature radiotrasmittenti, oscilloscopi a raggi catodici, devono fotografare ogni particolare dell'esplosione.

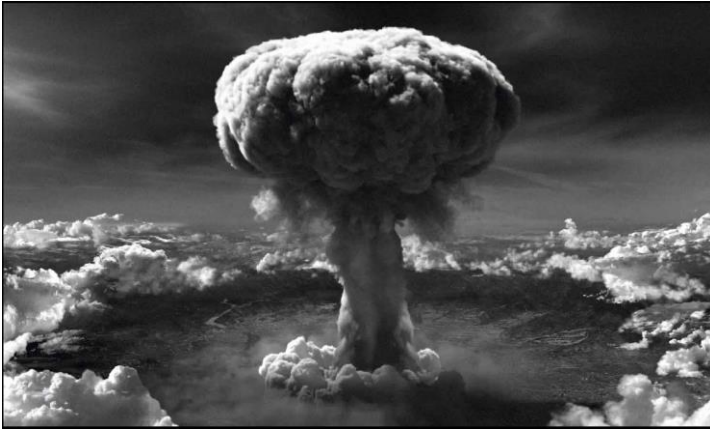
Tom Ferebee è attentissimo al suo mirino; sa di dover assumere il comando novanta secondi prima dell'azione. L'aereo vola a 10.500 metri, alla velocità di 314 chilometri orari. Ferebee distingue le varie zone della città, finché il suo mirino inquadra l'obiettivo da colpire: un grande ponte, alla confluenza fra due bracci del fiume (*foto a lato il ponte prima dell'esplosione*).



Parte il segnale; sui tre aerei gli uomini abbassano gli occhiali, e contano lentamente i quindici secondi che separano dallo sgancio. Alle ore 8 - 15 minuti e 17 secondi i portelloni si spalancano come fauci, ed esce la bomba; un breve tratto orizzontale, poi la caduta. L'aereo, da cui si è staccato di colpo un così greve peso, sobbalza paurosamente, mentre da uno dei 2 "B-29" tre paracadute fanno scendere lentamente le apparecchiature di registrazione. Tibbets scende in picchiata, acquista la massima velocità, vira e si allontana. Tutti gli uomini stanno contando fino a 43: i secondi che separano dall'esplosione. Jeppson sta gridando: "non scoppia" quando una luce accecante abbaglia tutti. Alcuni dell'equipaggio temettero di essere diventati ciechi.

A terra, a Hiroshima, quasi nessuno avverte l'esplosione. Si vede quel bagliore enorme, e non c'è tempo di stupirsi; una immane ventata spazza via ogni forma di vita, e ciò che rimane vivo viene incenerito o piagato da un calore che deforma e strappa la pelle.

Un fungo nero, sinistro e gigantesco attraversato da bagliori di fuoco, sale verso il cielo: sotto di esso, migliaia e migliaia di morti e gente orribilmente piagata e un mare di macerie da cui si levano lingue di fuoco di innumerevoli incendi.



Solo chi era molto distante dalla città ha sentito l'esplosione; ed è stato come se fosse scoppiato il mondo intero. Scene di terrore, di panico; scene pietose di gente che trascina il proprio corpo a brandelli, carni che si staccano da corpi vivi, gente che per attenuare la sofferenza delle ustioni si butta nel fiume. **È l'Apocalisse che si è scatenata sulla città** che non conosceva bombardamenti. Il capitano Lewis, sull'"Enola Gay", si volta un attimo, osserva e mormora: **"Dio mio, cos'abbiamo fatto!"**

Tre giorni più tardi, il 9 agosto, la "Lady in black" è invitata a un nuovo orrido banchetto. Nagasaki l'attende.

STV Emilio MEDIOLI



*Paul W. Tibbets
Capt. USAF
Pilot, The Enola Gay*



1945



2020

hiroshima oggi



ATTUALITÀ

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 novitàè quello di farci una visitina ogni tanto. Vi aspettiamo, numerosi!

"Pacomar" in redazione



IT HAPPENED IN THE SKY ... in August

(Accadde nel cielo ...ad agosto)

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 ...ad agosto"**.

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

- 01/8/1957: La Scuola Specialisti di Caserta assume il nominativo di "Mario Anelli", In memoria del Cap. Anelli Mario caduto nel cielo del Mediterraneo il 24 giugno del 1941 in combattimento aereo.
- 01/8/1997: Presso il 61° Stormo di Lecce-Galatina viene adottata la versione CD del velivolo MB.339.
- 02/8/1929: Iniziano i lavori di costruzione della "Cittadella Aeronautica", ideata da Italo Balbo e progettata dall'architetto Roberto Marino. Un agglomerato polifunzionale nella città di Roma, costituito dal Palazzo dell'Aeronautica, dalla Scuola di Guerra Aerea, dall'Istituto Medico Legale e dalla caserma "Giovanni Romagnoli".
- 03/8/1960: Termina la vita operativa dell'ultimo S.82 PW, velivolo multiruolo, trimotore.
- 05/8/1919: Seconda traversata delle Ande sul percorso Santiago del Cile – Valparaiso – Mensosa – Buenos Aires – El Palomar. Km percorsi: 1.500 in oltre 7 e 30' di volo. il Pilota è Locatelli su SVA. Il sorvolo delle Ande viene effettuato alla quota di m 6.800.
- 06/8/1921: Il campo di volo di Montecelio viene intitolato alla memoria del Ten. Col. della Cavalleria Alfredo Barbieri, comandante del Battaglione Squadriglia Aviatori con funzioni di Osservatore, caduto il 18 febbraio 1916 nei cieli di Lubiana. Quel giorno Barbieri sostituisce Gabriele D'Annunzio, arrivato in ritardo per effettuare la missione.
- 06/8/1926: Un Macchi M.39 effettua il suo primo decollo dal lago di Varese. Questo idrocorsa, dalla filante aerodinamica e dalle eccezionali caratteristiche di robustezza, pilotato dal Ten. Col. Mario De Bernardi vince l'edizione della Coppa Schneider disputata a Norfolk (Virginia –U.S.A.) nel successivo mese di ottobre.
- 07/8/1915: Gabriele D'Annunzio su apparecchio pilotato dal Comandante Giuseppe Miraglia compie un volo su Trieste lanciando per la prima volta manifestini.
- 07/8/1941: È giovedì: muore in fase di atterraggio con il suo equipaggio, per un guasto al velivolo in volo di prova, a soli 23 anni Bruno Mussolini, terzogenito di Benito Mussolini, ufficiale della Regia Aeronautica, Medaglia d'Oro al Valor Militare e tre volte Medaglia d'Argento sempre al Valor Militare. L'aereo è il nuovo bombardiere quadrimotore Piaggio P.108B.
- 09/8/1915: Volo su Vienna. Partono per Vienna dall'Aeroporto di S. Pelagio n° 10 velivoli SVA monoposto ed uno SVA biposto, sul quale si trova come osservatore Gabriele d'Annunzio. Rotta di andata: S. Pelagio — Klagenfurt — Wiener — Neustadt — Vienna. Rotta di ritorno: Vienna — Graz — Lubiana — Trieste — Venezia — S. Pelagio. I velivoli partecipanti erano tutti dell'87ª Squadriglia ("La Serenissima") al comando del Capitano Alberto Masprone. Partecipanti: Cap. Natale Palli e Magg. Gabriele d'Annunzio, Cap. Alberto Masprone, Ten. Giordano Granzaro1o, Ten. Francesco Ferrarin, Ten. Aldo Finzi, Ten. Giuseppe Sarti, Ten. Antonio Locatelli, Ten. Piero Massoni, Ten. Vincenzo Contratti, Ten. Ludovico Censi, S. Ten. Gino Allegri. Il velivolo del Cap. Masprone per avaria al motore è costretto ad atterrare. Prima di passare le linee, per irregolarità del motore, anche Ferrarin e Contratti rientrano alla base. L'aviatore Sarti, anch'esso per avaria al motore è costretto ad atterrare all'altezza di Wiener Neustadt, riuscendo a distruggere il velivolo prima di essere catturato.
- 09/8/1918: Otto velivoli SVA dell'87ª Squadriglia "Serenissima", al comando del Maggiore Gabriele D'Annunzio, sorvolano ad una quota inferiore agli 800 metri Vienna, lanciando 50.000 copie di un manifestino in italiano preparato da D'Annunzio e altre 350.000 copie di un secondo, più pratico quanto efficace, manifestino scritto da Ugo Ojetti, tradotto in tedesco, invitante gli austriaci alla resa. Le fotografie che ritraggono Vienna invasa dai manifestini con i proclami di D'Annunzio ai viennesi sono del Ten. Antonio Locatelli.

- 09/8/1924: I piloti italiani Antonio Locatelli e Giulio Crosio, il marconista Della Gatta partono dalle isole Orcadi, per tentare la trasvolata dell'atlantico del nord, seguendo per primi la rotta sub-artica. Sono costretti ad ammarare in oceano per guasto ad un motore, vengono salvati, nei pressi delle isole Farcer, da un incrociatore statunitense.
- 09/8/1956: Volò per la prima volta il FIAT G.91, caccia tattico leggero con requisiti NATO, destinato ad equipaggiare le aeronautiche del continente. Complessivamente ne sono stati costruiti 756 esemplari.
- 10/8/1928: Italo Balbo ottiene il grado di Generale di Squadra Aerea di complemento.
- 11/8/1944: Viene ufficialmente costituito il 3° Gruppo caccia "Francesco Baracca", dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR).
- 11/8/1971: Durante la consueta routine addestrativa di decolli e ammaraggi sul lago di Bracciano, si verifica l'unico incidente mortale accaduto agli "Albatross" italiani. Di quell'equipaggio, rimangono feriti nell'impatto con l'acqua il Cap. Tito Bettocchi (istruttore) ed il Serg. motorista Marco Ciro; muore, intrappolato nel velivolo, il Cap. Angelo Natale (a bordo per addestramento).
- 12/8/1933: Roma accoglie a Ostia Lido i Trasvolatori Atlantici per due volte vincitori dell'oceano Atlantico. Gli apparecchi partiti da Lisbona alle ore 7.40 giungono in perfetta formazione alle ore 18.30. Termina così la Crociera del Decennale che il Times definisce "la più gigantesca impresa della storia dell'Aeronautica".
- 12/8/1977: Atterra a Ciampino il primo elicottero HH-3F "Pelican" destinato all'Aeronautica Militare, sostituisce l'anfibio Grumman HU-16 Albatross.
- 13/8/1942: È giovedì: cade in combattimento nel mar Mediterraneo, durante un'azione di siluramento contro un incrociatore nemico, nel corso della battaglia di mezzo agosto, il Ten. Pil. Silvio Angelucci, decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria. A lui è intitolata la 46ª Brigata Aerea.
- 14/8/1933: Il Tenente Falconi batte a Los Angeles (U.S.A.) il primato mondiale di volo rovesciato, portando la durata a 2 ore, 8 minuti e 54 secondi.
- 16/8/1928: Muore all'ospedale di Rio De Janeiro il Magg. Carlo Del Prete, in seguito ad incidente aereo dove riportò la frattura di entrambe le gambe, una delle quali amputata e del femore; Del Prete il 3 luglio precedente, insieme a Ferrarin aveva battuto il Record di distanza in linea retta senza scalo, volando da Montecelio (Roma) a Touros (Porto Natal - Brasile).
- 16/8/1938: Viene costituita sull'aeroporto di Ghedi (BS) la Scuola di Pilotaggio.
- 17/8/1913: Il nuovo dirigibile Forlanini compie la sua prima sortita volando su Milano per tre ore.
- 20/8/1915: La I Sezione Caproni compie la sua prima Operazione di Guerra bombardando il Campo d'Aviazione Austriaco di Aisovizza.
- 20/8/1937: La Squadriglia dei "Sorci Verdi" del Tenente Colonnello Attilio Biseo (6 trimotori S.79 e 2 bimotori FIAT Br.20) si afferma trionfalmente nella Corsa internazionale Istres - Damasco - Parigi di Km 6.190 che, iniziata il 20 agosto da 13 equipaggi (8 italiani, 4 francesi, 1 inglese), è conclusa da 9 equipaggi. I primi tre posti sono conquistati da tre S.79 con i seguenti equipaggi: primo, Cupini e Paradisi in 17 ore, 32' e 45" (media 352,879 Km/h, da Istres a Damasco media di 423 Km/h); secondo, Fiori e Lucchini in 17 ore, 51' e 1" (media 344,639 Km/h, da Istres a Damasco media primato di 424 Km/h); terzo, Attilio Biseo e Bruno Mussolini in 18 ore, 3' e 35" (media 342,756 Km/h, da Istres a Damasco media di 422 Km/h).
- 20/8/1943: La Regia Accademia Aeronautica viene trasferita dalla sede di Caserta a quella di Forlì.
- 21/8/1937: Alle ore 16:05 sulla pista dell'aeroporto parigino Le Bourget, atterra il primo S.79C, che sancisce la vittoria italiana nella gara di velocità, organizzata dall'Aero Club Francia, sul percorso Istres (sud della Francia)-Damasco-Parigi. Benchè decollati per ultimi, gli aviatori italiani si impongono con una velocità media superiore ai 400 km/h, contro i 336 km/h dei francesi e i 335 dei britannici. Per la Squadriglia dei "Sorci Verdi" è un trionfo.
- 23/8/1946: Muore a Ronchi di Apuana il Cap. di Cavalleria Fulco Ruffo Di Calabria, Medaglia d'Oro al Valor Militare. *"Dotato di elevate virtù militari, pilota da caccia d'insuperabile ardire, provato in ben cinquantatré scontri aerei, con spirito di sacrificio pari al suo valore, continuò a cercare vittoria ovunque la poteva trovare. In due mesi fece precipitare quattro apparecchi avversari sotto i suoi colpi sicuri. Il 20 luglio 1917, con incredibile audacia, assaliva da solo una squadriglia compatta di cinque velivoli nemici, ne abbatté due e metteva in fuga i superstiti".*
- 23/8/2000: Le prime donne entrano in Accademia Aeronautica per costituire il primo corso misto nella storia aeronautica, il corso è quello di Aquila V.
- 25/8/1912: Il S. Ten. di Cavalleria Piero Manzini, partito per eseguire una ricognizione fotografica sul nemico cade tragicamente in mare: è la prima vittima dell'aviazione in guerra.

- 25/8/1923: Viene costituito con Decreto Commissariale n. 200 il Corpo degli Equipaggi della Regia Aeronautica.
- 26/8/1968: Muore a Roma il Generale di Squadra Aerea Mario Pezzi, Medaglia d'Oro al Valor Aeronautico.
- 27/8/1923: Viene costituito con Decreto Commissariale n. 183 il Corpo Ufficiali degli Equipaggi della Regia Aeronautica.
- 27/8/1931: L'idrovolante di Umberto Maddalena, di stanza presso l'aeroporto di Cadimare (SP), è nominato organico della Regia Aeronautica.
- 27/8/1933: Il Ten. Tito Falconi a bordo del Caproni Ca.113 ottiene il primato mondiale di volo rovescio, coprendo la distanza di 420 chilometri da St. Louis a Chicago volando per 3 ore, 6 minuti e 39 secondi.
- 27/8/1940: Volo di prova (10 minuti) a Taliedo (MI) del primo velivolo a reazione realizzato nel mondo; il C.C.1, pilotato da Mario DE BERNARDI.
- 27/8/1982: Atterra sulla base di Ghedi (BS), sede del 6° Stormo, il primo Tornado IDS dell'Aeronautica Militare.
- 29/8/1964: Effettua il primo volo il prototipo bireattore PD.808.
- 30/8/1925: La Regia Aeronautica, contemporaneamente alla soppressione del Commissariato per l'Aeronautica, viene ufficialmente innalzata allo stesso livello della Regia Marina e del Regio Esercito con la costituzione del Ministero dell'Aeronautica (Regio Decreto n. 1513).
- 31/8/1930: 37 concorrenti su 54 iscritti di 5 Nazioni, portano a termine il Primo Giro Aereo d'Italia, a carattere internazionale, di 3.424 Km percorsi in 4 tappe (gli apparecchi si erano levati in volo il 25 agosto). Paride Sacchi, a bordo di un Breda 15S, raggiunge per primo il traguardo finale di Roma, vincendo la gara in 23 ore, 1' e 44", alla media di 152 Km/h.
- 31/8/2010: Inizia il 13° Corso Marescialli presso la Scuola Marescialli di Viterbo. Il corso prende il nome Phoenix, cioè fenice, uccello mitologico noto per il fatto di rinascere dalle proprie ceneri ed è composto da 67 allievi (61 uomini e 6 donne).
- 31/8/2011: Inizia il 14° Corso Marescialli presso la Scuola Marescialli di Viterbo. Il corso prende il nome Reshef, dio assiro della guerra ed è composto da 96 allievi (78 uomini e 18 donne).

BREVE APPROFONDIMENTO - **Alfredo Barbieri** (Roma, 17 aprile 1869 – Selva di Tarnova, 18 febbraio 1916) Aviatore e militare italiano, particolarmente distintosi nel corso della I Guerra Mondiale. Decorato di Medaglia d'Argento al Valor Militare alla memoria, è considerato uno dei padri dell'Aviazione da Bombardamento italiana. Arruolatosi nel Regio Esercito, frequentò la Regia Accademia Militare di Fanteria e Cavalleria di Modena, da cui uscì con il grado di sottotenente, assegnato all'Arma di Cavalleria. Dopo l'entrata in guerra del Regno d'Italia, avvenuta il 24 maggio 1915, con il grado di maggiore svolse compiti di osservatore d'aeroplano in seno alla 1ª Squadriglia da Offesa dotata dei bombardieri Caproni Ca.32 (o Ca.1). Promosso tenente colonnello divenne Comandante del Battaglione Squadriglia Aviatori con Quartier Generale al campo d'aviazione della Comina, e dal 1º novembre dello stesso anno assunse anche il comando del Gruppo Comando Supremo. Morì in combattimento il 18 febbraio 1916 durante un attacco aereo su Lubiana. Quel giorno Barbieri sostituì Gabriele D'Annunzio, che non era arrivato in tempo, come osservatore sul bombardiere Ca.478 "Aquila Romana" ai comandi del Luigi Bailo, e aveva come secondo pilota il capitano Oreste Salomone. Durante la fase di rientro, nel cielo della Selva di Tarnova, l'aereo venne attaccato da un caccia Fokker A.III pilotato dall'Asso dell'aviazione Hauptmann Heinrich Kostrba (8 vittorie). Nel combattimento che ne seguì perirono sia Barbieri che Bailo, mentre Salomone gravemente ferito riuscì ad effettuare un atterraggio di emergenza sul campo d'aviazione di Gonars, e fu in seguito decorato con la Medaglia d'Oro al Valor Militare.



Medaglia d'Argento al Valor Militare

«Comandante del battaglione squadriglie aviatori, costante esempio ai suoi dipendenti di sprezzo del pericolo e di ardimento, dopo aver volontariamente preso parte a numerose ardite azioni aeree sul nemico, incontrava morte gloriosa a bordo di un aeroplano, durante un'azione offensiva, mentre colla mitragliatrice, accingevasi a ricacciare un attacco aereo avversario. Lubiana, 18 febbraio 1916.»

Il 14 febbraio, una squadriglia italiana, alzata nel cielo di Schio, mise in fuga gli aeroplani austriaci che bombardavano questa città, e nel cielo di Gorizia un aviatore attaccò e mise in fuga un aeroplano nemico. Il 18 febbraio, in risposta alle molteplici violazioni del diritto delle genti con iniqua insistenza perpetrate dal nemico fin dall'inizio della guerra, una squadriglia di sei nostri Caproni partì per un'incursione su Lubiana. Fatti segno a nutriti tiri della contraerea nemica i nostri apparecchi poterono giungere senza incidenti a una cinquantina di chilometri da Lubiana. Ma, all'allarme dato dall'osservatorio del Monte Santo, alcuni velocissimi Fokker, alzatisi dal campo d'aviazione di Aisovizza, inseguirono la squadriglia e raggiuntala, assalirono l'ultimo apparecchio, pilotato dal prode capitano Oreste Salomone, il quale aveva come compagni due ufficiali, il Capitano Luigi Bailo e il Tenente Colonnello Alfredo Barbieri. Ai primi colpi del nemico era stato ferito alla testa il Capitano Salomone, poi furono colpiti ed uccisi, uno dopo l'altro, il Bailo e il Barbieri.

LE PAGINE DEGLI EVENTI E DELLE RICORRENZE



CLUB FRECE TRICOLORI E ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA prove di attività congiunta



Sabato 4 giugno 2022 il **Club Frece Tricolori n.10 di Piacenza**, che annovera tra le sue fila anche alcuni soci dell'**Associazione Arma Aeronautica, Sezione di Fidenza**, ha organizzato una visita al Parco e Museo del Volo di Volandia, nei pressi dell'Aeroporto Civile di Malpensa, nata dal recupero delle storiche Officine Aeronautiche Caproni fondate nel 1910.

Il Museo Aeronautico ospita una mostra statica di velivoli di notevole interesse e un padiglione dedicato alle autovetture della collezione Bertone.

Sono ben 11 le aree tematiche del museo: dai voli pionieristici in mongolfiera fino ad un padiglione interamente dedicato allo spazio, perfetta fusione tra volo orizzontale e verticale, con tante emozionanti ambientazioni, sale video e un planetario didattico.

La delegazione, guidata dal Presidente del Club Sergio Rossi, è stata accolta dal Comandante Angelo Boscolo (Pony 10), pilota solista della nostra Pattuglia Acrobatica Nazionale dal 1972 al 1979 per circa 3.000 ore di volo, che ci ha poi accompagnati durante tutta la visita guidata dei vari padiglioni; il Comandante Boscolo si è soffermato con dovizia di particolari e comprensibile orgoglio davanti al velivolo G.91 PAN, da lui pilotato all'epoca e ora esposto a Volandia e che, per "coincidenza", porta il n. 10 come il nostro storico Club Frece Tricolori.



Al termine della visita, il Presidente Rossi ha donato al Comandante Boscolo il Crest del Club.

Lo stemma dell'Associazione di Piacenza risulta di particolare interesse in quanto è stato depositato a Rivolto, nella sede del 313° Gruppo PAN (Pattuglia Acrobatica Nazionale), in occasione di un raduno di tutti i Club finalizzato anche a tale scopo. Lo scudetto del Club è stato pertanto accettato e ufficializzato così come proposto nell'iniziale grafica, che viene tutt'oggi mantenuta.

Foto a lato: Il Presidente del Club Frece Tricolori Piacenza consegna il Crest al Comandante Angelo Boscolo.

Il Club Frece Tricolori Piacenza n. 10, tra i primi sorti in Italia, è nato per iniziativa di 8 soci il 15 dicembre 1990, con atto pubblico registrato presso un notaio. L'attività ha portato gli iscritti ad essere presenti alle manifestazioni aeree in Italia

e all'estero, allora numerose, e che potevano essere seguite senza particolari problemi e limitazioni.

In quel periodo il sodalizio aveva raggiunto il numero di circa 100 soci, oggi purtroppo ridotti a 31 a causa della pandemia e del conseguente annullamento delle esibizioni della nostra amata Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Penso di interpretare il pensiero del Presidente dell'Associazione Arma Aeronautica - Sezione di Fidenza e del Presidente del Club Frece Tricolori Piacenza n.10, auspicando che la visita a Volandia sia l'inizio di una proficua collaborazione tra i due sodalizi, accomunati dalla passione per il volo e per l'Aeronautica.

Pier Ugo Verduri

Socio AAA e del Club Frece Tricolori



Foto di gruppo con alcuni partecipanti davanti al mitico PONY 10

Nel redigere l'articolo della pagina precedente, intitolato **"CLUB FRECCHE TRICOLORI E ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA - prove di attività congiunta"** è stata posta in neretto la frase di auspicio di futura collaborazione, scritta dal Socio Verduri, nella convinzione di interpretare il pensiero dei rispettivi presidenti.

Di seguito il riscontro del Presidente della Sezione AAA di Fidenza – Colonnello Alberto Bianchi:

Cari Amici Aviatori d'Italia e appassionati di Aviazione,

Apprendo con molto piacere la notizia di questa meritoria visita congiunta dei Soci del Club Frecche Tricolori di Piacenza e dei nostri Soci AAA Fidenza, presso uno dei "santuari" dell'Aviazione, che senza dubbio hanno trovato nei due storici Sodalizi (rispettivamente trentenne e cinquantenne) di ch  nutrire le proprie passioni.

Al contempo accolgo con particolare entusiasmo l'idea di collaborare, per conseguire gli scopi statutari che, ne sono certo, per molti aspetti coincidono tra il Club e l'AAA.

La situazione generale nell'Associazionismo, come in molti Club e Aeroclub in particolare, non   rosea, risente di moltissimi cambiamenti sociali e lentamente quanto inesorabilmente, diverge dalle aspirazioni delle nuove generazioni. Il declino delle Associazioni d'Arma viene ormai da oltre un ventennio attribuito esclusivamente alla soppressione della Leva, ci    vero ma non   vera l'esclusivit  della causa, che invece va ricercata anche nell'erroneo approccio che i veterani (noi) hanno nei confronti dei giovani. Intendo dire che le "tradizioni" ed i "valori" di cui ci dichiariamo depositari e divulgatori, non bastano a suscitare l'interesse dei giovani, n  hanno miglior successo le attivit  cerimoniali e commemorative.

Il trend negativo del numero dei Soci iscritti, citato dal Socio Verduri,   generalizzato e – tra l'altro - comporta anche una crescente insostenibilit  economica di gestione, minori attivit  e conseguente disaffezione; per tale motivo, chi scrive va affermando da oltre un decennio che la collaborazione ma anche l'unione delle forze e delle risorse, va promossa ed attuata in tempi brevi, per scongiurare la chiusura dei battenti. **"Accantoniamo campanilismo e gelosie ed uniamoci!"**

Siccome le prediche vanno non solo ascoltate ma – se ci si crede - interiorizzate e poste in atto, dall'anno del mio congedo dall'AM, attraverso l'Associazione Arma Aeronautica, tento di indirizzare ogni attivit  alla comunione delle iniziative, al coinvolgimento delle Associazioni ed al proselitismo, attraverso eventi e progetti di spiccato interesse, soprattutto per i pi  giovani e quindi nelle scuole e nelle fiere. Anche il linguaggio da usare non   pi  lo stesso: **"abbandonate carta e penna e usate i canali social dove sguazzano a migliaia i ragazzi"**.

Dall'anno 2020, la Presidenza Nazionale AAA ha fortemente sostenuto queste nuove iniziative, permettendo di organizzare mostre, conferenze, attivit  informativa e didattica nelle scuole e nelle piazze (fiere ed eventi cittadini) e soprattutto divulgando tutto sui social; a questo hanno risposto con entusiasmo centinaia di appassionati (giovani e molto meno giovani) fornendoci la conferma che non sono tempi duri, ma   tempo di parlare un'altra lingua. Prova ne sia che nel periodo 2015-2022 in cui tutte le associazioni hanno registrato un calo nel numero degli iscritti, la Sezione AAA di Fidenza   passata da 18 Soci (periodo del commissariamento) al tetto dei 236 iscritti, con una flessione del 10% solo per effetto della pandemia del Covid e conseguenti problemi di salute e decesso degli iscritti.

Tornando alla meritoria proposta del Socio Verduri, di una proficua collaborazione tra Club Frecche Tricolori e AAA – Aviatori d'Italia, faccio espressamente riferimento alla lettera che il Presidente Nazionale AAA – Generale SA Giulio Mainini - ha redatto ed inviato a tutti i Club Frecche Tricolori nazionali ed esteri, per promuovere collaborazione, unit  di intenti e reciproche iscrizioni, al fine di rafforzare i Sodalizi nei contenuti, nelle proposte verso Soci e pubblico e nell'economia, agevolando al contempo il conseguimento degli obiettivi statutari.

(Nella pagina successiva la lettera inviata al Presidente del Club Frecche Tricolori n  10 (Piacenza) – Dott. Sergio Rossi).

In accoglimento quindi della recente proposta ed in attuazione degli indirizzi forniti dal Presidente Nazionale AAA – Gen. Mainini, la Sezione di Fidenza inviter  i Soci del Club n  10 ad un incontro conviviale nel prossimo autunno, per esporre i propri progetti e attivit , valutare ed eventualmente concertare attivit  ed iniziative comuni, nonch  promuovere la iscrizione reciproca dei soci interessati, nelle rispettive organizzazioni, per essere coinvolti attivamente o semplicemente partecipare alle attivit  in programma. **"Mettiamo a fattor comune passione, esperienza e professionalit !"**

In attesa di un prossimo incontro, con viva aspettativa, Vi saluto tutt'cordialmente





Il Presidente

Roma sett
2020

Cariissimo Presidente,

Complimenti vivissimi per il Club da Te
Presieduto!!

sono il Gen. S.A. (c) Giulio Mainini, da poco Presidente della Associazione Arma Aeronautica "Aviatori d'Italia" che si propone di mantenere vivo l'amore di Patria, il culto della bandiera e dell'onore nonché tramandare il patrimonio culturale e spirituale dell'Aeronautica Militare ... e tanto altro che potrai trovare nello "Statuto Sociale" riportato anche sul nostro sito: www.associaeronautica.it. Come potrai osservare c'è molto in comune tra i nostri Soci; infatti, entrambi amano coloro che operano negli spazi infiniti dei cieli.

L'Associazione conta oltre 30.000 soci, non sufficienti però a raggiungere gli scopi e gli obiettivi prefissati, volti a fornire rinnovato slancio alle attività proprie dell'Associazione e, ancor più, a rivitalizzare la diffusione della cultura aeronautica e dei valori e tradizioni della grande Famiglia Azzurra.

Sono quindi ad esortarti, non dico di fare proselitismo con i tuoi e con i loro amici di associarsi nel nostro Sodalizio, cosa graditissima, ma, almeno, di promuovere ed incentivare l'istituto della "Affiliazione", previsto dal nostro Statuto sociale, dal momento della coerenza delle nostre finalità statutarie e della ampia sinergia e il forte spirito di collaborazione che in molti casi unisce molte nostre articolazioni sul territorio.

La qualifica di Ente Affiliato consente di poter utilizzare, previa specifica richiesta, il logo dell'AAA per gli eventi istituzionali organizzati, nonché di far divulgare i loro eventi sul periodico "Aeronautica" e nelle news del sito istituzionale dell'AAA.

Sarà come vivere in una grande famiglia e sembrerà di non aver mai lasciato l'Aeronautica per molti di noi che vi abbiamo operato con amore e lealtà e un senso di appartenenza per coloro vicini alle attività aeronautiche e aerospaziali e/o che praticano o abbiano praticato sport aeronautici.

Bene! Caro Presidente lo dico nuovamente
to ai miei soci di agevolare i contatti e
gli incontri con i Tuoi!

Auguri di ogni bene e successo
una forte stretta di mano

Giulio Mainini

Ai Presidenti dei Club Frece Tricolori
Come da elenco allegato

Associazione Arma Aeronautica "Aviatori d'Italia"
Via Marcantonio Colonna 23 - 00192 Roma



16 luglio 1922/2022 CENTENARIO DEL GRUPPO ALPINI DI PELLEGRINO

Grazie a tutte le persone che sono venute alla festa del nostro Centenario, e a quanti si sono dati da fare per l'organizzazione. Un grazie particolare va alla Proloco Pellegrino per il grande aiuto che ci hanno dato! Alcune foto della bella cerimonia

Anche alcuni soci AAA, già appartenenti al Corpo degli Alpini, hanno partecipato alla cerimonia.



CENTENARIO DI FONDAZIONE GRUPPO ALPINI DI PELLEGRINO PARMENSE

SABATO 16 LUGLIO 2022

ore 10:00 Ritrovo presso gli ex-camp degli Alpini Alzabandiera
 ore 10:30 Onore ai Caduti in Piazza Berziani
 ore 11:00 S. Messa in ricordo degli Alpini "indati" Amici
 Orazioni ufficiali
 ore 12:15 Rancio Alpino presso il Campo delle Vestite

RANCIO ALPINO € 6,30
 Antipasto di Salame e Grana
 Crespettelle Ricotto Spinaci e Cotto
 Compo Arrosto con Patate
 Torta del Centenario degli Alpini
 Caffè, Acqua e Vino
PRENOTAZIONE OBBLIGATORIA

PER INFO E PRENOTAZIONI
 FRANCESCO CARPANA TEL. 328 834 9955
 ENRICO PIRRONI TEL. 328 907 7734

AAA ALPINI



79° ANNIVERSARIO DEI FATTI D'ARME AVVENUTI IL 9 SETTEMBRE 1943

Nelle prime ore del 9 settembre 1943, il 433° Battaglione Carristi di stanza a Fidenza, su ordine del Comando del 33° Reggimento Carristi, fu chiamato a Parma ed a Piacenza per difendere le due città, assediata da truppe corazzate tedesche.

All'alba, a Parma in piazzale Marsala, la colonna di otto carri M15/42 e dodici semoventi subisce un micidiale attacco da parte di unità corazzate e anticarro, che le avevano teso un agguato. Perdonò la vita i sottotenenti Manazza e Villari, il sergente maggiore Jovino, il caporal maggiore Giavazzoli, i carristi Piacentini e Strepponi.

Lo stesso giorno a Piacenza nel corso degli scontri, che si protraggono per l'intera giornata, perdonò la vita altri carristi del 433° Battaglione: il sottotenente Dimeo, il sergente Corratella, i caporali Dallaquila e Sampaolo.

Fidenza - Domenica 11.9



saranno presenti le rappresentanze delle Associazioni Combattentistiche, d'Arma e Volontariato, con Labari e insegne, in uniforme sociale.

PROGRAMMA

Ore 9,45 - Ammassamento dei Radunisti nel sagrato della chiesa di S. Maria Annunziata - Via Agostino Berenini, 45
 (Nota: Per quanto possibile, si auspica che i Sigg. Soci si presentino in divisa sociale).

Ore 10,15 - Chiesa di S. Maria Annunziata.

Celebrazione della S. Messa in suffragio dei Carristi caduti combattendo e dei deceduti in periodo di pace.

Ore 11,00 - Sagrato Chiesa S. Maria - Formazione del corteo con accompagnamento della banda Municipale.

Ore 11,15 - Piazza Garibaldi, Monumento Carrista: Cerimonia dell'Alzabandiera, Onori ai Caduti con silenzio d'Ordinanza, Deposizione della Corona di alloro, saluto del Sindaco, Andrea Massari, del Presidente Nazionale A.N.C.I., Gen. D. (Ris.), Sabato Errico, del Presidente Associazione "Combattenti e reduci" della provincia di Parma, Ambrogio Ponzi.

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**.

*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

contatti: assoaeronautica.fidenza@gmail.com

redazione: 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 divulghiamo - 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 trattenere 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

SCELTA PER LA DESTINAZIONE DEL CINQUE PER MILLE DELL'IRPEF (in caso di scelta **FIRMARE** in UNO degli spazi sottostanti)

SOSTEGNO DEL VOLONTARIATO E DELLE ALTRE ORGANIZZAZIONI NON LUCRATIVE DI UTILITÀ SOCIALE, DELLE ASSOCIAZIONI DI PROMOZIONE SOCIALE E DELLE ASSOCIAZIONI E FONDAZIONI RICERCHE CHE OPERANO NEI SETTORI DI CURA AL ART. 10, C. 1, LETT. A), DEL D.LGS. N. 460 DEL 1997

FIRMA: **Mario Rossi**
Codice Fiscale del beneficiario (eventuale): **80248150585**

FINANZIAMENTO DELLA RICERCA SCIENTIFICA E DELLA UNIVERSITÀ

FIRMA: _____
Codice Fiscale del beneficiario (eventuale): _____

FINANZIAMENTO A FAVORE DI ORGANISMI PRIVATI DELLE ATTIVITÀ DI TUTELA, PROMOZIONE E VALORIZZAZIONE DI BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI

FIRMA: _____
Codice Fiscale del beneficiario (eventuale): _____

SOSTEGNO DELLE ATTIVITÀ SOCIALI INVOLTI DAL COMUNE DI RESIDENZA

FIRMA: _____
Codice Fiscale del beneficiario (eventuale): _____

SOSTEGNO ALLE ASSOCIAZIONI SPORTIVE, RECREATIVE, ECONOMICHE AL FINE SPORTIVA DEL COME A NORMA DI LEGGE CHE SVOLGONO UNA RILEVANTE ATTIVITÀ DI INTERESSE SOCIALE

FIRMA: _____
Partecipati qui la tua firma

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!

AERONAUTICA MILITARE

PROGRAMMA MANIFESTAZIONI AEREE DELLA PATTUGLIA AEROBOTICA NAZIONALE 2022

7 MAGGIO ▲ GIOVINAZZO - MOLFETTA (AV)	24 GIUGNO ▲ PIEMONTE (TV)	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 ▲ DESENZANO DEL GARDA (BS)
21 MAGGIO ▲ ALGHERO	28 LUGLIO ▲ LIGNANO (UD)	18 SETTEMBRE ▲ [REDACTED]
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



18 settembre manifestazione riprogrammata in altra sede

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



VEGA-C VOLA NELLO SPAZIO – UN SUCCESSO DAL CUORE ITALIANO

Il nuovo vettore di ESA è finalmente volato nello spazio. Il razzo di 35 metri è decollato oggi per il **suo volo inaugurale**, alle 15.13 ora italiana, dalla base spaziale europea di Kourou, in Guyana francese. Realizzato in Italia da AVIO ma frutto della collaborazione di 13 paesi europei, il suo *maiden flight* arriva dieci anni dopo il primo lancio del suo predecessore Vega. Il successo di oggi vede a più livelli la firma di ASI, il principale contributore tra i partner Esa per lo sviluppo del lanciatore.

Il primo passeggero di Vega C è, infatti, **il satellite made in Italy Lares2**, realizzato per ASI dall'INFN. Una sfera di 300 kg sganciata 1 ora e 24 minuti dopo il lift off, a circa 6.000 km di quota dove nessun Vega è mai volato. In orbita fungerà da bersaglio per le stazioni da Terra per verificare alcune previsioni della teoria relativistica di Einstein oltre a permettere misurazioni nell'ambito della geodesia spaziale.

Con a bordo **Lares2**, Vega C ha riproposto lo stesso binomio tutto italiano del suo predecessore Vega, che nel primo volo del 2012 portò in orbita il primo satellite Lares.

Di ASI sono inoltre due cubesat tra i 6 carichi secondari complessivamente lanciati a bordo di Vega C. Oltre ad **Alpha di ArcaDynamics**, sono italiani anche **Astrobio** e **GreenCube**, nanosatelliti entrambi a guida ASI: Astrobio è un mini laboratorio realizzato da Inaf per testare autonomamente tecniche di rilevamento biomolecolare nello spazio. GreenCube è un mini laboratorio spaziale realizzato dall' Università di Roma “La Sapienza” per la coltivazione autonoma di micropiante.

Con un carico utile maggiore del 60% rispetto a Vega, e la capacità di portare carichi utili multipli rilasciandoli su differenti orbite in un solo volo, Vega C è in grado di coprire il trasporto del 90% dei satelliti destinati all'orbita bassa. Una capacità che da oggi rappresenta per l'Europa la sua nuova chiave d'accesso allo spazio. (fonte: INNOVITALIA)

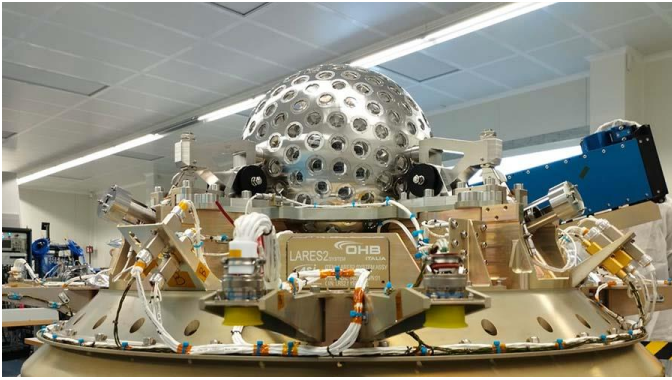


Dall'Agenzia Spaziale Italiana (ASI) 13 luglio - Successo per il lancio di Vega-C l'evoluzione del vettore italiano Vega costruito da Avio a Colleferro con alle spalle venti lanci. La nuova versione è in grado di lanciare un maggior carico, fino a 2.300 chilogrammi consentendo un'economia d'utilizzo più redditizia, utile oggi con un mercato spaziale legato allo sviluppo delle costellazioni di piccoli satelliti per l'osservazione della Terra e le telecomunicazioni. Vega era stato concepito nel duemila da ASI ed ESA con un investimento nazionale di circa un miliardo di euro guardando a questa fascia d'impiego.

Vega-C sarà uno dei due pilastri assieme ad Ariane-6 del trasporto spaziale europeo. A bordo del volo inaugurale il satellite Lares, tre nanosatelliti dell'ASI più altri due nanosatelliti francesi ed uno sloveno. Vega-C ha già un portafoglio ordini di otto lanci mentre altrettanti utilizzatori attendevano il collaudo del primo volo. Nel frattempo Avio lavora alla versione più potente del Vega-E e a un lanciatore con motori a metano green.

Giorgio Saccoccia, presidente dell'Agenzia Spaziale Italiana ha dichiarato: *“Con il successo del lancio inaugurale di VEGA-C, l'Europa si dota del primo di una nuova generazione di lanciatori più performanti e flessibili per meglio rispondere alle esigenze del mercato commerciale ed istituzionale per satelliti, sempre più sfidante a livello internazionale. Allo stesso tempo l'Italia, alla guida di una filiera europea in ambito ESA nel programma VEGA, vede oggi ancora più rafforzato il proprio posizionamento nel settore del trasporto spaziale, grazie soprattutto alla propria industria guidata dal primo contraente di VEGA-C, AVIO. Per ASI e per l'Italia, infine, oggi è un doppio successo, avendo messo in orbita il satellite LARES-2, fortemente atteso dalla comunità scientifica della fisica fondamentale, un altro settore di eccellenza del nostro Paese.”*

Fonte: ASI, Corriere della Sera



LARES 2 - Frutto di una collaborazione italiana coordinata dall'ASI (Agenzia Spaziale Italiana) e guidata del "Centro Enrico Fermi" e della "Sapienza" Università di Roma, il satellite potrà contare su una tecnologia interamente sviluppata dall'INFN, responsabile della realizzazione e della qualifica del satellite. Gli obiettivi su cui LARES-2 si concentrerà nei prossimi anni saranno la verifica sperimentalmente di alcuni aspetti relativistici predetti dalla teoria di Einstein e la realizzazione di accurate misure di geodesia spaziale, tra cui la definizione metrologica della posizione del centro di massa della Terra.

Grazie alle sue caratteristiche, LARES-2, composto da una sfera di nickel ad alta densità (424 mm di diametro e 300 kg di massa) dotata di 303 retroriflettori CCR (Cube Corner Retroreflectors), rappresenterà un perfetto bersaglio riflettente per i raggi laser inviati dalle stazioni dell'International Laser Ranging Service (ILRS), che colpiranno il satellite nel corso della sua orbita intorno al pianeta. La rivelazione dei raggi retro-riflessi, effettuata dagli stessi centri di emissione, tra cui l'osservatorio ASI (Matera Laser Ranging Observatory), consentirà di effettuare misure estremamente precise della posizione di LARES-2 e di comprendere come questa sia influenzata dal campo gravitazionale e dalla rotazione terrestre. L'elevata massa e compattezza del LARES-2 e la possibilità di seguire costantemente la sua traiettoria attraverso il sistema di posizionamento laser che sarà utilizzato permetteranno al satellite di ridurre al minimo l'influenza di altre perturbazioni non-gravitazionali, rendendolo di fatto una massa di prova particolarmente adatta a testare le previsioni della Relatività Generale, e quindi l'esatta curvatura dello spazio-tempo indotta dalla Terra e gli effetti prodotti dal cosiddetto Frame Dragging, un distintivo fenomeno gravitazionale associato alla rotazione terrestre.

La realizzazione di una struttura sferica di alta densità e perfettamente bilanciata dotata speciali specchi in grado di retro-riflettere i raggi laser incidenti hanno perciò rappresentato compiti cruciali ai fini del futuro e corretto funzionamento di LARES-2. Attività di cui l'INFN, attraverso l'SCF_Lab dei Laboratori Nazionali di Frascati e la Sezione di Padova, è stato interamente responsabile.

La selezione e la certificazione del materiale da adottare e le complesse lavorazioni meccaniche con i corrispondenti controlli dimensionali, hanno rappresentato le fasi fondamentali della progettazione e realizzazione di LARES-2. La vasta esperienza sviluppata all'INFN nella progettazione e realizzazione di rivelatori e acceleratori di particelle, e i contributi alla realizzazione di apparati fondamentali del programma di fusione nucleare (IFMIF e DTT ancillari al progetto ITER) hanno rappresentato la chiave del successo del contributo, che ha visto l'INFN sostituirsi al ruolo precedentemente assunto da aziende specializzate, come avvenuto per LARES-1. Queste attività, condotte presso la sezione di Padova, si integrano con quelle svolte presso i Laboratori Nazionali di Frascati (Roma), responsabili del coordinamento del progetto e dei 303 riflettori che compongono l'ottica del satellite, dell'integrazione di quest'ultimo e dei test volti a verificare la sua idoneità al volo spaziale.

"La tecnologia dei retroriflettori sviluppata presso il nostro SCF_Lab è un prodotto di eccellenza del nostro laboratorio, di cui siamo molto orgogliosi. Sono ormai numerose le missioni spaziali che si avvalgono di questi strumenti. Possiamo quindi dire che c'è un pezzo di INFN in molti luoghi dello spazio. Il laboratorio intende proseguire con queste attività, nell'ambito dello sforzo INFN nella ricerca spaziale", commenta Fabio Bossi, Direttore dei Laboratori Nazionali di Frascati dell'INFN.



Agenzia
Spaziale
Italiana



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

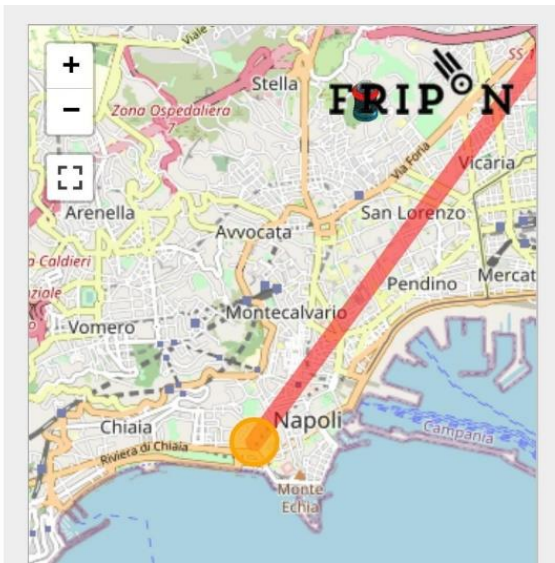


IL "BOLIDE" DEL 7 LUGLIO 2022

ripreso dalla telecamera astronomica della Sezione AAA Caserta

Dall'inizio dell'anno 2022 la Sezione di Caserta ha intrapreso una collaborazione con la redazione di Forum, inviando materiale inerente le loro attività e progetti, che risultano assolutamente uniche e di particolare interesse. Alcuni testi inviati dal Presidente di Sezione - Gen. Elia Rubino – sono già apparsi nei mesi scorsi sulle pagine di Forum.

È con piacere che pubblichiamo questo nuovo articolo, persuasi di suscitare interesse nei lettori e soprattutto nella speranza che queste iniziative scientifiche a cui hanno accesso e partecipano giovani e studenti, possano essere di esempio per le Sezioni meno attive.



“A testimonianza delle nostre attività, che fa piacere condividere, invio alla Redazione di “Forum degli Aviatori” le registrazioni relative allo spettacolare bolide in oggetto, effettuate la notte del 7 Luglio scorso, dalla Telecamera Astronomica della Sezione AAA puntata in direzione Sud. Colpisce la luminosità (invio anche il Plot della luminanza) e l'ampiezza della scia nonché la doppia esplosione che precede la disintegrazione.

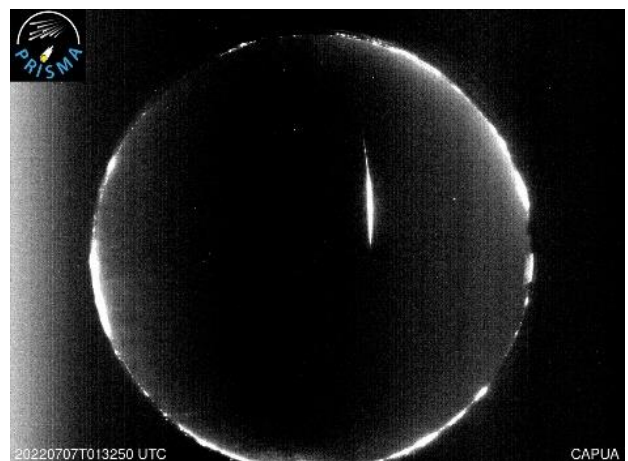
È significativo evidenziare che l'evento è stato registrato solo da altre due postazioni, oltre la nostra - che comunque è l'unica in grado di effettuare riprese direzionali con ottima risoluzione - ubicate rispettivamente a Capua e a Vasto; entrambe fanno parte della Rete “PRISMA” che risale all'Istituto Nazionale di Astrofisica (INAF).

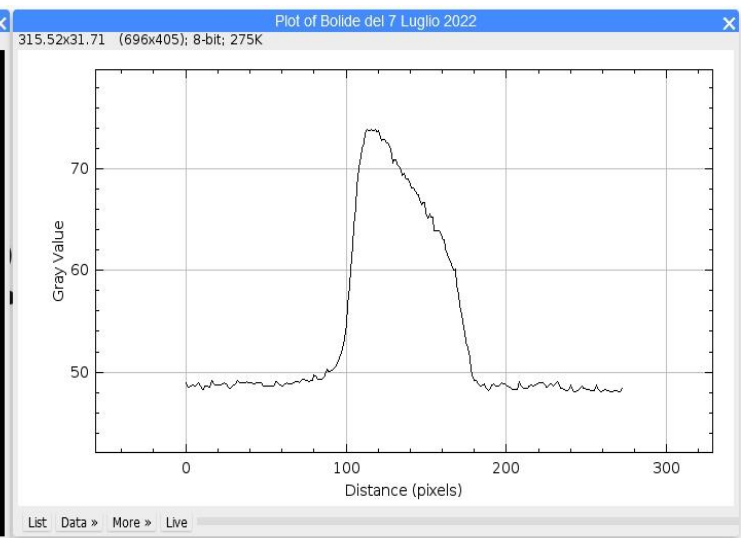
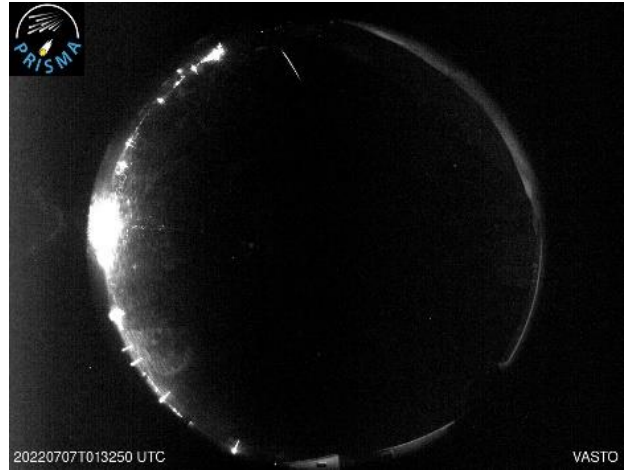
Tale Rete determinato che del Bolide è reliquato solo un frammento del peso stimato di 0,5 Kg che probabilmente è caduto nel mare di Napoli

Si allega anche la traiettoria elaborata da FRIPON (Rete Francese per l'Osservazione dei Bolidi).

Auspucando di aver fornito un contributo gradito ai lettori.

Elia Rubino





ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA - "Aviatori d' Italia"

Sezione di CASERTA - Codice 178 - "Av. Sc. Pasquale NATALE" Med.d'Arg. V.M.

"Provideo non invidio"



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.



L'ANSALDO S.V.A. di Carlo Martegani

L'AEREO E LA STORIA - S.V.A. è l'acronimo dei due progettisti Cap. Ing. Savoia, Cap. Ing. Verduzio e della ditta costruttrice Ansaldo di Genova. Per lo S.V.A. serie 5 monoposto, da me riprodotto, ho usato come prototipo l'esemplare esposto al Museo dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, già posseduto dal Luogotenente pilota Bruno Granzarollo, che lo ha portato sul cielo di Vienna con Gabriele d'Annunzio nel 1918. La fama degli S.V.A., pur tra i biplani più belli e innovativi meglio riusciti, sebbene abbia impiegato qualche tempo ad affermarsi come uno dei pochi velivoli multiruolo prodotto in Italia, divenne largamente impiegato e fortemente richiesto all'estero.

Al progetto partecipò anche il giovane ingegnere Ten. Celestino Rosatelli, futuro padre dei biplani FIAT CR.32 e CR.42. Dall'avvio della produzione, a fine 1916, all'armistizio del 4 novembre 1918, nei 3 cantieri aeronautici Ansaldo, vennero prodotti circa 1.245 esemplari di tutte le serie S.V.A.- Avevano struttura lignea, sottile fusoliera che terminava a sezione triangolare rivestita in compensato. Radiatore frontale e un'elica bipala in legno. Caratteristiche costruttive che sarebbero state mantenute nei modelli successivi e nei loro derivati.

Il prototipo con un motore SPA 6/A a 6 cilindri in linea 220 cv, prodotto dall'Ansaldo Fabbrica Motori di Sampierdarena, fu collaudato dall'allora Sergente Mario Stoppani sull'aeroporto di Grosseto nel marzo 1917.

Il propulsore dimostrò subito doti di eccezionale affidabilità e di autonomia, grazie ai grandi serbatoi installati. Fu operativo nella seconda fase della 1°Guerra Mondiale e protagonista di diverse imprese come il volo su Vienna con Gabriele D'Annunzio e il Raid Roma Tokyo con Arturo Ferrarin e Guido Masiero (18.000 Km) nel 1920.

Per la prima volta un apparecchio è stato studiato nel suo complesso e nei dettagli utilizzando le formule più moderne della scienza delle costruzioni per cui la realizzazione delle varie strutture e dei loro elementi, assunse un carattere di solida e razionale costruzione; l'era dell'apparecchio messo assieme alla meglio, del rudimentale insieme di parti malamente assemblate a cui si affidava la vita dei primi ardimentosi piloti, fu con lo S.V.A., definitivamente superata.

La vera peculiarità dell'ala dello SVA era costituita dai montanti alari metallici ed installati in quella che sarebbe diventata la tipica configurazione a W.

Fu il primo velivolo italiano ad adottare tale soluzione che, oltre a garantire un'enorme robustezza strutturale, permetteva la soppressione di tutti i cavi di controventatura frontale ed irrigidimento, con conseguente riduzione della resistenza aerodinamica. L'ala inferiore era direttamente connessa alla fusoliera, l'ala superiore suddivisa in due semiali, si ancorava alla cabane (1), sopra la fusoliera.

Furono studiate tutte le caratteristiche di robustezza e aerodinamicità deducendone, in forma precisa e matematica, tutte le proprietà prima della loro costruzione; si poté fissare con metodo rigoroso il tipo di calcolo di un biplano e risolvere problemi costruttivi sulla carta, introducendo caratteristiche e preziose innovazioni.





Grazie alle ottime prestazioni velocistiche, alle buone caratteristiche aerodinamiche e di autonomia, lo S.V.A. possedeva prestazioni superiori a quelle dei più blasonati SPAD XIII, Hanriot HD.1 e dei caccia austriaci, essendo ammirato anche dagli avversari. Poco maneggevole fu adattato al ruolo di ricognitore strategico e bombardiere leggero.

Sull'estradosso dell'ala superiore portava due serbatoi (nourrice) del liquido refrigerante.

Il suo stato di servizio comprende un ventennio dal 1917 al 1935 e 2.000 esemplari prodotti. Sempre durante la I Guerra Mondiale fu realizzata, dall'Ansaldo Marino di La Spezia, una versione "idro" chiamato I/S.V.A. con galleggianti tubolari muniti di alette idroplane di tipo "Sopwith" a carena.

Basato in alto Adriatico come ricognitore guardiacoste, ha operato con la regia marina.

IL MODELLO - Galeotto fu la visita al Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle, nel lontano 2011, con lo scopo di raccogliere immagini del Cant.Z 506 che, aveva diritto di prima genitura. La visita dello S.V.A. 5 di Granzarollo con la sua efficiente armonia delle linee, il vessillo del Leone di S. Marco sulle fiancate, la bellezza del legno naturale di mogano della fusoliera che le foto in bianco e nero dell'epoca non davano, mi hanno affascinato e me lo hanno fatto mettere in agenda come seconda genitura. Catalizzatore è stato anche il Covid con le ore di ritiro domestico. Le molte foto scattate a Vigna di Valle sono state molto utili per la cura dei dettagli. Ho scelto una scala che mi agevolasse il trasporto sul mio Dokker 1:2.7 ed è uscito **non un aeromodello ma un biplano in miniatura**. Con l'aiuto dell'amico Cente in due mesi ho avuto in mano i disegni costruttivi, partendo da un trittico attendibile e dettagliato dell'Ansaldo. Il controllo puntuale metteva in risalto le semiali asimmetriche avendo, le sinistre, una piccola superficie in più per contrastare la coppia di reazione dell'elica. Ritagliate dal compensato di pioppo, le ordinate della fusoliera sono state opportunamente alleggerite. La loro forma è rettangolare, senza rastrematura e quelle che portano gli attacchi delle semiali inferiori, dei montanti diagonali con orecchiette in inox da 0,8 e 1 mm per gli attacchi del carrello, hanno rinforzi in betulla. L'ordinata parafiamma destinata a fungere da supporto gruppo motore, è in betulla multistrato da 6 mm, incollata con u-plus al compensato di rivestimento in betulla da 3 mm, che trattata con mordente noce chiaro e turapori lucido conferirà l'aspetto di violino. I vessilli di S. Marco sono stati disegnati e dipinti a mano in acrilico. È stato il lavoro più impegnativo per rispettare la fedeltà del disegno, attraverso le numerose foto, e per la perfetta riproduzione delle tinte con prevalenza del marrone chiaro e le varianti. Lo sfondo doveva riprodurre il famoso "rosso veneziano" ottenuto con una miscela di numerose tonalità di rossi. La fusoliera è divisa in due parti e viene



assemblata con 6 viti da 4 mm con inserti incollati e accessibili dall'abitacolo aperto. La seconda parte della fusoliera che, da sezione quadrata passa a triangolare con il vertice in basso, è stata realizzata su apposito scaletto, collegando le ordinate con listelli 5x5 mm in obeche e rivestimento in compensato di betulla da 0,4 mm per la parte superiore, in balsa con modelspan e collante cellulosico sui lati dove sono stati dipinti a pennello in acrilico i due vessilli e le fiammature che vanno fino in coda. Queste decorazioni hanno comportato tanta pazienza ma il risultato è eccellente. Un carman che

assemblata con 6 viti da 4 mm con inserti incollati e accessibili dall'abitacolo aperto. La seconda parte della fusoliera che, da sezione quadrata passa a triangolare con il vertice in basso, è stata realizzata su apposito scaletto, collegando le ordinate con listelli 5x5 mm in obeche e rivestimento in compensato di betulla da 0,4 mm per la parte superiore, in balsa con modelspan e collante cellulosico sui lati dove sono stati dipinti a pennello in acrilico i due vessilli e le fiammature che vanno fino in coda. Queste decorazioni hanno comportato tanta pazienza ma il risultato è eccellente. Un carman che

parte dal poggiatesta del pilota e sfuma in coda è stato realizzato riportando sulle ordinate triangolari opportunamente alleggerite delle semiordinate a campana e rivestimento in betulla da 0,4 mm al naturale. L'estremità della coda porta una lama molleggiata con funzione di pattino e l'attacco dei piani di coda. Questi sono sostenuti da due montanti in tubo d'alluminio da 6 mm e da quattro stralli con tenditori. Sono centinati a profilo biconvesso simmetrico e si compongono di una parte fissa e una parte mobile, sdoppiata per il timone orizzontale comandato dai servi in fusoliera, mediante filo d'acciaio trefolato da 0.5 mm. La parte di fusoliera che va in coda porta anche l'abitacolo con parabrezza e strumentazione in scala. La parte anteriore della fusoliera porta una cofanatura con metà asportabile fatta in balsa e rivestita in



vetroresina trattata con acrilico alluminio, per ottenere l'effetto metallico. Questa parte asportabile è fissata con 4 viti, porta i 6 tubi del finto motore e fessure di raffreddamento. Una cabane formata da tubi inox da 8 mm saldata, porta alle estremità gli inserti filettati per fissare le semiali superiori e 4 stralli in acciaio trefolato con tenditori, per irrigidire questo supporto che scarica gli sforzi sulle ordinate e sulle fiancate in compensato di betulla. la parte frontale porta un finto radiatore retinato e un pavimento fino all'ordinata parafiamma, fessurato per il raffreddamento del motore. L'ordinata parafiamma e la terza portano le orecchiette per l'attacco del carrello formato da due tubi inox da 8 mm rivestiti da fianchi in compensato di betulla profilati da 0,6 mm e convergenti a una piastra in compensato da 6 mm che fa da

supporto all'asse in tubo di ottone da 8 mm, entro cui è inserito un asse in tubo inox da 0.8 mm, alle cui estremità sono innestate le ruote gommatae trattenute da coppiglie. Il molleggio è ottenuto, come il vero, mediante una fettuccia di elastico girato alle estremità sul tubo di ottone. Frontalmente il carrello riceve un ulteriore irrigidimento mediante due tondini di acciaio da 2 mm incrociati e uniti all'ordinata parafiamma e alla piastra di supporto dell'assale. La scelta del motore è caduta sul Roto 130 Fsi a 3 cilindri in linea, 4 Tempi benzina di costruzione cecoslovacca con un'elica 29x10 bipala. Dietro l'ordinata parafiamma trovano alloggio le tre centraline elettroniche, il serbatoio, il servo per il motore, le batterie per le centraline e le batterie doppie per i servi, l'interruttore elettronico e la ricevente. Le ali sono costruite nel modo classico d'epoca per cui il profilo, concavo convesso, è fedelmente riprodotto come appare dalla documentazione Ansaldo. Le centine sono in compensato di pioppo da 3 mm opportunamente alleggerite e tutte uguali senza rastrematura con longheroni anteriori e posteriori in pino da 3x8 mm e solette in balsa da 2 mm con vena verticale tra centina e centina. Sono senza bordo d'uscita per ottenere la festonatura con il tessuto termoretraibile e un filo trefolato da 0,5 mm. Il bordo d'entrata è in balsa profilato. In

corrispondenza degli ancoraggi dei montanti sui longheroni sono incollate con resina forte degli attacchi a U con fori da 3 mm. Le semiali superiori portano alle estremità gli alettoni comandati da servi, sistemati tra due centine e accessibili mediante portelli in betulla da 0,6 mm. I montanti sono in listelli di abete 35x 5 mm profilato biconvesso e alle cui estremità sono incollati tubetti di ottone destinati a ospitare viti da 3 mm che legano i montanti alle ali mediante gli attacchi a U e gli stralli in trefolato da 1 mm, tesi dagli arriadoi. Il rivestimento delle ali e dei piani di coda è in oratex bianco semitrasparente steso a caldo. La verniciatura in alluminio la parte inferiore della fusoliera. In nero opaco i montanti, le gambe del carrello e quelle che sostengono la cabane. Le decorazioni sono le campagne militari con date e località sulle fiancate della fusoliera anteriore, le sigle S.V.A. a caratteri grandi e il numero di matricola militare ripetuto sulle due fiancate, i due vessilli della Serenissima e le fiammature rosse e gialle fino in coda, le grandi coccarde tricolori sulle semiali superiori e ancora tricolore sulle estremità inferiori delle ali, il finto rame sulla corona del radiatore e il colore avorio sulle ruote del carrello. Dopo averlo accuratamente provato su terreno, il programma è quello di portarlo sull'acqua dopo aver costruito due galleggianti tipo Sopwith con redan. Ai comandi del giovane collaudatore Umberto De Santi il mio SVA, smontato è stato portato al campo di Gorla e portato in volo con un motore DLE 2 T da 85 cc che poi è stato sostituito.



IL PRIMO VOLO - Ecco le mie impressioni a caldo di quel pomeriggio: "sabato 12 giugno 2022 è stato il giorno fatidico del collaudo per lo S.V.A 5. Un'ora per il montaggio con 32° C. Al termine del paziente lavoro ammiriamo un biplano da museo impreziosito dal vessillo di S. Marco. Breve prova motore e via per un rullaggio sulla pista erbosa. Con l'adrenalina in salita sento il motore accelerare e il modello rullare per mettersi contro vento. Il grosso biplano è un veicolo a due ruote traballante trascinato dall'elica. La prima fase del decollo, prima che il peso passi dalle ruote sulle ali è critica, ma vedo muoversi il biplano sicuro, sobbalzando prima lentamente sulle ruote poi più rapidamente fino allo stacco dall'erba e dalla terra sicura. Le ali scintillanti della mia macchina volante salgono dolcemente verso il cielo virando per evitare le cime degli alberi. Vedo il mio pilota teso e concentrato, un attimo di distrazione può concludersi con un disastro. I tiranti tesi dagli arridatoi, l'orotex delle ali sostengono i 23 kg con sicurezza ma la loro resistenza all'avanzamento è notevole. Il campo di Gorla per questo modello maxi non è grande e risulta scarso il margine di libertà. I tanti spettatori, presenti con il passaparola, sono pronti con i loro tablet e l'aspettativa è altissima. In alto, contro il sole le ali appaiono leggere e trasparenti. La linea del corpo affusolata come il corpo di un pesce scompare e prende strane rassomiglianze con la libellula. Sottile l'attaccatura della coda nervosa e lunga. Dopo pochi giri il rumore del motore cambia per la marmitta che si era dissaldata. Umberto decide di atterrare e a motore ridotto lo posa sull'erba con il disco del sole basso sull'orizzonte e un "bravo!" che sale al cielo con applausi. Il realismo in volo è tanto e a terra è ammirato da tutti.



Tanto lavoro e cura paziente dei particolari mi hanno ripagato. Dicevano i latini "quantum potes tantum aude..." bisogna sempre osare tutto quello che si può...

Carlo Martegani

(1) **Cabane** - I montanti o puntoni **cabane** (*cabane strut* in lingua inglese) è uno dei termini comuni ereditato dalla terminologia costruttiva di un velivolo biplano, che può essere tradotto come: "montanti della sezione centrale".

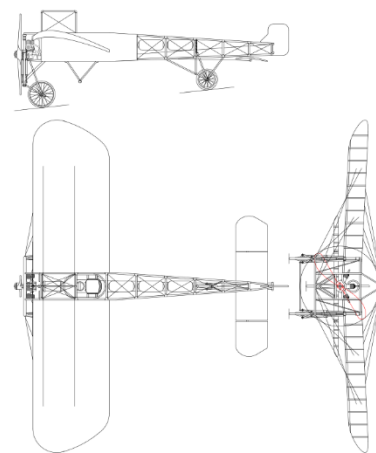
Questi elementi strutturali supportano l'ala superiore sulla fusoliera ed insieme con altri componenti, quali longheroni e cavi, trasmettono e distribuiscono i carichi durante la fase di volo ed atterraggio.

I montanti cabane servono anche a mantenere la corretta posizione dell'ala. L'impostazione iniziale o in servizio di regolazione di questi angoli, di solito con l'aiuto di un inclinometro e filo a piombo, è noto come "messa a punto" o *rigging* in lingua inglese.

Un primo esempio ne è stato il **Blériot XI** con una gabbia rigida sopra la fusoliera a sostenere l'ala, ben visibile nella vista di lato.



Foto a lato: Cabane con montanti a N e cavi anti torsione sul **de Havilland "Tiger Moth"**



Altri esempi con disposizione di ala sotto la fusoliera utilizzando la tecnica con cabane sono gli inglesi **Bristol F.2 Fighter**, e il caccia sperimentale tedesco **Pfalz D.XIV**.



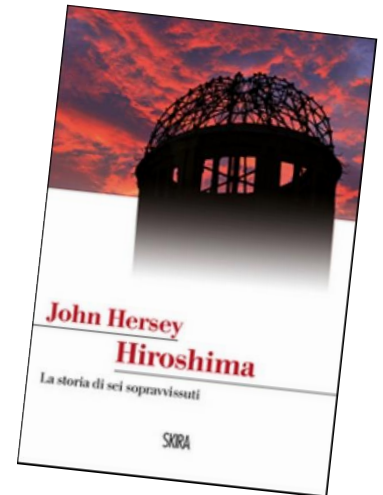
EDITORIA STORICA

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

Ogni volta che le pagine di Forum affrontano un tema di particolare interesse, la Redazione si pone alla ricerca di testi attinenti l'argomento, allo scopo di suggerire al lettore, uno strumento di approfondimento e – non meno importante – differenti chiavi di lettura e interpretazione. Chiunque riporti fatti storici ed a qualsiasi fonte faccia riferimento, permane naturalmente una traccia del proprio pensiero e della propria interpretazione dei fatti. Fornendo indicazioni su testi reperibili in commercio che affrontino la tematica in argomento, riteniamo di stimolare una chiave di lettura quanto più possibile oggettiva e al di sopra delle parti. Sull'argomento Hiroshima e bomba atomica suggeriamo di seguito tre testi di riflessione.

HIROSHIMA La storia dei sei sopravvissuti

Il 6 agosto 1945 una bomba atomica di potenza inaudita esplose al centro di Hiroshima, causando migliaia di vittime nell'immediato e altre migliaia in seguito a causa delle radiazioni. Meno di un anno dopo, il giornalista John Hersey si reca sul posto a intervistare sei superstiti: per la prima e unica volta il "New Yorker" dedica l'intero numero al suo reportage che, visto l'enorme successo e l'eco fortissima, diventa libro. Nel 1985 l'autore torna in Giappone per ritrovare i sei sopravvissuti, aggiungendo un'appendice al volume. Hersey dà un volto umano, un nome e una storia alle sconvolgenti conseguenze dell'impiego della nuova arma nucleare, consegnando una testimonianza indimenticabile ai contemporanei e alle generazioni future.



HIROSHIMA E IL NOSTRO SENSO MORALE

Il bombardamento delle città di Hiroshima e Nagasaki rimane probabilmente l'evento più controverso di tutta la storia contemporanea, sul quale ancora oggi non è facile intavolare un dibattito laico e razionale, prevalendo il carattere emotivo e ideologico delle valutazioni negative sulle decisioni che lo resero possibile. L'autore, partendo da un punto di vista pragmatico e non dogmatico, analizza il contesto e le circostanze in cui si trovarono a operare coloro che presero tali decisioni. In particolare, mostra come la corsa planetaria al nucleare militare sia cominciata ben prima del Progetto Manhattan e offre un resoconto degli ultimi atti della Seconda guerra mondiale rivelando episodi probabilmente ignoti alla maggior parte dei lettori, alcuni dei quali portati alla luce soltanto di recente e di fronte ai quali è difficile cavarsela con astratti 'pronunciamenti morali'.

L'ULTIMA VITTIMA DI HIROSHIMA

Guardare l'abisso negli occhi con Günther Anders

Il carteggio con Claude Hatherly il pilota della bomba atomica

*Una città annientata in meno di dieci secondi, talmente tanti morti da non riuscire neanche a compiangere. E un ticchettio che da quel 6 agosto del 1945 non ci ha più lasciati. **Davvero «non abbiamo paura della bomba», come si cantava negli anni Sessanta?** Se con la guerra in corso i massimi livelli del potere russo ci riportano a minacce e orrori di un conflitto atomico in Europa, **L'ultima vittima di Hiroshima** ci aiuta oggi a confrontarci con la catastrofe che abbiamo di nuovo di fronte.*



TUTTE LE CONVENZIONI



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

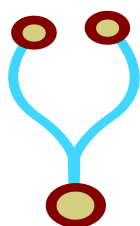
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRCR, per promuovere attività comuni e scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2022 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini. 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 Poliambulatorio DRP - Via Emilia Ovest, 12/a, 43126 Parma - PR – tel. 0521-2981



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

L'azienda parmigiana, con esperienza quarantennale in sicurezza e serramenti, su presentazione della **tessera personale di Socio A.A.A. 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 tel: 0521-994054 Show-room: Via Depretis, 4/a, 43126 Parma - PR



Gotha VIAGGI

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



CABEZA LOCA - LABORATORIO GRAFICO DI PROGETTAZIONE E STAMPA

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



PIZZONI PIANTE E FIORI

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

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



AGENDA DEL MESE DI AGOSTO SETTEMBRE 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.
Giovedì 25 agosto**

“APERISTORIE” Parma Oltretorrente (vedi articolo nel n° 112 di Forum agosto 2022)
Fidenza – sede sociale AAA ore 9,00 – riunione straordinaria del CD di Sezione per avviare impegni autunnali e progetti a media scadenza – **ore 11,30 sopralluogo tecnico** presso officina Simulatore di volo dinamico. Partecipazione libera dei Soci.

Giovedì 1 settembre

Parma – Portici del Grano ore 10,15 - Cerimonia di Commemorazione dei 7 Martiri – corteo istituzionale verso il Palazzo del Governatore – cerimonia e posa corone – seguono interventi autorità locali.

Sabato 3 settembre

Parma Cattedrale di Parma – cerimonia di commemorazione in occasione del 40° anniversario della morte del Generale C.A. Carlo Alberto Dalla Chiesa. **Ore 9,30 Santa Messa celebrata dall'Ordinario Militare per l'Italia – Arcivescovo Mons. Santo Marcià** – a seguire ore 11 circa presso il Comando Provinciale Carabinieri – Parco Ducale – verrà scoperto un busto dedicato al Gen. Dalla Chiesa, seguiranno interventi delle autorità - alle ore 12 circa presso l'ingresso del Cimitero Monumentale della Villetta, corteo resa degli onori e posa corone presso tomba coniugi Dalla Chiesa.

Domenica 11 settembre

Fidenza ore 10,00 Chiesa di S. Maria Annunziata – Santa Messa – corteo – Alzabandiera – posa corona al monumento ai Carristi Caduti e interventi delle autorità locali. Vedi dettagli a Pg. 22

CONTINUA A LEGGERE “FORUM”

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

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

FORUM È DISPONIBILE ANCHE PRESSO:

Circolo I RMV Cameri – Circolo Comando Distaccamento Aeroportuale San Damiano - Piacenza - 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 Fontanellato - AEROCLUB G. Bolla Parma - Aviodelta Felino – CRAL Bormioli Rocco Fidenza – Gruppo Alpini Soragna – Ass. Combattenti e Reduci di Fidenza e Soragna.

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