"FORUM"

degli Aviatori d'Italia

ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA

"Aviatori d'Italia"

Sezione di Fidenza

M.O.V.M. Cap. Luigi Gorrini - M.A.V.M. Serg. Magg. Dante Corradini

Ottobre 2022 | **n°115**

Notiziario di informazione dell'Associazione Arma Aeronautica
Sezione di Fodenza

"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° 115 – periodo di emissione: ottobre 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 ASSOAERONAUTICA FIDENZA

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

Se hai un contributo da fornire all'aggiornamento della pagina, invia materiale agli amministratori: ***redazione_forum@libero.it*** *roberto.miati@gmail.com*
assoaeronautica.fidenza@gmail.com *Per info e contatti:* ***fidenza.assoaeronautica@gmail.com***
La pagina facebook di 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 ASSOAERONAUTICA*** *(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* — ***"IL CACCIATORE DI STELLE CONTRO IL FANTASMA"*** *(Nico Sgarlato – www.starfighter.it)*
- ***Pg. 6-8*** — ***M.O. ALDO FORZINETTI … IL PRIMO CADUTO DEL GRUPPO BUSCAGLIA*** *(Carlo Martegani)*

STORIE DI MARE

- ***Pg. 9-11*** — ***LA LOTTA SUI MARI FINO AL 24 MAGGIO 1915*** *(S.T.V. Emilio Medioli)*

ATTUALITÀ

- *Pg. 12* — ***WWW.ASSOAERONAUTICAFIDENZA.IT*** *(Pacomar)*
- *Pg. 13-17* — ***AAA FIDENZA – LA STORIA DI 50 ANNI IN 5 PAGINE*** *(Strega)*
- *Pg. 17-18* — ***GLI EVENTI DEL 50° ANNIVERSARIO DELLA SEZIONE DI FIDENZA*** *(Strega- foto Lomi)*
- *Pg. 19* — ***50° AAA*** *– DICONO DI NOI (Blog Comune di Fidenza)*

IT HAPPENED IN THE SKY

- *PG. 20-23* — ***ACCADDE NEI CIELI A OTTOBRE*** *(ricerche della Sez. AAA-Monterotondo)*
- *PG. 23* — *APPROFONDIMENTO –* ***CARINA MASSONE-NIlEGRONE LA PRIMATISTA DEL VOLO*** *(fonte Wikipedia-Ist. LUCE)*

EVENTI E RICORRENZE

- *Pg. 24-25* — ***CORSO DI CULTURA AERONAUTICA – CITTÀ DI PARMA*** *Web-GdP-Strega)*
- *Pg. 26* — ***75° ANNIVERSARIO ANMI PARMA*** *(Strega-Madioli)*
- *Pg. 26* — ***IV NOVEMBRE A PARMA – FESTA DELL'UNITÀ NAZIONALE E GIORNATA DELLE FF.AA.*** *(Comune di Parma)*
- *Pg. 27* — ***"LA LUNGA NOTTE DEGLI ELICOTTERI" – OP. "GAZZA LADRA" NEI CIELI PARMENSI*** *(GdP-MiniDifesa-MAECI)*

AVVISI E COMUNICAZIONI

- *Pg. 28* — ***AVIATORI D'ITALIA*** *– DIVENTA ANCHE TU FOLLOWER (AAA P.N. Comunicatione)*

LO SPAZIO È DI TUTTI

- *-Pg. 29* — ***BENTORNATA SAMANTHA*** *– IL RIENTRO SULLA TERRA DOPO SEI MESI (Web)*

PAGINE DI AEROMODELLISMO

- *Pg. 30* — ***UN DONO PER I LETTORI: IL FILMATO DEL MODELLO VOLANTE "ANSALDO SVA"*** *(Martegani-Desanti)*
- *Pg. 30-31* — ***I MODELLI IDRO AL "20° MEMORIAL STOPPANI"*** *(C. Martegani)*
- *Pg. 32* — *MODELLISMO STATICO –* ***F-35A II ITALIAN AIR FORCE – L'ULTIMO NATO IN CASA TAMIYA*** *(Paolo-Strega)*

EDITORIA STORICA

- *Pg. 33* — ***F-4 "PHANTOM II"*** *(dal Web Redazione Forum)*

CONVENZIONI

- *Pg. 34* — *TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L'ANNO 2022 (AAA-Fidenza)*

AGENDA DEL MESE

- *Pg. 35* — ***SETTEMBRE-OTTOBRE 2022*** *(Redazione Forum)*

In copertina: *il manifesto del 50° anniversario di costituzione della Sezione AAA Fidenza – Fidenza 8-9 ottobre 2022*

FORUM" degli Aviatori d'Italia

è entrato nel 10° anno di attività: dal 2013 al 2022

115 numeri di "Forum"
115 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.:

Pagina Facebook
facebook.com/assoaeroarma

Instagram
instagram.com/assoaeroarma

Twitter
twitter.com/assoaeroarma

Telegram
AssociazioneArmaAeronautica

YouTube
youtube.com/assoaeronautica

Sito Web
www.assoaeronautica.it

STORIE AERONAUTICHE

F-104 vs F-4
Il "Cacciatore di stelle" contro il "Fantasma"

(Fonte: i racconti di www.starfighter.it - pubblicato nel 1982 su Aerospazio Mese)

"Se c'é un aeromobile che ha sempre goduto dl cattiva stampa quello è stato certamente il Lockheed F-104 Starfighter, il "cacciatore di stelle".

Intendiamoci: noi siamo stati tra i primi a parlare male dell'F-104, soprattutto dell'F-104G come aereo da strike (bombardamento tattico nucleare), ma parlar male non vuol dire sparlare. L'F-104 è stato concepito dal suo capo-progettista nel 1951 come intercettatore diurno e per superiorità area, relativamente leggero ed economico, ma con prestazioni elevatissime.

E su queste prestazioni, riassumibili in una velocità di punta tra Mach 1.0 e 2.4 secondo le situazioni e le configurazioni, crediamo che non ci sia da discutere. Soprattutto, nel 1951, nessuno riuscì a "pensare" qualcosa di meglio. Anche per avionica ed armamento (direzione di tiro NASARR, cannone Vulcan da 6.000 colpi ai minuto e missili aria-aria ad autoguida) per molti anni ancora non si potè fare di più.

Purtroppo, nel novembre 1952, quando fu definitivamente scelta la formula che ben conosciamo, il geniale progettista forse sbagliò, inconsapevolmente, data la scarsa conoscenza del fenomeno dell'"inertial coupling" (o accoppiamento inerziale) che colpì macchine per alcuni versi simili, come X-3, X-7, YF-100, XF-88, F-101, ecc. Il fatto comunque sarebbe stato ancora accettabile se l'F-104 avesse continuato a servire soltanto nel suo ruolo tipico, quello della "polizia aerea"; una rapidissirna "zoomata", nella quale ancora oggi la "spillone" ha pochi rivali, verso un bersaglio anche ad elevate prestazioni ma di scarsa maneggevolezza (come un bombardiere), l'identificazione e l'eventuale distruzione. Ma qui entra in ballo la politica (e, con una certa probabilità, anche le famose "bustarelle"): in un'epoca di transizione durante la quale i veri Mach 2 non erano ancora disponibili e giravano molti aerei dalle vocazioni non troppo precise, la Lockheed ebbe buon gioco e NATO, CENTO a SEATO aderirono abbastanza in massa al programma di costruzione di questo che oggi si definirebbe "world fighter".

Economico per l'USAF, lo Starfighter sembrò abbastanza caro per paesi che non erano andati più in là di F-84, T-33 ed F-86, per cui si pensò subito di far fare all'F-104 tutti i ruoli bellici e non solo la caccia pura per la quale era nato. Non bisogna poi dimenticare che quei diavoli degli "yankees" il volo l'hanno nel sangue e, da sempre, hanno saputo volare su qualsiasi cosa avesse le ali (talvolta anche se le ali non le aveva) per cui l'F-104 "addomesticato" e migliorato della NATO era per loro una cavalcatura facilissima da domare, quasi divertente. La stessa cosa non potrá dirsi per alcune forze aeree che solo da pochissimi anni avevano potuto riprendere a volare dopo le pastoie del trattato di pace (leggi Giappone e Germania) o che, per motivi economici, avevano "saltato" una generazione di caccia: l'AM Italiana, ad esempio, passò dai "classe 80" che, diciamolo, erano poco píù che Mustang a reazione, ai 104, senza aver mai visto altri "classe 100", mentre, ad esempio, Francia, Grecia, Danimarca,Turchia, Taiwan, ebbero anche la generazione dei vari F-100, F-101 ed F-102.

Si aggiunga poi un discorso che non piace perché sa un po' di razzismo, ma che ha un profondo senso di verità (come potrà confermare qualsiasi istruttore anziano italiano): anche se non si deve generalizzare, ci sono alcune forze aeree che soffrono di una certa "resistenza" allo studio approfondito della macchina prima del volo e durante. Se si aggiungono poi alcune "magagne" tecniche non facilmente sradicate, si avrà un quadro del perché gli F-104 cadevano con preoccupante frequenza.

Ma l'obiettività del cronista obbliga ad aggiungere altri parametri: in alcune forze aeree gli F104 erano numerosissimi e volavano molto e quindi era logico che avessero anche più perdite, mentre in altre erano numerosi ma volavano poco, non permettendo agli equipaggi una sufficiente confidenza, se poi si pensa che i poveri cacciatori di stelle

venivano trasformati in “cacciatori di carri” e li si costringeva a volare a bassissima quota e con pesanti carichi esterni, in condizioni di visibilità non sempre ideali, ecco che cominciamo a guardare lo “Spillone” con una certa simpatia.

“LO SPILLONE E IL FANTASMA”

Il racconto *- Tra le leggende che girano più frequentemente nell’ambito dell’AM ce n’è una che non viene quasi mai messa in dubbio, tanto che, tolti i nomi, i luoghi e le date, è ormai quasi storia ufficiale. Si parla di un finto combattimento fra un F-104 ed un F-4, nato per scommessa e finito con la perdita accidentale del Phantom.*

Il protagonista da parte italiana sarebbe, secondo le varie fonti che abbiamo sentito, un F-104G o un TF-104G, nel primo caso del 4° Stormo (o forse del 20° Gruppo), nel secondo caso esclusivamente del 20° Gruppo. La “vittima” sarebbe, invece, per parere unanime, un McDonnell-Douglas F-4B Phantom II dell’US Navy. La data dello scontro, per fortuna incruento, é di collocazione abbastanza incerta, per cui non ci sbilanceremo situandola, grosso modo, nella prima metà degli anni settanta. La località è invece indubbia, il Mar Tirreno e, secondo alcuni, più precisamente il Golfo di Napoli.

Proviamo ad ipotizzare i contorni. Qualche vecchio manico (vecchio di F-104, ma non di età) del 20° Gruppo inviato a Grazzanise a ritirare, come talvolta avvenne, un F-104G monoposto del reparto locale ha incontrato alla mensa ufficiali un equipaggio di Phantom della 6ª Fleet americana. Non é neppure da escludere che l’incontro sia avvenuto a Decimomannu in occasione di un’esercitazione.

Ed ecco che la discussione si fa animata: “La nostra bestia tira quasi Mach 2 in cabrata”, “Sì, ma l’F-104 ha una “Specific Excess Power” più esuberante”, “… Ma noi con il Phantom possiamo girarvi attorno…”, per cui si decise, dalle parole al fatti, di addivenire ad un “dogfight in bianco” il giorno dopo, con la complice approvazione delle autorità militari delle due parti, sempre pronte ad attizzare lo spirito di corpo.

Non ci é facile ricostruire cosa è successo, in quanto abbiamo avuto il racconto da personale non pilota che, di fronte ai termini tecnici più ostici, ha preferito “Interpretare”. In una giornata serena sul Tirreno: l’F-4 viene sparato dalla catapulta della sua unità, mentre il TF-104G rulla sulla pista di Grazzanise.

Il TF-104G, con poco combustibile, ha un rapporto spinta-peso molto favorevole e “va su bene”. La sua “linea rossa” è posta molto in alto sul Machmetro per un aereo della sua anzianità: da Mach 1,14 (teorici ad altrettanto teorici 0 m) si arriva a 1,25 a 1.500 m, 1,37 a 3.050 m, 1,5 a 4.575 m; la giornata è calda, siamo sopra l’ISA (International Standard Atmosphere) e a 17.500 piedi (5.340 m) il ‘104 fa Mach 1,57 (la sua massima assoluta è Mach 1.92 ma a 9.150 m può fare 2.2 seppure con un continuo aumento della temperature delle prese d’aria, mentre in picchiata si dice che si siano registrati Mach 2.4-2.6).

Lo Starfighter ha anche la possibilità di usare i suoi armamenti a numeri di Mach molto alti, cosa che a non tutti i caccia è consentito, in genere tra 1.5 e 2, mentre i Sidewinder da esercitazione possono essere tirati fino a Mach 1.4. La traccia dell’ F-4B è sullo schermo radar e tra poco gli aerei giungeranno a contatto visivo.

Il Phantom, pur poderoso, in certe configurazioni è un arrampicatore meno brillante, per cui la prima mossa è dell’F-104 che arriva rispetto al “fantasma” in posizione migliore per il combattimento.

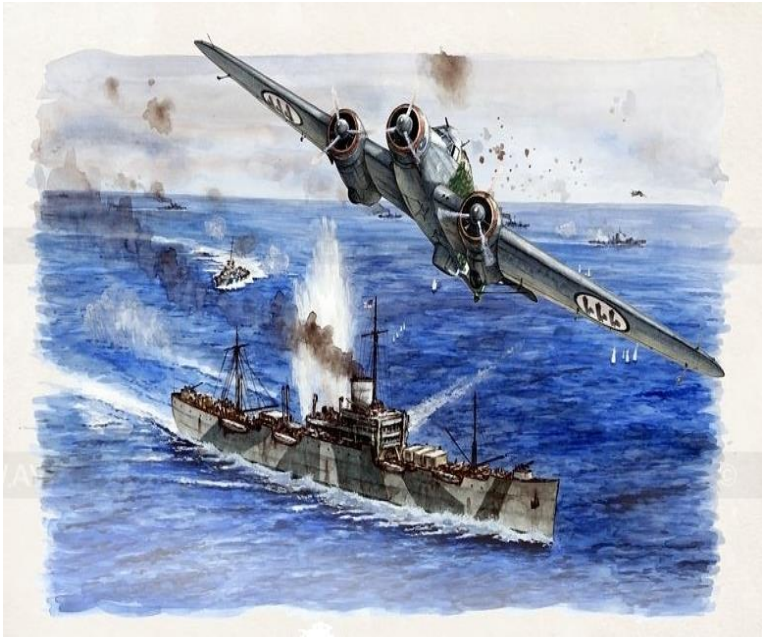
*Forte della migliore manovrabilità, i due marinai americani fanno di tutto per scrollarsi di dosso lo **“One-O-Four”**. Ma a bordo di questo, come abbiamo visto, c’è un equipaggio che di ore di Starfighter ne ha abbastanza e sa sfruttare tutti i 6,4 g positivi e 2,7 g negativi che la macchina può raggiungere. Il pilota dell’US Navy é un grosso professionista ma l’euforia del combattimento lo spinge a mettercela tutta e… a forzare un po’ troppo. Quel maledetto “Spaghetti fighter” é sempre a ore sei e lo tiene sotto il tiro della cinefotomitragliatrice del Vulcan. Ancora uno strappo sulla “cloche” e… i cicalini si mettono a suonare, il bireattore sussulta e la superficie del Tirreno, ora meno amichevole, sta diventando troppo vicina. Il caccia americano è finito in un cosiddetto “assetto inusuale”, prossimo allo stallo e con un preoccupante calo di potenza nei motori.*

Non rimane che saltare, ed ecco che mentre l’F-104G compie un “victory roll” (tonneau della vittoria) si aprono i due paracadute dell’equipaggio dell’F-4.

Quel giorno l’US Navy ha perso tre milioni di dollari e un po’ del suo orgoglio.

(testo di Nico Sgarlato)

Se fosse stata una partita di ”battaglia navale”, avremmo detto “F-4: non colpito ma affondato!” (NdR)



Il Ten. Pilota Aldo Forzinetti - Volava con gli Assi Faggioni, Graziani, Buscasglia, ma morì in combattimento a 27 anni.
Troppo presto per essere ricordato!

LA MEDAGLIA D'ORO TENENTE ALDO FORZINETTI

… per non dimenticare

I libri di storia non ne parlano. Solo pochi appassionati sono interessati. Sulle loro pagine non c'è posto per un giovane morto combattendo a soli 27 anni, eppure, il 28 maggio 2016, presso il palazzo municipale di Gemonio, già Villa Sacchi Forzinetti, si è tenuta una cerimonia di scoprimento di una lapide dedicata al Tenente Pilota Aldo Forzinetti, caduto durante la Seconda Guerra Mondiale e Medaglia d'Oro alla memoria. La lapide è stata collocata nella dimora appartenente alla sua famiglia, che ospitò anche il giovane Forzinetti. "*lo spazio temporale di un lampo abbagliante seguito dal fragore di un tuono*..." così potrebbe sintetizzarsi la sua vita. Nasce a Milano l'8 dicembre 1914 in Piazza Duse, ma praticamente abita a Varese, secondogenito di Mario, importante imprenditore del settore calzaturiero e di Virginia Masserizzi. Poco prima dell'entrata in guerra dell'Italia perde l'unico fratello, il Tenente di Vascello Luigi, caduto a Bresso durante un volo di addestramento. Entrambi rimangono orfani del padre in tenera età. Ai due, nel caratteristico ed elegante contesto di Palazzo Forzinetti, disegnato dall'Arch. Bagnati e ubicato nella storica Piazza XX Settembre a Varese, recentemente ristrutturata, è dedicata una targa. L'intera area dove sorgeva la ditta paterna era stata donata al comune di Varese da Virginia Masserizzi e la toponomastica varesina si arricchiva anche di una Piazza Forzinetti. Aldo consegue a 22 anni il brevetto di pilota a Bresso sul Ca.100 e si laurea alla Statale di Milano in giurisprudenza dopo aver frequentato il liceo classico. Nel settembre 1937 si arruola in aeronautica e il 20 dicembre, superato il corso ufficiali, è promosso sottotenente di complemento. Dal 18 aprile '38 al 21 luglio '39 in forza al 10° Stormo Bombardieri Terrestri, 32° Gruppo, 58ª Squadriglia dove, il 25 maggio '38, consegue l'abilitazione militare al pilotaggio del Savoia S.81 e del S.79 "Sparviero" trimotore, che segnerà la sua breve vita. Contemporaneamente è la volta del Caproni Ca.310 "Libeccio", bimotore da ricognizione, a Taliedo. Collocato in congedo a fine luglio '39, trova impiego presso l'azienda paterna e si iscrive alla facoltà di Scienze Politiche a Pavia.

Alla vigilia dell'entrata in guerra viene richiamato in servizio. Chiede ed ottiene di essere destinato alla specialità degli aerosiluranti. Viene mandato a Gorizia-Merna nel luglio del 1940 e arruolato nel neonato Reparto Sperimentale subito modificato in Reparto Speciale Aerosiluranti con gli S.79 e si addestra al lancio dei siluri nel siluripedio del porto di Fiume, dove sorgeva la prima vera fabbrica di siluri al mondo: la Whiterhead. I piloti del nuovo reparto erano tutti selezionati con l'intervento personale del Capo di Stato Maggiore - Gen. Pricolo - tra i migliori "manici" degli stormi da bombardamento. Tra la fine di luglio e i primi di agosto del '40 arrivano a Gorizia i Maggiori Dequal Fusco, i Tenenti Melley, Buscaglia e Copello, i Sottotenenti Robone e Forzinetti, con sei S.79 muniti delle installazioni per il lancio del siluro, arrivati in volo da Malpensa. Costituiranno il primo reparto della specialità aerosiluranti.

Il mitico **"Settantanove",** il bombardiere più diffuso e popolare della Regia Aeronautica nella memoria di tutti i protagonisti dell'ultima guerra, riassume lo sforzo, il sacrificio e la storia degli aviatori italiani. Vero gioiello, ha un posto a se nella storia dell'aviazione italiana per le imprese compiute, per l'importanza che ebbe nel combattimento, per la sua inconfondibile fisionomia, la sua leggendaria qualifica di "gobbo maledetto" attribuitagli dagli inglesi, per i primati, per la tenacia del velivolo che tornava a casa anche se ridotto a un

colabrodo, per la sua pronta e efficace obbedienza ai comandi, in manovre raramente imposte a un trimotore, specie durante la caccia al naviglio nemico.
La sua lunga vita operativa e la sua versatilità anche nel ruolo di aerosilurante, nel quale si rivelerà insuperabile, vivendo una seconda giovinezza, lo hanno reso famoso; pilotarlo era un'emozione.
Il 3 settembre '40 il reparto cambia denominazione e diventa 278ª Squadriglia Autonoma Aerosiluranti, con il simbolo dei 4 gatti e il motto *"pauci sed semper immites"* (pochi ma sempre aggressivi) basati a Littoria e poi in Sicilia.
Due gatti bianchi auspicio di buona fortuna per gli attaccanti e due neri per attirare la malasorte sul nemico. Solo comprendendo fino in fondo la straordinaria difficoltà dei loro compiti, si possono apprezzare le doti veramente non comuni degli aerosilurantisti.

(nella foto sopra la 281ª squadriglia nella base di Gadurrà)

Non si capisce l'aerosilurante se non si dedica una rapida descrizione della strategia di sgancio di un siluro di 100 Kg. Sganciarlo con le onde, piazzarlo nel fianco di un incrociatore era un complesso esercizio di alta matematica. Ogni aereo sei persone: due piloti, un armiere, un marconista, un fotografo e un motorista. La statistica, per l'aerosilurante aeroplano-uomo, era di tre missioni, forse quattro. Dalla quinta difficilmente si tornava per via della probabilità, ossia del fuoco di sbarramento delle navi. Partivano da Pantelleria, da Decimomannu, da Villacidro da Gerbin, da Rodi Gadurrà.

Il siluro andava sganciato a 60 m sull'acqua a una velocità di 300 Km/h con l'aereo perfettamente livellato. In acqua la sua velocità scendeva a 70 km/h; il dispositivo giroscopico attivato al momento dello sgancio e un piccolo impennaggio in coda che si doveva staccare nell'impatto con l'acqua, un'elica marina azionata da un motore ad aria compressa, trasformavano il siluro da aereo in marino.
Non più di 500 m doveva essere la distanza minima dalla nave coperta in 20 secondi, ma l'equipaggio del 79 aveva solo 4-5 secondi per passare sopra la nave, sfiorando antenne e torrette, derapando, impennando, scivolando d'ala, tirando l'aereo in arrampicate rapide e rovesce nel cielo.
Numeri d'acrobazia non previsti per un trimotore, ma utili per ingannare i puntatori della contraerea che difendeva con una muraglia di fuoco; straordinaria era l'ammirazione per Carlo Emanuele Buscaglia divenuto suo comandante nella 281ª Squadriglia.
Sarà proprio lui ad accompagnarlo, l'11 agosto 1941 nella sua prima azione partendo da Rodi Gadurrà silurando la nave posareti "Protector" in navigazione a 40 miglia a nord-ovest di Porto Said.
Si buttavano in picchiata fino a raggiungere il livello del mare per l'allineamento di lancio.
Queste manovre, a ragazzi di poco più di vent'anni, provocava disturbi di cataratta, problemi vari di circolazione e di respirazione.
Tra una missione e l'altra i giovani piloti andavano a sedersi tra le rovine del tempio di Lindos a Gadurrrà ricordando la mitologia classica studiata come nel caso di Forzinetti, al liceo Classico Cairoli di Varese. Avevano il triste privilegio di percepire, prima degli altri, che la guerra era perduta perché vedevano l'impressionante volume di convogli che entravano da

Gibilterra e si ammassavano nei porti. Loro*, "pauci"*, erano sempre di meno ma convinti sempre di più che l'Italia era entrata in guerra non preparata.

Una settimana dopo il 19 agosto, due S.79 vanno in missione pilotati da Graziani e Forzinetti; i loro siluri colpiscono e danneggiano gravemente la petroliera "Turbo", alla fine di agosto e a settembre Forzinetti porta a termine altre azioni, ora con Buscaglia, ora con Graziani, fino a quella tragica del 17 dicembre, quando era stata avvistata in navigazione la nave da guerra "Valiant".
Purtroppo si trattava di una segnalazione sbagliata perché in realtà era una grossa petroliera pesantemente scortata. Da Bengasi con la combinazione "marus", l'imbottitura invernale di lana e il collo di castorino, partono Buscaglia, Faggioni e Forzinetti.
Intensissimo era il fuoco di sbarramento e fu proprio in quest'inferno che Forzinetti perse la vita colpito in pieno da una cannonata sparata dalla petroliera. Con lui cadeva tutto l'equipaggio e loro tomba furono le profonde acque del Mediterraneo: il primo equipaggio che Buscaglia perdette in combattimento, purtroppo non l'ultimo.

L'università di Pavia gli concederà la laurea honoris causa; sotto l'Arco Mera di Varese sarà immortalato il suo nome e

l'Associazione Arma Aeronautica di Milano verrà a lui intitolata.
La sua fidanzata prestava servizio, come infermiera, su una nave ospedale in Adriatico.

Concludo questa memoria con la citazione dell'ammiraglio Cunningham comandante della Home Fleet Britannica, la principale flotta in acque europee:

"Gli equipaggi degli aerosiluranti italiani sono gli uomini più coraggiosi che abbia mai visto".

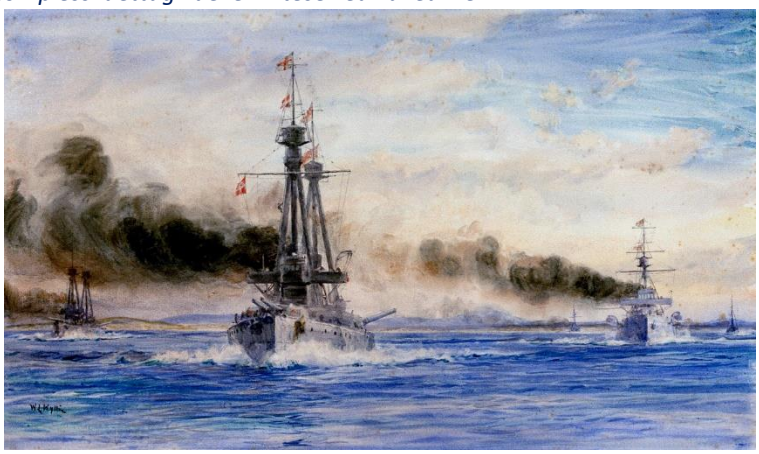
Carlo Martegani

STORIE DI MARE, DI BARCHE E DI MARINAI

Questo mese il S. Ten. di Vascello Emilio Medioli, già presidente ANMI Sezione di Parma e prezioso collaboratore da anni della Redazione Forum, torna alle vicende del primo conflitto mondiale, combattute nei mari del Sud America e del Mediterraneo, con tutti i complessi dettagli delle "intese" ed "alleanze".

LA LOTTA SUI MARI
FINO AL 24 MAGGIO 1915

Prima della nostra entrata in guerra, la situazione navale aveva fatto registrare la vittoria tedesca di "Coronel" e quella inglese alle Isole Falkland



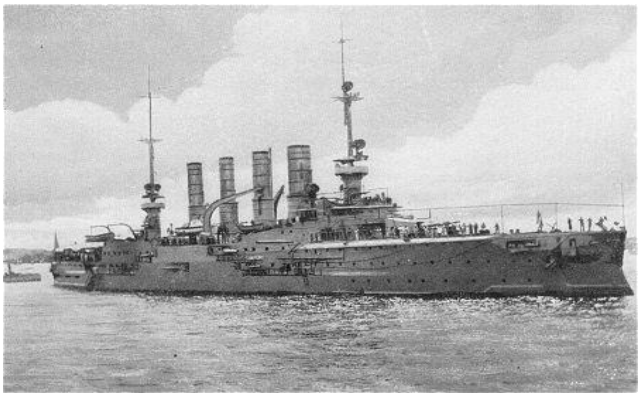
La storia insegnava in passato, che chi aveva il dominio del mare aveva il dominio del mondo. I tedeschi, pur disponendo di una potente flotta, nella prima grande guerra, non pervennero mai al primato marittimo e non riuscirono a strappare alla Gran Bretagna la supremazia dei mari. Non ne furono capaci, sia nel Mare del Nord, sia nel Mediterraneo, dove avrebbero dovuto perlomeno tentarlo, in unione alle forze austriache.

Le due forze della "Triplice", tranne qualche episodio isolato, rimasero infatti quasi inattive. I tedeschi ricorsero alle mine ed ai sommergibili, tentando di bloccare la Gran Bretagna, fidando invece nella propria eccezionale potenza terrestre. Ma non riuscirono nei loro intenti e non inferserо mai, in pratica, quel colpo, potremmo dire oggi alla "Yamamoto", che riducesse drasticamente la disparità fra le loro forze navali e quelle britanniche.

Gli inglesi avevano visto con preoccupazione la Germania varare una grossa flotta, costruire un terribile schieramento di arsenali e di ricoveri sicuri, collegati da canali profondi come quello tra Kiel e la foce dell'Elba, e quello Ems-Jade che collega Wilhelmshaven con la foce dell'Ems vicino a Emden, ancorato a una catena di isole. Dalla costa olandese a quella danese, un vero e proprio complesso militare navale senza pari.

Dall'altra parte, agli inglesi importava soprattutto mantenere aperto il Canale della Manica, e intervennero pesantemente quando videro i tedeschi arrivare in Francia attraverso il Belgio; ma siccome avevano previsto questo pericolo, avevano costituito la loro base navale principale a Scapa Flow, nelle Isole Shetland, a nord della Scozia.

Osservando la situazione con occhio strategico, si nota che con la Manica controllata da inglesi e francesi, e con il grosso della flotta alle Shetland, il Mare del nord era chiuso e i tedeschi vi erano imbottigliati. Potevano uscirne soltanto battendo la flotta inglese, ma non erano in condizioni di farlo. Ricorsero così alla guerra di corsa, con veloci incrociatori che attaccavano le navi mercantili sulle rotte di rifornimento, con i sommergibili che bersagliavano indiscriminatamente il traffico mercantile e con le mine.



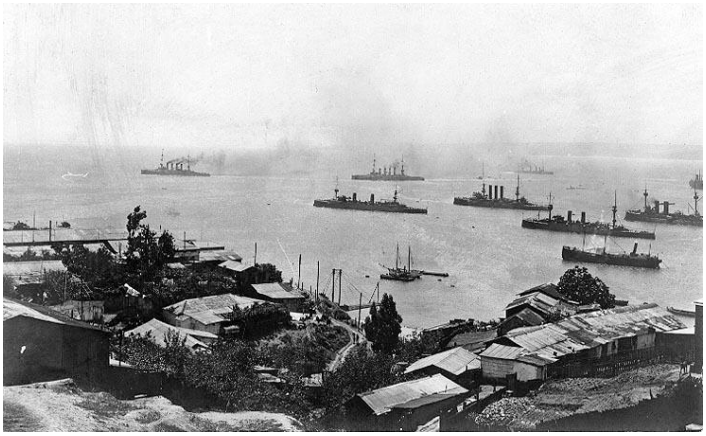
La flotta tedesca del Pacifico, comandata dall'ammiraglio **Maximilian Graf von Spee** uno dei migliori uomini di mare d'ogni epoca, unica formazione consistente fuori dal Mare del Nord, fece il possibile per tenere in allarme il traffico avversario; distaccò l'incrociatore <Emden> che condusse una propria guerra di corsa fino a quando non venne distrutto dall'incrociatore <Sidney> alle Isole Cocos; attaccò la base di Papeete a Tahiti, e poi si gettò verso l'Atlantico. Era composta da due incrociatori corazzati, lo <Scharnhorst> e il **< Gneisenau>** *(foto a lato)***,** da 11.000 tonnellate, capaci di filare a 22 nodi, armati con 8 cannoni da 210 e 6 da 152, e da due incrociatori leggeri, il <Leipzig> e il <**Dresden**> di 3.600 tonnellate, armati con dodici pezzi da 105. C'era anche il <**Nuernberg**>, della stessa classe, che si ricongiunse alla divisione di von Spee in quella che fu la fase finale della battaglia di Coronel.

L'Ammiragliato, a Londra, aveva ordinato alla divisione navale inglese dell'Atlantico meridionale di intercettare von Spee e distruggere le sue navi: **Il Contrammiraglio sir Christopher Cradock** *(foto a lato)* aveva a disposizione, alle Isole Falkland, due anziani incrociatori corazzati, il <**Good Hope**> di 14.000 tonnellate armato con due pezzi da 234 e sedici da 152 e il <**Manmouth**> da 14.000 tonnellate con quattordici pezzi da 152. Disponeva, in più, dell'incrociatore leggero <**Glasgow**> oltre all'incrociatore ausiliario <**Otranto**> e la vecchia corazzata <**Canopus**> armata sì con ben 4 pezzi da 305 (!), ma con le macchine in disordine che non le consentivano più di 12 nodi di velocità.

Cradock intercetta i tedeschi davanti a Coronel, di fronte alla costa cilena; nonostante l'inferiorità delle proprie forze von Spee manovra abilmente, nel mare in tempesta; riesce a tenersi in vantaggio di vento ed aspetta. **Cradock** preme per serrare la distanza, sapendo che i tedeschi hanno il sole negli occhi e spareranno male; è la sua unica speranza, perché gli incrociatori di von Spee sono i campioni di tiro della flotta imperiale tedesca.

Von Spee attende il tramonto; le sue navi sono macchie grigie, la divisione inglese si staglia invece contro il cielo rosso in sagome visibilissime. Poche salve e il <**Good Hope**> si incendia, ma continua ad avanzare forse con la speranza di attaccare con i siluri, poi salta in aria e scompare. Il <**Manmouth**> con la parte anteriore in fiamme e mezzo smantellato, si allontana nell'oscurità, ma finisce per incontrare il <**Nuernberg**> che lo affonda perché non vuole arrendersi. L'**<Otranto>** e il <**Glasgow**> riescono a scamparla nella notte, incontreranno la vecchia e lenta <**Canopus**> e torneranno alle Falkland.

Nessun superstite sulle navi inglesi; anche **l'Ammiraglio Cradock** perisce nella battaglia, che segna una delle più gravi sconfitte della storia per la marina britannica.



Mentre von Spee, che ha avuto soltanto due uomini feriti, va a fare rifornimento a Valparaiso *(nell'immagine a lato la flotta di von Spee a Valparaiso)* per poi raggiungere la Germania entrando in Atlantico, Londra manda alle Isole Falkland due incrociatori da battaglia, **l'<Infexible> e l'<Invincible>** *(immagine in apertura di articolo)* i due migliori della flotta, al comando **dell'ammiraglio Sturdee**; sono due <diciassettemila>, filano a 25 nodi ed hanno otto cannoni da 305 ciascuno. È una mossa soprattutto psicologica di Churchill e Lord Fisher; se von Spee dopo la vittoria di Coronel si fosse gettato con le sue navi a fare la guerra di corsa in Atlantico, avrebbe potuto imitare i successi dell'<**Emden**> nel Pacifico. Invece, dopo avere doppiato Capo Horn, pensa che sia un gesto importante l'attacco alle Falkland, dove gli inglesi hanno una stazione radio, per distruggere la base e fare prigioniero il governatore. Churchill e lord Fisher contano appunto su questa mossa; von Spee cade nella trappola.

Alle Falkland è annidata la <**Canopus**>, che con i suoi calibro 305 può difendere le isole contro i tedeschi, e alle Falkland arrivano, il giorno prima di von Spee, i due incrociatori da battaglia. È una vittoria, come dire, in "fotofinish, perché von Spee ha perso la corsa per poche ore soltanto, attardato da una burrasca a Capo Horn. Quando i tedeschi vedono all'orizzonte gli alberi tripodi degli incrociatori da battaglia in porto, sentono che la fortuna è girata. Ma non è ancora detto; gli inglesi stanno facendo rifornimento, hanno le macchine ferme. Se attaccasse, alla disperata, von Spee forse sacrificherebbe qualcuna delle sue navi, ma potrebbe danneggiare gravemente le due grosse unità britanniche. Invece decide di ripiegare verso nord, verso la Germania; vuole riportare all'imperatore la sua divisione. Ed è la fine. Perché gli inglesi escono due ore dopo, lo raggiungono, impegnano battaglia e distruggono tutte le sue navi, i due incrociatori corazzati, i due leggeri, mentre solo il<**Dresden**> si salva per il momento. Pochi mesi più tardi verrà sorpreso nei canali della Terra del Fuoco dalla divisione britannica del Pacifico e distrutto a sua volta. Von Spee muore in combattimento con i suoi due figli, inabissandosi con la <**Scharnhorst**> su cui sono tutti imbarcati. Sono passati 37 giorni dalla battaglia di Coronel.

Dopo questa azione, le flotte tedesche e inglesi si affronteranno soltanto allo Jutland. La guerra si svolgerà prevalentemente col siluro. E una prima, terribile lezione, la darà il comandante **Otto Weddingen**, col suo U-9, il 22 settembre 1914, davanti a Scheveningen. Si imbatte nella divisione degli incrociatori corazzati <**Aboukir**>, <**Hogue**> e <**Cressy**>, che andavano a caccia di posamine tedeschi. Silura il primo, e quando gli altri due si avvicinano per portare soccorso ai naufraghi, silura anche quelli; tre incrociatori pesanti colati a picco in un'ora.

percorrevano l'Adriatico pattugliandone l'imboccatura, fra Capo di Santa Maria di Leuca e l'isola di Santa Maura a sud di Corfù. Ma i francesi erano di base a Malta, distante circa trecento miglia, e questo comportava un notevole sperpero di energie e combustibile. Per di più avevano perso, nelle acque di Leuca l'incrociatoe <**Leon Gambetta**>, silurato da un sommergibile. L'Adriatico era stato anche teatro della spettacolare uscita della flotta austroungarica da Pola, per andare in soccorso al **<Goeben>** *(foto a lato)* e al <**Breslau**> , due incrociatori da battaglia, sorpresi dalla dichiarazione di guerra a Messina.

Al comando dell'**Ammiraglio Wilhelm Souchon**, all'alba del 4 agosto del 1914, le due navi avevano lasciato Messina per andare a bombardare Bona e Philippeville in Algeria; la Germania, infatti aveva dichiarato guerra alla Francia il giorno precedente alle 18,45. Al ritorno, Souchon incrociò la squadra inglese del Mediterraneo. La Gran Bretagna sarebbe scesa in campo quella sera; le ostilità tra inglesi e tedeschi non erano pertanto ancora ufficialmente iniziate. Sfiorandosi davanti a Pantelleria le due formazioni non si salutarono, ciò che fu considerato da Souchon un gravissimo affronto. Poi i due incrociatori tedeschi tornarono a Messina per rifornirsi di carbone, ma intanto l'Italia aveva proclamato la propria neutralità e perciò furono costretti a lasciare il porto in seguito a un nostro ultimatum. Tuttavia in acque italiane gli inglesi non potevano attaccarli, per quanto ormai l'entrata in guerra della Gran Bretagna fosse nota e ufficiale. Il <**Goeben**> e il <**Breslau**> presero il largo facendo rotta verso est, inseguiti dall'incrociatore inglese <**Gloucester**>. Si capisce quindi che, a questo punto, bisognava soccorrere in qualche modo **l'Ammiraglio Souchon** e le sue navi. L'Austria ritenne che fosse giunto il suo momento.

Uscirono pertanto dal porto di Pola tre navi da battaglia del tipo <**Viribus Unitis**> e tre vecchie corazzate del tipo <**Radetzky**>, scortate da una ventina di siluranti, facendo rotta verso il Canale d'Otranto; sarebbero scese in appoggio alle due unità tedesche, per quanto, quel giorno, la guerra agli inglesi non fosse ancora stata dichiarata da parte dell'Austria.

Le due unità tedesche avrebbero potuto rifugiarsi benissimo a Pola, ma Berlino le fa andare invece nei Dardanelli, per chiedere ospitalità alla Turchia e coinvolgerla così nella guerra. All'altezza di Sebenico, il comandante austroungarico viene informato via radio che non occorre nessuna assistenza, Souchon si è liberato dagli inglesi. L'ammiraglio britannico **Troubridge**, che li ha visti nei pressi di Cefalonia, non ha attaccato i tedeschi con i suoi quattro incrociatori corazzati e un mese dopo finirà sotto il consiglio di guerra. Anche in seguito all'arrivo delle due unità tedesche nei Dardanelli e all'assistenza loro prestata, la Turchia scenderà in campo a fianco degli Imperi centrali il 5 novembre 1914, e gli alleati tenteranno l'operazione di Gallipoli che costerà loro tanto sangue.

I tedeschi hanno accusato gli austriaci di non avere fatto intervenire la loro flotta contro gli alleati, tranne qualche azione di sommergibili. In una di queste l'U-12 ferisce la grande corazzata francese <**Jean Bart**> di 23.400 tonnellate, che però riesce a raggiungere Malta. Il sommergibile francese <**Curie**> tenta audacemente di entrare a Pola, nel solco di una torpediniera austriaca, nella notte del 24 dicembre 1914, ma incappa in una rete, deve emergere quando non ha più aria, e viene affondato a cannonate. I superstiti dell'equipaggio sono fatti prigionieri. Il sommergibile sarà recuperato dagli austriaci che lo ripareranno e lo utilizzeranno ribattezzandolo <Zenta>. A fine guerra, divenuto preda bellica italiana, sarà restituito alla Francia.

Si comprende perché gli austriaci non avessero voluto intervenire contro gli alleati impegnati nei Dardanelli; Vienna temeva un intervento italiano a fianco dell'Intesa, e voleva essere pronta a difendersi. La sua flotta, infatti, era inferiore alla nostra, anche se aveva il vantaggio di una serie di porti eccezionalmente ben protetti, quali Trieste, Pola, Fiume, Sebenico, Spalato e Cattaro.

Noi avevamo Venezia, opportunamente rinforzata con batterie di grosso calibro e ancoraggi per le corazzate maggiori e Brindisi, che venne rinforzata con due batterie di otto pezzi da 280 e dalle corazzate <**Italia**> e >**Lepanto**> in funzione di batterie galleggianti. Altri porti di scarso interesse erano Porto Corsini, base di rifugio per siluranti ed Ancona, che l'8 novembre fu sguarnita e dichiarata città aperta nella speranza di evitarle bombardamenti. La base della flotta era Taranto.

Il 3 maggio 1915 l'Italia denuncia la Triplice Alleanza e alle ore 0,00 del 24 maggio la stazione radiotelegrafica intercontinentale di Coltano, presso Pisa, inizia a trasmettere ad intervalli regolari il messaggio "L'Italia trovasi in stato di guerra a fianco di Francia ed Inghilterra". È la nostra discesa in campo, la Patria chiama i suoi figli.

STV Emilio MEDIOLI

*Val la pena di ricordare, a questo punto, un episodio di fine ottocento, durante manovre della Marina in Sardegna. Il futuro ammiraglio e ministro Carlo Mirabello si recò a Tempio Pausania, l'odierna Olbia, noleggiò una barca da pesca a motore, sospese sotto la chiglia di questa un siluro e si avvicinò alla Maddalena, dove era riunita la flotta. Ad un certo punto il siluro, ovviamente con testata da esercitazione e privo di esplosivo, fu lanciato contro le corazzate. Mirarono alla <**Principe Amedeo**> a bordo della quale c'era il consiglio di guerra presieduto dall'ammiraglio Saint Bon, ma il siluro andò a colpire la corazzata <**Ancona**> che fu dichiarata fuori combattimento. Fu forse questo vecchio episodio a far nascere l'idea dei nostri motoscafi siluranti?*
Certo è che gli austriaci ce li invidiarono sempre e tentarono di catturarne qualcuno, ma non vi riuscirono mai.

E.M.

www.assoaeronauticafidenza.it

aggiornamento: ottobre 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'Associazionismo locale.*

Un sito strutturato in maniera semplice, intuitivo nella navigazione, realizzato con la più aggiornata tecnologia di programmazione, che consente di poter essere visualizzato sia da computer che da tablet e smartphone; un sito di facile navigazione da parte di chiunque in ogni momento e in ogni luogo:

SEMPRE A PORTATA DI MANO

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

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

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

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

"Pacomar" in redazione

A.A.A. – FIDENZA

***

50 anni in 5 pagine

Non sarà facile ma mi riprometto di non farla troppo lunga, e chiudere in cinque paginette questa lunga, travagliata, meravigliosa storia.
L'avventura della Sezione Arma Aeronautica, fondata dalla MOVM Cap. Pilota Luigi Gorrini (classe 1917) a Fidenza, la sua città adottiva.
Una delle oltre 250 Sezioni in Italia, nata, presieduta per 43 anni dal mitico "Ultimo Asso" e … con Lui morta nel 2014. I primi 43 anni di gestione del ***"Sodalizio della Gente dell'Aria",*** *in cui – oltre alla passione per il volo e per la storia dell'Aviazione – sono confluiti gruppi sportivi, aeromodellistici e nautici, seguendo le inclinazioni del Presidentissimo.*

2014-2015

Nel primo anniversario della morte di Gorrini, con una cerimonia solenne tenutasi nella nativa Castelnuovo Fogliani (Alseno PC), il **Labaro della Sezione** venne co-intitolato alla MOVM Capitano Pilota Luigi Gorrini, unitamente al già titolare, MAVM Serg. Magg. Armiere Dante Corradini.

2016-2017

Nell'anno 2017, in occasione del **100° anniversario della nascita di Gorrini**, con il fattivo contributo del Comune, venne realizzato a Fidenza un monumento aereo costituito da un Jet Aermacchi MB.326, concesso alla Sezone AAA dall'Aeronautica Militare e restaurato dagli stessi Soci. L'opera è dedicata a tutti gli Aviatori ed il luogo è stato intitolato **"Largo degli Aviatori".**

1971/2014 I primi 43 anni *- Appena andato in congedo dall'Aeronautica Militare, pervaso e non pago di passione aeronautica, il Capitano Pilota Luigi Gorrini, già MOVM, volle fondare una Sezione dell'AAA a Fidenza, sua città adottiva. L'intento era quello di riunire gli Aviatori del territorio reduci dai cieli della Guerra, ma anche i semplici appassionati dell'aviazione, per tramandare le tradizioni ed il prestigio dell'Aeronautica Militare. Un sodalizio aperto a tutte le "Genti dell'Aria", che nel tempo annoverò fino a duecento Soci, che seguivano il loro Presidente anche nelle visite all'estero, dove il mitico "Ultimo Asso" veniva accolto con onore, quale Aviatore di grande fama e prestigio. Per molti anni la sede della Sezione fu a Fidenza, in Via Trieste ma dopo la soppressione del Deposito AM, dove era ospitata, la sede venne trasferita nella stessa casa di Gorrini a Castelnuovo Fogliani (PC). Ormai ultranovantenne, Gorrini dovette affrontare molte difficoltà per mantenere attiva la Sezione, che dagli anni duemila ebbe un inesorabile declino, fino a perdere tutti i Soci.*

2015 – 2016 La rinascita *– Alla scomparsa del Presidentissimo, dopo un anno di commissariamento, la Sezione di Fidenza, riprese velocemente vita e tornò a coinvolgere tantissimi Aviatori, veterani e appassionati del volo.*

L'inizio non fu facile, il sodalizio veniva dato per spacciato ma i 18 Soci tornati come il "figliol prodigo" per dare man forte al commissario straordinario, si convinsero (o forse vennero convinti) che potevano farcela e con la stessa grinta del mitico "Cacciatore dei Cieli" in 18+1 fecero una solenne promessa ***"ci riusciremo, a Gigi – l'Ultimo Asso – glielo dobbiamo!"***

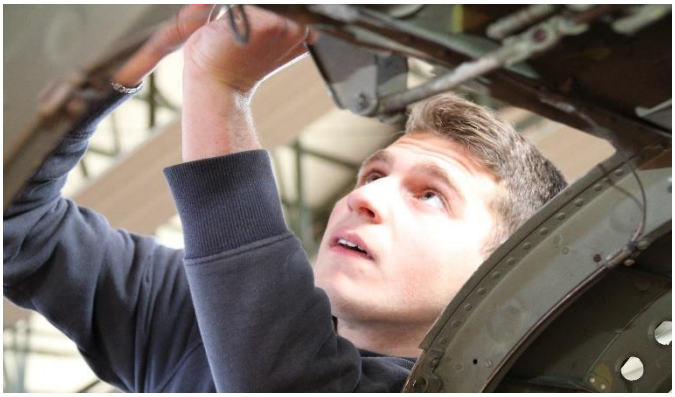
Sfrattati da casa Gorrini, la sede per il primo anno fu un tavolino al bar di Castelnuovo Fogliani, alla disperata ricerca di una concreta identità, di una nuova dignità, un nuovo inizio e soprattutto di una nuova sede.

Dopo tante porte trovate chiuse nel comune di Alseno, tra gli imprenditori e la parrocchia locale, nelle Ferrovie dello Stato e in parte anche tra la miope cittadinanza, fu la fiducia e l'intelligente lungimiranza del Sindaco Massari, a fornire nell'anno 2016 le garanzie che convinsero la neo costituita presidenza, a riportare la Sezione nella sua sede naturale: Fidenza.

Ovviamente dopo un decennio di oblio, nulla era più come prima; anche ripercorrere le strade intraprese dal "Presidentissimo" avrebbe provocato un quotidiano insostenibile confronto tra la vecchia e la nuova gestione: ***il mito, la leggenda è inarrivabile!***
La strada giusta era mantenere il culto della storia e dell'Asso ma… di fatto, cambiare tutto e indirizzare le attività della Sezione verso altri obiettivi più in linea con i tempi e con le finalità dello Statuto.
Appena trovata una dignitosa sede, presso del Circolo Culturale Ricreativo fidentino, ci si rese conto che, scomparso l'Asso, scomparsi i veterani combattenti dell'Aria e buona partre dei Soci fondatori e dopo la soppressione del servizio militare, le tradizioni, lo spirito di appartenenza, il cameratismo che nasce durante la naja stavano scomparendo.

La storia e le attività commemorative e celebrative, non bastano ad avvicinare le giovani leve al nostro meraviglioso mondo; è per questo che, pur continuando a svolgere il ruolo di depositari e a tramandare le tradizioni aeronautiche, la Sezione fidentina decise di promuovere attività di proselitismo, attraverso la diffusione della cultura aeronautica, verso giovani, studenti e più in genere appassionati, realizzando progetti culturali, attività di formazione, orientamento professionale, visite presso industrie, musei, enti e reparti di volo; spettacoli, conferenze e convegni presso le scuole superiori, studi e ricerche mirate alla realizzazione di mostre e pubblicazioni, corsi di cultura aeronautica e di avvicinamento all'arte del volo, progetti di recupero e valorizzazione del patrimonio aeronautico, partecipazione alle fiere e manifestazioni aeree, con stand AAA pieni di interessanti attrazioni.

2017 - 2022 la crescita *- In particolare, negli ultimi anni, la Sezione ha realizzato - attraverso l'arte dei propri Soci -* ***il restauro di due aerei concessi dall'A.M., coinvolgendo gli studenti delle scuole superiori in progetti di alternanza scuola-lavoro e concedendo ambìti crediti formativi****. Gli aerei restaurati sono esposti in luoghi di grande frequentazione a Fidenza e Milano, divenendo oggetto di arredo urbano e luogo di incontro e riferimento per la cittadinanza.*



Un'ulteriore nuova ed avvincente attività è nata nell'anno 2017, realizzando in proprio – sempre attraverso le diversificate capacità e professionalità dei Soci - una serie di simulatori di volo, dai più semplici ai complessi simulatori dinamici, che hanno consentito a centinaia di appassionati – neofiti ma anche piloti esperti – di cimentarsi ai comandi di un aereo, dal semplice monomotore ad elica ai plurimotori, fino ai più moderni Jet militari altamente performanti. In tale ambito sono stati emessi nelle scuole, nelle fiere e nelle manifestazioni aeree (Open Day Aeroclub) centinaia di diplomi di prima esperienza di pilotaggio virtuale.

***2022 Alla data odierna**, dopo due anni di pandemia e quindi di attività prevalentemente predispositive, sono in programmazione:*
- tre nuovi progetti di restauro di aerei militari d'epoca, con il coinvolgimento degli studenti;
- una mostra di Architettura Aeronautica;

- un corposo libro sulla storia e le realtà aeronautiche attuali nel territorio parmense, in un secolo di volo;
- il restauro e ammodernamento tecnologico di un simulatore dinamico "General Aeronautic Trainer" di fabbricazione USA, donato alla Sezione AAA dall'Aeroclub d'Italia – Aeroporto di Verona;
- Il completamento del restauro di un cockpit dell'aereo Blackburn "Buccaneer" ex Royal Air Force, a scopo espositivo e didattico;
- è terminata l'abilitazione al simulatore di due giovanissimi studenti, che ora frequentano il corso per diventare istruttore di volo simulato.

*In sintesi, come accennato in premessa: **"I PRIMI 50 ANNI" fatti di storia aeronautica, di epocali eventi, ma anche di irrimediabili perditre e di travagliate vicissitudini. ...E poi la rinascita, ancor più emozionante, lusinghiera e piena di nuove sfide:***

UNA MERAVIGLIOSA AVVENTURA

che continuerà a tenerci uniti, anche in futuro, guardando sempre più in alto!

La Presidenza

Seguiteci e-mail: assoaeronautica.fidenza@gmail.com sito: **www.assoaeronauticafidenza.it**

1921/2021 - 50° ANNIVERSARIO DI COSTITUZIONE DELLA SEZIONE

Nell'anno 2021, a causa della pandemia ancora dilagante, l'evento fu prima rimandato e poi annullato; quest'anno si sono volute premiare le aspettative degli oltre 200 Soci, organizzando - seppur in forma contenuta – una serie di eventi per celebrare il 50° anniversario di costituzione della Sezione di Fidenza e per far conoscere alla cittadinanza ed agli appassionati di Aviazione, la storia e la realtà odierna del Sodalizio degli Aviatori d'Italia

L'EVENTO AL DUOMO DI FIDENZA – *il primo evento delle celebrazioni ha avuto luogo il giorno 8 ottobre 2022 nella Cattedrale di Fidenza, intitolata a San Donnino Patrono della città, con una Messa in suffragio degli Aviatori caduti e dei Soci deceduti, celebrata da SE il Vescovo di Fidenza – Mons. Ovidio Vezzoli, alla presenza delle autorità civili, militari, Corpi Armati della provincia e numerose rappresentanze delle Associazioni Combattentistiche, d'Arma e del volontariato. Un rito religioso molto sentito, soprattutto dagli Aviatori presenti e ben evidenziato dalla presenza dell'Autorità Aeronautica Militare per il territorio parmense – il T. Col. Vito Casano (Comandante della Rete POL-NATO di Parma) e dai suoi impeccabili Avieri, che hanno presenziato ai lati dell'Altare durante la cerimonia.*

Il Vescovo durante la cerimonia Eucaristica ha avuto parole di grande elogio per l'Arma Azzurra ed al contempo ha paragonato il Sodalizio degli Aviatori d'Italia, come quei veterani che rappresentano le radici su cui si sostiene la Forza Armata e da cui si nutre di esperienza e saggezza.

Dopo la recita della commovente Preghiera dell'Aviatore, i saluti ed i ringraziamenti del Presidente della Sezione Aeronautica, alla Curia Vescovile, alle autorità, alle rappresentanze con particolare riferimento agli Uomini in azzurro partercipanti. Sono stati poi ricordati gli Aviatori caduti e i Soci deceduti.

L'EVENTO AL MONUMENTO AGLI AVIATORI *- Presso il monumento aereo in Largo degli Aviatori, si è tenuto il secondo appuntamento della giornata, con un grande spiegamento di rappresentanze, dei Comuni con Gonfalone, dell'Associazionismo con Labari e del Volontariato con insegne e bandiere, ma soprattutto di autorità civili e militari e tante presenze in uniforme ed in mimetica, come il folto gruppo dell'ANVAM (personale proveniente esclusivamente dal Corpo della Vigilanza Aeronautica Militare).*

Dopo l'Alzabandiera eseguito dagli Avieri del Comando Rete POL, al comando del T.Col. Casano e accompagnati dagli squilli di tromba e dall'Inno d'Italia, è stata deposta dalle autorità presenti una corona d'alloro ai Caduti, e impartita la benedizione da parte del Cappellano Militare – Don Daniele Benecchi. Le note del "Silenzio" eseguite dal trombettiere hanno certamente sottolineato la sacralità del momento.

Quattro i Sindaci presenti, corrispondenti ad una parte delle Sezioni e Nuclei del sodalizio fidentino: Fidenza, Fontevivo, Noceto e Salsomaggiore Terme; presente anche il Vice Presidente Nazionale AAA e il Presidente di Assoarma Parma.

Gli interventi sono stati del Presidente della Sezione Aeronautica – Col. Bianchi - che dopo aver salutato e ringraziato i presenti, le tante uniformi e … le tante aquile dorate sui petti fieri degli Aviatori, ha tracciato una breve storia dei 50 anni della Sezione e del suo fondatore – la MOVM Luigi Gorrini – soffermandosi poi sugli sviluppi e progetti attuali della Sezione.

È stata poi la volta del Vice Presidente Nazionale AAA – Davide Aru - proveniente per l'occasione da Faenza, che ha portato il saluto del Presidente - Generale SA Mainini – ed evidenziato le molteplici attività della Sezione fidentina che – soggiungeva - sono un modello di efficienza e intraprendenza da seguire.

È seguito l'intervento del Tenente Col. Casano, che in modo molto colloquiale e aperto, dopo aver citato i rapporti quasi trentennali di conoscenza professionale con il Presidente di Sezione Bianchi, che per un periodo fu il suo comandante, ha ricordato gli Aviatori che ci hanno preceduti e ribadito le parole del Vescovo, assimilando i veterani dell'Associazione d'Arma alle radici che danno alla pianta della Forza Armata, la linfa necessaria per crescere e produrre i suoi frutti; al contempo – continuava Casano - costituiscono quel legame con il passato che non deve mai venire meno. Prima di augurare le migliori fortune al Sodalizio borghigiano, il Comandante ha raccontato le sue personali occasioni di incontro con la MOVM Gorrini.

Fidenza Speciale San Domnino

Associazione Anniversario per la sezione fidentina fondata dal grande pilota Luigi Gorrini

Il mezzo secolo dell'Aeronautica: l'amore per il volo non si ferma mai

Il programma

Domani cerimonia e apertura dello stand

Da ultimo, nella postazione sotto l'imponente jet arancione, eletto a simbolo e totem degli Aviatori, è intervenuto il Sindaco Massari, che ha tracciato la storia del felice incontro tra Comune e Assoaeronautica, iniziata con le comprensibili perplessità e dubbi nell'inserire nel contesto cittadino una componente di ex militari e un enorme aereo in uno dei parchi più in vista della città. Collaborazione, volontariato, attività socialmente utili, solidarietà furono però le attività che resero onore agli Aviatori nuovi arrivati, che divennero ambasciatori del buon nome di Fidenza in tutta Italia. Massari raccontava infatti, a conferma di quanto detto, come fosse rimasto perplesso durante un incontro con il rappresentante nazionale dell'Aeronautica, il quale conosceva perfettamente la Sezione aeronautica di Fidenza, le sue iniziative e le sue attività di spicco ben oltre i confini comunali, provinciali e regionali. ***Un rapporto solido e proficuo di reciproca fiducia, una stima, che potrebbe far augurare a tutti una continuità serena e utile … per i prossimi 50 anni !***

TERZO EVENTO – LA FIERA

Dopo gli eventi celebrativi e commemorativi al Duomo e al Monumento agli Aviatori, in un clima divenuto festoso, il corteo si è trasferito nell'attigua area industriale, per inaugurare e visitare lo stand aeronautico dell'Associazione di Fidenza, dove sono transitate tra il sabato e la domenica, circa 4 mila visitatori.

Il nastro tagliato a più mani congiute dal Colonnello Bianchi affiancato dal T.Col. Casano e dal Colonnello Carlucci – Presidente Assoarma Parma – ha dato il via all'ingresso degli ospiti, per una visita guidata, in un'area di oltre 1.500 m^2, in cui erano presenti, un gazebo con testi, gadget, stampe, modelli aerei artigianali, patch e tanto altro materiale aeronautico, come un cruscotto del velivolo F-104 "Starfighter" già in dotazione all'A.M.I., con molti particolari e cartelloni esplicativi della strumentazione di bordo; pannelli informativi con la storia del 155° Gruppo Volo che ebbe in dotazione lo Starfighter; un cockpit del velivolo Blackburn "Buccaneer" già in forza alla R.A.F., restaurato dai Soci Aviatori e visitabile a bordo dal pubblico, con la presenza di un addetto alla presentazione; un seggiolino eiettabile "Martin Baker" con manichino in tuta da volo e paracadute aperto, a evidenziare una simulazione di avvenuto lancio con eiezione del pilota e seggiolino, nell'area circostante l'aereo Buccaneer; durante la presentazione del velivolo, veniva infatti spiegata la procedura di abbandono dell'aereo tramite MB e il successivo atterraggio con paracadute del pilota; un camper di grandi dimensioni attrezzato a simulatore di volo, con un pacchetto flight simulator dalle ottime prestazioni, a cui hanno potuto accedere centinaia di persone, per una esperienza di pilotaggio virtual, premiata con rilascio di un attestato di pilotaggio al simulatore;da ultimo, la più recente evoluzione del simulatore di volo della Sezione, che ha in fase avanzata di restauro, un flight simuator dinamico, con mobilità su tre assi, asservito ad una cabina di pilotaggio accessibile dall'allievo in istruzione; in tale contesto il pilota percepisce durante il volo, sia la sensazione visiva della macchina in moto, attraverso strumenti di bordo, un navigatore GPS e un video di grandi dimensioni su cui viene proiettato l'ambiente di volo, sia la sensazione corporea di movimento nell'aereo, attraverso i movimenti reali della macchina, in virata, cabrata, picchiata e rotazione orizzontale.

4° EVENTO - IL CONVIVIALE E IL GHEREGHEGHEEEZ

Presso la veranda dell'adiacente ristorante "Gustincanto" (Cooking Accademy) si è tenuto il conviviale che ha suggellato il 50°dell'AAA Fidenza. Pasteggiando tra chicche da gourmet e bollicine, sono ripresi tra Soci, tecnici ed autorità, i discorsi relativi al futuro delle Associazioni Aeronutiche, i progetti ed i programmi inerenti l'imminente 100° Anniversario di fondazione dell'Aeronautica Italiana, che cadrà nell'anno 2023. ***Il taglio della torta con il logo del 50° ha introdotto il brindisi, condotto secondo l'antica tradizione aeronautica, dedicato all'Arma Azzurra e all'Associazione Arma Aeronautica con l'augurio di un radioso futuro della Sezione degli Aviatori di Fidenza.***

Dicono di noi.....

Comune di Fidenza

8 ottobre alle ore 14:45

BUON COMPLEANNO ALLA SEZIONE FIDENTINA DELL'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA

Un'altra bellissima storia, questa mattina: la sezione fidentina dell'Associazione Arma Aeronautica ha celebrato i 50 anni di attività.
Mezzo secolo al servizio della passione per il volo, di quella magia dell'ingegno che permette all'uomo di correre nel cielo.
L'Associazione spinta dall'impegno inesauribile del presidente Alberto Bianchi, di Roberto Miati e di tantissimi altri soci e volontari nel 2017 donò a Fidenza il jet Aermacchi MB 326 dell'Asso Luigi Gorrini (Capitano e medaglia d'Oro al Valor Militare), fondatore della sezione locale di AAA.
Da allora quell'enorme jet arancione in fase di decollo da Largo degli Aviatori è uno dei simboli di Fidenza.
E proprio da lì, stamane è stata eseguita la cerimonia dell'Alzabandiera, alla presenza del Sindaco Andrea Massari e di tanti amministratori, iscritti e amici dell'Associazione.

Ps: Oggi e domani l'Associazione vi aspetta nel suo point ad A Riva La Machina (quartiere artigianale La Bionda) col suo simulatore di volo e la mostra di materiale aeronautico, foto e video da brividi.

IT HAPPENED IN THE SKY … in October

(accadde nel cielo …a ottobre)

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

"accadde nel cielo …a ottobre".

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

……. **avvenne nel mese di ottobre**

1/10/1921: Si disputa a Venezia la coppa Schneider, vincitore Giovanni De Briganti, spericolato acrobata noto con il nome di "Nanni", su idrovolante M.7 alla velocità di 189,50 km/h.

1/10/1923: Viene introdotto l'uso e la foggia dell'uniforme nella Regia Aeronautica con il primo "Regolamento sull'Uniforme per Ufficiali, Sottufficiali e Truppa".

1/10/1927: Viene costituito il Gruppo Autonomo della III Zona Aerea Territoriale.

1/10/1933: Viene costituito, con sede a Orbetello (GR), lo Stormo Sperimentale Bombardamento Marittimo.

1/10/1935: Viene costituita una Scuola di Pilotaggio di 1° periodo presso l'aeroporto "Giannetto Vassura" di Rimini-Miramare.

1/10/1937: Viene costituito l'84° Gruppo ricognizione marittima con sede presso l'aeroporto G. Rossetti di Lero, nell'Egeo.

1/10/1939: Costituzione del 51° Stormo sull'aeroporto di Ciampino Sud (Roma) quale Reparto Caccia Terrestre (C.T.) fino all'inizio del secondo Conflitto Mondiale ha il compito della difesa delle città di Roma e Napoli con velivoli CR.32 e G.50.

1/10/1942: Il Comando del 7° Stormo Aerosiluranti costituito dal 4° e 25° Gruppo con le relative Squadriglie 14ª, 15ª, 8ª e 9ª, cambia la propria denominazione in quella di "Comando 7° Stormo Bombardamento Terrestre".

1/10/1944: Con il Foglio d'Ordini n. 17 si stabilisce che in merito alle dipendenze dell'Arma Aeronautica, i compiti precedentemente attribuiti al Comando Generale delle Scuole passino alla Direzione Generale del Personale Militare del Ministero.

1/10/1948: Il complesso vanvitelliano della Reggia di Caserta viene scelto come sede della Scuola Specialisti dell'A.M..

1/10/1952: Sull'aeroporto di Frosinone viene costituita la "Scuola di Pilotaggio di 1° Periodo".

1/10/1961: Viene soppresso il Comando del Soccorso Aereo di Vigna di Valle e le competenze e le responsabilità di tale servizio vengono demandate alle Regioni Aeree. Rimangono invariate le procedure operative e la manutenzione di 2° livello che viene assicurata dal 1° G.E.V. di Napoli-Capodichino per gli SA-16 e presso il G.E.V. del Centro Elicotteri di Roma-Centocelle per i mezzi ad ala rotante.

1/10/1963: Si ricostituisce sul sedime aeroportuale di Roma-Ciampino, il Reparto Volo Stato Maggiore. Tale Reparto è articolato sui Gruppi 302° e 306°.

1/10/1965: Viene ricostituito sull'aeroporto di Catania Fontanarossa il 41° Stormo riunendo i gruppi autonomi 87° e 88° dotati di velivolo Grumman S2F-1 "Tracker".

1/10/1965: Viene costituito a Roma-Ciampino il 15° Stormo S.A.R. cui è affidato il servizio di Soccorso Aereo in Italia: il reparto dipende dal Comando Trasporti e Soccorso Aereo, ubicato sullo stesso aeroporto e dipende direttamente dallo SMA.

1/10/1970: Viene costituita sull'aeroporto di Grazzanise (CE) la 422ª Squadriglia col compito dello svolgimento di programmi istituzionali per gli allievi dell'Accademia Aeronautica su velivolo P.148: Il reparto viene posto alle dipendenze del Comandante di Grazzanise. La suddetta squadriglia verrà sciolta nel 1974 e i suoi compiti svolti dalla Scuola di Latina.

1/10/1972: Viene costituito a Viterbo alle dipendenze del Comando Aeroporto il "Nucleo Paracadutisti dell'Aeronautica Militare".

1/10/1977: Il 302° Gruppo Volo del 31° Stormo è posto in posizione quadro. Rimane operativo il 306° Gruppo Volo.

1/10/1984: Ricostituzione del 37° Stormo a Trapani, insieme al 18° Gruppo, per rafforzare il "fianco sud" dell'Alleanza Atlantica. Lo Stormo è intitolato alla Medaglia d'Oro al Valor Militare Maggiore Pilota Cesare Toschi.

1/10/2007: La linea di volo del 36° Stormo di Gioia del Colle (BA) è costituita da velivoli Eurofighter Typhoon.

1/10/2019: A Istrana si celebra l'80° anniversario della fondazione del 51° Stormo.

1/10/2021: Sull'aeroporto di Guidonia, consegna della Bandiera di Istituto al 60° Stormo. La cerimonia è presieduta dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Generale di SA Alberto Rosso, accolto dal Comandante delle Scuole/3ª Regione Aerea - Generale SA Aurelio Colagrande e dal Comandante del 60° Stormo Col. Pil. Giovanni Trebisonda.

2/10/1917: 19 Aeroplani Caproni bombardano efficacemente le opere militari ed il porto di Pola lanciando 4 tonnellate di esplosivi. Contemporaneamente 6 idrovolanti lanciano 22 granate incendiarie sull'Hangar di Prosecco (TS).

2/10/1935: La Regia Aeronautica inizia la Campagna per la conquista dell'Impero Etiopico con Ca.133, Ro.37, CR.32.

6/10/1924: Si svolge all'aeroporto "G.P. Clerici" (Milano) la gara per la "Coppa Baracca" riservata a Reparti della Regia Aeronautica su due circuiti di complessivi 500 Km. Sette squadriglie partecipano alla gara con un totale di 30 apparecchi. La 81ª

Sq. da Caccia di Gelmetti su Hanriot e la 14ª Sq. da Bombardamento di Liveroni su Ca.3 vincono la gara a pari merito.

6/10/1976: Il 31 Stormo Elicotteri muta la sua fisionomia operativa acquisendo il Reparto Volo Stato Maggiore ed i suoi velivoli ad ala fissa.

7/10/1957: Viene creata, con la Legge n. 968, l'Aviazione Antisommergibile che prevede l'impiego, presso i Gruppi di Volo Antisom dell'Aeronautica Militare, di equipaggi misti con personale al 50% della Marina Militare.

8/10/1925: Viene istituito il Servizio Sanitario Aeronautico, nel quale prestano al momento servizio ufficiali medici del Regio Esercito e della Regia Marina.

8/10/1930: Sul Campo di Ciampino Nord, il Maggiore pilota Nello Marinelli conquista il primato mondiale per elicotteri di durata senza scalo con ritorno al punto di partenza, su apparecchio d'Ascanio con motore FIAT A.50 S da 95 CV, volando per 8' 45".

8/10/1933: Il T. Col. Guglielmo Cassinelli, su idrocorsa Macchi Castoldi M.C.72 con motore FIAT A.S.6 da 2.400 CV, conquista il primato mondiale di velocità per idrovolanti sui 100 km, volando alla media di 629,370 Km/h, sul circuito triangolare Pesaro (Faro del Molo) - Falconara - Pesaro, togliendolo così agli inglesi che lo detenevano dal 1931.

8/10/1934: Compie il primo volo a Cameri il trimotore SIAI S.79.

9/10/1927: Da Sesto Calende (VA) prende il via un'altra crociera, il Magg. Umberto Maddalena e il Cap. Alberto Del Prete con il motorista Francesco Rampini, compiono un ellissoide di quasi 10.000 km nel Nord Est dell'Europa, con un idrovolante Savoia Marchetti S.62.

10/10/1879: Nasce a Verona Mario Calderara, pilota al quale l'Aeroclub d'Italia conferì il brevetto di pilota n° 1 nel 1910.

10/10/1928: Giunge a Roma una delegazione Cecoslovacca per commemorare i connazionali, il Ten. Pil. Lhota Zdenek ed il motorista Volejnik Rudolf, caduti sul Campo di Montecelio durante le gare per la Coppa d'Italia del 1926.

10/10/1929: Scioglimento dell'8° Stormo da Bombardamento Misto.

10/10/1929: L'86° Gruppo diventa Gruppo Autonomo Ricognizione Marittima con sede presso l'aeroporto "Orazio Pierozzi" di Brindisi.

10/10/1929: Viene costituito il 26° Gruppo Autonomo Bombardamento Notturno con sede a Ciampino sud.

10/10/1942: La terza ed ultima offensiva verso Malta di Aeronautica Sicilia con la 2ª Luftflotte tedesca si conclude il 20 ottobre successivo con gravi perdite italiane e tedesche, sia in termini di uomini che di velivoli.

11/10/1928: È inaugurata alle ore 9:30, all'aeroporto di Montecelio, una lapide commemorativa dedicata al Ten. Lhota, a cura dell'Aero-Club della Cecoslovacchia. Tra le Autorità presenti il Comandante della Zona, Generale DePinedo, col suo Stato Maggiore (oggi quella lapide spoglia si trova in un'aiuola del Centro di Selezione).

11/10/1985: È venerdì, a Sigonella (CT), scoppia un caso diplomatico tra Italia e Stati Uniti che rischia di sfociare in uno scontro armato tra VAM e Carabinieri da una parte, e i militari della Delta Force dall'altra.

12/10/1923: Viene istituito con Decreto Commissariale n.7 il Corpo di Stato Maggiore della Reale Aeronautica, l'attuale Ruolo Naviganti. Tale personale esercita tutte le funzioni devolute al comando degli aeromobili, nonché tutte le altre funzioni tecnico-militari sull'impiego dei mezzi aerei, addestramento e impiego di tutte le forze in attività di servizio e di riserva.

12/10/1924: Giovanni De Briganti, denominato Nanni, a bordo dell'apparecchio Macchi 20, vince la Coppa d'Italia, disputata con altri due apparecchi tedeschi e due francesi.

12/10/1931: I Piloti Giordano e Bonino si aggiudicano la Coppa Bibescu. Partito da Roma, l'apparecchio italiano FIAT A.120 raggiunge Bucarest dopo un volo di 1.140 km alla media oraria di km 252,336.

12/10/1931: Viene presentato a Praga il Caproni 97 pilotato da Mario De Bernardis.

12/10/1934: Viene organizzato a Milano, fino al successivo giorno 18, un grande Salone Aeronautico internazionale con la partecipazione di 14 Paesi. Lo scopo è quello di mettere in rilievo la tecnica, il perfezionamento e le possibilità raggiunte dalla nostra industria aeronautica in diretto confronto con quella degli altri paesi.

13/10/1919: Viene approvata a Parigi con la partecipazione dell'Italia la "Convenzione Internazionale per la Navigazione Aerea".

13/10/1930: Sul Campo di Ciampino Nord, il Maggiore Pilota Marinello Nelli conquista il primato mondiale di altezza per elicotteri, su apparecchio d'Ascanio con motore FIAT A.50 S da 95 CV, raggiungendo la quota di metri 18 in minuti 1, 40".

14/10/1943: Il Cap. Carlo Faggioni costituisce ufficialmente la prima unità di aerosiluranti dell'Aeronautica Repubblicana nel campo di Gorizia, dandole il nome di Gruppo Autonomo Aerosiluranti "Buscaglia".

14/10/2004: Il 9° Stormo di Grazzanise (CE) ospita la sfida di accelerazione tra un velivolo F-104 e la moto Ducati 999 "Factory", dominatrice nel campionato mondiale Superbike. La sfida termina con la parità nelle due prove sui 400 metri ed il trionfo dello Starfighter sui 1.000 metri.

15/10/1935: Viene costituito sull'aeroporto di Ferrara il 15° Stormo bombardamento bis.

15/10/1939: Viene costituita a Tarquinia (VT) la Regia Scuola Paracadutisti dell'Aeronautica sotto il Comando del Col. Pil. Giuseppe Baudoin. La torre di lancio era una costruzione metallica di 59 metri formata da 18 piani ognuno dei quali alto 3 metri, oltre a quello superiore dove era sito un motore di aeroplano con elica; la base della torre aveva enormi blocchi di cemento.

15/10/2012: Il 3° Stormo "Supporto Operativo" viene ridenominato 3° Stormo di Verona-Villafranca.

16/10/1925: Viene costituito il 26° Stormo idrovolanti dalla trasformazione del Comando Stormo Idrovolanti Alto Tirreno.

16/10/1926: La Regia Accademia Aeronautica, che era ospitata presso la Regia Accademia Navale di Livorno inizia la sua nuova attività presso la Reggia di Caserta, trasferendosi con gli Onori e la Bandiera.

17/10/1920: Viene concessa, con il RD n. 1485, la Bandiera di Guerra all'allora Regia dell'Aeronautica.

18/10/2012: Nel corso di una cerimonia viene consegnato al 37° Stormo il velivolo di ultima generazione F-2000 “Typhoon”.
18/10/1934: Mario Stoppani batte il record mondiale di distanza senza scalo per idrovolanti, volando da Monfalcone a Massaua su Cant Z.501
19/10/1926: Alessandro Passaleva conquista il primato mondiale di velocità su 500 Km. per idrovolanti con carico di 2.000 Kg. su apparecchio Savoia S.55 con due motori Isotta da 500 CV. Durante la prova che si svolge a Sesto Calende, viene raggiunta la media di 173,567 Km/h.
20/10/1913: Viene compiuto il primo esperimento al mondo di atterraggio e partenza in alta montagna. Realizzatore dell’esperimento il Cap. Carlo Piazza che, partito da Mirafiori, sorvola il Moncenisio, atterra in alta montagna, riparte e rientra a Torino.
20/10/1942: I cacciatori italiani affrontano, in otto violenti combattimenti, massicce formazioni di bombardieri nemici fortemente scortati, che attaccano i campi di Fuka e di Abu Aggag in Africa Settentrionale.
20/10/1999: Data storica per l’A.M. e per le altre FF.AA., viene pubblicata la legge n. 380/1999, che istituisce il servizio militare volontario femminile.
21/10/1933: L’Italia ottiene in America il primato di volo rovesciato con un volo di durata di 3 ore e 6’effettuato sul percorso Saint Louis – Chicago. Pilota Tito Falconi su Ca.113.
21/10/1933: Esordisce il C.R.32, costruito dalla FIAT su progetto dell’Ing. Rosatelli. L’apparecchio parteciperà a tutte le manifestazioni acrobatiche internazionali, imponendosi all’ammirazione di tutto il mondo.
21/10/1933: Il Cap. Pietro Scapinelli conquista la Coppa Blériot con il Macchi-Castoldi MC.72 M.M.179 sul percorso Porto Corsini (faro del porto) – Porto Recanati - Porto Corsini (fabbrica) in 31 minuti e 44 secondi di volo, registrando la media di 619,374 km/h.
22/10/1933: Nove concorrenti disputano a Milano (Taliedo) la "Coppa Attilio Longoni" in palio nel "Giro Aereo di Lombardia" (doppio circuito di 489 Km complessivi). Vince per la seconda volta il giovane pilota Guagnellini del G.U.F. milanese su "Breda 15".
22/10/1933: A Genova, durante una grande manifestazione aerea, la Marchesa Carina Massone-Negrone, vince la gara di velocità per idrovolanti da turismo su anfibio "S.56". vds approfondimento e guarda il video a fine elenco
22/10/1938: Il Col. Mario Pezzi, con apposito scafandro pressurizzato, in 1h 16’ minuti raggiunge la quota di 17.083 metri di altezza. La temperatura esterna è di -59°. La discesa richiede solo 29’. Il primato del britannico M.J. Adam, stabilito il 30 giugno 1937 è superato di 643 metri. Il primato di quota stabilito da Mario Pezzi è tuttora valido per la Categoria C1.
23/10/1911: Il Cap. Piazza effettua, in Libia, il primo volo di ricognizione sul nemico.
23/10/1930: Con il RDL n. 1524 il Ministero dell’Aeronautica è autorizzato a costituire un Centro di Studi, Esperienze e Costruzioni Aeronautiche nel comune di Montecelio (Roma) su terreno adiacente l’aeroporto. A seguito di ciò, sempre a cura del citato Ministero è autorizzata l’alienazione delle aree e dei fabbricati nei quali hanno sede lo Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche, la Direzione Superiore degli Studi e delle Esperienze e la Scuola Radioelettricisti, compresi tra il viale delle Milizie, il lungotevere Michelangelo e il viale Giulio Cesare in Roma.
23/10/1934: Il Maresciallo Francesco Agello stabilisce a Desenzano sul Garda, su idrocorsa Macchi-Castoldi M.72 (motore FIAT A.S. 6 da 3.000 CV) il nuovo primato di velocità assoluta su base di 3 Km, volando alla media di 709,202 Km/h. (Il velivolo di questo primato si trova al Museo Storico di Vigna di Valle (Roma). Il primato è tuttora imbattuto.
/10/1969: Il Centro Addestramento al Tiro attraverso una semplice ed austera cerimonia militare svoltasi sulla Base Aerea di 23Decimomannu in Sardegna, ha avuto in consegna la sua Bandiera d'Istituto dalle mani del Capo di Stato Maggiore Gen. S.A. Duilio Fanali.
24/10/1918: È giovedì, ha inizio la grande battaglia di Vittorio Veneto. Dal 24 ottobre al 3 novembre, oltre un migliaio di apparecchi è riunito nei Reparti e quotidianamente, in circa 600 intervengono nella lotta mantenendo incontrastato il dominio dell’aria.
25/10/1947: Dopo la proclamazione della Repubblica, in conformità all’art. 12 della Costituzione italiana, con DL del Capo Provvisorio dello Stato n. 1152, la Bandiera di Guerra viene modificata rimuovendo dal drappo lo scudo sabaudo, stemma di Casa Savoia.
25/10/1960 La Scuola Volo Periodo Basico su velivolo T-6 Texan di Lecce-Galatina assume la denominazione di: Scuola Volo Basico Iniziale Elica
26/10/1925: Otto Pattuglie di tre apparecchi ciascuna partecipano alla gara di velocità per idrovolanti "Coppa Miraglia" sull'idroscalo S. Andrea di Venezia. La gara, iniziata il 25 ottobre, è vinta dalla 143ª Squadriglia idrovolanti da ricognizione su "M.18 (con motore Isotta Fraschini V.6).
26/10/1958: A Viterbo si svolge la cerimonia di giuramento del 1° Corso V.A.M. (Vigilanza Aeronautica Militare)
27/10/1912: Sul campo scuola di Aviano il Cap. Bongiovanni compie per la prima volta al mondo esperimenti sul volo notturno.
27/10/1940: Inizio delle ostilità in Grecia. Vengono eseguiti i primi bombardamenti aerei sul canale di Corinto, sull’aeroporto di Tatoi (Atene) e sui porti di Patrasso e Preveza.
27/10/1943: Un decreto del governo di Salò dichiara decadute le forze armate regie in data 8 settembre, retrodatando la nascita delle forze armate repubblicane, tra cui appunto l’Aeronautica, al 9 settembre.
28/10/1931: Viene inaugurato il Palazzo dell’Aeronautica Militare; sui tre archi, incisi su lastre di travertino, sono riportati i nomi di coloro che hanno perduto la vita in attività di volo dal 1907 in poi.
28/10/1934: Viene inaugurata dal Capo del Governo la Scuola di Guerra Aerea con sede in Roma, presso il Ministero dell’Aeronautica.

29/10/1940: Nell'ambito dell'Operazione "Leone Marino", Ramsgate (Inghilterra) viene attaccata da 15 velivoli del 43° Stormo, scortati da 39 CR.42 e da 34 G.50.
30/10/1917: Il S.Ten. Giovanni Ancillotto, 11 vittorie aeree, rientra al campo avendo impigliate sulle ali del suo velivolo brandelli di tela di un draken austriaco, contro il quale, inceppatesi le armi di bordo, si era avventato per abbatterlo.
30/10/1929: Il Col. Demetrio Helbig, incaricato da Italo Baldo di provvedere all'erezione della cappella sepolcrale in onore del Gen. Guidoni, assolve all'incarico ricevuto comunicando che l'opera è compiuta e che la salma del Generale riposa nel luogo dove è caduto.
30/10/2003: Il 61° Stormo è intitolato alla memoria del Sottotenente Pilota Carlo Negri.
30/10/2009: La 1ª Brigata Aerea O.S. viene nuovamente ristrutturata e la sua sede cambia da Padova, ove è rimasta per più di 50 anni, a Roma-Centocelle ove assume la configurazione di Reparto "inserito" presso il Comando Squadra Aerea e i cui Reparti dipendenti sono 9° Stormo, 16° Stormo Protezione delle Forze, 17° Stormo Incursori, Centro Cinofili.
31/10/1911: Il Ten. Gavotti esegue in Libia il primo lancio di bombe da un aeroplano.
31/10/1923: All'aeroporto di Centocelle si svolge il primo raduno generale dell'Arma Aeronautica con la presenza di circa 300 tra aeroplani e idrovolanti.
31/10/1989: Il primo C-130H della 46ª Brigata Aerea atterra in Antartide, un continente mai raggiunto prima da velivoli dell'A.M.

CARINA MASSONE - coniugata Negrone (Bogliasco 20.6.1911 – Bogliasco, 19.03.1991), è stata un'aviatrice italiana; con Rosina Ferrario che ottenne il brevetto di pilota 20 anni prima di Carina, è considerata una delle prime "eroine dei cieli".
Sposata con Ambrogio Negrone, fu la prima donna italiana a conseguire nel 1933 il brevetto da pilota rilasciato dalla RUNA, la Reale Unione Nazionale Aeronautica.
Praticante di numerosi sport (nuoto, sci, tennis) prediligeva il volo, a quel tempo destinato essenzialmente agli uomini, che bene interpretava le voglie di dinamismo suggerite dall'allora in voga futurismo e dal regime fascista.
Il 5 maggio 1934 stabilì il suo primo record, volando ad un'altitudine di 5.544 metri con un velivolo di categoria *Seaplane Class C*. Fu grazie a questo successo e con il supporto di Italo Balbo, di cui era amica, che decise di provare a migliorare il record di volo in altitudine detenuto dalla francese Maryse Hilsz (11.289 metri). Per affrontare l'impresa venne addestrata come un pilota militare all'aeroporto di Guidonia-Montecelio.

CLICCA SUL LINK DI SEGUITO E GUARDA IL VIDEO ORIGINALE DEL PRIMATO, FILMATO DALL'ISTITUTO LUCE SULL'AEROPORTO DI GUIDONIA
https://www.youtube.com/watch?v=FgvuptiqCJU

L'aviatrice - cui è stata intitolata una piazzetta della sua città natale - conquistò altri sette primati mondiali: l'ultimo il 19 giugno 1954, volando da Ghedi, presso Brescia a Luxor, in Egitto - 2.987 km. - in tredici ore e 34 minuti, ad una media di circa 299 chilometri orari. Il precedente record era detenuto dal 1936 dal generale statunitense Andrews.
Nel 1951 fece parte di uno dei tre equipaggi italiani (su ottanta complessivi) che parteciparono al giro aereo d'Algeria, volando su 6.000 chilometri di deserto in coppia di Ada Marchelli a bordo di un Aermacchi MB.308.

Partecipò a diverse altre competizioni internazionali (*Armon Trophy, Diploma Tissandier, gare CONI, Gold Eagle come prima italiana a compiere un giro d'Europa in aeroplano*) e fu presidente dell'Aeroclub di Genova. Fondò una scuola di pilotaggio che volle intitolare al suo mentore, l'aviatore Giorgio Parodi.
Nel 1996 le è stato dedicato un francobollo della serie *Donne famose*. La sua figura e i dettagli delle sue imprese sono stati rievocati da Luca Ponte nel suo volume *Le genovesi*.

(a lato il francobollo commemorativo emesso dalle Poste italiane nel 1996 dedicato a Carina Massone-Negrone, bozzetto di Tiziana Trinca)

CORSO DI CULTURA AERONAUTICA - CITTÀ DI PARMA - *14 ottobre 2022 - "Media-Day"*

Gli studenti piloti per due settimane

Ecco il tuo ragalo**: clicca sul link qui sotto e goditi il video del corso e del **"VOLO SU PARMA"

Corso di cultura Aeronautica

(Video realizzato dal Gruppo TLC del Comando Rete POL di Parma)

Presso il Comando Rete POL-NATO dell'Aeronautica Militare, di stanza sull'Aeroporto di Parma, il giorno 14 ottobre, si è tenuto il **"Media-Day",** la conferenza di presentazione dei **Corsi di Cultura Aeronautica** per studenti delle scuole superiori, per i quali quest'anno lo Stato Maggiore dell'A.M. ha scelto la nostra città.
A fare gli onori di casa nella bella sala Circolo, il Comandante dell'Ente - T. Col. Vito Casano. Per presentare il corso, son intervenuti per l'A.M. il Gen. SA Vestito – Comandante la I Regione Aerea ed il Comandante del 60° Stormo di stanza a Guidonia – Col. Cesario responsabile dell'attività didattica e di volo; per le istituzioni locali il Sindaco di Parma Michele Guerra e l'assessore ai Servizi Educativi - Caterina Bonetti. Erano presenti le massime autorità militari e civili guidate dal Prefetto di Parma, i responsabili delle organizzazioni aeroportuali, come il Presidente SoGeAP Guido Dalla Rosa Prati, Elisabetta Ercolani per l'Aeroporto "G. Verdi", il Presidente della Compagnia Generale Ripreseaeree Giovanni Banchini e il Presidente dell'Aeroclub "G. Bolla" - Mario Cotti.
il "Corso di Cultura Aeronautica - Città di Parma" rappresenta un'esperienza unica che l'Aeronautica Militare, grazie a un accordo con il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, offre ogni anno agli studenti di varie città e quest'anno è stata scelta Parma, unitamente a Viterbo, Forlì, Varese e Catania..
Il Corso, con il patrocinio del Comune di Parma, è un'attività completamente gratuita e facoltativa, che vede la partecipazione di circa 180 studenti delle scuole secondarie di secondo grado; l'età dei frequentatori è compresa tra i 16 e i 20 anni. Il Corso si inserisce nel quadro delle iniziative tese all'**informazione e all'orientamento**; è iniziato lunedì 10 ottobre e terminato giovedì 20 con una cerimonia di premiazione. L'attività è suddivisa in due parti: un ciclo di **lezioni teoriche** che prevede un ciclo di conferenze a carattere divulgativo riguardanti i principi del volo ed il funzionamento dell'aeroplano, e una **fase pratica** che prevede di esperienza del volo in formazione, con un aereo militare SIAI U-208A, pilotato da istruttori di volo del 60° Stormo dell'Aeronautica Militare di Guidonia (Roma). Gli studenti sono decollati dall'Aeroporto "G. Verdi" di Parma, per fare una prima esperienza di pilotaggio, godendo contemporaneamente della vista della città, da una prospettiva diversa ed emozionante.

A tutti i partecipanti è stato consegnato l'attestato di frequenza che assegna un punteggio di merito per alcuni concorsi in Aeronautica Militare.

Al termine, sarà stesa una graduatoria finale ed i primi classificati riceveranno come premio la possibilità di partecipare a uno stage di volo al 60° Stormo, per indossare, in quei giorni, i panni di pilota dell'Aeronautica Militare e volare con gli alianti militari Grob "Twin Astir".

Per i ragazzi il corso rappresenta un'occasione per avvicinarsi al mondo del volo, un mondo che offre grandi emozioni, ma che richiede impegno, competenza e passione.

Per l'Aeronautica Militare si tratta di un'opportunità per avvicinare i giovani alla cultura professionale e valoriale della Forza Armata al servizio del Paese.

Anche i partecipanti alla conferenza, hanno potuto volare nel cielo di Parma con l'Aeronautica Militare

A tutti gli invitati al Media Day, tenutosi presso il Comando AM di Parma, dopo la conferenza è stata offerta l'opportunità di effettuare un volo con gli aerei del 60° Stormo, che con 4 slot consecutive di 5 velivoli, hanno regalato a circa 60 fortunati partecipanti, la possibilità di volare in formazione, apprendendo dal vivo i basilari rudimenti del pilotaggio ed al contempo godendo della meravigliosa vista della città, da un punto di vista insolito e privilegiato.

La bella giornata, con un pizzico di turbolenza, ha contribuito al successo dell'evento, di cui l'Associazione Arma Aeronautica di Fidenza e Parma - in qualità di invitati – ringraziano l'Aeronautica Militare.

(foto: un momento della conferenza - il sorvolo della pista del "Verdi" – linea di volo – la rappresentanza AAA in pista – il folto gruppo di studenti in linea di volo – a bordo dell'aereo: pronti al decollo in testata pista e formazione stretta dei SIAI U-208A dell'A.M.

Foto Marco Vasini e Strega

16 ottobre 2022 – 75° ANNIVERSARIO DI COSTITUZIONE DELLA SEZIONE MARINAI D'ITALIA - PARMA

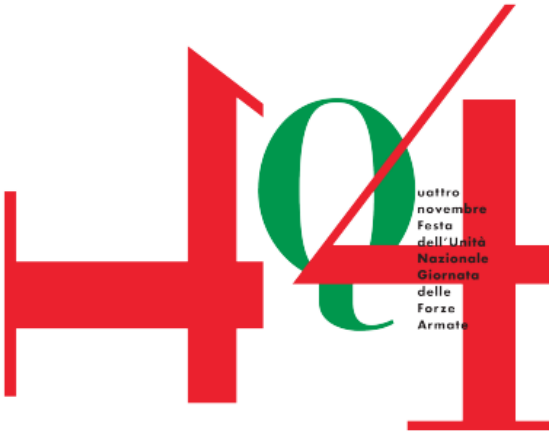
Domenica 16 ottobre si è tenuta la cerimonia per il 75° di costituzione della Sezione di Parma dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia (ANMI).
Raduno nel piazzale della Pilotta, dove la Fanfara della Marina ha preceduto un lungo corteo di rappresentanze delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma locali con tanti Labari, che si è snodato per le vie del centro, fin sotto i Portici del Grano in Piazza Garibaldi, dove le autorità locali attendevano per dar via ad un piacevolissimo concerto della Fanfara della Marina Militare di La Spezia, diretta dal Maestro 1° Lgt Vito Ventre. Ospite d'onore alla cerimonia, l'Ammiraglio Squadra Valter Girardelli, già Capo di Stato Maggiore della Marina, dal 2016 al 2019. Gli interventi sono stati del Presidente della Giunta Comunale Michele Alinovi e del CV Filippo Marini – Direttore del Museo navale di La Spezia; da ultimo il gioviale intervento del Prefetto di Parma, in una insolita versione da affettuoso nonno con nipotini.

Erano presenti per le FFAA il Comandante Proviciale dei CC – Col. Toscani e della GdF – Col. Capezzuto ed il Comandante della Rete POL-NATO dell'Aeronautica Militare – T. Col. Casano.
Agli eventi hanno partecipato tra gli altri il Presidente Assoarma Parma – Col. Carlucci e i Presidenti delle Sezioni Arma Aeronautica di Fidenza e Parma.
La cerimonia sotto i Portici del Grano ha avuto come presentatore lo stesso presidente neo eletto della Sezione Marinai di Parma 1° Lgt Piermarini, che successivamente ha tenuto un lungo intervento, pieno di sentita emozione. Per l'importante anniversario dei 75 anni, sono confluiti a parma le rappresrntanze dei Marinai ANMI di Piacenza, Reggio Emilia, Bologna, Ferrara, Ravenna, Rimini, Imola, Crema, Cremona e Cervia.

IL 4 NOVEMBRE A PARMA

Festa dell'Unità Nazionale
Giornata delle Forze Armate

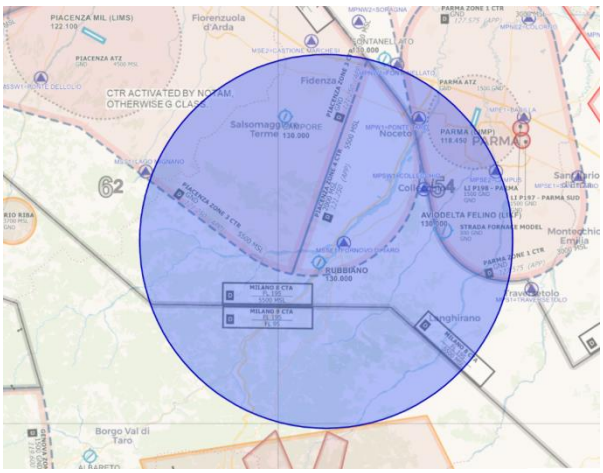
L'invito del Comune alle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, che saranno presenti alla cerimonia, schierate in Piazza Duomo con Bandiere, Labari e Insegne.



“LA LUNGA NOTTE DEGLI ELICOTTERI”

3/7 ottobre 2022 - Esercitazione “GAZZA LADRA” nell’Area CTR Parma - Piacenza

Avvisi ai naviganti *(diramati i giorni precedenti)* - 3/7 ottobre: esercitazione “Gazza Ladra”
Il **3** e **4 ottobre 2022**, dalle 17.00 locali, e il **6 ottobre 2022**, dalle 19.30 alle 08.00 locali del giorno a seguire, si svolgerà l’esercitazione “**Gazza Ladra 2022**” tra i CTR di Piacenza e Parma. L’area predisposta ad ospitare le attività paracadutistiche e intensa attività militare si estende entro **12** NM da **Varano de’ Melegari** dal suolo fino a **FL190** all’interno della CTA 8 e 6 di Milano. L’attivazione sarà soggetta al coordinamento con Milano ACC.
L’esercitazione “Gazza Ladra” è la più importante esercitazione dell’anno in chiave antiterrorismo per il comparto delle Forze Speciali della Difesa. Nelle scorse edizioni l’esercitazione prevedeva la simulazione di una liberazione di ostaggi “in territorio ostile”.



Sarano modificate le seguenti procedure strumentali:
Bergamo: modifica alle SID OSBUL, GEN e LOGDI;
Bologna: modifica alle SID LUPOS;
Brescia: modifica alle SID e STAR OSBUL;
Linate: sospensioni e modifiche alle STAR KALIK e OSBUL e SID GEN, EKPAL e LOGDI;
Parma: **sospese** tutte le SID, STAR e procedure di avvicinamento;
Verona: modifica alle SID e STAR OSBUL;
Malpensa: modifica alle SID ROBAS.

*A lato la **mappa NOTAM** in cui è evidenziata la zona delle operazioni, tra Fidenza – Salsomaggiore Terme. - Collecchio – Medesano – Fornovo Taro (Carona) - Felino – Langhirano, con baricentro l’aviosuperficie di Rubbiano*.

Dopo due anni di attività condotte nell’ambito della **NATO Response Force** per le quali il Comando Interforze per le Operazioni delle Forze Speciali (COFS) ha costituito la componente di Comando e Controllo delle Operazioni Speciali, il **COFS** torna ad organizzare e condurre l’attività addestrativa “**Gazza Ladra”**, ovvero l’esercitazione nazionale che vede coinvolti diversi Reparti del comparto **Forze Speciali** della **Difesa** italiana e i Reparti di supporto.
In particolare, il COFS ha esercitato il Controllo Operativo del 9° Reggimento d’Assalto “Col Moschin” dell’**Esercito**, del Gruppo Operativo Incursori (GOI) della **Marina Militare**; del 17° Stormo Incursori dell’**Aeronautica** ed del Gruppo Intervento Speciale (GIS) dell’**Arma dei Carabinieri**.
L’esercitazione ha lo scopo di attivare l’organizzazione nazionale per la gestione delle crisi, secondo quanto previsto dal DPCM del 5 maggio 2010, e di verificare la capacità del COFS di attuare le predisposizioni previste dai piani nazionali di contingenza in caso di coinvolgimento di connazionali: in tale situazione il COFS conduce Operazioni Speciali di Controterrorismo attivando nuclei ad elevato livello di prontezza.
Lo scenario ipotizzato durante l’edizione della “Gazza Ladra” del corrente anno, ha previsto lo svolgimento di Operazioni Speciali come risposta ad una crisi internazionale e condotte in ambiente non permissivo simulato tra La Spezia e la provincia di Parma, sotto la guida di un dispositivo presso la sede del COFS e con l’intervento di unità militari interforze su Viterbo, Grosseto, Pisa, Poggio Renatico (FE), La Spezia e Ghedi (BS).

Un obiettivo della “Gazza Ladra” è anche quello di consolidare i coordinamenti tra il **Ministero Difesa** ed il **Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale** (MAECI), in particolare l’Unità di Crisi, durante le attività da condurre per la gestione di una crisi. Il **MAECI** ha, difatti, partecipato alla “Gazza Ladra” con ben sei funzionari diplomatici che hanno avuto un ruolo attivo nell’Esercitazione, interfacciandosi con gli operatori delle Forze Speciali allo scopo di affinare le esistenti procedure di cooperazione e comunicazione e di identificarne di nuove per consentire massima efficacia nell’assistenza dei connazionali in aree di crisi all’estero.

*(foto a lato: **La lunga notte degli elicotteri: presente il generale Figliuolo**)*
L’attività si è conclusa con un Visit to Trainers (VTT) Day presso l’area addestrativa di Fornovo di Taro (Parma) a cui hanno partecipato il Generale **Francesco Paolo Figliuolo**, Comandante del Comando Operativo di Vertice Interforze, l’Ammiraglio di Squadra **Paolo Pezzutti**, Comandante del COFS ed il Cons. Amb. **Nicola Minasi**, Capo dell’Unità di Crisi della Farnesina.
All’esercitazione hanno, inoltre, preso parte, con varie tipologie d’impiego, il COVI, il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV), il Comando Operazioni Aerospaziali (COA), il Comando Operazioni Spaziali (COS), il Comando Operativo delle Operazioni in Rete (COR), il Comando Forze Operative (COMFOP) Nord dell’Esercito, il Centro Intelligence Interforze (CII), MARITELE, la Scuola Marescialli A.M., il Comando Aviazione Esercito (COMAVES) ed il 3° Reggimento Elicotteri per Operazioni Speciali (REOS) “Aldebaran”, l’11° Reggimento Trasmissioni ed il Centro di Supervisione e Configurazione di Sistemi Satellitari (CESCOSIS), la 46^ Brigata Aerea, il Reparto Eliassalto (REA) della Marina Militare e Nave Bergamini, il 9° ed il 3° Stormo dell’Aeronautica Militare.

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
sito web: **www·assoaeronauticafidenza·it**
contatti: **assoaeronautica·fidenza@gmail·com**
redazione: **redazione_forum@libero·it**

LO SPAZIO È DI TUTTI

BENTORNATA SAMANTHA

Dopo 170 giorni trascorsi a bordo della Stazione spaziale, Samantha Cristoforetti è rientrata sulla Terra il 14 ottobre 2022 alle ore 22:50 (ora italiana) con una capsula Crew Dragon di SpaceX.

la capsula Crew Dragon è ammarata regolarmente nel mare al largo della Florida.

Samantha Cristoforetti torna a casa. Nei 170 giorni trascorsi a bordo della Stazione spaziale, l'astronauta italiana ha impiegato il suo tempo facendo di tutto: ha realizzato esperimenti scientifici, eseguito test fisici, svolto prove su "materiali del futuro", ha usato per la prima volta un dispositivo per eseguire analisi biomediche, partecipato a videoconferenze, condiviso video e foto del nostro spettacolare Pianeta.

Dopo vari rinvii causati dalle avverse condizioni meteo terrestri, insieme ad altri 3 astronauti l'astronauta italiana si è trasferita dalla stazione spaziale ISS, a bordo di una navicella Crew Dragon "Freedom" di SpaceX, che si è staccata dalla stazione spaziale per rientrare nel nostro Pianeta alle 22:50 ora italiana, nell'Oceano Atlantico, al largo di Jacksonville sulla costa della Florida. Il rientro è stato autorizzato dal centro di controllo della NASA dopo due rinvii causati dalle condizioni meteo non favorevoli nella zona dell'ammaraggio.

L'equipaggio costituito da Bob Hines, Kiell Lindgren e Jessica Watkins oltre Samantha Cristoforetti, sono stati aiutati ad uscire dall navetta, dopo che era stata recuperata e issata sulla nave appoggio. Nonostante il disagio del primo impatto con la gravità terrestre, i quattro astronauti sono apparsi in in buone condizioni sanitarie, che sono state accertate dai medici a bordo della nave. In questi giorni Samantha rientrerà a Colonia in Germania, presso il Centro Addestramento ESA, mentre gli altri torneranno a Huston.

Tra i vari commenti, la nuova Comandnate della ISS ha detto: **"Mi mancherà questo privilegiato punto di vista della nostra Terra".**

Il 18 ottobre 2022 è stata programmata una conferenza stampa con l'astronauta dell'ESA Samantha Cristoforetti, i rappresentanti della stampa potranno in tale occasione essere invitati alla conferenza che si terrà dalle 10:45 alle 11:45, per saperne di più sulla sua seconda missione nello spazio.

Questa sarà la prima conferenza stampa di Samantha in Europa dopo quasi sei mesi di permanenza e di lavoro a bordo della Stazione Spaziale Internazionale e si terrà presso il Centro Europeo Addestramento Astronauti (EAC) dell'ESA a Colonia, in Germania.

Verosimilmente la conferenza verrà trasmessa dai media in diretta.

Pagine di AEROMODELLISMO

Rubrica dedicata al modellismo aereo, che spazia dalle realizzazione statiche 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.

Nel numero di Forum di agosto, abbiamo presentato il modello volante in grande scala dell'ANSALDO S.V.A. di Carlo Martegani; di seguito il link per poterlo ammirare in volo, per gentile concessione di Carlo Martegani, collaboratore di Forum degli Aviatori.

https://www.youtube.com/watch?v=wofUNTYdGf4

Questo mese presentiamo il report della straordinaria esibizione di aeromodellismo tenutasi pochi giorni fa a Lovere, sul Lago di Iseo, in occasione del

"20° MEMORIAL STOPPANI"

Il contributo dell'aeromodellismo dinamico

È assai raro che il volo di un idromodello, riproduzione di un prototipo storico, venga inserito ufficialmente nel programma di una manifestazione aerea di grosso spessore. È successo a ***due modelli del costruttore Carlo Martegani con il pilota Umberto Desanti*** *che sabato e domenica 10-11 settembre, in occasione del 20° Memorial Stoppani a Lovere sul Lago d'Iseo, sono stati ammirati da migliaia di spettatori e da un comitato d'onore di tutto rispetto. Si tratta del Cant Z.501 (3,6 m) e del Cant Z.506 (4,5 m) che sono furono i preferiti del* ***grande collaudatore loverese Mario Stoppani****.*

Con la coreografia delle Frecce Tricolori il 501 si è alzato in volo in un cielo azzurro ai comandi di Umberto Desanti, mostrando un realismo spettacolare, con gli applausi del numeroso pubblico. Il 506 "Airone" non potendo decollare per problemi di messa in acqua, è rimasto in mostra all'Accademia Tadini ricevendo la visita di tanti appassionati dell'Aeronautica Militare e delle Associazioni Arma Aeronautica.

Un'equipe di fotografi professionisti ha realizzato stupende immagini e video a terra e in volo, attirati dalla perfetta fedeltà di scala e dalla ricchezza dei dettagli.

Dio dell'aria, Mario Stoppani, volatore instancabile (44.000 ore totalizzate) è stato l'estrinsecazione dell'altissimo livello al quale la nostra aviazione si è posta, cioè alla testa delle maggiori e più progredite aviazioni del mondo. Oltre ad essere stato proclamato Asso nella prima Guerra Mondiale, è stato il più famoso collaudatore di aerei con oltre 100 prototipi portati in volo, soprattutto idrovolanti. Fu autore di memorabili raid e detentore di oltre cinquanta primati mondiali in circuito chiuso e in linea retta.

Con il potente Cant Z.501, primo frutto dell'ing. Zappata, il 18-19 ottobre 1934 con copilota Cap. Corradino Corrado e radiotelegrafista Serg. Amedeo Surianno, sul tragitto Monfalcone Massaua, e 4.133 Km in 26 ore, volati senza scalo in condizioni meteo avverse, il Comandante Stoppani regala all'Italia il record, ricevendo la medaglia d'oro di lunga navigazione.

Nel '35 i francesi migliorano il record e a Monfalcone l'I-AGIL viene messo a punto per una nuova distanza Monfalcone Berbera di 4.966 Km, con un nuovo equipaggio e il 17 luglio nuovo successo riconquistato all'Italia.

Il Cant Z.501 che ha volato nel cielo di Lovere è proprio la riproduzione volante dell'I-AGIL. Non meno famoso il trimotore idrovolante Cant Z.506 che ci rimanda ai primati di velocità e distanza in circuito chiuso, con diversi carichi utili, nel 1937. Questo elegante e pulitissimo idrovolante, anch'esso frutto di Filippo Zappata, sarà protagonista di una copiosa messe di tentativi di primato che saranno coronati di successo. Fra tutti ricordiamo la trasvolata atlantica Cadice-Caravellas, primato mondiale di distanza senza scalo con copilota Enrico Comani, radiotelegrafista Domenico Jaria, motorista Renato Pagliani tutti morti nell'incidente del 1° febbraio 1938 vicino all'Isola di Fernardo di Noronha con il Comandante Stoppani miracolosamente superstite. Anche il modello dello SVA.ll5 recentemente costruito da Carlo, il cui prototipo fu collaudato dallo stesso Stoppani quando fu assunto dall'Ansaldo, non è stato possibile esporlo a Lovere per problemi di trasporto.

Carlo Martegani

…A PROPOSITO DI MODELLISMO:

ANNUNCIO per gli appasisonati di modellismo statico

Il nostro Socio Paolo, appassionato modellista di cui racconteremo la storia, le attività e la collezione personale nei prossimi numeri, ci preannuncia una grande novità nell'ambito del modellismo statico, la straordinaria realizzazione in scatola di montaggio, del tanto atteso

F-35A Lightning II – con i colori dell'Italian Air Force realizzato da TAMIYA in scala 1:48

Il modello in kit di montaggio del Lockheed Martin F-35 Lightning II, sarà sul mercato a breve, infatti è prevista la distribuzione entro novembre 2022, ma già si preannuncia il tutto esaurito, vista la lunga attesa dei modellisti, per vedere realizzata questa novità.
Per non perdere l'occasione, Paolo consiglia di prenotare il modello presso:

info@wirgimodels.com

che oltretuto abbiamo anche a portata di mano, infatti il punto hobby Models è a Castelnuovo Fogliani – Alseno (PC)

P:IVA 01734920331
www.wirgimodels.com
railway modelling and more...

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

www.wirgimodels.com

A tutti i Soci AAA la "WIRGImodels" riserverà un trattamento in regime di convenzione, ma soprattutto troverete in Paolo, il vostro esperto amico modellista, che saprà indirizzarvi e consigliarvi per curare al meglio il vostro meraviglioso hobby.

Il Velivolo

L'F-35 – variante A per l'Aeronautica Militare, B per i Marines e C per la US Navy – era sviluppato nell'ambito del Joint Strike Fighter Program (JSF) ed è considerato uno dei caccia di quinta generazione. Questi velivoli possiedono caratteristiche di velivolo invisibile altamente avanzate e connettività di rete, oltre a una superiore consapevolezza fornita da numerosi sensori integrati. L'F-35 Lightning II è stato consegnato per la prima volta nel 2015 e il dispiegamento di oltre 3.000 F-35 è previsto in tutto il mondo. Ereditando la denominazione Lightning dal famoso P-38, l'F-35 guiderà le armi aeree in tutto il mondo per molti anni a venire.

Caratteristiche del modello

Questo è un kit di montaggio in plastica, scala 1/48. Apertura alare: 222mm, lunghezza fusoliera: 326mm.
La forma distintiva dell'F-35A con caratteristiche di aereo invisibile è fedelmente riprodotta.
Le sezioni "radar assorbent material" (RAM) sono rappresentate in modo realistico.
Questo kit può essere assemblato con una scelta dei tre modelli di armamento: modalità invisibile, modalità aria-aria e modalità beast. Le parti degli ordigni possono essere fissati sotto le ali.
Questo kit include anche rendering realistici delle seguenti sezioni:
Dettagli interni dell'alloggiamento delle armi, comprese le rappresentazioni del cablaggio; bocchette motore, cabina di pilotaggio e vani carrello di atterraggio; sedile eiettabile Martin-Baker US16E (design con più parti).

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. Fornendo indicazioni su testi raperibili in commercio che affrontino la tematica in argomento, riteniamo di stimolare una chiave di lettura quanto più possibile oggettiva e completa.

TUTTI TESTI ACQUISTABILI SU INTERNET

segnaliamo in particolare la pubblicazione sopra riportata di corrado Barbieri "PHANTOM II" in quanto l'editore è di Parma ed il testo, ancorché datato, risulta facilmente reperibile.

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'AFCR, 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.

OBIETTIVO 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 ASSOAERONAUTICA-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 varazioni, sono consultabili direttamente presso il Front Office del Poliambulatorio DPR, o contattando il centralino. Per ulteriori informaizoni contattare l'A.A.A. di Fidenza, agli indirizzi riportati in ultima pagina o nel sito www.assoaronauticafidenza.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 PROGETTAZINE 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 OTTOBRE – NOVEMBRE 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.*

Sabato 22 ottobre	***Istituto Maxwell – Milano ore 10,00-12,00*** *evento dedicato al volo, con Aeronautica Militare, vari Aeroclub lombardi e Associazione Arma Aeronautica*
Mercoledì 26 ottobre	***AAA - Fidenza ore 9,00*** *visita ad una installazione aeroportuale – spostamento con mezzi propri e pranzo in base chi lo desidera. Informazioni e prenotazioni presso la sede o all'indirizzo* ***assoaeronautica.fidenza@gmail.com***
Venerdì 4 novembre	***Parma Piazza Duomo ore 9,45*** *- Celebrazioni per la Festa dell'Unità Nazionale e Giornata delle Forze Armate (vds locandina e programma a pg 26)*
Venerdì 4 novembre	***Fidenza*** *- Celebrazioni per Festa dell'Unità Nazionale e Giornata delle Forze Armate (il programma verrà emanato con messagio a parte)*
Sabato 5 novembre	***Soragna sede AAA – ore 10,30*** *Riunione del Consiglio Direttivo della Sezione di Fidenza e pranzo presso la locale* ***Baita degli Alpini.*** *Per motivi logistici la data potrebbe slittare al sabato 12 novembre.*
Domenica 6 novembre	***Parma Portici del Grano (P.zza Garibaldi) - ore 11*** *la Banda Verdi si esibirà per commemorare la Festa dell'Unità Nazionale, con un concerto aperto alla cittadinanza.*

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 PARTECIPI 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 – Comando Distaccamento Aeroportuale San Damiano Piacenza - Comando I Regione Aerea Milano – Comando AM Parma

A.A.A. Presidenza Nazionale Roma – Presidenza Regionale Piemonte, Veneto, Emilia Romagna, **Sezioni di**: Milano - Bologna – Cremona - Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore, San Secondo e Soragna; Modena e Nuclei dipendenti – Gallarate - Reggio Emilia e Nuclei - Casalmaggiore – Caserta – Guidonia - Taranto – Tarcento – Udine e Nuclei; **Sezioni Parma di**: ASSOARMA – UNUCI – Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia ANPDI Parma – Associazione Nazionale Marinai d'Italia – Associazione Polizia Municipale in Congedo – Associazione Nazionale Finanzieri 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 Finanzieri 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 -