

“FORUM”

degli Aviatori d'Italia



Per i cento anni dell'A.M., un grande stand AAA alla fiera ...

“A’ riva la macchina!”

Ingegno e Tecnologia nel ‘900”

Fidenza 7-8 ottobre 2023



Ottobre 2023

n° 127

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° 127 – periodo di emissione: ottobre 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 ASSOAEERONAUTICA 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 ASSOAEERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....AAA Team Comunicazione)
STORIE AERONAUTICHE	
- Pg. 4-5	“LA NASCITA DELL'ARMA AEREA”.....(Carlo Martegani)
- Pg. 6-9	“2° SALONE INTERNAZIONALE AERONAUTICO – 1937/XV”.....(Archivio Fond. Fiera Milano)
STORIE DI MARE..	
-Pg. 10-12	“GLORIOSI E SFORTUNATI GLI ASSALTI A GIBILTERRA”.....(STV Emilio Medioli)
LE PAGINE DEGLI EVENTI	
- PG. 13	IL SITO DELLA SEZIONE - WWW.ASSOAEERONAUTICAFIDENZA.IT (Pacomar)
- PG. 14-15	CENTO ANNI DELL'A.M. – PROGRAMMA E RADUNO INTERREGIONALE AAA MILANO.....(Team Comunicazione AAA)
- PG. 16	CAMBIO DI COMANDO ALLA RETE POL A.M. – PARMA(GdP – redazione - foto A.M.)
-Pg. 17	125° DI COSTITUZIONE DEI BERSAGLIERI CICLISTI.....(LCB - sito ANB)
- Pg. 18-21	“A' RIVA LA MACHINA!” STAND AAA ALLA FIERA DELL'INGEGNO E TECNOLOGIA NEL '900.....(Strega – foto Lomi/Gandolfi)
- Pg. 22	A FIORENZUOLA D'ARDA UNA MOSTRA PER I CENTO ANNI DELL'A.M.....(Strega - foto Pizzelli)
- Pg. 23	L'ISTITUTO AERONAUTICO LINDBERGH FLYING SCHOOL IN VISITA ALLA MOSTRA “AEROARCH”.....(Strega - foto Lomi)
ACCADDE NEI NOSTRI CIELI	
- PG. 24-26	... A OTTOBRE.....(Bruno-Salomone)
-Pg. 26-27	APPROFONDIMENTO –“GORLA - QUANDO L'INFERNO DI FUOCO PIOMBÒ SUI FANCIULLI”.....(M. Salomone)
LO SPAZIO È DI TUTTI.	
- PG. 28	CESMA INFORMA – MISSIONE ITALIANA DI “IN-ORBIT SERVICING”(CESMA Centro Studi Militari Aeronautici)
PAGINE DI TECNOLOGIA	
-PG. 29-30	CORPO DI SOLLEVAMENTO (SECONDA PARTE).....(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
PAGINE DI AEROMODELLISMO	
- PG. 31-33	PAOLO E IL SUO MODELLO P-47 “THUNDERBOLT”.....(Wirgi Models)
EDITORIA STORICA AERONAUTICA	
- PG. 34	“DIARIO DI UNA VITA STRAORDINARIA: 86 ANNI DI AVVENTURE, AMORI E SFIDE”.....(Comando Aeroporto Linate)
AVVISI E COMUNICAZIONI	
-Pg. 35	LETTERA DEL PRESIDENTE NAZIONALE ALLE SEZIONI – LINEE PROGRAMMATICHE 2023/2026.....(AAA P.N.)
CONVENZIONI	
- Pg.36	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L'ANNO 2023.....(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 37	OTTOBRE-NOVEMBRE 2023.....(Redazione Forum)

In copertina: Fidenza, 7 ottobre 2023 - Inaugurazione dello stand AAA alla fiera “A' riva la machina!”
Ingegno e tecnologia nel '900 (foto Lomi)

FORUM” degli Aviatori d’Italia

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

2023

**127 numeri di “Forum”
127 mesi di notizie
sull’Associazione Arma Aeronautica
e sul mondo dell’Aviazione;
dedicati ininterrottamente alla Tua
informazione.**



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

www.assoaeronautica.it

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

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

www.assoaeronautica.it

su www.assoaeronauticafidenza.it

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



Pagina Facebook

facebook.com/assoaerarma



Instagram

instagram.com/assoaerarma



Twitter

twitter.com/assoaerarma



Telegram

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



YouTube

youtube.com/assoaeronautica



Sito Web

www.assoaeronautica.it



STORIE AERONAUTICHE

LA NASCITA DELL'ARMA AEREA

La commemorazione dei 100 anni dell'Aeronautica Militare ha fatto passare in qualche modo sotto silenzio la nascita dell'Arma Aerea in Italia.

Anche i libri di testo scolastici presentano la 1ª Guerra Mondiale come guerra di fanteria, di trincea e di artiglieria, ma il contributo dell'Arma Aerea e del dominio dell'aria viene quasi totalmente ignorato.

La RAI in primavera scorsa ha trasmesso un pregevole docufilm dal titolo *"I cacciatori del cielo"*, rendendo omaggio al mito di Francesco Baracca, asso degli assi.



(foto a lato - Lo SVA 5 aereo usato da Francesco Baracca)

I 2.000 aerei andati perduti in combattimento, con i relativi equipaggi formati da giovani poco più che ventenni, molti dei quali arsi vivi in alta quota, dimostrarono quanto la sorte dei piloti fosse appesa a un filo.

La loro vita era brillante a terra ma ogni volo era rischiosissimo; un errore o una disattenzione poteva diventare fatale. Volando in quota, con cabina aperta, ai piloti non restava altro che vestirsi con abiti pesanti, con sciarpe, guanti e stivali imbottiti, tute di volo in pelle sopra caldi indumenti di lana.

Allo scoppio della guerra, il 24 maggio 1915, l'Aviazione dell'Esercito contava 102 aerei fra terrestri e idrovolanti in efficienza e 5 dirigibili; la maggior parte del materiale era obsoleto. Si trattava di vecchi Blériot, Farman e Nieuport. Se i mezzi erano scarsi notevole era la volontà aggressiva.

La campagna di Libia rinvigorì l'entusiasmo per l'aviazione ma evidenziò l'inesistenza delle industrie nazionali.

Gli insegnamenti della breve guerra italo-turca del 1911 sembravano in Italia a poco a poco svaniti; seppur ultima arrivata l'aviazione cominciava a recitare il ruolo di grande protagonista, non si parlava più dell'aeroplano come mezzo offensivo e lo si relegava alla ricognizione e all'aerofotografia.

Fu la marina a rendersi conto della sua estrema importanza, ottenne infatti di costituire una sezione aeronautica, la "sezione Idroaeroplani", alla quale affidare l'individuazione e la lotta ai sommergibili avversari.

Nel 1915, nell'imminenza dell'entrata nel conflitto, venne creata la Direzione Generale dell'Aeronautica del Corpo Aeronautico Militare, su due comandi: uno per i dirigibili l'altro per gli aeroplani; questi ultimi, nel primo anno di guerra, furono utilizzati per l'osservazione avanzata dall'artiglieria.

Volando spesso oltre le linee del fronte, segnalavano dove cadevano i colpi delle varie batterie, consentendo l'aggiustamento del tiro mediante stazioni radiotelegrafiche installate a bordo.

Intanto la Direzione Generale premeva affinché l'industria italiana si attrezzasse per fornire aerei e motori. Spesso si



ricorreva a costruzioni su licenze acquisite all'estero o alla copiatura di mezzi avversari.

Tipico l'esempio dell'eccellente biplano idro austriaco Lohner, catturato integro a Porto Corsini (VE) e trasportato alla Schiranna di Varese per essere copiato dalla Nieuport-Macchi, sostituendo il motore con un più potente Isotta Fraschini. Da esso derivò tutta la serie dei famosi idrocaccia: M.3, M.5, M.7.

(foto a lato il Lohner copiato dalla Macchi)

Sempre a metà del 1915 arrivarono sulla linea del fronte i primi grossi bombardieri plurimotore costruiti dalla Caproni a Vizzola Ticino (VA).

L'insediamento industriale di via S. Vito Silvestro di Masnago (VA), con la sede staccata di Cocquio Trevisago (VA) e della Schiranna (Lago di Varese), divenne uno dei centri produttivi più importanti.

L'allora Nieuport-Macchi dimostrò la capacità di diventare in pochi mesi uno dei protagonisti più rilevanti nello sviluppo dell'aviazione nazionale.

Le esigenze della produzione bellica accelerarono il processo di trasformazione dall'artigianato aeronautico in una vera e propria industria.

Alla fine del 1918, le ditte italiane arrivarono a produrre oltre 12.000 aeroplani da combattimento, altri 3.000 per le scuole e circa 25.000 motori; fu uno sforzo produttivo ed organizzativo di grande rilievo, comprese le infrastrutture necessarie. Scuole di volo come quelle di Cameri, Busto Arsizio, Cascina Costa e Cascina Malpensa, Venaria, per citare quelle più vicine a chi scrive, diedero il brevetto a centinaia di allievi piloti e altre scuole formarono 5.000 specialisti e osservatori di artiglieria.

Alla fine del conflitto furono realizzate nel Veneto 75 aviosuperfici per il fronte del cielo, idonee ad ospitare piste di volo vicine alla zona delle operazioni. In tutto, le nostre forze aeree impegnarono circa 23.000 aviatori.

La fine della guerra produsse però un grave contraccolpo sull'industria aviatoria di tutti i Paesi e lasciò un vuoto nelle coscienze di tanti combattenti, che avevano intrapreso con entusiasmo la loro professione durante il conflitto mondiale, soprattutto tra gli aviatori reduci da quel periodo pionieristico ed epico; alcuni piloti divennero collaudatori presso le aziende aeronautiche. Mario Stoppani fu il più grande.

(foto a lato - un Nieuport 11 sovrasta un Albatros)

Erano trascorsi solo 13 anni dal primo volo meccanico dei fratelli Wright!

L'Aviazione Militare mandò a casa gran parte dei piloti per tagliare le spese; le industrie aeronautiche furono costrette a trovare uno sbocco alternativo ad una produzione che sembrava dovesse toccare chissà quali vertiginose altezze.

La Caproni fu la prima a lanciarsi coraggiosamente verso l'aviazione civile, trasformando i suoi bombardieri in aerei civili. Iniziava così l'era dei voli di linea con compagnie attrezzate per i collegamenti interni e per ambiziose linee internazionali.

Ci vorranno altri 5 anni per arrivare alla nascita della Regia Aeronautica (*solo nel dopoguerra ribattezzata Aeronautica Militare*) divenuta oggi il settore più avanzato tecnologicamente del Ministero della Difesa.



Carlo Martegani



STORIE AERONAUTICHE

Nel precedente articolo di Carlo Martegani, si citava l'industria aeronautica italiana, che dopo la prima Guerra Mondiale ebbe una fase di rallentamento, con la Caproni che tentò per prima uno sviluppo dell'Aviazione Civile. A meno di vent'anni di distanza, l'industria aeronautica italiana era all'avanguardia mondiale, e si tennero una serie di esposizioni internazionali, dove il "Made in Italy" nel settore aereo era segno di prestigio.

IL "SALONE INTERNAZIONALE AERONAUTICO" 1937/XV

Tratto da "SAPERE" – Ulrico Hoepli Editore n. 68 - 31 ottobre 1937 - XVI



Seguire i progressi dell'aviazione è impresa difficile: è come chi volesse tenere centrato nel campo visivo di un cannocchiale il volo rapidissimo di un apparecchio. In lontananza, panoramicamente, la cosa, è facile: ma d'avvicino, che fuga vertiginosa di particolari! non si ha il tempo di fermarli tutti nella percezione.

I Saloni di aeronautica arrestano per un attimo il volo e permettono di cogliere ed analizzare un momento del progresso senza requie: in ciò è la loro essenziale funzione.

Il più efficace simbolo di questo carpe diem, di questa "istantanea 1937" dell'aviazione ci è dato dal bel FIAT sospeso prodigiosamente nel mezzo del Salone milanese, in una ardita picchiata sulla esile colonna illuminata al neon (vedi figura nel titolo). Il 2° Salone internazionale di aeronautica, che ha avuto luogo dal 2 al 17 ottobre, nel Palazzo dello Sport alla Fiera di Milano, è riuscito notevole sotto diversi aspetti. Ma ne illustriamo soltanto quello economico e quello tecnico.

Per il primo, non occorrono molte parole. Basta sottolineare il fatto che l'industria aeronautica italiana, le cui macchine hanno consentito la conquista di ben 47 primati mondiali (oltre i due terzi di quelli ufficialmente definiti), dopo essersi messa in grado di sopperire alle esigenze ordinarie e straordinarie, civili e militari, del Paese, si è vittoriosamente affermata sui mercati internazionali.



Numerose missioni e rappresentanze estere sono venute a osservare da presso il nostro superbo materiale ed hanno intavolato trattative per importanti forniture.

Se v'è industria tipicamente italiana — sia perché in essa predomina la mano d'opera intelligente, sia perché le materie prime di base, le leghe leggere e ultraleggere, sono producibili in Italia — è questa l'industria delle costruzioni aeronautiche: le sue conquiste ci riportano all'altezza delle migliori tradizioni nostre.

(foto a lato - carrello retrattile dell'apparecchio da turismo "Taifun Messerschmitt")

Dal punto di vista tecnico, una esposizione, per quanto sommaria, è ben più complessa. Diremo anzi tutto che la formula meglio adatta a brevemente definire le macchine passate in rassegna al Salone, è «più che 400 all'ora».

Le velocità normali, raggiunti bili dalla quasi totalità dei grandi apparecchi, superano infatti i 400 km/ora. Ciò per la potenza dei motori installati consentita dal loro minimo peso che nelle costruzioni di serie non supera, correntemente, i 500 grammi per cavallo; e dal rendimento, che fa discendere sempre più il consumo verso i 200 grammi per cavallo ora.

A queste alte velocità sono poi unite velocità sempre più basse di atterraggio (da 80 a 90 km/ora) in grazia dei dispositivi ipersostentatori.

Il Breda 88, apparecchio bimotore da bombardamento di serie, che nell'aprile scorso ha battuto i primati mondiali di velocità su 500 e 1000 km, a 517 e 475 km/ora rispettivamente, ha largamente superato quello che per nove anni fu il primato mondiale di velocità pura per aeroplani, raggiunto con apparecchi e motori specialissimi la cui vita era limitata a poche decine di ore di volo. Trattandosi di un apparecchio militare, al Salone è stato esposto soltanto un modello del Breda 88. È presentato invece l'S.83 "Savoia Marchetti" versione civile dell' S.79 vincitore della Istres-Damasco-Parigi: trimotore per 10 passeggeri, che comodamente raggiunge i 435 all'ora.

Se dai grossi plurimotori militari o civili passiamo agli apparecchi da turismo, di cui è specialmente ricca la mostra tedesca, vediamo che taluni tipi raggiungono i 300 all'ora: ad es. il Taifun Messerschmitt della B.F.W. che con un motore di 240 cavalli tocca i 310 km con quattro persone e 50 kg di bagaglio a bordo; i progressi dell'aerodinamica hanno permesso di raddoppiare quasi le velocità degli apparecchi da turismo, pur tenendo fissa la potenza in cavalli per ogni passeggero trasportato, intorno a 60.

Anche negli apparecchi da turismo, all'alta velocità di crociera ed a spaziose cabine si accoppiano i dispositivi di ipersostentazione, riservati fino a pochi anni fa solamente ad apparecchi più costosi; le forme di questi leggeri apparecchi sono sempre meglio studiate; il carrello retrattile (che fa guadagnare da 30 a 40 km/ora per la minor resistenza dell'avanzamento) si va generalizzando; lo troviamo appunto sul precitato Messerschmitt e sul nuovo Nardi 810 a 4 posti, derivato dall'F.N.305



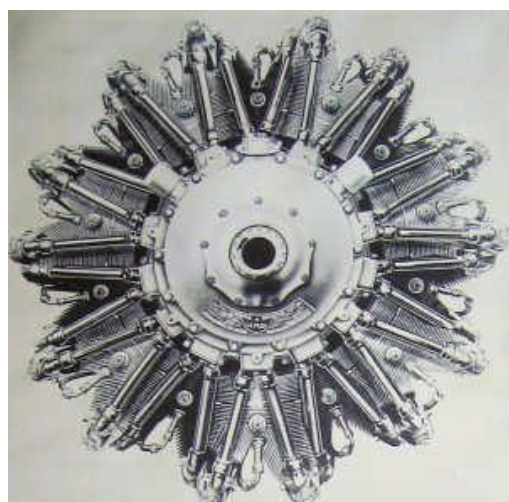
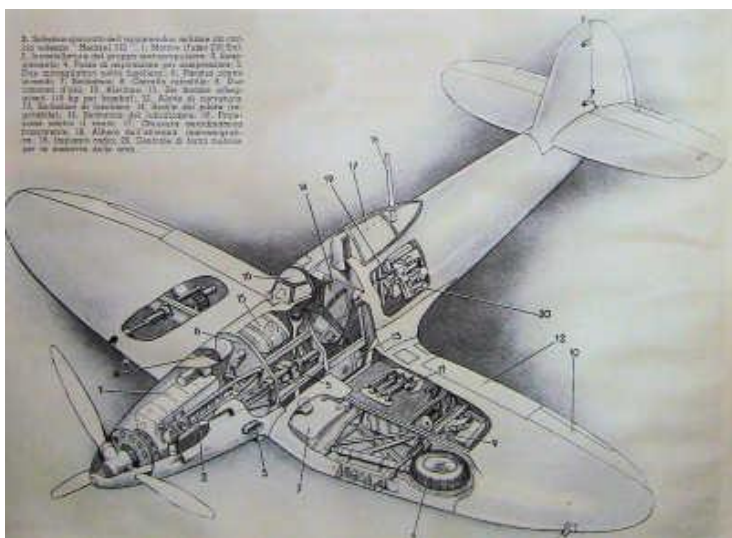
(foto a lato - apparecchio da turismo Lombardi L.B. Ha tre ruote di atterraggio con ammortizzatori oleopneumatici a lunga corsa; motore posteriore alla cabina con elica propulsiva doppio trave di coda).

Un cenno particolare merita l'apparecchio da turismo del trasvolatore Francis Lombardi. Seguendo

le ultimissime tendenze americane, questo apparecchio è munito di tre ruote d'atterraggio che, montate sopra ammortizzatori oleopneumatici a lunga corsa, rendono la manovra facile e sicura anche a piloti non troppo provetti; la cabina anteriore consente la massima visibilità ed il motore posto dietro la cabina comanda l'elica a effetto propulsivo; la fusoliera è sostituita da un doppio trave di coda. La semplicità delle strutture, formate di pochi pezzi facilmente sostituibili, dovrebbe permettere un prezzo di vendita di circa 35.000 lire nette al pubblico. Quest'apparecchio atterra a soli 70 km/ora, vola a 230 con un motore di 120 cavalli, decolla quasi automaticamente ed ha una cabina pressoché silenziosa, data la postazione del motore.

Derivato dal Canard dell'ing. Stefanutti, è stato pure presentato al Salone l'SS 3. biposto da turismo che con un motorino di soli 38 cavalli raggiunge i 140 all'ora atterrando a 55: questo apparecchio desta la maggior curiosità nel pubblico che dal primo giorno di apertura del Salone l'ha battezzato «l'aeroplano che vola a marcia indietro», data la sua speciale conformazione.

Negli apparecchi militari le forme costruttive vanno adattandosi razionalmente a contenere tutti i mezzi di offesa e difesa, che ogni giorno ne potenziano la funzione bellica. Si osservi ad esempio il caccia tedesco Heinkel 112 (fig. 3): le ali contengono le bombe, due mitragliatrici, due cannoncini, i serbatoi, il carrello, mentre nella fusoliera dietro il pilota, le cui mansioni sono certamente non semplici, è situata una piccola stazione radio. Questo gioiello bellico porta la sua offesa a 600 km dalla base ad una velocità di 485 all'ora e può salire ad 8.500 m, per piombare inaspettato sul nemico. I nostri grossi bombardatori terrestri (Cantoni, FIAT, Piaggio, Savoia, Breda, ecc.) oltrepassano tutti i 400 all'ora mentre la loro autonomia è dell'ordine dei 2.000/2.500 km. Quelli marittimi vanno dai 270 km/ora del Macchi C.99 ai 320 che il Cant. Z.506 raggiunge comodamente con alcune tonnellate di carico: questi apparecchi hanno al loro attivo diversi primati mondiali di carico e velocità di cui SAPERE ha dato cenno ogni volta che essi sono stati conquistati.



(foto a lato - motore stellare "Gnome et Rhône" a minima superficie frontale (95 cm di diametro); 14 cilindri, potenza sviluppata 700 hp al decollo, 650 hp a 4.000 metri di quota).

I motori stellari fino a pochi anni fa erano limitati a potenze di 600/700 cavalli mantenute fino a quote di 3.000/4.000 metri da compressori incorporati: oggi il Salone ci mostra esemplari, sia italiani sia stranieri, a doppia stella con potenze che raggiungono i 1.500/1.600 cavalli-Notevole per le ridotte dimensioni d'ingombro è il motore di una Casa francese: doppia stella di 14 cilindri che ha il diametro frontale massimo di soli 95 cm e sviluppa al decollo 700 cavalli. Il più potente doppio stellare italiano di serie è presentato dalla FIAT. Esso sviluppa 1.500 cavalli ed è motore d'avanguardia dotato di varie particolarità geniali.

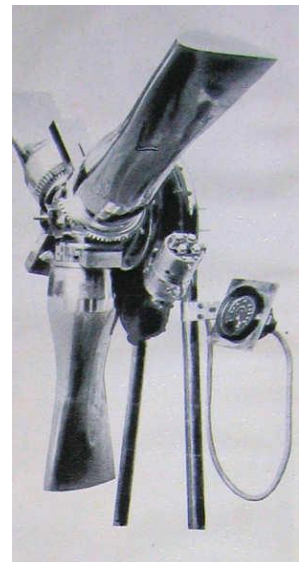
Pure interessante è una serie di motori a ciclo Diesel, raffreddati a liquido, esposti da una Casa tedesca. Per il loro basso consumo questi motori hanno un sicuro avvenire negli impieghi commerciali su linee dove è necessaria una grande

autonomia. Alle doti economiche uniscono il pregio di una grande semplicità, essendo aboliti il carburatore e il magnete: unico organo che richiede attente cure è la pompa di iniezione.

Un'altra Casa tedesca espone una serie di motori con cilindri in linea, aggiranti sui 100/200 cavalli; gli alberi a gomito sono composti di tanti pezzi simmetrici riuniti tra di loro in corrispondenza dei bottoni di manovella con doppie viti, le quali fanno combaciare le varie; parti componenti che s'imboccano a mezzo di dentature radiali coniche. Questo sistema di fabbricazione

presenta il vantaggio di una facile intercambiabilità dei vari pezzi di cui è composto l'albero a gomito e la possibilità di servirsi di pezzi normali, tanto per motori da 4 cilindri come da 6 od 8. Si ha inoltre la possibilità di usare cuscinetti a rulli per il collegamento con le bielle e di calettare direttamente in qualunque punto dell'albero ruote dentate per comando di alberi a canne, ecc.

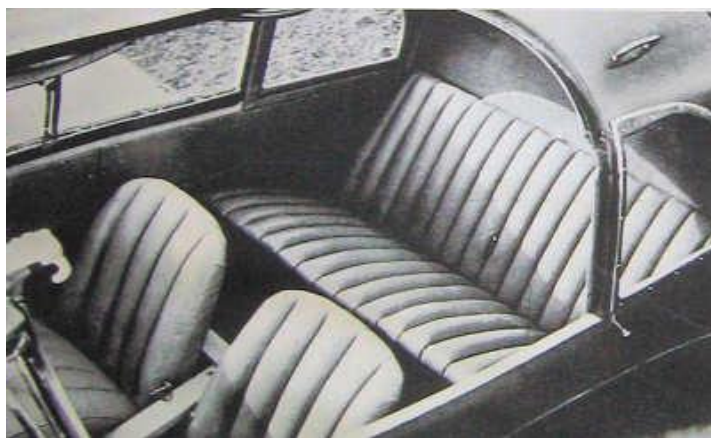
(Foto a lato - Elica a passo variabile Alfa Romeo - brevetto ing. De Caria)



Adottate ormai da quasi tutti i costruttori sono le eliche metalliche e a passo variabile in volo: la variazione avviene sia automaticamente (eliche a giri costanti) sia a comando del pilota: cosicché anche l'aeroplano ha ora il suo "cambio di velocità" ben più progressivo e dolce di quello di qualsiasi automobile.

In complesso, i criteri costruttivi che emergono da questa rassegna dell'aviazione 1937 possono riassumersi così: prevalenza del monoplano ad ala bassa sul biplano; costruzioni in legno-metallo, ma affermazione della costruzione interamente metallica; migliorato e proseguito con perseveranza l'affinamento delle forme; sottratti alla resistenza all'avanzamento i carrelli, rendendoli retrattili con geniali sistemi; generalmente applicati i motori con compressione e i riduttori di giri d'elica; diffuso il raffreddamento ad aria che consente di risparmiare il peso e l'ingombro del radiatore; alette a fessure automatiche ed organi ipersostentatori per facilitare e rendere quindi più sicura la manovra di decollo e di atterraggio, rendendo minima la velocità di quest'ultimo, e ove questa rimanga ancora elevata, introduzione dei freni alle ruote; impiego generale delle eliche a passo variabile; affermazione pratica dell'"autopilota". Negli apparecchi da turismo, oltre l'aumento dei passeggeri fino a quattro in comode e spaziose cabine, aumento di visibilità e di autonomia.

(foto a lato - la comoda cabina dell'apparecchio "Heinkel" da turismo, sembra di un'automobile).

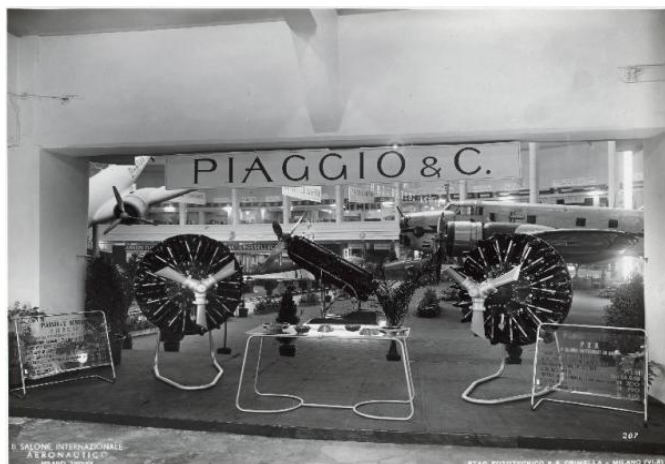


Negli apparecchi militari a grande raggio di azione, l'autonomia ha raggiunto normalmente i 2.000 chilometri. Infine ha fatto il suo ingresso nella pratica la gomma sintetica italiana applicata alle ruote dei carrelli. Molte altre cose erano esposte al II Salone Internazionale dell'Aeronautica: organizzazioni sperimentali di altissimo interesse come i modelli di gallerie del vento, organizzazioni di guida e assistenza al volo, modelli di aeroporti, apparecchi radio, strumenti vari di bordo, stufe catalitiche per il riscaldamento dei motori, materie prime, accessori, ecc.; che dobbiamo tralasciare in queste rapide note. Il notevole concorso di espositori (circa 400) ed il numero delle nazioni rappresentate hanno fornito una larga base di confronto fra i risultati raggiunti dalle industrie dei vari Paesi: una volta di più è apparso evidente che l'ala italiana non è meno efficiente nelle materie e nelle macchine di quanto sia invitta nel cuore dei suoi uomini.

(foto a lato - la comoda cabina dell'apparecchio "Heinkel" da turismo, sembra di un'automobile).

Negli apparecchi militari a grande raggio di azione, l'autonomia ha raggiunto normalmente i 2.000 chilometri. Infine ha fatto il suo ingresso nella pratica la gomma sintetica italiana applicata alle ruote dei carrelli. Molte altre cose erano esposte al II Salone Internazionale dell'Aeronautica: organizzazioni sperimentali di altissimo interesse come i modelli di gallerie del vento, organizzazioni di guida e assistenza al volo, modelli di aeroporti, apparecchi radio, strumenti vari di bordo, stufe catalitiche per il riscaldamento dei motori, materie prime, accessori, ecc.; che dobbiamo tralasciare in queste rapide note. Il notevole concorso di espositori (circa 400) ed il numero delle nazioni rappresentate hanno fornito una larga base di confronto fra i risultati raggiunti dalle industrie dei vari Paesi: una volta di più è apparso evidente che l'ala italiana non è meno efficiente nelle materie e nelle macchine di quanto sia invitta nel cuore dei suoi uomini.







STORIE DI MARE, DI NAVI E MARINAI

GLORIOSI E SFORTUNATI GLI ASSALTI A GIBILTERRA

Gibilterra entra nel mirino dei mezzi d'assalto della Marina italiana a cominciare dall'ottobre 1940. Gli obiettivi navali da colpire nel Mediterraneo erano soprattutto due: Alessandria e Gibilterra. Il perché era facilmente spiegabile: si trattava delle due grandi basi della flotta inglese.

Alessandria ospitava la Mediterranean Fleet di Cunningham e Gibilterra la <forza H> di Somerville. Era dunque là che bisognava colpire.

Il debutto era stato contro Alessandria, senza fortuna. Tre "maiali" partirono trasportati dal sommergibile "Iride" che venne subito affondato da aerosiluranti nemici nel golfo di Bomba, mentre eseguiva delle prove. Alla fine del settembre 1940, qualche settimana più tardi, riprovarono i sommergibili "Scirè" (*foto a lato*) e "Gondar", con tre <maiali> ciascuno, e il proposito di attaccare simultaneamente entrambe le basi. Furono sfortunati. Sia da Alessandria che da Gibilterra le due flotte erano uscite e i bersagli principali svaniti, cosicché i sommergibili dovettero tornare a casa. Per massima sventura, nel viaggio di ritorno il "Gondar" venne colato a picco.



Pertanto si può datare alla fine di ottobre il primo vero tentativo in grande stile di attacco alla base di Gibilterra. Il solito sommergibile "Scirè", al comando del CC Valerio Borghese, portò a destinazione tre <maiali>; superata la vigilanza inglese nello stretto, attraversata la rada, Borghese mise in acqua i mezzi d'assalto e poté far ritorno alla base. Dei tre <maiali>, quello pilotato dal TV *Durand de la Penne* affondò subito per avaria, mentre quello del CC *Tesei* colò a picco anch'esso per avaria appena dentro il porto militare. Sia *Durand de la Penne* che *Tesei* si salvarono. Nuotarono fino alla vicina costa spagnola e là vennero raccolti da agenti italiani e rimandati in patria.



Rimaneva il terzo <maiale> pilotato dal TV *Birindelli*, con il palombaro *Damos Paccagnini*. Questi due arditi del mare riuscirono a condurre il loro mezzo all'interno del porto militare, spingendolo fino a circa settanta metri dalla corazzata "Barham", ammiraglia della "Forza- H".

(*foto a lato un MAS sotto la chiglia di una nave nemica*).

Stavano già pregustando la gioia dell'assalto quando anche il loro <maiale>, per un guasto imprevedibile, andò a fondo. *Birindelli*, a quel punto, si trovò solo; *Paccagnini*, costretto a riemergere, era stato visto e catturato dagli inglesi. Nonostante ciò, *Birindelli* tentò di portare a compimento da solo l'impresa che aveva per un attimo visto a portata di mano.

Si calò sul fondo, dove era finito il suo <maiale>, nel disperato tentativo di recuperarlo e di collocarlo sotto lo scafo nemico. La base era già in allarme, *Birindelli* agiva da solo, lo sforzo che si era imposto era sovrumano. Battendosi con incredibile coraggio contro la sfortuna, contro il buio, contro la sua stessa resistenza fisica che andava progressivamente diminuendo, contro lo scoraggiamento che avrebbe preso chiunque, *Birindelli* cercava di spingere avanti il <maiale> per agganciarlo alla fiancata sommersa della corazzata. Per l'immane fatica perse i sensi e tuttavia non desistette; era giunto ormai a trenta metri dalla "Barham". L'obiettivo stava lì, davanti ai suoi occhi annebbiati. Cedere gli sembrava una resa.

Lo svenimento lo riportò a galla, mentre il <maiale>, abbandonato a sé stesso, sprofondava di nuovo sulla melma del fondo. Rinvenuto e deciso a riprovare a ogni costo, Birindelli si immerse ancora per cercare il suo mezzo d'assalto e recuperarlo. Ma ormai era sfinito, il buio gli impediva di vedere dove fosse finito il siluro, la vista gli si confondeva e il respiro era ormai un rantolo. Sentiva che stava perdendo conoscenza e che sarebbe finito anche lui in mano degli inglesi. Dovette desistere disperato; e tuttavia trovò la forza di nuotare fino alla diga del porto e di aggrapparvisi semisvenuto. Come si riprese, si tolse la tuta di gomma, si mise in cammino, sfuggì alle sentinelle e andò a nascondersi nel piroscampo spagnolo "Sant'Anna" sperando così di uscire da Gibilterra. Ma fu visto da un marinaio inglese, salì a bordo una pattuglia di polizia e Birindelli venne preso prigioniero. Dovette faticare non poco per persuadere il comando inglese di non essere una spia, il che lo avrebbe portato immediatamente davanti al plotone di esecuzione. Finì, invece, in un campo di concentramento e a lungo in ospedale per le conseguenze dello sforzo a cui aveva sottoposto il suo fisico. Si guadagnò, ben meritatamente, la medaglia d'oro.

Per proseguire nei tentativi occorreva, evidentemente, una migliore messa a punto tecnica dei <maiali> Di essi, a guerra finita, Birindelli dirà: < Si trattava forzatamente di congegni rudimentali, proprio gingilli. Era tutto lamierino. La parte meccanica era tutta da rivedere. Un mese prima della guerra fu deciso un completo rifacimento. Il dosaggio dell'acqua, per trovare l'equilibrio indispensabile per le manovre di emersione e di immersione, dovevamo farlo noi stessi prima dell'azione. In pratica la fase di esperimenti non era finita. I maggiori inconvenienti erano dati dalle pompe e dalle valvole. La pressione del fondo provocava spesso anche l'allagamento delle batterie del motore ad elettricità. Era fatale che, in quella prima fase, finisse così>. E siccome la prima incursione su Gibilterra era fallita proprio per le carenze tecnologiche dei mezzi d'assalto, ci si sforzò di rimetterli in ordine prima di ritentare.

Il nuovo attacco a Gibilterra fu portato a partire dalla notte del 23 maggio 1941, quando lo "Scirè" di Borghese attraversò lo stretto e il giorno dopo entrò nel porto spagnolo di Cadice, per affiancarsi alla petroliera italiana <Fulgor>, rimasta là all'attracco dall'inizio della guerra. Là imbarcò i piloti dei <maiali>, giunti dall'Italia, e senza essere visto uscì dal porto e tornò a Gibilterra. Entrati nella rada la notte del 26, appresero che la flotta inglese era uscita e che erano all'ancora solo piroscafi. Decisero di tentare ugualmente. Partirono all'attacco i <maiali> del TV *Catalano* con il *palombaro Giannoni*, del TV *Vasco* con il TV *Marceglia* del Genio navale e del STV *Visintini* col *palombaro Magro*. Quanto allo "Scirè" riuscì a tornare ancora una volta indenne alla base.



(Foto a lato - Il Porto di Gibilterra)

Il <maiale> di Vasco affondò subito. Tuttavia si poté recuperare la testata esplosiva e applicarla sotto il <maiale> di Catalano. I sei piloti si suddivisero sui due mezzi rimasti e andarono all'attacco dei piroscafi. Ma Marceglia si sentì male, gli inglesi si accorsero che qualcosa stava succedendo e cominciarono ad ispezionare la zona. Catalano, per prudenza, affondò il <maiale> e trascinò Marceglia svenuto fino alla riva spagnola. Restava Visintini. Con inaudito coraggio, egli vagò per un'ora intera nel porto di Gibilterra in cerca di un bersaglio, ma non vedeva che grossi pescherecci e una nave ospedale. Finì che anche il suo <maiale> colò a picco e anche Visintini dovette nuotare fino alla costa spagnola, dove tutti i sei marinai furono raccolti e rimandati in Italia.

Nuovo tentativo il 20 settembre dello stesso anno. Tocca sempre allo "Scirè" di Borghese portare i <maiali> fin dentro il porto di Gibilterra, dopo avere ancora una volta imbarcato i piloti a Cadice; gli stessi piloti dell'ultima volta, tranne Marceglia, sostituito dal *palombaro Zozzoli*. La sorveglianza inglese, dopo i passati avvenimenti, era adesso molto maggiore. Catalano entrò nel porto militare, fu intravisto e cominciò la caccia ma egli si disimpegnò il meglio possibile. Scelse un obiettivo, colse quello giusto e lo fece saltare, raggiungendo poi a nuoto la costa spagnola. Quanto a Vasco, navigò per sott'acqua per ben sei ore, fatto segno continuamente al lancio di bombe di profondità da parte di due motovedette inglesi. Nonostante tutto riuscì a collocare il suo ordigno sotto un bastimento carico di munizioni che esplose il mattino successivo. Vasco, come Catalano, si salvò in Spagna dove trascinò, con uno sforzo tremendo, anche il suo palombaro che aveva perso i sensi.

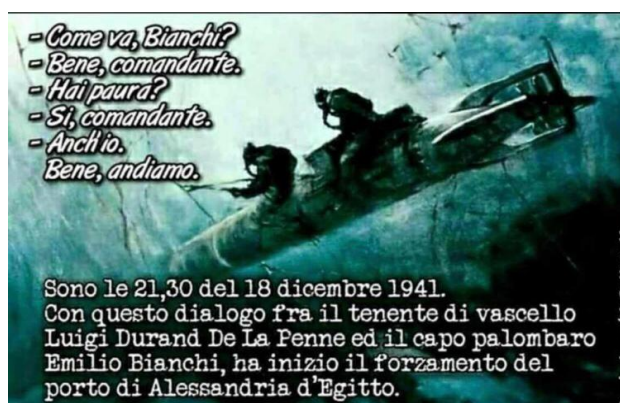
Restava Visintini. Egli scese nel fondo del porto, attraversò le reti di sbarramento, puntò su una delle quattro petroliere che aveva scorto allineate alla banchina di attracco. Piazzò l'esplosivo, riprese la via del ritorno, toccò terra lungo la costa spagnola, distrusse il suo <maiale>, si ricongiunse ai compagni e con loro tornò in Italia. La petroliera saltò in aria, spaccandosi in due. L'assalto aveva fruttato questa volta la distruzione di 29.230 tonnellate di naviglio nemico. Per le imprese di Gibilterra e per quella di Alessandria di Durand de la Penne, alla quale aveva pur preso parte, Valerio Borghese fu decorato con la medaglia d'Oro e con l'Ordine Militare di Savoia. La medaglia d'Oro venne pure conferita allo "Scirè"; purtroppo questa gloriosa unità, dalla quale nel frattempo Borghese era sbarcato per andare ad assumere a La Spezia il Comando della Decima Flottiglia MAS, fu affondato dagli inglesi con tutto il suo equipaggio il 4 agosto 1942, durante un tentato e fallito attacco dei mezzi d'assalto italiani contro il porto di Haifa.

Nella rievocazione delle imprese vittoriose dei sommozzatori e dei loro <maiali> non si può non ricordare ancora il brillantissimo successo conseguito la notte del 27 marzo 1941 dai <barchini esplosivi> ossia l'altro tipo dei mezzi d'assalto in dotazione alla nostra Marina, accanto ai più rivoluzionari <maiali>. I <barchini esplosivi>, infatti, erano la versione ammodernata e perfezionata delle imbarcazioni che avevano consentito a Rizzo e ai suoi compagni, nella prima guerra mondiale, sensazionali imprese vittoriose contro la Marina austro-ungarica. In questo caso si trattò dell'attacco condotto contro la baia di Suda, a Creta, da Faggioni e da i suoi uomini che si concluse con l'affondamento dell'incrociatore "York" della petroliera "Pericles" e di un piroscafo.



Cronologicamente, i successivi attacchi dei mezzi d'assalto si svolsero il 14 luglio 1942, quando i nostri uomini <gamma> (speciali nuotatori subacquei) partiti da Villa Carmela, nostra base segreta in territorio spagnolo, entrarono nella rada di Gibilterra e affondarono quattro navi mercantili; il 14 settembre dello stesso anno, sempre contro Gibilterra e sempre con partenza da Villa Carmela, con esito infausto; l'8 dicembre 1942, con un tentato attacco ancora una volta contro Gibilterra, partendo ora dalla nuova base segreta di Algeiras, costituita dal piroscafo italiano "Oltterra" semiaffondato in quel porto dall'inizio delle ostilità e <occupato> dagli specialisti italiani della Decima Flottiglia Mas per servirsene come punto di partenza e laboratorio; infine il 12 dicembre 1942, con il forzamento della rada di Algeri da parte di <maiali> e uomini <gamma> trasportati sull'obiettivo dal sommergibile "Ambra", al comando della medaglia d'oro TV Mario Arillo.

STV Emilio MEDIOLI
Presidente Emerito A.N.M.I. Parma



IL SITO DELLA SEZIONE - WWW.ASSOAERONAUTICAFIDENZA.IT



aggiornamento: 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".

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.

ULTIMI EVENTI IN PROGRAMMA NEL PERIODO NOVEMBRE/DICEMBRE (fonte sito A.M.)

- 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
-

LE PAGINE DEGLI EVENTI E DELLE RICORRENZE



Milano 5 ottobre 2023

RADUNO INTERREGIONALE DELL'AAA "Aviatori d'Italia" per i 100 anni dell'A.M.

a cura del Team Comunicazione della Presidenza Nazionale A.A.A.

Il 4 e 5 ottobre 2023, nell'ambito delle celebrazioni per i 100 anni dell'Aeronautica Militare, Milano ha ospitato il Raduno Interregionale delle Sezioni e dei Nuclei del Nord Italia dell'Associazione Arma Aeronautica – Aviatori d'Italia.

L'evento, organizzato su due giornate, ha avuto inizio con la visita di cortesia al Sindaco della città di Milano ed è proseguito con quattro distinti momenti aperti a tutta la cittadinanza, in ringraziamento dell'attenzione che la città meneghina, sede del Comando della 1ª Regione Aerea dell'Aeronautica Militare, ha sempre rivolto alle Forze Armate.

La visita al Sindaco, Dott. Giuseppe Sala, si è tenuta il pomeriggio del 4 ottobre nella prestigiosa Sala dell'Orologio di Palazzo Marino dove si è svolta anche la consegna simbolica del Medagliere Nazionale dell'Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d'Italia. Insieme al Presidente Nazionale dell'Associazione, Gen. S.A. (c) Giulio Mainini, al Gen. S.A. (r) Giovanni Fantuzzi, Direttore del Centro Studi Militari Aeronautici (CESMA) ed al Gen. S.A. (r) Roberto Zappa, Presidente della Sezione di Milano, ha partecipato all'evento il Gen. S.A. Francesco Vestito, Comandante della 1ª Regione Aerea e del Presidio Militare di Milano, in rappresentanza dell'Aeronautica Militare.

La calorosa accoglienza del Sindaco, ha consentito un proficuo approfondimento sulle tematiche d'interesse per le tre importate Istituzioni della Città e lo scambio di utili informazioni e commenti sul Raduno Interregionale dell'Associazione. L'incontro si è svolto in un clima di reciproca soddisfazione e si è concluso con la donazione del crest dell'Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d'Italia e del Comando della 1ª Regione Aerea al Sindaco, che ha ricambiato l'apprezzato gesto con medaglie commemorative del Comune di Milano.

Nella serata dello stesso giorno, nella magnifica e storica Sala della Vittoria Atlantica del Comando 1ª Regione Aerea, si è tenuta una interessante ed innovativa conferenza, organizzata dal Centro Studi Militari Aeronautici "Giulio Douhet" (CESMA), dove l'Ing. Giovanni Massimello ha magistralmente illustrato "Gli Assi della Caccia nella II Guerra Mondiale", risultato di un'appassionata e scrupolosa ricerca storica che ha caratterizzato quel periodo bellico. Un immenso e prezioso lavoro di ricerca, unico in Italia, che è scrupolosamente riportato nel suo libro dallo stesso titolo, edito dall'Aeronautica Militare nell'ambito della pubblicistica connessa con il Centenario. Lunghi sono stati gli applausi a testimonianza dell'interesse suscitato nella folta platea, sia per il contributo dell'esposizione e per la tecnica espositiva, sia per le immagini presentate.

La giornata del 5 Ottobre è iniziata con la cerimonia della deposizione della corona di alloro al Monumento ai Caduti dell'Aeronautica Militare, sito in Piazza Novelli presso l'ingresso del Comando Regione Aerea. Hanno reso gli onori, oltre al picchetto in armi, le massime autorità militari in servizio ed in congedo dell'Arma Azzurra e una rappresentanza dei Soci e simpatizzanti dell'Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d'Italia presenti a Milano per il Raduno.

Il momento più solenne del Raduno Interregionale, pianificato dalla Presidenza Nazionale A.A.A. – Aviatori d'Italia ed organizzato dalla Sezione di Milano, con il supporto della Regione Aerea, è stato rappresentato dalla cerimonia tenuta presso Piazza del Duomo, alla presenza dei massimi rappresentanti delle Istituzioni civili e militari della città meneghina, insieme al Gonfalone della Città di Milano, decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare, al Gonfalone della Regione Lombardia e quello della Città



Metropolitana, nonché ai Labari delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma della Città e delle Sezioni dell'Associazione Arma Aeronautica del Nord Italia intervenute.



Alle 10,15 il lungo serpentone di ondeggianti Labari azzurri ha iniziato a sfilare compatto ed orgoglioso al suono della Fanfara della 1ª Regione Aerea, seguita da un plotone in armi formato dai Volontari di Truppa dell'Aeronautica Militare, marcianti compatti ed a testa alta con le armi al petto. Subito dopo il Medagliere della Presidenza Nazionale, decorato con tutte le medaglie degli eroi a cui sono intitolate le Sezioni ed i Nuclei dell'Associazione.

In testa al corteo il Labaro di Torino, Sezione fondatrice dell'Associazione Arma Aeronautica nel 1952, seguito da quelli delle Sezioni e Nuclei dell'Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Piemonte, Trentino, Valle d'Aosta e Veneto. In chiusura il Labaro della Sezione di Milano, città ospitante della manifestazione, seguito dai numerosi Soci convenuti per partecipare a questo

importante evento.

Presente sul palco d'onore il Sindaco di Milano, affiancato dal Generale Giulio Mainini e dal Generale Francesco Vestito, oltre alle tantissime autorità civili e militari, in rappresentanza delle molteplici Istituzioni della società meneghina. Dopo la rassegna dello schieramento da parte del Generale Vestito e del Generale Mainini, si sono issate al cielo, al suono dell'Inno d'Italia, le bandiere dell'Italia, dell'Europa e di Milano.

La cerimonia è terminata con le allocuzioni del Presidente Nazionale Giulio Mainini, del Comandante della 1ª Regione Aerea Gen. S.A. F. Vestito e del Sindaco di Milano G. Sala, che hanno espresso apprezzamenti per il reciproco ruolo svolto a vantaggio della città di Milano. Nella circostanza è stata particolarmente riconosciuta la storica presenza dell'Aeronautica Militare che da oltre ottant'anni è sempre vicina ai cittadini, assistendoli e fornendo supporto in ogni situazione. La valenza di Milano quale sede di importantissime industrie che hanno contribuito e contribuiscono significativamente allo sviluppo del settore aerospaziale, e l'importanza delle Associazioni d'Arma, quale riferimento ideale per veicolare i valori portanti di cui necessitano tutte le società per progredire verso un futuro positivo e sicuro.

(foto a lato alcuni Soci della Sezione di Fidenza)



Degna conclusione di questo incontro della marcia, degli abbracci e dei ricordi, nella splendida e accogliente città di Milano, il pranzo presso i locali del Circolo Ufficiali della 1ª Regione Aerea, con il brindisi di gioia per l'Aeronautica Militare e di tutti i presenti.



La manifestazione si è conclusa con il concerto della Fanfara della 1ª Regione Aerea presso l'Auditorium Testori della Regione Lombardia a Milano *(foto a lato)*. Novanta minuti di ammaliante musica, perfettamente diretta dal Maestro Antonio Macciomei. Il repertorio ha spaziato da brani tratti sia da opere classiche che da medley di Renato Carosone, Astor Piazzolla, Raffaella Carrà e tanti altri. La platea, particolarmente coinvolta e soddisfatta, ha applaudito fin quando non gli è stato offerto il bis con l'esecuzione del popolare brano milanese "O mia bela Madunina". Il concerto si è concluso, con orgoglio di tutti i presenti, alzatisi in piedi sull'attenti o con la mano al cuore, con l'Inno d'Italia, accompagnato dagli astanti con l'intonazione del Canto degli Italiani.

Il Presidente Nazionale A.A.A. - Aviatori d'Italia Giulio Mainini ha voluto ringraziare anche le Sezioni intervenute e tutti coloro che con grande entusiasmo e passione hanno assicurato la propria partecipazione alla manifestazione, rendendola memorabile. Un ringraziamento, infine, è stato riservato all'Aeronautica Militare e al Comando della 1ª Regione Aerea per il supporto fornito, a dimostrazione dei fortissimi legami esistenti tra l'Arma Azzurra e il Sodalizio, oltre che alla Sezione di Milano con il Presidente Gen. S.A. (r) Roberto Zappa per lo sforzo organizzativo che ha consentito l'ottima riuscita dell'evento.

Il Team Comunicazione della Presidenza Nazionale A.A.A. - Aviatori d'Italia, desidera rivolgere un grande ringraziamento al Gen. S.A. (r) Roberto Zappa per aver voluto raccontare, con l'emozione di chi ha vissuto quei momenti, le fasi più significative della splendida manifestazione che per due giorni ha colorato Milano di azzurro. Grazie Comandante!



Il Tenente Colonnello Domenico Capozzi, subentra al T. Col. Vito Casano, al Comando della Rete POL A.M. di Parma

Parma

Aeronautica Il comandante lascia Parma, lunedì sarà a Villafranca Rete Pol, il saluto di Casano «Qui anni impegnativi, orgoglioso del lavoro fatto»

Continuità

Da lunedì, alla guida del Comando Rete Pol ci sarà il tenente colonnello Domenico Capozzi. Classe 1965, una lunga esperienza nell'Aeronautica Militare, era già il vice del comandante Vito Casano. Capozzi è stato anche responsabile del settore tecnico dell'oleodotto Nato.

» La chiusura di quattro anni intensi come quelli vissuti dal tenente colonnello Vito Casano da comandante della Rete Pol non poteva che essere sottolineata con una cerimonia in grande stile, accompagnata dalle note della fanfara che ha idealmente riunito nel piazzale di via Mantelli tutti i parmigiani e i parmensi, rappresentati dalla presenza delle autorità civili e militari, dai gonfaloni dei Comuni e dai labari delle associazioni Arma Aeronautica di Parma e Fidenza, e quelli delle associazioni combattentistiche e d'Arma. Tutti lì, insieme, per dire «grazie» per il lavoro svolto, non solo nei campi previsti dalla sua missione istituzionale ma soprattutto nel far sentire l'Aeronautica Militare al fianco dei cittadini stando all'interno della comunità, sia nei difficili mesi dell'emergenza sanitaria che nelle occasioni «festose» come le celebrazioni organizzate in città in occasione del centenario dell'Arma Azzurra.

Un grazie che non è stato però rivolto solo a Casano, che da lunedì prossimo sarà al 3° Stormo di Villafranca di



Verona dove ricoprirà il prestigioso incarico di Comandante del Gruppo addestramento operativo, ma che è stato esteso a tutto il suo gruppo di uomini e donne che hanno reso possibile arrivare a centrare tutti gli obiettivi e andare anche oltre, come ha ricordato proprio Casano durante il suo discorso, interrotto più volte dall'emozione e dagli applausi dei presenti. «Senza le serie, disciplinate, competenti ed appassionate persone che oggi mi pregio di avere comandato, nulla avrebbe potuto essere fatto: sono il mio orgoglio e il vero

fulcro dell'Ente. Questi quattro anni hanno coinciso, per l'Aeronautica Militare e per il Comando Rete Pol, con un periodo denso di avvenimenti, con momenti spesso difficili e impegnativi ma che abbiamo sempre affrontato ponendoci al servizio del Paese e della collettività. Lascio al nuovo comandante un Reparto militarmente e professionalmente integro, e gli auguro le migliori fortune personali e professionali». Un augurio che diventa una spinta a continuare nel solco tracciato. «Mi accingo a guidare un'infrastruttura strategica

Cambio al vertice

Vito Casano (a destra) lascia il comando a Domenico Capozzi.

e vitale per la Difesa nazionale e per il Paese - ha detto Capozzi raccogliendo il testimone - . L'esperienza già maturata a Parma mi rende consapevole del delicato e gravoso compito che mi attende, così come sono altrettanto consapevole di poter contare su una squadra di professionisti insieme ai quali, guidati dalla passione che sempre ci ha contraddistinto, riusciremo a cogliere e vincere le nuove sfide che ci attendono».

All'evento, presieduto dal colonnello Gaetano Fusco, comandante del Centro tecnico rifornimenti, hanno presenziato anche il generale di Squadra aerea Francesco Vestito, Comandante della 1ª Regione Aerea, ed il colonnello Paolo Tamburro, comandante del 3° Stormo di Villafranca, rispettivamente per salutare ed accogliere Casano. E, insieme, hanno tagliato la grande torta servita nel salone della base per il brindisi di commiato, su cui erano rappresentati i simboli dei due reparti e un cielo azzurro su cui da lunedì si spiegheranno rinnovate ali.

Chiara De Carli
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cerimonia nel piazzale delle Bandiere, con lo schieramento del personale a sx, i Gonfaloni al centro ed i Labari delle Associazioni locali a dx.

Tra le altre, erano presenti le rappresentanze delle Sezioni Arma Aeronautica di Fidenza e Parma.

(foto concesse dal Comando AM)



CONVEGNO PER IL 125° DI FONDAZIONE DEI BERSAGLIERI CICLISTI



Il Convegno sui Bersaglieri Ciclisti nel loro 125° di Fondazione, ha avuto luogo nel Salone del Palazzo Ducale - ove nacquero il 15 Marzo 1898 - ospitati dal Comandante Provinciale dei Carabinieri Col. Andrea Pagliaro.

L'evento, che ha visto la presenza di tante autorità e di un imponente uditorio, si è sviluppato in tre distinti interventi. Dopo il Saluto del Col. Andrea Pagliaro, il Presidente Regionale Onorario dei Bersaglieri dell'Emilia e Romagna Luigi Carlo Baroni, ha illustrato quanti e quanto antichi siano i vincoli che legano i Bersaglieri alla Città di Parma: già nel 1848 una Compagnia di Bersaglieri di Parma prese parte con coraggio e con valore alla Prima Guerra d'Indipendenza; da Parma il 14 Agosto del 1870 partì il XII Battaglione che il 20 Settembre del 1870 varcherà vittorioso la Breccia di Porta Pia. Dai Bersaglieri di Parma nascerà il Terzo Reggimento tutt'ora il più decorato dell'Esercito Italiano; i Parmigiani che calzarono il Cappello Piumato hanno combattuto nei più lontani e cruenti fronti delle guerre che via via si sono succedute. Due medaglie d'Oro alla memoria, venti d'Argento 15 di Bronzo testimoniano il valore dei figli di questa nostra forte città. Successivamente il Relatore Dott. Claudio Ferrari ha

intrattenuto l'uditorio con la descrizione storica dell'Epopea della leggendaria specialità dei Bersaglieri Ciclisti fin dalla loro fondazione. Tanti gli episodi che hanno visto i nostri Bersaglieri abbandonare a valle le loro "macchine" per salire alle stesse quote degli Alpini e, con loro combattere, fianco a fianco. Così l'asciutta e magica esposizione di Claudio Ferrari, nota figura di spicco del Bersaglierismo Lombardo, ha fatto passare di corsa, come in un vecchio film, le mitiche figure del Fondatore Luigi Camillo Natali, del Maggiore Cantù, del Capitano Razzini, tutti curvi, coi loro Bersaglieri, sui manubri delle "carriole a scatto fisso e gomme piene, pieghevoli e del peso affardellato di 40 Kg., percorrere in lungo e in largo lo stivale della Patria. Non poteva mancare il ricordo di Enrico Toti, icona della Specialità, la cui vita intera testimonia il suo corag e il suo valore, caduto eroicamente a quota 85 di Monfalcone nel 1918.

Al termine il Presidente Leonardo Levati della Sezione di Parma dedicata alla M.O.V.M. Michele Vitali,, ha preso la parola per illustrare come la tradizione dei Bersaglieri Ciclisti abbia proseguito presso la Terza Compagnia "Enrico Toti" del Terzo Reggimento di Milano che, nel secondo dopo guerra, ha accolto nelle proprie file i più grandi Campioni del Ciclismo Italiano . Così Levati, anch'egli Bersagliere Ciclista di interesse nazionale, ha raccolto dalla viva voce del Generale Angelo Giacomino, ultimo Comandante della Specialità e da quella di Giambattista Baronchelli (Campione di Ciclismo e Socio della Sezione Bersaglieri di Parma che i meno giovani ricorderanno fare il giro d'onore al Vigorelli calzando il Cappello Piumato) le testimonianze sulla vita di questi atleti fra i quali Bugno, Moser, Gimondi e tanti altri. Questi stupendi atleti, oltre alle lunghe ore di allenamento sportivo, dovevano poi sobbarcarsi l'onere della vita del Bersagliere sotto lo sguardo vigile e severo dell'indimenticabile Comandante Umberto Raza il ricordo del quale ha commosso tutti i Campioni presenti.

Un lungo sentito applauso ha posto fine a questo storico Convegno, cui è seguita, il giorno 8 Ottobre, la celebrazione del 125° anniversario di costituzione, con un imponente sfilata dal Palazzo Ducale per arrivare in P.le Santa Croce, Via d'Azeglio, Ponte di Mezzo, Via Mazzini e terminata con la tradizionale corsa in Piazza Garibaldi. Sono sfilati poi i Fanti Piumati con le loro insegne al suono di due imponenti Fanfare, quindi le Pattuglie Storiche in uniforme sulle loro "carriole" annunciate dall'unica Fanfara al mondo che suona pedalando e, a seguire, i Campioni del Ciclismo Italiano .



8 ottobre 2023 - 125° Anniversario della costituzione della prima Compagnia dei Bersaglieri ciclisti 1898-2023

È il sole di una magnifica giornata di ottobre che bacia le Piume dei Bersaglieri Ciclisti convenuti a Parma da ogni dove per celebrare il 125° di Fondazione della Specialità dei Bersaglieri Ciclisti. Schierati di fronte al Palazzo Ducale che li vide nascere il 15 marzo 1898, fra gli immancabili squilli delle Fanfare, sono stati festeggiati dalla presenza delle più alte autorità cittadine fra le quali il Sindaco Michele Guerra e Associative rappresentate dal Vice Presidente Nazionale Nunzio Paolucci, dal Presidente Interregionale Rocco Paltrinieri dal Presidente Regionale Emilia e Romagna Cav. Gabriele Strozzi. Una lunga ala di entusiasti Parmigiani hanno applaudito l'incedere delle Pattuglie Storiche paludate nelle antiche mantellina della Grande Guerra, dove la Specialità rifuse per tenacia, coraggio e valore. Ad aprire la sfilata il Gonfalone di Parma decorato di Medaglia d'oro



al Valor Militare subito seguito dal Medagliere Nazionale. E da una miriade di labari, Ciclisti e Bersaglieri al ritmo del tradizionale Passo di Corsa. Un sentito grazie da parte di tutti al Presidente della Sezione Michele Vitali di Parma, Leonardo Levati ed al suo Vice Attilio Reverberi che, nel dipanarsi di diversi mesi, sono stati i motori di questo evento. La manifestazione è terminata con l'appuntamento a Marzo 2024 per la conclamata erezione del Monumento ai Bersaglieri Ciclisti.

Fonte ANB – Parma



A' riva la machina



Ingegno e Tecnologia nel '900

Fidenza 7-8 ottobre 2023

"Arriva la macchina! Arriva la macchina!"

A metà del secolo scorso era questo il grido stupito, ansioso e pieno di meraviglia che echeggiava nelle nostre fattorie ed annunciava ed accompagnava l'arrivo della **macchina da trebbiare**. Soprattutto sulle colline la "machina da batar", accompagnata dal rumore assordante dei trattori a testa calda, era la prima e unica macchina che raggiungeva queste cascine isolate, pioniera del potente ed irrefrenabile cambiamento tecnologico che avrebbe caratterizzato in modo imponente il secolo scorso, il '900.

Secolo di contraddizioni, ricco di aneliti di pace e di grandi guerre, di violenza inaudita sull'uomo e sulla natura. Secolo affascinante per le sue invenzioni e per le conseguenti accelerazioni al ritmo frenetico della vita moderna: la scoperta dell'atomo, l'uso sempre più raffinato **delle macchine, l'aereo e il volo**, l'invenzione di radio, televisione ed in genere delle comunicazioni.

Mai nella storia dell'umanità si è avuta una accelerazione così prepotente nel cambiamento della vita quotidiana: l'elettricità, la telefonia e le comunicazioni, il lavoro facilitato dalle macchine, le missioni spaziali, la robotica,...

Ogni scoperta ha una storia, una evoluzione, un cambiamento.

La passione e l'entusiasmo di alcuni collezionisti ci permette ora di poter gustare, per non dimenticare, la storia iniziale, avvincente, di diversi oggetti da molti dimenticati e ai più certamente sconosciuti ed indecifrabili.

È nata così nel 2006 la manifestazione "**A riva la machina**", che si svolge ogni anno nel mese di ottobre a Fidenza (quartiere artigianale "La Bionda") nel contesto della Gran Fiera di S. Donnino. Da sempre l'obiettivo è stato quello di proporre non un salto nel passato ma un contributo alla riflessione, all'ammirazione degli oggetti di una volta e di quelli dell'oggi, alla riflessione sulla fatica del costruire, sull'ingegno dell'uomo e sulle scoperte che ci fanno stupire, insomma un'occasione di festa, di conoscenza, di partecipazione, di cultura.

L'appuntamento di "A riva la Machina" ha visto nel corso di questi anni l'adesione partecipe di diversi espositori, l'appassionata collaborazione di molti volontari ed associazioni nonché il patrocinio e il sostegno del Comune di Fidenza, della Provincia di Parma e della Regione Emilia Romagna. Tale impegno ha permesso alla manifestazione di crescere in qualità e pianificazione e di essere premiata dalla massiccia presenza di un pubblico sempre in aumento. Ogni anno tale raduno tratta **un tema specifico** attorno al quale vertono gli oggetti esposti, la stampa del libretto espositivo e divulgativo, nonché i momenti di dimostrazione pubblica. Nell'archivio edizioni sono presenti tutti gli argomenti affrontati nel corso degli anni.



"Aviatori d'Italia"

L'Associazione Arma Aeronautica - Sezione di Fidenza,
partecipa ogni anno alla Fiera dell'

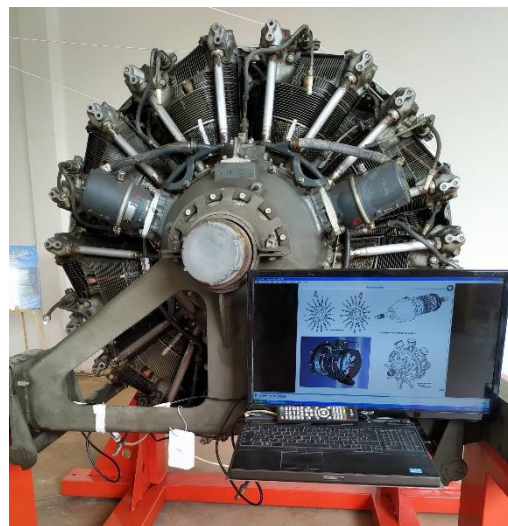
Ingegno e Tecnologia nel '900

... avvicinando il numerosissimo pubblico e soprattutto i giovani, gli studenti e gli appassionati del volo, al meraviglioso mondo dell'Aviazione e degli sport aeronautici.

Non solo esposizione ma coinvolgimento diretto dei visitatori ...



...Ammirando un motore stellare anni '50, 18 cilindri, 51 mila cm^3 di cilindrata per 2.500 Hp, circa 2,5 t di peso, installato sulle fortezze volanti e seguendo attraverso un video, lo smontaggio totale di ogni componente;





Rimanendo affascinati e forse un po' intimoriti, entrando nella cabina di pilotaggio del Blackburn "Buccaneer", un aereo da caccia della R.A.F. (Royal Air Force) accompagnati da un aviatore AAA, per essere imbragati nelle cinture di sicurezza e scoprire ogni dettaglio dei comandi di volo, degli innumerevoli strumenti, della sequenza di abbandono del velivolo tramite il seggiolino eiettabile e... perché no? Spararsi un selfie e concedersi una foto ricordo accanto al manichino del pilota Inglese;

Sedendosi ai comandi di un Jet sul "simulatore a console", seguiti da un istruttore di volo abilitato, per imparare tutte le manovre di pilotaggio ...



... e ricevere un prezioso "attestato di pilotaggio al simulatore di volo", come ricordo di una interessante esperienza



Ma la vera emozione, carica di adrenalina, è prenotarsi e salire a bordo del nuovo simulatore di volo dinamico G.A.T. (General Aviation Trainer) macchina unica realizzata dai tecnici Aviatori d'Italia di Fidenza, su cui si può vivere come protagonisti (pilotando in prima persona un aereo da addestramento) una esperienza di volo incredibilmente realistica, con i movimenti della cabina che vira, cabra, picchia e vola su uno scenario reale del territorio, accompagnati dal rombo del motore che rende davvero unica e vera, l'avventura del volo;



(alcune immagini del simulatore di volo dinamico G.A.T., durante la fiera: visione realistica dell'ambiente sorvolato, strumenti funzionanti, manovre di volo fedeli alla realtà e movimento reale della cabina).



Soffermarsi sotto un grande paracadute tricolore, appeso ad un ragno cingolato con braccio meccanico (fornito dalla Emiliana Trasporti) normalmente utilizzato per la movimentazione di aerei e apparati dell'Aeronautica, dell'Aviazione civile e della nostra Associazione;

Assistere ad un video che illustra una complessa e incredibile operazione di movimentazione di un Caccia Lockheed F-104 "Starfighter" e successivo eccezionale trasporto stradale notturno, del velivolo integro, attraverso il nostro territorio, per tornare nella "sua casa in aeroporto"



Curiosare tra i tantissimi gadget presenti nello stand A.A.A., per acquistare un poster, una patch, abbigliamento aeronautico, una stampa d'Autore di quadri a soggetto aeronautico o soltanto per avere in omaggio una rivista di aviazione;



Essere informati dai nostri operatori volontari sulle attività degli Aviatori d'Italia, e magari di iscriversi e divenire protagonisti dell'affascinante mondo aeronautico, partecipando alle svariate attività, alle visite, agli eventi ed ai tanti progetti della Sezione Aeronautica di Fidenza.





nel prossimo numero di novembre, un omaggio a tutti i lettori e appassionati di volo, il video della presentazione del simulatore dinamico G.A.T. '23



A FIORENZUOLA D'ARDA UNA MOSTRA PER I CENTO ANNI DELL'A.M.



Nel Week end del 14-15 ottobre scorso, il Nucleo AAA di Fiorenzuola d'Arda, in collaborazione con la propria Sezione di Piacenza e della locale Amministrazione Comunale, ha allestito una interessante mostra dedicata al Centenario di fondazione dell'Aeronautica Militare; alla cerimonia di inaugurazione sono intervenuti il Sindaco di Fiorenzuola, il Maggiore Tony Cascio, in rappresentanza del Comando Distaccamento Aeroporto Piacenza, rappresentanze dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Polizia Municipale, ricevuti dalla Presidente della Sezione di Piacenza – Lgt Alvaro Petrocca.



Tra gli interventi, il saluto del bravo Capo Nucleo Otello Pizzelli, organizzatore dell'evento e una breve introduzione dello storico Sig. Luigi Buratti, profondo conoscitore della storia aeronautica piacentina e in particolare dell'Asso Luigi Gorrini, a cui era dedicata nella mostra, un'ampia esposizione di cimeli e documenti, provenienti da collezioni private.

Interessante la presenza di un cockpit del velivolo F-104, ancora con le insegne del Reparto Sperimentale Volo, perfettamente restaurato ed accessibile a bordo da parte del pubblico, con l'assistenza di personale militare della Base di San Damiano.



Nelle foto in alto i cimeli dell'Asso Gorrini ed altro interessante materiale aeronautico; sotto alcuni rinvenimenti del Gruppo Ricercatori Aerei Caduti (GRAC) con i riferimenti ai singoli siti di localizzazione dei relitti; infine una splendida ricostruzione di un hangar della II G.M. realizzato da Luigi Buratti, dove – al posto di un prevedibile "Folgore" – rullava un "Tornado" di tutt'altra epoca, con le insegne del 50° Gruppo Volo.

Strega - foto Pizzelli

L'ISTITUTO AERONAUTICO "LINDBERGH FLYING SCHOOL" IN VISITA ALLA MOSTRA "AEROARCH"

Linate 23 settembre 2023 - L'ultimo giorno di esposizione della mostra di Architettura Aeronautica "AeroArch", realizzata dalla Sezione di Fidenza, è stato contraddistinto da una visita speciale, l'Istituto Aeronautico Lindbergh di Milano.

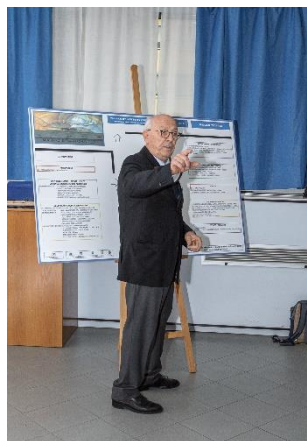
Come da prenotazione giunta al Comando Aeroporto militare, di Linate - Q.G. della I Regione Aerea, puntuali in prima mattinata hanno fatto il loro ingresso in base gli Studenti della prestigiosa Flying School meneghina, destando una certa ammirazione, arrivando quasi inquadri con le loro eleganti uniformi.

Lindbergh è un Istituto Tecnico con indirizzo Trasporto Aereo e Logistica, opzione conduzione del mezzo aereo. Come si legge nelle informazioni on-line, dal 1984 l'Istituto costituisce la risposta a tutte le esigenze di formazione in campo aeronautico.



Il numeroso gruppo di studenti guidati dal Dirigente scolastico Prof. Antonio Caleca, è stato ricevuto all'ingresso base dal Generale Roberto Zappa, Presidente della Sezione AAA di Milano e coordinatore della visita alla mostra che, nel suo suo lungo percorso espositivo, attraverso centinaia di esempi di prestigiosa Architettura o di semplice Edilizia, racconta "i luoghi dell'Aeronautica" in cento anni di volo.

Il Generale Zappa ha esordito porgendo il consueto saluto di benvenuto ai giovani aspiranti aviatori, illustrando quale possa essere l'interesse di giovani aspiranti alle professioni aviatorie, verso i luoghi storici ed attuali, in cui migliaia di donne e uomini operano lontano dai riflettori, dove tutto viene pensato e organizzato, affinché l'aeronautica giornalmente possa... spiccare il volo!



A seguire gli interventi degli autori della mostra - Guglielmo Gaiani e Alberto Bianchi - per introdurre i giovani visitatori in una storia di Architettura e di Aviazione, attraverso i sancta sanctorum istituzionali, formativi, logistici ed operativi, ma anche attraverso il tempo libero, lo sport, e l'urbanistica delle micro città destinate alla "Gente dell'Aria".

Vivo è risultato l'interesse degli studenti, che come premio finale hanno potuto visitare l'hangar e la linea di volo aeroportuale, guidati dagli specialisti locali e dal T. Col. Di Martino, dove faceva bella mostra di sé un elicottero NH-500, un seggiolino eietabile Martin Baker e un velivolo F-104 in mostra statica.



Nelle immagini: i gruppi di studenti in visita alla mostra e nell'hangar; una foto dei docenti insieme al personale dell'Aeroporto militare di Linate e dell'Associazione Arma Aeronautica di Milano e Fidenza; al centro il Presidente AAA Fidenza consegna un oggetto ricordo al Generale Zappa, per la preziosa collaborazione offerta alla realizzazione della mostra "AeroArch" e alla visita della Lindbergh - Flying School



Strega
&
foto Lomi





ACCADDE NEI NOSTRI CIELI ... ad ottobre

Il calendario degli eventi storici aeronautici - 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. Dagli avvenimenti scegliamo ogni mese un evento da approfondire

Buona lettura **Strega**

IL CALENDARIO DEGLI EVENTI STORICI DELL'AERONAUTICA MILITARE avvenne nel mese di ottobre

- 01/10/1921 Si disputa a Venezia la coppa Schneider, vincitore Giovanni De Briganti, spericolato acrobata noto con il nome di "Nanni", su idrovolante M.7 alla velocità di 189,50 km/h.
- 01/10/1923 Viene introdotto l'uso e la foggia dell'uniforme nella Regia Aeronautica con il primo "Regolamento sull'Uniforme per Ufficiali, Sottufficiali e Truppa".
- 01/10/1948 Il complesso vanvitelliano della Reggia di Caserta viene scelto come sede delle attività formative degli specialisti dell'A.M.-
- 02/10/1935 La Regia Aeronautica comincia la sua partecipazione alla Campagna per la conquista dell'Impero Etiopico con Ca.133, Ro.37, CR.32.
- 03/10/1908 Vigna di Valle: primo volo di un dirigibile militare italiano
- 06/10/2023 In occasione del Centenario di nascita dell'Arma Azzurra si tiene a Gioia del Colle, sede del 36° Stormo, lo *Spotters' Day NTM23*, iniziativa che vede protagonisti fotografi e operatori video del mondo aeronautico
- 07/10/1957 La Legge n. 968 *Ordinamento dell'aviazione antisommergibile* stabilisce che *L'aviazione "Antisom" fa parte organicamente dell'Aeronautica Militare, ma dipende per l'impiego dalla Marina militare*
- 08/10/1943 Dopo l'Armistizio chiesto dall'Italia alle forze alleate, firmato segretamente il 3 settembre 1943 e reso pubblico il successivo giorno 8, con il trascorrere dei giorni si delineano le differenti scelte degli italiani: c'è chi rimane fedele al Re, chi all'alleato tedesco chi, non schierandosi con le fazioni in lotta, decide comunque di non nascondersi. In tanti, certi dell'imminente fine del conflitto, "restano alla finestra". Di seguito riportiamo tre diverse differenti scelte motivazionali scaturite dall'Armistizio
- 09/10/1943 Secondo Asso – dopo Francesco Baracca – dell'Aeronautica nel Primo Conflitto Mondiale, il Generale di Squadra Aerea Silvio Scaroni ricorda:
«L'8 settembre fu la conseguenza logica d'una politica sbagliata. La mia carriera, compiuta senza compromessi, era giunta alla sua ultima tappa. Posto di fronte all'alternativa di aderire ad una delle due fazioni, inserendomi nella guerra civile, o di scomparire dalla ribalta, preferii quest'ultima. Avrei tentato di riscoprirmi come uomo, come privato cittadino. L'8 settembre fu per me l'addio alle armi» (Silvio Scaroni «Battaglie nel cielo», Longanesi & C., Milano 1971)
- 10/10/1943 Giulio Cesare Graziani, valoroso ufficiale pilota della Regia Aeronautica, all'annuncio a dell'Armistizio rimane fedele al Re e pertanto, pur con notevoli difficoltà, raggiunge il sud: *«A distanza di molti anni, ripensando a quei tragici momenti, molte considerazioni, non certo benevole nei confronti dei nostri uomini politici e dei nostri vertici militari, mi vengono naturali: eppure la situazione parve a me, modesto ufficiale inferiore, così chiara da non ammettere esitazioni sulle decisioni da adottare»* (Giulio Cesare Graziani, «Dal primo all'ultimo giorno 10 giugno 1940 – 5 maggio 1945», Edizioni Rivista Aeronautica). Lo zio dell'eroico Asso della Regia Aeronautica, Maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani sceglie la Repubblica Sociale Italiana divenendo Ministro della Difesa della Nazionale. E dire che i due si erano incontrati a Roma il 3 settembre, ignari che di lì a poco si sarebbero trovati schierati su fronti contrapposti
- 11/10/1943 Giuseppe Baylon, Tenente Colonnello pilota della Regia Aeronautica, Medaglia d'Argento al Valor Militare nella Guerra di Spagna, motiva la sua adesione alla Repubblica Sociale Italiana (RSI): *«Bisognava riconquistare l'autorità davanti ai tedeschi e riconquistare l'onore militare dopo la mascherata completa avvenuta precedentemente. Bisognava difendere da italiani il territorio. Lo fecero da italiani i miei, indossando non la divisa tedesca, ma quella italiana»* (Testimonianza a Michele Salomone, Firenze 1999). Il Tenente Colonnello Baylon ricoprirà la carica di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana della RSI
- 11/10/1985 A Sigonella (CT), scoppia un caso diplomatico tra Italia e Stati Uniti che rischia di sfociare in uno scontro armato tra VAM e Carabinieri da una parte, e i militari della Delta Force dall'altra.
- 12/10/1943 Re Vittorio Emanuele III incarica Il Maresciallo d'Italia, Pietro Badoglio, Capo del Governo (stabilitosi nel sud Italia), di notificare la dichiarazione di guerra dell'Italia alla Germania. Tale atto sarà reso noto il giorno successivo

- 12/10/1934 Viene organizzato a Milano, fino al successivo giorno 18, un grande Salone Aeronautico internazionale con la partecipazione di 14 Paesi. Lo scopo è quello di mettere in rilievo la tecnica, il perfezionamento e le possibilità raggiunte dalla nostra industria aeronautica in diretto confronto con quella degli altri paesi.
- 13/10/1928 Il Generale Giuseppe Valle viene incaricato delle funzioni di Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica. Valle resterà stabilmente al vertice dell'Arma Azzurra ricoprendo successivamente le cariche di Sottosegretario di Stato e Capo di Stato di Maggiore (1933-1939). Con Balbo e successivamente all'era Balbo, è stato il costruttore della Regia Aeronautica
- 14/10/1980 Si spegne a Roma, all'età di 89 anni, il Generale Francesco Pricolo, Pluridecorato al Valor Militare, Sottosegretario di Stato al Ministero dell'Aeronautica e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica dal 31 ottobre 1939 al 15 novembre 1941. Fu il successore di Giuseppe Valle al vertice della Forza Armata
- 15/10/1926 Trasferimento dall'Accademia Navale di Livorno alla Reggia di Caserta dell'Istituto (Regia Accademia Aeronautica) con gli onori militari e la Bandiera al seguito.
- 16/10/1926 La Regia Accademia Aeronautica, che era ospitata presso la Regia Accademia Navale di Livorno comincia la sua nuova attività presso la Reggia di Caserta.
- 17/10/1920 Con il Regio Decreto n. 1489 viene concesso l'uso della Bandiera Nazionale all'Arma Aeronautica del Regio Esercito ed alla Forza Aerea della Regia Marina
- 18/10/1943 Organizzazione della Regia Aeronautica operante prevalentemente al Sud, agli ordini del Re Vittorio Emanuele III, successivamente all'Armistizio dell'8 settembre 1943. Nella sede della IV Zona Aerea Territoriale (ZAT) di Bari si stabilisce lo Stato Maggiore dell'Unità Aerea al comando del Generale di Brigata Aerea Angelo Tessore, decorato di una Medaglia d'Argento al Valor Militare ed una Medaglia di Bronzo al Valor Militare per azioni compiute in Libia.
- 19/10/1943 Organizzazione Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana successivamente all'Armistizio dell'8 settembre 1943. Il Ministero Della Difesa Nazionale retto dal Maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani, in merito alla chiamata alle armi del personale dell'Aeronautica dispone che tutti gli Enti milari delle località ove non esistano Presidi Aeronautici rilascino ai militari interessati un documento di viaggio necessario per raggiungere la sede di servizio
- 20/10/1944 Alle 11,30 un centinaio di velivoli americani bombardano Milano non risparmiando la scuola elementare *Francesco Crispi* situata nel quartiere di Gorla: muoiono circa 200 bambini, alcune maestre, vari genitori accorsi alla scuola al momento del segnale di allarme aereo (approfondimento alle pagine successive)
- 20/10/1913 Viene compiuto il primo esperimento al mondo di atterraggio e partenza in alta montagna. Realizzatore dell'esperimento il Cap. Carlo Piazza che, partito da Mirafiori, sorvola il Moncenisio, atterra in alta montagna, riparte e rientra a Torino.
- 20/10/1999 Data storica per l'A.M. e per le altre FF.AA., viene pubblicata la legge n. 380/1999, che istituisce il servizio militare volontario femminile.
- 21/10/1936 Nella reggia vanvitelliana di Caserta ha inizio il primo ed unico Corso Rex della Regia Aeronautica. Fra i 312 allievi figura Adriano Visconti, Asso dell'Aeronautica nel Secondo Conflitto Mondiale
- 21/10/1933 Viene presentato il velivolo C.R.32, costruito dalla FIAT su progetto dell'Ing. Rosatelli. L'apparecchio parteciperà a tutte le manifestazioni acrobatiche internazionali imponendosi all'ammirazione di tutto il mondo.
- 22/10/1938 A Guidonia, il Colonnello pilota della Regia Aeronautica Mario Pezzi, su velivolo Ca.161 bis, stabilisce il primato mondiale di alta quota con 17.083 metri
- 22/10/1933 A Genova, durante una grande manifestazione aerea, la Marchesa Negrone su anfibia "S.56" vince la gara di velocità per idrovolanti da turismo.
- 22/10/1938 Presso l'aeroporto di Montecelio, il Col. Mario Pezzi con apposito scafandro pressurizzato, in un'ora e 16 minuti raggiunge la quota di 17.083 metri di altezza. La temperatura esterna è di -59°C. La discesa richiede solo 29 minuti. Il primato del britannico M.J. Adam, stabilito il 30 giugno 1937 è superato di 643 metri. Il primato di quota stabilito da Mario Pezzi è tuttora valido per la Categoria C1.
- 23/10/1911 Guerra Italo-Turca 1911-1912. Su ordine del Comando 1° Divisione Speciale, alle ore 6,19 il Capitano Carlo Piazza compie la prima missione di ricognizione aerea pilotando un *Blériot*
- 23/10/1943 Bombardato l'aeroporto di Guidonia ad opera della R.A.F.-
- 23/10/1934 Il Maresciallo pilota della Regia Aeronautica Francesco Agello diventa **"l'Uomo più veloce del mondo"** allorquando, con un idrovolante MC.72 batte il record mondiale raggiungendo oltre 709 km/h
- 24/10/1918 Prima Guerra Mondiale. Sul fronte italiano ha inizio la travolgente battaglia di Vittorio Veneto che si concluderà il successivo 3 novembre. Il Bollettino di Guerra n° 1268 del 4 novembre, a firma del Comandante Supremo, Generale Armando Diaz, sancisce la Vittoria dell'Italia nella IV Guerra di Indipendenza. Fondamentale è stato il contributo dell'Aeronautica
- 25/10/1911 Guerra Italo-Turca 1911-1912 area Ain-Zara (Tripolitania): in una prima azione di guerra, la fucileria nemica fora le ali dell'aeroplano *Nieuport* pilotato del Capitano Riccardo Moizo
- 25/10/1947 Dopo la proclamazione della Repubblica, in conformità all'art. 12 della Costituzione italiana, con decreto legislativo del Capo Provvisorio dello Stato n. 1152, la Bandiera di Guerra viene modificata rimuovendo dal drappo lo scudo sabauda, stemma di Casa Savoia.
- 26/10/1958 A Viterbo si svolge la cerimonia di giuramento del 1° Corso V.A.M.-
- 26/10/1486 Leonardo da Vinci svolge a Milano i primi studi sul volo che si protrarranno fino al 1490

- 27/10/1940 Al comando del Pluridecorato al Valor Militare, Generale di Squadra Aerea Rino Corso Fougier, il Corpo Aereo Italiano (CAI), con circa 200 velivoli fra bombardieri e caccia, prende parte alla Battaglia d'Inghilterra. L'insuccesso italo-tedesco risultò determinante per le sorti del conflitto
- 27/10/1943 Un decreto del governo di Salò dichiara decadute le forze armate regie in data 8 settembre, retrodatando la nascita delle forze armate repubblicane, tra cui appunto l'aeronautica, al 9 settembre.
- 28/10/1931 In soli due anni di lavori diretti dall'architetto ventottenne Roberto Marino, in coincidenza con il IX anniversario della Marcia su Roma, viene inaugurato nella Capitale Palazzo Aeronautica, opera voluta dal Ministro della Regia Aeronautica Italo Balbo. Attualmente è sede dello Stato Maggiore Aeronautica e di altri Organi centrali della Forza Armata
- 29/10/2013 Un *Predator B* dell'Aeronautica Militare decolla dal 32° Stormo di Amendola per svolgere una prima missione a favore dell'operazione umanitaria "Mare Nostrum"
- 31/10/1911 Il Ten. Gavotti esegue in Libia il primo lancio di bombe da un aeroplano.
- 31/10/1923 Sull'aeroporto di Centocelle si svolge il primo raduno generale dell'Arma Aeronautica con la presenza di circa 300 tra aeroplani e idrovolanti.

R. Bruno e M. Salomone

Segue un approfondimento sull'eccidio di Gorla, durante un bombardamento alleato

Gorla, 20 ottobre 1944 - "QUANDO L'INFERNO DI FUOCO PIOMBÒ SUI FANCIULLI"

Intervista allo storico Achille Ragazzoni «UN CRIMINE DI GUERRA TRA I PIÙ ODIOSI» di Michele Salomone



Non per colpa propria, ma alla stragrande maggioranza del popolo italiano il nome di Gorla non dice nulla. Eppure, questo importante quartiere di Milano salì agli orrori della cronaca storica nell'ottobre 1944 allorché, durante un violento bombardamento aereo alleato sul capoluogo lombardo, la scuola elementare *Francesco Crispi* fu investita dall'inferno di fuoco piovuto dal cielo. A farne le spese furono 184 fanciulli-scolari, le maestre ed il personale dell'istituto: 200 esseri umani. Perirono anche alcuni genitori degli innocenti fanciulli che, udito l'allarme aereo, si diressero immediatamente verso la scuola per salvare i propri figli. *(immagine a lato: I martiri di Gorla)*

Per Gorla, ovviamente, la Memoria dell'eccidio è confinata alla sola Milano per il resto, mai un approfondimento, mai una giornata a livello nazionale a ricordo di quei piccoli fanciulli Martiri. I vincitori, come noto, tendono sempre a nascondere ciò che per loro è scomodo, addossando ogni colpa sempre al nemico, cioè allo sconfitto.

(foto a lato: I piccoli innocenti morti nella strage).

Se può consolare, va evidenziato, per i fatti storici, che a supporto dell'Aviazione americana, in quella operazione non prese parte la Regia Aeronautica, che dopo l'armistizio dell'8 settembre, rimasta fedele al Re Vittorio Emanuele III, si era schierata con le forze alleate. Anche l'Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana pensò solo a difendere, nei limiti del possibile, i cieli dell'Italia Settentrionale dagli attacchi delle preponderanti forze aeree alleate. Praticamente, le due Aeronautiche d'Italia, seppur dilaniate e contrapposte – Regia Aeronautica del Regno del Sud ed Aeronautica Nazionale Repubblicana della RSI – non presero parte ai bombardamenti sulle città italiane al seguito dei rispettivi alleati. Inoltre, non sparandosi addosso, evitarono una ulteriore guerra fratricida.



Divisa ed occupata da due eserciti stranieri contrapposti, l'Italia viveva un momento drammatico, acuito dall'armistizio dell'8 settembre e dalla dichiarazione di guerra alla Germania, da parte del Governo del Sud, retto da Re Vittorio Emanuele III, il successivo 13 ottobre.

Per approfondire la tragedia di Gorla abbiamo posto alcune domande allo storico Achille Ragazzoni, Maggiore chimico farmacista in congedo, farmacista in Alto Adige, presidente del locale Comitato dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano e membro del Direttivo della Società Dante Alighieri, Comitato di Bolzano. Autore di diverse pubblicazioni di Storia del Risorgimento e nizzarda, Ragazzoni è esperto anche degli avvenimenti che hanno riguardato l'ultimo Conflitto Mondiale.

(foto a lato: I corpicini dei fanciulli Martiri di Gorla)

Dottor Ragazzoni cosa accadde a Milano il 20 ottobre 1944?

«Accade che una formazione di aerei americani B-24 e B-25, comandata dal Colonnello James Knapp, lanciò il proprio carico di bombe sul quartiere milanese di Gorla (fino agli anni Venti comune autonomo, totalmente privo di interesse militare. L'attacco costò la vita a centinaia di civili ma una bomba, in particolare, colpì in pieno la Scuola Elementare *Francesco Crispi*, provocando la



morte di 184 scolari dai 6 ai 10 anni e del personale docente e non docente. Fuori da Milano, dove, va detto onestamente, le autorità municipali si recano sempre al monumento che ricorda la strage, pochi sanno di questo spaventoso episodio di guerra».

Perché sulla strage di Gorla è sceso l'oblio?

«Sui crimini nazisti, da Guernica in poi, sappiamo tutto e non è giusto dimenticarli. Sui crimini degli alleati, invece, si tace per un malinteso senso di pudore, quando non si arriva ad esaltarli, come in non pochi film sullo sbarco in Normandia dove si vedono, senza che regista o sceneggiatore si sognino di porre il fatto in cattiva luce, anzi, soldati tedeschi disarmati e con le mani in alto che vengono eliminati a colpi di mitragliatrice...

Per me i crimini rimangono tali chiunque sia a compierli e quei vecchi stupidi reazionari dei miei genitori, guarda tu, mi hanno educato a stare sempre e comunque dalla parte di chi i torti li subisce e non di chi li commette».

(foto a lato: Il colonnello James Knapp)



Dottor Ragazzoni la storia scritta dai vincitori è cosa ben diversa dal giudizio che la Storia emette con le sue logiche ed i suoi tempi. Quindi, il compito dello storico, proprio per il rispetto che si deve alla Storia, è di riportare compiutamente i fatti avvenuti avvalendosi anche di nuove ricerche e confrontando sempre tesi contrapposte, anche se, alle volte, talune di queste potrebbero irritare la divulgata dominante.



«Intendiamoci, non è che se un mio avversario politico mi dice che fuori c'è un bel sole, ed effettivamente è così, uscendo mi porto dietro l'ombrello per fargli dispetto. Il neogiacobinismo d'acatto ed il settarismo imperanti, invece, uniti all'ignoranza voluta, e in parte anche imposta, della nostra storia, sia antica sia recente, inducono molti ad accettare come "verità" solo quelle promesse dalla propria parte politica».

(a sx: gli effetti del bombardamento aereo USA)

Tornando a Gorla, poco dopo la tragedia, fra i primi ad accorrere sul posto vi fu l'Arcivescovo di Milano Ildelfonso Schuster – proclamato Beato da Papa Giovanni Paolo II nel 1996 – che, affranto disse: “È stata la più triste giornata di questi cinque anni di guerra”. Eppure da un sito della Chiesa di Milano, riguardo i funerali delle vittime, apprendiamo da Luca Frigerio:

“Ma la propaganda fascista accusò gli Alleati di aver voluto colpire deliberatamente la popolazione inerme, incitando i milanesi alla vendetta contro i nemici, come si affermò

nei proclami di quei giorni. Per questo il cardinal Schuster preferì non presiedere l'ufficio funebre delle vittime di Gorla che si tenne in cattedrale il 26 ottobre. Celebrazione che, con la presenza in prima fila dei gerarchi fascisti e dei capi nazisti, appariva come una prova di forza del regime, più che l'omaggio alle povere vittime innocenti di una guerra sempre più devastante. L'Arcivescovo partecipava, dunque, ma non condivideva. E al termine della cerimonia in Duomo volle comunque dire qualche parola, 'invocando la benedizione di Dio sulle vittime – come si legge nella cronaca dei quotidiani – e pregando che questo nuovo tributo di dolore valga a propiziarmi la clemenza dell'Onnipotente onde si ponga fine a simili stragi'” (<https://www.chiesadimilano.it/news/arte-cultura/20-ottobre-1944-i-piccoli-martiri-di-gorla-32644.html>)

In merito qual è la sua considerazione?

«Certo, le autorità della Repubblica Sociale Italiana, che allora a Gorla governavano, fecero celebrare solenni funerali alle vittime, alla presenza delle massime autorità militari, civili e religiose, così come di quelle consolari e diplomatiche degli Stati, amici o neutrali, presenti a Milano. Cosa avrebbero dovuto fare? Aspettare che i funerali venissero celebrati dai cappellani militari americani una volta giunti a Milano? Per inciso, nel dopoguerra le autorità americane proposero di far ricostruire la scuola a proprie spese, in cambio dell'eliminazione del monumento ai Piccoli Martiri. L'offensiva proposta venne sdegnosamente rifiutata».

Visto l'oblio fatto cadere, negli anni sul tema sono stati pubblicati vari opuscoli, per lo più stampati in proprio, senza avalli istituzionali. Lei registra delle novità?

«Lo storico Giulio Vignoli, che va ringraziato, aiutato dall'Associazione Nazionale Vittime Civili di Guerra, dal Comitato per le Onoranze ai Piccoli Martiri di Gorla e dai proprietari del sito www.piccolimartiri.it ha pubblicato un libro molto interessante: “I 184 bimbi di Gorla” edito da Bastogilibri di Roma (www.bastogilibri.it). Altre utili notizie sul fatto si possono trovare anche sul sito www.gorladomani.it.

È davvero dura la lettura del libro di Vignoli, viene un groppo in gola a leggere tutte quelle spaventose testimonianze, ma va fatta».

(foto a lato: Gorla, dopo la tragedia, la Memoria dei pochi. La lapide omette però la matrice dell'eccidio)

In conclusione dottor Ragazzoni: la strage di Gorla fu un errore come hanno sempre sostenuto gli autori dell'eccidio, o si trattò di un attacco aereo deliberato ed indiscriminato teso a colpire pesantemente Milano? Pongo quest'ultima domanda tenendo a mente un altro violento bombardamento aereo alleato, quello del 19 luglio 1943 che provocò morte e distruzione a Roma, specie nel popolare quartiere di San Lorenzo.



«Una prova definitiva non c'è, però questo voler continuamente parlare di “errore” mi sembra quasi una scusa per assolvere, in qualche maniera, gli autori di un crimine di guerra tra i più odiosi».

Michele Salomone



(credit: ESA)

ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
"Aviatori d'Italia"

CESMA informa **Centro Studi Militari Aeronautici**

FORUM inizia da questo mese a divulgare notizie sui programmi e le attività del CESMA, il Centro Studi Militari Aeronautici, che si indentifica come un'articolazione scientifica dell'Associazione Arma Aeronautica. In questo caso le informazioni divulgate riguardano le attività spaziali e vengono inserite nell'apposita rubrica; in altri casi le attività verranno inserite in una pagina dedicata al CESMA.

L'Agenzia Spaziale Italiana (ASI) ha recentemente consegnato ad un Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) un nuovo contratto del PNRR, del valore di 235 milioni di Euro, per lo sviluppo di una missione italiana di In-Orbit Servicing.

Le aziende coinvolte sono **Thales Alenia Space** (mandataria), **Avio**, **D Orbit**, **LEONARDO** e **Telespazio**.

La missione sarà composta da due diversi satelliti, uno che servirà come target e uno operativo.

Le operazioni saranno eseguite da un braccio robotico, sviluppato da LEONARDO in collaborazione con SAB Aerospace (una industria italiana), l'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare (INFN) e l'Istituto Italiano di Tecnologia (IIT). Telespazio e Altec (industria aerospazio italiana) saranno responsabili della progettazione, sviluppo e validazione del segmento di terra.

Avio (Avio Aero settore spazio) svolgerà le attività di progettazione e sviluppo del Modulo di Supporto Orbitale e di Propulsione per gli stadi orbitali.

La società di logistica spaziale D-Orbit gestirà tutte le attività relative alla piattaforma satellitare target, che si basa sulla piattaforma ION (In Orbit NOW) di proprietà dell'azienda, e sul sistema di rifornimento, con il trasferimento di un fluido dal satellite gestore al satellite target.

CHE COS'È L'IN-ORBIT SERVICING

Un numero crescente di satelliti orbita intorno alla Terra per varie applicazioni (geolocalizzazione, telecomunicazioni, previsioni meteo, osservazione della terra, ecc.). Per prolungarne la vita operativa, questi satelliti avrebbero bisogno di una manutenzione periodica o di interventi di assistenza, finora impossibili da svolgere in orbita. L'In-Orbit Servicing IOS comprende un'ampia gamma di operazioni di "service" che include:

Estensione della vita operativa di satelliti altrimenti giunti a fine vita (Life-extension);

Riparazione;gg

Rifornimento;

Rientro a Terra controllato per evitare i frammenti spaziali o ai fini della sicurezza (de-orbiting);

Rimozione dei detriti spaziali (Active Debris Removal ADR).

TECHNOLOGY FORESIGHT PER L'IN ORBIT SERVICING

L'IOS coinvolge tecnologie molto innovative e potenzialmente disruptive per la catena industriale spaziale, ma allo stesso tempo viste con molta cautela per via delle possibili applicazioni militari.

IOS era considerato a basso Livello di Maturità Tecnologica (Technology Readiness Level TRL) a causa della mancanza di reali dimostrazioni in orbita; in seguito, con i successi dell'attracco (docking) per estensione della vita tra i Mission Extension Vehicle 1 e 2 (MEV-1 e MEV-2) di Northrop Grumman e i satelliti Intelsat, e con il successivo della missione End-of Life-Service-demonstration (ELSA-d) della giapponese Astroscale, avvenuti nel 2021, il TRL è salito tra 8 e 9 e si è tornati a puntare gli occhi agli sviluppi di questo servizio e relative tecnologie, che potrebbero generare ricavi cumulativi, da qui al 2030, per circa 6 miliardi di dollari (Northern Sky Research e SpaceTec/ESA).

Ricerche e recensioni di Fabio Cordaro

Corpo di sollevamento – seconda parte e ultima parte



NASA HL-20

Applicazioni aerospaziali

I corpi di sollevamento pongono complessi problemi di controllo, strutturali e di configurazione interna. Furono respinti in favore di un progetto di ala a delta per lo Space Shuttle. I dati acquisiti nei test di volo, utilizzando approcci di atterraggio ad alta velocità ad angoli di discesa molto ripidi e alti tassi di affondamento, sono stati utilizzati per modellare i profili di volo e atterraggio dello Shuttle.

Nella pianificazione del rientro atmosferico, il sito di atterraggio viene selezionato in anticipo. Per i veicoli di rientro riutilizzabili, in genere è preferibile un sito primario più vicino al sito di lancio al fine di ridurre i costi e migliorare i tempi di consegna del lancio. Tuttavia, il tempo vicino al sito di atterraggio è un fattore importante per la sicurezza del volo. In alcune stagioni, il tempo nei siti di atterraggio può cambiare rapidamente rispetto al tempo necessario per avviare ed eseguire il rientro e l'atterraggio sicuro. A causa del tempo, è possibile che il veicolo debba eseguire un atterraggio in un sito alternativo. Inoltre, la maggior parte degli aeroporti non dispone di piste di lunghezza sufficiente per supportare la velocità di atterraggio di avvicinamento e la distanza di rollio richiesta dai veicoli spaziali. Esistono pochi aeroporti al mondo che possono supportare o essere modificati per supportare questo tipo di requisito. Pertanto, i siti di atterraggio alternativi sono molto distanziati negli Stati Uniti e in tutto il mondo. Il design dell'ala a delta dello Shuttle era guidato da questi problemi. Questi requisiti sono stati ulteriormente esacerbati dai requisiti che hanno esteso l'involuppo di atterraggio di volo dello Shuttle.

Tuttavia, il concetto di corpo di sollevamento è stato implementato in una serie di altri programmi aerospaziali, il già citato NASA X-38, Lockheed Martin X-33, il Multi Unit Space Transport And Recovery Device di BAC, l'europeo EADS Phoenix e il veicolo spaziale congiunto russo-europeo Kliper. Delle tre forme di progettazione di base solitamente analizzate per tali programmi (capsula, corpo di sollevamento, aeromobile) il corpo di sollevamento può offrire il miglior compromesso in termini di manovrabilità e termodinamica, soddisfacendo al contempo i requisiti di missione dei suoi clienti.



EADS Phoenix

Sistemi attuali

Il Dream Chaser è uno spaziplano suborbitale e orbitale a decollo verticale, atterraggio orizzontale (VTHL) sviluppato dalla Sierra Nevada Corporation (SNC). Il progetto Dream Chaser è progettato per trasportare fino a sette persone da e verso l'orbita terrestre bassa, e lo spaziplano è attualmente progettato per essere utilizzato per la consegna di merci alla Stazione Spaziale Internazionale nell'ambito del programma Commercial Resupply Services. Il veicolo verrà lanciato verticalmente su un Atlas V e atterrerà orizzontalmente su piste convenzionali.



Dream Chaser

Body lift

Alcuni velivoli con ali impiegano anche corpi che generano portanza. Alcuni dei primi progetti di monopiani ad ala alta dei primi anni 1930 della Bellanca Aircraft Company, come il Bellanca Aircruiser, avevano fusoliera vagamente a forma di profilo alare in grado di generare portanza, con anche i montanti alari su alcune versioni dotate di carenature allargate per dare loro una certa capacità di generazione di portanza. L'aereo da corsa Gee Bee R-1 Super Sportster degli anni 1930, allo stesso modo, da studi aerodinamici più moderni, ha dimostrato di aver avuto una notevole capacità di generare portanza con il suo design della fusoliera, importante per il ruolo da corsa previsto dell'R-1, specialmente in curve a pilone altamente inclinate durante le corse. Vincent Burnelli sviluppò diversi velivoli tra il 1920 e il 1950 che



Bellanca Aircruiser

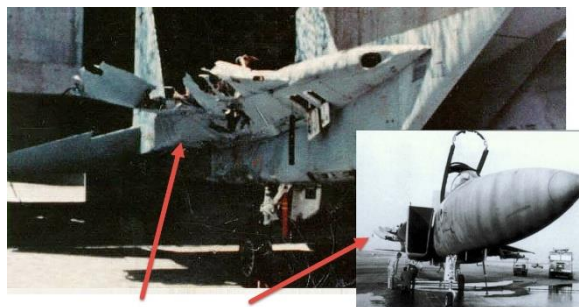
utilizzavano la fusoliera. Come i primi monoplani Bellanca, lo Short SC.7 Skyvan produce una notevole quantità di portanza dalla sua forma della fusoliera, quasi quanto il 35% prodotto da ciascuna delle ali. Caccia come l'F-15 Eagle producono anche una notevole portanza dall'ampia fusoliera tra le ali. Poiché l'ampia fusoliera dell'F-15 Eagle è così efficiente al sollevamento, un F-15 è stato in grado di atterrare con successo con una sola ala, anche se quasi a piena potenza, con la spinta che ha contribuito in modo significativo al sollevamento.



Gee Bee R1 Super Sparster

Nell'estate del 1983, un F-15 israeliano organizzò un finto combattimento aereo con Skyhawk per scopi di addestramento, vicino a Nahal Tzin nel deserto del Negev. Durante l'esercitazione, uno degli Skyhawk ha sbagliato i calcoli e si è scontrato con forza con la radice alare dell'F-15. Il pilota dell'F-15 era consapevole che l'ala era stata seriamente danneggiata, ma decise di provare ad atterrare in una base aerea vicina, non conoscendo l'entità del suo danno all'ala. Fu solo dopo essere atterrato, quando uscì dalla cabina di pilotaggio e guardò indietro, che il pilota si rese conto di quello che era successo: l'ala era stata completamente strappata dall'aereo, e aveva fatto atterrare l'aereo con una sola ala attaccata. Pochi mesi dopo, l'F-15 danneggiato aveva ricevuto una nuova ala e tornò in servizio operativo nello squadrone. Gli ingegneri della McDonnell Douglas avevano difficoltà a credere alla storia dell'atterraggio con un'ala: per quanto riguardava i loro modelli di pianificazione, questo era impossibile.

Nel 2010, Orbital Sciences ha proposto il veicolo spaziale "Prometheus blended lifting-body", circa un quarto delle dimensioni dello Space Shuttle, come opzione commerciale per trasportare gli astronauti in orbita terrestre bassa nell'ambito del programma commerciale con equipaggio. Il veicolo VTHL (Vertical Takeoff, Horizontal Landing) avrebbe dovuto essere lanciato su un razzo Atlas V, ma sarebbe atterrato su una pista. Il progetto iniziale doveva trasportare un equipaggio di 4 persone, ma poteva trasportarne fino a 6, o una combinazione di equipaggio e carico. Oltre a Orbital Sciences, il consorzio dietro la proposta includeva Northrop Grumman, che avrebbe costruito lo spaziotreno, e la United Launch Alliance, che avrebbe fornito il veicolo di lancio. Non riuscendo ad essere selezionata per un premio CCDev fase 2 dalla NASA, Orbital ha annunciato nell'aprile 2011 che probabilmente avrebbe ridotto i suoi sforzi per sviluppare un veicolo commerciale con equipaggio.



Prometheus

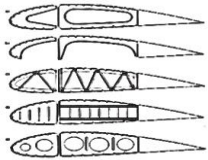
I principi di progettazione dei corpi di sollevamento sono utilizzati anche nella costruzione di dirigibili ibridi.

Un dirigibile ibrido è un velivolo a motore che ottiene parte della sua portanza come dirigibile più leggero dell'aria (LTA) e parte della portanza aerodinamica come aerodina più pesante dell'aria.

Un *dynastat* è un dirigibile ibrido con ali fisse e / o un corpo di sollevamento ed è tipicamente destinato a voli di lunga durata. Richiede il volo in avanti per creare la componente di portanza aerodinamica.

Un *rotostato* è un dirigibile ibrido con ali rotanti ed è tipicamente destinato ad applicazioni di sollevamento pesante. Le sue ali rotanti possono fornire portanza anche quando si librano o si manovrano verticalmente, come un elicottero.

Non sono stati costruiti progetti di produzione, ma diversi prototipi con equipaggio e senza equipaggio hanno volato. Il termine "dirigibile ibrido" è stato anche usato per descrivere un dirigibile che comprende un mix di costruzione rigida, semirigida e non rigida.



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:

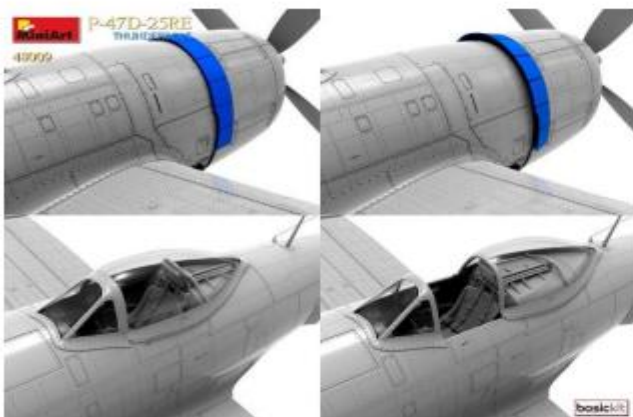
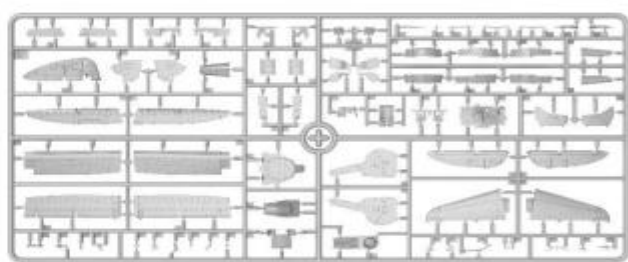
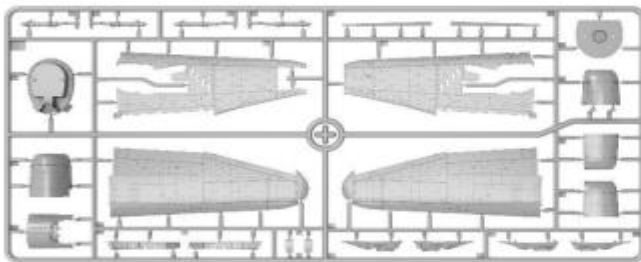
ANNUNCIO per gli appassionati di modellismo statico

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 il kit MiniArt in scala 1:48 dedicato al P47 Thunderbolt.

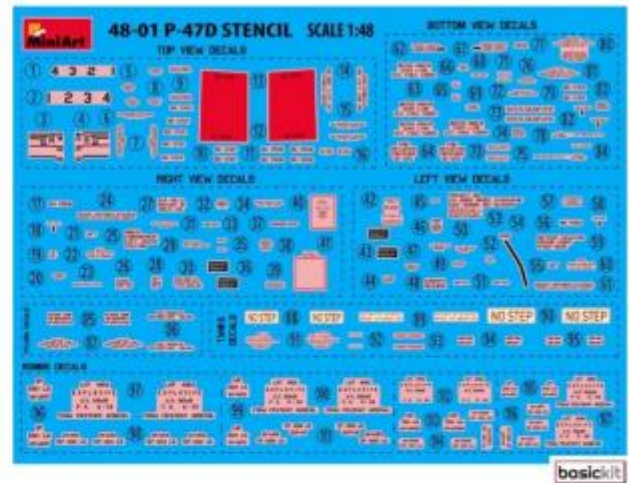
Il Modello – MiniArt è un marchio Ucraino relativamente giovane nel panorama modellistico nazionale.

MiniArt si è distinto per la produzione di numerosi bellissimi kit, tutti caratterizzati da un altissimo livello di dettaglio sia interno che esterno. Quello proposto permette di realizzare la prima versione "bubbletop" prodotta in serie a Farmingdale del P47D.

Il kit è estremamente dettagliato e già da scatola consente di ottenere un livello di realismo eccellente. La personalizzazione può essere spinta ai massimi livelli grazie all'utilizzo di set aggiuntivi, in rete se ne trovano in grandissima quantità.



Le decals a corredo permettono di realizzare uno dei 2 esemplari proposti.



8007423

62nd Fighter Squadron 56th Fighter Group, 8th Air. Force, August 1944 Pilot: Col. David Schilling



8007423

82nd Fighter Squadron 78th Fighter Group, 8th Air Force. Duxford, Summer 1944

Il Progetto – Il P47 nasce in risposta alla richiesta dell'USAAC per un nuovo aereo da caccia. Republic Aviation propose l'intercettore leggero AP-10, caratterizzato da motore in linea Allison V-1710-39 a 12 cilindri da 1.150 CV e un armamento costituito da due mitragliatrici Browning M2 da 12,7 mm montate sul muso.

L'USAAC anche se colpita dalla proposta dell'AP-10 esprime preoccupazione per l'armamento di bordo, decisamente insufficiente. L'ing. Alexander Kartveli aggiunse al progetto iniziale altre due mitragliatrici sulle ali (una per lato). Soddisfatta l'USAAC ordinò nel Novembre 1939 un unico prototipo con la designazione XP-47.

Il 12 giugno 1940, Kartveli presentò all'USAAC l'AP-10 ridisegnato. Il nuovo aereo è molto più grande dell'originale, il motore in linea è stato sostituito con un motore radiale Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp a 18 cilindri con turbocompressore. L'armamento fu portato a otto Browning M2, quattro su ciascuna ala. Le prestazioni previste soddisfacevano i requisiti USAAC anche se il carico di carburante era leggermente inferiore alle specifiche richieste. Nonostante ciò, il 6 Settembre 1940, l'USAAC ordinò un prototipo che venne designato come XP-47B. La prima versione di produzione P-47B differiva dal prototipo per il propulsore, un R-2800-21 di produzione da 2.000 CV, il tettuccio scorrevole razorback al posto dell'unità incernierata originale e da alettoni ed elevatori in metallo completamente ridisegnati. Hart Miller direttore dei contratti militari di Republic coniò il soprannome dell'aereo: Thunderbolt!

Numerose varianti si susseguirono nel tempo durante gli anni del secondo conflitto mondiale: furono tutte sviluppate per apportare continui miglioramenti al progetto iniziale. Una lamentela comune da parte dei piloti del P-47 era che la cabina di pilotaggio razorback limitava la visibilità posteriore.

In risposta, nel Luglio 1943, Republic montò su di un P-47D-5-RE il tettuccio a bolla di un Hawker Typhoon. Il nuovo tettuccio migliorò notevolmente la visibilità. Nasce così un nuovo prototipo designato XP-47K che sfociò nella produzione di serie del bubbletop iniziata a Farmingdale proprio con il P-47D-25-RE. La produzione del bubbletop P-47D è stata di 3.028 velivoli, costruiti in otto blocchi di produzione, per un totale di 12.558 esemplari.



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

P:IVA 01734920331
www.wirgimodels.com

“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 o nelle biblioteche, che affrontino la tematica in argomento, riteniamo di

stimolare una chiave di lettura quanto più possibile oggettiva e completa.

Questo mese vogliamo mostrarvi e suggerirvi una pubblicazione che abbiamo ricevuto in omaggio dal Comandante dell'Aeroporto militare di Linate – QG I Regione Aerea, il libro del centenario, divulgato in occasione dell'Open Day del 9 settembre 2023.

**“Diario di una Vita Straordinaria:
86 anni di avventure, amori e sfide”.**



Prefazione del Colonnello Andrea Rossi

Comando Aeroporto / Quartier Generale della 1^a Regione Aerea Linate

Il 28 marzo 2023 è una data che riveste una grande importanza per la nostra giovane Aeronautica Militare, poiché segna il centenario della sua fondazione. Dalla sua nascita l'Arma Azzurra è sempre stata una Forza Armata viva, incessantemente alla ricerca dell'evoluzione e costantemente orientata al futuro, ma con uno sguardo sempre attento agli insegnamenti e ai valori del passato.

Questo momento, in particolare, è sia un'opportunità unica per riflettere sul nostro futuro, che l'occasione per celebrare la nostra storia, caratterizzata da autentici pionieri nel campo dell'aviazione e dell'ingegneria, dei veri e propri eroi dei cieli.

L'idea stessa di realizzare un libro cartaceo, in un mondo dominato dalla velocità e dall'informazione digitale è funzionale, in un certo qual senso, a mantenere un legame con il nostro passato, per il tempo e la riflessione che richiede sfogliare le pagine e per l'essenza stessa dell'oggetto, legato a sensazioni e ritmi "di altri tempi".

Con questo volume si vuole fissare su carta, in occasione dei festeggiamenti per i 100 anni della nostra Forza Armata, la storia del Comando Aeroporto / Quartier Generale della 1^a Regione Aerea, degli Enti che lo hanno preceduto e reso quello che è oggi e di tutte le realtà aeronautiche che, nel tempo, hanno consolidato il legame tra l'Aeronautica Militare e la bellissima città di Milano.

Questo testo offre la possibilità di immergersi nella storia del nostro glorioso passato e di rendere omaggio agli uomini che, a volte, si sono spinti fino all'estremo sacrificio nell'assolvimento del proprio dovere.


Allo stesso modo spero che questo libro possa rendere orgogliosi gli uomini e le donne del Comando Aeroporto/Quartier Generale della 1^a Regione Aerea che, prendendo esempio da chi ci ha preceduto, affrontano quotidianamente sfide complesse e gravose offrendo impegno, sacrificio, professionalità, dedizione e tantissima passione allo scopo di rendere la nostra amata Aeronautica ogni giorno migliore.

Buona lettura, Andrea Rossi.

il testo è disponibile presso la biblioteca della Sezione AAA- Fidenza
è anche possibile acquistarlo richiedendo alla nostra segreteria assoaeronautica.fidenza@gmail.com
o alla Redazione di Forum redazione_forum@libero.it

AVVISI E COMUNICAZIONI

Lettera del Presidente Nazionale AAA – Gen. Giulio Mainini alle Sezioni
Oggetto: Linee programmatiche 2023-2026



2/ott/2023

Carissimi Presidenti;

il Consiglio Direttivo Nazionale, nel corso della riunione del 23 settembre u.s., ha approvato le Linee Programmatiche 2023-2026 allegate, elaborate dai membri dello stesso Consiglio, da considerare con attenzione e divulgare a tutti i Soci.

Contengono spunti, stimoli e idee mirate ad una più efficace azione di tutti, singolarmente e coralmemente, per lo sviluppo armonico di tutte le componenti del Sodalizio, nello spirito di collaborazione e solidarietà che distingue il nostro sodalizio e ci fa apprezzare dalla moltitudine di simpatizzanti e sostenitori presenti su tutto il territorio nazionale.

Alcune delle azioni proposte sono nel solco della tradizione ma richiedono una più convinta partecipazione. Altre possono apparire come una sfida a chi tra noi ha difficoltà a comprendere il linguaggio dei giovani e l'invadenza della tecnologia comunicativa (internet, social, teleconferenze, etc.).

Non dobbiamo angustiarsi, i giovani sono il nostro futuro e meritano la nostra attenzione. Va, peraltro, rilevato che, a prescindere dal linguaggio utilizzato, i forti valori che noi rappresentiamo sono molto apprezzati anche dai giovani e valgono lo sforzo di una maggiore disponibilità nei loro confronti.

Non tutto è realizzabile in tempi brevi. Tuttavia, se riusciamo ad orientare la nostra opera quotidiana verso il futuro, con l'entusiasmo e la determinazione che ci contraddistinguono, i risultati non mancheranno.


Al riguardo, ho dato la facoltà ai membri del Consiglio Direttivo Nazionale di poter contattare sia i Presidenti Regionali e sia i Presidenti delle Sezioni, ubicate all'interno delle Regioni stesse, per illustrare più compiutamente le possibili azioni da svolgere sul territorio. La presidenza nazionale dell'AAA provvederà a rendere disponibile il servizio di videoconferenza offerto dalla piattaforma "VidyoConnect" che consente la possibilità di collegare tra loro fino a 50 utenti.

Buon lavoro!!
ma solo con approccio

Gen. S.A. (c) Giulio Mainini
Giulio

Ai Presidenti Regionali AAA e
Ai Presidenti delle Sezioni dell'AAA

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



CENTO ANNI DELL'AERONAUTICA MILITARE
In volo verso il futuro

Nella lettera si fa riferimento al documento "A.A.A. - linee programmatiche 2023-2026", che in estrema sintesi contiene due macro-voci indirizzate a ... "far convergere gli sforzi su due importanti obiettivi":

1. "Incrementare la visibilità dell'Associazione verso l'esterno";
2. "Migliorare le comunicazioni e l'organizzazione interna per ottimizzare ogni possibile sinergia".

Per la consultazione completa del citato documento, tutti i Soci potranno prenderne visione presso le proprie Sezioni.

TUTTE LE CONVENZIONI



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

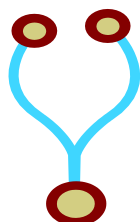
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRCR, per promuovere attività comuni, scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2023 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini. 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

Obiettivo 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 OTTOBRE 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.

- il mercoledì** presso la sede ANIOC di Via Repubblica n° 41 (ingresso dal cortile interno), il Delegato di Parma incontra i Soci Cavalieri dalle ore 9,00 alle 12,00.
- Domenica 22 ottobre** **Desenzano del Garda** – ore
- Domenica 22 ottobre** **Parma, Parco del Dono** – Cerimonia in occasione dell' 81° Anniversario della Battaglia di El Alamein 10,45 ammassamento – 11,00 Alzabandiera – allocuzioni – deposizione corona – Preghiera del Paracadutista. Invito a tutte le Associazioni confluenti in AssoArma Parma.
- 4 novembre 2023** **I programmi e gli inviti alle celebrazioni del 4 novembre nelle varie località, non sono ancora stati divulgati.**
- Domenica 19 novembre** **Forlì – Torre Numai** – Via Torre Numai ore 10,00 – Riunione delle Sezioni AAA della Regione Emilia Romagna, organizzata dal Vice Presidente Nazionale Davide Aru e ospitata presso la sede della Sezione di Forlì. Al termine della riunione si prevede un intrattenimento conviviale tra i partecipanti.

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 -