

# “FORUM”

*degli Aviatori d'Italia*

Articolo e foto a pagina 20



*Dagli U.S.A. – primo volo per il nuovo velivolo stealth B-21 “Raider” - tecnologia di sesta generazione è l'aereo militare più avanzato di sempre*



*Novembre 2023*

*n° 128*

**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° 128 – periodo di emissione: novembre 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](mailto:redazione_forum@libero.it)

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

**... i social di ASSOAERONAUTICA FIDENZA**

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

Se hai un contributo da fornire all'aggiornamento della pagina, invia materiale agli amministratori: [redazione\\_forum@libero.it](mailto:redazione_forum@libero.it) [roberto.miat@gmail.com](mailto:roberto.miat@gmail.com)  
[assoaeronautica.fidenza@gmail.com](mailto:assoaeronautica.fidenza@gmail.com) Per info e contatti: [fidenza.assoaeronautica@gmail.com](mailto:fidenza.assoaeronautica@gmail.com)

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

## Sommario:

- Pg. 2	UNA PAGINA FACEBOOK TUTTA ASSOAERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....AAA Team Comunicazione)
- Pg. 4	IL SITO DELLA SEZIONE - <a href="http://WWW.ASSOAERONAUTICAFIDENZA.IT">WWW.ASSOAERONAUTICAFIDENZA.IT</a> ..... (Pacomar)
<b>STORIE AERONAUTICHE</b>	
- Pg. 5-7	<b>F-104 “STARFIGHTER” vs MiG-29” FULCRUM” - IL MIO DUELLO CON LO SPILLONE.....(Com.te Luca Anedda)</b>
<b>STORIE DI MARE..</b>	
-Pg. 8-9	<b>GIBILTERRA - DA VILLA CARMELA AL PIROSCAFO “OLTERRA” .....(STV Emilio Mediolì)</b>
- Pg. 10	<b>MINORCA E LA BASE “MAHON” .....(STV Emilio Mediolì)</b>
<b>LE PAGINE DEGLI EVENTI</b>	
- Pg. 11	<b>VOLANDIA – “L’EPOPEA DEL VOLO” 1923-2023 .....(report di M. Limbiati - Hangar Italy)</b>
- Pg. 12	<b>IL 4 NOVEMBRE A... FIDENZA, SORAGNA E PARMA.....(Strega-Verduri-Repubblica on line)</b>
- Pg. 13-14	<b>“IL RISVEGLIO DEL MITO” - TORNA A RUGGIRE IL MOTORE DEL RECORD MONDIALE DI VELOCITÀ 1934.....(sito uff.le A.M.)</b>
- Pg. 15-16	<b>ENCOMIO SOLENNE COLLETTIVO AL DISTACCAMENTO AEROPORTO PIACENZA... ( sito uff.le A.M.)</b>
- Pg. 16	<b>“OPERAZIONE G.91/R” – LA FESTA DEI PROTAGONISTI.....(Strega - foto Francani)</b>
<b>ACCADDE NEI NOSTRI CIELI</b>	
- PG. 17-17	<b>... A NOVEMBRE .....(Bruno-Salomone)</b>
-Pg. 18-19	<b>APPROFONDIMENTO – “KINDU – TRAGEDIA D’ITALIA”.....(M. Salomone)</b>
<b>NOTIZIE DAL MONDO</b>	
- PG. 20	<b>“STARLAB” - UN ALTRO PASSO VERSO LA FUTURA ISS COMMERCIALE EUROPEA.....(recensioni di C. Cordaro)</b>
-Pg. 20	<b>“B-21 “RAIDER” L’AEREO MILITARE DI SESTA GENERAZIONE.....(recensioni di C. Cordaro)</b>
<b>PAGINE DI TECNOLOGIA AERONAUTICA</b>	
Pg. 21-24	<b>SISTEMI RADIO PER AEREI NELLA II GUERRA MONDIALE.....(Web – AireRoma)</b>
<b>CESMA INFORMA</b>	
Pg. 25-26	<b>LE CONFERENZE DEL CENTENARIO – LA MISSION E IL PROGRAMMA 2023/2024 .....(sito ufficiale CESMA)</b>
<b>PAGINE DI AEROMODELLISMO</b>	
- PG.27-28	<b>PAOLO E IL SUO MODELLO S.M.79.....(Wirgi Models)</b>
<b>EDITORIA STORICA AERONAUTICA</b>	
- PG. 29	<b>STORIA DELLA RADIO IN AVIAZIONE – DALLE ORIGINI AL SECONDO DOPOGUERRA .....(ricerche Web)</b>
<b>CONVENZIONI</b>	
- Pg.30	<b>TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2023.....(AAA-Fidenza)</b>
<b>AGENDA DEL MESE</b>	
- Pg. 31	<b>OTTOBRE-NOVEMBRE 2023.....(Redazione Forum)</b>

**In copertina:** Una impressionante immagine del bombardiere USA di sesta generazione B-21 “Rider”

# FORUM degli Aviatori d'Italia

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

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



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

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

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

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

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

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

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



**Pagina Facebook**

[facebook.com/assoaerarma](https://facebook.com/assoaerarma)



**Instagram**

[instagram.com/assoaerarma](https://instagram.com/assoaerarma)



**Twitter**

[twitter.com/assoaerarma](https://twitter.com/assoaerarma)



**Telegram**

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



**YouTube**

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



**Sito Web**

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

## IL SITO DELLA SEZIONE - [WWW.ASSOAERONAUTICAFIDENZA.IT](http://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 novità ....è quello di farci una visitina ogni tanto. Vi aspettiamo, numerosi!*

*"Pacomar" in redazione*



### “STARFIGHTER” vs “FULCRUM”

**F-104 CONTRO MiG-29:**

**“il mio duello con lo spillone e vi dico chi ha vinto”**

testo di **Luca Anedda** 24.10.2022



Qualche giorno fa l'Aeronautica Militare ha rilasciato un bellissimo cortometraggio sull'F-104 intitolato: **“F-104 Starfighter - il missile con un uomo dentro”**. Fatto molto bene, è ricco di immagini e filmati alcuni inediti, e fa parte della collana: **“A spasso nel Tempo”**. Rivedendolo non ho potuto trattenere un moto di forte emozione. Penso, senza tema di essere smentito, che chi ha pilotato l'F-104 sa che questo è un velivolo “speciale” che ti entra nella pelle, e non ti abbandona più. Si possono pilotare altri velivoli, anche ben più moderni, si può passare all'aviazione commerciale ed apprezzare la bellezza del volo con “macchine” stupende come l'MD-80 o il B-767. Ma nulla, proprio nulla si avvicina al volo del “missile con un uomo dentro”.

Dunque, vedendo il filmato tanti ricordi sono tornati a galla, e tra questi vi è anche quello relativo al combattimento aereo con il MiG-29. Se avete un attimo di pazienza vi racconto come è andata.

Ho svolto la mia attività di volo sul 104 a Rimini, presso il 23° Gruppo Caccia Intercettori Ognitempo (CIO) del 5° Stormo, dal 1983 fino al 1994/95, anni questi ultimi in cui ricoprivo l'incarico di Comandante di Gruppo. Stormo straordinario e prestigioso che dividevamo con il 102° Gruppo Caccia Bombardieri (CB), composto anch'esso da persone davvero speciali anche per il delicato ruolo che ricoprivano.

Tanta esperienza e operatività concentrata in una cornice, la Romagna, che con la sua gente laboriosa ma di gran cuore e di una non comune capacità imprenditoriale, ci accoglieva benevolmente. Per i giovani piloti dello Stormo l'estate riminese aveva un sapore particolare: erano gli anni del primo Top Gun ed il mestiere del pilota da caccia era molto apprezzato da un vasto pubblico femminile, non solo locale, ma anche quello che proveniva, per vacanza, dalle lontane regioni scandinave. Erano i tempi delle discoteche e Rimini era la capitale indiscussa della vita notturna.

Ma le distrazioni esterne dovevano essere oculatamente bilanciate. Il 104 non consentiva errori. Potrebbe sembrare una frase fatta, ma riferita allo “spillone”, non lo è affatto. Effettuare una salita “gate” come la si chiamava in gergo, cioè con il postbruciatore inserito, e dunque alla massima potenza, comportava un'ascesa quasi verticale fino a raggiungere e superare i 10.000 metri in un paio di minuti. Non era infrequente per il pilota andare in “vertigine” cioè avere una sensazione fisica non corrispondente al reale assetto del velivolo; nel caso di questo tipo di salita, specie se effettuata senza riferimenti esterni come, ad esempio, di notte e magari dentro le nubi, bisognava concentrarsi sugli strumenti di volo e non affidarsi alle proprie sensazioni che altrimenti avrebbero potuto portare il velivolo in assetti non controllati e con possibili risultati fatali.



(Il Comandante Anedda sul suo “Spillone”)

Fondamentale, dunque, il travaso di esperienza tra i piloti più anziani e quelli più giovani; devo dire che il sistema di addestramento, dal volo basico per i piloti appena arrivati al Gruppo, a quello più avanzato, come quello al combattimento con velivoli dissimili, funzionava molto bene e si cercava in ogni modo di trarre dalle diverse esperienze il massimo del ritorno operativo ed addestrativo. Ricordo che nel mio ultimo anno di attività al 23° Gruppo, riuscimmo a svolgere tutta una serie di attività addestrative “avanzate” davvero straordinarie; ospitammo il Gruppo di volo della Marina che da poco volava con l'Harrier e con il quale facemmo

interessanti missioni congiunte contro i Mirage francesi, rischierati anch'essi presso di noi. Svolgemmo anche attività aria suolo, presso il poligono di Capo Frasca in Sardegna potendo contare sulla straordinaria esperienza dei nostri armieri. In questo contesto di continua ricerca di occasioni che potessero accrescere il nostro bagaglio operativo e addestrativo, si inserisce **"il duello aereo con i MiG-29"**.

Il MiG-29 "Fulcrum" è un velivolo di fabbricazione Sovietica e poi Russa, più recente dell'F-104: è molto manovrabile, di quarta generazione e ancora oggi è in dotazione alle forze aeree di molti Paesi, tra cui Russia e Ucraina.



Dopo il dissolvimento dell'Unione Sovietica nel 1991 ed a seguito della riunificazione delle due Germanie, un Gruppo di volo di MiG-29 della Germania dell'est entrò a far parte della NATO ed i suoi piloti erano corteggiatissimi da tutti gli altri Gruppi di volo, che cercavano finalmente di misurarsi sul serio, con quello che fino a poco prima era l'aereo di punta del patto di Varsavia.

È molto probabile che noi del 23° Gruppo fossimo stati gli unici e dunque ultimi F-104 Italiani a misurarci con i MiG-29 Tedeschi, che furono tenuti in vita dalla Luftwaffe fino ai primi anni del 2000, proprio per studiarne le caratteristiche di impiego.

Eravamo rischierati a Decimomannu per un periodo di addestramento al combattimento avanzato e nello stesso periodo sulla stessa base si trovavano i MiG-29 del Gruppo tedesco. Il loro ruolino di marcia li vedeva impegnati ogni giorno con diversi Gruppi: Americani e Tedeschi avevano saturato gli slot disponibili. La fortuna però ci venne incontro e venimmo a sapere che il giorno dopo si era aperta una possibilità, a causa di un problema tecnico ad alcuni velivoli che avrebbero dovuto "combattere" nel pomeriggio con i MiG.

Devo dire che il 23° Gruppo ha sempre avuto tra le sue fila piloti in gamba, ma quell'anno in particolare avevo a disposizione ragazzi straordinari, non solo come bravura tecnica, ma anche come intraprendenza e completa dedizione alla causa della costante ricerca del miglioramento operativo. In men che non si dica riuscimmo ad inserirci per il giorno dopo al posto degli americani.

Ottimo. Ma ora bisognava elaborare una strategia per il nostro primo incontro ravvicinato con il nemico. E la cosa non si presentava affatto facile. Del velivolo sapevamo molte cose; certamente che era molto più manovriero di noi e quindi cominciammo ad escludere di finire in un combattimento manovrato perché avremmo sicuramente avuto la peggio. Sapevamo che disponevano di un buon armamento aria-aria, oltre che di un buon cannone. Sapevamo anche che il loro Radar aveva un raggio di acquisizione simile al nostro. Ma certo ci avrebbe potuto far comodo avere altri dettagli.



(un Mikoyan-Gurevich MiG-29 "Fulcrum" in dotazione alla G.A.F.)

Il Circolo è sempre stato un punto di incontro fondamentale per i piloti; non solo per la socializzazione ma anche per la sua indispensabile funzione di scambio di preziose informazioni: se volete una sorta di prosecuzione della funzione di "Sicurezza Volo" che normalmente si svolgeva al Gruppo. Con un boccale di birra in mano è molto più semplice parlare delle esperienze vissute e travasarle ai più giovani. Oppure il contrario. L'arricchimento è sempre in tutte e due le direzioni, inclusa quella orizzontale.

Dunque, non restava che socializzare con i nostri amici della ex Germania dell'Est e cercare di farci raccontare qualche dettaglio in più sul loro radar di bordo. E fu così che tra una birra sarda ed una tedesca riuscimmo a capire che il loro radar aveva un limite, che il giorno dopo avremmo potuto sfruttare: la traccia del velivolo avversario appariva sul loro radar come una serie di puntini. Più grande era il velivolo più puntini aveva la traccia sintetica che compariva sui loro schermi. In sostanza se avessimo mantenuto una formazione molto stretta, sul loro radar sarebbe comparsa una traccia

composta da un numero di puntini come se si fosse trattato di un velivolo di grosse dimensioni. Ma non sarebbero stati in grado di determinare di quanti velivoli si componeva quella traccia. L'altra informazione importante che riuscimmo ad avere, fu che una volta designato il target o come si dice in gergo, avessero fatto il lock-on sul bersaglio, per poter lanciare il missile, il radar cessava di fornire informazioni sugli altri bersagli circostanti, rendendolo in sostanza cieco. Era tutto quello che ci serviva sapere.



(cockpit del velivolo MiG-29 "Fulcrum")



(cockpit del velivolo F-104 "Starfighter")

La mattina dopo elaborammo la nostra tattica che sfruttava anche la nostra conoscenza del poligono di Decimomannu: avevamo un vantaggio, giocavamo in casa. Il poligono consentiva davvero di simulare un combattimento reale: appositi sensori registravano i dati di volo di ciascun velivolo e in caso di lancio di un missile, avendo il computer di terra in memoria tutti i dati relativi all'armamento impiegato, poteva stabilire se il lancio aveva avuto successo, causando l'abbattimento del velivolo, oppure no. Nel caso affermativo il malcapitato veniva invitato ad abbandonare il poligono perché appunto, colpito. Insomma, tutto molto realistico.

Quindi cosa elaborammo per affrontare i nostri amici tedeschi?

**Primo:** rimanere in campo supersonico. Quello era il terreno favorevole all'F-104.

**Secondo:** manovrare il meno possibile: far manovrare il nostro AIM-9L, superbo missile infrarosso che una volta agganciata la fonte di calore del nostro "nemico" non l'avrebbe mollata più.

**Terzo:** per ingannare il loro radar, volare una formazione strettissima (così da risultare sul loro schermo come un solo velivolo).

**Quarto:** non appena agganciati dal loro radar con il lock on, ci saremmo separati per un attacco a tenaglia da sinistra dall'alto e da destra dal basso.

Così facemmo e due dei MiG-29 furono gentilmente chiamati, dal controllore di terra del poligono, ad abbandonare il medesimo, in quanto colpiti. **Missione compiuta!**

Oggi i MiG-29 volano ancora sui cieli russi e ucraini. Non stanno compiendo missioni addestrative: **Fanno sul serio.** E questo non è un bene. Per nessuno. Forse sarebbe anche ora di bloccare la spirale prima che anche altri tipi di velivoli si aggiungano alla battaglia.

**Ricerche e recensioni del Ten. AARS (c) Enrico Prisco**



## STORIE DI MARE, DI NAVI E MARINAI

### GIBILTERRA (parte II) - Da Villa Carmela al piroscafo "Olterra"

Furono queste le due basi segrete da cui partivano i mezzi d'assalto italiani per attaccare Gibilterra. Gli uomini e il sacrificio dell'Orsa Maggiore.

Nuova tecnica, nuovi accorgimenti, anche nuovi personaggi, per le operazioni dei mezzi d'assalto contro Gibilterra, dopo le quattro spedizioni dello "Sciré".

L'accostamento col sommergibile si rivelava sempre più problematico, sia per le difficoltà della navigazione nello stretto, sia perché ormai gli inglesi avevano preso le loro contromisure; si aprì così, verso la metà del 1942, una fase del tutto diversa.



(La Base di Gibilterra in una splendida foto aerea)

Siamo ora, con la nostra ricostruzione documentata dei fatti, alle "basi di sabotaggio segrete" di Villa Carmela e della petroliera "Olterra". Sbarcato dallo "Sciré" per assumere il comando dei mezzi d'assalto, il comandante Borghese dette piena fiducia agli ideatori di quegli strattagemmi e si arrivò rapidamente alla loro organizzazione.

Spionaggio e controspionaggio si affiancarono alle operazioni belliche; la scena era sempre quella della baia di Algeciras. E proprio dirimpetto, nel porto esterno di Gibilterra, sostavano i grossi convogli diretti a Malta e in Egitto, per le truppe del generale Montgomery impegnate nella grande battaglia del deserto; anche la distruzione di quelle navi mercantili cariche di materiale bellico era un obiettivo molto importante.



Nella primavera del 1942, dunque, fu inviato in Spagna, per una <esplorazione> attinente a un preciso progetto, il tecnico genovese Antonio Ramognino; aveva sposato da poco una spagnola, di nome Conchita, che doveva costruirgli un alibi ed essere poi di enorme aiuto all'impresa. (foto a lato - La Sig.ra Conchita, proprietaria della Villa in Algeciras).

Affittarono una villa sopra una collinetta vicinissima alla riva della baia di Algeciras, perché la "signora doveva rimettersi in salute". Quel primo punto di appoggio si chiamava Villa Carmela. Da lì operarono i nuotatori del "Gruppo Gamma" che venivano introdotti clandestinamente in Spagna e, di notte, attraversando a nuoto il tratto di mare, attaccavano le "cimici" (piccole cariche esplosive) alle navi mercantili alla fonda nel porto esterno di Gibilterra e ne spezzavano le carene. Il sottotenente di vascello Agostino Straulino, poi asso mondiale e olimpionico della vela, comandò le operazioni, partecipandovi con gli altri nuotatori d'assalto che vi si avvicendarono arrivando a Villa

Carmela poco prima dell'"ora X" e ripartendone subito dopo.

L'Intelligence Service mai scoprì l'arcano, continuando a pensare che si trattasse di uomini portati a Gibilterra dai sommergibili, come in precedenza. Il bilancio di tali azioni è presto detto; furono affondati tra luglio e settembre 1942 questi cinque piroscafi di medio tonnellaggio a carico pieno: "Meta", "Shumm", "Empire Snipe", Aron Douglas" e "Ravens Point".

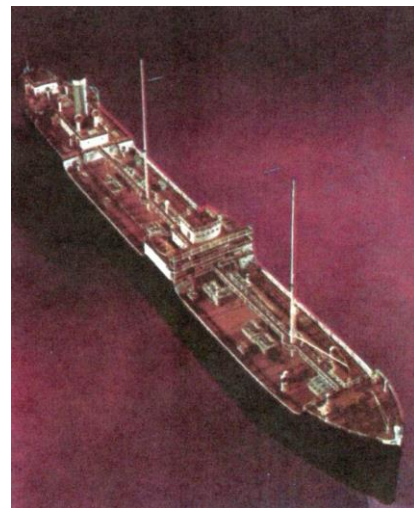
Intanto si stava lavorando alla seconda "base di sabotaggio", dalla quale dovevano operare non solo i nuotatori d'assalto, bensì <maiali>. Nel porto di Algeciras c'era una petroliera italiana, la "Olterra" di quattromila tonnellate.

(foto a lato - il modello della "Olterra" conservato al Museo Navale di La Spezia).

Allo scoppio della guerra, il suo comandante l'aveva portata via in tempo da Gibilterra e, giunto in acque territoriali spagnole, aveva aperto gli allagamenti. Rimasta semisommersa, era stata messa in disarmo, ormeggiata al molo del porto di Algeciras, proprio davanti all'Hotel Victoria, nel quale aveva sede il consolato inglese. Un picchetto di "carabineros" montava la guardia sul cassero di poppa, in omaggio alle regole della neutralità.

Bisognava, in assoluto segreto, senza destare il minimo sospetto, creare nello scafo un nascondiglio per gli apparecchi, praticare un'apertura sotto la linea di galleggiamento da cui gli stessi apparecchi potessero uscire e rientrare, organizzarvi un'officina, portare i <maiali> dall'Italia e con essi, gli operatori e i tecnici indispensabili. L'armatore della nave si prestò subito a collaborare e fece le regolari pratiche con le autorità spagnole, spiegando di voler rimettere la nave in efficienza. Ciò era alla base di tutto. Con regolari permessi potevano farsi i lavori di trasformazione, far arrivare i materiali, giocando su tutti gli inganni. Il problema degli uomini fu risolto con la graduale sostituzione dell'equipaggio mercantile rimasto sull'"Olterra". Risultava evidente che nell'operazione del <riarmo> dovessero essere chiamati altri marittimi e tecnici specializzati.

I nuovi arrivati appartenevano alla Marina da guerra o erano militarizzati; carpentieri e meccanici provetti. Alcuni erano operai delle officine di San Bartolomeo, a La Spezia e ci fu tutta una preparazione prima di inviarli ad Algeciras. Impararono, imbarcandosi





sopra un piroscampo mercantile nel porto di Livorno, i modi, il gergo e il vestire dei marittimi. Si trasformarono, nelle sembianze, in autentici rudi e rissosi "lupi di mare". Entrarono in Spagna con libretti di navigazione veri e con passaporti dai nomi e dalle qualifiche falsi. Ad ogni domanda risposero che andavano, per conto dell'armatore, a dare il cambio agli uomini dell'"Olterra" per il proseguo dei lavori e per costituire il nuovo equipaggio. Arrivati a destinazione, frequentarono le osterie del basso porto, bevendo e fingendo di ubriacarsi, tenendo un parlare da lupanare, imprecaando contro la guerra, contro il comandante della nave e contro tutti.

Una finzione riuscitissima. Tornando a bordo, sparivano barcollando sotto coperta, raggiungevano i locali di prua, lontani dalle sentinelle che sonnecchiavano a poppa. La nave era lunga cento metri. Subito, gli uomini si trasformavano, lavorando nella officina che era stata montata. Di giorno, per recitare in pieno la loro parte, raschiavano e spennellavano ogni lato e ogni sovrastruttura della nave. I materiali provenivano dall'Italia, entravano in Spagna via Bordeaux. Entravano in gabbioni fatti a liste di legno tra le quali non apparivano che tubi da caldaia. Sotto, naturalmente, c'era quello che non si doveva vedere. I <maiali> partivano dalla Spezia, smontati, abilmente celati in doppi fusti da nafta. E la nafta era soltanto nell'intercapedine.

(a lato: schema a disegno dell'interno della petroliera "Olterra")

L'avvio delle azioni di guerra fu dato la notte del 7 dicembre 1942. Nuovi piloti, nuovi <secondi>. I vecchi, i <pionieri> di Bocca del Serchio, erano stati "bruciati"; o morti o in prigionia. Giovani leve, dunque. Tra essi spiccava la figura del TV Licio Visintini, nato a Parenzo. Un uomo della tempra di Tesei. Fu lui che ebbe la funzione di comandante di quel gruppetto della "Olterra" che poi fu chiamato coloritamente <<la squadriglia dell'Orsa Maggiore>>. Egli aveva partecipato già alla quarta e ultima spedizione della "Scirè", affondando la motonave armata "Durham". Si era anche occupato della scelta degli uomini della <base di sabotaggio> e conosceva perfettamente la zona.

Con un potentissimo cannocchiale da marina di ben sessantaquattro ingrandimenti, Visintini stesso sorvegliava le entrate e le uscite di Gibilterra, a tre miglia in linea d'aria da Algeiras. Bene; in quei giorni vi erano entrate la corazzata "Nelson", l'incrociatore da battaglia "Renown" e le portaerei "Furious" e "Formidable". In coppia col sergente palombaro Magro, egli partì con il suo <maiale> all'assalto della "Nelson" assegnando gli altri bersagli agli equipaggi formati dal STV Cella e dal Sergente palombaro Leone, dal GM Manisco e dal Capo palombaro Varini.

Naturalmente, bisognava entrare nel porto interno, come aveva fatto Birindelli, ma l'impresa era molto più difficile, perché sull'elemento sorpresa non si poteva più fare conto assoluto e perché le misure di protezione erano assai efficienti. Infatti gli inglesi avevano rafforzato le ostruzioni delle reti con un <imbando> di quattro metri che si distendeva sul fondo e che nemmeno il sollevatore automatico riusciva ad alzare. Motoscafi incrociavano in continuazione davanti all'entrata del porto, riflettori illuminavano lo specchio d'acqua e bombe di profondità venivano lanciate per tutta la notte a intervalli di tre minuti.

Decisi ad entrare ad ogni costo, consapevoli del rischio mortale, gli uomini dell'Orsa Maggiore spinsero il loro coraggio ai limiti della temerarietà. La squadriglia fu decimata, senza che il porto venisse forzato; rimasti uccisi Visintini, Magro e Leone, prigionieri Manisco e Varini, soltanto cella riuscì a far ritorno all'"Olterra". I cadaveri di Visintini e di Magro furono ripescati qualche giorno dopo e il famoso Lionel Crabb, detto per antonomasia l'«uomo rana», capo del servizio segreto di sicurezza subacquea della roccaforte, gettò una corona di fiori sulle acque, cavallerescamente. Dopo ogni tentativo di attacco, egli si tuffava per ispezionare personalmente le carene delle navi, rischiando anche lui la vita. Nell'inchiesta che ne seguì, il servizio segreto inglese continuò a sostenere che anche quegli assalitori erano arrivati sul posto portati da un sommergibile.

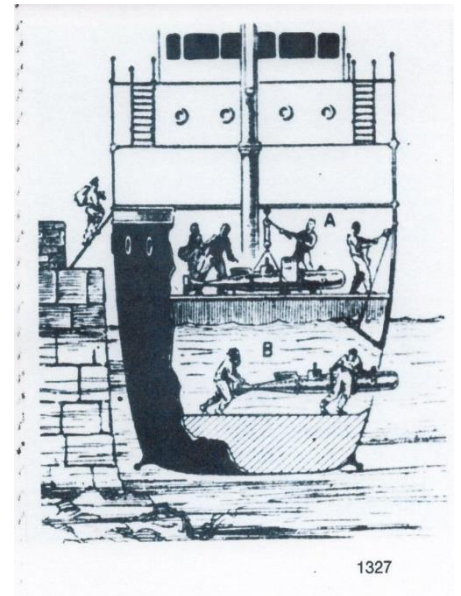
Della ricostruita <<squadriglia dell'Orsa Maggiore>> assunse poi il comando il CC Ernesto Notari, messinese, uno dei primi ufficiali di vascello specializzati palombari. Deteneva primati di immersione con scafandro. Due azioni furono compiute, sempre con tre <maiali> per volta, dalle coppie Notari-Serg. Lazzari, TV Tadini - STC Matera, STV Cella - STC Montalenti. Sì, ancora quel Cella unico superstite della precedente tragica spedizione.

La tremenda decimazione aveva consigliato, però, il ministero della Marina a non disporre più tentativi di violare il porto interno; si dovevano attaccare soltanto i mercantili alla fonda. D'altra parte il pericolo per gli operatori era ancora altissimo perché la vigilanza delle vedette armate inglesi era stata estesa a tutto lo specchio del porto esterno.

Due azioni (8 maggio e 4 agosto 1943) coronate da pieno successo. Ogni equipaggio affondò la nave designata e rientrò alla base. Le vittime furono il "Pat Herrison", il "Mashud", il "Camerata", l'"Harrison Gray", il "Thorshovdi" e lo "Stanridge", tutti oscillanti tra le cinquemila e le diecimila tonnellate. Oltremodo drammatica fu l'ultima impresa del Notari che, disceso a quasi quaranta metri di profondità, riemerse di colpo a un metro dalla fiancata dell'"Harrison Gray" e dovette fare ritorno alla base sempre in superficie.

Gli inglesi non si resero mai conto dell'esistenza della <<base di sabotaggio>> e tanto meno pensarono che potesse trovarsi nella vecchia petroliera. Algeiras: davvero la <baia delle beffe>.

Il segreto fu loro rivelato soltanto dopo l'8 settembre 1943.



## APPENDICE

In ritorno da una navigazione atlantica, dopo avere toccato la penisola di Gibilterra, la nave su cui ero imbarcato ha gettato le ancore alla fonda a fronte di Port Mahon, nell'isola di Minorca, raggiungibile solo con trasferimento su imbarcazioni di dimensioni idonee all'approdo.

Nulla più da commentare su Gibilterra del giorno d'oggi; niente più navi da guerra in quella meravigliosa fortezza naturale; tra le tante gallerie della Rocca aperte al turismo, non è consentito visitarne altre, chiuse per evidenti motivi di riservatezza e sicurezza. La tranquillità regna sovrana, da quando la popolazione spagnola di Algeciras e dintorni, ha votato con ampia percentuale contro il ritorno di Gibilterra alla Spagna. Il turismo la fa da padrone e i macachi senza coda, portafortuna di Gibilterra, rimangono i veri padroni della sommità della Rocca.



*(Allievi dell'Accademia Navale e Nave Vespucci in visita nei luoghi di questa storia nel 2015).*

**MINORCA** - In questo mese di novembre in cui l'Italia festeggia la Giornata delle Forze Armate e la propria Unità, non posso dimenticare la storia dei superstiti della corazzata "ROMA," affondata il 9 settembre, e rimasti bloccati per oltre un anno in questa ridente isola delle Baleari con gli equipaggi di altre unità da guerra italiane. Una storia ricca di valori e solidarietà che si contrappone alla drammatica assurdità della situazione che l'ha scaturita. Una storia che pochissimi conoscono - lo scrivo, per primo, fino a poche settimane fa ne ignorava l'esistenza - ma che invece andrebbe raccontata più spesso perché degna di essere divulgata e studiata come esempio di accoglienza e umanità. Ricorda, per certi versi, quella del romanzo Sagapò, liberamente trasposta su pellicola da Salvadores in "Mediterraneo", ma a differenza dei militari rimasti sulla sperduta isola greca, i marinai italiani, oltre 1.800, che approdano al porto di Mahon sono appena

sopravvissuti a uno degli eventi più drammatici del post armistizio e rimangono internati per 16 lunghi mesi non perché "dimenticati", ma alla stregua di "ostaggi" del regime franchista che rimane neutrale solo sulla carta. Questi avvenimenti, come del resto molti altri simili e altrettanto poco conosciuti che compongono la grande storia della Seconda Guerra Mondiale, mostrano la fierezza con cui i giovani soldati cercano di conservare la propria umanità seppur estraniati completamente dal mondo e dal conflitto. Ma anche la solidarietà e l'accoglienza delle popolazioni locali con cui si trovano a convivere e con cui si crea un legame profondo e inaspettato. Spesso materno. Come quello instaurato con Fortuna Novella, italiana di Carloforte andata in sposa ad un imprenditore minorchino che aprì subito la sua casa ai giovani marinai connazionali trattandoli letteralmente come figli, tanto da essere rinominata da loro "Mamma Mahon". Il 9 settembre, il giorno dopo la divulgazione della firma dell'armistizio, l'Italia è allo sbando; i militari stessi non sanno più chi è nemico e chi è alleato, gli stessi ufficiali più alti in grado hanno saputo solo dalla radio della resa e regna il caos più assoluto. Anche la squadra navale da combattimento ancorata a La Spezia che era pronta all'ultima battaglia per contrastare lo sbarco alleato a Salerno, si ritrova con l'ordine di dirigersi verso le acque sarde de La Maddalena. È comandata dall'ammiraglio Carlo Bergamini che non fa dipingere i cerchi neri e issare bandiera nera simbolo di resa. Nel pomeriggio, al largo dell'Asinara, appaiono 15 aerei da bombardamento tedeschi che sganciano le nuovissime e devastanti bombe radioguidate FX 1400; due di esse colpiscono la corazzata Roma, la migliore unità in servizio. Il fiore all'occhiello della Regia Marina si spezza in due e 46.000 tonnellate di acciaio incandescente affondano rapidamente trascinandosi dietro 1393 marinai, compreso l'ammiraglio Bergamini. Il resto della squadra riceve l'ordine di fare rotta su Malta e consegnarsi agli ex nemici. Sette navi si fermano per recuperare i superstiti e i cadaveri che affiorano dal mare. Ancora in vita ne recuperano 628 e, sotto il comando del Capitano di Vascello Giuseppe Marini, si dirigono verso un porto neutrale per prestare soccorso ai feriti. Marini, che aveva partecipato alla guerra civile spagnola, ricorda bene l'ospedale militare presente nei pressi di Port Mahon e punta verso Minorca. Due navi, "Pegaso" e "Impetuoso" proseguiranno invece verso l'isola di Maiorca dove verranno autoaffondate. Con le restanti navi da combattimento e quasi duemila uomini al seguito, Marini giunge alla Base Navale di Mahon dalla quale si aspettava di ripartire subito dopo avere messo in salvo i naufraghi e rifornito di carburante le imbarcazioni. La convenzione internazionale prevede, infatti, che le navi impegnate in guerra possano restare solo 24 ore nei porti neutrali. Franco non concede quei rifornimenti e, di fatto, le sequestra insieme a tutti gli equipaggi che saranno costretti a rimanere sull'isola per ben 16 mesi, riuscendo, solo nel gennaio del 1945, a fare ritorno in Patria, in tempo per partecipare alla guerra di liberazione. Tra le prime persone a raggiungere il porto per prestare soccorso ai propri connazionali ecco Fortuna Novella, unica italiana residente a Mahon che da subito si farà in quattro per aiutare procurando cibo, medicine e tenendo contatti con le famiglie in Italia, ma anche deponendo fiori sulle tombe dei marinai sepolti. Fortuna non si limita a prestare soccorso, ma cerca di trattare con le autorità per evitare l'internamento dei marinai insieme alle navi. Sarà anche grazie al suo aiuto e a quello del comandante della base Navale di Mahon, il Capitano Navio Francisco Benito che agli equipaggi fu concesso di restare a bordo e muoversi liberamente. *(Foto aerea dell'ex ospedale inglese del XVIII secolo).*



Non facile la posizione di Benito che dovette districarsi fra ordini superiori non sempre amichevoli e la sua personale umanità che si trasformò, nei mesi, in amicizia per i "colleghi" italiani. Ma encomiabile fu tutta la popolazione minorchina che contribuì con un comportamento accogliente e solidale, a creare un clima di fiducia, amicizia e non solo; nacquero amori, matrimoni, figli e relazioni che sarebbero durate anche tra i loro discendenti fino ai giorni nostri. Non a caso, quando il 15 gennaio, le navi riuscirono a ripartire, il molo del porto era pieno di persone, soprattutto ragazze, in lacrime, a salutare gli "italiani". Li saluta abbracciandoli uno ad uno anche Mamma Mahon che, con un fazzoletto in mano, li vede allontanarsi lentamente. Nel 1953 il Presidente della Repubblica Italiana, Einaudi, le conferirà la Stella della Solidarietà Italiana. A lei e a tutti i protagonisti di questa storia è dedicato il museo che da qualche anno sorge in due delle sale dell'ospedale militare costruito dagli inglesi nel XVIII secolo sull'Isola del Rey, nell'isolotto di forma triangolare presente nel porto di Mahon, lo stesso che aveva fornito ai nostri marinai sopravvissuti accoglienza, cure, conforto e, purtroppo, anche sepoltura per alcuni di loro. In funzione fino agli anni Cinquanta, l'ospedale fu lasciato poi in un completo degrado e solo negli ultimi anni, nel 2011, è iniziata l'opera di bonifica e riqualificazione da parte soprattutto di Associazioni e volontari e vada la mia gratitudine alla nostra guida turistica in loco che mi ha raccontato questa storia mentre mi mostrava non solo le sale dedicate alla corazzata Roma, ma l'intera opera di recupero dell'edificio e dell'isola del Re tutta, divenuta attualmente punto nevralgico di arte e cultura, un luogo assolutamente da non perdere se decidete di visitare Minorca.

**Turista per caso - Sottotenente di Vascello Emilio MEDIOLI**

## LE PAGINE DEGLI EVENTI E DELLE RICORRENZE



### L'EPOPEA DEL VOLO 1903-2023

testo di Marco Limbiati - Hangar Italy

Pubblico delle grandi occasioni (e tra questi la nostra Hangar Italy) il 21 ottobre a Volandia, il Parco Museo del Volo a due passi dall'Aeroporto Internazionale di Malpensa.

L'occasione è stata offerta dal taglio del nastro della mostra "L'EPOPEA DEL VOLO 1903-2023" (foto a sx).



In verità l'opportunità è stata offerta dal 1° Volo dei Fratelli Wright (il 17 dicembre del 1903) e quindi dai quei 120 anni che ci separano da quella data in cui si riuscì a far decollare con successo, una macchina motorizzata più pesante dell'aria con un pilota a bordo.

Non è un caso quindi, che si sia scelto di chiamare all'appello ben 120 artisti, optando di celebrare i centovent'anni del volo con 120 forme espressive.

Ed è in quel ventennio che separa il primo volo di Wilbur e Orville Wright dalla nascita dell'Arma Azzurra, che si sviluppa nel territorio, che ora viene chiamata "la Provincia del Volo", il settore dell'industria del volo che continua ad avere un peso determinante nell'Italia con le ali. Non stupiamoci quindi di trovare in qualche opera, scorci legati al territorio del Varesotto.



Gran parte delle opere (per lo più quelle assimilabili a delle tele) sono ospitate negli spazi del **Museo Bertoni** ma non si è rinunciato alla idea di un Museo Diffuso, invitando il visitatore ad un curioso tour tra i padiglioni di Volandia, alla ricerca di ben 18 opere che fanno mostra di sé ad iniziare dall'ingresso, passando per la scoperta delle forme del volo e modellismo, verso l'Ala Fissa, quella Rotante sino ad arrivare a 'Il Futuro del Volo' dove è ospitato l'avveniristico convertiplano.

Una mostra che verrà ospitata sino alla fine di giugno del 2024 ed il merito di questa iniziativa va equamente ripartito tra la **Fondazione Volandia**, il **Circolo degli Artisti di Varese**, l'Associazione **La Varese Nascosta**, l'Associazione Culturale Europea del **Centro Comune di Ricerca di Ispra** ed il **Rotary Club – Sesto Calende Angera "Lago Maggiore"**.

Non ci sorprendiamo a sapere che la mostra ha ottenuto importanti patrocini: quello del Parlamento Europeo di Strasburgo, della Regione Lombardia, della Provincia di Varese e dei Comuni di Varese, Gallarate, Somma Lombardo e Sesto Calende, oltre che del quotidiano La Prealpina, di Rete 55, della Camera di Commercio, di Confindustria Varese, dell'Università dell'Insubria, dell'ADI (Associazione per il Disegno Industriale), della Fondazione Comunitaria del Varesotto, della Società Storica Varesina e del Liceo artistico "Angelo Frattini".



Degno di nota il volume dedicato alla mostra e curato l'Associazione La Varese Nascosta. Andato presto sold out (si attendono ora nuovi arrivi) non si limita solo ad essere una mera raccolta di opere ma un vero è proprio libro ricco di contenuti, storie e curiosità. Assolutamente da consigliare!



Testo e foto inviate **Marco Limbiati – Hangar Italy**



## GIORNO DELL'UNITÀ NAZIONALE E GIORNATA DELLE FORZE ARMATE

*“Con rinnovata commozione ricordiamo le tante vite spezzate agli aspri combattimenti della Prima Guerra Mondiale e rendiamo onore alle Forze Armate che, con la loro dedizione e il loro contributo, hanno consentito all’Italia di divenire uno Stato unito, libero e democratico”.*

**Sergio Mattarella**

**FIDENZA** - La festa del 4 novembre è stata celebrata a Fidenza – il giorno 5 novembre, con la delle corone offerte dall’Amministrazione Comunale e destinate ai vari monumenti della città. Una rappresentanza dell’Associazione Arma Aeronautica ha preso in consegna la corona destinata agli Aviatori Caduti, per posarla sotto il monumento dedicato agli Aviatori d’Italia, accanto alla targa posta in ricordo delle gesta della MOVIM Cap. Pilota Luigi Gorrini *(foto a lato)*.

In Via Caduti di Cefalonia è stata Benedetta la stele dedicata ai Caduti di Cefalonia nell’80° dell’eccidio; mentre le altre corone sono state poste al Monumento ai Caduti al Parco delle Rimembranze e presso i monumenti ai Caduti e Dispersi in Russia, al Partigiano, ai Carristi, ai Caduti in Piazza “Alpini d’Italia”, al Bersagliere S. Ten. Salvini e in località Castione Marchesi, presso la Lapide ai Caduti.



Dopo gli interventi del Sindaco Andrea Massari e del Presidente dell’A.N.C.R. di Fidenza Ambrogio Ponzi, la Banda “Città di Fidenza” ha intonato alcuni brani di circostanza. Erano presenti le Autorità civili e militari locali, le Associazioni Combattentistiche, d’Arma e del volontariato, con Labari e Insegne, e il Gonfalone del Comune. *(foto Miati)*

**SORAGNA** – anche il Nucleo AAA di Soragna ha partecipato alle celebrazioni organizzate nella propria città, in occasione del Giorno dell’Unità Nazionale e Giornata delle Forze Armate, con la presenza del Capo Nucleo Verduri e il Labaro scortato dall’Alfiere Lino Bergamaschi.



*(nella foto a lato un momento della cerimonia a Soragna, con la rappresentanza dell’Associazione “Aviatori d’Italia” presso i portici del Comune in Piazza Meli Lupi. – foto Verduri)*

**PARMA** – ha celebrato il Giorno dell’Unità Nazionale e la Giornata delle Forze Armate. In Piazza Duomo la cerimonia ufficiale organizzata dalla Prefettura, dalla Provincia e dal Comune. Erano schierate le rappresentanze delle Forze Armate, dei Corpi Armati dello Stato, delle Associazioni Combattentistiche e d’Arma con Labari e le Associazioni locali con Bandiere e insegne. Presente anche con il Labaro il Cav. Uff.le Ghidini, Delegato Provinciale dell’Ass. Naz. Insigniti di Onorificenze Cavalleresche (ANIOC) Parma, gemellata con AAA Fidenza.



Dopo che il Prefetto ha passato in rassegna gli schieramenti, accompagnato dall’autorità militare, è stata data lettura del messaggio inviato dal Presidente della Repubblica - Sergio Mattarella; successivamente ha tenuto il proprio discorso il Colonnello dell’E.I. Giuseppe Cannella - Direttore dello Stabilimento Militare Ripristini e Recupero del Munizionamento e l’Ing. Andrea Massari – Presidente della Provincia.

Il 4 novembre segnò la fine della I Guerra Mondiale e la data coincide con la Festa delle Forze Armate, il completamento dell’Unità d’Italia nell’anno 1918 e la vittoria della “Grande Guerra”.

*(fonte: Parma Repubblica.it – foto di Marco Visentini)*



L'evento è stato preceduto da una indispensabile conferenza di presentazione, riguardante sia lo storico Reparto Alta Velocità (RAV), la "Coppa Schneider" e il record di Agello, sia il report delle operazioni di restauro.

Al tavolo dei conferenzieri oltre le autorità presenti, si sono alternati molti esperti, tra i quali il Dott. Paolo Varriale, storico M. Ilo Agello – l'Ing. Ermanno Tira, Presidente del Comitato Idroscalo "Operazione MC.72" – il Sig. Raffaele Terlizzi, già responsabile della Collezione storica FIAT-Lancia FCA heritage –



Motore Fiat del record di velocità del 1934 restaurato e rimesso in funzione

il T.Col. Caccetta, Direttore del Museo Storico A.M. di Vigna di Valle – il Sig. Leonardo Sordi, della Società "il Magnete", che ha curato il restauro del motore aeronautico. (foto a lato)

Il momento tanto atteso, preceduto dai complessi preparativi tecnici che hanno tenuto con il fiato sospeso il pubblico, ma sicuramente ancor più i tecnici coinvolti, è arrivato alle 10,45 circa, quando un ripetersi di sbuffi fumosi ed una fiammata hanno preceduto il ruggito dello storico motore, che ha ipnotizzato migliaia di persone, coinvolte emotivamente dall'evento e "rapite" al ricordo di quanto poteva essere avvenuto in quello stesso luogo, quasi un

secolo fa.  
Non poteva esserci occasione migliore per celebrare la leggenda del **Reparto Alta Velocità**, nell'anno del centenario dell'Aeronautica Militare Italiana; un evento decisamente emozionante che contribuisce alla rivalutazione culturale dell'Idroscalo di Desenzano, del RAV e dei suoi mezzi e dei suoi pionieri; un intramontabile mito divenuto un pezzo unico della storia dell'aviazione italiana e mondiale.

(foto a lato - il motore restaurato FIAT AS.6 che equipaggiava l'idrovolante più veloce di mondo).

## IL RISVEGLIO DEL MITO

### TORNA A RUGGIRE IL MOTORE DEL RECORD MONDIALE DI VELOCITÀ 1934, ALL'IDROSCALO DEI PRIMATI

Ancora un epocale evento per celebrare il Centenario dell'Aeronautica Militare: per la prima volta, dopo quasi novanta anni, è avvenuta la messa in moto del motore FIAT AS.6, progettato e realizzato per equipaggiare l'idrocorsa Macchi-Castoldi MC.72, l'idrovolante con il quale il Maresciallo Agello, nel 1934 conquistò il record mondiale di velocità con 709,209 Km/h; record a tutt'oggi imbattuto.

Il giorno 22 ottobre scorso, dopo due anni di lavori di restauro eseguiti in una officina specializzata ad Arezzo, è tornato all'idroscalo di Desenzano del Garda il motore del mitico Macchi-Castoldi MC.72, perfettamente messo a punto e pronto alla messa in moto, per far ascoltare alle migliaia di appassionati e curiosi intervenuti per l'occasione sulle sponde del Lago di Garda, la impressionante eco del "rombo del motore" che spinse l'idrocorsa - magistralmente pilotato da Agello - a conquistare un primato di velocità per idrovolanti, mai più eguagliato dopo novanta anni.



**IL RESTAURO** – L'operazione di restauro del motore restaurato e messo in moto a Desenzano, ha richiesto quasi due anni, per complessive 5.500 ore di lavoro, da parte della officina "il Magnete" e del bravo tecnico Leonardo Sordi. Non solo lavoro meccanico di somontaggio revisione e riassettaggio, ma anche ricerche storiche, ricostruzione ex novo di componenti irreperibili, e un ingegnoso mix per accoppiare in tandem due unità del predecessore, il motore FIAT AS.5, raggiungendo oltre 50.000 cm<sup>3</sup>, con 24 cilindri disposti a V e sovralimentato da un compressore centrifugo che lavorava ad un regime di 19.000 rpm.



Il motore ottenuto dall'accoppiamento dei due AS.5, sviluppava una potenza di 3.100 CV a 3.300 giri al minuto; il peso del complessivo era di 930 kg.



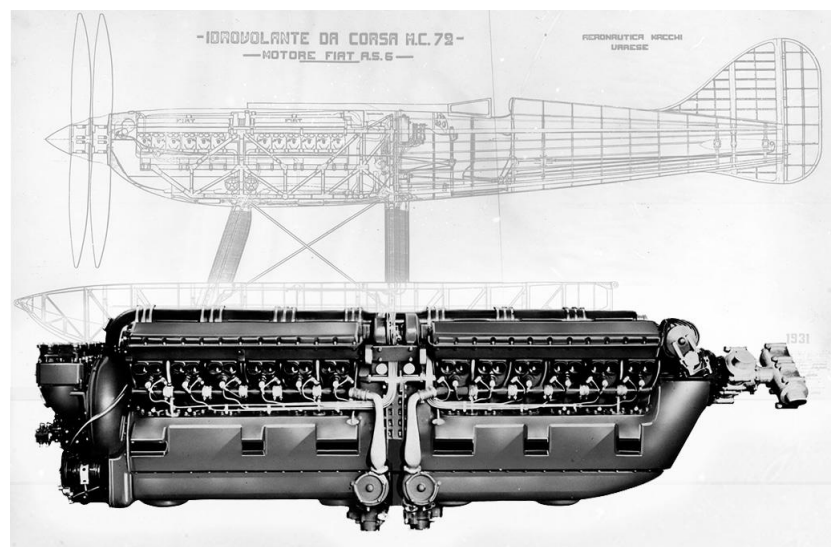
Infine la spinta era affidata a due eliche coassiali controrotanti dotate di due pale ognuna, geniale soluzione indispensabile ad evitare il pericoloso e difficilmente controllabile momento di reazione, causato dalla rotazione di una singola elica in un verso.

(foto a lato un momento dell'evento che precede la messa in moto del motore).



#### **FIAT AVIAZIONE SPINTO 6**

Ecco svelata la sigla AS.6 del motore derivato dall'accoppiamento in linea di due motori che, come mostra il disegno progettuale a lato, occupava circa la metà dell'intero aereo, lasciando al pilota uno spazio incredibilmente ridotto, in cui si doveva infilare con non poche difficoltà.



(fonte: Web – Comitato Idroscalo Desenzano – sito Ufficiale Aeronautica Militare).

## ENCOMIO SOLENNE AL DISTACCAMENTO AEROPORTUALE DI PIACENZA



*Il prestigioso riconoscimento collettivo, conferito personalmente dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, sottolinea l'importanza del Reparto nel recupero del patrimonio storico-aeronautico.*

**Fonte: Distaccamento Aeroportuale - Piacenza - San Damiano**  
**Data: 26/10/2023 Autore: Cap. Massimo Fantigrossi**

Il 26 ottobre, al Distaccamento Aeroportuale di Piacenza, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti, ha personalmente consegnato un encomio solenne collettivo nelle mani del Comandante del Reparto, il Tenente Colonnello Salvatore Occini.

La consegna della pergamena di encomio solenne ha sancito il riconoscimento dell'eccellenza che il Reparto riesce ad esprimere nell'ambito della **valorizzazione del patrimonio storico aeronautico**, rendendo merito alla dedizione, alla professionalità e al talento del Personale Militare e Civile del Distaccamento Aeroportuale di Piacenza che, in occasione della ricorrenza del Centenario della fondazione della Forza Armata, ha effettuato il restauro del velivolo Fiat G.91R, facente parte della flotta azzurra dagli anni '50 ai primi anni '90.

Grazie ad un meticoloso lavoro di squadra è stata restituita vita ad un'icona del patrimonio aeronautico nazionale, consentendo al vettore aereo di tornare ad essere ammirato in volo dopo 30 anni, in occasione dell'Airshow del Centenario dell'Aeronautica Militare, svoltosi a giugno scorso a Pratica di Mare (RM).

Alla breve cerimonia di lettura dell'encomio solenne, svoltasi proprio all'interno dell'hangar dove è esposto ed è stato materialmente restaurato il G.91R, ha partecipato tutto il personale del Distaccamento e numerose autorità militari, tra cui il Generale di Squadra Aerea Giandomenico Taricco, Comandante del Comando Aeronautica Militare Roma, il Generale di Squadra Aerea Francesco Vestito, Comandante della 1ª Regione Aerea di Milano, il Generale di Divisione Luigi del Bene, Comandante delle Forze da Combattimento, ed il Comandante del 6° Stormo di Ghedi, Colonnello Luca Giuseppe Vitaliti, da cui il Reparto piacentino direttamente dipende.



Dopo la lettura del solenne riconoscimento, il Generale Goretti ha sottolineato l'eccezionale impresa di restauro compiuta dalle donne e dagli uomini del Reparto e ribadito l'importanza simbolica di questa ambiziosa "sfida" vinta dall'Aeronautica Militare. *"Vi ringrazio dal profondo del cuore per quello che avete fatto e, ne sono certo, per quello che ancora farete per dare lustro alla nostra Forza Armata"* ha concluso il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Al termine della cerimonia è seguita una visita ad alcune delle strutture del Distaccamento Aeroportuale che potrebbero in futuro essere utilizzate per la realizzazione di un "Flying Museum" a San Damiano – progetto allo studio dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare – che in futuro consentirebbe ai visitatori e agli appassionati del mondo del volo di toccare con mano la storia aeronautica, anche attraverso la possibilità di vedere all'opera tecnici manutentori intenti nel restauro di aeromobili storici.

La visita è stata infine suggellata dalla firma dell'Albo d'Onore da parte del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

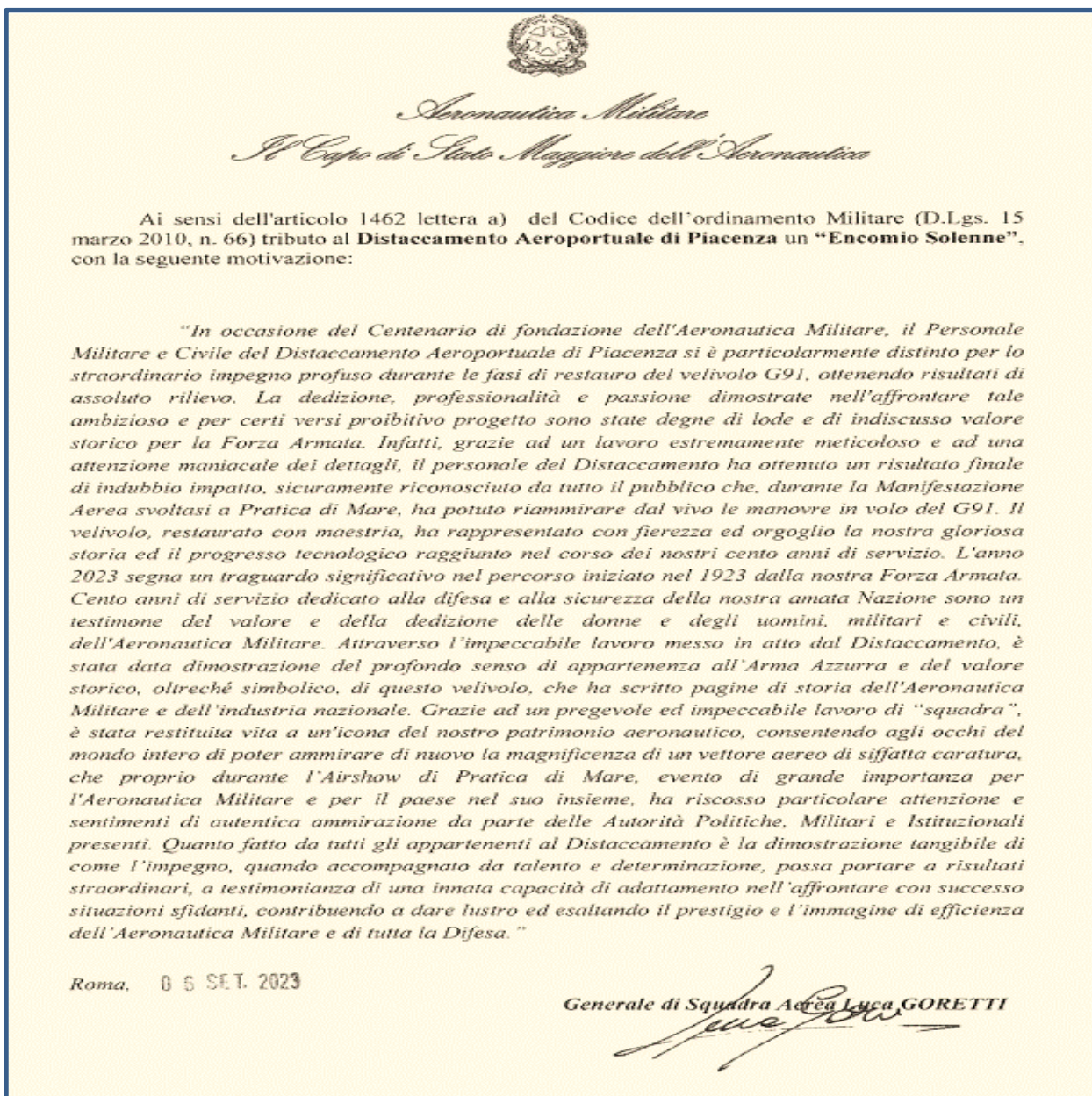
Il Distaccamento Aeroportuale Piacenza, costituito il 1° settembre 2017 sul sedime di San Damiano, dipende dal 6° Stormo di Ghedi a sua volta dipendente dal Comando Forze da Combattimento di Milano nell'ambito del Comando Squadra Aerea.

Oggi, il Distaccamento Aeroportuale di Piacenza ha due principali compiti d'istituto: costituire una base di rischieramento di componenti operative, in occasione di esercitazioni ed eventualmente prima di un loro rischieramento reale, e contribuire alla conservazione e valorizzazione del patrimonio storico aeronautico ed aerospaziale dell'Aeronautica Militare.

Nel corso degli ultimi anni sono state sviluppate attività di valorizzazione del Distaccamento Aeroportuale. Molte le iniziative e convenzioni con ditte impegnate nello sviluppo aeronautico e nel settore automotive che, attraverso bandi ad evidenza pubblica, hanno ottenuto l'utilizzo delle superfici e lo spazio aereo dell'Aeroporto solo quando non impegnato nelle peculiari attività operative ed addestrative del Reparto, per attività di ricerca, sviluppo e *testing*.



Di seguito il testo dell'Encomio solenne tributato al Distaccamento Aeroporto Piacenza – San Damiano



**OPERAZIONE G.91 – LA FESTA DEI PROTAGONISTI** - Il grande avvenimento dell'encomio solenne collettivo tributato al Reparto, è un riconoscimento che conferisce prestigio al Distaccamento ma soprattutto infonde entusiasmo e rinnovata motivazione al personale, che dopo la chiusura del 50° Stormo aveva vissuto qualche anno di incertezze, sulle sorti della storica Base Aerea piacentina. Per festeggiare l'evento, sempre a San Damiano, si è tenuta pochi giorni fa una rimpatriata di tutti i "protagonisti" della epocale impresa; per l'occasione il FIAT G.91R è stato portato in linea di volo ed ha effettuato un breve rullaggio, eseguito dal pilota ormai assegnato al mitico "G", il Generale SA Maurizio Lodovisi. All'evento sono stati invitati alcuni nostri Soci AAA che hanno avuto un ruolo nel restauro e nella presentazione al pubblico del velivolo. Nelle foto sopra il Gen. Lodovisi ai comandi del "G" assistito dagli Specialisti Segino e Califano, che hanno rivestito un ruolo fondamentale nell'impresa. Non meno significativa la figura del signore col maglione giallo che taglia la torta – l'imprenditore Renzo Catellani, non citato nell'articolo dello SMA, la cui partecipazione al progetto del restauro è risultata determinante.

(Strega foto Francani)





## ACCADDE NEI NOSTRI CIELI ... a novembre

*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 novembre

- 01/11/1911 Guerra Italo-Turca, primo bombardamento aereo nella Storia. Il tenente Giulio Gavotti lancia a mano, dal suo velivolo monoposto Etrich Taube alcune bombe Cipelli sulle oasi di Ain Zara e di Tripoli.
- 04/11/1918 Il Bollettino di Guerra n. 1268 del 4 novembre, ore 12,00, a firma del Comandante Supremo, Generale Armando Diaz, sancisce la Vittoria dell'Italia nella Prima Guerra Mondiale, IV Guerra di Indipendenza italiana in relazione al processo risorgimentale ed unitario. Fondamentale è stato il contributo dell'Aeronautica.
- 05/11/1923 Viene fondata l'Accademia Aeronautica. I Corsi inizialmente hanno luogo presso l'Accademia Navale di Livorno
- 06/11/1884 Il Regio Esercito, con apposita circolare, istituisce una Sezione Aeronautica
- 07/11/1925 Una folla immensa e festante accoglie a Roma il Tenente Colonnello Francesco De Pinedo ed il Maresciallo Ernesto Campanelli reduci dalla Crociera aerea – di 202 giorni – Sesto Calende – Melbourne – Tokyo. I due ammarano sul Tevere con l'idrovolante "Gennariello" SIAI S.16ter dopo aver percorso 55.000 Km e 370 ore di volo. Un vero successo per la giovane Arma azzurra
- 09/11/1941 Seconda Guerra Mondiale – 7 velivoli S.81 del 18° Stormo B.T. di Viterbo vengono resi disponibili per il Corpo di Spedizione Italiano in Russia (CSIR)
- 10/11/1939 Il Pluridecorato al Valore, Generale di Squadra Aerea Francesco Pricolo assume gli incarichi di Sottosegretario di Stato per la Regia Aeronautica e di Capo di Stato Maggiore dell'Arma Azzurra. *Succede al Generale Giuseppe Valle, avvicendato per aver documentato al Duce – nel corso di una riunione fra i vertici militari tenutasi a Palazzo Venezia il precedente mese di settembre – il logoramento della Forza Armata dovuto ai conflitti di Etiopia e Spagna, tale da pregiudicarne la efficienza in vista di un eventuale coinvolgimento dell'Italia nella Seconda Guerra Mondiale*
- 11/11/1961 Missione di Pace ONU nel Congo. Impegnata per la prima volta dalla fine del Secondo Conflitto Mondiale in una missione all'estero, nel Centenario della sua Unità, l'Italia paga un prezzo altissimo in termini di vite umane: 13 militari dell'Aeronautica Militare, 5 ufficiali ed 8 sottufficiali della 46ª Aerobrigata di stanza a Pisa-San Giusto, vengono uccisi e brutalizzati da militari ribelli congolese.
- 12/11/1942 Seconda Guerra Mondiale. Il Bollettino di n. 901 del Quartier Generale delle Forze Armate trasmesso alla radio annuncia:  
«Aerosiluranti e bombardieri hanno agito a ondate successive contro formazioni navali anglo-americane nella baia di Bougie conseguendo nuovi risultati. Sono stati colpiti con siluro e gravemente danneggiati un incrociatore tipo Leander, un grosso cacciatorpediniere e due piroscafi di cui uno di oltre 10.000 tonnellate. Un mercantile carico di munizioni, centrato, è saltato in aria. Due altri piroscafi raggiunti dalle bombe si incendiavano, mentre notevoli distruzioni venivano causate agli impianti portuali. *Il maggiore C.E. Buscaglia, che aveva guidato nell'azione il suo glorioso gruppo di aerosiluranti e superato con la nuova vittoria ottenuta le 100.000 tonnellate di naviglio nemico colato a picco, non faceva ritorno alla base.* In realtà, il maggiore Carlo Emanuele Buscaglia tratto in salvo in mare dalle forze alleate, dopo la guarigione rimarrà fedele alla Monarchia sabauda – il cui Governo si è stabilito nel Sud Italia con l'Armistizio del settembre 1943 – combattendo al fianco degli anglo-americani. Buscaglia morirà a soli 29 anni, il 24 agosto 1944 a Campo Vesuvio, a causa di un incidente di volo. Decorato di 1 Medaglia d'Oro al Valor Militare alla Memoria e di 6 Medaglie d'Argento al Valor Militare.
- 16/11/1937 Il Principe Amedeo, Duca d'Aosta viene promosso Generale di Squadra Aerea. Promosso Generale d'Armata Aerea nel 1940, Viceré d'Etiopia, passerà alla Storia come Eroe dell'Amba Alagi per la strenua eroica resistenza agli inglesi dai quali ricevette l'Onore delle armi. Il 4° Stormo dell'Aeronautica Militare, a lui intitolato, riporta nel suo stemma la Corona ducale sormontante un nodo Savoia
- 17/11/1961 Missione di Pace ONU nel Congo Un velivolo C-119 dell'Aeronautica Militare precipita nei pressi del villaggio di Kimona, a circa 50 chilometri dal lago Tanganika. Perdono la vita il Capitano Elio Nisi, i Marescialli Giovanni De Risi, Tommaso Fondi e Giuseppe Salimbeni in forza alla 46ª Aerobrigata. È una ulteriore mazzata per l'Italia a pochi giorni dalla tragedia di Kindu. Si salvano il Maresciallo Salvatore Giammona, i Sergenti Mario Ferrari e Luigi Fredducci, tre funzionari dell'ONU
- 20/11/1941 Il Regio Decreto n. 1550 «Ordinamento della Scuola di Applicazione della Regia Aeronautica», all'art. 1 recita:  
«La Scuola di applicazione della Regia aeronautica provvede al perfezionamento tecnico-professionale degli ufficiali della Regia aeronautica mediante:  
1) corsi regolari per i sottotenenti provenienti dalla Regia Accademia aeronautica;

- 2) *corsi vari in relazione alle esigenze organiche della Regia aeronautica».*
- 22/11/2017 Il velivolo Atlantic effettuò l'ultimo volo da Sigonella a Pratica di Mare dopo oltre 45 anni di attività al servizio dell'Italia, sotto le Bandiere dell'Aeronautica Militare e della Marina Militare. Il primo Atlantic giunse a Sigonella il 27 giugno 1972.
- 23/11/1973 Un velivolo militare Douglas C-47, nome in codice "Argo 16", si schianta al suolo alla periferia di Marghera, nei pressi di Venezia causando la morte di 4 quattro uomini dell'Aeronautica Militare Italiana: il Colonnello Anano Borreo, il Tenente Colonnello Mario Grande, Marescialli Aldo Schiavone e Francesco Bernardini.
- 28/11/2022 Ancora oggi l'accaduto è avvolto dal mistero: incidente o attentato terroristico di matrice internazionale? Presso la base di Sigonella ha luogo la consegna, da parte della NATO Support and Procurement Agency (NSPA), di 5 velivoli a pilotaggio remoto RQ-4D dell'Alliance Ground Surveillance (AGS) e della NATO AGS FORCE (NAGSF).

## APPROFONDIMENTO

### KINDU, TRAGEDIA D'ITALIA NEL CENTENARIO DELL'UNITÀ NAZIONALE

*In ricordo dei 13 aviatori italiani massacrati in Congo l'11 novembre 1961 – (di M. Salomone)*



*Corre l'anno 1961 allorché un'Italia laboriosa e tranquilla, che tra l'altro festeggia i 100 anni della sua Unità Nazionale, sobbalza su stessa quando il 16 novembre viene raggiunta da una tragica notizia proveniente dall'estero:*

*l'11 novembre, 13 militari dell'Aeronautica Militare, 5 ufficiali ed 8 sottufficiali in forza alla 46ª Aerobrigata di stanza a Pisa-San Giusto, impegnati in Congo in una missione internazionale di pace sotto l'egida dell'ONU, sono stati uccisi e brutalizzati da alcuni rivoltosi militari congolese.*

*Ripresasi lentamente, tra sacrifici, fame e sudore dalla catastrofe del Secondo Conflitto Mondiale e del successivo durissimo dopoguerra, protagonista di un'autentica crescita sociale ed economica, l'Italia del Centenario si accinge a vivere un periodo di prosperità chiamato "boom economico".*

*Certo, è una Nazione che ha i suoi problemi, ma il benessere è talmente evidente che, di lì a poco, perfino alcuni film testimonieranno quel clima di agiatezza: «Il sorpasso» (1962) diretto da Dino Risi, con protagonisti V. Gassman, Catherine Spaak, Jean-Louis Trintignant e «Il boom» (1963) scritto da Cesare Zavattini, diretto da Vittorio De Sica, con protagonisti Alberto Sordi e Gianna Maria Canale.*

*L'Italia che festeggia il Centenario dell'Unità è una Nazione sostanzialmente unita, crede nel senso dello Stato, le Istituzioni e le organizzazioni statali, nei limiti del possibile, non sembrano lontane dai cittadini.*

*Tale il contesto in cui sopraggiunge, come un fulmine a ciel sereno, la drammatica notizia dell'eccidio perpetratosi a Kindu. La missione all'estero per la nostra Aeronautica è cominciata nel luglio 1960 quando il Congo (oggi Zaire), ottenuta la indipendenza dal Belgio, vive un periodo turbolento costellato da una sanguinosa guerra civile. Tutto ciò lascia presagire come, la missione di pace ONU, si presenti più complicata del solito. La 46ª Aerobrigata ha il compito di fornire aiuti alla popolazione del luogo.*

*L'Aeronautica Militare Italiana, forte dei successi conseguiti nella buona ed avversa sorte nei suoi primi trentotto anni di vita, ivi compresa una solida tradizione nel campo delle missioni umanitarie, assume il comando di tutte le Forze Aeree ONU. Non sono infatti passate inosservate alcune missioni svoltesi nel recente passato: l'ospedale da campo di oltre 100 posti-letto aerotrasportato in Corea del Sud nel 1951 durante il conflitto fra la Corea del Nord e la Corea del Sud; il ponte aereo Napoli-Il Cairo in occasione della crisi di Suez (ottobre-novembre 1956), meglio conosciuta come la II Guerra arabo-israeliana; la missione a Libreville (Africa equatoriale francese) nel 1959, con trasporto di medicinali offerti dal popolo italiano all'ospedale del dottor Albert Schweitzer.*

*Veniamo alla tragedia che, ancora oggi presenta numerosi aspetti controversi.*

*I 13 militari, decollati da Libreville a bordo di due velivoli C-119 (nominativi radio "Lyra 5" e "Lyra 33") sono diretti a Kindu, provincia orientale del Kiwu, per rifornire una guarnigione malese dell'ONU. Giunti a Kindu ed esperiti i previsti adempimenti, i militari dell'Arma Azzurra raggiungono la mensa dell'ONU dove fanno irruzione circa duecento soldati congolese guidati da un colonnello.*

*I Caduti sono:*

- **Maggiore pilota Amedeo Parmeggiani**, 43 anni, di Bologna, comandante della missione;
- **Capitano pilota Giorgio Gonelli**, 31 anni, di Mirabello (Ferrara);
- **Tenente medico Francesco Paolo Remotti**, 29 anni, di Roma;
- **Sottotenente pilota Onorio De Luca**, 25 anni, di Treppo Grande (Udine);
- **Sottotenente pilota Giulio Garbati**, 22 anni, di Roma;
- **Maresciallo motorista Filippo Di Giovanni**, 42 anni, di Palermo;
- **Maresciallo motorista Nazzareno Quadrumani**, 42 anni, di Montefalco (Perugia);
- **Sergente Maggiore elettromeccanico di bordo Armando Fabi**, 30 anni, di Giuliano di Roma (Frosinone);
- **Sergente Maggiore marconista Antonio Mamone**, 28 anni, di Isola di Capo Rizzuto (Crotone);
- **Sergente Maggiore montatore Silvestro Possenti**, 40 anni, di Fabriano (Ancona);
- **Sergente Maggiore montatore Nicola Stigliani**, 30 anni, di Potenza;
- **Sergente elettromeccanico di bordo Martano Marcacci**, 27 anni, di Collesalveti (Livorno);
- **Sergente marconista Francesco Paga**, 31 anni, di Pietrelcina (Benevento).

*Percossi a sangue, i nostri militari vengono uccisi ed i corpi oltraggiati. L'Italia attonita si chiede come sia potuto accadere tutto ciò. Anche il mondo politico è in fermento. Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale Aldo Remondino, è dell'avviso che in tempi rapidi l'ONU garantisca quei requisiti di sicurezza necessari a garantire ai militari impiegati nella missione, la dovuta agibilità. Nel dibattito alla Camera tenutosi il 17 novembre i rappresentanti dei vari partiti dibattono, a tratti anche animatamente, sull'accaduto e sulle iniziative da intraprendere.*

*Ma un'altra tragedia si abbatte sull'Italia proprio il 17 novembre. Sempre nell'ambito della Missione di Pace ONU in Congo, un velivolo C-119 dell'Aeronautica Militare precipita nei pressi di Kimona, a circa 50 chilometri dal lago Tanganika. Un incidente in cui perdono la vita il Capitano Elio Nisi, i Marescialli Giovanni De Risi, Tommaso Fondi e Giuseppe Salimbeni in forza alla 46ª Aerobrigata. I corpi vengono rinvenuti pochi giorni dopo; si salvano il Maresciallo Salvatore Giammona, i Sergenti Mario Ferrari e Luigi Fredducci e tre funzionari dell'ONU.*

*Stante la drammatica situazione, il Ministro e della Difesa, Andreotti ed il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale Remondino volano in Congo. Solo nel mese di febbraio del 1962 vengono ritrovati i corpi dei 13 militari, sepolti in due tombe comuni nel cimitero di Tokolote poco distante da Kindu. Prima di raggiungere l'Italia, presso l'aeroporto di Leopoldville, l'ONU ed il Governo congolese tributano gli onori solenni ai 13 Caduti italiani.*



*Leopoldville (Congo), novembre 1961;  
a dx - Le bare dei 13 Caduti  
a sx - Andreotti con il Generale Remondino*

*Le esequie hanno luogo a Pisa il 12 marzo: una Nazione commossa ed incredula abbraccia i propri figli.*

*Dinanzi alle rappresentanze dell'Arma Azzurra, le solenni onoranze, officiate dall'Ordinario Militare*

*Monsignor Arrigo Pintonello, vengono celebrate nella Cattedrale di Pisa dove, al fianco dei famigliari affranti, sono presenti il Capo dello Stato, Giovanni Gronchi; il Presidente del Consiglio Fanfani; il Presidente della Camera Leone; il Vice Presidente del Senato Zelioli Lanzini; il Ministro della Difesa Andreotti; il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale Remondino ed i suoi omologhi delle altre Forze Armate; nutrita la rappresentanza degli addetti militari dei vari Paesi accreditati presso il Quirinale; il Segretario Generale dell'ONU è rappresentato dal diplomatico Hernando Samper. Portano la loro solidarietà anche le famiglie del Capitano Nisi e dei Marescialli De Risi, Fondi e Salimbeni anch'esse affrante dal successivo disastro aereo del 17 novembre 1961 che ha portato loro via i propri cari.*

*Sulle 13 bare avvolte dal Tricolore Italiano è stato deposto un cuscino azzurro ed il berretto militare, su quelle degli ufficiali sono stati aggiunti la sciabola e la fascia azzurra. Il figlio del Maresciallo Di Giovanni è presente alle esequie con l'uniforme dell'ONFA, l'Opera Nazionale Figli degli Aviatori di cui fa parte da poche settimane.*

*Nonostante siano trascorsi oltre sessant'anni dall'eccidio, la vicenda non è stata chiarita del tutto ed i familiari delle vittime non hanno avuto giustizia. Gli interrogativi sono tanti e la prima domanda che sorge spontanea è come fu possibile tutto ciò? Visto il teatro operativo instabile e violento, quali accorgimenti vennero adottati affinché le operazioni fossero svolte in sicurezza? Colui che da più parti fu ritenuto il capo dei rivoltosi e responsabile dell'eccidio, il colonnello congolese Albert Pakassa dapprima arrestato, venne in seguito liberato dalle autorità congolesi. Difficile aspettarsi una collaborazione da un paese come il Congo, in quel momento vero e proprio caravanserraglio. Certo è che quel minimo di verità che si sarebbe potuta sapere venne definitivamente seppellita nel settembre 1965 quando il Pakassa, che a quanto pare aveva una non indifferente libertà di movimento, dimorando in Egitto, venne assassinato al Cairo da un giovane connazionale, in circostanze poco chiare. Diretto ad Algeri, un anno prima era stato arrestato a Parigi e la Francia se non concesse l'estradizione avanzata dall'Italia. Solo i familiari dei 13 Martiri di Kindu hanno proseguito nella ricerca della verità ma, alquanto pare, con scarsi risultati. Nella già citata seduta della Camera del **17 novembre 1961**, da più parti erano stati chiesti aiuti immediati e concreti per le famiglie.*



**Sembra incredibile, ma ... solo dopo 33 anni - nel 1994 - i Caduti di Kindu furono ricompensati della Medaglia d'Oro al Valor Militare alla Memoria; non solo incredibile ma... sconcertante, il fatto che ... solo nel 2006, con la Legge 20 febbraio n. 91 furono originate le «Norme in favore dei familiari superstiti degli aviatori italiani vittime dell'eccidio avvenuto a Kindu, l'11 novembre 1961», finalmente con le reperite «coperture finanziarie».**

*I Martiri di Kindu riposano nel Sacrario Militare ad essi dedicato, presso l'Aeroporto Militare di Pisa sede della 46ª Brigata Aerea.*

*(stralcio del testo inviato da Michele Salomone)*



## “STARLAB” - UN ALTRO PASSO VERSO LA FUTURA ISS COMMERCIALE EUROPEA

Tratto da “Global Science” - Giulia Bonelli 10.11.2023

La presenza commerciale europea in orbita bassa si fa sempre più vicina. E un passo importante arriva con la firma di un memorandum d’intesa tra **ESA, Airbus e Voyager Space** per la **futura stazione spaziale commerciale Starlab**.

(foto - La futura stazione spaziale commerciale Starlab Space LLC)

L’accordo, siglato nel contesto dello **Space Summit** dell’ESA a Siviglia, sancisce l’intenzione delle parti di promuovere lo sviluppo scientifico e tecnologico della futura ISS

commerciale europea. Oltre all’accesso a Starlab, il memorandum prevede anche il contributo a progetti di ricerca sulle prime missioni commerciali. La firma è avvenuta tra il Direttore Generale dell’ESA Josef Aschbacher, il Presidente di Voyager Space Matthew Kuta e il Responsabile dei sistemi spaziali di Airbus Jean-Marc Nasr.

Al momento il **2030** è la data limite in cui la NASA e le agenzie partner si sono impegnate a mantenere in funzione la Stazione Spaziale Internazionale. Dopo questa data, si punta a una transizione verso la privatizzazione della casa orbitante, un piano comunque non privo di incognite. Nel post ISS, la NASA prevede di acquistare servizi da privati invece di gestire direttamente nuovi programmi. Il progetto Starlab nasce proprio in questo contesto: tramite Nanoracks, nel 2021 Voyager Space si è aggiudicata un contratto da 160 milioni di dollari dalla NASA per lo sviluppo di Starlab. Nell’agosto 2023 è entrata nel progetto anche Airbus, compagnia statunitense con diversi stabilimenti in Europa, in particolare in Germania; ciò permetterà di offrire diversi servizi all’ESA, che a sua volta punta a garantire ritorni industriali in Europa. L’accordo siglato allo Space Summit va in questa direzione: «L’ESA apprezza l’iniziativa dell’industria per la stazione spaziale commerciale Starlab e il potenziale che la sua forte impronta europea racchiude», ha commentato il Direttore Generale dell’Esa Josef Aschbacher.

Starlab si inserisce dunque tra le sfide discusse a Siviglia rispetto al futuro spazio europeo, che ruotano attorno a tre pilastri: **sostenibilità, accesso allo spazio e autonomia dell’esplorazione spaziale**.

## B-21 “RAIDER”

### PRIMO VOLO PER IL NUOVO BOMBARDIERE STEALTH NUCLEARE

USA: “è l’aereo militare più avanzato di sempre”

“Il Messaggero” - Silvia Sfregola

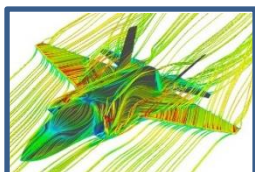
Il **B-21 “Raider”** finalmente è decollato e la notizia fa il giro del mondo. L’evento è stato visibile dall’esterno dello storico **stabilimento 42 dell’US Air Force a Palmdale in California**, dove un pubblico fortemente interessato attendeva di assistere al primo volo del velivolo stealth sviluppato durante un periodo



decennale. Il “Raider” è decollato e, scortato da un F-16, ha fatto rotta verso la base Aerea di Edwards, dove continuerà i necessari test di volo. Il nuovo bombardiere stealth B-21 “Raider” è l’ultimo aeroplano potenzialmente “invisibile ai radar”, realizzato con tecnologie che lo rendono impercettibile a qualunque attuale dispositivo di localizzazione finora sviluppato.

La notizia del primo volo del bombardiere stealth è stata confermata anche dalla portavoce della U.S. Air Force Ann Stefanek: «*Il B-21 Raider è in fase di test di volo*» ha detto spiegando che questa fase «*è un passo fondamentale nella campagna di test gestita dall’Air Force Test Center e dalla B-21 Combined Test Force della 412th Test Wing*». Si tratta di un passo importante per quello che è stato sponsorizzato come il «**primo aereo di sesta generazione al mondo**», presentato nel dicembre del 2022. Quasi un anno fa la Northrop Grumman aveva infatti dichiarato che il primo volo sarebbe avvenuto nel 2023 e che sei aerei di prova erano in fase di preparazione. Dopo la presentazione, il vicepresidente del settore e direttore generale della Northrop Grumman Aeronautics Systems - Doug Young, aveva affermato che «*il B-21 è l’aereo militare più avanzato mai costruito ed è un prodotto di innovazione pionieristica ed eccellenza tecnologica*». Il B-21 che è decollato fa parte di una prima serie di sei velivoli costruiti da Northrop-Grumman per effettuare i collaudi prima della produzione in serie, che prevede la fabbricazione di 100 bombardieri. L’azienda aeronautica statunitense dovrebbe ricevere presto un contratto dal governo per il primo lotto di produzione iniziale a basso regime, che potrebbe coprire fino a 21 aerei.

**Caratteristiche del B-21 Raider** - L’aereo è il primo nuovo bombardiere stealth statunitense in oltre 30 anni e secondo il suo produttore, è stato progettato con tecnologia stealth di prossima generazione e capacità di volo a lungo raggio, per renderlo adattabile a qualunque missione. «*Il bombardiere stealth con attacco penetrante servirà da spina dorsale della forza bombardiera americana*» ha spiegato la leadership del Pentagono. Il B-21 Raider ad “ala volante” è il successore del B-2 “Spirit” ed è in grado di trasportare carichi utili sia convenzionali che nucleari. Il nuovo bombardiere strategico avrà capacità di attacco atomico ma per il momento non è destinato a sostituire i vetusti B-52H in servizio nell’Aeronautica Militare USA, che resteranno in forza all’US Air Force almeno sino al 2050, diventando così i velivoli militari più “anziani” di sempre. Secondo i primi calcoli si stima che ogni nuovo bombardiere costerà circa 700 milioni di dollari, mentre documenti pubblicati dal governo USA riportano che nel complesso la produzione del bombardiere varrà circa 20 miliardi di dollari.



## PAGINE DI TECNOLOGIA AERONAUTICA

### SISTEMI RADIO PER AEREI NELLA II GUERRA MONDIALE

due sistemi radio a confronto per la guerra nei cieli (1940-41)

*(interessante suggerimento nell'editoria storica aeronautica a pg 29)*

**GENERALITA'** - In questo articolo vorrei tentare di sintetizzare e raffrontare due sistemi di radiocomunicazione di bordo rispettivamente dell'aereo da caccia italiano Macchi C202 e del britannico Spitfire schierati sul teatro della 2° Guerra Mondiale come antagonisti. In quegli anni di guerra l'Arma dell'Aviazione delle varie nazioni belligeranti si era dotata di aerei da caccia sempre più veloci ed agevoli, che necessitavano di comunicazioni ad alto livello di efficienza per svolgere con efficacia i combattimenti aerei o più in generale le loro missioni operative. I requisiti per soddisfare quella esigenza erano di non facile soluzione per le industrie elettroniche di quel tempo, infatti gli apparati per quel tipo di impiego dovevano presentare ingombri limitati, peso estremamente contenuto, resistenza alle notevoli vibrazioni durante il funzionamento in volo, elevata sensibilità, elevata distanza di collegamento strategica, insomma essi dovevano costituire un valido ed ormai essenziale strumento per sostenere i nuovi ritmi operativi. La ricerca scientifica di quei tempi permise di sviluppare nei due paesi in questione, apparati dalle buone prestazioni anche se le tecniche scelte e gli accorgimenti impiegati avevano diverse filosofie operative. I sistemi qui presentati sono:



*il B.30 in uso sui caccia italiani Macchi MC.202 e MC.205*



*il T.R.1133B in uso sui britannici Hurricane e Spitfire.*

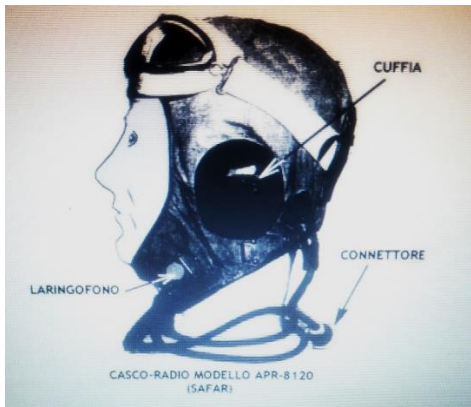
**IL SISTEMA RICE-TRASMITTENTE ITALIANO NOTA:** Già dal 1928 in Italia era costituita la Direzione Superiore Studi ed Esperienze (DSSE) con sede a Guidonia (RM) che vantava alle sue dipendenze i migliori esperti tecnici nel campo della radiotecnica. Dalla DSSE furono varati molti progetti tra i quali quello in questione siglato "B.30" (banda HF) appositamente studiato per impiego standard avionico su caccia C.202 & C.205 che venne prodotto sia dalla UNDA RADIO di Como che da ALLOCCHIO & BACCHINI di Milano, esso si componeva del trasmettitore TB.30, del ricevitore RB.30, del modulatore MB.30, del quadretto di comando QL.30 e dell'alimentatore ALB.30, per un peso totale di 15 Kg circa,.



*(Foto sopra - apparati di bordo italiani)*

La frequenza di lavoro del sistema era compresa tra 2,9 & 5,5 MHz controllata da oscillatori al quarzo e la potenza in trasmissione era di circa 27 W con una portata in quota superiore a 200 Km. Il controllo automatico per mantenere stabile la frequenza degli oscillatori (a regime) avveniva mediante l'uso di condensatori con dielettrico ceramico a coefficiente negativo, ovvero all'aumentare della temperatura diminuiva la capacità eliminando il fenomeno di "deriva".

A bordo del Macchi C.202 & C.205 il sistema B.30 era alloggiato all'interno della fusoliera in zona posteriore praticamente alle spalle del pilota e l'accesso era possibile solo a terra attraverso un pannello di servizio.

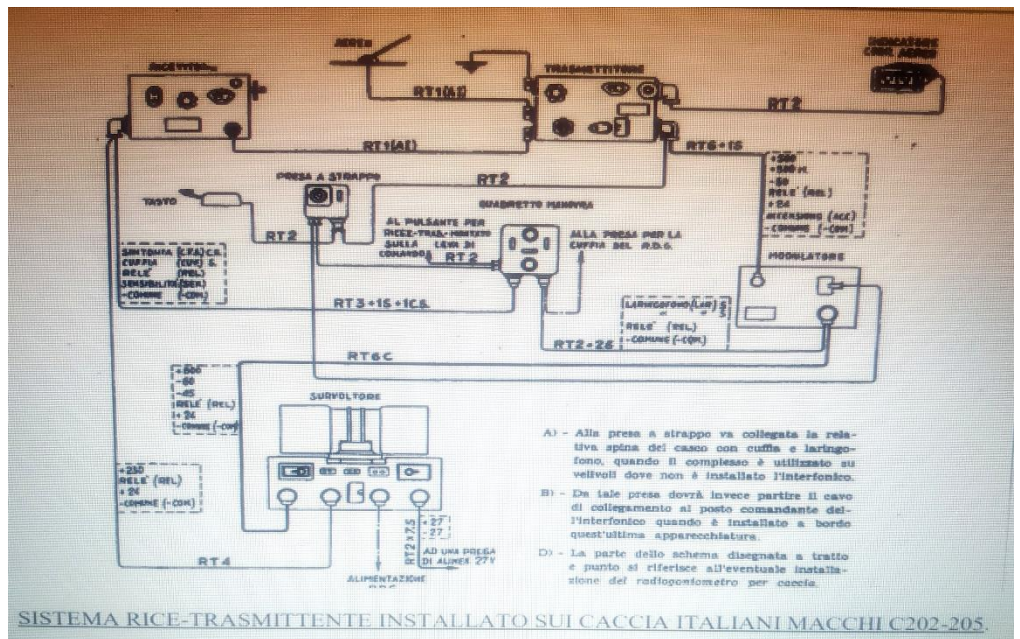


Per limitare le indesiderate quanto dannose vibrazioni meccaniche durante il volo, gli apparati venivano muniti in fase di installazione di speciali attacchi provvisti di smorzatori capaci di “assorbire” gran parte delle vibrazioni stesse. L’unico elemento del sistema installato nella cabina di pilotaggio era il quadretto di manovra QL.30, su di esso risiedevano i comandi relativi al funzionamento generale del complesso, quali l’avviamento del survolto mediante l’interruttore generale, la possibilità di ritoccare in manuale la sintonia, ecc. Il pilota, una volta a bordo, si collegava al quadretto QL.30 del sistema grazie ad uno speciale casco radiotelefonico.

**Il casco radiotelefonico maggiormente in uso nella R.A. era il SAFAR-modello APR.8120** (disegno a lato) che era dotato di cuffia e laringofono per le comunicazioni radio e di un cavo elettrico multipolare telato di circa 1,3 mt con il quale il casco si collegava al sistema. Il collegamento del casco al QL.30 era possibile grazie ad uno

speciale connettore “a strappo”. La scelta intelligente di usare laringofoni al posto di microfoni era dovuta al fatto che in un ambiente rumoroso come quello degli aerei con motore a pistoni della 2° GM, si rendeva necessario migliorare il rapporto segnale/disturbo onde ottenere una migliore qualità della comunicazione vocale. I laringofoni presentavano la caratteristica di essere schermati all’aria ma al tempo stesso di essere sensibili ai movimenti meccanici della laringe che vi era posta a contatto.

La frequenza operativa del B.30 veniva regolata a terra dai tecnici e non era prevista alcuna manovra di sintonizzazione da parte del pilota che poteva eseguire solo eventuali regolazioni di sintonia fine. La funzione del modulatore MB.30 era invece quella di raccogliere i segnali del laringofono per amplificarli ed inviarli in ingresso del trasmettitore TB.30. Dal punto di vista operativo il sistema B.30 oltre la comunicazione in volo tra velivoli, poteva comunicare verso terra mediante stazione autotrasportata R.T.1000 che svolgeva funzioni di coordinamento strategico.



(immagine sopra - sistema ricetrasmittente installato sui caccia italiani macchi MC.202 MC.205)



**IL SISTEMA RICETRASMETTENTE BRITANNICO** - L’apparato ricetrasmittente T.R.1133B, di fabbricazione britannica, era stato progettato per l’uso su aerei Hurricane e Spitfire e comprendeva in realtà il seguente assieme: a) il trasmettitore T1136A; b) il ricevitore R1137A c) il pannello di controllo a distanza. Gli apparati 1136A ed R1137A erano raggruppati in realtà all’interno di uno stesso involucro. Tutto l’assieme T.R. 1133B risultava alloggiato all’interno della fusoliera posteriormente alla cabina di pilotaggio.

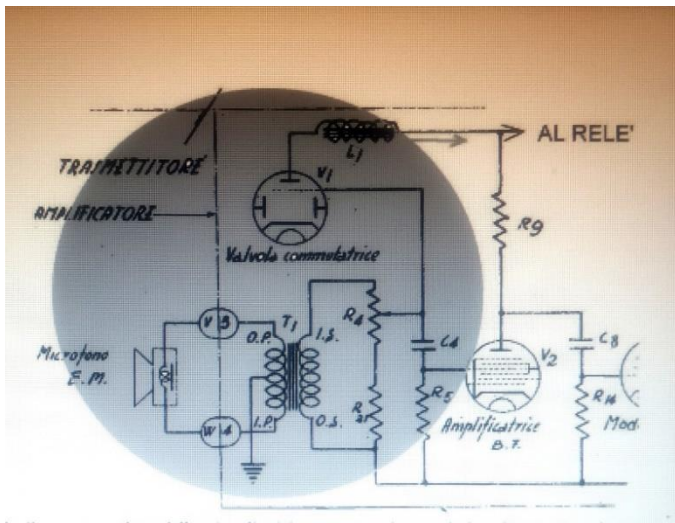
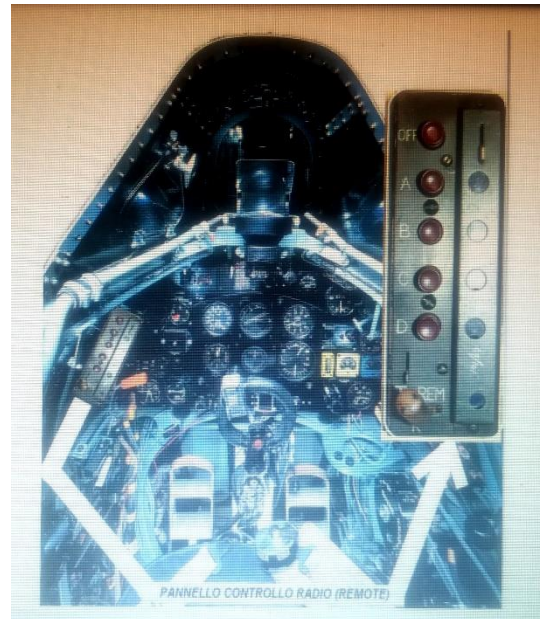
Il complesso T.R.1133B (immagine a lato) del peso complessivo di 16 Kg, lavorava sulla banda di frequenza 100-120 MHz con controllo a cristalli; aveva una sensibilità minima di 100uV e poteva sviluppare una potenza di 2W in modulazione di ampiezza su 50 Ohm. La portata fra due aerei in volo a 3.000 m di quota era di circa 100 miglia (180 Km). Tra le particolarità operative di questo apparato radio posso evidenziare il fatto che esso

funzionava solo su quattro frequenze predefinite comprese appunto nella gamma 100-120 MHz con una larghezza di banda di 200

KHz, esse potevano essere selezionate mediante i quattro pulsanti A-B-C-D presenti sul pannello di controllo a distanza posto sul lato sinistro della cabina di pilotaggio.

*(foto a lato – il pannello controllo radio dello “Spitfire”)*

In volo infatti non era previsto che il pilota effettuasse alcuna sintonizzazione manuale ma solo una veloce selezione di canale poiché egli non doveva distrarsi dal controllo del velivolo. A questo proposito l'apparato T.R.1133B era innovativo per le caratteristiche operative, infatti disponeva dell'attivazione vocale automatica in trasmissione, funzione questa che veniva svolta da una valvola appositamente chiamata “commutatrice”, tale funzione dava la possibilità al pilota di poter comunicare senza effettuare ulteriori azioni manuali. Il collegamento elettrico tra pilota e sistema avveniva anche qui con uno speciale casco radiotelefonico munito di cavo terminale a jack.

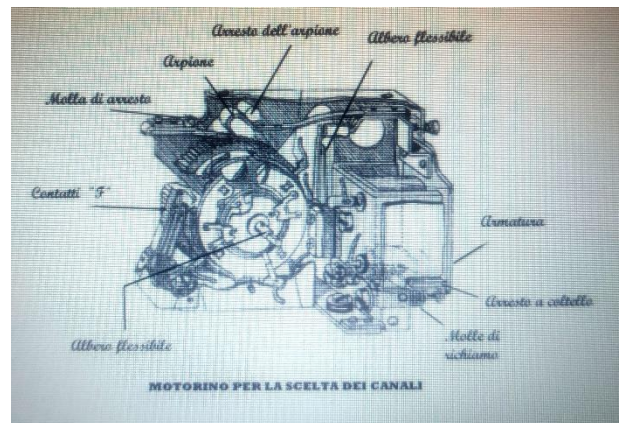


Per evitare che il rumore prodotto dalle mitragliatrici commutasse in trasmissione l'apparato, esisteva un interruttore connesso con le armi di bordo che forzava il T.R.1133B solo in ricezione.

Per il cambio canale, come accennato, bastava selezionare uno dei quattro selettori a pulsante del pannello controllo, ad ogni selezione effettuata si produceva un comando elettrico al motorino interno al trasmettitore detto “di commutazione” che andava a posizionarsi esattamente sulla selezione voluta.

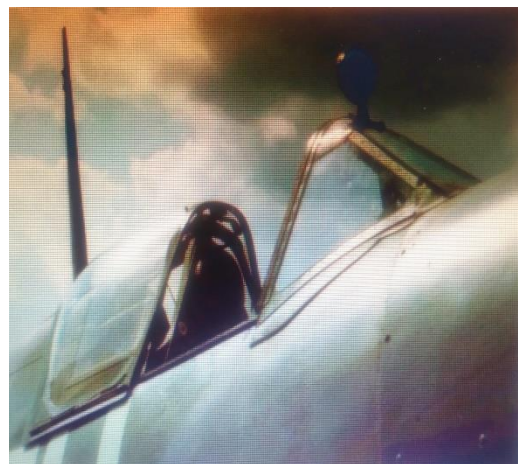
*(disegno sotto – il motorino per la scelta dei canali)*

Ognuno dei quattro canali, come già accennato, risultava eccezionalmente stabile in frequenza grazie all'oscillatore locale quarzato e stabilizzato in temperatura. Una considerazione sulla sensibilità del ricevitore: il segnale d'ingresso veniva direttamente applicato ad una coppia di pentodi collegati in PUSH-PULL che svolgevano la funzione di amplificatrici e convertitrici al tempo stesso. In questa modalità di funzionamento la sensibilità del segnale ricevuto risultava essere molto spinta. Seguivano tre stadi di amplificazione I.F. che ne determinavano un'ottima selettività.

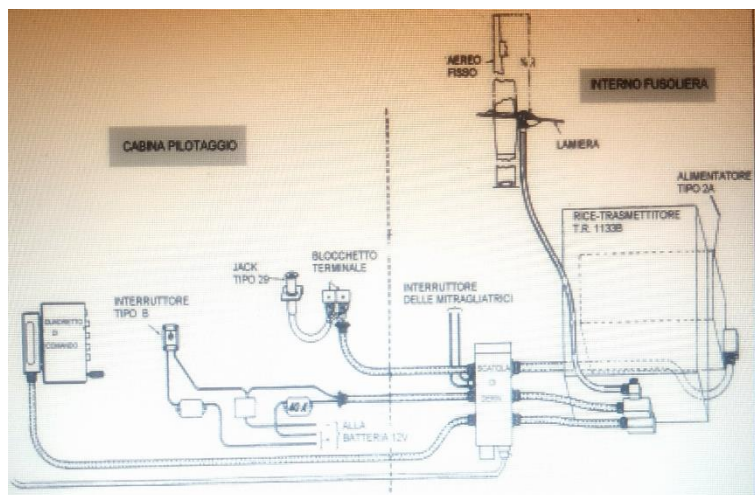


L'alimentazione dell'apparato T.R.1133B era a 12V, l'A.T. veniva prodotta da un survolatore e poiché era necessaria una rigorosa stabilizzazione in tensione sia per il trasmettitore che per il ricevitore, l'alimentazione A.T. era controllata da un tubo al neon. Anche l'aspetto costruttivo dell'assieme merita di essere considerato perché realizzato secondo i moderni canoni di affidabilità, intendo dire che ciascun componente ed in particolare le valvole, risultavano solidamente installati e talvolta “imbracati” per contrastare la deleteria azione delle vibrazioni. Le valvole infatti, che erano i componenti più a rischio di rottura meccanica, erano state bloccate al telaio mediante speciali imbracature che ne assicuravano l'integrità anche se sottoposte a sollecitazioni vibranti di notevole entità. L'accorgimento tecnico di bloccaggio, mostrato nella figura dell'alimentatore era naturalmente applicato su tutte le valvole dell'apparato.

L'antenna VHF (¼ Lambda) era posizionata verticalmente sulla superficie superiore della fusoliera. (foto a lato)



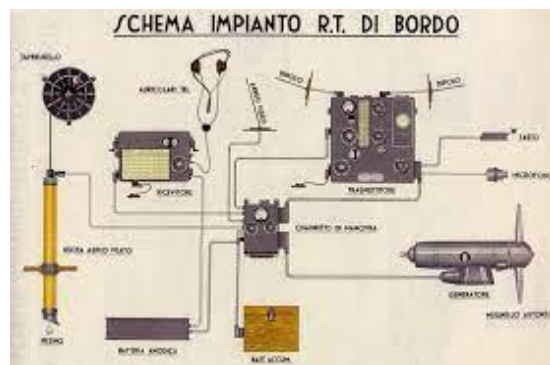
(a lato – schema di installazione sull'aeroplano "Spitfire")



**CONFRONTO TRA I DUE SISTEMI** - Sebbene il sistema italiano B.30 sulla carta apparisse ben congenato, risultò nella realtà poco affidabile per la scarsa qualità di alcuni materiali componenti riconducibili principalmente ai laringofoni, ai cavi elettrici ed ai connettori con cui esso fu allestito. Va poi sottolineato il fatto che il B.30 era costituito da cinque di apparati principali contro i due dei britannici, questo fatto comportava l'installazione di una quantità più che doppia di interconnessioni elettriche e cablaggi che raddoppiavano di conseguenza la percentuale di casi di avarie in volo del B.30 rispetto al T.R.1133B.

Se si sommano i due elementi negativi appena citati a proposito del nostro sistema B.30, si può ben affermare che per quanto buona fosse la qualità dei singoli apparati componenti **il risultato finale era che in termini operativi il B.30 era inferiore al T.R.1133B**. I pesi totali dei componenti del sistema B.30 e T.R.1133B erano equivalenti come pure le prestazioni operative, **la differenza come detto era nella qualità. La scelta tecnica di utilizzare due diverse gamme di frequenza, HF per l'italiano B.30 e VHF per il britannico T.R.1133B, non comportava penalizzazioni operative**, tuttavia l'apparato britannico appariva di certo più compatto e più moderno di quello italiano. *Fonte: Web - [www.aireroma-lazio.it](http://www.aireroma-lazio.it)*

(Le foto degli apparati presentati in questo articolo sono state gentilmente concesse dal sig. Antonio Fucci il cui sito WEB è <http://www.radiomilitari.com/r.html> - le informazioni tecniche sul casco radiotelefonico sono state tratte dal libro "I caschi da Volo della R.A." di A. Spaziani).



Impianti ed apparati per comunicazioni radio della Regia Aeronautica





### CENTO ANNI DI IMPEGNO DELL'AERONAUTICA MILITARE AL SERVIZIO DELL'ITALIA

Nella ricorrenza del Centenario dell'A.M., il CESMA ha predisposto l'organizzazione di una serie di convegni sulla storia della Forza Armata, in stretta collaborazione con la Sezione di Roma Due "Luigi Broglio".

L'obiettivo era quello di richiamare alla memoria, con riferimento agli eventi di natura storica, sociale, scientifica, tecnologica, industriale ed operativa, le principali tappe che hanno caratterizzato l'esistenza della Forza Armata ed animato le passioni di quanti vi hanno militato anche con il sacrificio supremo.

L'obiettivo finale è rendere partecipe la società civile ed in particolare il mondo giovanile, dell'impegno e dei risultati che l'Aeronautica Militare ha conseguito in questi primi Cento Anni.

Il progetto è stato articolato su 15 Convegni, di seguito riportati, nell'arco di circa 18 mesi, a partire da novembre 2021.

<b>Lecce, 25 Novembre 2021</b>	Perché volare? Le origini, dai Fratelli Wright alla Grande Guerra
<b>Caserta, 24 febbraio 2022</b>	La dimensione verticale: dall'esplorazione alla Regia Aeronautica
<b>Forlì, 25 Marzo 2022</b>	La Regia Aeronautica: l'era dei primati e le operazioni aeree
<b>Alghero, 20 Maggio 2022</b>	Ricordo del bombardamento del 17 maggio 1943 e la vocazione aeronautica della Sardegna
<b>Trieste, 08 Giugno 2022</b>	Il Friuli Venezia Giulia e la passione del volo tra Storia ed Industria. Il volo acrobatico e la simulazione
<b>Viterbo, 07 Ottobre 2022</b>	La Regia Aeronautica nella II Guerra Mondiale
<b>Foggia, 27 Ottobre 2022</b>	I sistemi a Pilotaggio Remoto e velivoli di V generazione: opportunità e sfide del nuovo presente.
<b>Catania, 19 Gennaio 2023</b>	Il terrorismo internazionale
<b>Verona, 09 Febbraio 2023</b>	Da sempre in prima linea. L'AM nelle operazioni reali.
<b>Bari, 23 Febbraio 2023</b>	Siderum Tenus: quando il cielo non basta. Oltre le Colonne d'Ercole dell'aerospazio
<b>Genova, 23 Marzo 2023</b>	I nuovi progressi tecnologici e le tecnologie dirompenti emergenti (ETD) cambiano il volto delle operazioni aerospaziali
<b>Varese, 13 Aprile 2023 -</b>	L'addestramento al volo: eccellenza italiana. Dagli addestratori al sistema integrato
<b>Gorizia, 04 Maggio 2023 -</b>	I Sistemi a Pilotaggio Remoto e le soluzioni tecnologiche del futuro
<b>Foligno, 16 Maggio 2023 -</b>	La professionalità dietro le quinte: non solo aeroplani
<b>Torino, 06 Giugno 2023 -</b>	Nuovi velivoli e nuove architetture per vincere le prossime sfide: l'AM verso la VI generazione e le All Domain Operations Premiazione Concorso Giovani

### Ma qual è la missione del CESMA?

**Realizzare** ricerche e studi sulle tematiche aeronautiche e spaziali, a carattere militare e duale, nei loro aspetti politici, dottrinari, operativi e tecnici, sia in ambito nazionale che internazionale.

**Sviluppare** il pensiero militare aeronautico in relazione al continuo progresso tecnologico del mezzo aereo e contribuire, in sinergia con l'Aeronautica Militare, ad aggiornare il personale dell'Arma Azzurra sulle principali linee di tendenza nel settore e agevolare i soci dell'Associazione Arma Aeronautica – Aviatori d'Italia a mantenere il contatto con la realtà aeronautica nel suo continuo divenire.

**Stimolare** la sensibilità della società civile, creando sinergie tra il mondo militare, della cultura, dell'industria e politico, promuovendo la realizzazione e la divulgazione di studi e informazioni, sia attraverso pubblicazioni cartacee che attraverso canali multimediali.

**Promuovere** attività a carattere tecnico scientifico sulle tematiche aeronautiche e spaziali, proposte dal Comitato Tecnico Scientifico o suggerite dall'Aeronautica Militare, dalle Università e dall'Industria di settore, partecipando attivamente al dibattito nazionale e internazionale.



In attuazione degli obiettivi prefissati, il CESMA organizza con cadenza quasi mensile, eventi di grande interesse che spaziano su vari argomenti. Richiamiamo l'attenzione dei lettori sul programma 2023/2024 in atto, che ha avuto inizio nello scorso mese di

settembre, accennando agli obiettivi ed ai contenuti dei primi tre temi sviluppati.

(A lato la locandina dell'ultima conferenza con tavola rotonda, tenuta a Milano lo scorso 31 ottobre).



Roma – 14 settembre 2023

### Le nuove frontiere della medicina aeronautica: dal bio-contenimento alla medicina aerospaziale

Format: Conferenza con tavola rotonda

L'evento mette in luce come l'Aeronautica Militare, nell'immaginario collettivo fatta di aerei e votata alle operazioni militari, operi con il personale del Corpo Sanitario in molteplici ambiti le cui finalità possono in molti casi definirsi duali, se non propriamente per scopi civili e al servizio della comunità nazionale. Si pongono in evidenza i tanti ambiti interessati, di alta valenza scientifica, di supporto alle grandi emergenze, di servizio quotidiano per accrescere la consapevolezza del contributo del Servizio Sanitario aeronautico e della FA al Paese.

Roma – 12 ottobre 2023

### Web3, l'Internet del futuro

Format: Conferenza con tavola rotonda

Si pone un focus sul futuro del web, il cosiddetto Web3.0, secondo i recenti paradigmi che si stanno affermando nel mondo dell'Information & Communication Technology (ICT) e sulle principali applicazioni e implicazioni nel mondo dell'Aeronautica Militare. Vengono presentati non solo i nuovi approcci, ma anche le tecnologie digitali che costituiscono i principali "building blocks" del Web3. Viene analizzato non solo il ruolo della Blockchain, Distributed Ledger Technologies (DLT), Smart Contract e Distributed APP (DAPP), ma anche le opportunità offerte dall'impiego del Metaverso e di tecnologie VR/AR/MR. L'obiettivo di ogni talk è presentare la tecnologia e indagare le possibili applicazioni con benefici e limiti nel mondo dell'Aeronautica Militare, dell'aerospazio e della Difesa.

Milano – 31 ottobre 2023

### L'uomo in volo e la medicina di precisione: ricadute della sinergia tra sanità militare e civile nel progresso scientifico e tecnologico

Format: Conferenza con tavola rotonda

L'intento è evidenziare come l'Aeronautica Militare promuove, attraverso il Corpo Sanitario, la partecipazione attiva e qualificata del proprio personale ad ambiti e strutture di riferimento della ricerca medica avanzata, anche al di fuori dello specifico settore dell'aerospazio. In particolare, si pongono in evidenza i positivi effetti della cooperazione tramite convenzione con il Policlinico di Milano, offrendo l'opportunità di rimarcare la presenza e il contributo dell'A.M. in una piazza molto importante del paese e per la stessa F.A..



ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA  
Aviatori d'Italia



Centro Studi Militari Aeronautici  
"Giulio Douhet"

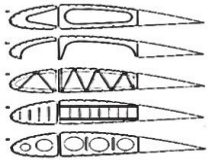
### PROGRAMMA DEGLI EVENTI 2023 / 2024

DATA	LOCALITÀ	EVENTO	FORMAT
14/09/2023	ROMA	LE NUOVE FRONTIERE DELLA MEDICINA AERONAUTICA: DAL BIOCONTENIMENTO ALLA MEDICINA AEROSPAZIALE	CONFERENZA CON TAVOLA ROTONDA
12/10/2023	ROMA	WEB3, L'INTERNET DEL FUTURO	CONFERENZA CON TAVOLA ROTONDA
31/10/2023	MILANO	L'UOMO IN VOLO E LA MEDICINA DI PRECISIONE: RICADUTE DELLA SINERGIA TRA SANITÀ MILITARE E CIVILE NEL PROGRESSO SCIENTIFICO E TECNOLOGICO	CONFERENZA CON TAVOLA ROTONDA
<b>05/12/2023</b>	ROMA	LO SPAZIO AEREO DELL'UNIONE EUROPEA	CONFERENZA CON TAVOLA ROTONDA
23/01/2024	ROMA	SCENARI FUTURI PER I SISTEMI C-UAS E OPPORTUNITÀ D'INTEROPERABILITÀ	CONVEGNO CON TAVOLA ROTONDA, ATTIVITÀ CORRELATE ANTE ED EX-POST
13/02/2024	ROMA	CAMBIAMENTI CLIMATICI E SICUREZZA	CONFERENZA CON TAVOLA ROTONDA
12/03/2024	ROMA	BEYOND 5G, 6G E NON-TERRESTRIAL NETWORKS (NTN) PER APPLICAZIONI DUALI	CONFERENZA CON TAVOLA ROTONDA
16/04/2024	ROMA	GUERRA ALGORITMICA E INTEROPERABILITÀ MULTIDOMINIO	TAVOLA ROTONDA / WORKSHOP
08/05/2024	ROMA	TRASFORMAZIONI NEL SETTORE SPAZIALE DELLA DIFESA – PROSPETTIVE ED EVOLUZIONE	CONFERENZA CON TAVOLA ROTONDA

19/06/2024	ROMA	OLTRE L'ANNIVERSARIO – DALLA CRONACA ALLA STORIOGRAFIA PER IMPARARE DALLE ESPERIENZE DELL'AERONAUTICA	CONFERENZA CON TAVOLA ROTONDA
17/09/2024	ROMA	COLLABORAZIONE INTERNAZIONALE NEL SETTORE DELLA DIFESA / NUOVO APPROCCIO ALLE ATTIVITÀ DI PROCUREMENT G2G DEL MINISTERO DELLA DIFESA ITALIANO	CONFERENZA CON TAVOLA ROTONDA
05/11/2024	CASERTA	VIRTUTE SIDERUM TENUS – SPACETHON PER L'ITALIA	HACKATHON
12/12/2024	ROMA	SPACE SUSTAINABILITY E SPACE ECONOMY - UNA DICOTOMIA?	CONFERENZA CON TAVOLA ROTONDA

NON PERDETRE IL PROSSIMO APPUNTAMENTO DEL 5 DICEMBRE A ROMA, SUL TEMA  
"LO SPAZIO AEREO DELL'UNIONE EUROPEA"

(fonte: sito ufficiale del CESMA)



## 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.

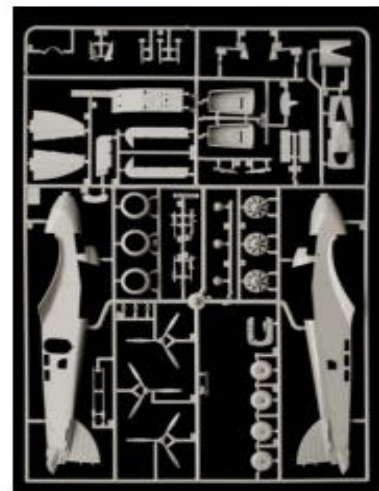
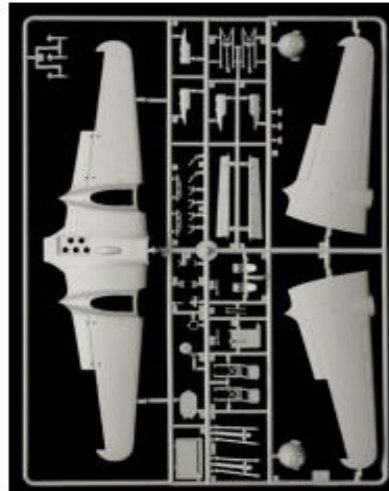
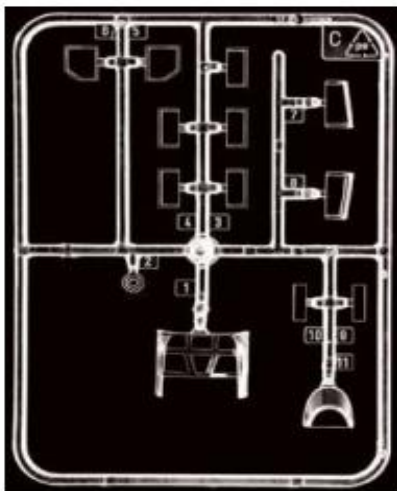
### ...A PROPOSITO DI MODELLISMO:

#### 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 ITALERI in scala 1:72 dedicato al Savoia Marchetti S.M.79 Sparviero, versione da bombardamento.

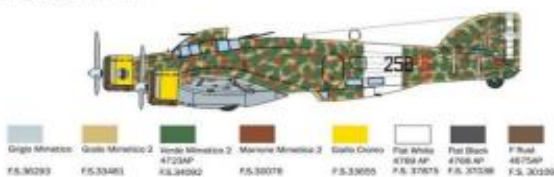
**Il Modello** – Riedizione del kit ITALERI per il centenario della nostra arma azzurra. Il kit (ITA1412) si compone di circa 120 pezzi molti dei quali aggiunti ex novo per questa riedizione. E' un modello adatto a chi si avvicina per la prima volta a questo hobby.

Le pannellature sono finemente incise, ben riprodotta la parte in vista dei motori stellari Alfa Romeo 126 RC34. L'abitacolo si compone dei sedili del pilota e del copilota con rispettivi volantini. La strumentazione invece è nel foglio decals.

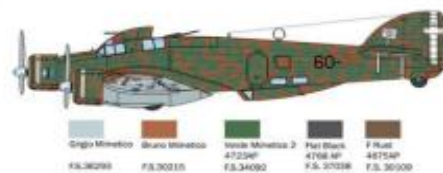


La difficoltà di questo kit non sta nel suo assemblaggio, ma nella riproduzione di alcune delle livree proposte dove l'utilizzo dell'aerografo diventa, a mio avviso, indispensabile se si vuole raggiungere un bel risultato finale. In ogni caso anche se dipinto a pennello il divertimento è assicurato. Le decals a corredo permettono di realizzare ben sei varianti:

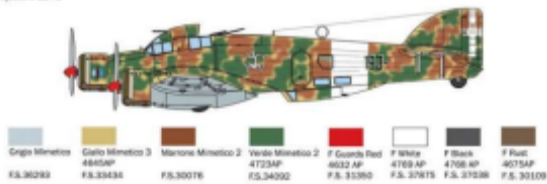
VERSION A: Savoia Marchetti SM.79, Regia Aeronautica, 258th Squadriglia, 309th Gruppo, 30th Stormo B.T. Bologna-Borgo Panigale, 1941



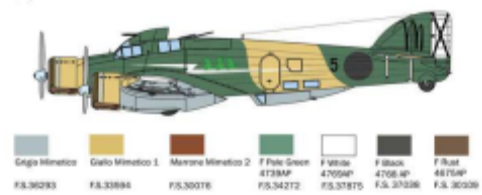
VERSION B: Savoia Marchetti SM.79, Regia Aeronautica 60th Squadriglia, 33th Gruppo, 33th Stormo Sicily 1940



VERSION C: Savoia Marchetti SM.79, Regia Aeronautica  
193rd Squadriglia, 87° Gruppo, 30th Stormo  
Sicily, June 1940



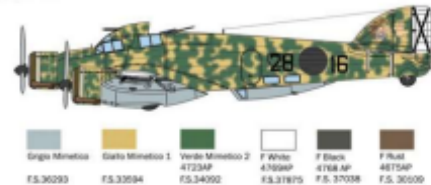
VERSION E: Savoia Marchetti SM.79 Aviazione Legionaria  
205th Squadriglia, 41st Gruppo, 12th Stormo  
Balearic Islands, Spain 1937



VERSION D: Savoia Marchetti SM.79, USAAF  
79th FG  
Genoa, Sicily, September 1944



VERSION F: Savoia Marchetti SM.79 Aviazione Legionaria  
28th Squadriglia, 25th Gruppo, 21st Stormo  
Balearic Islands, Spain 1939



**Il Progetto** – S.M.79 ha scritto una lunga pagina dell'aeronautica italiana, sia militare che civile. Nacque nel 1934, su progetto dell'ingegner Alessandro Marchetti, come aereo da trasporto veloce con la possibilità di ospitare anche otto passeggeri (versione S.79P). Il primo apparecchio (prototipo civile) uscì dallo stabilimento SIAI-Marchetti di Sesto Calende il 28 settembre 1934. Fu immatricolato con marche civili I-MAGO e compì il primo volo l'8 ottobre 1934 ai comandi del pilota collaudatore Adriano Bacula.

L'S.M.79 mostrò subito di essere un ottimo velivolo dalle spiccate capacità velocistiche. Caratterizzato dalla sua tipica configurazione a tre motori ad ala bassa, aveva una struttura in legno, tela e metallo. I tre motori Piaggio inizialmente previsti sul prototipo vennero quasi subito sostituiti per la produzione in serie dai radiali Alfa Romeo AR 125 RC.35, da 750 CV a 2 300 giri/min che alla quota di 3 400 m che gli permettevano di raggiungere la velocità massima di 430 Km/h. La versione militare era facilmente riconoscibile per la "gobba" che proteggeva aerodinamicamente il mitragliere dorsale. Il primo impiego operativo avviene con l'intervento italiano nella guerra civile spagnola come "Aviazione Legionaria". In seguito venne largamente impiegato dalla Regia Aeronautica durante tutta la Seconda Guerra Mondiale nel teatro operativo del Mediterraneo come bombardiere terrestre e successivamente, come efficace aerosilurante.



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

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

[info@wirgimodels.com](mailto:info@wirgimodels.com)

Il link [www.wirgimodels.com](http://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, ovvero ritenuto utile. Fornendo indicazioni su testi reperibili in commercio, nelle biblioteche o anche nel mondo Web, che affrontino la tematica in argomento, riteniamo di stabilire una chiave di lettura quanto più possibile oggettiva e completa.

Questo mese vogliamo mostrarvi e suggerirvi una pubblicazione che abbiamo ritenuto molto interessante, sull'argomento delle radiocomunicazioni aeree.



STORIO MAGGIORE AERONAUTICA  
GIUSEPPE PESCE  
Giuseppe Pesce

## Storia della radio in aviazione

Dalle origini al secondo dopoguerra

STORIO MAGGIORE AERONAUTICA  
GIUSEPPE PESCE  
Giuseppe Pesce

## Storia della radio in aviazione

Dalle origini al secondo dopoguerra

Capitolo 1°  
**Nascita della radio in Italia**

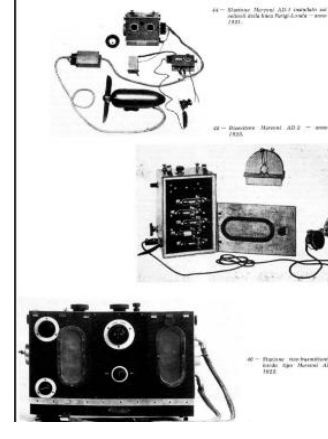
Un colpo di fulmine annunciò alla gente uno dei fatti più straordinari del secolo: la nascita della radio. In brevissimi anni, l'idea di trasmettere voce e suono a distanza si trasformò in realtà. Il primo esperimento di trasmissione aerea fu quello di Guglielmo Marconi, che nel 1901 riuscì a inviare un segnale radio a 3.700 chilometri di distanza. In seguito, la radio si diffuse rapidamente in tutto il mondo, diventando uno dei mezzi di comunicazione più importanti dell'epoca.

Capitolo 2°  
**La radio nel Regio Esercito Italiano**

La radio nell'Aeronautica italiana nacque nel 1918, con l'istituzione del servizio di radiotelegrafia aerea. Il primo ufficiale di radiotelegrafia aerea fu il capitano Francesco De Bono, che nel 1918 fu il primo a trasmettere un segnale radio da un aereo. La radio divenne uno dei mezzi di comunicazione più importanti per l'Aeronautica italiana, permettendo di mantenere il contatto con la terra e di ricevere informazioni vitali.

Capitolo 4°  
**Connubio laborioso fra radio ed Aeronautica**

La data ufficiale di nascita dell'aviazione italiana è il 17 gennaio 1908, quando il capitano Francesco De Bono riuscì a effettuare il primo volo a motore. La radio, invece, nacque nel 1901, con l'esperimento di Guglielmo Marconi. Il connubio tra radio ed aeronautica fu un processo lungo e laborioso, che si concluse con l'istituzione del servizio di radiotelegrafia aerea nel 1918.



Capitolo 6°  
**La nascente aviazione civile apre le porte alla radio**

La nascita dell'aviazione civile in Italia è legata al nome di Francesco De Bono, che nel 1918 fu il primo a effettuare un volo a motore. La radio, invece, nacque nel 1901, con l'esperimento di Guglielmo Marconi. La nascente aviazione civile aprì le porte alla radio, permettendo di mantenere il contatto con la terra e di ricevere informazioni vitali.

Capitolo 7°  
**La radio nel periodo dei grandi raid e delle crociere collettive (1919-1933)**

Il 1919, con il primo volo di Wright, fino al 1928, con il tentativo di attraversare l'oceano, la radio divenne uno dei mezzi di comunicazione più importanti per l'aviazione. Durante questo periodo, si verificarono diversi grandi raid e crociere collettive, in cui la radio giocò un ruolo fondamentale.

Capitolo 12°  
**La radio in Italia durante il secondo conflitto mondiale**

La radio in Italia durante il secondo conflitto mondiale fu uno dei mezzi di comunicazione più importanti. Fu utilizzata per trasmettere ordini, ricevere informazioni e mantenere il contatto con la terra. La radio divenne uno dei mezzi di comunicazione più preziosi per l'Aeronautica italiana durante la guerra.

CROCIERA AEREA DEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE (26 Maggio - 2 Giugno 1928)

La crociera aerea del Mediterraneo occidentale fu uno dei grandi raid dell'epoca. Partì da Genova il 26 maggio 1928 e si concluse il 2 giugno 1928. Fu una delle imprese più audaci dell'aviazione italiana, dimostrando la capacità di lunga distanza dei velivoli dell'epoca.

CROCIERA AEREA DEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE (26 Maggio - 2 Giugno 1928)

La crociera aerea del Mediterraneo occidentale fu uno dei grandi raid dell'epoca. Partì da Genova il 26 maggio 1928 e si concluse il 2 giugno 1928. Fu una delle imprese più audaci dell'aviazione italiana, dimostrando la capacità di lunga distanza dei velivoli dell'epoca.

Capitolo 13°  
**ATTENZIONE SI TRATTA DI UN DOCUMENTO RARO**

STORIA DELLA RADIO IN AVIAZIONE - DALLE ORIGINI AL SECONDO DOPOGUERRA

Agli interessati all'argomento segnaliamo la possibilità di ricevere on line copia di singole pagine o capitoli, ma anche il testo completo in formato PDF. Per eventuali fotocopie dovranno addebitarsi spese di copisteria e spedizione.

Richiedete alla nostra segreteria o in redazione

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

Redazione di Forum: [redazione\\_forum@libero.it](http://redazione_forum@libero.it)

Capitolo 13°  
**ATTENZIONE SI TRATTA DI UN DOCUMENTO RARO**

STORIA DELLA RADIO IN AVIAZIONE - DALLE ORIGINI AL SECONDO DOPOGUERRA

Agli interessati all'argomento segnaliamo la possibilità di ricevere on line copia di singole pagine o capitoli, ma anche il testo completo in formato PDF. Per eventuali fotocopie dovranno addebitarsi spese di copisteria e spedizione.

Richiedete alla nostra segreteria o in redazione

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

Redazione di Forum: [redazione\\_forum@libero.it](http://redazione_forum@libero.it)

Capitolo 13°  
**ATTENZIONE SI TRATTA DI UN DOCUMENTO RARO**

STORIA DELLA RADIO IN AVIAZIONE - DALLE ORIGINI AL SECONDO DOPOGUERRA

Agli interessati all'argomento segnaliamo la possibilità di ricevere on line copia di singole pagine o capitoli, ma anche il testo completo in formato PDF. Per eventuali fotocopie dovranno addebitarsi spese di copisteria e spedizione.

Richiedete alla nostra segreteria o in redazione

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

Redazione di Forum: [redazione\\_forum@libero.it](http://redazione_forum@libero.it)

Capitolo 13°  
**ATTENZIONE SI TRATTA DI UN DOCUMENTO RARO**

STORIA DELLA RADIO IN AVIAZIONE - DALLE ORIGINI AL SECONDO DOPOGUERRA

Agli interessati all'argomento segnaliamo la possibilità di ricevere on line copia di singole pagine o capitoli, ma anche il testo completo in formato PDF. Per eventuali fotocopie dovranno addebitarsi spese di copisteria e spedizione.

Richiedete alla nostra segreteria o in redazione

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

Redazione di Forum: [redazione\\_forum@libero.it](http://redazione_forum@libero.it)

## TUTTE LE CONVENZIONI



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

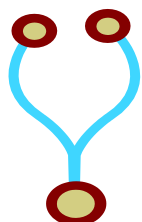
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRC, per promuovere attività comuni, scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2023 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini.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



### OBIETTIVO VOLARE

**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](mailto: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](http://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.*

<b>Il mercoledì</b>	<b>presso la sede ANIOC</b> di Via Repubblica n° 41 (ingresso dal cortile interno), il Delegato di Parma incontra i Soci Cavalieri dalle ore 9,00 alle 12,00.
<b>Il sabato</b>	la sede AAA di Fidenza, in via G. Mazzini, 3 è aperta anche per le esigenze dei <b>Cavalieri iscritti ANIOC</b>
<b>Domenica 19 novembre</b>	<b>Forlì – Torre Numai – Via Torre Numai</b> 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.
<b>Domenica 3 dicembre</b>	<b>PARMA Portici del Grano, ore 10,00</b> – commemorazione della Santa Barbara, Protettrice dei Marinai Ore 11,30 Santa Messa presso l’Oratorio de’ Rossi, in Via Garibaldi in onore della Santa Barbara.
<b>Venerdì 8 dicembre</b>	<b>FIDENZA</b> – conviviale di scambio auguri natalizi dei Soci della Sezione di Fidenza e Ospiti Ore 12,30 Ristorante “La Rondanina” Castelnuovo Fogliani
<b>Lunedì 11 dicembre</b>	<b>PARMA</b> - Commemorazione della Madonna di Loreto – Santa Protettrice degli Aeronauti. Oratorio de’ Rossi – Strada Garibaldi ore ( <i>non pervenuto</i> ).
<b>Lunedì 11 dicembre</b>	<b>Aeroporto San Damiano</b> - Commemorazione della Madonna di Loreto – Santa Protettrice degli Aeronauti Hangar aeroportuale ore ( <i>non pervenuto</i> ).

### 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](mailto:assoaeronautica.fidenza@gmail.com) o tramite i rappresentanti di zona, fornendo l’esatto indirizzo postale dove si desidera ricevere AERONAUTICA*

#### FORUM È DISPONIBILE ANCHE PRESSO:

**Circolo I RMV Cameri – 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 -