

“FORUM”

degli Aviatori d'Italia

Noi c'eravamo!



Giugno 2023

n° 123

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

“FORUM degli Aviatori”

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

anno XI - n° 123 – periodo di emissione: giugno 2023

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

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

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

Sommario:

- Pg. 2	UNA PAGINA FACEBOOK TUTTA ASSOAERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....(AAA Team Comunicazione)
STORIE AERONAUTICHE	
- Pg. 4-7	“IL LANCIO DELLA BANDIERA ITALIANA SUL POLO”.....(F/B I Cavalieri del cielo)
STORIE DI MARE	
-Pg. 8-10	LE NAVI DEL REGNO E LA MARINA DEL LITTORIO - 2° PARTE.....(STV Emilio Mediolio)
ATTUALITÀ	
- Pg. 11	IL SITO DELLA SEZIONE - WWW.ASSOAERONAUTICAFIDENZA.IT (Pacomar)
- Pg. 12	100° A.M. – PROGRAMMA DEI PRINCIPALI EVENTI LOCALI E NAZIONALI 2023.....(Sito ufficiale A.M.)
- Pg. 13-14	AAA PARMA E FIDENZA A PRATICA DI MARE.....(GdP – Strega – sito AM)
LE PAGINE DELLE RICORRENZE	
Pg. 15	2 GIUGNO – 77° ANNIVERSARIO DELLA FONDAZIONE DELLA REPUBBLICA(Redazione – foto Verduri)
LE PAGINE DEGLI EVENTI	
- Pg. 16-18	RETE POL – UNA VISITA SPECIALE AL COMANDO AERONAUTICO DI PARMA.....(Strega – foto A.M.)
ACCADDE NEI NOSTRI CIELI.	
- Pg. 19-20	... A GIUGNO(contributo di AAA – Col. M. Salomone) APPROFONDIMENTO PG 4/7 – L’IMPEGNO DI AMUNDSEN NELLE RICERCHE E LA SUA SCOMPARSA.....(Web)
LO SPAZIO È DI TUTTI	
- Pg. 21	“ARTEMIS 2”: INIZIA L’ADDESTRAMENTO PER LA LUNA.....(recensioni di F. Cordaro)
PAGINE DI TECNOLOGIA	
-Pg. 22-24	“RADAR CROSS SECTION” – il parametro per la furtività degli aerei militari.....(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
PAGINE DI AEROMODELLISMO	
- Pg. 25-26	PAOLO E L’AMX “GHIBLI”.....(WIRGI Models)
EDITORIA STORICA AERONAUTICA	
- Pg. 27	DELTA EDITRICE – IL D-DAY VISTO DAI TEDESCHI(Redazione)
- Pg. 27	L’F-104 IN GUERRA.....(Redazione)
AVVISI E COMUNICAZIONI	
-Pg. 28	5 X MILLE A FAVORE DELL’A.A.A.(AAA – Presidenza Nazionale)
-Pg. 29	“CIAO PIERA!” – OMAGGIO ALLA SOCIA PIERA VERDURI.....(Strega – GdP)
CONVENZIONI	
- Pg. 30	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2023.....(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 31	GIUGNO-LUGLIO 2023.....(Redazione Forum)

In copertina: foto aerea dell'Aeroporto Mario De Bernardi – Pratica di Mare (Roma). Zona espositiva (campo sezione storica) raffigurante il logo del 100° AM, durante il maxi evento del 16-17-18 giugno 2023

FORUM degli Aviatori d'Italia

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

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



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

www.assoaeronautica.it

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

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

www.assoaeronautica.it

su **www.assoaeronauticafidenza.it**

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



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



Pagina Facebook

facebook.com/assoaeroarma



Instagram

instagram.com/assoaeroarma



Twitter

twitter.com/assoaeroarma



Telegram

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



YouTube

youtube.com/assoaeronautica



Sito Web

www.assoaeronautica.it



STORIE AERONAUTICHE

IL LANCIO DELLA BANDIERA ITALIANA SUL POLO

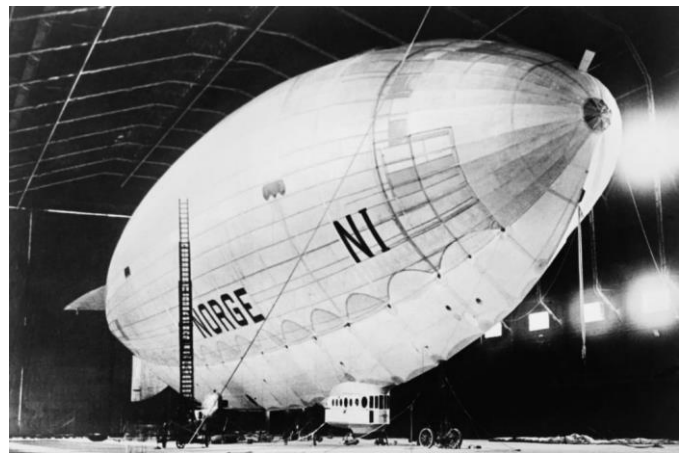
"Oggi 24 maggio 1928, alle ore 1,20, la bandiera d'Italia ancora una volta ha sventolato sui ghiacci del Polo" comunicato di Umberto Nobile,

*fotografia eseguita dal radiotelegrafista del Dirigibile "Italia" Giuseppe Biagi e pubblicata il 12 agosto 1928.
(Fonte: facebook gruppo "i cavalieri del cielo e la Regia Aeronautica)*

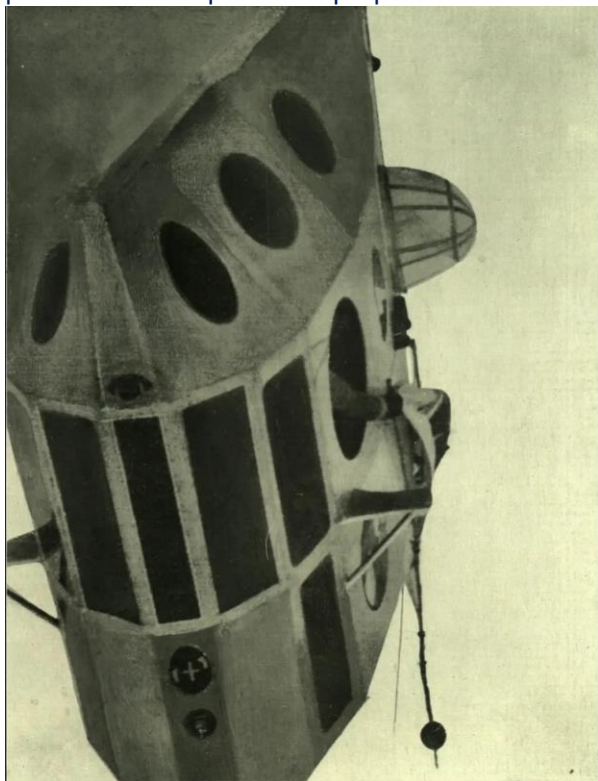
Una puntata del programma televisivo *"Il Tempo e la Storia"*, è stata dedicata alla vicenda del dirigibile *"Italia"*: Un gruppo di uomini dispersi tra i ghiacci per quarantotto giorni, un contorno di polemiche, tradimenti e riabilitazioni e un protagonista che a distanza di un secolo è ancora discusso: **Umberto Nobile**.

Svelare il mistero della *'Sfinge polare'*, è una delle immagini poetiche che i grandi esploratori usavano per descrivere la loro missione. In tanti hanno provato ad avvicinarsi al **Polo Nord** via mare, successivamente è stato introdotto l'apporto delle slitte trainate dai cani ma solo con l'arrivo dei dirigibili, definiti i mezzi *"più veloci dell'aria"* l'impresa diventò possibile. I voli delle aeronavi **Norge** del 1926 e **Italia** del 1928, sono stati frutto di una preparazione tecnica e scientifica di avanguardia per quei tempi, ma, date le difficoltà, gli incidenti di percorso sono stati numerosi; la tragedia del dirigibile *"Italia"* e della *"tenda rossa"*, hanno riempito le cronache dei tempi.

Il dirigibile Norge, ideato, costruito e comandato dall'ingegnere italiano Umberto Nobile (1885-1978) è stato il primo aerostato a sorvolare il Polo Nord.



Tutto ha inizio a ritorno dalla trionfale spedizione **"The Amundsen-Ellsworth-Nobile Transpolar Flight"** nel 1926 tra i clamori dei festeggiamenti e delle cerimonie in cui viene coinvolto Nobile. L'entusiasmo e la gloria fascista da poco consolidatesi, spingono all'idea di nuovi progetti, questa volta completamente di matrice italiana. Il Duce però in un primo momento pensa alla preparazione di un volo con un'aeronave da Roma a Rio de Janeiro.



Nobile invece sin dalla spedizione del 1926 è convinto dell'importanza di sfruttare l'hangar costruito alla Baia del Re e i piloni impiantati in Norvegia. *(Mappa a lato)* Individua anche il dirigibile migliore per questo nuovo viaggio verso il Polo Nord: si tratta dell'aeronave in costruzione di 55.000 m³, tre volte più grande del *Norge* e capace di compiere voli senza scalo attraverso la regione polare.

Nell'ottobre 1927, dopo le prime resistenze, Italo Balbo manda a chiamare il generale, comunicandogli l'assenso del Duce per una nuova spedizione. L'obiettivo è quello di compiere una serie di voli esplorativi in una zona compresa tra l'estremità settentrionale della Groenlandia e la Siberia. Porre la bandiera italiana al Polo e allestire un campo base di studio e di misurazione delle temperature. L'equipaggio è composto da diciotto persone, di cui sette già hanno partecipato al viaggio trionfale del *Norge*.

Foto a lato: poco dopo la mezzanotte del 24 maggio 1928 l'"Italia" raggiunge il Polo Nord: ad un centinaio di metri da terra viene lanciato il tricolore.

IL VIAGGIO - Nella notte tra il 14 e il 15 aprile 1928 il dirigibile *Italia* parte da Milano, diretto sul Mar Baltico. Il programma prevede tre voli polari una volta raggiunta la Baia del Re: il primo nella regione della Terra del Nord e due al Polo. Poco dopo la mezzanotte del **24 maggio 1928** l'*Italia* raggiunge il Polo Nord: ad un centinaio di metri da terra vengono tirati giù il tricolore e una gran croce di quercia ricevuta dal pontefice Pio XI.

L'aeronave riparte circa due ore dopo incappando in una bufera: perde la direzione e per i danni riportati a causa del forte vento si schianta inizialmente sul pack, per poi riprendere quota e perdersi definitivamente con a bordo sei persone dell'equipaggio. I nove superstiti scaraventati a terra e in parte feriti ritrovano tra le macerie un sacco contenente alcune attrezzature di emergenza e una tenda, in seguito colorata di rosso con l'anilina, per renderla più visibile ai soccorritori. A breve distanza rinvergono una piccola stazione radiotelegrafica con la quale proveranno a chiedere soccorso e anche viveri sufficienti per sopravvivere poco tempo.

Il 6 giugno vengono finalmente intercettati da un radioamatore russo e cominciano finalmente a comunicare. Una prima spedizione svedese parte con tre aerei e una nave d'appoggio. Dall'*Italia* prendono il volo due idrovolanti e salpa anche un rompighiaccio sovietico, il *Malyghin*. La ricerca non è facile a causa delle insignificanti dimensioni della tenda rispetto agli sterminati ghiacci. Il primo a raggiungerli è un piccolo velivolo che ha l'ordine tassativo di recuperare il generale Nobile, così poi da coordinare il salvataggio di tutti gli altri.

Si susseguono tragici episodi nei vari tentativi di recuperare gli altri superstiti, che vengono in parte recuperati con l'aiuto della nave rompighiaccio russa *Krassin*. La sera del **31 luglio 1928**, dopo mesi di tremende avventure, i sopravvissuti alla spedizione giungono a Roma, è la fine di un incubo e l'inizio di numerose polemiche sulla gestione del viaggio e delle operazioni di soccorso.



Ascoltiamo un'altra "campana"

"IL POLO DELLA DISCORDIA"

di Marco Ferrazzoli, tratto dagli archivi di "Focus Storia"

L'esploratore norvegese Roald Amundsen fu la vittima più illustre della sventurata missione di Umberto Nobile.

Di seguito un cenno sui molti retroscena della tragica trasvolata

Esplorazioni polari - Nel tragico incidente del dirigibile "*Italia*" morirono 8 membri dell'equipaggio e 9 soccorritori, tra i quali Amundsen, che era corso alla ricerca dei superstiti, sebbene intrattenesse con il Comandante Nobile rapporti di reciproca ostilità. Tanto il norvegese quanto l'italiano sono stati due personaggi mitici nella storia dell'esplorazione polare e dell'aeronautica. Insieme realizzarono l'impossibile, per l'epoca: sorvolare il Polo. I loro destini si sono incrociati per due volte, negli anni Venti del XX secolo.



Le rivalità tra Nobile e Amundsen - Roald Amundsen (1872-1928) è stato il primo uomo a raggiungere il Polo Sud nel 1911. E pochi anni prima, nel 1906, tenne il mondo col fiato sospeso mentre superava il famoso Passaggio a Nord-Ovest. Poi, nel 1926 scrisse di nuovo la storia delle esplorazioni con un secondo record: fu il primo a sorvolare il Polo Nord. Merito di un dirigibile dal nome norvegese, "*Norge*", ma finanziato dallo statunitense Lincoln Ellsworth e **soprattutto ideato, costruito e comandato dall'ingegnere italiano Umberto Nobile (1885-1978)**. Nobile era un notissimo progettista, e Amundsen lo contattò dopo alcuni falliti tentativi di raggiungere il Polo Nord con l'idrovolante. Così, il 10 aprile 1926 la missione "*Amundsen-Ellsworth-Nobile Transpolar Flight*" decollò da Ciampino; il 7 maggio arrivò a NyÅlesund, nella Baia del Re; il 12 maggio alle 1:30 raggiunse il Polo: uno sguardo alla distesa di ghiaccio dall'alto e via, fino all'Alaska.

Il primo successo - L'impresa fu un successo, i rapporti fra i due furono un disastro. Per farsi un'idea di come doveva essere il clima a bordo, basti dire che durante il lancio sul Polo delle bandiere italiana, norvegese e statunitense, si scoprì che il tricolore era molto più grande di quanto concordato. Amundsen diffidava di Nobile, anche perché si ritrovò relegato nel ruolo di passeggero, con il solo compito di guardare

dal finestrino. Inoltre l'italiano gli impose parte dell'equipaggio e... la cagnetta Titina. Nobile, uomo da cerimonie e caffè e vestito in alta uniforme, ricambiava l'antipatia per quel nordico che girava in pelliccia, calzari foderati d'erba e pipa.

I nemici di Nobile - Dopo la missione, per Amundsen cominciò un periodo di depressione, mentre Nobile venne accolto come un eroe da Mussolini, che gli appuntò una medaglia, lo abbracciò e lo promosse generale a soli 41 anni.

Ma Nobile aveva anche parecchi nemici, come fu chiaro poco dopo, quando il generale iniziò a progettare una nuova missione polare. Il più ostile era il comandante dell'aviazione Italo Balbo, che a Cesco Tommaselli, l'inviato del *Corriere della Sera* che seguì la spedizione, confidò: *"Sono una persona coraggiosa, ma su un dirigibile non metterei piede"*. Per il gerarca, il futuro dell'aeronautica italiana erano gli aerei, come chiari con la trasvolata atlantica del 1933.

Nobile invece era convinto che i dirigibili fossero perfetti soprattutto per le spedizioni scientifiche: permettevano di fare lunghe traversate senza soste per i rifornimenti e consentivano di stazionare su un'area da studiare.

A bordo del dirigibile Italia - Sul nuovo aerostato, che stavolta si chiamava *"Italia"*, assieme ad altri 12 uomini e alla cagnetta Titina, salirono il fisico italiano Aldo Pontremoli, fondatore dell'Istituto di fisica milanese che oggi porta il suo nome, Frantisek Behounek, direttore dell'Istituto del radio di Praga, il geofisico e meteorologo svedese Finn Malmgren e una strumentazione all'avanguardia (anche se sulle scelte tecnologiche e di comunicazione le polemiche infurieranno).

La missione ottenne il patrocinio della Reale Società Geografica Italiana, mentre i finanziamenti arrivarono dal Comune di Milano e da un consorzio di imprenditori. Il dirigibile parti da Milano il 15 aprile 1928, raggiunse la Baia del Re il 6 maggio e compì due voli di studio, accertando alcuni aspetti fisici della regione artica quali l'assenza di terre emerse, la sterilità e la bassa ionizzazione dell'aria, le profondità marine e le derive dei ghiacci. (mappa a lato: localizzazione della Baia del Re – isole Spitzbergen)



Meteo avverso - Il Polo venne raggiunto alla mezzanotte del 24 maggio 1928 ma, proprio come due anni prima, non fu possibile atterrare, a causa del vento fortissimo. E il mattino dopo, alle 10:30, una perturbazione travolse l'aeronave. L'*Italia* precipitò sul pack: dieci uomini, tra i quali il comandante, ferito, furono scaraventati sul ghiaccio, altri sei vennero trascinati via dalla tempesta e dispersi per sempre.



"Tutto si era svolto in due o al massimo tre minuti", raccontò in seguito Nobile. I titoli del *Corriere della Sera* viravano dal trionfale **"Il tricolore e la croce sul Polo"** (Papa Pio XI aveva consegnato un crocifisso all'equipaggio) al cauto **"Il ritorno di Nobile rallentato da forti venti contrari"**.

Il pilone di attracco presso la riva della Baia del Re. Oggi la torre d'ormeggio per dirigibili è un monumento norvegese.

La disgrazia - I superstiti affrontarono le terribili condizioni climatiche in un accampamento di fortuna, al riparo di una tenda, la famosa Tenda rossa, che precipitò dalla navicella insieme a un po' di viveri e ad altri materiali. L'odissea era solo agli inizi: le operazioni di soccorso furono lunghe ed estenuanti, complice anche il fatto che individuare il luogo dell'incidente era molto complicato.

Il pack su cui si trovavano i superstiti, infatti, si spostava continuamente. Inoltre i primi SOS lanciati dal radiotelegrafista Giuseppe Biagi con la trasmittente "Ondina 33" non vennero recepiti dalla nave di appoggio *Città di Milano* (che tra l'altro non sarebbe potuta intervenire direttamente, perché non era una rompighiaccio). (foto a lato: la famosa "tenda rossa" in mostra al Museo della Scianza a Milano)

Lo "schiaffo" di Amundsen - Fu un radioamatore russo a ricevere finalmente l'SOS dando così il via alle spedizioni di soccorso che coinvolsero tremila uomini, con imbarcazioni e velivoli. Tra questi, l'idrovolante francese *"Latham 47"* – sul quale il 18 giugno Amundsen scomparve tra i ghiacci nel tentativo di salvare, o forse umiliare, il generale italiano: *"Dare uno schiaffo a Nobile"*, come sintetizzò successivamente il documentarista Folco Quilici, era forse la vera ragione che spinse il norvegese a mettere a repentaglio la propria vita. E lo fece di sua iniziativa, ricorrendo a contributi di privati.

Si salvi chi può - Il 19 giugno l'idrovolante del maggiore Umberto Maddalena localizzò finalmente la Tenda rossa e lanciò cibo, coperte e abbigliamento. Quattro giorni dopo, il 23 giugno, il *"Fokker 31"* dello svedese Einar Lundborg



(1896-1931) riuscì a portare a bordo, e a trasportare sulla nave *Città di Milano*, Umberto Nobile. "*Cominciammo dai due feriti, per primo Nobile la cui presenza ci era necessaria*", ricorderà il pilota.

Il generale protestò, voleva che la priorità fosse data al capo tecnico Natale Cecioni, gravemente ferito a una gamba, ma i soccorritori gli imposero di trarsi in salvo per coordinare le ricerche dei compagni. Una decisione "subìta", che come vedremo gli costò cara. Dopo altri 48 giorni anche gli altri superstiti vennero recuperati. Ci riuscì, in un complicato avvicinamento, il rompighiaccio sovietico *Krassin*. In totale, le operazioni di recupero costarono la vita a 9 soccorritori.

Un brutto rientro - Il "generale dei ghiacci" in Italia, in un primo momento, venne accolto con affetto. Ma poi la distruzione del dirigibile e la disponibilità a mettersi in salvo per primo portarono la Commissione d'inchiesta ad addebitargli colpe infamanti: "*Errata manovra, limitate qualità tecniche di pilota, negative capacità di comando*". I suoi avversari, Italo Balbo in prima linea, non avevano che da essere contenti: la carriera di Nobile era stroncata.

L'orgoglioso generale ci mise poi anche del suo: armato di pessimo carattere e pessimo tempismo alzò la voce persino con Mussolini, quando questi finalmente accettò di riceverlo per ascoltarne le ragioni. Venne accompagnato alla porta. Umiliato e amareggiato, Nobile si dimise dall'Aeronautica e si trasferì prima in URSS e poi negli Stati Uniti.

Rientrò in Italia nel 1942 e, dopo un'esperienza all'Assemblea costituente tra gli indipendenti del Pci, una nuova commissione lo riabilitò, senza però sopire del tutto le polemiche. Morì a Roma, nel 1978, a 93 anni.



Roald Amundsen



Umberto Nobile in primo piano e affacciato ad una delle cupole di esplorazione del dirigibile



manovra del dirigibile "Norg" a Ciampino (Roma) e del dirigibile "Italia" a Milano





per **“STORIE DI MARE”** il STV Emilio Mediolani ci ha proposto lo scorso mese i grandi cambiamenti avvenuti nella flotta della Marina Militare Italiana, dopo le fine della Grande Guerra e nell'epoca del Littorio. Nuovi modi di interpretare la forza Navale, alla luce del prorompente arrivo del mezzo aereo nello scenario della guerra e delle strategie teorizzate da Douhet. Il complesso argomento è stato diviso in due parti, di seguito la seconda parte.

LE NAVI DEL REGNO

La Marina del Littorio (2ª Parte)

Nell'agosto 1923 era stata massacrata a Giannina, in Epiro, una missione militare italiana comandata dal Generale Tellini; fu l'occasione per chiedere delle riparazioni alla Grecia e, per intimidirla, venne mandata nell'isola di Corfù una squadra navale che la occupò finché non furono soddisfatte le richieste italiane.

La Marina non ebbe più modo di essere strumento del potere fino al 1935 e fino a quella data fu impegnata ad accrescere il numero e la qualità delle proprie navi, in questo favorita dalle pressioni sul governo della cantieristica nazionale per avere commesse militari.

I cantieri navali italiani stavano affrontando, fra alti e bassi, un periodo di ristrutturazione: colpiti come tanti altri settori dell'industria dalla crisi economica mondiale, vennero salvati grazie all'intervento statale che spesso ne ripianò i debiti trasformandoli in aziende statali o affidando loro costruzioni, sia civili che militari, accettando a volte prodotti di qualità scadente pur di conservare posti di lavoro e strutture industriali di valore strategico.

La cantieristica italiana rimase concentrata a Genova con i cantieri Ansaldo, mentre gli Odero si fusero con l'Acciaieria Terni e i cantieri Orlando di Livorno, dando origine ai Cantieri O.T.O., con scali a Sestri Ponente, Livorno e Muggiano; rimasero i Cantieri del Tirreno a Riva Trigoso e a Genova, i Cantieri Navali Riuniti a Palermo e Ancona; rimase anche il polo cantieristico di Trieste, anche qui per motivi economici oltre che politici, con il grande C.R.D.A. di Monfalcone.

Sparirono tutti i cantieri navali nella zona di Napoli e parecchi di Venezia, ma nacquero o si svilupparono diversi cantieri privati o semi privati, destinati ad avere in futuro un discreto successo, come il già citato cantiere Baglietto di Varazze, il cantiere Picchiotti di Limite sull'Arno, il Navalbreda di Marghera e i cantieri Tosi di Taranto, questi ultimi specializzati in sommergibili.

I cantieri italiani riuscirono anche a vendere alcuni loro prodotti all'estero, grazie agli appoggi finanziari del governo che permettevano di avere costi competitivi, e grazie anche alle crociere delle navi da guerra che reclamizzavano il nostro prodotto in diversi Paesi.

Vennero venduti incrociatori all'Argentina, cannoniere all'Uruguay e all'Iran, cacciatorpediniere e sommergibili alla Turchia, cacciatorpediniere alla Grecia (con un buon tipo di cannone a fusto singolo, migliore del binato), torpediniere per la Thailandia; i MAS di Baglietto e i motori Isotta Fraschini andarono più o meno in tutto il mondo; ma fu soprattutto in Unione Sovietica che le costruzioni navali italiane lasciarono segni profondi e duraturi.

Materialmente furono costruiti per la Marina sovietica solo due cannoniere e un supercaccia, il "Tashkent", ma furono venduti progetti, offerte tecnologie e data assistenza per la costruzione degli incrociatori degli anni Trenta e Quaranta, nonché per la costruzione di numerosi cacciatorpediniere, con un disegno continuato fino agli anni Cinquanta; l'influenza italiana si estese anche ai sommergibili e alle motosiluranti.

Eravamo arrivati al 1935; la Regia Marina si trovò impegnata in una gigantesca attività logistica, quale fu quella di organizzare, allestire, scortare e scaricare all'arrivo centinaia di navi per l'invio del corpo di spedizione italiano in Etiopia, o Africa Orientale Italiana (A.O.I.).

Vi era un duplice problema: da un lato i convogli, dall'altro l'eventuale guerra contro le flotte di Francia e Gran Bretagna, nazioni che avevano decretato sanzioni all'Italia.

Per il primo problema la Marina non era attrezzata e dovette provvedere con noleggi di navi delle compagnie di navigazione, ma poiché non bastavano, o non erano adatte, il governo provvide a comprare alcuni vecchi transatlantici stranieri e a iscriverli nei registri delle società di navigazione Italia e Lloyd Triestino, benché, in realtà fossero gestiti totalmente dalla Regia Marina che li utilizzò come trasporti truppe e navi ospedale. In una di esse, "N.O. Sicilia" fece servizio il padre dello scrivente, maresciallo infermiere Alberto MEDIOLI.

Per quanto riguarda i rifornimenti all'Esercito vennero noleggiati piroscafi presso l'armamento privato e, per far fronte a questi noleggi, gli armatori comprarono all'estero decine di vecchie carrette che gonfiarono la flotta mercantile italiana numericamente, non qualitativamente.

La Regia Marina non era poi preparata per un eventuale scontro con le flotte inglese e francese: due corazzate erano in costruzione, due in corso di rimodernamento, due stavano per iniziare i lavori; in conclusione la squadra da battaglia non esisteva. Il grosso della flotta erano sette incrociatori pesanti e otto leggeri, di cui due vecchi; anche parecchi cacciatorpediniere erano in fase di costruzione.

Fortunatamente per il fascismo le sanzioni erano una faccenda più che altro formale; qualora il governo inglese avesse voluto sul serio impedire l'aggressione italiana all'Etiopia, sarebbe stato sufficiente chiudere il canale di Suez al traffico italiano e probabilmente tante cose sarebbero andate in ben altro verso.



Incrociatore R. MONTECUCCOLI

Questi anni che precedettero la guerra furono anche quelli che videro l'entrata in servizio di alcune navi progettate da uno dei migliori ingegneri navali che abbia mai avuto la Marina, il generale del Genio navale Umberto Pugliese, un israelita nato ad Alessandria che venne epurato nel 1938 per le leggi razziali, insieme ad altri ufficiali di Marina, in particolare del Genio navale. Pugliese progettò i nuovi incrociatori leggeri "Muzio Attendolo Sforza" e "Raimondo Montecuccoli" (foto a lato), nonché i due successivi "Emanuele Filiberto" e "Eugenio di Savoia" (foto sotto).



Questo tipo di navi, già ottimo, venne ulteriormente migliorato con due incrociatori successivi "Giuseppe Garibaldi" e "Duca degli Abruzzi", con l'armamento portato a 10 cannoni da 152mm., un aumento di protezione sia verticale che orizzontale e si ottennero degli incrociatori così ben fatti che, oltre a sopravvivere al conflitto, restarono in servizio ancora parecchi anni; in particolare il "Garibaldi", trasformato in lanciamissili, venne demolito solo nel 1979, più di quarant'anni dopo il suo varo e essere stato usato in alcuni anni come nave scuola per le crociere di addestramento del primo corso allievi ufficiali dell'Accademia navale di Livorno. Sempre nello stesso periodo entrarono in servizio le numerose torpediniere della classe "Spica"; per questa categoria di navi la Marina aveva ancora a disposizione i numerosi caccia della classe <tre pipe>, declassati in attesa di radiazione.

Infine, c'è da accennare ai sommergibili e ai MAS; per quanto riguarda i primi, all'inizio degli anni Trenta il generale del Genio navale Bernardis mise a punto un tipo di sommergibile medio-costiero che, riprodotto in decine d'esemplari anche durante la guerra, rappresentò la spina dorsale della flotta subacquea italiana. Erano buone unità ma con alcuni difetti, non tanto dovuti alla progettazione quanto a carenze tecnologiche dell'industria italiana.

Il generale Bernardis progettò anche la maggior parte dei sommergibili oceanici italiani, tutti battelli fra le 1.000 e le 1.500 tonnellate di dislocamento, armati con uno o due cannoni da 100mm. e otto tubi lanciasiluri da 533mm.; al momento erano ritenute unità più che adatte alle missioni oceaniche, ma durante la guerra dimostrarono parecchi limiti rispetto alle similari unità tedesche.

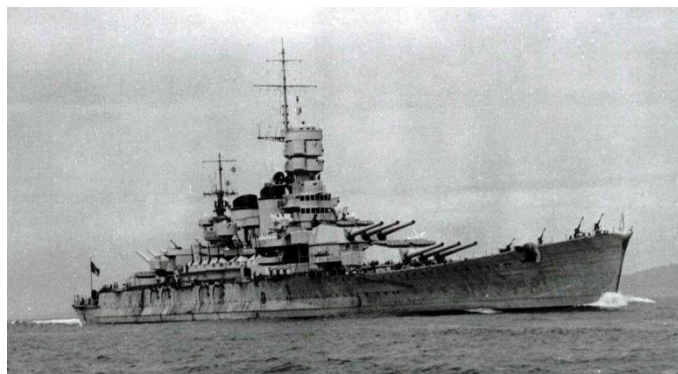
Non venne trascurato un altro aspetto della guerra navale, quello relativo alle mine; vennero messe a punto nuove armi e praticamente tutte le unità, dagli incrociatori leggeri alle torpediniere, erano dotate di ferro guide per l'imbarco di questi ordigni. Venne trascurato invece il settore del dragaggio; a parte alcune unità sperimentali, la maggior parte dei dragamine erano battelli costruiti durante la Grande Guerra; lo stato maggiore della Marina aveva però predisposto i piani, in caso di necessità, per la requisizione di centinaia di pescherecci e rimorchiatori da adibire, con poche modifiche al dragaggio; fu quanto avvenne durante la guerra.

Durante la guerra la Marina, per certe armi, dovette ricorrere a prodotti tedeschi o di altre nazioni per avere risultati tecnicamente validi. Un esempio: le ottime mitragliatrici Oerlikon da 20 mm. progettate in Svizzera e fabbricate in Spagna, venivano imparzialmente vendute a inglesi, tedeschi e italiani; variava solo il prezzo, a seconda del Paese.

Gli italiani erano però sempre eccellenti per quanto concerneva scafi e apparati motori e il prodotto migliore in questo campo furono le corazzate "Littorio" e "Vittorio Veneto".

Queste navi, progettate anche loro dal generale Pugliese, rappresentarono l'espressione massima della cantieristica italiana: dislocavano 46.000 tonnellate a pieno carico, erano armate con nove cannoni da 381 mm dodici da 152 mm, quattro da 120 mm per il tiro illuminante, venti mitragliatrici da 37 mm e circa 30 da 20 mm; la gittata massima dei 381 era di 42.800 metri. Lunghe 237 metri, erano spinte dai motori a 31 nodi con una potenza di 140.000 cv; equipaggio di 80 ufficiali e 1.750 uomini. "Littorio" e "Vittorio Veneto" entrarono in servizio poco prima della guerra, quando erano già in costruzione due unità simili, "Impero" e "Roma" (foto sopra)

Per le portaerei ancora niente. I migliori ammiragli italiani scrivevano sulle riviste e pubblicazioni specializzate dell'inutilità di questo tipo di nave per la Regia Marina, anche se qualche ufficio tecnico continuava a progettare, in mancanza di meglio, la trasformazione rapida di alcuni piroscafi in portaerei.



Allo scoppio della guerra la Regia Marina era un grande strumento bellico: 6 corazzate, 7 incrociatori pesanti, 14 incrociatori leggeri, 53 cacciatorpediniere, 115 sommergibili, decine di torpediniere e di MAS rappresentavano un complesso non disprezzabile. Le basi principali erano sempre La Spezia e Taranto, vi erano poi altre basi a Pola, Venezia, Brindisi, Messina, Augusta, Cagliari e La Maddalena, senza contare le basi oltremare a Saseno in Albania, a Lero e Rodi in Egeo, a Tobruk e Tripoli in Libia, a Massaua in A.O.I.

Nel 1939 il personale della Marina ammontava a 3.051 ufficiali e 65.000 sottufficiali e marinai, tutti usciti da scuole la cui serietà era ormai consolidata: gli ufficiali uscivano dall'Accademia Navale di Livorno dove gli allievi avevano a loro disposizione le due navi scuola a vela e motore "Cristoforo Colombo" e "Amerigo Vespucci"; gli specialisti avevano le scuole a La Maddalena (nocchieri), a Venezia (macchinisti), al Varignano semaforisti e telegrafisti. Negli anni trenta furono creati dei corsi speciali per ufficiali di complemento, oltre a quelli già esistenti, detti Preliminari Navali, riservati agli studenti universitari con almeno due anni di università.



Prima della guerra la Regia Marina dovette affrontare alcune prove che misero in luce difetti o, al contrario, offuscarono le idee sulla reale preparazione della Marina.

(foto a lato: le corazzate "Littorio" – "Roma" e "Vittorio Veneto" in un dipinto raffigurate insieme in navigazione, scortate dagli aerosiluranti SM.79)

Nel 1936 ebbe inizio in Spagna la rivolta del Generale Francisco Franco, poi appoggiato dal governo italiano e dal governo tedesco; tale appoggio ebbe anche un aspetto navale, ufficialmente per la presenza di navi delle due Marine che, insieme a inglesi e francesi,

pattugliavano le coste della penisola Iberica per impedire contrabbando di guerra. Ufficiosamente, però, vi fu una ampia collaborazione con i falangisti; la Regia Marina cedette agli spagnoli quattro vecchi cacciatorpediniere e alcuni armamenti; quattro sommergibili passarono a combattere, sotto bandiera spagnola ma con equipaggi italiani, contro il governo repubblicano spagnolo; nell'arsenale di La Spezia giungevano spesso mercantili spagnoli, ufficialmente registrati come navi della <Cooperativa Garibaldi> di Genova, che caricavano armi e munizioni.

Un appoggio manifesto fu dato dagli incrociatori italiani che effettuarono bombardamenti contro la costa spagnola; uno, più occulto, dai sommergibili che effettuarono missioni segrete in Mediterraneo affondando alcune navi mercantili che trasportavano rifornimenti al governo repubblicano.

In questa attività, contraria a qualsiasi legge, venne in evidenza un elemento tecnico negativo per i sommergibili, ma positivo per i mercantili attaccati: i siluri lanciati in quantità contro bersagli facili avevano una percentuale di colpi a segno assai bassa, sia per errati metodi di tiro, sia per difetti dei siluri stessi; poco venne fatto per ovviare a tali inconvenienti, se non una certa miglioria concernente l'armamento.

Cessata l'attività in Spagna, che obbligò la Marina anche al trasporto di <volontari> italiani e alla loro scorta, le navi italiane ebbero l'incombenza di trasportare il corpo di spedizione in Albania, quando nel 1939 quel piccolo Paese europeo venne occupato; fu una ostentazione di forza con l'invio di incrociatori, cacciatorpediniere e torpediniere, assolutamente sproporzionato per l'Albania, praticamente disarmata.

Erano quelli gli anni nei quali il regime fascista <<gonfiava i muscoli>>, sia con interventi militari in Etiopia, Spagna e Albania, sia con grandi riviste militari, in particolare quelle navali, organizzate spesso per fare impressione su ospiti illustri, come fu per la <Rivista H> a Napoli nel maggio 1938, in occasione della visita in Italia di Adolf Hitler.

Nei vent'anni tra le due guerre il regime fascista cercò anche di creare una coscienza navale fra gli italiani, svolgendo intensa propaganda, sia attraverso la Lega Navale controllata dal partito fascista, sia con le visite organizzate alle navi, sia con le centurie di marinaretti G.I.L... Cercò anche di far diventare fascista la Marina, ma non ottenne grandi risultati; anche se vi erano fra gli ammiragli di massimo livello alcuni fascisti convinti, la maggior parte obbediva al duce in quanto capo del governo, ma il sentimento di fedeltà profonda andava al Re d'Italia, come sempre.

Quando il 10 giugno 1940 l'Italia attaccò Francia e Gran Bretagna a fianco della Germania, anche se a parecchi ufficiali la cosa non piaceva, l'obbedienza fu cieca perché era un ordine del Re e questo non si discuteva.

STV Emilio MEDIOLI

IL SITO DELLA SEZIONE - WWW.ASSOAERONAUTICAFIDENZA.IT



aggiornamento: giugno 2023

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

SEMPRE A PORTATA DI MANO

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

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

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

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

"Pacomar" in redazione



1923/2023 - CENTO ANNI DELL'AERONAUTICA MILITARE

“In volo verso il futuro”

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

RIPORTIAMO ANCORA UNA SINTESI DEL RIMANENTE PROGRAMMA EVENTI 2023 (fonte sito A.M.)

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

- 17 giugno/ 2 luglio Mostra a Cagliari
- 15 luglio/30 luglio Mostra a Palermo - Università
- 12 agosto/27 agosto Mostra a Caserta – Reggia Borbonica
- **2 settembre/17 sett.** **Mostra a Parma - Palazzo del Governatore**
- 23 settembre/8 ottobre Mostra a Treviso - Palazzo dei Trecento
- 14 ottobre/29 ottobre Mostra a Milano - Palazzo Lombardia
- 4 novembre/19 nov. Mostra a Ferrara - Convento San Paolo
- 25 novembre /10 dic. Mostra a Viterbo - Palazzo dei Papi
- 16 dicembre/24 dic. Mostra a Lecce - Prefettura Specchi

Nei giorni 16-17-18 giugno 2023 si è tenuto l’evento clou del Centenario dell’Aeronautica Militare, presso l’Aeroporto Mario De Bernardi a Pratica di Mare – Roma. Nella pagina successiva un breve report della partecipazione delle Sezioni AAA di Parma e Fidenza

Previsioni rispettate: 50mila spettatori il venerdì e 200 mila il sabato e la domenica. In copertina il campo di ambientazione storica.

È fatta! Lo scorso week end l’Aeronautica Militare, sulla base di Pratica di Mare, ha festeggiato con tutti i cittadini italiani i suoi primi 100 anni di vita.

Lo ha fatto nel modo che gli è più congeniale: mandando in volo tutti i suoi aeroplani dal Caproni CA-3, passando dal mitico Cacciatore di Stelle, al fantascientifico F-35. Ma non chiamatelo Airshow, non chiamatela Manifestazione Aerea, no, perchè quella che abbiamo visto è molto molto di più.

*È stata la celebrazione di un antico sogno dell’Uomo: **il volo**.*

È l’orgoglio di una moderna Forza Armata che mostra agli italiani la sua Storia, i suoi successi, ma anche i suoi Caduti, in pace e in guerra. Aviatori che si sono sacrificati per conseguire record, conoscenze, progresso tecnico, tutto quello che è servito a noi, uomini e donne del XXI secolo, per poter salire oggi su di un aeroplano e poter attraversare l’oceano in totale sicurezza. Oppure Caduti in combattimento per difendere il nostro Paese ogni volta che glielo abbiamo chiesto. Gli uomini e le donne azzurre sono pronti H24 365 giorni l’anno a decollare per correre in nostro aiuto; di notte come di giorno, con qualunque tempo, ovunque, ci sarà sempre un aeroplano o un elicottero pronto per noi.

No, nello scorso week end non abbiamo assistito ad una semplice Manifestazione Aerea, per tre giorni abbiamo toccato con mano la Storia, la grande Storia di una grande Forza Armata:

l’Aeronautica Militare Italiana - Virtute siderum tenus...



**A.A.A. SEZIONI DI PARMA E FIDENZA A PRATICA DI MARE,
PER LA MANIFESTAZIONE DEL 100° A.M.**

GAZZETTA DI PARMA

Venerdì 23 giugno 2023 | 41

Airshow delle Freccie

**Grande spettacolo per il centenario dell'Aeronautica militare
Il presidente del Bolla Mario Cotti in volo con il Fiat G-46**

Parmigiani a Pratica di Mare Una delegazione dell'Associazione Arma Aeronautica, composta da soci delle sezioni di Parma e Fidenza, capitanati rispettivamente dai presidenti colonnello Claudio Bernardini e colonnello Alberto Bianchi, si è recata alla base dell'Aeronautica militare «Mario de' Bernardi» di Pratica di Mare per assistere alla «Manifestazione aerea del centenario».

Una delegazione dell'Associazione Arma Aeronautica, composta da soci delle sezioni di Parma e Fidenza, capitanati rispettivamente dai presidenti colonnello Claudio Bernardini e colonnello Alberto Bianchi, si è recata alla base dell'Aeronautica militare «Mario de' Bernardi» di Pratica di Mare per assistere alla «Manifestazione aerea del centenario».

Nel corso della giornata, inondata da uno splendido e caldo sole, è subito apparso chiaro che sarebbe risultato riduttivo chiamarla l'evento semplicemente «Manifestazione aerea». Infatti quello a cui hanno assistito i soci parmigiani non è stata una semplice esibizione aerea ma un vero e proprio salto nella storia della «Forza azzurra». A partire dalle 10 del mattino i voli si sono susseguiti senza soluzione di continuità ed hanno visto partecipare tutti i più importanti aeroplani che hanno fatto parte della nostra Aeronautica militare. Iniziando dalla riproduzione perfetta volante di un bombardiere Caproni CA-3, il miglior bombardiere della prima guerra mondiale, passando per i velivoli d'epoca Spitfire X e Mustang P-51D, considerati i migliori caccia della 2ª Guerra mondiale, per arrivare a due autentiche chicche, un caccia tattico Fiat G-91 ricostruito e messo in volo appositamente per questa occasione, ed un intercettore



TF-104G «Starfighter» ex AM, uno dei pochissimi velivoli di questo tipo ancora volanti al mondo, arrivato appositamente dagli Usa dove presta il suo ancora prezioso servizio alla Nasa.

Su questo aeroplano c'è un aneddoto che val la pena raccontare. Proprio questo F-104, avente matricola militare numero 54258 è stato riconosciuto dal presidente colonnello Bernardini come quello dove lui aveva lavorato tante volte negli anni '70 presso il 4° Stormo quando svolgeva le sue mansioni di istruttore per i tecnici che dovevano operare sugli Starfighters. Tra i protagonisti in

volò c'era anche un pezzo di Parma con un addestratore degli anni '50, il Fiat G-46, pilotato dal parmigiano Mario Cotti, presidente dell'Aero Club cittadino «G. Bolla», che ha dimostrato le sue eccellenti capacità acrobatiche in una esibizione applauditissima da tutti i presenti. Inoltre sono andati in volo, dimostrando le loro superbe capacità, il caccia Eurofighter Typhoon e l'F-35, ultimo velivolo entrato in servizio, caccia modernissimo di 5ª generazione.

Naturalmente hanno fatto vedere le loro qualità tutti i velivoli attualmente in servizio e dulcis in fundo l'esibizione perfetta delle Freccie Tricolori. Risultata particolarmente commovente a causa dal recente lutto subito dalla Pan per la scomparsa in un incidente di volo del gregario destro Pony 5, questo il suo nominativo radio, capitano pilota Alessio Ghersi. Per onorare la memoria del suo capitano la Pan ha volato senza il numero 5, sostituito dal numero 10, aggiungendo un velivolo eccezionalmente numerato per questa occasione con il numero 11. La giornata è terminata con ben 23 velivoli in formazione che hanno disegnato nel cielo il numero 100. I soci parmigiani hanno potuto vedere nei cieli laziali tutta la storia dell'Aeronautica militare italiana e tutte le attuali eccellenze in una fantastica manifestazione aerea, sicuramente la più bella che si sia mai vista nei cieli italiani. Con il cuore gonfio d'orgoglio il rientro a Parma dei soci AAA nella consapevolezza che l'Aeronautica militare italiana ha tenuto fede al suo motto: «Virtute Siderum Tenus» «Con valore verso le stelle».

Carlo Migliavacca

Aeroporto Mario De Bernardi - Pratica di Mare (Roma) - Venerdì 16 giugno porte aperte nella Base aerea romana, per la grande manifestazione che ha celebrato i 100 anni dell'Aeronautica Militare Italiana, come Forza Armata indipendente. Porte aperte non per tutti, infatti al programma del week end 17 e 18 giugno aperto al pubblico, è stato aggiunto il venerdì 16, dedicato esclusivamente alle Associazione Aeronautiche e Club Freccie Tricolori. Un gesto di cortesia che si è rivelato strategico per diluire su tre giorni il mezzo milione di presenze previste sulla Base, per l'epocale evento del centenario. Con il senno del poi, le circa 50mila

persone presenti il venerdì, hanno potuto assistere a tutto il programma con tranquillità e disagi ridotti al minimo, se confrontati con le 200mila presenze al giorno, durante il week end.

Dopo una complessa ma efficace parte organizzativa svolta da AAA Parma, il tutto ha inizio il giovedì 15, con partenza del Gruppo di 44 Soci dal parmense, che per l'intera giornata del 16 hanno assistito alla più imponente manifestazione aerea nazionale, mostra statica e storica, tenutasi in tempi recenti. A questo epocale evento, di altissimo interesse aeronautico, dedicheremo ampio spazio nel prossimo numero di luglio, una volta raccolte foto, video e report, già in arrivo in redazione da parte dei partecipanti.

Durante il rientro del giorno 17, il gruppo degli Aviatori d'Italia parmensi ha potuto anche visitare il rinnovato Museo Storico Aeronautico di Vigna di Valle, nel primo giorno della sua riapertura al pubblico.

La movimentatissima giornata nel cielo romano, ma anche a terra nell'immenso sedime aeroportuale, è stata l'occasione di incontro con tutta la nostra amata Arma Azzurra: meravigliose macchine recenti e d'epoca, amici e "colleghi d'epoca". È con piacere infatti che vogliamo citare le tante Sezioni nazionali AAA presenti, i consociati dell'ANVAM ed in particolare i Soci, ospiti e fans dei mitici Gruppi: "48° Corso AUC – 1978" ed "ex Studenti De Pinedo 1968"; questi ultimi furono i primi studenti iscritti (fondatori) dell'omonimo Istituto Tecnico Aeronautico 55 anni fa. Due gruppi di veterani sempre inossidabilmente legati da una forte amicizia, dallo spirito di appartenenza e dalle stesse passioni, anche dopo mezzo secolo.

Meritano una citazione ed un elogio per il loro impegno, anche i Soci AAA presenti alla manifestazione con "incarichi speciali", come Mario Cotti che si è esibito con il suo G.46, il nostro ex Comandante Gen. SA Maurizio Lodovisi, che ha portato in volo il G.91 restaurato dal gruppo di tecnici AM di San Damiano (PC) guidati dal bravo T. Col. Dante; Arrigo del GRAC (Gruppo Ricercatori Aerei Caduti) che ha fatto parte dei figuranti in tenuta da volo anni '50 a fianco di un mitico G.91 in esposizione e Omar, uno spotter che dedica buona parte del suo tempo libero (e non solo) appostato dietro le recinzioni e nei prati ai margini delle piste di volo, scattando immagini da collezione.

Grazie Amici, è stato bello rivivere insieme la storia di un antico sogno dell'Uomo: il Volo.

Grazie Aeronautica Militare, per averci regalato questa grande manifestazione per i Tuoi primi 100 anni!

No, mi correggo - nello scorso week end non abbiamo assistito ad una semplice Manifestazione Aerea, per tre giorni abbiamo toccato con mano la Storia, la grande Storia di una grande Forza Armata:

L'Aeronautica Militare Italiana

-

Virtute siderum tenus...



foto a lato: un TOP GUN direttamente dal Quirinale, assiste all'Air Show;
foto sotto: il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, posa durante la Manifestazione a Pratica di Mare, con con il Capo di SMA Gen. Goretti, il Ministro Crossetto (in seconda fila ma un palmo più in alto) e il Gen. Lodovisi - pilota collaudatore del G.91 restaurato.



LE PAGINE DELLE RICORRENZE

2 GIUGNO - FESTA DELLA REPUBBLICA



La città di Parma, dietro cortese gradito invito del Prefetto Garufi, ha celebrato la Festa in occasione del 77° Anniversario della Fondazione della Repubblica, in Piazzale San Francesco, con la consegna delle Onorificenze dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana (OMRI) a sette cittadini e una Medaglia d'Onore alla memoria, alla famiglia di un insignito. Nel pomeriggio, presso l'Auditorium "Paganini" l'orchestra degli studenti del Conservatorio di Musica "A. Boito" hanno tenuto un concerto in onore della Repubblica, aperto alla cittadinanza.

La città di Fidenza ha celebrato la 77ª Festa della Repubblica con una Messa presso la Chiesa di S. Michele ed il raduno dei giovani diciottenni, unitamente alle rappresentanze delle Associazioni Combattentistiche, d'Arma e del Volontariato.

Dopo la lettura di alcuni brani della Costituzione Italiana, un corteo ha attraversato la città, preceduto dalla Banda "Città di Fidenza".

Infine la consegna da parte delle autorità presenti, del testo della Costituzione Italiana ai cittadini diciottenni.

Alla celebrazione ha partecipato una Rappresentanza dell'Ass. Arma Aeronautica, con Alfieri e Labaro della Sezione, intitolata alla MOVIM Luigi Gorrini.



Il 2 giugno 1946 nasceva la Repubblica Italiana espressione delle ritrovate libertà e democrazia del nostro popolo dopo i dolorosi drammi della guerra.

Oggi come 77 anni fa siamo ancora dalla parte degli oppressi. Solo così finiranno le insensatezze della guerra e potrà aprirsi una stagione nuova di promozione delle ragioni della pace

per la libertà e la democrazia

PROGRAMMA DELLA MANIFESTAZIONE

VENERDÌ 2 GIUGNO 2023

La Costituzione ai giovani

ore 10:30 - Chiesa di S. Michele, Via Berzolini
Raduno dei giovani diciottenni e delle associazioni d'Arma, Combattentistiche e del Volontariato
Lettura di brani della Costituzione Italiana
Formazione del corteo preceduto dalla Banda "Città di Fidenza"
Chiesa di S. Maria Annunziata, Via Seregnini
Lettura di brani della Costituzione Italiana

ore 11:00 - Piazza Paribelli
Accoglienza delle autorità comunali - Consegna del testo della Costituzione Italiana ai cittadini diciottenni
In caso di maltempo la cerimonia si svolgerà presso la sala del Ridotto del teatro municipale "G. Magnani"
LA CITTADINANZA È INVITATA A PARTECIPARE E AD ESPORRE LA BANDIERA TRICOLORA

Fidenza, 2 giugno 2023

Il Sindaco
Andrea Massoni

VIVA LA REPUBBLICA, VIVA L'ITALIA!



Nelle foto il Labaro dell'AAA - Nucleo di Soragna - portato dall'Alfiere Verduri e la Bandiera dell'ANCR. Molti i giovani partecipanti all'evento.

Nella città di Soragna la ricorrenza è stata celebrata dalla Amministrazione comunale presso il Parco delle Rimembranze, con la consegna della Carta Costituzionale ai neo diciottenni residenti.

Alla cerimonia, sono intervenuti il Sindaco le autorità locali e - oltre alle Associazioni di Volontariato locali, citate nella locandina, anche le Associazioni Combattentistiche e d'Arma, come l'Ass. Naz. Combattenti e Reduci e l'Associazione Arma Aeronautica, gli Alpini ecc. con Alfieri e Labari.

Nelle foto il Labaro dell'AAA - Nucleo di Soragna - portato dall'Alfiere Verduri e la Bandiera dell'ANCR. Molti i giovani partecipanti all'evento.



L'incontro Il soci dell'Associazione aeronautica di Fidenza in trasferta a Parma Rete Pol, una visita speciale al comando

» Visita speciale al Comando rete Pol di Parma per i soci dell'Associazione arma aeronautica di Fidenza. Accompagnati dal presidente Alberto Bianchi - comandante della Rete Pol dal 2001 al 2012 - e da una rappresentanza della sezione di Parma dell'Associazione nazionale insigniti onorificenze cavalleresche, guidata dal suo presidente Alessandro Ghidini, gli ospiti sono stati accolti dal tenente colonnel-

lo Vito Casano. Dopo la cerimonia dell'alzabandiera, hanno reso gli onori ai caduti in servizio dell'aeronautica militare davanti al monumento a loro dedicato all'interno della base, recitando la «Preghiera dell'aviatore». «La visita ha rafforzato i già solidi rapporti tra il Comando Rete Pol di Parma e le articolazioni sul territorio dell'Associazione arma aeronautica, vero tramite tra passato, presente e futuro



Giornata di festa All'incontro era presente anche il gruppo della sezione di Parma dell'Associazione insigniti onorificenze cavalleresche.

della forza armata», ha sottolineato Casano. «Quest'anno l'aeronautica celebra il suo centenario e il condividere iniziative con l'associazione d'arma che riunisce i militari in azzurro di ogni ordine e grado dimostra quanto siano stretti i legami tra il personale in congedo e quello in servizio. La presenza dei soci dell'Anioc - ha concluso Casano - è una conferma del forte legame del Comando Rete Pol con le realtà sociali del territorio di Parma e provincia».

C.D.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VISITA AL COMANDO RETE POL-NATO A.M. DI PARMA

Il 9 maggio scorso le delegazioni dell'AAA Fidenza e ANIOC Parmense (Ass. Naz. Insigniti Onorificenze Cavalleresche) hanno avuto l'opportunità di visitare il Comando Rete POL-NATO A.M. che ha sede a Parma.

Nel mese di aprile i due storici Sodalizi parmensi hanno sottoscritto un "Atto di Gemellaggio" che prevede finalità e obiettivi comuni, iniziative di volontariato socialmente utili, da perseguire unendo le risorse e la professionalità dei Soci.

La visita al Comando AM, che segue di pochi giorni la visita delle due delegazioni alla Leonardo Aviazione di Venegono (Varese), rappresenta perfettamente lo spirito di appartenenza e la volontà di aggregazione di Cavalieri e Aviatori.

Con una iniziativa posta in atto con successo a pochi giorni dall'accordo sottoscritto presso la Cattedrale di Fidenza, nella ricorrenza di San Giorgio, Santo protettore dei Cavalieri, le due rappresentanze, guidate dal Presidente di Sezione AAA Fidenza Col. Alberto Bianchi e dal Delegato provinciale ANIOC - Comm. Alessandro Ghidini, sono state accolte dal Comandante dell'Ente Aeronautico di Parma - T. Col. Vito Casano - che ha autorizzato l'eccezionale apertura della Base militare ai visitatori.

Dopo il caloroso benvenuto da parte del Comandante, la giornata è iniziata con la cerimonia dell'Alzabandiera, nel piazzale Cuccaro, alla presenza dei Labari dell'ANIOC e dell'AAA, portati dai rispettivi Alfieri Mingardi e Gallicani.



Di seguito sono stati resi gli onori al monumento dedicato ai caduti dell'A.M., suggestivamente caratterizzato dal timone di coda di un velivolo Tornado e da una targa con una dedica davvero speciale e coinvolgente:

“SOPRA QUESTO CIELO GRIDA ANCORA L'AQUILA!”

“a tutti coloro che, in uniforme azzurra, hanno chiuso le loro ali”



All'interno della Cappella della Base, intitolata a San Cristoforo, il Comandante Casano, ha spiegato che il Santo è protettore dei trasportatori, giusto quanto prevede la "Mission" dell'Ente, che è incaricato di introdurre, stoccare, trasportare e distribuire alle FFAA nazionali, alle Forze NATO sul territorio nazionale, ai Corpi Armati dello Stato dotati di una componente aerea e in parte all'Aviazione Civile, il combustibile "Avio", destinato agli aerei con propulsore Jet. In un breve momento di raccoglimento, davanti alla Cappella di San Cristoforo è stata recitata la Preghiera dell'Aviatore, mentre il Delegato Provinciale ANIOC – Comm. Ghidini, ha recitato la Preghiera del Cavaliere.

Dopo po la visita alle infrastrutture dell'Ente, presso gli eleganti locali del Circolo Unificato, il T. Colonnello Casano ha intrattenuto il personale in visita delle due Associazioni – Aviatori e Cavalieri - con il tradizionale Briefing illustrativo della "Mission" dell'ente e delle tante particolarissime sfaccettature di quella che è la **più grande struttura logistica militare nazionale, nel settore di competenza.**



Per i partecipanti alla visita, abituati alle infrastrutture aeroportuali e alla presenza degli aerei, che con grande facilità attraggono l'attenzione del visitatore e dell'appassionato del volo, l'argomento è risultato senz'altro inusuale, quindi di particolare interesse per la peculiare attività svolta.

Conoscere dal vivo l'essenza e l'importanza del lavoro svolto dagli uomini e donne in azzurro, che da oltre 60 anni operano in silenzio e riservatezza nel nostro territorio, ha suscitato vivo interesse in tutti i partecipanti.

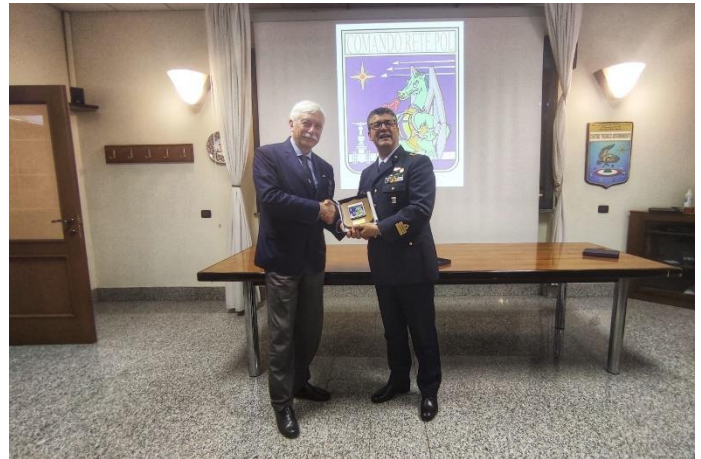
Riteniamo doveroso aggiungere che un ruolo così particolare ma soprattutto essenziale per l'operatività delle FFAA e dell'Aviazione Civile, costituisce una eccellenza del territorio parmense, fin dagli anni Sessanta.

Tra domande tecniche, interventi di alcuni presenti e il racconto di simpatici aneddoti, si è giunti al termine del Briefing, con il tradizionale scambio di oggetti ricordo.

Per il gruppo degli "Aviatori d'Italia", il Col. Bianchi a nome della Sezione ha offerto al Comandante un'opera dell'Artista Luciano Dabbene, raffigurante l'Asso della Regia Aeronautica MOVIM Luigi Gorrini ed il suo Macchi "Folgore", mentre ingaggia un duello aereo con uno Spitfire; il Delegato ANIOC – Comm. Ghidini, ha donato al Comandante una riproduzione dell'"Angiol d'Oro", come simbolo della Città di Parma. Da ultimo il Socio Storico Buratti ha fatto dono al T. Col. Casano del libro pubblicato da AAA Fidenza in occasione del 100° anniversario della MOVIM Gorrini.



A sua volta il T. Col. Casano ha donato singolarmente alle due delegazioni, il prestigioso Crest dell'Ente, che raffigura un Drago sputafuoco appollaiato su un oleodotto.



Il Drago costituisce il simbolo ma anche la mascotte dell'ente, per questo motivo tutti i dipendenti amano definirsi goliardicamente "I Draghetti" del POL.

Dopo la tradizionale foto di gruppo davanti ad un altro simbolo aeronautico della Base, un Piaggio PD.808 che riporta sulla fusoliera l'effigie di un simpatico "Drago Sputafuoco", la visita si è conclusa con un pranzo tenutosi presso la mensa di Base, ed il brindisi alla maniera degli Aviatori: GHEREGHEREGHEEEEEZZZ !!

Un sentito ringraziamento al Comando Rete POL dell'Aeronautica Militare, che quest'anno – come ha ricordato il Comandante Casano – vive l'epocale ricorrenza dei 100 anni dalla sua costituzione come Forza Armata autonoma.



Strega (Servizio fotografico a cura dell' Aeronautica Militare)



ACCADE NEI NOSTRI CIELI

... a giugno

Dal calendario degli eventi storici aeronautici, sceglieremo ogni mese un avvenimento da approfondire. Parleremo quindi di conquiste, primati, imprese, eventi e accidenti, accaduti nel mese in corso, ma di tanti anni fa; una sorta di tributo e celebrazione dell'anniversario, una rivisitazione dei fatti, per meglio conoscere e per non dimenticare.

Buona lettura **Strega**

IL CALENDARIO DEGLI EVENTI STORICI DELL'AERONAUTICA MILITARE

..... avvenne nel mese di Giugno

- 01/06/1931 Viene costituito a Campofornido (Udine) il 4° Stormo Caccia. Ebbe fra i suoi primi comandanti il duca Amedeo d'Aosta, Eroe dell'Amba-Alagi
- 02/06/1973 Sciagura aerea durante la Festa della Repubblica. Due velivoli FIAT G91 della Pattuglia Acrobatica Nazionale si urtano nel cielo di Pomezia. Perde la vita nel velivolo disintegratosi, il Maggiore Angelo Ludovico Gays di 31 anni; l'altro pilota, il Capitano Antonio Gallus fa in tempo ad azionare il paracadute ed a salvarsi. Gallus perirà in un incidente di volo avvenuto a Rivolto (Udine) il 2 settembre 1981.
- 03/06/1946 Il generale Umberto Nobile, noto ufficiale dell'Arma azzurra e dirigibilista, viene eletto all'Assemblea Costituente nelle liste del PCI, nella Circostrizione Roma-Viterbo-Latina-Frosinone, con oltre 30.000 voti piazzandosi alle spalle del leader comunista, Togliatti. Le elezioni si sono tenute il 2 giugno, unitamente al Referendum istituzionale che ha visto primeggiare la Repubblica sulla Monarchia.
- 04/06/1945 Viene costituito a Roma il "Comando Generale Aeronautica Alta Italia" agli ordini del Generale di Divisione Aerea Giuseppe Biffi; Capo di Stato Maggiore è il Tenente Colonnello pilota Aldo Rossi.
- 06/06/1927 Attratto dai sorvoli ripetuti di un Fokker, un ragazzino dodicenne in vacanza sulla spiaggia di Rimini viene contagiato da quel velivolo sospeso in aria. Quel ragazzino diventerà un Leggendaro pilota delle Regia Aeronautica, Pluridecorato al Valore: Giulio Cesare Graziani, parente del noto Maresciallo d'Italia, Rodolfo Graziani
- 08/06/1930 In occasione della "Giornata dell'Ala", ha luogo a Roma, all'aeroporto del Littorio, la prima manifestazione della Squadra Acrobatica
- 09/06/1940 Vigilia di un grande evento. L'organizzazione militare italiana prevede al vertice il Capo del Governo (Benito Mussolini) che ha alle sue dipendenze il Capo di Stato Maggiore Generale (Maresciallo d'Italia Pietro Badoglio); da quest'ultimo dipendono i Sottosegretari di Stato e Capi di Stato Maggiore del Regio Esercito (Maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani), della Regia Marina (Ammiraglio d'Armata Domenico Cavagnari), della Regia Aeronautica (Generale di Squadra Aerea designato d'Armata Francesco Pricolo)
- 10/06/1940 Dopo nove mesi di non belligeranza, alle ore 18:00, dinanzi ad una folla oceanica, dal balcone di Palazzo Venezia in Roma, Mussolini dichiara guerra a Gran Bretagna e Francia. L'Italia entra nel Secondo Conflitto Mondiale esploso il 3 settembre 1939
- 11/06/1940 Seconda Guerra Mondiale. L'Aviazione britannica bombarda Torino provocando 15 morti ed una trentina di feriti. Naufraga l'obiettivo di colpire gli stabilimenti FIAT del capoluogo piemontese
- 12/06/1940 Seconda Guerra Mondiale. La Regia Aeronautica attacca obiettivi francesi in Tunisia e la città di Tolone.
- 13/06/1940 Il ventitreenne Sergente Maggiore Pilota Giuseppe Goracci, nato di Spoleto, cade nel cielo di Hyères in Francia. «Nell'attimo del trapasso il suo grido fu uno solo. "Viva l'Italia!". Medaglia d'Oro al Valore Militare
- 14/06/1940 «Per la perizia, il valore e l'abnegazione dei suoi piloti, comandanti e gregari in nobile gara fra loro», viene concessa la Medaglia d'Argento al Valor Militare alla Bandiera del 53° Stormo Caccia. Cielo di Provenza 13-14-15 giugno 1940.
- 15/06/1918 Francesco Baracca consegue la sua 34ª vittoria aerea nel cielo di San Biagio di Collalto. Poco prima aveva abbattuto il 33° velivolo nemico.
- 16/06/1942 Viene esaltato l'Eroismo dell'Arma Azzurra alla luce del Bollettino straordinario di guerra n. 746 del 15 giugno avente per protagonista la Regia Aeronautica che, nel tratto di mare fra la Sardegna e la Tunisia, ha affondato 2 incrociatori, 1 cacciatorpediniere, 4 piroscafi nemici; gravemente danneggiati 1 nave da battaglia, 1 portaerei, 2 incrociatori, 1 cacciatorpediniere, 4 piroscafi.
- 17/06/1943 Dopo diciotto anni, «Rivista Aeronautica», organo ufficiale della Regia Aeronautica sospende le pubblicazioni. Fondato nel 1925, il periodico riprenderà le pubblicazioni nel gennaio 1945

- 19/06/1918 Nel pomeriggio, l'Asso dell'Aviazione Italiana e Pluridecorato al Valore Francesco Baracca, riparte per la quarta volta nella giornata in una missione di guerra aerea. Viene abbattuto nei pressi di Nervesa, dalla fanteria nemica, durante un bombardamento a bassa quota.
Cinquant'anni dopo, il 19 giugno 1968, nell'ambito delle manifestazioni tenutesi a Lugo di Romagna in onore di Francesco Baracca, l'Eroe alato italiano riceverà l'omaggio di un suo nemico nel Primo Conflitto Mondiale: il barone Goffredo de Banfield, Asso dell'Aviazione Austriaca soprannominato «L'aquila di Trieste».
- 20/06/1928 Roald Amudsen, celebre esploratore norvegese, viene insignito dalle Autorità italiane della Medaglia d'Oro alla Memoria per aver perso la *«vita in un incidente aviatorio, mentre si apprestava a portare soccorso ai naufraghi del dirigibile "Italia". Esempio sublime di solidarietà umana, ardimento, cavalleria. Mare di Barents, giugno 1928»*. Il suo corpo non fu mai ritrovato. *(approfondimento alle pg 4/7)*
- 21/06/1918 Bollettino di guerra n. 1123
«Il valoroso maggiore Baracca che aveva raggiunto la 34ª vittoria aerea, il 19 giugno non ha più fatto ritorno da eroico volo di guerra».
- 22/06/1941 La Germania attacca l'Unione Sovietica. Alleata alla Germania, l'Italia prende parte al conflitto in terra sovietica dapprima con il Corpo Spedizione Italiano in Russia (CSIR), successivamente con l'Armata Militare Italiana in Russia (ARMIR). La Regia Aeronautica impiega velivoli MC.200, Ca.133, S.81, Ca.313, MC.202, Br.20.
- 24/06/1918 Intorno alle ore 19:00 i tenenti Ranza e Osnago, unitamente al giornalista Garinei rinvennero sul Montello, località "Busa delle rane", il corpo senza vita del maggiore Francesco Baracca, Medaglia d'Oro al Valor Militare ed Asso dell'Aviazione italiana nel Primo Conflitto Mondiale.
- 26/06/1918 Hanno luogo a Quinto di Treviso le esequie militari di Francesco Baracca. Gabriele D'Annunzio, esalta la figura dell'Eroe alato definendolo *«tra i più maschi generati dalla matrice ferrigna dove si stampa il meglio delle genti di Romagna»*. L'Autorità Regia autorizza il trasporto della salma a Lugo di Romagna, città natale dell'Eroe, dove il 30 giugno avranno luogo i solenni funerali e la conseguente sepoltura nel cimitero cittadino
- 27/06/1936 Antonio Locatelli, 41 anni, bergamasco, pioniere del volo e valoroso aviatore, viene ucciso in Etiopia, a Lechemti, in uno scontro armato fra alcune unità italiane e sovraccienti forze della guerriglia etiopica. Unico militare italiano ad aver meritato 3 Medaglie d'Oro al Valor Militare
- 28/06/1940 Nel cielo di Tobruch, un velivolo pilotato dal Pluridecorato al Valore Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, viene abbattuto per errore dalla contraerea italiana. Con il Trasvolatore muoiono il Maggiore pilota Ottavio Frailich, il Capitano motorista Gino Cappannini, il Maggiore Claudio Brunelli, i Tenenti Cino Florio e Lino Balbo – nipote del Maresciallo – il console della Milizia Enrico Caretti, il Capitano Nello Quilici, padre del noto scrittore Folco.
Due giorni dopo, cavallerescamente, un velivolo britannico paracaduta sul luogo della tragedia una corona d'alloro con il seguente messaggio: *«Le forze aeree britanniche esprimono il loro sincero compianto per la morte del Maresciallo Balbo, un grande condottiero e un valoroso aviatore che la sorte pose in campo avverso»*.
- 30/06/1961 Il Generale Duilio Fanali, Pluridecorato al Valore nel Secondo Conflitto Mondiale, assume l'incarico di Vice Comandante delle Forze Aeree Alleate del Sud Europa, che manterrà fino al 2 maggio 1963. Nato a Roma il 21 giugno 1911, il Generale di Squadra Aerea Duilio Fanali ricoprirà l'incarico di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica dal 28 febbraio 1968 al 1° novembre 1971.

(Ricerche di M. Salomone)

LO SPAZIO È DI TUTTI

Ricerche e recensioni di **Fabio Cordaro**

“ARTEMIS 2”: INIZIA L’ADDESTRAMENTO PER LA LUNA

Tratto da “Global Science” - Inserito da Manuela Proietti il 18 maggio 2023



Mezzo secolo dopo l’ultima missione Apollo (era la numero 17 e partiva l’11 dicembre del 1972) l’umanità si prepara a **tornare alla Luna**. O meglio, sono loro a farlo: gli astronauti della NII **Christina Hammock Koch, Reid Wiseman, Victor Glover** e l’astronauta della Canadian Space Agency, **Jeremy Hansen**, che hanno iniziato l’addestramento per l’attesissima missione numero 2 del programma Artemis, che prevede un sorvolo della Luna e la cui partenza è prevista non prima del novembre 2024.

Gli astronauti saranno i primi esseri umani a essere lanciati nello spazio a bordo del megarazzo **Space Launch System** della NASA e a viaggiare sulla navicella **Orion, contributo europeo al programma NASA e realizzata con un fondamentale contributo italiano**.

Entrambi i sistemi sono stati testati con successo durante Artemis 1 l’anno scorso, missione senza equipaggio, con manichini a bordo.

L’addestramento di Artemis 2 durerà circa **18 mesi** per una missione di **10 giorni**. La preparazione specifica comprenderà la conoscenza del comportamento di Orion e dell’Sls durante il lancio, l’andata e il ritorno dalla Luna, il rientro nell’atmosfera terrestre e l’ammarraggio, soprattutto per quanto riguarda le situazioni di emergenza.

Parte integrante della missione sarà anche la verifica dei sistemi di comunicazione a distanza con il Controllo Missione e le squadre di recupero.

In particolare, Artemis 2 prevede di effettuare una “dimostrazione di operazioni di rendezvous e avvicinamento” nel primo giorno di missione nello spazio. Si tratta di una pratica per verificare come Orion si comporta nell’orbita terrestre bassa prima di spingersi verso la Luna.



Non sono ancora state rilasciate informazioni sugli esperimenti scientifici o sui carichi tecnologici a bordo di Artemis 2. Tali informazioni saranno rese disponibili molto più vicino alla data di lancio.

Supponendo che tutta vada come previsto, la missione **Artemis 3** porterà i primi astronauti di questo millennio sulla superficie lunare alla fine del **2025**

RCS - “RADAR CROSS SECTION”: il parametro chiave per la furtività degli aerei militari
(tratto dal canale Youtube “AC DRONE – Design for Performance”)

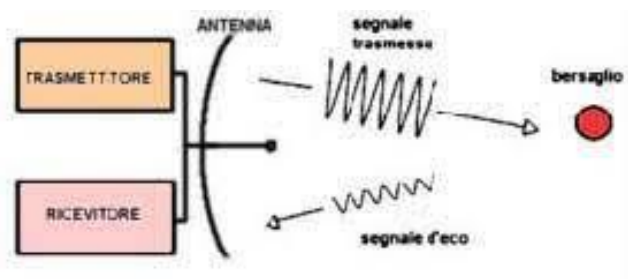
Ricerche e recensioni di Fabio Cordaro (Socio AAA e referente Gruppo Ist. Tecnico Aeronautico Statale F. De Pinedo Roma)



Ciao a tutti, oggi iniziamo una nuova miniserie che tratterà l'argomento “Stealth” ovvero la bassa osservabilità di un aereo militare che è un tema sempre più importante nella progettazione dei nuovi velivoli. In questo articolo vi dirò cosa è la Radar Cross Section, cercando di affrontare l'argomento in modo semplice e comprensibile a tutti, perché sono convinto che tutti avete sentito parlare di Radar Cross Section o RCS ma spesso è un concetto difficile da capire.

Cercheremo quindi di comprendere quali sono i metodi per rendere un velivolo quanto più possibile “INVISIBILE” e – passando dall'altra parte della barricata - quali sono le “contromisure” ovvero quali tipologie di antenne o quali tecnologie possono essere utilizzate per cercare di rilevare un aereo Stealth *(insomma – per cercare di vedere ciò che è stato progettato per essere invisibile)*. Tutto ciò porterà a stimare quanto effettivamente è Stealth il velivolo F-35.

Per poter capire che cos'è la RCS (*Radar Cross Section*) dobbiamo innanzitutto comprendere il funzionamento del radar. La prima cosa da dire è che un radar è una sorgente che trasmette un'onda elettromagnetica ad una determinata frequenza, con una determinata ampiezza (o intensità) e riesce a rilevare un oggetto grazie al fatto che questa onda, colpendo l'oggetto, viene riflessa (*segnale d'eco*); torna quindi indietro e può essere captata dall'antenna del ricevitore del radar. Tuttavia mettere in pratica questa azione non è così semplice come può sembrare, infatti il segnale riflesso che torna verso l'antenna del radar, sarà costituito da una quantità di “rumore di fondo” e dal segnale prodotto dall'oggetto colpito che però, badate bene, avrà un'intensità più bassa rispetto all'intensità che era stata trasmessa e, nel caso l'oggetto sia in movimento, è molto probabile, a causa dell'effetto Doppler, che la frequenza di quest'onda non sia la stessa di quella con cui è stata trasmessa. La capacità di un radar di individuare un bersaglio si traduce quindi nella capacità di individuare la posizione di questo “picco” sul segnale ricevuto. È chiaro quindi che se il rumore di fondo aumenta o se il segnale riflesso diminuisce, questo “picco” sarà più basso ovvero il segnale andrà a confondersi con il rumore di fondo e sarà più difficile rilevare un oggetto.



Dal canto suo, un aereo Stealth, per ingannare il radar, dovrà essere in grado di produrre un'onda riflessa con un picco quanto più basso possibile in modo che si vada a confondere con il rumore di fondo. Ma come può farlo? Per rispondere a questa domanda dobbiamo visualizzare e analizzare **l'equazione del radar**. Non vi preoccupate, vi mostro soltanto questa formula e adesso cercheremo di spiegare ognuno di questi termini e vedrete che sarà semplice capire cosa può fare un velivolo Stealth per far sì che la potenza riflessa sia la più bassa possibile.

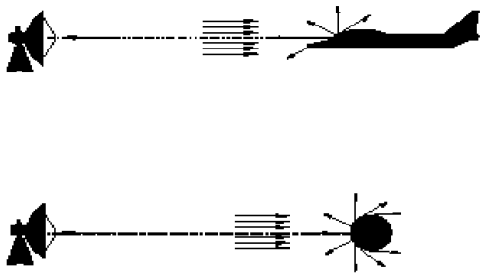
$$P_r = \frac{A G P_t \sigma F}{(4\pi)^2 R^4 L}$$

- P_r = Potenza ricevuta dal radar
- A = Intensità del segnale
- G = Guadagno antenna direzionale
- P_t = Potenza di trasmissione
- σ = Quantità di segnale riflesso
- F = Fattore di riflessione
- $4\pi R^2$ = Area della superficie della sfera



L = Perdita per ostacoli del terreno o naturali (pioggia, neve, etc)

Tenete quindi a mente questa equazione e cerchiamo di spiegare singolarmente questi termini. Immaginiamo un radar che emette un segnale con una certa potenza che indichiamo **Pt** (potenza di trasmissione) in ogni direzione, in questo caso si dice che l'antenna



è **omnidirezionale**. Questo segnale si propaga nello spazio ed è un po' come una sfera il cui diametro aumenta man mano che ci si allontana dalla sorgente. Un'antenna di questo tipo, isotropica, che emana il segnale in modo uguale in ogni direzione dello spazio, produce la stessa densità di potenza in ogni punto della superficie di questa sfera. Spieghiamo meglio questo concetto, se ci posizioniamo a una certa distanza dalla sorgente, quindi dal radar, in ogni punto della superficie di questa sfera ci sarà la stessa densità di Potenza che sarà uguale alla potenza P_t emanata dal radar, diviso l'area della sfera che è 4π (Pi greco) R^2 . Questa quantità appunto si chiama densità di potenza e ti dice quanti watt ci sono a metro quadro ad una determinata distanza dalla sorgente.

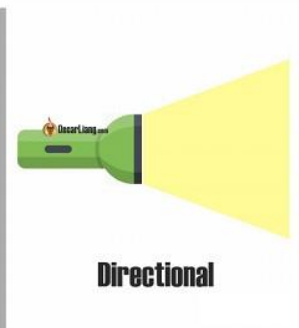
Attenzione però che in un contesto come il nostro in ambito militare, di sorveglianza, di ricerca, di un bersaglio, non è molto furbo utilizzare un'antenna isotropica che disperde questa densità di potenza in tutte le direzioni, è molto più intelligente invece utilizzare un'antenna direzionale che altro non fa che massimizzare la densità di Potenza lungo una certa direzione e minimizzandola in tutto il resto.

Quindi a parità di Potenza trasmessa un'antenna direzionale rispetto ad un'antenna omnidirezionale avrà una densità di Potenza che è minore nella maggior parte dello spazio ma è maggiore lungo la direzione che a noi interessa. Come vedete stiamo componendo piano piano l'equazione del radar sopra riportata.

Continuiamo quindi a vedere cosa succede a questa onda elettromagnetica che si propaga nello spazio poiché non stiamo parlando di spazio vuoto ma siamo all'interno dell'atmosfera, potrebbero esserci dei fenomeni atmosferici come pioggia neve oppure nel caso di radar terrestri l'onda che si propaga potrebbe incontrare degli ostacoli dati, per esempio, anche dall'orografia del terreno o da ostacoli artificiali. In ogni caso l'onda che si propaga sarà attenuata da questi fattori che possiamo riassumere con il termine L (Loss = Perdita) che mettiamo a denominatore nell'equazione. Questo significa che queste perdite saranno quantificate in un valore maggiore di 1 (uno) che trovandosi al denominatore faranno sì che la potenza ricevuta che vogliamo calcolare sia più bassa proprio a causa di questa attenuazione.



Omni-Directional



Directional

Finalmente l'onda elettromagnetica incontra il bersaglio, che cosa succede? L'oggetto rifletterà una parte di questo segnale che tornerà indietro, la quantità di segnale riflesso verso l'antenna dipende dalla Radar Cross Section RCS. Nella nostra equazione la Radar Cross Section è indicata con la lettera greca σ (Sigma) e viene misurata in metri quadri (m^2). Ora cerchiamo di far ritornare un po' tutto.

Quando vediamo quelle tabelle in cui mostrano la Radar Cross Section di molti velivoli l'unità di misura è metri quadri e non è molto intuitiva quindi cerchiamo di capirla per bene.

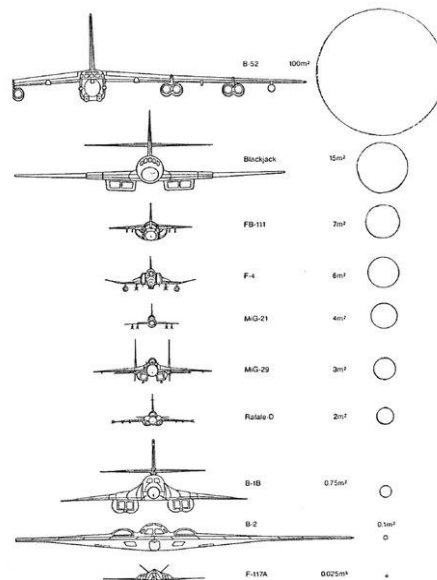
Ammettiamo inizialmente di avere un oggetto sferico con un'area trasversale ammettiamo di $10 m^2$ e supponiamo anche che la densità di potenza del segnale che ci investe sia 10 Watt a metro quadro, quanto vale la potenza intercettata dall'oggetto che verrà poi ri-irradiata e quindi riflessa nell'ambiente? Sarà data dalla densità di Potenza per la superficie trasversale e quindi 100 watt . È evidente quindi che se il nostro oggetto sferico avesse una dimensione maggiore, ad esempio un'area trasversale di $20 m^2$, allora anche la potenza re-irradiata sarebbe più grande, sarebbe 200 watt , viceversa un oggetto sferico più piccolo rifletterebbe una potenza più bassa, quindi un oggetto sferico avrà una RCS uguale alla sua area trasversale. In questo caso $10 m^2$ ma ovviamente gli oggetti reali non sono oggetti sferici che riflettono perfettamente il segnale in tutte le direzioni. Vediamo un esempio con un oggetto di questa forma.

In questo caso il segnale che l'oggetto rifletterà non sarà equamente distribuito in tutte le direzioni ma lungo alcune direzioni questo segnale avrà una densità di Potenza maggiore mentre in altre direzioni avrà una densità di Potenza minore. Quello che interessa alla Radar Cross Section è il segnale riflesso nella direzione del radar. Sebbene i due oggetti abbiano la stessa dimensione e assorbano la stessa potenza la Radar Cross Section cambia poiché la potenza riflessa nella direzione dell'antenna è maggiore nel caso della sfera e minore nel caso reale.

Per rispondere alla domanda che cos'è la Radar Cross Section dell'oggetto o del velivolo la risposta è quella superficie, quell'area che un oggetto sferico dovrebbe avere per irradiare nella direzione dell'antenna la stessa potenza irradiata dall'oggetto reale. In altre parole, quanto dobbiamo rimpicciolire la sfera affinché la potenza irradiata nella direzione dell'antenna della sfera e dell'oggetto siano le stesse? Ammettiamo due metri quadri, da $10 m^2$ della sfera dobbiamo passare a $2 m^2$ in modo da avere la stessa potenza riflessa dai due oggetti. In questo caso si dice che la RCS del nostro oggetto è di $2 m^2$. Attenti però che se l'oggetto

è visto da un'altra direzione quindi se c'è un'altra antenna che cerca il bersaglio, quindi guardandolo da un'altra angolazione, oppure se il velivolo sta manovrando e si trova in una posizione diversa, potrebbe essere che la Radar Cross Section cambi perché ricordiamoci che essa è legata alla potenza irradiata nella direzione dell'antenna. In ultimo notiamo che nell'equazione del radar è presente anche un altro fattore F (chiamato fattore di propagazione) legato in pratica alla riflessione delle onde sulla superficie terrestre. Poiché non è proprio l'argomento di questo articolo diciamo velocemente che il segnale riflesso dall'oggetto, o parte di esso, mentre torna verso il radar potrebbe rimbalzare sulla superficie terrestre per poi ricongiungersi al segnale e, in base alla fase dei due segnali, può dare origine ad una onda costruttiva o una onda distruttiva. In poche parole, la riflessione di queste onde può amplificare il segnale o trasformarlo e quindi, questo fattore, che compare nell'equazione, può avere un valore maggiore o minore di 1 a seconda appunto che attenui o amplifichi il segnale.

Tutto questo, che spero sia stato di facile comprensione, per dire che il modo che un velivolo ha per influire sulla potenza ricevuta da un radar è ridurre la Radar Cross Section perché sul resto dei termini dell'equazione non possiamo fare niente. Non possiamo agire sul meteo, non possiamo agire sull'orografia del terreno e sugli ostacoli, non possiamo agire ovviamente sulla potenza e la frequenza e la tipologia di Antenna del radar che ci sta cercando. L'unico modo che abbiamo per cercare di essere Stealth, quindi per poter avere una bassa visibilità è quella di avere una Radar Cross Section bassa. Ovviamente dovremo progettare il velivolo per avere una RCS bassa non solo frontalmente, anche se è il caso più frequente. Se noi vogliamo penetrare uno spazio aereo nemico dobbiamo fare in modo che la nostra visibilità sia la più bassa possibile nella direzione frontale. Ma poiché possiamo anche manovrare o possiamo cercare di ridurre la Radar Cross Section anche nelle altre direzioni.

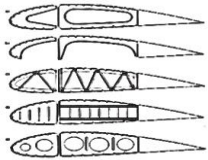


5 COMBAT AIRCRAFT WITH LOWEST RCS VALUE

		F22 RAPTOR RCS - 0.0001 (m ²)
		B-2 SPIRIT RCS - 0.0001 (m ²)
		F117 NIGHTHAWK RCS - 0.001 (m ²)
		F35 LIGHTNING II RCS - 0.005 (m ²)
		SUKHOI SU-57 RCS - 0.1 (m ²)

Con questo termina questo primo articolo che è stato abbastanza tecnico. Ho cercato tuttavia di non utilizzare molte formule e spero che anche la spiegazione sia stata chiara semplice e lineare.

Tutto chiaro?
Allora appuntamento a luglio per la seconda parte di RCS
Fabio in redazione



PAGINE DI AEROMODELLISMO

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

...A PROPOSITO DI MODELLISMO:

ANNUNCIO per gli appassionati di modellismo statico

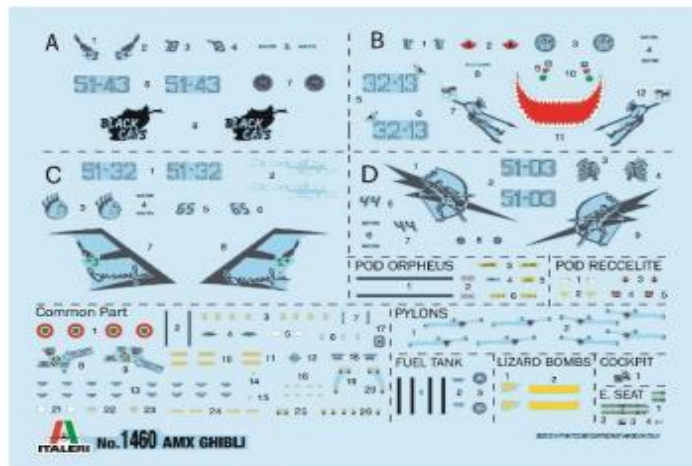
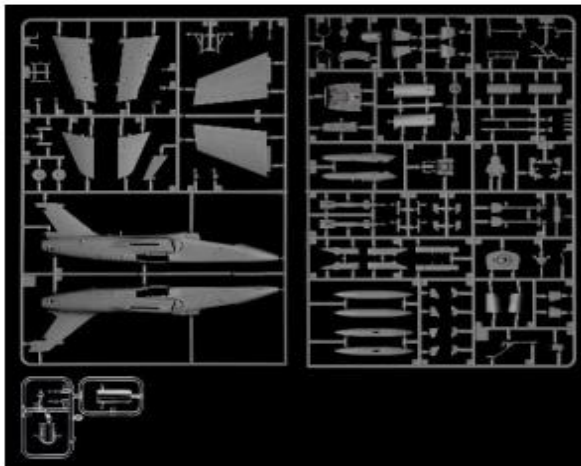
Il nostro Socio AAA Paolo è un appassionato modellista che ci accompagnerà su Forum anche nei prossimi mesi, suggerendo acquisti mirati di kit di montaggio di ottimo livello, di cui fornirà anche i particolari. Questo mese Paolo propone un kit un po' particolare: **AMX "Ghibli" in scala 1:72.**



Il Modello – Fra i modelli celebrativi del centenario dell'Aeronautica Militare, ITALERI propone anche la

versione in scala 1/72 dell'AMX, recentemente rinominato A-11B "Ghibli". Nuovi stampi per questo kit (ITA1460) che permette di realizzare l'AMX nella versione inizialmente prodotta e nell'ultima variante ACOL (Adeguamento delle Capacità Operative e Logistiche). Abitacolo e sedile eiettabile sono molto ben dettagliati; le pannellature finemente incise ed i carrelli di atterraggio accuratamente riprodotti. Il kit è in oltre arricchito da dettagli in metallo e particolari foto-incisi. Il foglio decals permette di realizzare ben 4 esemplari:

- 1) A-11B ACOL MM 7178, Black Cats, ISAF mission, Herat AB, Afghanistan, January 2014;
- 2) A-11B ACOL MM 7196, 13° Gruppo, 32° Stormo, Amendola AB, July 1997;
- 3) A-11B ACOL ACOL MM 7165, 51° Stormo, Coltishall RAFB, United Kingdom, June 2000;
- 3) A-11B ACOL ACOL MM 7144, 103° Gruppo flagship aircraft, 51° Stormo, Istrana AB (Tv), October 2006;



Il Progetto – L'aereo da attacco al suolo monomotore AMX "Ghibli" è il frutto della collaborazione tra l'industria aeronautica Italiana e quella Brasiliana. Il progetto venne impostato durante gli anni '80 per sostituire, nei reparti di volo dell'Aeronautica Militare Italiana, gli oramai datati cacciabombardieri Fiat G-91Y. A questa necessità si aggiunse anche quella dell'aeronautica Brasiliana intenzionata a trovare un successore per i suoi MB-326. L'AMX ha un lay-out aerodinamico caratterizzato dalla configurazione con ala alta a freccia e grazie al suo motore Rolls-Royce Spey 807, può raggiungere la velocità massima di 1.000 Km/h.



E' armato, nella versione Italiana, con un cannone M61 Vulcan da 20 mm e può trasportare un carico offensivo di 3.800 Kg. Il Ghibli è stato impiegato in diversi ambiti operativi, come ad esempio Afghanistan e Libia, dove ha svolto missioni di ricognizione avanzata e supporto tattico ravvicinato alle truppe di terra.

**Virgi MODELS**
railway modelling and more...
P:IVA 01734920331
www.wirgimodels.com
Virgi Models
str. Case Zucchi, 641
29010, Castelnuovo Fogliani, Aseno (PC)

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

info@wirgimodels.com

Il link www.wirgimodels.com vi indirizzerà direttamente nella sezione del sito dedicata al modellismo statico aeronautico. Ad accogliervi una bella immagine del G59 di Pino Valenti ripreso in occasione del 55°PAN. La vendita al momento solo on-line e si accettano prenotazioni di modelli non a catalogo. Per chi lo desidera o abita in zona si riceve su appuntamento in sede. Altra opportunità offerta è quella di poter ritirare i vostri kit a Fidenza direttamente in sezione AAA.



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

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

Siamo a giugno e come ogni anno, facciamo un cenno allo sbarco in Normandia

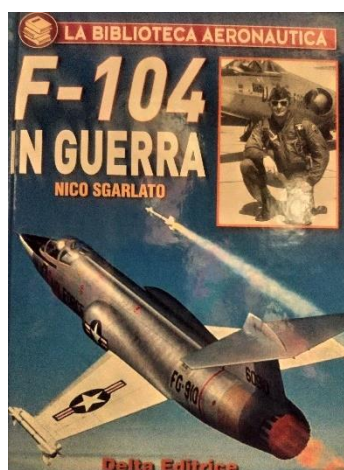
... AVVENNE IL 6 GIUGNO 1944 - IL "D-DAY" VISTO DAI TEDESCHI

Il termine "D-Day" è usato dai militari anglosassoni per indicare il giorno in cui si deve iniziare un attacco o un'operazione di combattimento, ma viene spesso usato per riferirsi allo sbarco in Normandia del **6 giugno 1944**, che segnò l'inizio della liberazione dell'Europa continentale dall'occupazione tedesca durante la seconda guerra mondiale.

Abbiamo letto di tutto e visto film di ogni tipo sull'argomento dello sbarco ma, probabilmente, pochi hanno avuto l'opportunità di considerare l'evento del 6 giugno 1944 - che verosimilmente ha dato una svolta alla storia moderna – dal punto di vista dei tedeschi.

Ecco che Delta Editrice, con un testo di qualche anno fa, ci invita con il suo libro **"il D-DAY visto dai tedeschi"** a vivere questa pagina di storia dall'altra parte della barricata.

Testo disponibile presso la biblioteca della Sezione AAA di Fidenza e acquistabile on-line-



Sempre per mantenere fede all'impegno di suggerire una lettura attinente ai fatti trattati nel notiziario e in corso nel mese, Forum propone un nuovo argomento di approfondimento.

Nella manifestazione dedicata al 100° A.M. presso l'Aeroporto di Pratica di Mare, si è esibito il "Black Beauty" un velivolo F-104 "Starfighter" che fu in forza all'aeronautica militare italiana e successivamente restituito agli USA.

L'aereo di cui parleremo nei prossimi numeri, è arrivato da Cape Canaveral a bordo di un aereo da trasporto e assemblato al 4° Stormo di Grosseto; trasferito poi a Pratica di Mare, si è esibito con la livrea del "Black Beauty", che è un personaggio fiabesco di uno scalpitante purosangue nero.

Ma qual è la storia operativa di questo aereo, dalla meravigliosa e intramontabile linea aerodinamica (infatti detto anche "spillone") che è rimasto nei cuori di generazioni di piloti e appassionati?

Ce la racconta Nico Sgarlato nel libro della raccolta LA BIBLIOTECA AERONAUTICA, dal titolo **F-104 IN GUERRA** edito da **Delta Editrice**.

Anche questo testo è disponibile presso la biblioteca della Sezione AAA di Fidenza e acquistabile on-line.

5 ragioni X 1000 iniziative

ideali
storia
tradizioni
cultura
innovazione



eventi
congressi
assistenza
pubblicistica
raduni
beneficenza



Sostieni l'Associazione Arma Aeronautica

5 Ragioni	X	1000 iniziative
LI STORIA TRADIZIONI CULTURA INNOVAZIONE		EVENTI CONGRESSI ASSISTENZA RADUNI BENEFICENZA

Se vuoi sostenere l'Associazione Arma Aeronautica destinando il 5x1000 dell'IRPEF della tua dichiarazione dei redditi a sostegno delle organizzazioni non profit.

Associazione Arma Aeronautica CF 80248150585

Questa scelta non comporta alcuna spesa per te, perché verseresti comunque all'Erario quella quota di imposte, il 5x1000 è una quota d'imposta a cui lo Stato rinuncia.

Basta inserire il Codice Fiscale dell'associazione che desideri sostenere e apporre la propria firma nel riquadro a **sostegno del volontariato e delle associazioni non lucrative di utilità sociale**, vedi immagine facsimile sotto.

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

<p>SOSTEGNO DEL VOLONTARIATO E DELLE ALTRE ORGANIZZAZIONI NON LUCRATIVE DI UTILITÀ SOCIALE, DELLE ASSOCIAZIONI DI PROMOZIONE SOCIALE E DELLE ASSOCIAZIONI E FONDAZIONI RICONOSCIUTE CHE OPERANO NEI SETTORI DI CUI ALL'ART. 10, C. 1, LETT A), DEL D.LGS. N. 460 DEL 1997</p> <p>FIRMA: <u>Mario Rossi</u></p> <p>Codice fiscale del beneficiario (eventuale): <u>80248150585</u></p>	<p>FINANZIAMENTO DELLA RICERCA SCIENTIFICA E DELLA UNIVERSITÀ</p> <p>FIRMA: _____</p> <p>Codice fiscale del beneficiario (eventuale): _____</p>
<p>FINANZIAMENTO DELLA RICERCA SANITARIA</p> <p>FIRMA: _____</p> <p>Codice fiscale del beneficiario (eventuale): _____</p>	<p>FINANZIAMENTO A FAVORE DI ORGANISMI PRIVATI DELLE ATTIVITÀ DI TUTELA, PROMOZIONE E VALORIZZAZIONE DEI BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI</p> <p>FIRMA: _____</p>
<p>SOSTEGNO DELLE ATTIVITÀ SOCIALI SVOLTE DAL COMUNE DI RESIDENZA</p> <p>FIRMA: _____</p>	<p>SOSTEGNO ALLE ASSOCIAZIONI SPORTIVE DILETTANTISTICHE RICONOSCIUTE AI FINI SPORTIVI DAL CONI A NORMA DI LEGGE CHE SVOLGONO UNA RILEVANTE ATTIVITÀ DI INTERESSE SOCIALE</p> <p>FIRMA: _____ inserisci qui la tua firma</p> <p>Codice fiscale del beneficiario (eventuale): _____</p>

AVVERTENZE Per esprimere la scelta a favore di una delle finalità destinatarie della quota del cinque per mille dell'IRPEF, il contribuente deve apporre la propria firma nel riquadro corrispondente. Il contribuente ha inoltre la facoltà di indicare anche il codice fiscale di un soggetto beneficiario. La scelta deve essere fatta esclusivamente per una sola delle finalità beneficiarie.

Segnati il CF 80248150585 dell'Associazione Arma Aeronautica da inserire nella preferenza del 5X1000

le scelte di destinazione dell'8 per mille, del 5 per mille e del 2 per mille dell'IRPEF sono strumenti complementari e possono essere espresse contemporaneamente - Devolvere il 5 per 1000 è un gesto generoso di grande altruismo.

Ciao Piera!

La nostra Socia Piera Verduri Fanzaghi se ne è andata pochi giorni fa.

Una piccola grande donna, con una forza d'animo e una determinazione che non hanno nulla da invidiare ai nostri idoli del volo; proprio così, se li chiamiamo Assi, Piera - figlia di un pilota della Regia Aeronautica - la dovremmo chiamare "la Donna di cuori".

Il cuore non le mancava, ed una parte lo aveva dedicato all'Associazione Arma Aeronautica, Sezione di Fidenza, dove ha militato per anni, subentrando al marito Corrado, perso nei primi tempi del Covid; si è sempre distinta nelle attività con generoso impegno e forte senso di appartenenza.

Non infatuata degli aerei e del volo, bensì con un attaccamento concreto e vivamente sentito nei confronti dell'Aeronautica, "quell'Aeronautica" che aveva vissuto attraverso la vita ed i ricordi del padre e dello zio (i fratelli Verduri, piloti combattenti cui è intitolato il Nucleo AAA di Soragna, la città natale di Piera).

Da poco vedova e fortemente colpita dal Covid, ha superato le dure prove fisiche ed affettive con forza, è tornata ad impegnarsi per la sua Aeronautica e fino a pochi giorni fa era in fiera con noi, "Eccomi!" Ci disse, "finchè ce la faccio non mollo gli Aviatori d'Italia" ... Ma non ce l'ha fatta!

Con un incredibile atto di coraggio, Piera ha affrontato l'ennesimo attacco del male al suo fisico, già indebolito, con la ferma convinzione di non voler rimanere, per lunghi mesi, inchiodata al letto: ha voluto sentirsi libera di volare più in alto!

Potremmo scrivere ancora fiumi di parole sul suo spessore morale, la sua generosità, il suo impegno sociale nell'Associazione Arma Aeronautica, ma credo che una sua immagine in un momento di vita serena, potrà raccontare per il futuro, a chi ha avuto la fortuna di conoscerla, tutto il meglio della vita di Piera.



GAZZETTA DI PARMA

SALSOMAGGIORE

Giovedì
Incontro
su giardinaggio
e orto ne

salsomaggiore@gazzettadiparma.it

Se n'è andata Piera Verduri per tanti anni al bar Fontana

Con il marito Corrado Fanzaghi e i figli aveva gestito lo storico locale

■ Salsomaggiore piange la scomparsa, avvenuta all'ospedale di Vaio, di Piera Verduri vedova Fanzaghi, stimata commerciante della città termale.

Nata a Soragna 78 anni fa, dopo le scuole magistrali aveva trovato impiego nelle poste italiane: una volta terminato il rapporto di lavoro con l'ente statale, insieme al marito Corrado Fanzaghi, notissimo chef della città termale (si erano conosciuti nel corso di una delle stagioni effettuate in un albergo di una nota località alpina in quanto Piera aveva lavorato anche come centralista in alcune strutture ricettive) scomparso a marzo del 2020 a causa del Covid, aveva aperto un'attività commerciale, la «Casa del fiore», ben presto divenuta un punto di riferimento per gli amanti del verde.

Successivamente, sempre affiancata dal marito e poi dal figlio Massimo, era subentrata, attorno alla metà degli an-



Insieme Piera Verduri con il marito Corrado Fanzaghi, noto chef salsese, scomparso nel 2020.

ni Novanta, nella gestione del bar gelateria «Fontana» in piazza del Popolo: per una ventina d'anni, la commerciante scomparsa ha servito sempre con il sorriso sulle

labbra generazione di salsesi e migliaia di turisti che hanno potuto apprezzarne le doti professionali e umane.

Figlia di un pilota dell'Aeronautica, Piera Verduri era

Grazie Piera per averci fatto dono della tua amicizia e della tua preziosa presenza, per tanti anni, tra gli AVIATORI D'ITALIA.

(Gazzetta di Parma del 13 giugno 2023)

M.L.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

TUTTE LE CONVENZIONI



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

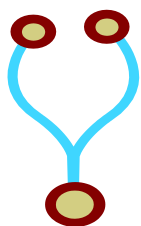
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRC, per promuovere attività comuni, scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2023 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini.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



OBIETTIVO VOLARE

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

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



POLIAMBULATORIO DALLA ROSA PRATI

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

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



CABEZA LOCA - LABORATORIO GRAFICO DI PROGETTAZIONE E STAMPA

info@cabezalocastyle.com

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



DECOR tinteggiature 327-1552543



Il nostro Socio Aviatore Marco ha messo a disposizione degli Amici AAA la sua esperienza, e offre prestazioni di qualità e affidabilità. A tutti i soci in regola con l'iscrizione AAA per l'anno in corso; offre inoltre un trattamento economico in regime di convenzione, con forti sconti dal 10 al 20%, a seconda dell'entità dei lavori. Potete chiedere un preventivo gratuito ai contatti riportati sopra e nel volantino a lato. "Ci occupiamo di tinteggiature interne ed esterne, opere in cartongesso, piccoli lavori edili e servizi in genere. materiali di qualità e manodopera specializzata"

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



HANGAR ITALY

Volo. Motori ed Emozioni

IL MODO MIGLIORE PER NARRARE UNA STORIA È ...INDOSSARLA !

una proposta in convenzione per tutti i Soci e gli Amici di "FORUM degli Aviatori d'Italia".

Un'occasione IMPERDIBILE per acquistare l'orologio dedicato al mitico F-104! Una Limited Edition a 104 pezzi per ciascuna variante, singolarmente numerati e personalizzabili. La scelta

è stata quella di far nascere un oggetto capace di ricalcare la sua anima, unica ed inimitabile, a partire dai nomi associati a ciascuno modello: "Starfighter", "Spillone" e "Cacciatore di Stelle".

PREZZO ABBATTUTO DEL 25% (per il sito, i dettagli, i prezzi e la personalizzazione, vedi pagina 22 dedicata alla convenzione)



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.



PIZZONI PIANTE E FIORI

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

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



AGENDA DEL MESE DI GIUGNO-LUGLIO 2023

Il Sabato... **AAA – Sezione di Fidenza** – incontri dei Soci al sabato, presso la nostra sede, in orario 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 24 giugno

Fidenza – sede AAA ore 9,00 incontro settimanale tra i Soci

Sabato 24 giugno

Vigolzone ore 11,30 – lavori di completamento del SIM/GAT '23 e riunione per progetto di restauro e ricollocazione di un nuovo monumento aereo.

CONTINUA A LEGGERE “FORUM”

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

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

FORUM È DISPONIBILE ANCHE PRESSO:

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

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

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