

# “FORUM”

*degli Aviatori d'Italia*



## MOSTRA FOTOGRAFICA

### AeroArch - Architettura Aeronautica

Cent'anni di architettura e di edilizia dedicate al volo

Galleria San Ludovico - b.go Parmigianino, 2

15 Marzo - 1 Aprile 2024 ore 10 - 19

**Ingresso libero - visite guidate per gruppi e scolaresche a richiesta**

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

*Parma presenta la prima esposizione 2024 della Mostra di Architettura Aeronautica  
“AeroArch” - Cento anni di architettura e di edilizia dedicate al volo (a pag. 4-5)*



**FEBBAIO 2024**

**n°131**

**Notiziario di informazione dell'Associazione Arma Aeronautica**

**“Aviatori d'Italia”**

**Sezione di Fidenza**

# “FORUM degli Aviatori d’Italia”

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 XII- n° 131 – periodo di emissione: febbraio 2024**

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 ASSO AERONAUTICA 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 ASSO AERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....AAA Team Comunicazione)
<b>STORIE AERONAUTICHE</b>	
- Pg. 4-5	“AEROARCH” MOSTRA DI ARCHITETTURA AERONAUTICA.....(A.A.A. Sez. di Fidenza)
<b>STORIE DI MARE.</b>	
-Pg. 6-8	FEDELE FINO ALLA MORTE L’ASSO DEI SOMMERSIBILI.....(STV E. Mediolini)
<b>VISITE VIRTUALI AGLI ENTI AERONAUTICI</b>	
-Pg. 9-11	IL “GEA” - GRUPPO ESPLORAZIONE AEROMARITTIMA .....(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
<b>LE PAGINE DEGLI EVENTI</b>	
- Pg. 12	“IL TRENO DEL RICORDO” CONVOGLIO MUSEO ITINERANTE IN TRANSITO A PARMA .....(Assoarma – foto Lomi)
- Pg. 13	ASSEMBLEA STRAORDINARIA DEI SOCI E CONVIVIALE TRA ASSOCIAZIONI.....(Strega-E. Sozzi-foto Lomi)
<b>ACCADDE NEI NOSTRI CIELI</b>	
- Pg. 14-15	... A FEBBRAIO .....(R. Bruno - M. Salomone)
<b>TECNOLOGIA AERONAUTICA</b>	
-Pg. 16-19	ALFABETO FONETICO USATO IN AVIAZIONE .....(ricerche e recensioni redazione FORUM)
<b>CESMA INFORMA</b>	
- Pg. 20-22	LE IMPLICAZIONI DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO .....(CESMA-Team Comunicazione AAA)
<b>PAGINE DI AEROMODELLISMO</b>	
- Pg. 23-25	PAOLO E IL SUO MODELLO JUNKER Ju.87G-1 STUKA “KANONENVOGEL” .....(Wirgi Models)
<b>AVVISI E COMUNICAZIONI</b>	
- Pg. 26	UDIENZA DEL SANTO PADRE A ROMA.....(ANMI/ASSOARMA)
	ASSEMBLEA ANNUALE ELETTIVA DEI SOCI DI SEZIONE 2024 .....(AAA- Sez. di Fidenza)
	RINNOVO TESSERAMENTO 2024.....(AAA- Sez. di Fidenza)
-Pg. 27	VISITA DI AGGIORNAMENTO TECNICO PROFESSIONALE AL 6° STORMO DI GHEDI.....(AAA Fidenza – R. Miatì)
<b>ATTUALITÀ</b>	
-Pg. 28-30	IL GRANDE CUORE DI NEMO - SPECIALISTA AERONAUTICO E ARTISTA.....(recensioni di A. Francani)
<b>EDITORIA STORICA AERONAUTICA</b>	
- Pg. 31	“IL 50° STORMO 1936/2016.....(Bussi-Chiarvetto-Guglielmetti)
<b>CONVENZIONI</b>	
- Pg. 32	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2024.....(AAA-Fidenza)
<b>AGENDA DEL MESE</b>	
- Pg. 33	FEBBRAIO-MARZO 2024.....(Redazione Forum)

**In copertina:** il manifesto della Mostra di Architettura Aeronautica “AeroArch” in esposizione a Parma dal 15 marzo al 1° aprile 2024

# “FORUM” degli Aviatori d'Italia



è entrato nel 12°  
anno di attività  
dal 2013 al  
**2024**

131 numeri

131 mesi di

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.:*



**f** Pagina Facebook  
[facebook.com/assoaeroarma](https://facebook.com/assoaeroarma)

**Instagram**  
[instagram.com/assoaeroarma](https://instagram.com/assoaeroarma)

**Twitter**  
[twitter.com/assoaeroarma](https://twitter.com/assoaeroarma)

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

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

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



## STORIE AERONAUTICHE

*Cari Amici questo mese Forum vi parla di un'opera di storia aeronautica molto particolare; non un singolo episodio, non una storia qualsiasi ma ... una STORIA LUNGA CENTO ANNI. Una raccolta di 630 immagini, testi, progetti e filmati, raccolti in una mostra, per accompagnare il "popolo degli aeronauti", gli appassionati ma anche i curiosi, attraverso i luoghi della Regia Aeronautica e dell'Aeronautica Militare moderna, durante tutto il XX Secolo.*

### **“AeroArch”**

***Cent'anni di architettura  
e di edilizia dedicate al volo***

***Parma - Galleria San Ludovico  
Borgo del Parmigianino, 2  
15-28 marzo 2024***

***Conferenza di inaugurazione su invito  
15 marzo ore 10,30***



*A seguire apertura al pubblico ad ingresso libero, dalle ore 10,00 alle 19,00 con possibilità di visite guidate per gruppi e scolaresche, a richiesta.*

*L'evento mostra "AeroArch" è ospitato dal Comune di Parma, con il patrocinio di: Provincia di Parma/Comune di Parma/Comune di Fidenza/Associazione Arma Aeronautica – Presidenza Nazionale e Sezioni di Fidenza e Parma, con la preziosa collaborazione dell'Aeronautica Militare.*

**Presentazione** - Dalla passione di alcuni soci dell'Associazione Arma Aeronautica per l'architettura e la sua storia, nasce nell'anno 2014 un'iniziativa culturale avente per tema l'Architettura dell'Aeronautica nella sua storia, dal titolo: **“AeroArch – cent'anni di architettura e di edilizia dedicate al volo”.**

**Il progetto di ricerca** - Da sempre, chi vuole conoscere la gloriosa e ormai centenaria storia dell'Aeronautica Militare italiana, può avvalersi di pubblicazioni, documenti, esposizioni museali e assistere a manifestazioni aviatorie, che trasmettono il valore degli uomini che l'hanno resa grande e delle macchine, che per essa hanno compiuto le grandi imprese e i primati sportivi.

L'eredità di quegli uomini e nuove più performanti macchine, consentono oggi l'attività operativa quotidiana: la difesa del cielo e il costante servizio reso al Paese e nel mondo, nei numerosi modi in cui esso si esplica, ma anche - ormai - l'avventura nello spazio.

Tutto questo suscita grande fascino, ammirazione, orgoglio di appartenenza nazionale e sincera gratitudine verso gli uomini e le donne in uniforme azzurra, eredi e continuatori di tanti altri che hanno dato grande onore al nostro paese. Quasi invece sconosciuto al grande pubblico - ma forse anche allo stesso "popolo Aeronautico" - è il grande patrimonio edilizio che ha consentito e consente, al pari delle macchine, l'ordinario espletamento dell'attività d'Istituto.

Far scoprire o approfondire la conoscenza di questo vasto patrimonio, fortunatamente in parte rimasto, che rappresenta **“i luoghi dell'Aeronautica”**, ha costituito lo scopo principale della ricerca e della sua rappresentazione sotto forma di mostra "AeroArch" che, con la sua impostazione di facile accesso, di immediato impatto visivo e priva di complessi approfondimenti, vuole rivolgersi all'appassionato, al curioso e, con modestia, anche all'addetto ai lavori.

**Presentazione e percorso espositivo** - **“AeroArch”**, accompagna il visitatore lungo un percorso storico ormai ultrasecolare, che inizia ai primordi del volo, ovvero agli inizi del 1900, ma assume peculiarità ed un ruolo di tendenza nel 1923, anno di fondazione dell'Arma Aerea come Forza Armata autonoma – allora denominata Regia Aeronautica. In essa vengono proposte alcune espressioni del patrimonio edilizio destinate all'attività aeronautica (la nuova meravigliosa invenzione del XX secolo) e quindi prevalentemente dell'Arma Azzurra.

Pur essendo questi manufatti codificabili quali opere di edilizia, in quanto rientranti nella globalità del costruito, esprimono - essendone ispirate – un esempio di valori che si richiamano al gusto, allo stile ed alla cultura del momento

storico nel quale sono state generate e ne rappresentano un esempio altamente significativo; come tali, si ritiene possano essere identificate come "Opere di Architettura".

Le scelte tecnologiche spesso avveniristiche, operate dai tecnici e dalla committenza, in relazione al periodo storico di progettazione, unitamente alla loro destinazione d'uso, quale coacervo di scienze decisamente pionieristiche ai più alti livelli, consentono l'assegnazione del termine Architettura, quale favorevole indicazione del valore assunto nel contesto in cui si collocano, differenziandosi dalla generalità del costruito.

**Tipologie e destinazioni d'uso** - La mostra è articolata in sezioni fotografiche tematiche, illustranti le tipologie funzionali di riferimento degli edifici, nei quali si espleta l'attività della Forza Armata, sotto l'aspetto:

- ISTITUZIONALE E DIREZIONALE;
- DELLA FORMAZIONE DEL PERSONALE;
- DEI SERVIZI LOGISTICI;
- DEI SERVIZI TECNICO - OPERATIVI;
- DEL DECORO ARTISTICO CELEBRATIVO;
- DELLA RAPPRESENTANZA, SPORT, CULTURA E BENESSERE DEL PERSONALE.

L'interesse per la Mostra finora dimostrato dal pubblico militare e civile, ma soprattutto dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica, che l'ha selezionata come uno degli eventi destinati a celebrare il Centesimo Anniversario dell'Aeronautica Militare 2023, suggerisce agli autori di riprodurla in futuro anche in stampa, formato album, sempre sotto il patrocinio – si auspica - dell'Aeronautica Militare e dell'Associazione Arma Aeronautica, per una più ampia diffusione.

**ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA - Aviatori d'Italia**  
- Sezione di Fidenza

**AeroArch - ARCHITETTURA AERONAUTICA**  
(Cent'anni di architettura e di edilizia dedicate al volo)

AeroArch è una mostra dedicata con riconoscenza alla memoria di Mariano Ranisi (Napoli 1934 - Roma 2022), architetto e Colonnello del Genio Aeronautico in Servizio Permanente Effettivo sino al 1988.  
"All'architetto Mariano Ranisi, figura di rilevante spessore culturale e professionale, che grazie alla passione e all'accuratezza delle ricerche compiute ha fatto conoscere a ricercatori ed appassionati "i luoghi dell'Aeronautica", va il ringraziamento dei curatori per aver ispirato loro la presente mostra".

Promotrice:	Aeronautica Militare - Comando I Regione Aerea - Milano
Soggetto, ricerche d'archivio, testi, fotografia e grafica:	Alberto Bianchi, Guglielmo Gaiani
Selezione filmati:	Alberto Bianchi, Guglielmo Gaiani, Claudio Gandolfi
Tecnico video:	Claudio Gandolfi
Filmati:	per gentile concessione degli autori

Gli autori ringraziano:

- lo Stato Maggiore Aeronautica Militare - V Reparto 4° Ufficio - Storico, per la disponibilità e la collaborazione fornita durante la consultazione e l'utilizzo dei fondi d'archivio. Un particolare ringraziamento va alla Dott.ssa Maria Grazia Bella per il prezioso contributo alla ricerca;
- il Comando I Regione Aerea - Ufficio Affari Generali - in particolare il T. Col. Luca Carapellese - e l'Associazione Arma Aeronautica - Presidenza Nazionale nella persona del Presidente, Gen. S.A. (c) Giulio Mainini - per aver condiviso e sostenuto l'iniziativa.

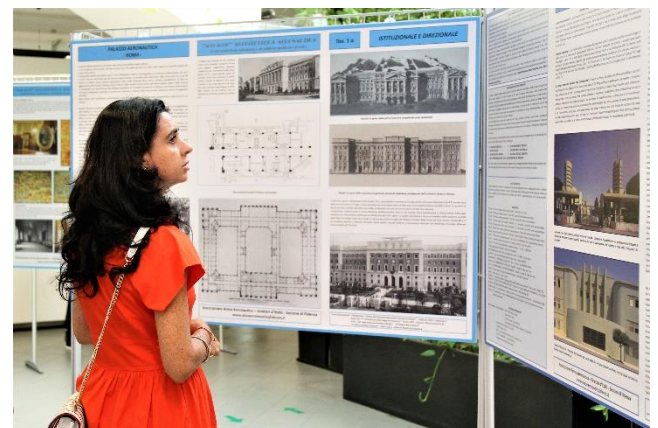
Logos: CERTEO AVIAI DELL'AERONAUTICA MILITARE, AERONAUTICA MILITARE Stato Maggiore - Roma, AERONAUTICA MILITARE Comando I Regione Aerea - Milano, ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA Presidenza Nazionale - Roma, PROVINCIA DI PARMA, COMUNE DI FIDENZA (PR)

**AeroArch** è frutto di dieci anni di ricerche, studi, sopralluoghi, selezione di immagini, progetti, video, impostazione testi e grafica, realizzati dai Soci dell'Associazione Arma Aeronautica - Sezione di Fidenza.

Il **Comando I Regione Aerea** è l'ente promotore e finanziatore dell'iniziativa, che è stata presentata per la prima volta al pubblico, presso l'Aeroporto militare di Linate, a settembre 2023.

**AeroArch** è stata selezionata dallo Stato Maggiore A.M., per far parte degli eventi per le celebrazioni del Centenario di costituzione dell'Aeronautica Militare 2023

Immagine sopra: la tavola introduttiva alla mostra "AeroArch", nell'esposizione del settembre 2023, presso l'Aeroporto militare di Milano Linate. Sotto alcune immagini della esposizione a Milano.





## STORIE DI MARE, DI NAVI E DI MARINAI

### FEDELE FINO ALLA MORTE L'ASSO DEI SOMMERGIBILI

*Carlo Fecia di Cossato non seppe resistere alla nuova realtà dell'armistizio e si tolse la vita dopo essersi battuto fino all'ultimo contro i tedeschi*



“Se qualcuno vuole sbarcare, lo dica subito. Io intendo partire con gente pronta a tutto. Se qualcuno non si sente, che venga avanti; non ha nulla da vergognarsi”. Allineati sulla banchina della base di Bordeaux, gli uomini del sommergibile <Tazzoli> restano immobili. Il nuovo comandante, Capitano di Corvetta Carlo Fecia di Cossato, passa davanti a loro, li guarda a uno a uno negli occhi. “Grazie”, dice semplicemente. Sono le nove del mattino di sabato 5 aprile 1941. Alle 10 i marinai del <Tazzoli> (foto sotto) rientrano a Gradignan, un piccolo villaggio vicino a Bordeaux dove sono stati decentrati per sfuggire ai bombardamenti. Ci sono mille cose da fare, ogni volta che si parte per una missione in Atlantico, e la più difficile è scrivere a casa. Senza guardare i posti vuoti di quelli che sono partiti allo stesso modo, e non sono tornati. Senza pensare che potrebbe essere l'ultima lettera. Allora non si sa mai cosa dire, sembra tutto falso....

Per fortuna, questa volta, ci sono delle novità da raccontare. È sbarcato il Comandante Raccanelli, lo hanno promosso Capitano di Fregata; andrà sull'incrociatore <Bande Nere>. È sbarcato anche il Comandante in seconda, Tenente Allegrì; è stato promosso Capitano di Corvetta e lo hanno destinato al comando del sommergibile <Baiaumonti>. Al suo posto è venuto il Tenente Gianfranco Gazzana, un gigante che mugugna sempre e che deve essere buono come il pane.



Del nuovo Comandante, anche i meglio informati non sanno molto; Carlo Fecia di Cossato ha trentadue anni, si sa che era in Mediterraneo sul sommergibile <Ciro Menotti>. Si dice che sia un ufficiale giusto e valoroso.

Eppure quell'uomo misterioso che brucia dalla voglia di battersi è forse l'unico ufficiale che ha perduto ogni illusione su questa guerra. “La nostra sconfitta è certa e inevitabile” confida a uno dei suoi pochissimi intimi, il Capitano di Fregata Longanesi, incontrato quella mattina a Bordeaux poco prima di prendere il comando del <Tazzoli>.

“Ma si direbbe che adesso....” osserva Longanesi.

“Lo so, tutto sembra andare per il meglio: La Germania è padrona dell'Europa. Stiamo avanzando in Cirenaica, il Generale Wavell è in rotta oltre Bengasi. Fra poco conquisteremo i Balcani, il TIME sta chiedendo le dimissioni di Eden...eppure saranno loro a vincere”. Si è interrotto, guardando due marinai che stavano lavando il ponte del suo sommergibile e cantavano. “Ma tutto questo”, riprende freddamente “non può avere conseguenza sull'impegno d'onore che abbiamo. In ogni caso il mio dovere d'ufficiale è di battermi fino che avrò gli ordini e i mezzi per farlo”.

Due giorni più tardi, il sommergibile <Tazzoli> è in navigazione verso le coste occidentali dell'Africa. Un falso allarme nel pomeriggio dell'8 aprile: sono due navi neutrali. Nella notte del 12 aprile si avvistano due incrociatori tipo <Bonaventure> (foto a lato). In un attimo il Tazzoli scocca due siluri e discende a quota di sicurezza con una perfetta manovra. Trattenendo il respiro, gli uomini contano i secondi....una formidabile esplosione scuote il battello; i siluri hanno centrato il bersaglio: poco dopo un altro boato conferma la vittoria, sono scoppiate le caldaie dell'incrociatore. Adesso gli idrofoni sentono il rumore delle turbine di una sola unità. Va avanti e indietro cercando il sommergibile per vendicarsi. Immobile nel silenzio, la gente del <Tazzoli> aspetta le bombe di profondità....Ma all'improvviso il Comandante dà un ordine stupefacente: “Emerzione! Se va col siluro, bene, se no attacchiamo a cannonate”



“Con due cannoni attaccare un incrociatore? “Alla faccia!” pensa l'Ufficiale in seconda, ma non dice niente. “Stavota passamme o' guaie!” geme invece Signore, silurista napoletano. “San Gennaro i cannune so cannune...”. Quando il sommergibile esce in superficie, il secondo incrociatore sta filando verso nord a più di 28 nodi; ormai non si può raggiungerlo. Sul mare si allarga una chiazza di nafta e i rottami galleggiano quietamente; sembra impossibile che poco fa tutto questo sia stato una nave. I marinai del <Tazzoli> respirano a pieni polmoni e non solo per rifarsi dell'aria avvelenata dell'immersione.

“Lo abbiamo perduto...” dice il comandante guardando ancora nel buio.

La notte del 15 è la volta del <GXGM> un mercantile britannico apparso e attaccato ancora all'improvviso. C'è gente che ci sa fare, su quella nave. Per tre volte, con eccezionale bravura, il comandante inglese schiva i siluri del <Tazzoli> e intanto apre il fuoco con il pezzo di poppa contro il sommergibile. È un duello furibondo, quasi alla cieca. Il radiotelegrafista intercetta l'SOS della nave inglese: “GXGM attached by raider...GXGM attached by raider....” Il sommergibile sta facendo un tale inferno coi cannoni e le mitragliere che gli inglesi lo hanno scambiato per un incrociatore.... Due ore più tardi, la nave ha un ultimo tremito e affonda.

Passano tre settimane completamente vuote. Poi si avvista un piroscafo, ma neutrale. Il 6 maggio appare n'altra nave, ma è troppo veloce. Sfugge. Il giorno dopo ecco la rivincita. Si avvista il <Ferniane>, un mercantile norvegese che naviga per gli inglesi carico di munizioni e pezzi di aeroplano. Va a picco in dieci minuti. La notte del 9 tocca all'<Alfred Olsen>, un altro norvegese che naviga per l'Inghilterra. Ma sembra stregato, non vuole affondare...La mattina dopo, quando il<Tazzoli> riemerge e vede la nave sfondata dai siluri che galleggia ancora, gli uomini sentono un brivido di superstiziosa paura. Rabbiosamente il Comandante apre il fuoco, ma è inutile. "Ha il diavolo in corpo", dice con voce rauca. "Andiamo via. Macchine avanti mezza". Resta ancora a guardare per qualche minuto con un'ultima speranza, poi scende in camera di manovra. È disfatto. Ma proprio in quel momento l'indomabile avversario alza la prora verso il cielo e scompare nell'abisso.

I siluri sono finiti, bisogna tornare alla base. Il comandante tiene rapporto all'equipaggio. Se si incontra ancora qualche nave nemica, si attaccherà col cannone, visto che non ci sono più siluri. Per fortuna è un ritorno tranquillo. Per due volte si avvistano delle navi, il comandante si porta all'attacco, ma deve fermarsi perché sono neutrali. Poco prima di arrivare a Bordeaux, nella nebbia fitta, il <Tazzoli> si infila in un banco di mine assolutamente impreveduto e deve percorrerlo tutto; è un miracolo, ma ne esce indenne, appena in tempo per vedersi piombare addosso un aereo <Bristol Blenheim> che picchia a bassa quota mitragliando e sganciando grappoli di bombe. I mitraglieri, strappati di colpo ai pensieri finalmente sereni del ritorno, rispondono al fuoco; ma il <Bristol> si alza e si avventa ancora come una furia. "Stai a vedere che proprio adesso...>, dice il Comandante che, imperturbabile, è uscito dalla torretta. In quel momento il puntatore Capezzuto si abbatte rotolando dalla mitragliera di dritta, ma il giovane Guardiamarina Celli accorre al suo posto, ricomincia a sparare. Il <Bristol>, centrato in pieno mentre sta tornando all'attacco, precipita, in una lunga fumata nera.

Arriva la caccia di scorta, l'avventura è finita. Il <Tazzoli> entra in porto con cinque bandierine al periscopio. Per quelle bandierine sono passati 46 giorni di attese logoranti, speranze, delusioni, ore di angoscia disperata sotto le bombe dei cacciatorpediniere. Ma chi lo ricorda ora?

Tornati gli uomini dalla licenza e ultimati i lavori in bacino, il <Tazzoli> riprende il mare il 15 di luglio. Una missione sfortunata. Per settimane e settimane, la storia del <Tazzoli> è fatta soltanto di tempeste, di avarie, di cacce spietate che spezzano anche i nervi più saldi. E quando il periscopio riaffiora, mai niente. Sembra che in tutte le zone di agguato, dalle Canarie a Capo Palmas, non si possano incontrare che mercantili neutrali o navi da guerra inglesi che, per qualche ragione, si trovano sempre in condizione di colpire e mai di essere colpite. La sera del 12, quando finalmente si avvista e si affonda la <Zangara>, un trasporto inglese da 6.000 tonnellate, gli uomini sono stremati.

L'11 settembre 1941, quando è costretto a rientrare alla base con un'elica spezzata dalle bombe di profondità il <Tazzoli> ha affondato soltanto la <Zangara> e il <Walker>, una petroliera che veniva da Honk Kong. Ma il 13 febbraio del nuovo anno 1942, dopo due tentativi di partenza interrotti da improvvise avarie, il comandante Fecia di Cossato è di nuovo in caccia, questa volta sulle coste degli Stati Uniti. In dieci giorni, dal 10 al 15 marzo affonda sei navi. Nella foga dell'attacco all'ultima di queste, la <Athelprince> di Liverpool, il <Tazzoli> finisce addirittura per speronarla ed esce dalla mischia con tutta la parte prodiera schiacciata. I tubi di lancio sono inservibili, bisogna rientrare. Ripartiranno il 18 giugno, all'agguato nei Caraibi.

Una missione terribile. Settantanove giorni di una lotta disperata e feroce, esasperata dalla fame, dalla sete, dalle continue avarie che paralizzano i siluri proprio nel momento che stanno per colpire. Vanno a picco altre due navi, la <Castor> e la <Havsten>.



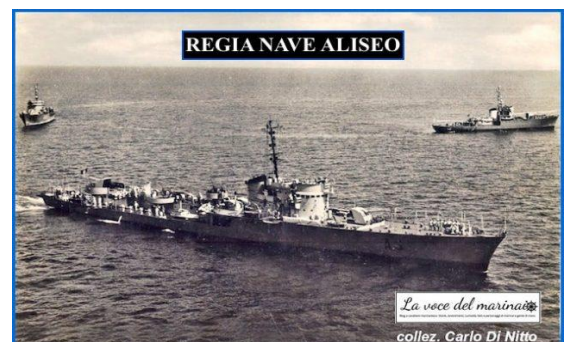
Il leggendario comandante del <Tazzoli> continua a combattere. Il 12 dicembre affonda l'<Empire Hawk> e poche ore dopo l'<Ombilin> (foto a lato), due mercantili inglesi. Il 20 affonda il <Queen City> e raccoglie dei naufraghi feriti; è con loro che, fraternamente, gli uomini del <Tazzoli> passano il loro terzo Natale di guerra. Il giorno dopo è la volta del <Dona aurora>, un piroscafo filippino.

Il 2 febbraio il sommergibile ritorna a Bordeaux e alla fine del mese Fecia di Cossato lascia il comando del sommergibile e ritorna in Mediterraneo, al comando della torpediniera <Aliseo>. Ha affondato centomila tonnellate di naviglio nemico. È stato decorato con tre medaglie d'argento, tre di bronzo, con

la Croce di Cavaliere della Croce di Ferro, con la Croce di Ferro di prima e seconda classe. Potrebbe, forse dovrebbe, far pesare tutto questo e invece è sempre lo stesso, gentile, taciturno, preciso. "Il mio dovere di ufficiale", ha detto quel giorno a Bordeaux, "è quello di battermi fin che avrò i mezzi e gli ordini per farlo". Anche se le sue previsioni erano purtroppo fondate, anche se la guerra è ormai evidentemente perduta.

L'8 settembre. La guerra contro gli anglo americani è finita. Ma l'ordine è di reagire a ogni attacco, e l'occasione si presenta subito, la mattina stessa del 9 settembre. Il Comandante Fecia di Cossato si trova davanti a Bastia con la sua torpediniera <Aliseo> (foto a lato) davanti a sette unità della Marina tedesca, due caccia e cinque cannoniere che gli vengono contro. Senza un attimo di esitazione, freddamente, le attacca. Due ore più tardi le ha affondate tutte, una dopo l'altra, colpo dopo colpo.

Quella sera il comandante è rimasto a lungo nella sua cabina. Ha scritto delle lettere. Ha chiesto all'ordinanza dove fossero le forbici. Quando è uscito, l'attendente ha osservato che si era tolto i nastri delle tre decorazioni tedesche, e quel gesto gli era costato moltissimo, proprio perché non ci aveva



mai tenuto. “Io non ho combattuto per Hitler”, aveva detto ad un amico, il giorno in cui gli era stata conferita sul campo la sua prima Croce di Ferro.

Quando sbarcano a Taranto, l'impressione è quella di un porto dell'Estremo Oriente. Una babele di gente di tutte le razze. Sporczia. Disordine. In Via D'Aquino un enorme cartellone ricorda: “Attenti al tifo; non mangiate gelati” I muri sono pieni di manifesti. In uno si vede Garibaldi che addita le bandiere degli Stati Uniti, dell'Inghilterra, della Francia e della Russia. “Questi sono i vostri amici” c'è scritto sotto. E una mano ignota ha aggiunto col carbone: “Dagli amici mi guardi Iddio...”

Ma la guerra continua. Fecia di Cossato ritorna in missione, di scorta ai convogli.

Il dramma sta arrivando alla conclusione, inevitabile. Alla fine di maggio si forma il nuovo governo e i nuovi ministri si rifiutano di firmare nelle mani del Re. Quando la notizia arriva a Taranto, la roccaforte della Regia marina è in fermento.

Centinaia di ufficiali, che si sono rassegnati alla resa di Malta, soltanto per tener fede al loro giuramento, minacciano di abbandonare la Marina. Preoccupato, l'Ammiraglio Nomis di Pollone chiama a rapporto i comandanti per esortarli alla calma e all'obbedienza. Dice che, per quanto sia doloroso tutto quello che è successo e che sta succedendo, la Marina è l'unica forza ancora integra della nazione e che il supremo dovere di ognuno è di mantenerla compatta.

“No, signor Ammiraglio, il dovere è un altro”. Nella sala piena di fumo scende di colpo un silenzio profondo. Pallido e fermo, il Comandante Fecia di Cossato è sull'attenti davanti all'Ammiraglio. “Io non riconosco come legittimo un governo che non ha prestato giuramento nelle mani del Re” dice. “Pertanto non eseguirò gli ordini che mi vengono da questo governo. L'ordine è di uscire in mare domattina al comando della Regia Torpediniera <Aliseo> per scorta ai convogli. Ebbene la <Aliseo> non uscirà”.

L'impressione è enorme. Lo stesso Capo di Stato Maggiore della Marina si mette in contatto con Fecia di Cossato poche ore dopo, pregandolo di desistere dal suo atteggiamento. Non c'è niente da fare; il Comandante Fecia di Cossato è irremovibile. L'Ammiraglio si mette a rapporto dal ministro della Marina De Courten. Nella notte Fecia di Cossato riceve l'ordine di sbarcare dalla <Aliseo> per andare agli arresti di fortezza. La mattina dopo, su tutti i muri dell'arsenale e persino sulle scalinate del Circolo Ufficiali appaiono centinaia di scritte: <Viva il Re>, <Abbasso de Courten>, <Viva Di Cossato>. Il ministro della Marina, impressionato per la piega che prendono gli avvenimenti, chiama a rapporto il comandante più anziano. <Siamo ad un passo dall'ammutinamento!>, dice sdegnato.

Il vecchio comandante scrolla il capo: <siamo noi che gli abbiamo insegnato la coerenza, Ammiraglio e dobbiamo esserne fieri. Gli uomini passano, le virtù rimangono...>. Dopo due ore di discussione, visto che gli equipaggi non intendono prendere il mare se Fecia di Cossato è agli arresti, De Courten si arrende. Di Cossato viene rimesso in libertà e inviato in licenza. <Vado a Napoli da un amico, cambiare aria mi farà bene> dice ad un amico che l'incontra l'indomani alla stazione.



Il 20 agosto, mentre sta rientrando a casa, suonano le sirene dell'allarme. È strano perché ormai gli aerei tedeschi non vengono più a bombardare al Sud; hanno ben altro cui pensare. Il giorno dopo si viene a sapere che è stato un trucco della malavita napoletana, d'accordo con la centrale della contraerea alleata, per far scomparire una grossa partita di viveri e sigarette dal porto; è finito il tempo degli eroi, comincia il tempo dei furbi.

Verso sera, dicendo di non sentirsi bene, il comandante si chiude in camera. Due ore dopo una secca detonazione schianta il silenzio della vecchia casa patrizia. Fecia di Cossato si è ucciso e giace riverso sul tappeto in una nera macchia di sangue. Sulla scrivania trovano una lettera per la madre. <Iddio non può non vedere i miei sentimenti che sono sempre stati puri, e la mia rivolta contro la bassezza di quest'ora...>. Poi c'è un biglietto per l'ospite, poche parole di scusa e di gratitudine. <Non sono un suicida>, finisce, <sono un caduto sul campo>

*STV Emilio MEDIOLI - Presidente Emerito Gruppo ANMI Parma*





## ... IN GIRO PER GLI ENTI AERONAUTICI visite "virtuali" di aggiornamento tecnico professionale

Una nuova rubrica nata a gennaio 2024, che accompagna il lettore in una visita virtuale tra i Reparti ed Enti dell'Aviazione militare e civile.

### Il "GEA" - Gruppo Esplorazione Aeromarittima

Il Gruppo Esplorazione Aeromarittima della Guardia di Finanza, in acronimo **GEA**, ha sede presso l'Aeroporto militare Mario de Bernardi di Pratica di Mare, Pomezia (RM) ed è una delle componenti di proiezione del Comando operativo aeronavale della Guardia di Finanza. È l'unico reparto di volo del Corpo dotato di aeroplani e non di elicotteri, e rappresenta l'eccellenza della componente alturiera della Guardia di Finanza, testimonianza tangibile dell'evoluzione tecnico operativa raggiunta dal Servizio Aereo a partire dagli anni Cinquanta. Insieme ai Gruppi Aeronavali della Guardia di Finanza forma la componente alturiera della Fiamme Gialle.

**Lo stemma** - Lo stemma del Gruppo esplorazione aeromarittima, ispirato ai più celebri e antichi reparti di volo delle forze armate nazionali e straniere che operano sul mare, rappresenta allegoricamente la lotta tra la componente ad ala fissa della Guardia di Finanza (il grifone) e l'organizzazione criminale che opera illecitamente via mare (l'idra). Il sole, con i suoi vistosi raggi gialli, indica invece il sopravvento della luce sull'oscurità andando a simboleggiare, quindi, la vittoria delle forze del bene su quelle del male. Nell'immagine a fianco è rappresentato lo stemma presentato in occasione del 70° anniversario.

**Il motto** - "NUMQUAM RETRORSUM" (Giammai retrocedere) è il motto del Gruppo esplorazione aeromarittima, riferimento e simbolo all'operatività ed alla mentalità con cui il Reparto tutto affronta ogni singola missione di volo, dall'addestramento ai più complessi scenari operativi in territorio estero ed in collaborazione con altre organizzazioni.

**La storia** - La Guardia di Finanza ha introdotto il mezzo aereo nel dispositivo operativo di contrasto ai traffici illeciti via mare a partire dagli anni Cinquanta. Le sempre più pressanti e diversificate esigenze operative nel contrasto ai traffici illeciti conducono all'istituzione di una componente d'altura ed all'acquisizione di una componente aerea ad "ala fissa" da dedicare al pattugliamento marittimo.

Nasce così, il 1° agosto 1991, il 2° Gruppo Aereo del Centro Aviazione, agli ordini del Ten. Col. Antonino Sarica, primo comandante del reparto. Con l'immissione in servizio dei primi velivoli Piaggio P.166, il Gruppo inizia così a scrivere la sua storia nella lotta alla criminalità organizzata. L'arrivo dell'ATR.42, datato 1996, e successivamente del Piaggio P.180 e dell'ATR.72 permette al Reparto di ampliare il proprio raggio d'azione, che viene così ad assumere una connotazione internazionale. Il 1° gennaio del 2000 nasce il "Gruppo Esplorazione Aeromarittima", che ad oggi è prossimo al traguardo delle 50.000 ore di volo. Ore di volo operative, caratterizzate da importantissimi risultati di polizia, che hanno permesso alla Guardia di Finanza il sequestro di migliaia di chili di sostanze stupefacenti e tabacchi di contrabbando, l'avvistamento ed il soccorso di centinaia di natanti carichi di migranti, il controllo del territorio ai fini delle attività di polizia economico-finanziaria, nonché la repressione di fenomeni di inquinamento del mare.

**La flotta – P.166DL-3** - È il primo velivolo assegnato al GEA nel 1990, il primo vettore equipaggiato con sistema di missione dedicato al pattugliamento marittimo, protagonista indiscusso delle gloriose operazioni di esordio del reparto aereo ad ala fissa della Guardia di Finanza. Oggigiorno è quasi esclusivamente destinato all'attività di formazione del personale navigante. Su questa macchina, infatti, gli aspiranti piloti della Guardia di Finanza concludono l'ultima fase addestrativa volta al conseguimento del brevetto di pilota militare presso il 70° Stormo dell'Aeronautica Militare.

**P.166DP-1** - È l'evoluzione del P.166DL-3, nato da uno studio richiesto dal GEA, teso a mantenere una linea di volo operativa a medio raggio attraverso l'ammodernamento della precedente versione del velivolo, in termini avionici, di motorizzazione e di sistema di missione. Il velivolo, dopo anni di servizio, è stato messo a riposo nel corso del 2021.



**ATR.42-500MP** - Imnesso in servizio nel 1996, è il vettore principalmente utilizzato dal GEA nell'attività di pattugliamento operativo a largo raggio. Attualmente il reparto dispone di 4 aeromobili di cui due di recente assegnazione con motorizzazione potenziata (ATR.42MP500). La sua versatilità consente una rapida riconfigurazione in versione da trasporto passeggeri, trasporto truppe, trasporto traumatizzati (medevac), cargo e ricerca e soccorso (SAR). Grazie alla dotazione di un sistema di missione di elevatissimo livello tecnologico (ATOS), il velivolo è in grado di svolgere l'attività di ricerca su ampia scala e l'investigazione dei natanti sospetti in maniera occulta.

**P.180 Avanti II** - Ultimo nato della ditta Piaggio Aerospace che ha riscosso un clamoroso successo nel settore dell'aviazione civile di classe "executive" per le alte prestazioni garantite a fronte di bassissimi costi di gestione, è equipaggiato con un sistema avionico di ultima generazione denominato "Proline 21". Il GEA ha messo in linea due aeromobili di questo tipo dal 2007 e li ha destinati alle missioni di supporto tattico in operazioni.



**P-72B** - Recentemente è stato consegnato alla Guardia di Finanza il quarto P-72B, versione speciale per il pattugliamento marittimo del velivolo turboprop per il trasporto regionale ATR.72-600MP. Questi velivoli permettono alla Guardia di Finanza di disporre di assetti con tecnologie d'avanguardia a livello internazionale. Le funzionalità di ultima generazione installate sull'ATR.72-600MP contribuiranno al supporto di specifiche attività di sorveglianza affidate alla Guardia di Finanza. Il P-72B svolgerà missioni di pattugliamento aeromarittimo e ricerca, utilizzando i sensori di bordo per individuare e identificare obiettivi sensibili, monitorarne i comportamenti, acquisire fonti di prova e

guidare l'intervento di unità navali e di pattuglie a terra. Il velivolo è equipaggiato con il sistema di missione modulare ATOS (Airborne Tactical Observation and Surveillance), interamente sviluppato da Leonardo, che gestisce l'ampia gamma di sensori a bordo e fornisce agli operatori un quadro completo e costantemente aggiornato della situazione. Grazie alla sua derivazione commerciale, l'ATR.72-600MP può garantire al suo equipaggio un livello di ergonomia e comfort che ne incrementano l'efficienza e l'efficacia durante le missioni di pattugliamento marittimo, di ricerca e identificazione, lotta al narcotraffico, pirateria, contrabbando e protezione delle acque territoriali, missioni che possono durare oltre le otto ore. Recentemente un ATR.72 è stato impiegato nell'ambito delle attività di soccorso e supporto condotte a favore della popolazione colpita dagli eventi alluvionali verificatisi in larga parte del territorio dell'Emilia Romagna dove ha fornito il suo peculiare apporto nel complesso delle delicate operazioni. L'ATR.72-600MP delle Fiamme Gialle, uno degli ultimi mezzi acquisiti per il rinnovamento della flotta aerea del Corpo, è in dotazione al Gruppo Esplorazione Aeromarittima (GEA) di Pomezia Pratica di Mare (Roma) ed ospitava a bordo un equipaggio di propri specialisti oltre che di personale dell'Autorità del Bacino del Po. All'aereo, più nello specifico, è stato richiesto di compiere specifici sorvoli in quota sulle zone alluvionate, al fine di monitorare le condizioni idrogeologiche dei terreni investiti dalle piene dei corsi d'acqua e dalle eccezionali precipitazioni piovose.



**Operazioni** - Il Gruppo esplorazione aeromarittima rappresenta, a partire dagli anni Novanta, il mezzo attraverso il quale il corpo della Guardia di Finanza ha allargato il suo campo d'azione nell'esercizio dei propri compiti istituzionali. Il reparto di volo, infatti, oltre a garantire una capacità di intervento sull'intero bacino del Mediterraneo, ha costituito l'efficace strumento attraverso il quale le Fiamme Gialle si sono proposte oltre i confini dell'Unione europea, in un'attività operativa di iniziativa e di supporto su richiesta degli altri Paesi membri. Riscuotendo il plauso delle più alte cariche dello Stato per le pregevoli operazioni di servizio compiute e per gli eccezionali risultati raggiunti, il GEA ha operato in molteplici settori operativi: lotta all'immigrazione clandestina, contrasto al traffico di stupefacenti, prevenzione e repressione del contrabbando, contrasto

al traffico di armi, attività di polizia ambientale tramite l'impiego di sensori aviotrasportati. A partire dagli anni Novanta fino ad oggi, infatti, ogni anno è costellato di operazioni di servizio che hanno contribuito ad accrescere il prestigio del Corpo in ambito nazionale ed internazionale.

**Immigrazione clandestina** - Doveroso citare, in primo luogo, l'impiego in Senegal: il reparto di volo, nell'ambito dell'operazione di cooperazione internazionale "HERA", è stato impegnato, per quattro anni circa, in missioni operative tese al contrasto del fenomeno dell'immigrazione clandestina dalle coste dell'Africa Occidentale alle isole Canarie. Sempre nel settore del contrasto al fenomeno dell'immigrazione clandestina, che in questo momento storico costituisce un'area di notevole criticità sul piano sociopolitico che investe l'intera Comunità europea, il GEA si è distinto in innumerevoli missioni di volo, intervenendo efficacemente nella repressione del fenomeno criminoso, svolgendo contestualmente una insostituibile attività di soccorso di riconosciuta valenza umanitaria. Nel 2007 il GEA è stato protagonista di una complessa missione operativa denominata "CENGIZHAN", primo caso di fermo e sequestro di una "nave madre" dedita al trasbordo di migranti clandestini su scafi veloci diretti verso le coste italiane.

**Traffici illeciti** - Il Gea è quotidianamente chiamato a confrontarsi con la elevata "professionalità" delle emergenti organizzazioni criminali. In acque internazionali, navi di grosso tonnellaggio ("navi madri") battenti bandiera estera operano il trasbordo di ingenti quantitativi di tabacchi lavorati esteri e di sostanze stupefacenti su potenti motoscafi o insospettabili pescherecci, il cui compito è quello di scaricare la merce sulle coste italiane. La Convenzione di Montego Bay, in particolare, che, in deroga al principio generale

della potestà esclusiva dello Stato di Bandiera sull'imbarcazione navigante in alto mare, riconosce allo Stato costiero la possibilità di applicare gli istituti della "Presenza Costruttiva" e del conseguente "Diritto di Inseguimento" a protezione degli interessi nazionali (art.111). In questo ambito si inserisce l'operazione "JANET", del 1999. Primo caso in cui è stato riconosciuto l'istituto della Presenza Costruttiva senza procedere al fermo del motoscafo che aveva caricato dalla nave madre, conclusosi con il sequestro di una motonave e di 2.935 kg di T.L.E. Non si possono non ricordare le operazioni "TESTA ROSSA" e "VALIANT". La prima, portata a termine nel 2007 con il sequestro di 5.306 kg di droga e di un peschereccio. La seconda, anno 2003, condotta in territorio spagnolo ed italiano, in collaborazione con le autorità iberiche, culminata con il sequestro di un motoryacht e di 11.060 kg di droga. Importante anche l'operazione "OMBRA", esordio operativo del GEA nello scenario operativo del contrasto traffico internazionale di stupefacenti e testimonianza principe del coraggio e della professionalità che contraddistinguono gli uomini del Reparto. Perfezionata l'operazione di individuazione ed intercettazione di un target in prossimità del litorale di Pratica di Mare, l'equipaggio di volo, appena atterrato, si dirigeva sul punto di sbarco per procedere all'arresto di nr. 10 responsabili ed al sequestro di 4.166 kg di sostanze stupefacenti. Negli ultimi anni anche l'oceano Atlantico è entrato a far parte dello scenario operativo del GEA in materia di stupefacenti. Due le operazioni di servizio di rilievo, coordinate dal Maritime Analysis And Operation Center di Lisbona: la prima, la storica "operazione Albatros", conclusasi nel febbraio del 2009 con il sequestro record di oltre 5.500 kg di cocaina e l'arresto di 5 persone; la seconda, l'operazione Devop, del dicembre 2009, che ha consentito l'arresto di 7 persone ed il sequestro di 1000 kg di cocaina nascosti a bordo della motonave "Destiny Empress".

**Polizia ambientale**-Degno di nota l'impegno del GEA nel settore della polizia ambientale. Il velivolo P.166DL-3 dispone di uno scanner bispettrale denominato "Daedalus" che, captando le differenze di temperatura e di riflessione della luce su una data porzione di mare, è in grado di individuare l'eventuale presenza di agenti inquinanti. A tal riguardo, doveroso ricordare la missione effettuata nel lontano 1992 in Spagna, nella regione della Galizia, in occasione del disastro ecologico conseguente al naufragio della petroliera "Aegean Sea". La Guardia di Finanza rispose all'appello dell'allora ministro dei Trasporti e dei Lavori Pubblici spagnolo, inviando le unità aeree del GEA pronte nell'individuare l'area contaminata dagli idrocarburi riversati dalla nave naufragata, partecipando successivamente alle operazioni di disinquinamento.

**Altre attività di interesse** - Il Gruppo dispone di istruttori di specialità che curano personalmente l'addestramento del personale del reparto. La formazione dei futuri piloti e operatori di sistema avviene, per quanto possibile, con l'impiego dei simulatori e "on job training", modalità che permette di far coincidere attività operativa ed esigenze addestrative, coniugando un percorso formativo professionalmente valido con un notevole contenimento dei costi.

I velivoli dispongono di sistemi di missione all'avanguardia, che costituiscono un vero e proprio punto di riferimento nel settore. Ciò ha portato il personale del reparto di volo a prendere parte a diversi Air-Show e saloni internazionali contribuendo a far conoscere l'elevata tecnologia delle industrie italiane in tutto il mondo. Malaysia, Francia, Regno Unito, Malta e Libia rappresentano solo alcune delle sedi delle manifestazioni di maggior interesse nel settore aeronautico che hanno visto la partecipazione del Corpo.

L'alta esperienza maturata dal personale del GEA ha portato le industrie costruttrici degli aeromobili in dotazione al Reparto, ad avvalersi delle professionalità maturate dai militari (piloti, operatori e specialisti) per concludere test e prove di certificazione. Sintomatica, in tal senso, la partecipazione di un pilota del GEA all'esperienza in territorio finlandese, volta a stabilire i limiti di temperatura per le accensioni in ambiente particolarmente freddo del velivolo P.166DP-1.

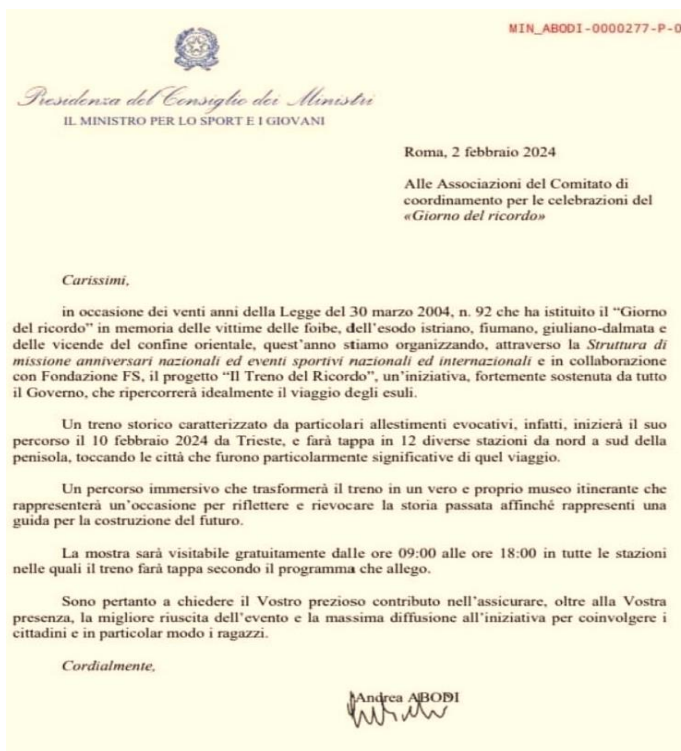
Nel corso della quotidiana attività di volo, il Reparto, infine, ha sempre rivolto la propria attenzione alle persone meno fortunate e più bisognose di aiuto, avviando iniziative umanitarie sia in Italia che all'estero. La salvaguardia della sicurezza economico e finanziaria delle frontiere dell'Unione europea si accompagna allo sviluppo di concreti progetti di solidarietà, come nel caso dell'operazione "HERA". Il costante impiego degli ATR in territorio senegalese rappresenta una splendida occasione per lo sviluppo tangibile di iniziative di carattere umanitario.



Ricerche e recensioni di Fabio Cordaro

(Fonte: Web Wikipedia)

## LE PAGINE DEGLI EVENTI E DELLE RICORRENZE



Il treno carico di particolari allestimenti evocativi, ha iniziato il suo viaggio come un museo itinerante, il giorno 10 febbraio da Trieste, ripercorrendo idealmente il viaggio degli esuli; dopo la sosta del giorno 19 a Parma, il convoglio farà tappa in 12 diverse stazioni dal Nord al Sud della penisola, toccando le città che furono particolarmente significative di quel viaggio.



### Treno del Ricordo

10 febbraio 2024, Trieste Centrale, binario 7  
12 febbraio 2024, Venezia Santa Lucia, binario 14  
13 febbraio 2024, Milano Porta Garibaldi, binario 1  
14 febbraio 2024, Torino Porta Nuova, binario 1  
15 febbraio 2024, Genova Piazza Principe, binario 11  
17 febbraio 2024, Ancona Centrale, binario 1 ovest  
18 febbraio 2024, Bologna Centrale, binario 4 ovest  
**19 febbraio 2024, Parma binario 1**  
20 febbraio 2024, La Spezia Centrale, binario 7  
22 febbraio 2024, Firenze Santa Maria Novella, binario 1  
24 febbraio 2024, Roma Ostiense, binario 1  
25 febbraio 2024, Napoli Centrale, binario 9  
27 febbraio 2024, Taranto, binario 1

## IL TRENO DEL RICORDO

### PER LA RICORRENZA 2024 DEL GIORNO DEL RICORDO, È STATO ORGANIZZATO "IL TRENO DEL RICORDO"

Con la lettera riportata a lato, la PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI - MINISTRO PER LO SPORT E I GIOVANI forniva indicazioni sull'iniziativa. Il treno che contiene al suo interno una mostra, ha fatto sosta nella stazione di Parma il giorno 19 febbraio, accolto dalle autorità civili e militari e dalla Fanfara della I Regione Aerea di Milano. Una foltissima rappresentanza delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma era presente alla cerimonia di inaugurazione, con Labari Bandiere ed Insegne. La mostra è stata visitabile in orario 9-18.



Foto sopra: la Fanfara AM durante l'esecuzione dell'Inno d'Italia, presso la Stazione di Parma



Le Sezioni AAA di Fidenza e Parma hanno presenziato alla cerimonia e visitato la mostra.

Strega- foto Lomi

## LE PAGINE DEGLI EVENTI



### AAA FIDENZA - ASSEMBLEA STRAORDINARIA DEI SOCI

Il giorno 10 febbraio si è tenuta presso la sede di Fidenza una assemblea straordinaria dei Soci e del CD, in vista delle elezioni del nuovo Consiglio Direttivo di Sezione e del Presidente, durante l'assemblea annuale prevista per il 2 marzo 2024. Sono state raccolte e valutate le candidature e successivamente esposte, mentre pervengono le prime deleghe da parte di coloro che prevedono di non poter partecipare.

Al termine dei lavori, si sono unite al numeroso gruppo degli Aviatori, la rappresentanza dei Soci del Circolo Culturale Ricreativo, guidata dal Presidente Cav. Luigi Franceschetti e una folla rappresentanza della Delegazione Fidentina dei Cavalieri ANIOC, guidata dal Delegato Provinciale Comm. Alessandro Ghidini. Una propizia occasione per rinsaldare i legami che intercorrono tra l'Associazione e le altre comunità borghigiane, che sempre più spesso trovano motivo di mettere a fattor comune le risorse e promuovere iniziative socialmente utili.

Per l'occasione il "Cavaliere Poeta" conosciuto come Nonno Abelardo (al secolo Ermanno Sozzi), ha intrattenuto i partecipanti con un testo molto apprezzato, dedicato all'evento. Al termine degli eventi il gruppo si è spostato nella sede degli Alpini di Soragna, sede anche del Nucleo AAA locale, per suggellare la giornata con un simpatico conviviale, grazie alla squisita ospitalità offerta dal Presidente del Gruppo ANA - Alpino Corrado Azzali. Per l'occasione il poliedrico Socio Gianni Guasti, esperto Chef, con la sua Squadriglia di cuochi e assistenti e grazie al sostanzioso carico bellico fornito dall'Aviatore della "Caccia Terrestre" Domenico, ha effettuato alcune eccellenti acrobazie gastronomiche, che hanno deliziato i partecipanti.

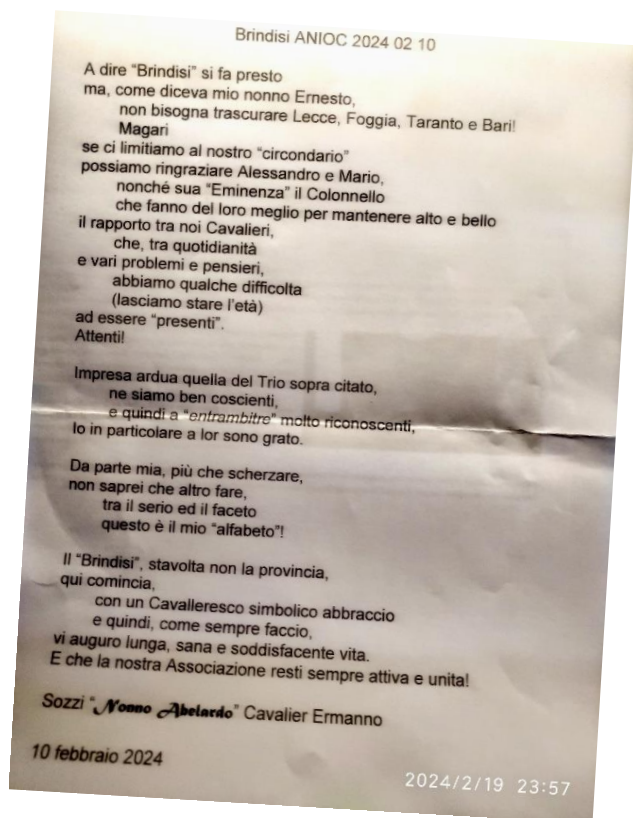
Il consueto brindisi aeronautico ha anche sottolineato la consegna da parte degli Aviatori d'Italia di un'opera di arte aeronautica al Presidente del Circolo Culturale Ricreativo Fidentino - Cav. Franceschetti e una seconda opera d'arte dedicata al Circolo ANA Soragnese, consegnata nelle mani di Gianni Guasti.

I lavori dell'Assemblea straordinaria sono risultati particolarmente utili per la ricerca dei candidati al nuovo Consiglio di Sezione, e non meno utile è risultata la piacevole adunata dei Soci delle diverse realtà associazionistiche e culturali del nostro territorio.



Un particolare ringraziamento meritano i presidenti Azzali e Franceschetti ed il Delegato provinciale ANIOC Ghidini; non meno sentita la gratitudine per l'impegno e la efficiente organizzazione della Casa degli Alpini di Soragna, da parte di tutti i partecipanti.

*Strega - Ermanno e foto Lomi*



## ACCADDE NEI NOSTRI CIELI ... a febbraio



*Il calendario degli eventi storici aeronautici - parleremo quindi anche durante il 2024 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. Quest'anno però FORUM ridurrà a pochissime voci gli eventi, per dare più spazio alle voci da approfondire.*

Buona lettura **Strega**

### IL CALENDARIO DEGLI EVENTI STORICI DELL'AERONAUTICA MILITARE .....

#### avvenne nel mese di febbraio

- 01/02/1935 Viene costituito ad Asmara il Comando Aeronautica per l'Africa Orientale al comando del Generale di Brigata Aerea Ferruccio Ranza, pluridecorato al Valore ed Asso dell'Aviazione italiana durante la Prima Guerra Mondiale
- 03/02/1989 Esposizione a Torino presso il Centro Attività Sociali FIAT dell'*Avia FL.3*, piccolo aereo biposto in legno e tela. Realizzato nel 1938 a Vercelli da Francis Lombardi, costruttore e pioniere del volo, il velivolo dotato di un motore di 60 cavalli, venne impiegato dalla Regia Aeronautica in compiti secondari ma, nel secondo dopoguerra, negli anni Cinquanta, permise la ripresa del volo sportivo e venne utilizzato da molti neo piloti in formazione negli Aeroclub italiani. L'apparecchio in esposizione è stato recuperato e restaurato dal Gruppo Amici Velivoli Storici (GAVS) di Torino in collaborazione con Aeritalia.
- 05/02/1942 Seconda Guerra Mondiale – Unione Sovietica - La Regia Aeronautica del Corpo di Spedizione Italiano in Russia (CSIR) compie un'incursione in un campo d'aviazione sovietico distruggendo 5 velivoli nemici al suolo ed abbattendone 3 nel corso dei duelli aerei sostenuti. Tutti i velivoli italiani rientrano indenni alle basi.
- 06/02/1944 Seconda Guerra Mondiale – Repubblica Sociale Italiana - In un aeroporto dell'Italia settentrionale, dopo la benedizione della Bandiera dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana, i militari dell'Arma Azzurra giurano fedeltà alla Patria
- 07/02/1980 Dal 22 marzo al 30 aprile i militari di Esercito, Marina, Aeronautica, Arma dei Carabinieri e Guardia di Finanza saranno chiamati ad eleggere per la prima volta i propri rappresentanti in un apposito Organo rappresentativo. Stante la *Legge 382/1978 Norme di principio sulla disciplina militare*, entro la fine di aprile le Forze Armate italiani potranno contare sul citato Organismo che agirà da filtro fra le richieste della base militare ed il vertice, fatti salvi il rapporto gerarchico e la disciplina. Nel mese di febbraio, le articolazioni preposte di ogni reparto di Forza Armata predispongono la documentazione ed il materiale necessario per la propaganda elettorale che avrà luogo il successivo mese di marzo
- 08/02/1940 Si riunisce alle ore 16,00, a Palazzo Venezia, sotto la Presidenza del Duce, la Commissione Difesa. Per la Regia Aeronautica partecipa il Sottocapo di Stato Maggiore Generale di Divisione Aerea Giuseppe Santoro. Cinque sono gli argomenti all'ordine del giorno non rivelati pubblicamente. Mancano 4 mesi e 2 giorni all'entrata dell'Italia nella Seconda Guerra Mondiale. Creata con provvedimento datato 11 gennaio 1923, la Commissione Difesa ha lo scopo di trattare le più importanti questioni concernenti la predisposizione e la organizzazione delle varie attività nazionali e dei mezzi necessari alla guerra. Al raggiungimento di tali finalità concorrono tutti i principali esponenti delle forze economiche e finanziarie, industriali e tecniche dello Stato
- 09/02/1975 A seguito della chiusura degli aeroporti italiani causa nebbia, l'Associazione Nazionale piloti Aviazione Commerciale (ANPAC) denuncia la mancanza di specifiche apparecchiature necessarie per l'atterraggio strumentale. Si reclamano i 200 miliardi stanziati nel 1973 dal Governo quali "misure urgenti" in materia.
- 11/02/1987 Alle ore 14,40 si alza in volo e precipita sulla pista dell'aeroporto Barbieri di Guidonia un *SIAI SF.260*. Muoiono carbonizzati il Tenente Colonnello Pilota Stefano Paolinelli di 47 anni, ed il Maresciallo motorista Luigi D'Amico di 42 anni
- 12/02/1945 Seconda Guerra Mondiale – Italia Settentrionale, il Sottosegretariato per la Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana (RSI) rende noto che negli ultimi giorni in più ed aspri combattimenti aerei la caccia della RSI ha abbattuto 9 apparecchi nemici (anglo-americani) più altri 4 probabilmente abbattuti. Intensa l'attività dell'Artiglieria Contraerea Aeronautica che ha fatto precipitare 6 apparecchi nemici. L'Aeronautica della RSI lamenta la perdita di 3 velivoli
- 13/02/1927 Il Tenente Colonnello Francesco De Pinedo, il Capitano Carlo del Prete ed il Motorista Vitale Bacchetti, decollano da Elmas per raggiungere Porto Natal a bordo dell'idrovolante *Savoia Marchetti S.55*. Raggiunta la prima destinazione, i tre si dirigono verso Buenos Aires per raggiungere successivamente gli Stati Uniti. La Crociera delle due Americhe si concluderà il 16 giugno con l'arrivo dell'equipaggio ad Ostia Lido a Roma, accolto dal Capo del Governo, Benito Mussolini. Percorsi 43.820 chilometri per un totale di 280 ore di volo
- 14/02/1929 Arturo Ferrarin, a bordo di un *Ansaldo SVA.9*, inizia il raid Roma-Tokyo che si concluderà vittoriosamente il successivo il 31 maggio raggiungendo la capitale giapponese
- 14/02/1973 Precipitano a pochi metri dall'abitato di Mandrola, Comune di Rivergano nel piacentino, due F-104 Starfighter (aerei che da un anno avevano preso il posto degli F-84F) stavano rientrando alla base di San Damiano sede del

50° Stormo Piacenza, mentre le colline erano coperte da una spessa coltre bianca e sull'area permaneva una fitta nebbia, fattori che probabilmente furono cause determinanti per il disastro in cui persero la vita il tenente pilota tenente Gianni Cademartori ed il sottotenente pilota Piergiorgio Zanovello. (approfondimento alle pg.28/30)

- 15/02/1942 Seconda Guerra Mondiale – Mediterraneo centro-orientale, aerosiluranti e bombardieri italiani unitamente a reparti aerei tedeschi attaccano con siluri e bombe un convoglio nemico fortemente scortato in mare ed in aria diretto da Alessandria d'Egitto a Malta. Fondamentale si è rivelata la ricognizione che per tre giorni ha tenuto ininterrottamente sotto controllo le formazioni nemiche
- 16/02/1942 Seconda Guerra Mondiale – Italia centrale - accompagnati dal Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, Generale Rino Corso Fougier e dal Capo di Stato Maggiore Generale Ugo Cavallero, il Capo del Governo Benito Mussolini ed il Generale Slavko Kvaternik, Ministro delle Forze Armate dello Stato Indipendente di Croazia, visitano gli impianti sperimentali della Regia Aeronautica passando in rassegna i velivoli dell'Arma Azzurra successivamente alzatisi in volo
- 17/02/1935 Il 16 ed il 17 febbraio il pilota Sebastiano Medendo, con il passeggero Arnaldo Stenico, a bordo di un monoplano da turismo Nuvoli *N.5RR* con motore da 75 HP batte i primati di velocità su 100 e su 500 chilometri per apparecchi leggeri della terza categoria (multiposto di peso inferiore a 280 kg). Gli aviatori, decollati dal campo di Ciampino sud, volano su un circuito nei pressi di Littoria stabilito dal Reale Aero Club d'Italia e riconosciuto dalla Federazione Aeronautica Internazionale, stabilendo:
- il giorno 16, primato di velocità sui 500 km alla media di chilometri-ora 213,676;
  - il giorno 17, primato di velocità su 100 km alla media di chilometri-ora 222,578.
- I precedenti primati internazionali della stessa categoria appartenevano alla Francia
- 18/02/1944 Seconda Guerra Mondiale – Montecassino - a tre giorni dai massicci bombardamenti dell'Aviazione alleata che hanno raso al suolo la celebre Abbazia, si registra la morte di oltre 200 sfollati rifugiatisi nel monastero. Si è trattato di un clamoroso errore degli alleati convinti che l'Abbazia fosse un fortino militare occupato dai tedeschi. In realtà, le truppe germaniche avevano ricevuto l'ordine di non occupare il monastero. Anzi, proprio le forze tedesche, presagendo l'attacco alleato, d'intesa con gli abati di Montecassino, riuscirono a salvare tempo prima il patrimonio dell'Abbazia dirottandolo presso la Città del Vaticano
- 19/02/2023 Centenario di Fondazione dell'Aeronautica - Si conclude a Roma, presso Palazzo Aeronautica la mostra *Ali di Carta - l'Aeronautica Militare e il volo attraverso i manifesti e la cinematografia*, iniziativa che ha aperto le celebrazioni per il Centenario della Forza Armata la cui nascita risale al 28 marzo 1923. Inaugurata nell'ottobre 2022, la mostra ha annoverato manifesti cinematografici, locandine, cartelloni, riviste, bozzetti. Le oltre 240 opere, tutte originali, alcune delle quali inedite, hanno ripercorso l'evoluzione storica e tecnologica del volo, dagli albori fino alla conquista dello Spazio. All'iniziativa hanno collaborato il Museo Nazionale Collezione Salce di Treviso, il Museo Nazionale del Cinema di Torino e la Fondazione del Centro Sperimentale di Cinematografia.
- 20/02/1930 Renato Donati, 4 Medaglie d'Argento al Valor Militare durante il Primo Conflitto Mondiale in qualità di pilota dell'Aviazione italiana, decolla dall'aeroporto di Roma-Montecelio raggiungendo la quota di 6.782 metri con un monoplano monomotore *FIAT AS.1* prodotto dall'azienda italiana FIAT Aviazione
- 21/02/1976 Nonostante la diffida del Ministero della Difesa, in un clima infuocato, si tiene a Pisa la V Assemblea Nazionale dei Sottufficiali democratici dell'Aeronautica Militare. Si registra una replica all'iniziativa della Procura Militare di Pisa che ha denunciato 8 militari per un volantino diffuso il 12 febbraio precedente, a seguito di un discorso del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale Dino Ciarlo. I militari sono accusati di minacce e ingiurie nei confronti di un superiore, di istigazione a delinquere, di partecipazione ad adunanza militare non legittima, reati punibili fino a cinque anni di reclusione. In risposta a tale procedimento, si sono autodenunciati in 400, per gli stessi reati. Fra i temi dibattuti la necessità di sindacalizzare le Forze Armate
- 22/02/1937 Il Regio Decreto n. 222 attiene l'Ordinamento della Regia Aeronautica; entrerà in vigore il successivo 28 marzo
- 23/02/1996 Attentato notturno al Palazzo Aeronautica in viale dell'Università a Roma. L'esplosione avviene all'1,40 ed il boato getta nel panico gli abitanti della zona. Il muro sbriciolatosi apre un buco di circa un metro di diametro. Solo un miracolo salva la camerata degli avieri del corpo di guardia. L'attentato viene rivendicato dai Nuclei Comunisti
- 24/02/1959 Muore a Saluzzo all'età di 71 anni l'ingegner Casimiro Buttini, pioniere dell'Aviazione italiana Medaglia d'Oro e Medaglia d'Argento nel Primo Conflitto Mondiale. La Medaglia d'Oro gli venne concessa nel 1917 per un'azione di bombardamento nel cielo di Tarnova. Nella circostanza, il Tenente Pilota Buttini quando il suo Caproni fu colpito dalla contraerea nemica, benché ferito, riuscì a rientrare alla base sorvolando a bassa quota le linee avversarie sorreggendo la salma del secondo pilota ucciso da una granata. L'eroico pilota era figlio del senatore Carlo Buttini collaboratore del più volte Presidente del Consiglio Giovanni Giolitti
- 28/02/1968 Il Generale di Squadra Duilio Fanali assume l'incarico di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare che conserverà fino al 1° novembre 1971. Nato a Roma il 21 giugno 1911, con la divisa dell'Arma Azzurra dal 1938 al 1943 ha meritato 6 Medaglie d'Argento al Valor Militare di cui 3 sul campo; nel 1939 due Medaglie di Bronzo al Valor Militare di cui una sul campo; dal 1941 al 1943 due Avanzamenti per Merito di Guerra rispettivamente nel grado di Maggiore e di Tenente Colonnello. Muore a Scauri di Minturno (Latina) il 27 agosto 1987
- 29/02/1952 Viene fondata a Torino l'Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d'Italia. Eretta ad Ente Morale con DPR 575 del 1955

## PAGINE DI TECNOLOGIA AERONAUTICA



### L'ALFABETO FONETICO USATO IN AVIAZIONE

L'alfabeto "telefonetico", chiamato spesso anche "codice ICAO" o meno propriamente "NATO", venne sviluppato negli anni cinquanta del XX secolo, dall'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO) per essere comprensibile (e pronunciabile) per tutti i piloti e gli operatori dell'aviazione civile.

Il suo utilizzo è prescritto dagli standard fraseologici aeronautici internazionali. Rimpiazzò altri alfabeti fonetici, ad esempio quello dell'esercito statunitense ("able baker") e diverse versioni dell'alfabeto fonetico della RAF.

Viene a volte erroneamente indicato come Alfabeto fonetico internazionale, che è in realtà il nome ufficiale di un alfabeto usato in linguistica, creato alla fine del XIX secolo e costituito da segni, anche disegnati appositamente.

**STORIA** - Venne adottato, con piccole modifiche, dalla NATO. L'alfabeto fonetico NATO è ampiamente utilizzato negli affari e nelle telecomunicazioni, in Europa e Nord America ed è stato adottato dall'Unione Internazionale delle Telecomunicazioni (ITU). Anche se è composto da parole inglesi, le lettere codificate possono essere riconosciute facilmente da persone che parlano altre lingue.

**ALFABETO FONETICO E CODICE MORSE** - L'alfabeto viene usato per scandire parti di un messaggio o di una segnalazione che sono critiche o difficili da riconoscere durante una comunicazione vocale. Ad esempio il messaggio "procedere alle coordinate DH98" può essere trasmesso come "procedere alle coordinate **Delta-Hotel-Niner-Eight**" e un aeromobile **C-130** può essere menzionato come "**Charlie One Three Zero**".

**ALTRI CODICI** - Oltre agli alfabeti fonetici della RAF e dell'Esercito statunitense (US Army) citati in precedenza, molti altri alfabeti sono stati usati in passato. Ad esempio quello adottato dalla Marina Reale britannica (Royal Navy) durante la prima guerra mondiale, oppure quello gergale di trincea della prima Guerra Mondiale (fronte occidentale) dell'Esercito britannico. Quest'ultimo sembra essere l'origine di alcune espressioni colloquiali del personale della aviazione britannica come **ack emma** per mattino, **pip emma** per pomeriggio e **ack-ack** per antiaereo. *Ack Emma* era anche usato come 'Air Mechanic' dai Royal Flying Corps, 1914-1918.

**LE LETTERE** - Alcuni dei fonemi dell'alfabeto vengono trascritti in modo differente a seconda delle pubblicazioni. In particolare, si può trovare scritto **Alpha** anziché **Alfa** e **Juliet** anziché **Juliect**; ma poiché la pronuncia è identica e l'alfabeto è pensato per essere parlato e non per la scrittura, questo non costituisce un problema.

**I NUMERI** - Per i numeri, la convenzione ITU di Atlantic City nel 1947 ha stabilito ufficialmente la pronuncia fonetica indicata. È tuttavia pratica comune, nelle comunicazioni internazionali, preferirli semplicemente in lingua inglese. In tal caso, talvolta al "9" è preferito *niner*, per evitare confusione col "no" tedesco (*nein*) la cui pronuncia suona identica a *nine*, ovvero con "nove", in caso di cattiva ricezione radio.

**The Radiotelephony Spelling Alphabet**

Letter to be Identified	Identifying Word	Representation of Pronunciation in English*
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	<u>BR</u> AH VOH
C	Charlie	<u>CH</u> AR LEE ( or <u>SH</u> AR LEE)
D	Delta	<u>DE</u> LL TAH
E	Echo	<u>EK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOK</u> S TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	<u>HO</u> H TEL
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliect	<u>JEW</u> LEE ETT
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO <u>YEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	<u>PAH</u> PAH
Q	Quebec	<u>KEH</u> BECK
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	<u>SEE</u> AIRAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM ( or <u>OO</u> NEE FORM)
V	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	<u>EK</u> S RAY
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

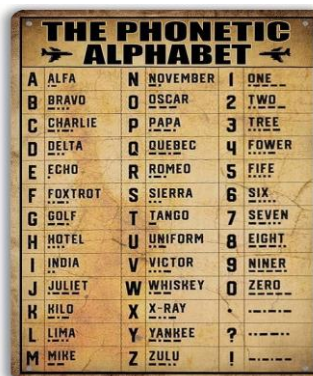
\* The syllables to be emphasized are underlined.

CHARACTER	MORSE CODE	TELEPHONY	PHONIC (PRONUNCIATION)
A	• -	Alfa	(AL-FAH)
B	- • • •	Bravo	(BR-AH-VOH)
C	- • • • •	Charlie	(CH-AR-LEE) or (SH-AR-LEE)
D	- • •	Delta	(DELL-TAH)
E	•	Echo	(E-K-OH)
F	• • - •	Foxtrot	(FOK-S-TROT)
G	- • •	Golf	(GOLF)
H	• • • •	Hotel	(HOH-TEL)
I	• •	India	(IN-DEE-AH)
J	• - - -	Juliect	(JEW-LEE-ETT)
K	- • • •	Kilo	(KEY-LOH)
L	• - • •	Lima	(LEE-MAH)
M	- • -	Mike	(MIKE)
N	- • - •	November	(NO-YEM-BER)
O	- - -	Oscar	(OSS-CAH)
P	• - - •	Papa	(PAH-PAH)
Q	- • - • -	Quebec	(KEH-BECK)
R	• • - •	Romeo	(ROW-ME-OH)
S	• • •	Sierra	(SEE-AIR-AH)
T	- -	Tango	(TANG-GO)
U	• • -	Uniform	(YOU-NEE-FORM) or (OO-NEE-FORM)
V	• • • -	Victor	(VIK-TAH)
W	• - - -	Whiskey	(WISS-KEY)
X	- • • • -	Xray	(E-KS-RAY)
Y	- • - - -	Yankee	(YANG-KEY)
Z	- - • •	Zulu	(ZOO-LOO)
1	• - - - -	One	(WUN)
2	• • - - -	Two	(TOO)
3	• • • - -	Three	(TREE)
4	• • • • -	Four	(FOW-ER)
5	• • • • •	Five	(FIFE)
6	- • • • •	Six	(SIX)
7	- - • • •	Seven	(SEV-EN)
8	- - - • •	Eight	(AIT)
9	- - - - •	Nine	(NIN-ER)
0	- - - - -	Zero	(ZEE-RO)



## VARIAZIONI DELL'ALFABETO

Lettera	Alfabeto (I Guerra Mondiale)	Fonetico	Fonetico britannico inglese	Numeri francese codice ITU	Pronuncia codici ICAO	Pronuncia telefonico ICAO
A	ALFA	APPLES	ACK	1	WUN OUAN	UNAONE
B	BRAVO	BUTTER	BEER	2	TOO TOU	BISSOTWO
C	CHARLIE	CHARLIE	CHARLIE	3	TREE TRI	TERRATHREE
D	DELTA	DUFF	DON	4	FLOWER FOUER	KARTEFOUR
E	ECO	EDWARD	EDWARD	5	FIVE FAIF	PANTAFIVE
F	FOXTROT	FREDDY	FREDDIE	6	SIX SIKS	SOXISIX
G	GOLF	GEORGE	GEE	7	SEVEN SEVN	SETTESEVEN
H	HOTEL	HARRY	HARRY	8	AIT EIT	OKTOEIGHT
I	INDIA	INK	INK	9	NINER NAINE	UNOVENINE
J	JULIETT	JOHNNY	JOHNNIE	0	ZERO ZIRO	NADAZERO
K	KILO	KING	KING			
L	LIMA	LONDON	LONDON			
M	MIKE	MONKEY	EMMA			
N	NOVEMBER	NUTS	NUTS			
O	OSCAR	ORANGE	ORANGES			
P	PAPA	PUDDING PIP				
Q	QUEBEC	QUINNIE	QUEEN			
R	ROMEO	ROBERT	ROBERT			
S	SIERRA	SUGAR	ESSES			
T	TANGO	TOMMY	TOC			
U	UNIFORM UNCLE	UNCLE				
V	VICTOR	VINEGAR	VIC			
W	WHISKEY	WILLIE	WILLIAM			
X	X-RAY	XERXES	X-RAY			
Y	YANKEE	YELLOW	YORKER			
Z	ZULU	ZEBRA	ZEBRA			



**Che cos'è l'alfabeto fonetico e come lo usano oggi i jet privati?** - Quando comunico il mio codice postale al telefono, inizio con "Papa Echo". Se queste parole vi suonano familiari, conoscete l'alfabeto fonetico, anche se lo usate poco. Oggi viene utilizzato nell'aviazione commerciale e privata, in campo militare e navale e da chiunque abbia bisogno di essere sicuro di essere capito al telefono o alla radio.

**Che cos'è l'alfabeto fonetico?** - L'alfabeto "Alfa, Bravo" non è un alfabeto fonetico, ma un alfabeto ortografico. Non si tratta di una pronuncia corretta, ma di un'informazione ortografica coerente e comprensibile. Il suo nome ufficiale è Alfabeto ortografico radiotelefonico internazionale. Se guardate i thriller o i film di guerra, potreste pensare che sia l'alfabeto dei piloti. A volte viene chiamato anche alfabeto aeronautico o militare. Tuttavia, le sue radici affondano negli alfabeti antecedenti alla prima guerra mondiale, per migliorare la comunicazione sui circuiti telefonici a bassa qualità e a lunga distanza.

**La storia dell'alfabeto fonetico della NATO** - Il primo alfabeto ortografico internazionale non militare comprendeva nomi di città di tutto il mondo, a partire da Amsterdam fino a Zurigo. È stato sviluppato dal CCIR (in seguito Unione Internazionale delle Telecomunicazioni (UIT)).

L'alfabeto fonetico nato è stato adottato da diverse organizzazioni nazionali e internazionali di comunicazione, militari e di trasporto tra il 1927 e il 1932. Tra questi, la Commissione Internazionale per la Navigazione Aerea (ICAN) (poi Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO)), il governo federale degli Stati Uniti e l'Organizzazione del Trattato del Nord Atlantico (NATO). Allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, le diverse forze militari utilizzavano alfabeti ortografici diversi. Nel 1941, gli Stati Uniti adottarono l'alfabeto radiotelefonico congiunto esercito-nave (o Able Baker) per tutte le forze armate. Alcune parole, come Charlie e Mike, sono sopravvissute. La Royal Air Force (RAF) ne ha adottato uno simile. Mentre altre forze britanniche adottarono ironicamente l'alfabeto radiofonico della RAF, simile a quello della Royal Navy nella Prima Guerra Mondiale. Gli Alleati lo erano certamente. La necessità di comunicare in modo efficace tra Stati Uniti, Regno Unito e Australia ha indotto il Combined Communications Board ad adattare l'alfabeto dell'esercito statunitense per l'uso da parte di tutte e tre le nazioni.



**La nascita dell'attuale alfabeto fonetico della NATO** - Nel frattempo, nel tentativo di creare l'alfabeto ortografico definitivo, il maggiore Handy, direttore del ramo comunicazioni dell'esercito americano, chiese al Laboratorio di Psicoacustica dell'Università di Harvard di determinare le parole con le lettere migliori da usare negli "intercomunicanti militari nell'intenso rumore che si incontra nella guerra moderna". Queste parole hanno costituito la base dell'alfabeto fonetico della NATO. Sono state introdotte modifiche, tra cui adattamenti per renderlo adatto a persone di lingua francese, spagnola e inglese. Questo ha portato a disaccordi (la N era quasi Nettare!). Sono state sperimentate versioni alternative e talvolta le autorità civili e militari hanno utilizzato alfabeti diversi. Tuttavia, il 1° marzo 1956 fu stabilita la versione definitiva:

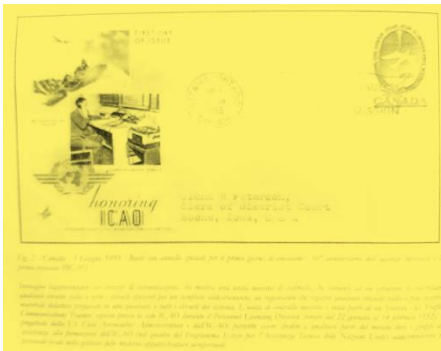
Alpha, Bravo, Charlie, Delta, Echo, Foxtrot, Golf, Hotel, India, Juliett, Kilo, Lima, Mike, November, Oscar, Papa, Quebec, Romeo, Sierra, Tango, Uniform, Victor, Whiskey, X-Ray, Yankee, Zulu.



**L'alfabeto dei piloti e la pronuncia dei numeri** - Nella comunicazione aerea, l'alfabeto ortografico è più importante che mai. Aiuta le torri di volo, il personale di terra e gli aerei, sia commerciali che privati, a condividere informazioni importanti in modo corretto e conciso in molte situazioni: Il pilota di un aeromobile privato comunica in anticipo a un FBO (operatore di base fissa, o terminal privato) il suo arrivo, che in genere include la data e l'ora approssimativa di arrivo, la durata del soggiorno, i servizi richiesti per l'equipaggio e i passeggeri e il numero di coda dell'aeromobile. L'Automatic Terminal Information Service (ATIS) fornisce informazioni meteorologiche e aeroportuali registrate in loco (ad esempio, quali piste sono in uso); ogni registrazione ha un identificativo alfanumerico che la distingue dalle precedenti. Lo squawk è il codice del transponder di un aeromobile, che può essere un codice standard o un codice specifico assegnato dal controllo del traffico aereo. Squawk è usato come sostantivo (il suo squawk), aggettivo (il codice Squawk è 2345) e verbo (Squawk 5423). Noterete che i numeri sono molto importanti, quindi l'alfabeto del pilota include una guida alla loro pronuncia. È stato sviluppato dall'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile. In questo modo si garantisce che i numeri vengano ascoltati chiaramente, nonostante i rumori di fondo o le interferenze:

"Zero, Wun, Too, Tree, Fower, Fife, Six, Seven, Ait, Niner".

Infine, se vi state chiedendo da dove deriva "Roger", in codice Morse una singola R sta per ricevuto. Quando l'aviazione decollò, i piloti iniziarono a usare Roger, la parola dell'alfabeto che all'epoca significava R, nello stesso modo.



**POSTALE ICAO**

Canada 1° giugno 1955 – busta con annullo speciale primo giorno emissione 10° anniversario dell'accordo interinale e prima riunione PICAQ. (a sx)

**OPUSCOLO ICAO** registrazione fonografica accompagnata da opuscolo di 4 pagine che illustra il corretto modo di pronunciare le parole del nuovo Alfabeto Fonetico Internazionale, distribuito a tutti i Paesi nel novembre del 1955, quando l'alfabeto fu introdotto. (a dx)

L'Alfabeto fonetico e la registrazione audio su disco 78 giri, è stato adottato dalla Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile, (ICAO) per l'uso nel settore



dell'aviazione in tutto il mondo, per identificare le lettere quando si deve compitare le parole o le abbreviazioni in radiotelegrafia. Il suo utilizzo permetterà all'ascoltatore di garantire che un gruppo definito di lettere sia correttamente trascritto alla sua estremità del circuito. Il suono delle parole è più importante della forma scritta, si suggerisce quindi che gli utilizzatori imparino il corretto modo di pronunciarle, così che siano correttamente riconoscibili anche in condizioni di scarsa ricezione o in mancanza di familiarità con la lingua usata. L'alfabeto è stato sviluppato a seguito di approfonditi studi e centinaia di migliaia di prove condotte da personale scientifico e da esperti del settore aviazione. È interessante sapere che gruppi di studio che hanno operato separatamente, sono arrivati alle stesse conclusioni, ovvero alle parole scelte nell'alfabeto adottato.



**ABC FIGURATO**

nella pagina successiva viene riportata la traduzione del testo figurato che compare nelle due tavole a lato

(Testo di Herbert O. Johansen – Popular Science 1956 - fonte web storia dell'ICAO di Albert Pelsser)

**Testo all'interno dell'ABC figurato**

**Il nuovo ABC che stanno imparando gli aviatori**

Le 26 lettere che coronano queste due pagine formano il nuovo alfabeto adottato questo mese dalla ICAO. Queste sono intese per l'uso da parte dei piloti, operatori di torre e radiooperatori quando le cattive condizioni di radiocomunicazione o difficoltà di linguaggio rendano opportuno "computare" le parole (fare lo *spelling*, n.d.t.).

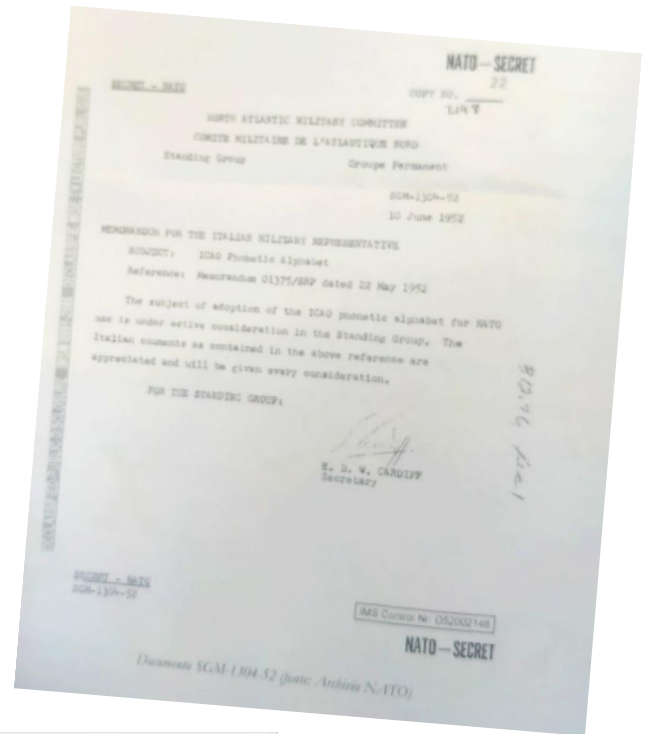
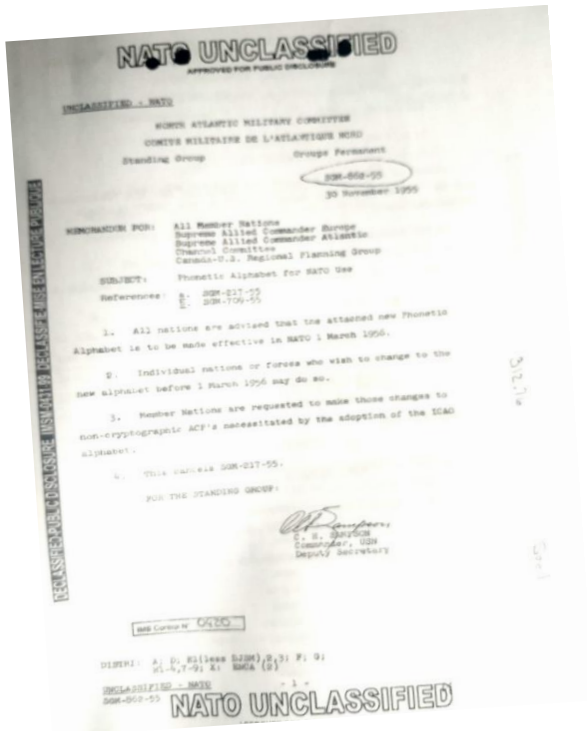
Per essere adatta all'alfabeto ICAO, ogni parola deve rispondere a dei requisiti molto stringenti:

- (1) iniziare con la lettera che rappresenta;
- (2) poter essere pronunciata con comprensibile similitudine da persone appartenenti a molte nazioni;
- (3) poter essere confuse il meno possibile con le altre parole rappresentanti una lettera;
- (4) avere un minimo di significato per gli utenti della maggior parte delle nazionalità.

Uno degli usi più importanti dell'alfabeto è in relazione alle lettere e numeri che identificano un aeromobile (marche di identificazione, es. I-IFVG, n.d.t.). Un pilota di aeromobile che esegue un avvicinamento per atterrare che ha le lettere di identificazione RJH, dirà alla radio: "Da Romeo-Juliett-Hotel...".

Questa è la seconda revisione dell'alfabeto ABLE-BAKER-CHARLIE che milioni di soldati ed avieri americani hanno imparato durante la seconda guerra mondiale. L'ICAO spera che il nuovo alfabeto, giunto dopo migliaia di prove qui e nel mondo, diventi alla fine uno *standard*, sostituendo qualcosa come 75 alfabeti fonetici ora in uso in tutto il mondo.

**DOCUMENTI N.A.T.O.** – in relazione all'adozione dell'alfabeto fonetico ICAO, nel corso degli anni la NATO aveva già declassificato e reso consultabili molti documenti; dalla fine del 2014, tutti i documenti sono disponibili anche su rete internet. Il primo documento reperito è lo SGM-1304-52 del 10 giugno 1952. All'epoca classificato **SEGRETO** informa che il Gruppo Permanente sta attivamente considerando l'adozione dell'A.F. ICAO, ringraziando per i commenti pervenuti dalla componente italiana.



**PROMEMORIA ALFABETO A VIGNETTE**

Ricerche e recensioni by  
 Redazione **FORUM**  
 ("Foxtrot Oscar Romeo Uniform Mike")

**Alfabeto Fonético Internacional**

Con la rubrica “CESMA Informa”, dal mese di ottobre 2023 FORUM ha iniziato a divulgare notizie su programmi e attività del CESMA, il Centro Studi Militari Aerospaziali intitolato a Giulio Douhet, che s’indifica come un’articolazione scientifica della Associazione Arma Aeronautica – “Aviatori d’Italia”.

Abbiamo già divulgato il programma 2023/2024 e quindi mese per mese riteniamo utile presentare i contenuti delle conferenze e quando possibile riportare anche i resoconti ad evento avvenuto.

### LE IMPLICAZIONI DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO SULLE POLITICHE DI DIFESA E SICUREZZA

CESMA 13 Febbraio 2024 - Ore 15.30 – 18.30

Sala Capitolare presso il Chiostro del Convento di Santa Maria sopra Minerva  
Piazza della Minerva, 38 - Roma

Report della Conferenza a cura del Team Comunicazione della Presidenza Nazionale A.A.A. - Aviatori d’Italia

Si è tenuta martedì 13 febbraio su iniziativa del Senatore Maurizio Gasparri la conferenza organizzata dal Centro Studi Militari Aerospaziali “Giulio Douhet”. L’importante evento, patrocinato dall’Aeronautica Militare, si è svolto a Roma nella Sala Capitolare presso il Chiostro del Convento di Santa Maria sopra Minerva, alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti, del Presidente Nazionale dell’Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d’Italia, Generale di Squadra Aerea (c) Giulio Mainini e del Direttore del CESMA, Generale di Squadra Aerea (r) Giovanni Fantuzzi e di molti ricercatori ed esperti di climatologia e della sicurezza, rappresentanti dell’Aeronautica Militare, delle altre Forze Armate e delle Istituzioni.

I temi del riscaldamento globale e dei cambiamenti climatici, con le loro conseguenze che si riverberano sulle politiche di difesa e sicurezza, hanno rappresentato l’essenza della discussione e degli approfondimenti effettuati dai Relatori e dagli illustri Ospiti che sono intervenuti nella Conferenza.

I possibili scenari futuri legati alle politiche ambientali costituiscono una sfida globale. Non vi sono infatti attività umane o regioni della Terra che vengono risparmiate dagli effetti del cambiamento climatico che si manifesta con fenomeni meteorologici di intensità senza precedenti e con frequenza sempre maggiore. Gli effetti di tale cambiamento incidono sulle dinamiche sociali ed economiche originate dai Paesi con minori possibilità di adattamento e mitigazione, provocando situazioni fortemente deleterie per le popolazioni indigene, con conseguenze gravissime. Ma essi incidono anche sul degradamento delle capacità operative delle strutture militari e di sicurezza, generando un doppio effetto negativo. Da un lato, in alcune regioni della Terra particolarmente vulnerabili le condizioni di vita sono talmente compromesse da alimentare insurrezioni popolari e conflitti armati; dall’altro gli strumenti militari che dovrebbero concorrere a gestire quelle crisi ed al ripristino di condizioni di sicurezza, rischiano di vedere a loro volta la propria capacità operativa gradualmente compromessa per opera dello stesso cambiamento climatico.

Un contesto molto complesso che presentando diversi possibili scenari di reazione, sia da parte dei singoli che della collettività, comporta una forte percezione di insicurezza ed urgenza. Da qui, la **necessità di informazione e divulgazione; attività che risultano necessarie a creare cultura e consapevolezza nell’opinione pubblica, soprattutto nelle nuove generazioni**, con particolare riguardo alle conseguenze attuali e future, certamente in termini di impatto sulle dinamiche sociali ed economiche ma anche sul piano della sicurezza e della difesa.



I lavori sono stati presentati dal Direttore del CESMA – **Gen. Fantuzzi** (foto a lato) che ha subito sottolineato le conseguenze del cambiamento climatico sul benessere dei cittadini e sul decadimento delle prestazioni dello strumento di difesa.

La nota introduttiva del **Generale di Brigata Luca Baione, Capo Ufficio Generale Aviazione Militare e Meteorologia (AVIAMM) dello Stato Maggiore Aeronautica, nonché Rappresentante Permanente d’Italia presso l’Organizzazione Meteorologica Mondiale**, ha portato nel vivo la discussione citando l’allarmante stima che nel 2030 il 31% degli 8.5 miliardi di abitanti del Pianeta vivranno in zone con scarso accesso all’acqua; una situazione che sarà causa di crisi internazionali. Il Capo Ufficio Generale AVIAMM

ha poi evidenziato che il surriscaldamento porta a rivedere le linee logistiche, la sostituzione degli apparati di sicurezza, a ripensare i periodi di soggiorno dei contingenti, a considerare l’intervento militare in soccorso alla popolazione civile. Il Gen. Baione è



intervenuto anche nelle conclusioni della conferenza, citando l'impegno dell'Aeronautica Militare nel promuovere la formazione sui temi del "climate change", facendo riferimento anche al Campus universitario istituito presso il Centro Aeronautica Militare di Montagna di Monte Cimone (MO), la stazione dell'Aeronautica Militare che ha la propria zona operativa a 2.165 m s.l.m., unica in Italia per il monitoraggio meteorologico e ambientale, riconosciuta come "globale" all'interno del Global Atmosphere Watch dell'Organizzazione Meteorologica Mondiale (solo 31 stazioni al mondo hanno tale riconoscimento).

La misura della concentrazione di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) presso il Centro Aeronautica Militare di Montagna, risale al 1979 e costituisce la serie storica con campionamento continuo più lunga in Europa e la seconda al mondo dopo quella di Mauna Loa (Hawaii) negli Stati Uniti d'America.

(foto a lato – l'intervento del Generale di Brigata Luca Baione, Capo Ufficio Generale Aviazione Militare e Meteorologia (AVIAMM) dello Stato Maggiore Aeronautica, nonché Rappresentante Permanente d'Italia presso l'Organizzazione Meteorologica Mondiale).



La Conferenza è stata abilmente moderata dalla **Dott.ssa Elisabetta Migliorelli, Vicedirettore del Tg2 RAI**. Di alto profilo e decisamente interessanti sono stati gli interventi dei Relatori e degli illustri Ospiti che hanno presentato con autorevolezza le criticità connesse al cambiamento climatico ed alle relative implicazioni sulle politiche di difesa e sicurezza.

Il **Dottor Antonello Pasini, Fisico del clima, del Centro Nazionale Ricerche (CNR) - Istituto sull'Inquinamento Atmosferico**, ha incentrato il suo intervento sui cambiamenti climatici recenti che rappresentano una forte criticità globale e costituiscono una sfida per la sicurezza del Mediterraneo, illustrando la globalizzazione del clima, i dati del riscaldamento globale, le aree che sono maggiormente interessate, la diversa circolazione sul Mediterraneo (*anticiclone delle Azzorre/Anticiclone africano*), le implicazioni che si riflettono sull'agricoltura e sui conflitti a livello mondiale e gli impatti indiretti sull'Italia.

Il **Dottor Matteo Paonni - Commissione Europea, Joint Research Centre**, è intervenuto sul tema "Verso una difesa europea sostenibile e resiliente ai cambiamenti climatici", fornendo un quadro d'insieme dell'approccio dell'Unione Europea al cambiamento climatico, evidenziando anche la priorità che la Commissione Europea ha assegnato alla tematica nella propria agenda. In particolare il Dott. Paonni ha illustrato gli impatti diretti sulle infrastrutture di difesa, sul personale e sugli equipaggiamenti, e quelli indiretti sulle infrastrutture civili per la fornitura di servizi, sottolineando che il cambiamento climatico rappresenta un moltiplicatore della minaccia e il settore della difesa deve adattarsi alle sfide poste dai cambiamenti climatici, riconoscendo e anticipando le diverse implicazioni degli stessi impatti, rafforzando la resilienza dell'intero comparto e pianificando adeguatamente le risorse necessarie.

Il **Professor Alberto Pirni della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa**, ha approfondito il tema che riguarda la percezione dell'insicurezza rispetto al cambiamento climatico con una visione strategica che ha evidenziato chiaramente quanto il cambiamento climatico abbia anche cause ed effetti psicologici che ricadono sugli individui ed è perciò su questi che si deve agire con le leve dell'educazione e della formazione con urgenza, responsabilità e consapevolezza.

**"Il cambiamento climatico è una minaccia, è un fenomeno globale che impatta su tutte le attività dell'uomo, anche sulla Difesa e l'Aeronautica Militare"**



L'Ambasciatrice **Elisabetta Belloni, Direttore Generale del Dipartimento delle Informazioni per la Sicurezza**, nel confermare che il tema del cambiamento climatico è al centro dell'attività di intelligence non soltanto per l'impatto sui flussi migratori ma anche per i maggiori rischi a cui è sottoposto il Mediterraneo, ha voluto sottolineare che la comunità scientifica è concorde sugli effetti del cambiamento climatico e che oggi è la politica che deve agire per evitare ricadute sulla sicurezza dei popoli e delle Nazioni.

L'Ambasciatore **Giampiero Massolo, Presidente dell'Istituto per gli Studi di Politica Internazionale e già Direttore Generale del Dipartimento delle Informazioni per la Sicurezza**, ha evidenziato che la dimensione geo-climatica ormai trova posto nel cruscotto dei rischi e che la sfida riguarda gli strumenti con cui mitigarlo, in un periodo di crisi generalizzata del multilateralismo e con le maggiori difficoltà da parte dei singoli governi a stanziare fondi.

**L’Ambasciatore Francesco Maria Talò, Consigliere del Ministro della Difesa, già Rappresentante Permanente alla NATO** dal 2029 al 2022, ha evidenziato la maggiore consapevolezza nel mondo atlantico per mitigare gli impatti del cambiamento climatico sulle attività militari, anche con riferimento al deterioramento dei mezzi di difesa in ambienti divenuti estremi. Ha concluso il suo intervento affermando che l’Italia può essere protagonista, le Forze Armate si stanno adeguando e strutturando in un contesto interforze, per guidare il cambiamento e non rischiare di subirlo.

**Il Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti,**

con il suo intervento di chiusura, dopo aver espresso grande soddisfazione per la multidisciplinarietà del panel costituito da autorevoli personalità della diplomazia, della politica, delle università e della ricerca, ha sottolineato come quello dei cambiamenti climatici sia un argomento da tempo al centro dell’attenzione dell’Aeronautica Militare, impegnata in un programma di trasformazione sempre più attento all’ambiente, con progetti che vanno dall’uso dei carburanti ecologici per gli aeromobili, alla trasformazione dei Reparti per renderli autosufficienti sotto l’aspetto energetico attraverso l’uso di tecnologie ecosostenibili, all’impegno scientifico nel monitoraggio dell’attività del Sole presso il Comando delle Operazioni



Aerospaziali di Poggio Renatico a Ferrara, in ambito “Space Weather”, anche in considerazione dell’estensione del dominio aereo verso quello spaziale. Particolare importanza, ha detto il Generale Goretti, riveste l’impegno della Forza Armata nella formazione del personale su questo delicato tema. L’obiettivo è acquisire e diffondere cultura e consapevolezza che costituiscono la strada maestra per educare le nuove generazioni a scelte ambientali ponderate, che riescano a bilanciare i rischi da affrontare e assicurare il buon funzionamento dello strumento militare, con azioni concrete finalizzate a ridurre progressivamente gli effetti con l’uso di nuove tecnologie ecosostenibili. L’Aeronautica Militare si pone come istituzione all’avanguardia nella gestione di un settore altamente innovativo nel quale, così come impongono tutte le sfide connesse all’innovazione tecnologica, l’impegno congiunto e il lavoro di squadra possono condurre molto più rapidamente al raggiungimento di obiettivi sfidanti.

Al termine della Conferenza il Direttore del CESMA ha rivolto un sentito ringraziamento al Senatore Maurizio Gasparri per il determinante supporto che ha consentito la realizzazione dell’iniziativa e a tutti coloro che sono intervenuti alla Conferenza. Per la sapiente moderazione dell’evento, infine, il Generale Fantuzzi ha voluto confermare la tradizione degli Uomini dell’Aeronautica Militare ringraziando la Dott.ssa Elisabetta Migliorelli con un omaggio floreale.

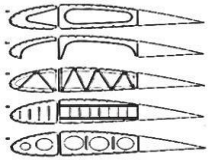
A conclusione dell’evento, l’Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d’Italia con il suo Presidente Nazionale **Gen. S.A. (c) Giulio Mainini**, ha espresso il sentimento di gratitudine anche al personale dello Stato Maggiore Aeronautica - Comunicazione ed a tutti gli operatori della pubblica informazione che hanno seguito e documentato l’importante evento del Centro Studi Militari Aerospaziali.

**Il Centro Studi Militari Aeronautici (CESMA)** è ubicato presso il “Villino Douhet” sito in Roma, Via Marcantonio Colonna, 23-25, sede Nazionale dell’Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d’Italia.

*Il CESMA persegue l’obiettivo di effettuare ricerche e studi sulle tematiche aeronautiche e spaziali, di carattere militare o duale, nei loro aspetti dottrinari, operativi, tecnici e politici, in ambito nazionale e internazionale.*

**Il Centro Aeronautica Militare di Montagna (CAMM)** di Monte Cimone si trova nella provincia di Modena, inserito all’interno della struttura logistica dell’Aeronautica Militare, è configurato con una Zona Logistica a Sestola a 1.020 m s.l.m. e una Zona Operativa in vetta al Monte Cimone a .2165 m s.l.m., la cima più alta dell’Appennino settentrionale.

**Report a cura del Team Comunicazione della P.N. A.A.A. – “Aviatori d’Italia”, con il contributo dell’Ing. Leonardo Chicarella, 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:

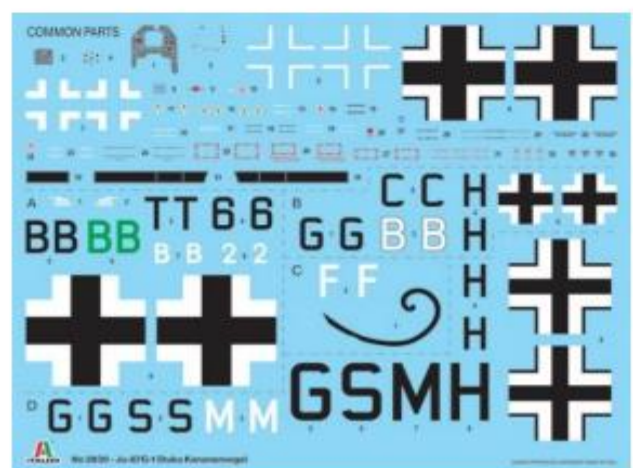
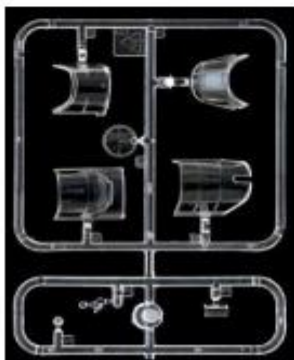
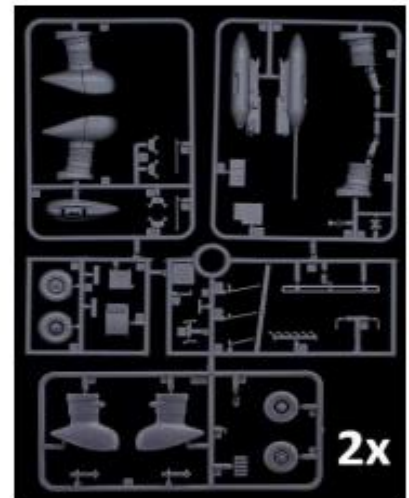
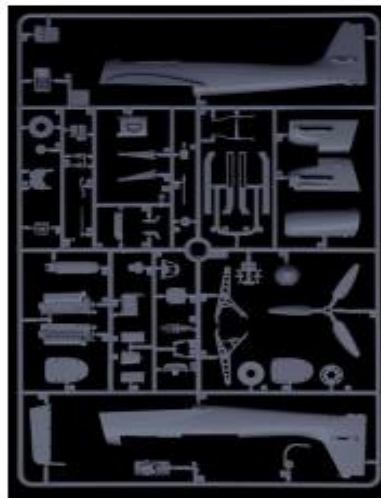
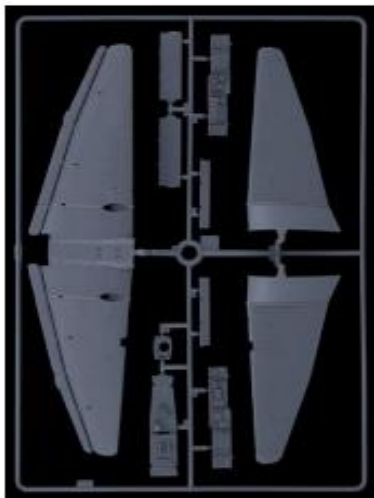
#### **ANNUNCIO per gli appassionati di modellismo statico**

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 1:48 dedicato allo Junkers Ju 87 G-1 Stuka "Kanonenvogel".



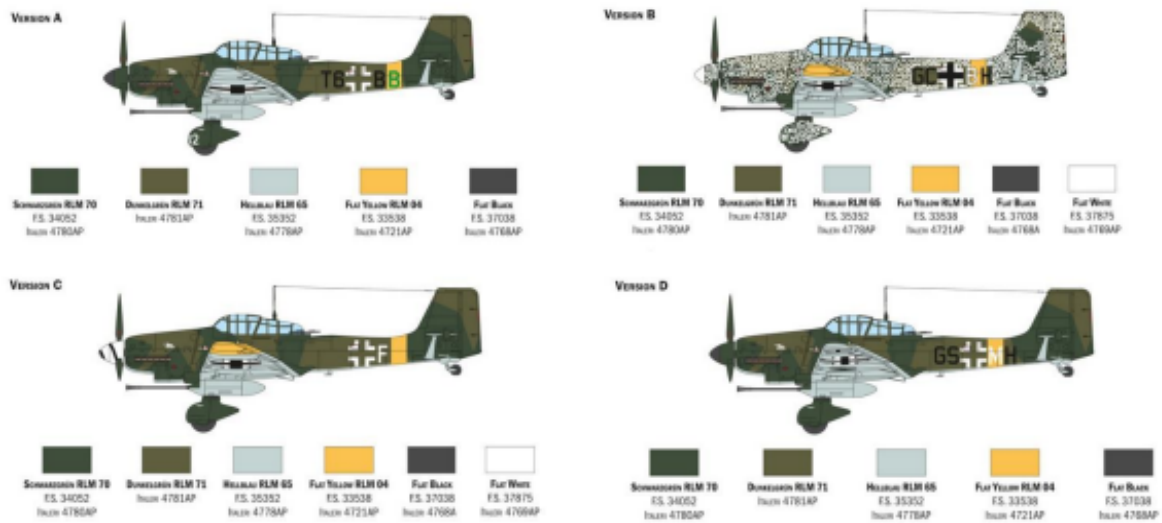
**Il Modello** – Novità ITALERI per questo 2024. Il kit (ITA2830) si compone di circa 150 pezzi alcuni dei quali in fotoincisione. Le pannellature sono finemente incise, ben riprodotta la parte in vista del motore Junkers Jumo 211J-1. L'abitacolo è ben dettagliato: la strumentazione laterale, ben definita, è fornita su apposite pannellature che ben si prestano ad un'ulteriore attività di dettaglio con parti auto costruite.

La strumentazione principale è invece fornita nel foglio decals. Ben riprodotte le gondole alari che ospitano i due cannoni anticarro BK 37 da 37 mm.



Kit di dimensioni non trascurabili come questo di ITALERI (circa 23cm di lunghezza) richiedono

per la realizzazione della livrea l'uso dell'aeropenna. Per la versione B impossibile farne a meno. I figurini non sono inclusi. Le decals a corredo permettono di realizzare ben quattro varianti:



**Il Progetto** – Lo Stuka fu il bombardiere tattico più importante messo in campo dalla Luftwaffe durante il secondo conflitto mondiale. Immediatamente riconoscibile a causa del suo carrello fisso, per la celebre ala a gabbiano invertito e per le superfici mobili separate dalla struttura dell'ala (caratteristica di tutti i progetti Junkers precedenti alla seconda guerra mondiale) venne realizzato espressamente per il bombardamento in picchiata e si dimostrò estremamente efficace in questa disciplina. I primi tre prototipi di pre-serie (Ju 87A-1), inquadrati nella Legione Condor, vennero testati durante la guerra civile Spagnola. Fu proprio durante questa campagna bellica, che a seguito di un grave incidente, i progettisti tedeschi decisero di dotare lo Stuka di un meccanismo di richiamata automatica che permetteva all'aereo di uscire dall'affondata quasi verticale anche senza l'intervento del pilota. Questo sistema metteva in salvo il pilota durante la fase di cabrata di disimpegno dopo la picchiata di bombardamento. In questa fase il pilota "incassava" un'accelerazione sino a 6g che ne comportava, in molti casi, lo svenimento a causa del deflusso del sangue dal cervello alle zone periferiche. Il sistema automatico di richiamata era capace di riportare in quota l'aereo dopo l'attacco: il pilota svenuto aveva tutto il tempo di riprendere i sensi ed il controllo dell'aereo durante la risalita. Un'altra caratteristica unica di questo aereo era la sirena azionata dal flusso dell'aria durante la picchiata. Il suono lugubre emesso dagli Stuka in fase di attacco aveva effetti devastanti sul morale dei soldati nemici e della popolazione civile. Lo Stuka era un aereo piuttosto vulnerabile, lento e poco manovrabile. Un confronto diretto con i più performanti caccia della RAF ne faceva una facilissima preda e ben presto fu chiaro che i successi degli Stuka potevano essere ottenuti solo in condizioni di supremazia aerea quasi assoluta. Costantemente aggiornato (nelle varianti D e G, più potenti e variamente equipaggiate) lo Ju 87 rimase sempre un apparecchio valido, anche se assolutamente incapace di difendersi in modo adeguato dalla caccia avversaria.

L'idea di dotare lo Stuka di cannoni subalari anticarro fu del celebre pilota Hans Ulrich Rudel. I due pod ospitavano ciascuno un cannone Flak 18 da 37 mm in grado di contrastare duramente i battaglioni corazzati sovietici sul fronte orientale. In questa configurazione lo Ju-87G-1 "Kanonenvogel" si dimostrò, nelle mani di piloti esperti, estremamente efficace.



*Hans-Ulrich Rudel fu il più importante pilota di Stuka ed ottenne grandi successi con questo velivolo combattendo quasi esclusivamente sul fronte Russo. Durante il suo impegno bellico distrusse oltre cinquecento carri armati, danneggiò irreparabilmente una corazzata, la Marat, colpita con una bomba da 1000 kg. L'8 Febbraio del '45, bersagliato dalla contraerea avversaria, perse una gamba a seguito delle ferite riportate. Tornò a volare con un arto artificiale già agli inizi di Aprile e combatté fino alla resa della Germania. Terminò il conflitto come colonnello consegnandosi agli inglesi con alcuni compagni di stormo per non cadere nelle mani dei sovietici.*

*Il Capt. Eric Brown, Chief Naval Test Pilot and C.O. Captured Enemy Aircraft Flight, provò lo Stuka nel centro di ricerche del ministero della difesa britannica a RAE Farnborough. Riportiamo brevemente le sue impressioni alla fine della sua fase di valutazione:*

*"Avevo un'alta opinione dello Stuka, perché avevo pilotato molti bombardieri in picchiata e lo Ju 87 era l'unico che poteva lanciarsi verticalmente sul suo obiettivo. A volte i nostri piloti dichiararono di essere scesi verticalmente sul loro obiettivo: sciocchezze. Solo con lo Stuka, grazie al suo sistema di richiamata automatica, potevi veramente scendere in verticale. Sentivi che stavi volando sul miglior bombardiere in picchiata al mondo e che stavi scendendo proprio perpendicolarmente sul tuo obiettivo. Il Vengeance e il Dauntless erano entrambi "macchine" molto valide, ma non potevano scendere con pendenze superiori ai 60 o 70 gradi. Lo Stuka appartiene ad una classe tutta sua."*



*"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.***

## AVVISI E COMUNICAZIONI

### UDIENZA DEL SANTO PADRE

per tutti i soci AssoArma e familiari, si presenta la possibilità di partecipare ad una udienza del Santo Padre Papa Francesco, presso Piazza San Pietro in Roma, il giorno 27 aprile 2024. ASSOARMA e ANMI stanno raccogliendo le adesioni per valutare l'entità dei partecipanti. In considerazione delle adesioni, potrebbe essere organizzato un viaggio di gruppo, tuttavia ogni interessato può organizzarsi autonomamente.

L'orario di ingresso è previsto ai varchi di Piazza San Pietro dalle ore 7,30 alle 8,30. Per i Soci AssoArma è gradita l'uniforme sociale o comunque un abbigliamento distintivo dell'Associazione di appartenenza. Non sono previsti Labari, vessilli o altro materiale distintivo dei gruppi di appartenenza.

Dalle ore 8,30 alle ore 12,00 si terranno una serie di eventi anche musicali, di noti artisti; alle ore 10,00 il Santo Padre farà ingresso sul Sagrato della Piazza San Pietro, passando in ogni settore del pubblico partecipante, con la "papamobile".

Tutti gli interessati potranno dare comunicazione urgente alle Sezioni per il necessario coordinamento con Assoarma.

Ulteriori informazioni verranno divulgate successivamente.

Per ulteriori dettagli è stato divulgato il seguente punto di contatto: Sig. Stefano TADDEI 06-36802380



### ASSEMBLEA ANNUALE ELETTIVA DEI SOCI DELLA SEZIONE DI FIDENZA

sabato 2 marzo 2024 – ORE 9,30-11,30

Nell'ambito dell'Assemblea si procederà alla votazione per il rinnovo delle cariche di Presidente e del Consiglio Direttivo di Sezione a cui seguirà la nomina dei due Vice Presidenti e dei Capi Nucleo di Pieveottoville, Salsomaggiore Terme, San Secondo e Soragna.

### AVVISO A TUTTI I SOCI:

**RINNOVO TESSERAMENTO ANNO 2024 - È SCADUTO IL TERMINE PER EFFETTUARE I VERSAMENTI DELLE QUOTE ASSOCIATIVE ANNUALI**

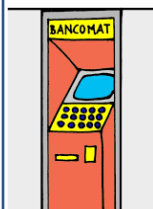
Nei giorni successivi all'Assemblea annuale dei soci di Sezione, verranno compilati ed inviati gli elenchi dei soci che hanno rinnovato l'iscrizione per l'anno 2024; i restanti soci dopo un periodo stabilito, verranno cancellati d'Ufficio dalla Presidenza Nazionale.

### Quote 2024 - € 20,00 - come mettersi in regola senza stress:

LE QUOTE POSSONO ESSERE VERSATE il sabato mattina in sede - in orario 9,00-11,00

In alternativa facendo riferimento ai vostri **rappresentanti di zona**;

per Salsomaggiore Terme - **Sergio Vaccari** cell. \_\_ 333 493 2461 \_\_  
per Fidenza e CRAL Bormioli - **Roberto Miati** cell. \_\_ 331 702 5002 \_\_  
per Fiorenzuola d'Arda - **Luigi Buratti** cell. \_\_ 338 713 6037 \_\_  
per Soragna - **Pier Ugo Verduri** cell. \_\_ 347 145 1030 \_\_



infine è possibile effettuare comodamente il pagamento, tramite **bonifico**

**bancario**, presso un bancomat, intestandolo a: **Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Fidenza**

**Codice IBAN: IT 41 K 06230 65170 000030405990**

**Causale: quota associativa AAA anno 2024 – Socio: (nome e cognome)**

**(è importante riportare il nome del socio per cui si effettua il versamento)**

Chi effettua il bonifico ottiene automaticamente la ricevuta dal bancomat, mentre le ricevute AAA e i bollini saranno consegnati successivamente a mano.

In occasione del versamento, in aggiunta alla quota associativa stabilita, i Soci che lo desiderano possono aggiungere un **"contributo volontario"** destinato alla gestione della Sezione AAA, come sopra accennato, utilizzando lo stesso stampato e codice IBAN e specificando: "quota associativa 2022 + **contributo volontario**". Verrà emessa ricevuta anche del contributo volontario.



**ASSOCIAZIONI ARMA AERONAUTICA SEZIONE DI FIDENZA**

# **VISITA DI AGGIORNAMENTO AL 6° STORMO DI GHEDI**

## **MERCOLEDÌ 15 MAGGIO**

**PARTENZA ALLE ORE 07.15 DAL PARCHEGGIO DELLA COOP DI FIDENZA**

**RITROVO PER I SOCI PIACENTINI:**

**ALLE ORE 07.30 DAL CASELLO A1 DI FIORENZUOLA (BARABASCA)**

**ARRIVO IN BASE, SALUTI CON I RESPONSABILI CHE CI FARANNO DA GUIDA,  
DEPOSIZIONE CORONA AI CADUTI DELLO STORMO.**

**VISITA ALLA BASE E AI GRUPPI VOLO. PRANZO PRESSO LA MENSA  
DELL'AEROPORTO. A FINE VISITA RIENTRO A FIDENZA.**

**TOTALE SPESA € .40,00**

**PER INFO E PRENOTAZIONE ROBERTO MIATI 331 7025002**

**IMPORTANTE!!! ALLA PRENOTAZIONE BISOGNA CONSEGNARE**

**LA FOTOCOPIA DELLA CARTA D'IDENTITÀ,**

**ED EFFETTUARE IL VERSAMENTO DELLA QUOTA**



## IL GRANDE CUORE DI “NEMO” SPECIALISTA AERONAUTICO E ARTISTA

La storia di un uomo che ha voluto onorare la memoria di suoi commilitoni ed è stato sostenuto da un intero borgo

Salvatore Russo, a tutti noto come “Nemo”, ha costruito un nuovo monumento funebre in memoria di due piloti dell'Aeronautica precipitati nel febbraio del 1973 a Mandrola, trovando l'aiuto di tanti

(fonte: [Piacenza Redazione Online - 02/02/2024](#))

Quella che stiamo per raccontarvi è una storia corale di un piccolo borgo del piacentino che, a 51 anni da un drammatico incidente aereo, ha voluto rendere onore alla memoria di due piloti ventenni dell'Aeronautica Militare, **il tenente Gianni Cademartori ed il sottotenente Pier Giorgio Zanovello**, precipitati ad una manciata di metri dall'abitato di **Mandrola**, nel comune di Rivergaro, il 14 febbraio del 1973 (leggi sotto il racconto dell'incidente). Vicino al luogo della tragedia era stato posizionato un cippo commemorativo costruito con un pezzo d'aereo (il finale di una tanica supplementare). Era però collocato su un terreno che stava franando e portava evidenti segni del tempo.

È qui che è entrato in gioco “Nemo”, **al secolo Salvatore Russo**, un ex sergente maggiore dell'Arma Azzurra, poliedrico artista a cui già si doveva un altro monumento commemorativo, quello da lui costruito **al Passo del Pellizzone**, nel parmense, a ricordo di altri due piloti di San Damiano nel parmense (come spieghiamo più avanti).

Durante la cerimonia di inaugurazione di quel manufatto qualcuno avvicinò “Nemo” (di seguito potete leggere la sua peculiare storia) e gli parlò delle condizioni dell'altare commemorativo di Mandrola.



«Quando prestavo servizio a San Damiano – racconta Nemo – venni mandato su entrambi i luoghi degli incidenti. Quei momenti tragici e strazianti mi sono sempre rimasti nel cuore. Mi hanno parlato di questo secondo monumento che avrebbe avuto bisogno delle mie “cure” e subito ero titubante. Qualche anno fa sono stato ricoverato in terapia intensiva per un grave problema al cuore. Ero candidato al trapianto ma grazie alle cure di una bravissima cardiologa e di mia moglie (medico ndr) sono ancora qui, seppure con un cuore a ridotta funzionalità. L'idea di fare avanti e indietro da Milano a Rivergaro e la fatica che un'opera così richiede, mi spaventavano un po'. Alla fine non ho saputo dire di no».

Oltretutto “Nemo” ha realizzato sia il monumento di Pellizzone sia quello di Mandrola interamente a sue spese e pur non volendo “confessare” il costo sostenuto si intuisce che ha investito una consistente fetta della sua liquidazione.

«Questo però è l'ultimo – assicura, forse mentendo a sé stesso. – Ho solo una croce di ferro che avevo già costruito e che volevo collocare nel piacentino. Non ho mai ricevuto risposta dal sindaco del paese e così ora andrà in provincia di Genova».

Nell'estate dello scorso anno, di concerto con l'**Associazione Arma Aeronautica** (che si prende cura di queste “pietre della memoria”) – ha iniziato ad occuparsi del “cippo”. È in questo momento che all'opera del solista, principale artefice della

costruzione, si è unita l'azione di un intero abitato. Alcuni dei residenti, del resto, vissero la tragedia in prima persona ed è ancora vivida, in loro, la memoria dell'accaduto, con la neve bianca cosparsa da detriti d'aereo, la corsa a Rivergaro per avvisare i carabinieri dell'accaduto e tutto quello che venne dopo.

“Nemo” durante i primi sopralluoghi, si rese conto che la collocazione del monumento era a rischio, a causa del terreno franoso. Il proprietario dell'appezzamento, **Sergio Gioia**, diede la sua piena disponibilità a spostarlo un poco più a monte ma il fronte di cedimento avrebbe potuto comunque pregiudicare la futura costruzione. Dall'altro lato della strada c'era invece un campo che avrebbe fatto giusto al caso. “Nemo” parlò con **Marco Bessi** che, consultatosi con la sorella **Francesca**, diede il via libera allo spostamento nel suo terreno. L'idea della nuova costruzione venne tracciata su un foglio di carta da Nemo e presentata in comune dall'Associazione Aeronautica. Ottenuto il via libera si iniziò a dare forma al progetto. Con l'aiuto di **Pietro Casalini** l'area venne ripulita e disboscata.

«Il problema più grande è stato quello di spostare la tanica supplementare, non avendo a disposizione ruspe o mezzi pesanti. Però con un pizzico di ingegno e l'esperienza maturata in aeronautica ci sono riusciti. Ho usato tecniche degne degli schiavi egizi quando costruivano le piramidi».

Con l'aiuto di leve, carrucole, scivoli e del suo piccolo fuoristrada tutto è stato spostato nella nuova collocazione.

Ci sono voluti circa 350 sacchi di cemento e la costruzione è stata abbellita con alcune pietre messe a disposizione da un'altra famiglia che ha la casa poco distante.

«Avevo visto alcuni grossi sassi lì vicino e così parlando con il figlio dei proprietari, **Matteo Siboni**, è nata l'idea di usarli per il monumento. Me li hanno donati e, non senza fatica, visto il peso, li ho posizionati. In questi mesi mi hanno aiutato davvero in tanti. Lavorando qui mi sono fatto nuove amicizie, sono diventato uno del paese, si è creata una comunione di intenti senza pari. La signora **Angela Buttazoni**, con il gusto maturato in tanti anni di commercio nel settore della bigiotteria e con l'amore per il verde, si è occupata dell'abbellimento e ha messo a dimora robuste piante grasse. Potrei dire che è stata una mia grande sostenitrice morale e ... floreale. Nei giorni appena prima di Natale con Pietro abbiamo portato un panettone ed una bottiglia di vino ed abbiamo brindato seduti di fianco al monumento. Del resto questo è un posto che ha tanta energia, che regala un sentimento di grande serenità. Sono anche convinto, una sera, di aver sentito una voce che mi diceva "Nemo" è tardi, smetti di lavorare e vai a casa". Forse ero solo molto stanco ed ho confuso un sogno, una suggestione con la realtà. Sia come sia, qui c'è una luce magnifica, dei tramonti spettacolari. Da quando abbiamo iniziato a lavorare al monumento non c'è mai stata una giornata di nebbia o di neve, quasi che, da lassù, qualcuno volesse aiutarci a finire in fretta la nostra opera».

Ormai è tutto pronto, o quasi, per l'inaugurazione ufficiale che si terrà la mattina del 14 febbraio a partire dalle 10,45. Sarà collocata una targa commemorativa che esprimerà riconoscenza alla famiglia Gioia "per aver custodito la memoria" dei due piloti e a Marco e Francesca Bessi per aver ridato casa al ricordo delle due giovani Aquile del 155° "Gruppo Pantere Nere".

Più in là saranno collocate due foto che ritraggono Cademartori e Zanovello in tuta di volo, con i caschi, davanti ai loro F-104. Le sta realizzando un marmista a cui le ha commissionate sempre "Nemo", artefice ed allo stesso tempo mecenate di questi luoghi di memoria.

### Le cento vite di "Nemo" Russo, da specialista dell'Aeronautica Militare ad artista

La vita di Salvatore Russo, a tutti noto come "Nemo", è esattamente come una delle pareti da lui decorate in alcune ville di Cannes, in Costa Azzurra: strati sovrapposti, materiali apparentemente incongruenti l'uno con l'altro, colori che si miscelano fra loro e che alla fine restituiscono un'armonica scena d'insieme.

Questo settantaduenne dai lunghi capelli bianchi è la stratificazione di variegata esistenze, l'una diversa dall'altra, che, legate dal filo conduttore della vita, lo hanno portato dalla Sicilia a Milano, passando per la base dell'aeronautica militare di San Damiano e poi in Africa ed ancora in Francia per ritornare infine in Lombardia, sempre accompagnato da quel soprannome, "Nemo", affibbiatogli in gioventù e che in latino significa Nessuno.

Forse per questo come il personaggio pirandelliano Vitangelo Moscarda anche lui è Uno, Nessuno e Centomila o forse è Nessuno come Ulisse, viaggiatore sospinto per anni fra i marosi della vita, cambiando spesso rotta, fino a ritrovare la strada di casa, sempre proiettato nell'oggi ma irrimediabilmente attratto dal proprio passato.

Russo nasce il 19 ottobre del 1951 a Castellammare del Golfo in Sicilia, ultimo di quattro fratelli (tre maschi ed una femmina). Suo padre e sua madre lavoravano come rappresentanti nel settore tessile e quand'ancora era piccolo decisero di trasferirsi al nord per lavoro.

«Mi ricordo – racconta – che noleggiarono uno scompartimento intero del treno. Era pieno di cose che trasportammo a Milano. Mio padre aveva riempito qualunque spazio libero con pacchetti di sale da cucina perché gli avevano detto che in Lombardia costava dieci volte di più e lui aveva deciso di fare scorta».

Gli inizi non furono dei più facili, soprattutto a scuola, a Magenta, non lontano da Abbiategrasso. La sua origine siciliana non lo rendeva popolarissimo fra i compagni, scatenando qualche virile scazzottata. Poco dopo, per fortuna, la famiglia si spostò a Milano, città dove le cose migliorarono e dove Salvatore crebbe serenamente. A diciassette anni decise di arruolarsi in aeronautica ed essendo ancora minorenne fu necessaria la firma del padre. Nel 1969 venne mandato alla scuola specialisti di Caserta dove lo formarono come EMB, elettromeccanico di bordo, specializzato sugli aerei F-84F. Venne destinato alla base militare di San Damiano, sede del 50° stormo comandato dall'allora colonnello pilota Domenico Zauli e del 155° gruppo il cui comandante era Gian Paolo Rao, oggi Generale di Brigata Aerea in pensione «Rao è una vera icona del 155° e a lui sono profondamente legato. – sottolinea "Nemo" – Nonostante l'età avanzata è sempre presente alle celebrazioni che riguardano l'Arma Azzurra ed il gruppo».

Fu proprio in quegli anni che il giovanissimo aviare visse in prima persona due eventi tragici che toccarono il gruppo, l'incidente aereo avvenuto nel 1971 al passo del Pellizzone (PR) e quello del 1973 a Mandrola (PC), costati la vita a quattro giovanissimi piloti (leggi sotto).

In entrambi i casi Salvatore Russo, insieme a molti suoi colleghi dell'Aeronautica, intervenne sui luoghi dei disastri. Esperienze dolorose che si impressero indelebilmente nella memoria dello specialista tanto da ispirarne successive azioni e la costruzione dei monumenti di cui abbiamo parlato.

«C'era un bellissimo sentimento di unità fra tutti noi, qualcosa di speciale. Anche se ho, con il tempo, cambiato strada, l'aeronautica mi ha insegnato tantissimo. Mi ha fatto crescere e tutto quello che ho vissuto lo devo, in qualche modo, a quel periodo. Mi ha insegnato a dire che niente è impossibile. Mi ha insegnato che la vita, al di là di tutto deve sempre volare».

L'esperienza in divisa di Russo terminò a metà degli anni settanta ma lui rimase a vivere nella nostra provincia, lavorando come elettrotecnico. Tornato a Milano ebbe un'esperienza come commesso nel negozio di famiglia, specializzato in articoli sportivi, fino







## **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 all'argomento, allo scopo di suggerire al lettore uno strumento di approfondimento e – non meno importante – differenti chiavi di lettura e interpretazione dei fatti, ove ritenuto utile. Fornendo indicazioni su testi reperibili in commercio, nelle biblioteche o anche nel mondo Web, che affrontino la tematica in argomento, riteniamo di stimolare una chiave di lettura quanto più possibile oggettiva e completa.*

Nel calendario degli eventi di febbraio abbiamo riportato alla data del 14 febbraio, il tragico l'incidente di volo in cui persero la vita due piloti del 50° Stormo con i loro F-104, che da poco tempo avevano sostituito gli F-84. Anche nel consueto approfondimento di un accadimento del mese, abbiamo scelto la storia di "Nemo" e del monumento dedicato all'incidente di volo dei due Starfighter. Chi volesse saperne di più sulla transizione dall'F-84 all'F-104 al 50° Stormo di Piacenza, potrà immergersi nella lettura del magnifico testo edito nel 2016, per gli 80 anni del mitico Stormo.



### ***Il 50° Stormo 1936 – 2016***

[Roberto Chiarvetto](#)

#### ***Gianandrea Bussi, Roberto Chiarvetto, Luca Guglielmetti Il 50° Stormo 1936 – 2016***

Il 50° Stormo è uno dei pochi reparti dell'Aeronautica Militare a essere stato formato quattro volte. Costituito dal primo giugno 1936 nell'ambito dell'espansione dei reparti d'assalto, combatté in Africa Settentrionale sino alla fine del 1940, dimostrando l'efficacia e la robustezza del vituperato Breda 65. Ricostituito il 10 Maggio 1942, prese parte con i suoi obsoleti CR.42 all'avanzata verso Alessandria d'Egitto, subendo numerose perdite, e alla successiva ritirata, rimpatriando nel gennaio 1943. Ricevuti gli inadeguati G.50, con essi compì alcune sanguinose azioni nei primi giorni dello sbarco alleato in Sicilia del luglio 1943, sciogliendosi il 12 settembre di quell'anno in seguito agli accadimenti armistiziali mentre era in corso di transizione sul Re.2002. Il primo aprile 1967, in seguito all'adozione della dottrina NATO che prevedeva la dispersione dei reparti, venne ricostituito a San Damiano (PC) con una dotazione di F-84F prima e di F-104S poi, venendo sciolto il 12 ottobre 1973. Ricostituito, sempre sull'aeroporto piacentino, il primo novembre 1988, dal 23 luglio 1990 è dotato di Tornado nella versione IDS, sostituiti a partire dall'aprile 1998 da quelli ECR.

**Edizione NADIR MEDEA € 28,00 testo non in libreria ma verosimilmente acquisibile presso il Distaccamento Aeroporto San Damiano (PC). Una copia del prezioso libro di proprietà privata è presente nella ricca biblioteca della Sezione di Fidenza, disponibile per i Soci.**

## TUTTE LE CONVENZIONI



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

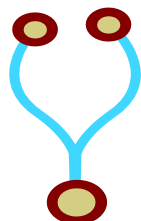
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRC, per promuovere attività comuni, scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2024 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini. I Soci sono invitati a prendere visione dei programmi in atto, potendo aderire per tutto l'anno in corso, 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



### 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 FEBBRAIO-MARZO 2024



**Il Sabato... AAA – Sezione di Fidenza – incontri dei Soci e servizio segreteria soci, presso la nostra sede, in orario 9-11.**  
I contatti con la Sezione sono assicurati tutti i giorni feriali, comunicando con i vostri referenti di zona o attraverso i recapiti chat o e-mail della Sezione: [assoaeronautica.fidenza@gmail.com](mailto:assoaeronautica.fidenza@gmail.com)

- Giovedì 29 febbraio** **Fidenza – Chiesa di S. Francesco – Via S. Francesco d’Assisi n° 7 - ore 16,00 – Santa Messa del Precetto Pasquale**  
Organizzata dal Comando Stazione Carabinieri di Fidenza e celebrata dal Cappellano Legione CC Bologna. Afflusso dalle ore 15,30. Sono invitate a partecipare le Associazioni locali.
- Sabato 2 marzo** **Fidenza sede AAA – ore 9,30 Assemblea Annuale Elettiva dei Soci di Sezione –**
- Domenica 10 marzo** **Fidenza 79° Anniversario degli eccidi di via Baracca, Carzole e Coduro - ore 9,00 funzione religiosa nella Chiesa di Coduro – ore 10,15 deposizione corona al monumento ai Caduti di Carzole – 10,45 deposizione corona monumento via Baracca – ore 18 convegno al ridotto teatro Magnani.**
- Domenica 10 marzo** **Parma – Chiesa S. Giovanni Evangelista – ore 11,00 Precetto Pasquale per le FFAA CCAA Forze di Polizia e Associazioni d’Arma**
- Venerdì 15 marzo** **Parma – Galleria San Ludovico, Borgo del Parmigianino 2 - ore 10,30 – Conferenza di inaugurazione della Mostra “AeroArch” – Cento anni di architettura e di edilizia dedicate al volo. (vds articolo alle pg 4-5) Presenza autorità militari, civili e Associazioni. A seguire visita guidata dagli autori**
- 15 marzo – 1° aprile** **Parma Fidenza – Galleria San Ludovico, Borgo del Parmigianino 2 – ingresso libero del pubblico alla Mostra “AeroArch” nel periodo 15 marzo /1° aprile 2024, in orario 10,00/19,00**

### 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](mailto: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 AAA 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 - AEROCUB 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 - AEROCUB 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 – C. Lindbergh Flying School Milano - 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 - TCCL Club Roma.