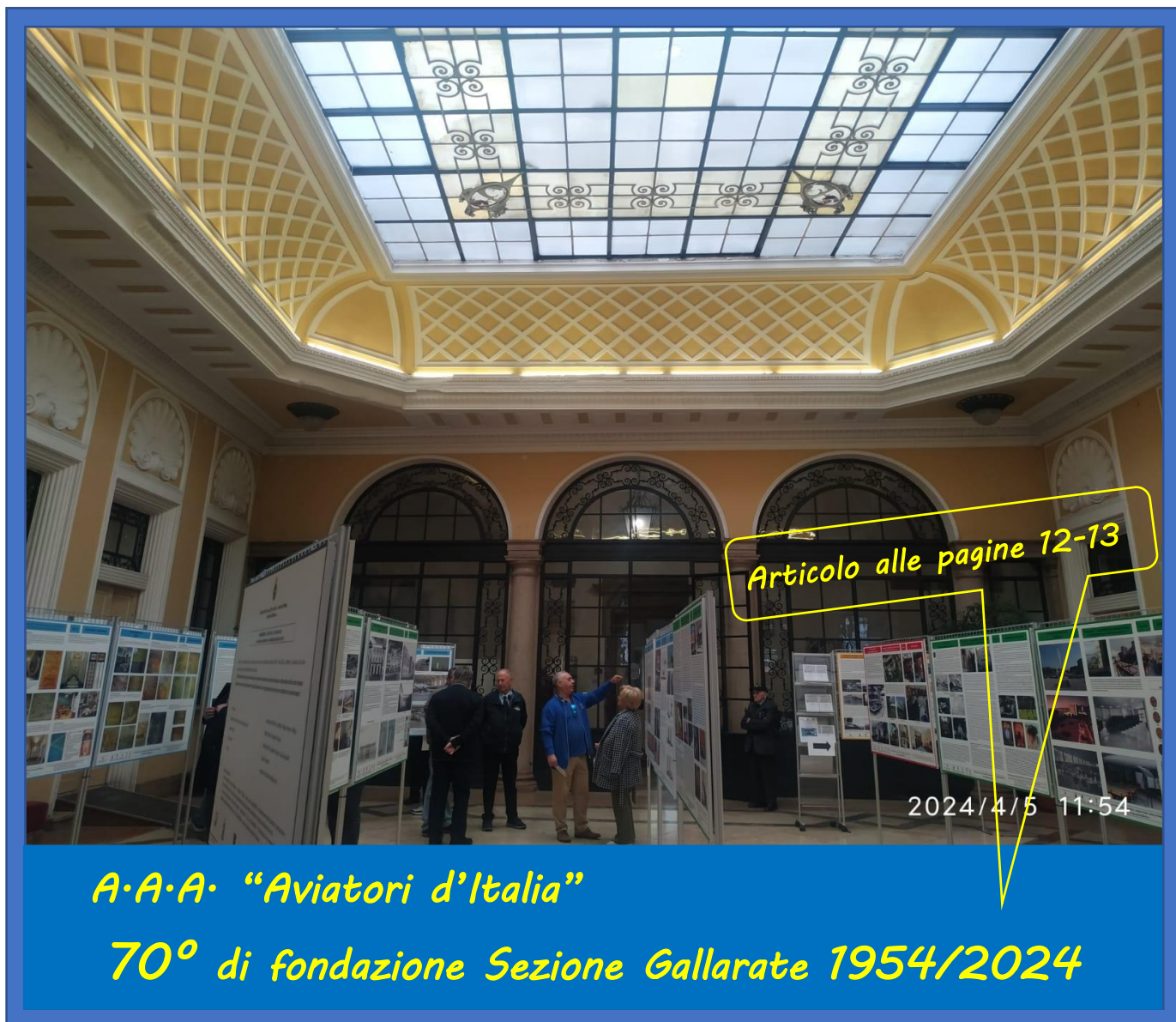


“FORUM”

degli Aviatori d'Italia



Aprile 2024

n°133

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° 133 – periodo di emissione: aprile 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

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

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

Sommario:

- Pg. 2	UNA PAGINA FACEBOOK TUTTA ASSO AERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....AAA Team Comunicazione)
STORIE AERONAUTICHE	
- Pg. 4-6	“QUELL’ULTIMO VOLO DEL GOBBO MALEDETTO”.....(DIFESA ON-LINE G. de Mozzi 2015)
STORIE DI MARE.	
-Pg. 7-9	“L’AVIAZIONE NAVALE – PRIMA PARTE: ORIGINI E STORIA FINO AL II CONFLITTO MONDIALE.....(ricerche Strega)
VISITE VIRTUALI AGLI ENTI AERONAUTICI	
-Pg. 10-11	LA SCUOLA MILITARE AERONAUTICA “GIULIO DOUHET” DI FIRENZE.....(sito uff.le AM- Strega)
LE PAGINE DEGLI EVENTI	
- Pg. 12-13	AAA GALLARATE - 70° ANNIVERSARIO DI COSTITUZIONE.....(Strega-foto AAA Gallarate)
- Pg. 14-15	IL RISCATTO DI SAN DAMIANO E LA BALLOON CUP.....(Libertà – Strega – foto Francani & Pacomar)
ACCADDE NEI NOSTRI CIELI	
- Pg. 16-18	... AD APRILE.....(R. Bruno - M. Salomone)
- Pg. 18-19	APPROFONDIMENTO – LA REGIA AERONAUTICA E L’IMPRESA D’ALBANIA.....(M. Salomone)
TECNOLOGIA AERONAUTICA	
- Pg. 20	3 GRANDI AZIENDE PRODUTTRICI DI AEROMOBILI CIVILI E MILITARI.....(Web – sito Affari Internazionali)
- Pg. 21-23	“LA MISURA DEL TEMPO”.....(Massimo Capecchi)
DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO	
- Pg. 24	“VERSO UN NUOVO TEMPO LUNARE”.....(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
- Pg. 25	“IVAN IVANOVIC”, “STELLINA” E L’ULTIMO TEST PRIMA DEL VOLO DI GAGARIN.....(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
CESMA INFORM	
- Pg. 26-27	INTERVISTA ALL’ING. LORENZO MARIANI – D.G. LEONARDO.....(sito ufficiale CESMA)
PAGINE DI AEROMODELLISMO	
- Pg. 28-29	PAOLO E IL SUO MODELLO MARTIN B-26B “MARAUDER” (PREDATORE).....(Wirgi Models)
AVVISI E COMUNICAZIONI	
- Pg. 30	AAA FIDENZA IN VISITA AL 6° STORMO E ALLA D.A.S.A.S. DI PRATICA DI MARE.....(Redazione)
EDITORIA STORICA AERONAUTICA	
- Pg. 31	“IL CAVALLO DA TIRO DELLA 9° AIR FORCE”.....Delta Editrice)
- Pg. 31	“I MIEI TRENT’ANNI DI VOLO” – “GIUSEPPE VALLE”.....(I. Mencarelli – G. Valle)
CONVENZIONI	
- Pg. 32	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2024.....(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 33	APRILE-MAGGIO 2024.....(Redazione Forum)

In copertina: Gallarate - il prestigioso atrio di Palazzo Borghi - Residenza Municipale, durante l’esposizione della Mostra “AeroArch”, in occasione del 70° anniversario di fondazione della Sezione AAA – Gallarate

“FORUM” degli Aviatori d'Italia

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



133 numeri

133 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

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

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

www.assoaeronautica.it

*su **www.assoaeronauticafidenza.it***

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



f **Pagina Facebook**
facebook.com/assoaeroarma

Instagram
instagram.com/assoaeroarma

Twitter
twitter.com/assoaeroarma

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

YouTube
youtube.com/assoaeronautica

Sito Web
www.assoaeronautica.it



STORIE AERONAUTICHE

Il Savoia Marchetti SM.79 era chiamato dagli Alleati "il Gobbo maledetto" perché ricurvo e perché i suoi piloti erano estremamente determinati. Del testo che segue, questa è l'unica verità, perché questa è una storia (in) verosimile e ogni fatto o riferimento a cose o persone è puramente casuale. L'impressione che tutto sia reale e veritiero (almeno fino ad un certo punto) è dovuta al fatto che la vicenda si snoda in una situazione che tutti conosciamo e che avremmo voluto risolvere in varie maniere. E questa che segue è l'ipotesi romanzesca che l'autore ha ritenuto più vicina alla realtà.

«Quell'ultimo volo del Gobbo maledetto»

Prima parte di un'avventura che avremmo voluto che accadesse davvero

Il ministro della Difesa lo aveva convocato per lunedì della Settimana Santa. La richiesta era piuttosto strana. Lui, Francesco F. detto Franky, eroe veterano della Seconda Guerra Mondiale, era sempre rimasto in contatto con il Ministero della Difesa. Lo invitavano ad ogni compleanno, lo vezzeggiavano e si facevano raccontare per l'ennesima volta qualche aneddoto legato alla sua campagna in Russia, quando pilotava il Gobbo Maledetto.

Era il trimotore più temuto dagli alleati. Costruito dalla Savoia Marchetti nel 1934 come aereo passeggeri, portava il nome di «S.M.79 Sparvierio», ma ben presto la versione da guerra venne ribattezzata «Gobbo maledetto» dai nemici che lo temevano per le sue capacità di manovra e per la forma particolare della cabina, che gli dava quella grinta di aereo ricurvo assatanato sulla preda. I Tedeschi, a fianco dei quali Franky aveva combattuto in Russia, invidiavano quel velivolo che era paragonabile al loro Junkers Ju. 52/3m. Un aereo certamente meno importante, che gli italiani chiamavano «la Ju-Tante», in italiano l'*Aiutante* e in tedesco la *Zia Ju*. Insomma la versione femminile dell'S.M.79.

Comunque sia, Franky si recò a Roma, nonostante la sua età da museo. Aveva ancora il brevetto di pilota professionista, ma nessun medico se la sentiva di dargli il nulla osta al volo, anche se aveva una salute di ferro. «E se si sentisse male in volo?» – Gli chiedevano i medici. «Perché» – rispondeva, – «ai giovani non può accadere che si sentano male?» «Certo, ma se si sente male lei mi danno dell'idiota». «Corra il suo rischio! È un ufficiale medico!» Ma non c'era niente da fare, era costretto a volare sempre con a fianco un secondo pilota. Una badante di volo, una specie di *A-Ju-tante*... Per questo accettò di recarsi nuovamente al Ministero. Forse gli davano il certificato che gli lasciasse fare ancora un ultimo volo. Beh, ultimo è una parola grossa... Uno degli ultimi, ecco.

Giunto al N. 11 di Via XX Settembre, scese dalla macchina del figlio e si presentò alla guardia. Due minuti dopo un ufficiale dell'aeronautica l'aveva già preso in consegna per portarlo ai piani superiori. «Comandante come sta?» «Benone. E lo sapete.» «Comandante, era una domanda di cortesia... Venga, la stanno aspettando». Chi lo stesse aspettando, in realtà non ne aveva idea. Ma stavolta rimase meravigliato. Il ministro in persona gli venne incontro, mentre due altri personaggi in borghese e uno in divisa dell'aeronautica, rimasero in attesa sorridenti. «Comandante Franky, sono davvero felice che abbia accettato l'invito – disse il ministro. Venga, si accomodi.» Franky si andò a sedere in una poltrona del salottino, con una certa inquietudine. Rimase in silenzio. «Dunque, i miei collaboratori dicono che lei vorrebbe volare da solo, – riprese il ministro una volta seduto anche lui. – Almeno un ultimo volo, vero?» Gli altri tre sorridevano, annuendo. Per Franky c'era puzza di bruciato. Non era nato ieri. Anzi, neanche l'altro ieri, quasi un secolo prima. «Cosa sta per chiedermi, signor ministro?» Il politico rimase interdetto per un attimo, ma non era nato ieri neanche lui. «Io? No. Non sono un tecnico, solo un semplice politico. Però gli amici che sono con me hanno da farle una proposta».

Franky sapeva che si trattava di una trappola oceanica, ma sentiva che avrebbe abboccato volentieri. Il ministro si alzò. «Io devo lasciarla. Sono onorato di averla potuta conoscere di persona. Il Paese può vantarsi di avere persone come lei.» Si strinsero la mano e Franky venne portato in una sala più piccola, o meglio più riservata. Senza cimici. «Vedo la trappola e vedo l'esca, – disse Franky sorridendo. – Quello che non vedo è la cosa principale, l'obiettivo. Cosa volete esattamente da un vecchio pilota della Seconda guerra mondiale?» «Lei pilotava il S.M.79 Sparvierio, vero?» – Chiese uno dei due uomini in borghese.

«Sì. – Sorrise Franky. – Il *Gobbo maledetto*.» «Lo ha mai pilotato da solo?» «Una ventina di volte, quando era ferito il mio secondo.» «Ha mai perso l'aereo?» «Mai. Sono tornato in fiamme, sforacchiato, senza benzina... Ma l'ho sempre portato a casa.» «Già, continuò l'ufficiale. – Mi raccontavano che il capopattuglia si faceva guidare da lei quando c'era da bucare le nuvole.» Franky rise. «Sì, dicevano che ero fortunato. O che avevo naso. Io trovavo la colonna di carri armati tedeschi da rifornire. Atterrabamo, scaricavamo il materiale e ripartivamo.» Il pilota dell'Aeronautica era incerto tra l'ammirazione e l'invidia. «Abbiamo una richiesta da farle.» – Intervenne il terzo uomo. «L'avevo capito, – sorrise Franky, sparate.» «Abbiamo trovato un altro esemplare di S.M.79 Sparvierio. – Disse l'uomo in borghese che fino a quel momento era rimasto in silenzio. – In ottime condizioni.»

Franky rimase ad ascoltare. Non voleva aiutarli. «La struttura è perfetta. I motori sono una meraviglia, un'orchestra. I tre motori radiali 126 RC.34 sembrano appena usciti dall'Alfa Romeo.» «Un'orchestra? – Ripeté Franky. Era il termine che usavano loro per dire che l'aereo era in perfette condizioni. Sentiva di avere ingoiato l'esca. – Signori, cosa volete da me?» «Le chiediamo di visionarlo, provarlo e, se le sembra in grado di funzionare, di pilotarlo di persona fino a portarlo in Italia.» Il silenzio che seguì fu imbarazzante. Si accorsero di aver fatto il pensiero più lungo del braccio. «Ehm... Lei ne ha già portato uno in Italia dal Libano,



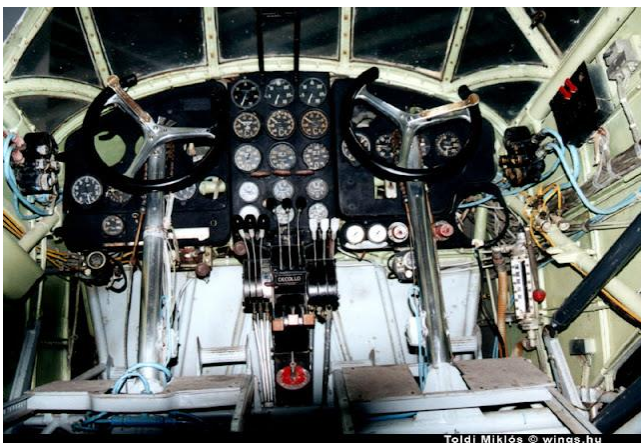
vero?» – Osservò l'ufficiale. «No, – rispose Franky risoluto. – L'ho trovato, l'ho fatto smontare e trasportare in Italia per il Museo Caproni di Trento. Non era in grado di volare.» «Questo sì, può volare...» Franky si alzò in piedi. Era minuto, come si usava un tempo per i piloti, e come aveva accentuato la sua età. Ma era lo stesso autorevole quanto basta per infondere soggezione. «Signori, non offendete la mia intelligenza. Ditemi tutto in una volta, altrimenti me ne vado.»

Il giorno di Venerdì Santo, Franky si era imbarcato in prima classe del volo Alitalia AZ 720, diretto ad Atene. Lì aveva cambiato aereo, imbarcandosi su un 777 della Etyhad Airways che lo portava ad Abu Dhabi, per poi arrivare finalmente a Bombay. Totale, 11 ore di volo e 5 di attesa in aeroporto. Avrebbero sfiancato un cristiano, ma Franky era eccitato. In missione. Come ai vecchi tempi. Erano passati 65 anni dall'ultima volta...

Al Chattrapathi Shivaji Airport di Mumbai c'era ad attenderlo un'auto dell'Ambasciata Italiana a New Dehli in India, con tanto di autista in livrea. «Comandante, ha fatto un buon viaggio? – Gli chiese cortesemente. – La stanno aspettando al consolato di Mumbai.» Arrivò per ora di pranzo. Gli vennero incontro l'ambasciatore in persona, il console e i suoi più stretti collaboratori. Tra questi c'era anche Massimo Torrissi, uno dei due uomini in borghese incontrati al Ministero della Difesa. Lo avevano accompagnato dall'ambasciata altri uomini in borghese. Troppa gente per i suoi gusti. Ma il pasto fu cordiale e ricco di portate decisamente piacevoli. Che però Franky assaggiò appena. Chiese invece di andare a letto nel pomeriggio, perché l'indomani sarebbe stata una giornata difficile. Cinque ore di fuso orario gli avevano suggerito di limitarsi a fare un'abbondante prima colazione, come se fosse stato all'orario di casa sua. Si alzò poi per ora di cena, che per lui fu il pranzo. Quindi fece quello che corrispondeva al suo riposino pomeridiano.

Alle 3 di mattina si svegliò e, insieme agli altri uomini della partita cominciò i preparativi. Alle 4 uno spuntino, quello giusto, come se fosse cena. Alle 5 i bagagli e le carte. Alle 6 era all'aeroporto privato di Shahruckh. La pista, poco più lunga di 500 metri, era un aeroporto a tutti gli effetti. Un capannone di lamiera ondulata, o magari di eternit come sospettava qualcuno, era l'unica costruzione. Quando Franky entrò c'era uno strano via vai di persone, decisamente inusuale per quell'ora e in un posto del genere. Il comandante venne accompagnato in una stanzetta, dove vennero dispiegate alcune cartine per l'ultima volta. Poi entrò il motorista, l'uomo di Roma, Torrissi. «È tutto pronto, comandante. – Gli disse. – Quando vuole...»

«Allora non perdiamo tempo – rispose arrotolando le cartine, – la strada è lunga.» «Comandante, la Polizia di Mombay deve chiederle qualcosa.» – Intervenne un addetto dell'ambasciata. Franky e il suo motorista uscirono. «Sono il comandante Franky.» «Comandante, ci hanno informati che lei vuole fare un volo di prova con il vecchio velivolo che c'è qui fuori.» «Esatto.» «Ehm, comandante, è sicuro di quello che fa?» «La spaventa la mia età? – gli domandò Franky con sicurezza. – Sono l'unico a poter far Volare questo rottame.» «Ehm, sì signore. No, scusi. Però, sa... C'è un centro abitato. Non è che sarebbe meglio se fosse affiancato da un pilota... più giovane?» Franky si trattenne a stento. «Ecco, questo è il mio brevetto, rinnovato una decina di giorni fa, con tanto di certificato medico.» Glielo avevano miracolosamente dato. Era una condizione sine qua non. «Comunque sia, c'è con me il signor Torrissi. – Lo indicò. – È lui il mio secondo.» Era una balla. Torrissi era solo un esperto meccanico e ottimo restauratore di motori d'epoca. «Volete fare anche voi un giro con me sulla città? – Chiese Franky ai due poliziotti, sfidando la sorte. – Faccio solo un giro di prova per vedere se funziona, se vale la pena acquistare l'aereo.» «No no, per carità. Ma è sicuro che questo... affare... voli?» «Questo è un SM.79, Sparviero, detto Gobbo Maledetto. – Rispose con una certa fierezza. – È un esemplare del 1939, versione lancia siluri.» «Porta anche i siluri?» – Rise volgarmente il più grasso dei due poliziotti. «No, però ho bisogno di passeggeri per sostituire il peso dei siluri, che appunto non ci sono.» Fece cenno a due italiani che stavano guardando la scena. «Forza ragazzi, salite a bordo che si parte, – gridò loro. – Ambasciatore, sale anche lei?» «Io? Ehm, no...» I due poliziotti risero. «Allora se ne vada.» L'ambasciatore si rabbuiò, salì sulla limousine e tornò in ambasciata. I due passeggeri improvvisati invece salirono a bordo. Franky salutò i poliziotti e salì a bordo, chiudendo il portellone dietro di sé.



Dopo una decina di minuti si accese il primo motore, poi seguì il secondo e infine quello centrale. Erano magnifici. Aveva ragione il motorista. Era un'orchestra dell'Alfa Romeo. «Signori, si parte per Tipperary!» – Disse Franky. Era un vecchio rito scaramantico che usavano quando partivano per una missione piuttosto lunga: cantavano la canzone del nemico... I due ospiti si erano seduti in carlinga, il motorista si era messo a fianco del pilota. Franky guardò tutte le strumentazioni di bordo, provò i flaps, mosse la cloche, gli impennaggi erano leggerissimi.

Sembrava perfetto. «On y va?» «Allons!» Con un ultimo fantastico ruggito, i motori andarono al massimo e dopo un po' il pilota lasciò andare i freni. Il guidone segnalava un vento al traverso di babordo, ma la pista era una sola. Nessun problema.

Partì e tutto gas e dopo solo un paio di centinaia di metri l'aereo si

sollevò da terra e Franky lo portò contro il vento di babordo. Si sollevò come un fuscillo. «Niente radio, mi raccomando! – Gli ricordò il motorista. – Rotta?» «Mai usata la radio. Rotta 270, 2-7-0 Ovest. Oceano Indiano.» A questa velocità saremo fuori dalle acque territoriali in un'ora.» «In 35 minuti, – precisò il pilota. – Ma proseguiremo per un'ora. Non mi fido degli indiani nella misurazione delle acque territoriali...»

Franky era rinato. L'età lo aveva rallentato un po' in tutto. Mangiava appena, dormiva poco, parlava piano, si muoveva con delicatezza. Ma ora che si trovava al comando del suo vecchio apparecchio era tornato il giovanotto di una volta. L'adrenalina gli stava facendo da supporto biologico. Sapeva che non poteva durare molto con quella pressione, ma era tornato il suo momento.

Una mezzora dopo era sull'oceano Indiano. Lui non aveva fatto l'aerosilurante, ma il bombardiere. Per un pilota militare italiano in guerra, comunque, il mare era la riserva di caccia. E conosceva alcuni trucchi. «Comandante, non voliamo troppo bassi?» – Gli chiese il motorista. Franky sorrise. «I motori devono lavorare un po' di più a soli mille piedi, – ammise. – Ma dall'alto è più difficile vedere l'S.M.79.» «Come fa a dirlo?» «Non ha guardato la colorazione superiore della livrea? È dipinta con un bel colore azzurro mare. È per renderlo invisibile ai caccia della RAF.» «Della RAF? Ah scusi, dimenticavo...» «Già. L'ultima volta che ne ho pilotato uno di questi, incrociai uno Spitfire...» «E l'ha mancato?» «Io? Ha ha! No, non gli abbiamo sparato. Era lui che voleva abbattere noi.» «E non vi ha colpiti?» «Non ci ha sparato. Ci ha salutato sbattendo le ali come si faceva tra amici, o tra nemici quando non si avevano più munizioni...»

La radio gracchiò qualcosa. «Posso rispondere, comandante?» – Chiese il motorista. «Non ci hanno ancora chiamato. E la radio di bordo non funziona.» «Lo so, ma come mi devo comportare?» «Usi la radio che le hanno dato, ma solo tra un quarto d'ora. Per ora la ascolti.» "Gobbo Maledetto, qui *Notredame*. Potete rispondere?" «Aspetti 10 minuti.» – Gli ordinò Franky. Entrò in cabina il più giovane dei due passeggeri. «Comandante, abbiamo visto degli aerei da caccia in quota. – Disse. – Ci stanno cercando.»

«Che rotta avevano rispetto a noi?» «Ore 3...» «Si muovono alla cieca...» Proprio in quel momento però un jet li superò a prua. Cabrando velocemente per evitare l'impatto con l'oceano. «No, ci hanno individuati.» «Cosa facciamo, comandante? Non abbiamo armi di bordo...» «Preparatevi a finire in mare. – Rispose il comandante Franky. – Se necessario so ammarare anche senza motori.» «Non è consolante...» – Disse il motorista. «Invece che lamentarsi, può darvi la posizione del nostro aereo?» Il secondo guardò la carta. «Ehi, siamo fuori dalle acque territoriali indiane da una decina di miglia!» «Non significa nulla, – disse il passeggero. – Quelli se vogliono ci sparano lo stesso...» «Sistematemi e legatemi bene con le cinture di sicurezza.» – Ordinò Franky. Sperava di aver calcolato giusto. Dopo un minuto diede gas ai motori e alzò il muso dell'aereo, salendo sulla dritta, verso nord.

Una serie di missili aria-aria andò a schiantarsi in mare sollevando spruzzi d'acqua.

«Bastardi! Siamo in acque internazionali...!» Franky non disse niente. Abbassò la prua e si portò molto vicino al livello del mare. Immaginò gli spruzzi che sollevava. L'aveva fatto una volta per farsi vedere dalle ragazze che prendevano il sole in spiaggia in Dalmazia. Più basso di lui aveva volato un suo amico, che aveva toccato la superficie con l'elica del motore centrale. Aveva dovuto fare un ammaraggio di emergenza, ma lo fece così bene che, se i superiori gli diedero un mese di consegna, Buscaglia l'aveva voluto nella sua squadriglia perché aveva dimostrato di saper *cadere*. Franky no, non perdeva il suo aereo. Mai. Neanche stavolta.

«Mi dà la posizione di *November Kilo 6 Papa*?» – Chiese al motorista. Lui lo guardò interrogativo. «La chieda via radio.» «Ah, ecco.»

Prese la radiolina che gli avevano dato. «Qui Sparviero...» «Gobbo maledetto!» – Lo corresse. «Qui *Gobbo. November Kilo 6 Papa*, mi senti?» Stava per ripetere, ma Franky lo fermò. «Ci hanno sentito, aspetti che il comandante gli dia ordine di rispondere.» Dopo un po' la radio gracchiò. «Qui *Notredame*. Cosa vuole il Gobbo da NK6P?» «La sua posizione.» Passarono 60 secondi, poi giunse la risposta. E il motorista non si fece dare ordini e guardò la carta nautica. «La stiamo per raggiungere. Al massimo 3 minuti. – Rispose.

Ma non possiamo atterrare su una portaerei con questo... reperto!» Franky non rispose. La presenza della portaerei *Cavour* non serviva certamente per atterrarvi, ma bastava che fosse lì.



Quando la vide all'orizzonte, iniziò ad alzare l'aereo. Il pericolo non c'era più. Gli Indiani avevano bisogno di tutto fuorché di un combattimento con un aereo d'epoca italiano, al cospetto di una portaerei italiana. Sicuramente la *Cavour* non avrebbe alzato in volo gli Harrier, ma la sua presenza era una garanzia contro le concezioni piuttosto labili sul diritto internazionale degli indiani. Quando sorvolò la portaerei, Franky sbatté le ali in segno di saluto.

Allora puntò verso nord. Era come se avesse fatto il punto.

FINE PRIMA PARTE

Testo di Guido de Mozzi 2015 - Fine prima parte – fonte DIFESA on-line

DIFESA ONLINE



STORIE DI MARE, DI NAVI E DI MARINAI

In data 23 febbraio, il Capo di Stato Maggiore della Marina ha ordinato la dismissione dell'incrociatore portaeromobili Giuseppe Garibaldi, a partire dal 1° ottobre 2024. Si conclude così una storia ricca di significato per la Marina e per la Difesa nazionale, dato che il Garibaldi, entrato in servizio nel 1985, è stato di fatto la prima portaerei della Marina Militare, permettendo l'impiego imbarcato dei primi velivoli da caccia AV-8B Plus "Harrier" II, e sperimentando una nuova capacità di proiezione delle forze e di difesa aerea della flotta. Al posto del Garibaldi entrerà in linea Nave Trieste.
(fonte e foto Marina Militare)



Partendo da questa notizia, Forum ha ritenuto utile dedicare ai lettori, siano essi Aviatori, Marinai o semplicemente curiosi, qualche pagina della rubrica "Storie di Mare, di Navi e di Marinai", alla scoperta dell'ultracentenaria attività aviatoria della Marina Militare.



L'AVIAZIONE NAVALE

L'**Aviazione Navale** è dal 1956 la componente aerea della Marina Militare italiana, le cui origini risalgono al 1913. Comprende poco più di 4.000 uomini e donne e circa cento aeromobili. Gestita dal Comando delle Forze Aeree (COMFORAER, guidato da un Contrammiraglio), dipende dal Comando della Squadra Navale.

La Storia - Le origini della Aviazione Navale in Italia risalgono al 1913, quando fu costituito ufficialmente il «Servizio Aeronautico della Regia Marina», che affiancava il Servizio Aeronautico del Regio esercito, ma la sua storia moderna ebbe inizio un decennio dopo la fine della seconda guerra mondiale, il 1° agosto 1956, quando alla Marina Militare furono consegnati gli elicotteri AB-47G che costituirono il 1° Gruppo elicotteri, con base all'eliporto allestito presso l'Arsenale militare marittimo di Augusta.

Le Origini - Gli inizi dell'Aviazione di Marina risalgono ai primi anni del XX secolo, quando alcuni ufficiali della Regia Marina cominciarono a interessarsi alle prime possibili applicazioni di un mezzo aereo, prima attraverso dei palloni frenati, successivamente con i dirigibili e infine con la sperimentazione e l'uso dei primi aerei. (Immagine a lato: l'emblema realizzato nel Centenario dell'Aviazione Navale 1913 – 2013) In questa fase pionieristica emerse la figura del **Sottotenente di Vascello Mario Calderara**, che nel 1909 prese alcune lezioni di volo da **Wilbur Wright**, in visita in Italia, conseguendo sul campo il brevetto di pilota e ottenendo nel 1910 il comando della prima Scuola di Volo italiana, ubicata all'aeroporto romano di Centocelle. Altra figura emergente di questa fase pionieristica fu quella del **Capitano del Genio Navale Alessandro Guidoni**, il cui nome è legato anche a una serie di progetti, in particolare modo quello delle «Navi Hangar».



Nel giugno del 1913, con un decreto ministeriale, fu costituito ufficialmente il «**Servizio Aeronautico della Regia Marina**», e il successivo 20 luglio fu nominato **Capo di Stato Maggiore della Regia Marina l'Ammiraglio Paolo Thaon di Revel**, sostenitore dell'Aviazione navale, che diede un notevole impulso allo sviluppo e al potenziamento del settore. La Marina commissionò anche la costruzione di una base aerea per idrovolanti, **l'idroscalo di Orbetello**.

Con l'evolversi del suo sviluppo, il mezzo aereo fu ritenuto indispensabile per una più completa condotta delle operazioni in mare. Venne quindi a profilarsi l'esigenza di poter disporre di unità navali appositamente attrezzate al fine di usufruire al meglio delle potenzialità dei velivoli e per questo motivo, sin dal 1912, furono effettuate anche le prime prove relative alla sistemazione di aerei a bordo di unità navali, con idrovolanti di tipo Curtiss, impiegati sulla corazzata "**Dante Alighieri**", prima nave a imbarcare un idrovolante. In via sperimentale furono dotati di idrovolanti anche gli incrociatori corazzati "**Amalfi**" e "**San Marco**".

A seguito delle esperienze fatte, la Regia Marina decise di trasformare l'incrociatore protetto "**Elba**" in nave appoggio idrovolanti, con la rimozione dell'intero armamento principale e la costruzione di ricoveri per alloggiare alcuni idrovolanti del tipo Curtiss "Flying Boat", da calare in mare per il decollo e recuperare al termine del volo tramite dei verricelli. L'aviorimessa era chiusa ai lati da teloni e poteva ospitare due aerei, mentre gli altri dovevano rimanere sulla piattaforma. La dotazione aerea era completata da un pallone frenato a bordo, mentre non era stato possibile ricavare uno spazio sufficiente per allestire una adeguata officina. L'"**Elba**" entrò in servizio come nave appoggio idrovolanti nel giugno 1914.

A queste unità fu affiancata un'altra nave mercantile, acquistata dalla Regia Marina nel gennaio 1915 e ribattezzata "**Europa**". I lavori di trasformazione di tale unità furono realizzati in pochi mesi all'Arsenale di La Spezia, e fu consegnata alla Regia Marina in prossimità dello scoppio del primo conflitto mondiale. Al termine dei lavori la nave era in grado di imbarcare quattro idrovolanti di medie dimensioni Macchi M.5.

La Prima Guerra Mondiale - Lo scoppio della prima guerra mondiale diede un notevole impulso allo sviluppo dell'Aviazione Navale. Il 24 maggio 1915, con l'entrata in guerra dell'Italia, il Servizio Aeronautico della Regia Marina era così organizzato:

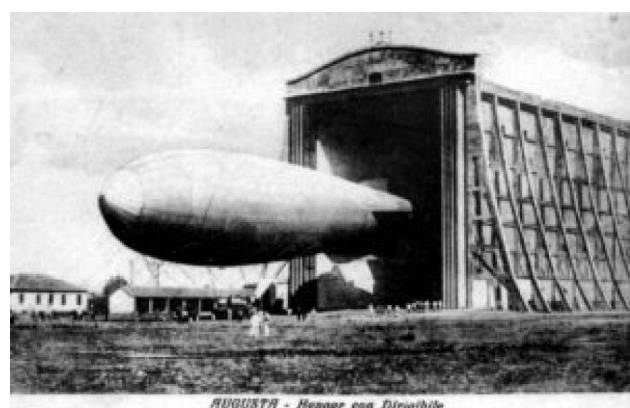
- 3 aeroscali per dirigibili a Ferrara (oggi Aeroporto di Ferrara-San Luca), Jesi e Campalto;

- Stazione idrovolanti di Venezia con due aviorimesse, (*Sant'Andrea e Punta Sabbioni*) con sei aerei di tipo diverso (*foto a lato: la stazione idrovolanti «Giuseppe Miraglia» di Venezia nel 1917*)
- stazione idrovolanti di Porto Corsini con quattro aerei Morane-Borel;
- stazione idrovolanti di Pesaro con due Flying Boats Curtiss;
- Scuola di Aviazione di Taranto con quindici aerei Curtiss;
- nave appoggio idrovolanti "*Elba*" a Brindisi con due idrovolanti Curtiss.
- La stazione idrovolanti «Giuseppe Miraglia» di Venezia nel 1917



La Regia Marina aveva quindi a disposizione una trentina di idrovolanti (nessuno impiegabile con finalità belliche), due dirigibili e disponeva di 12 piloti di prima linea. Nel luglio 1915 fu trasferito alla Marina l'idroscalo di Grado, sull'omonima laguna, con la 253ª Squadriglia idrovolanti, che fu la base più vicina al fronte.

Con Regio Decreto del 7 settembre 1916, il Servizio Aeronautico della Regia Marina, inteso come unità militare aerea, fu posto alle dipendenze del Ministero della Guerra, cosa che provocò le dimissioni dell'ammiraglio Thaon di Revel. La successiva mancata attuazione del decreto stesso fece però ritornare sulle sue posizioni l'Ammiraglio, che riprendendo così il controllo della situazione,



AUGUSTA - Messo con Dirigibile

portò il Servizio Aeronautico a un livello di tutto rispetto. Per dare un ricovero ai dirigibili che avevano il compito di avvistare i sommergibili che tentavano di transitare attraverso lo stretto di Messina, fu anche costruito l'hangar dirigibili di Augusta che, tuttavia, fu ultimato solo nel 1920, a conflitto terminato (*foto a lato*).

Nell'ottobre del 1918, la Regia Marina disponeva anche di quattro Squadriglie con i biplani Ca.44 (Ca.5), da 600 CV, e i grandi triplani Ca.40 (Ca.4) da 1.200 CV, con un carico bellico di 3.000 kg, per un peso totale di 6.500 kg.

Durante il conflitto il Servizio Aeronautico perse 121 uomini, ottenendo 405 decorazioni, tra cui due Medaglie d'Oro al Valor Militare, conferite al Tenente di Vascello Giuseppe Garrasini Garbarino ed al Tenente di Vascello Eugenio Casagrande. Ebbe anche

degli Assi dell'aviazione come il Tenente di Vascello Giuseppe Miraglia e il Tenente di vascello Orazio Pierozzi, che operò con gli "idroccaccia" da Brindisi, per il contrasto all'aviazione austro-ungarica sul Mar Adriatico, diventando l'ufficiale della Marina Italiana con il maggior numero di vittorie aeree nel conflitto.

Alla fine del conflitto il Servizio Aeronautico disponeva di ben 25 dirigibili, 550 idrovolanti e 86 aerei da caccia.

La Forza aerea della Marina - Il 30 settembre 1920, lo stesso re Vittorio Emanuele III attribuì ufficialmente al Servizio Aeronautico la denominazione di «**Forza Aerea della Regia Marina**» concedendole la bandiera di guerra, che fu insignita della Medaglia d'Argento al Valor Militare «*per l'intensa attività svolta con onore durante tutto il corso della Prima guerra mondiale*».

Nel 1923 la nave da trasporto delle Ferrovie "Città di Messina", appena varata, fu incorporata nella Regia Marina per fornire supporto logistico agli idrovolanti in dotazione alle navi da battaglia e agli incrociatori, con compiti di nave officina per l'assistenza e la riparazione degli aerei e nel contempo per trasportarli presso le squadre navali cui fornire supporto. I lavori di trasformazione, effettuati presso il Regio Arsenal della Spezia, iniziarono il 24 gennaio 1925 e ribattezzata nave appoggio idrovolanti "Giuseppe Miraglia" entrò in servizio il 1º novembre 1927.

(*foto sotto: un Ro.43 in decollo dalla superficie marina*)

La Regia Aeronautica - Nel 1923 fu costituita la Regia Aeronautica quale terza forza armata, mentre la Forza Aerea della Regia Marina mantenne inizialmente la propria autonomia.

Dalla seconda metà degli anni Venti, la Regia Marina valutò l'opportunità di dotare le sue maggiori unità navali, di velivoli di supporto per permettere il lancio degli aerei con la nave in moto, anche in presenza di onde di altezza tale da non permettere il decollo dalla superficie del mare. Furono quindi installate delle catapulte, che erano delle strutture a traliccio, brandeggiabili o fisse, sulle quali scorreva un carrello di lancio al quale era fissato l'aereo, con il carrello che veniva accelerato mediante l'immissione di aria compressa all'interno di appositi cilindri di espansione. Dopo una serie di prove con vari idrovolanti progettati per uso civile, come i Macchi M.18, o più specifici come i Piaggio P.6 e i Cant. 25, negli anni trenta fu adottato il più moderno idrovolante da ricognizione marittima IMAM Ro.43, (*foto sopra*) biplano biposto a galleggiante centrale in legno, che pur non essendo dotato di brillanti doti marine raggiungeva



i 300 km/h e con circa 1.000 km di autonomia; le sue ali potevano essere ripiegate all'indietro per permettere il ricovero degli aerei sulle navi. Per le sue caratteristiche, divenne la dotazione standard per tutte le maggiori unità della Marina.

Assorbimento nella Regia Aeronautica - Con legge, nel 1931, la Forza Aerea della Regia Marina fu posta alle dipendenze di un Generale della Regia Aeronautica, con gli ufficiali piloti della Regia Marina chiamati a svolgere funzioni di Osservatore dall'aeroplano, compito che manterranno anche quando una legge del 1937 assegnò definitivamente tutti i velivoli militari alla **Aviazione Ausiliaria** per la **Marina della Regia Aeronautica**.

La Seconda Guerra Mondiale - Con lo scoppio della II Guerra Mondiale il Ro.43 era l'unico aereo imbarcato e sulle varie unità della Regia Marina erano pronti all'impiego 42 di questi idrovolanti, che si trovarono a ricoprire anche l'improbabile ruolo di caccia, assolutamente inadeguato, essendo dotati questi aerei solamente di due mitragliatrici Breda-SAFAT da 7,7 mm, una fissa sul muso e una brandeggiabile in posizione dorsale. Una serie di deficienze strutturali rivelatesi a causa dell'intenso uso, costrinsero alla progettazione di una seconda versione migliorata, che portò il numero totale degli esemplari prodotti a 194, ma che restava relegata al ruolo di ricognizione e di osservazione di supporto all'artiglieria navale. Rimanevano molto complesse poi le operazioni di reimbarco a fine missione che dovevano essere eseguite a nave ferma e compatibilmente alle condizioni meteorologiche, tramite l'imbragatura del velivolo che veniva issato sul ponte con una gru, aumentando così però la vulnerabilità dell'unità navale impegnata nell'operazione di recupero, tanto che alla fine si preferì che i velivoli rientrassero in un idroscalo costiero per effettuare successivamente il reimbarco con la nave in porto; ciò consentiva in pratica l'utilizzo di ogni velivolo imbarcato per un'unica missione.

Con questi mezzi la copertura aerea si dimostrò inadeguata se posta in contrapposizione a quella della **Mediterranean Fleet della Royal Navy** che l'11 novembre 1940, nella cosiddetta notte di Taranto, con gli aerosiluranti decollati dalla portaerei "Illustrious" mise fuori combattimento le corazzate "Littorio", "Duilio" e "Cavour". Alcuni mesi dopo nel marzo 1941, nella "battaglia di Capo Matapan", altri aerosiluranti, decollati dalla portaerei "Formidable" danneggiarono la corazzata "Vittorio Veneto" che riuscì a rientrare a Taranto e soprattutto causarono indirettamente l'annientamento dell'intera I Divisione Incrociatori, attardatasi per prestare soccorso ad alcune unità della stessa divisione danneggiata, che fu coinvolta in un violento combattimento notturno con la squadra principale britannica, guidata sul posto dalla ricognizione e dal Radar.



Affondarono gli incrociatori pesanti "Zara", "Fiume" e "Pola" (ovvero tutti gli incrociatori presenti) e i cacciatorpediniere della scorta "Carducci" e "Alfieri" (ovvero metà dei cacciatorpediniere presenti), causando la morte di 2.023 marinai, di cui 783 del "Zara", 813 del "Pola", 211 del "Alfieri" e 169 del "Carducci".

(foto a lato: "Aquila", la prima portaerei della Marina militare italiana, mai entrata in servizio a causa degli eventi bellici, qui ripresa in attesa della demolizione).

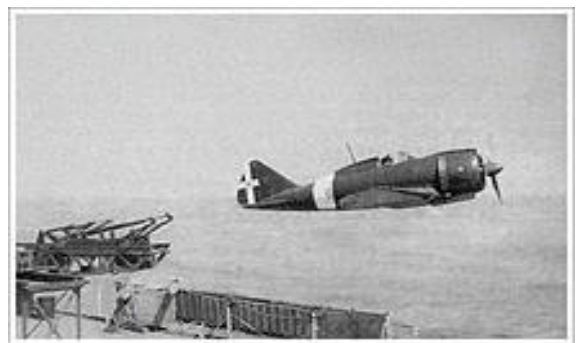
Quando, dopo lo scontro di Capo Matapan, l'assenza di portaerei dimostrò di incidere pesantemente sulle sorti della Squadra Navale in mare aperto, si cercò di correre ai ripari predisponendo i transatlantici "Roma" e "Augustus" alla trasformazione in portaerei, sulla base di studi preliminari effettuati sin dal 1936, ribattezzandoli rispettivamente "Aquila" e "Sparviero".

Nell'attesa della trasformazione in portaerei dei due transatlantici, fu deciso di affiancare all'idrovolante Ro.43 un caccia terrestre catapultabile. La scelta cadde sul Reggiane Re.2000, dotato di buona velocità (530 km/h) e discreta autonomia, da cui fu sviluppata la versione «Catapultabile», per l'impiego imbarcato sulle unità della Regia Marina. Le prime prove furono effettuate sulla nave appoggio idrovolanti Giuseppe Miraglia, pilota Giulio Reiner, da una squadriglia appositamente costituita, la Squadriglia di Riserva Aerea delle FF. NN. BB. (Forze Navali da Battaglia) il cui simbolo era una paperella posta sulla deriva di coda, e alcuni di questi velivoli furono imbarcati sulle corazzate Roma, Vittorio Veneto e Littorio. Nell'aprile 1943 la squadriglia fu sciolta per formare il Gruppo di Riserva Aerea delle FF. NN. BB., su tre squadriglie. I due prototipi ebbero le MM 471 e 485, mentre gli 8 esemplari di serie le MM dalla 8281 alla 8288^[11]. Dopo il proclama Badoglio dell'8 settembre 1943 sull'armistizio di Cassibile, alcuni Re.2000 ricevettero le insegne dell'Aeronautica Cobelligerante Italiana.

All'entrata in vigore dell'armistizio l'8 settembre 1943, gli idrovolanti Ro.43 imbarcati erano 19 mentre 20 erano in forza alle Squadriglie Forze Navali, mentre i velivoli Re.2000 «Catapultabile» erano 6, di cui due sulla Roma e uno ciascuno sulla Italia (ex Littorio) e sulla Vittorio Veneto.

(foto: Re.2000 catapultabile mentre decolla dalla catapulta del Vittorio Veneto)

La realizzazione delle portaerei "Aquila" e "Sparviero", avviata nel Cantiere navale di Sestri Ponente della Ansaldo e preventivata in 8-9 mesi di lavori, si protrasse sino alla prematura sospensione decisa nel giugno del 1943, con le due unità rispettivamente complete al 90% e al 40%, e la portaerei "Aquila" che aveva già effettuato le prime prove statiche dell'apparato motore. Nessuna delle due vide però l'impiego operativo e l'"Aquila" fu auto-affondato da sommozzatori dei reparti speciali italiani cobelligeranti, per evitare che venisse usata per bloccare l'imboccatura del porto di Genova.



(fonte Wikipedia - Aviazione Navale)



... 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.

I post

*In questo numero Forum ha scelto di andare alla scoperta della **Scuola Militare Aeronautica "Giulio Douhet"** di Firenze, in considerazione della pubblicazione proprio in questo periodo, del bando di concorso per l'ammissione dei giovani ai licei annessi alla Scuola, per all'anno scolastico 2024/2025.*

Il bando è reperibile sul portale "CONCORSI ONLINE DELLA DIFESA".

I posti a disposizione sono 40, ripartiti tra

- 18 posti per il 3° liceo Classico
- 22 posti per il 3° liceo Scientifico

Le domande di partecipazione possono essere presentate dal 3 aprile al 2 maggio 2024.

www.aeronautica.difesa.it/Douhet



**SCUOLA MILITARE
AERONAUTICA
"Giulio Douhet"**
*Il Liceo che ti prepara
ad un ruolo da
protagonista*



La Scuola Militare Aeronautica "Giulio Douhet", che ha sede nello storico complesso dell'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche, è stata inaugurata a Firenze nel 2006. La Scuola è un istituto di istruzione secondaria di secondo grado che svolge i corsi del secondo triennio negli indirizzi classico e scientifico, al quale si accede per concorso.

La formazione umanistica e scientifica, prevista dal Piano d'Offerta Formativa in aderenza ai programmi ministeriali previsti per il triennio conclusivo del Liceo Classico e Scientifico, è supportata da molteplici attività culturali, sportive e d'istruzione.

La programmazione didattica è sviluppata a tempo pieno con modalità organizzative di tipo collegiale e comporta inoltre una forte interazione tra l'ambiente scolastico e la comunità sociale, con particolare riferimento al contesto artistico e culturale della città di Firenze.

Lo scopo dell'Istituto è di favorire una bilanciata crescita agli allievi sotto il profilo umano, culturale, morale, fisico e di carattere affinché essi abbiano le necessarie competenze per affrontare le sfide del domani.

I ragazzi e le ragazze che accedono alla Scuola Douhet, hanno la possibilità di vivere nuove esperienze con i propri coetanei provenienti da tutta Italia, immersi in un ambiente formativo che tende a promuovere un'azione educativa tesa all'elevazione morale ed allo sviluppo della personalità, con particolare enfasi sul senso del dovere, della lealtà, della disciplina e del rispetto.

Regole chiare e inequivocabili e la valorizzazione del merito: ciascun ragazzo e ragazza costruisce la propria vita partendo da qui, coltivando le proprie passioni, scoprendo il proprio talento e preparandosi ad un futuro brillante sia nell'eventuale prosieguo della vita militare che nell'ambito civile.



Corsi di sopravvivenza

Giovani Aquile



A lezione

In aula



Scuola militare



Lo studio

Libera uscita



Lo sport



PAGINE DEGLI EVENTI

IL 70° ANNIVERSARIO DI COSTITUZIONE della Sezione A.A.A. di Gallarate 1954/2024

Per questa epocale ricorrenza, il Presidente e i tanti bravi Soci della Sezione di Gallarate, non si sono risparmiati:

hanno fatto le cose in grande!

Senza citare la lunga e complessa organizzazione degli eventi, la giornata di festa fissata per il 5 aprile, si è aperta con il raduno dei Soci e delle rappresentanze delle Associazioni locali, al monumento dedicato ai Caduti del Volo. Come noto, il monumento è costituito dal famoso aereo FIAT G.91 ex Pattuglia Acrobatica nazionale (PAN) contraddistinto con il numero 1, quindi appartenuto al leader della formazione e restaurato grazie al caparbio impegno della Sezione AAA, i cui iscritti sono per la maggior parte militari appartenuti allo storico Deposito AM di Gallarate, chiuso nel 2015. (Foto sotto)



Alle 10,00 l'apertura del 70° nella Sala della Giunta Comunale, con gli Annulli Speciali Filatelici su cartolina ricordo.



Alle 10,30 nei prestigiosi locali della Residenza Comunale, presso "Palazzo Borghi", è stata presentata e inaugurata la mostra di Architettura Aeronautica, introdotta dal vivace



quanto simpatico intervento del brillante Presidente di Sezione - Col. Ciorra, (foto a sx) dal Sindaco Cassani (foto a dx) e dalla referente delle Poste, che ha spiegato il significato dell'Annullo Postale previsto per l'evento, un riferimento storico e collezionistico che ovviamente va ben oltre la mera apposizione del timbro sulla cartolina ricordo (foto a dx).



I contenuti e gli obiettivi della Mostra "AeroArch" - Cent'anni di architettura dedicata al volo, sono stati esposti dal Col. Bianchi (foto sotto) – coautore unitamente al Sig. Gaiani, ideatore del progetto di ricerca e mostra. Aeroarch, come ha spiegato Bianchi, propone un itinerario lungo un secolo, attraverso le infrastrutture aeronautiche dell'intera Italia, per far conoscere i luoghi della Regia Aeronautica e dell'Aeronautica Militare odierna, dove migliaia di uomini e donne lavorano nell'ombra, affinché l'Arma Azzurra possa continuare a volare verso il futuro. Dalle complesse strutture tecnologiche degli hangar realizzati dal genio italiano Ing. Nervi, alle prime gallerie del vento di Guidonia (la Città dell'aria), dagli edifici storici come la Reggia di Caserta, alle nuove architetture razionaliste del XX Secolo, ben rappresentate dalla ex Scuola di Guerra Aerea (oggi Istituto di Scienze

Militari Aeronautiche) definita l'università del Volo, per finire alla prestigiosa opera di architettura moderna dell'Accademia di Pozzuoli, una sorta di fabbrica degli Aviatori.

Un itinerario appassionante e poco conosciuto, in cui si intrecciano vicende politiche, storia militare, stili artistici e architettonici, aneddoti ed il pesante tributo dovuto al Secondo Conflitto mondiale. AeroArch è stata selezionata dallo Stato Maggiore AM, tra le opere dedicate alle celebrazioni del Centesimo Anniversario dell'Aeronautica Militare, 1923/2023. La Mostra è già stata esposta a Milano e a Parma e una volta chiusi i battenti il 20 aprile a Gallarate, continuerà il suo itinerario in altre città della penisola.



giornalista Luigino Caliaro.

Dopo la visita guidata al lungo percorso espositivo della mostra, contenente 52 tavole e oltre 600 fotografie, disegni e progetti di storia architettonica aeronautica, il gruppo dei partecipanti si è spostato presso l'Agriturismo "Oasi di Cassano Magnago", per un piacevole conviviale vissuto in totale immersione tra l'interessante Parco aeronautico ed un incredibile zoo, in cui vivono in ottime condizioni ambientali decine di animali esotici.

Gli eventi per la celebrazione del 70° di Sezione di Gallarate, non si esauriscono nella giornata del 5 aprile; la irrefrenabile attività organizzativa della Sezione, propone un ciclo di conferenze che accompagnerà gli appassionati e i curiosi attraverso:

6 aprile - "Benvenuti a bordo" - 50 anni di trasporto aereo civile in Italia 1919-1969 a cura del fotografo



GAVS - Gruppo Amici Velivoli Storici - Sezione Lombardia
 Conferenza di **Luigino Caliaro** in occasione del 70° anniversario della sezione di Gallarate di Associazione Arma Aeronautica tenutasi presso il museo della Società Gallaratese Di Studi Patri

12 aprile - "Il Volo al Femminile" - a cura del giornalista e scrittore Renzo Del Bergiolo.

La Mostra AeroArch rimarrà aperta al pubblico ad ingresso libero fino al giorno 20 aprile.



DUE STRANE GEMELLE, UNA DI 53 E L'ALTRA DI 70 ANNI!

La Redazione di Forum e la Presidenza della Sezione AAA Fidenza, (gemellata con la Sezione di Gallarate) esprimono vivo compiacimento per questa eccezionale ed appassionata celebrazione, nel traguardo dei 70 anni di costituzione della Sezione di Gallarate.

Gli autori di AeroArch ringraziano il Comune, la Presidenza ed i soci della Sezione AAA Gallarate, per la squisita ospitalità e la rilevante visibilità dedicata alla Mostra.

Tutti insieme formuliamo fervidi Auguri ai Soci Gemelli, per un brillante anno del 70° e per un lungo entusiasmante volo verso il futuro, dei suoi appassionati Aviatori d'Italia.



Strega



IL RISCATTO DI SAN DAMIANO

Frecce Tricolori in volo: spettacolo a San Damiano, presentato il Flying Museum

Tutti con il naso all'insù e il cellulare pronto a riprendere il volo delle **Frecce Tricolori**. Mattinata emozionante al Distaccamento aeroportuale di San Damiano dove è andato in scena lo spettacolo per un volo di addestramento che ha coinvolto cinque aerei della Pattuglia acrobatica. Presenti presso la Base aerea diverse scolaresche piacentine.



A San Damiano sono arrivati anche gli ultimi quattro caccia AMX dell'Aeronautica Militare, che dopo 35 anni di servizio hanno concluso la loro attività e faranno parte del Flying Museum, la cui sede è stata individuata nel **Distaccamento Aeroportuale piacentino di San Damiano**. Il progetto è stato presentato dal comandante della 1ª Regione Aerea - Generale di Squadra Aerea Francesco Vestito.

Un'occasione per fare il punto con le istituzioni del territorio sui progetti presenti e futuri della base e presentare la competizione aerostatica internazionale **"Aeronautica Militare Balloon Cup"**, che si terrà sull'aeroporto in ottobre. Presenti anche le Frecce Tricolori per una sessione di addestramento

L'EVENTO A SAN DAMIANO

Con l'atterraggio degli ultimi quattro caccia AMX ancora operativi dell'Aeronautica Militare provenienti da Istrana, dove nei giorni scorsi si è conclusa la loro attività dopo 35 anni al servizio del Paese, si arricchisce la collezione di velivoli storici volanti presenti sul Distaccamento Aeroportuale di Piacenza, che già alla fine di febbraio aveva accolto gli elicotteri HH-212 di Grazzanise, andati anch'essi "in pensione" dopo oltre 40 anni di missioni in Italia e all'estero.

L'evento – come riferisce la stessa Aeronautica Militare – ha costituito l'occasione per illustrare ad istituzioni ed imprese del territorio, addetti ai lavori e rappresentanti dei media le progettualità presenti e future della base, comandata dal Tenente Colonnello Salvatore Occini; un aeroporto militare che rimane un importante presidio operativo al servizio della Forza Armata ma che già da tempo ha - tra i propri rinnovati compiti - quello del recupero e della valorizzazione del patrimonio storico aeronautico. Grazie infatti alle competenze del proprio personale specialista ed in collaborazione con un team di tecnici di ditte specializzate civili, è stato già portato a termine negli scorsi mesi il complesso restauro di un FIAT G.91, riportato in volo con la speciale livrea delle Frecce Tricolori in occasione della manifestazione aerea del Centenario dell'Aeronautica Militare, che si è tenuta a giugno 2023 sull'aeroporto di Pratica di Mare".

FLYING MUSEUM A SAN DAMIANO

Il Generale di Squadra Aerea Francesco Vestito, Comandante della 1ª Regione Aerea, che ha presieduto l'evento, nel salutare le autorità e gli ospiti intervenuti, con i quali ha voluto innanzitutto condividere il sentimento di profonda tristezza e vicinanza alle famiglie delle vittime e dei feriti del tragico incidente che ha colpito in queste ore la regione Emilia Romagna, ha voluto ribadire "la centralità e l'importanza della base di Piacenza per l'Aeronautica Militare.

Una base – ha aggiunto il Generale Vestito – pienamente operativa, come dimostra l'arrivo dei caccia AMX oggi, e che rimane strategica nei piani della Forza Armata quale eventuale base di schieramento per attività operative, di addestramento ed esercitazioni, così come per attività di ricerca, sviluppo e testing nel settore aeronautico e dell'automotive grazie all'utilizzo delle strutture aeroportuali e a sinergie già in atto con realtà istituzionali, universitarie ed industriali".

*Tra le progettualità che la Forza Armata sta valutando e studiando per proiettarsi verso un utilizzo sempre più duale dell'aeroporto militare piacentino vi è quello di un **Flying Museum** che in futuro potrà consentire agli appassionati del mondo aeronautico e agli storici del settore di ammirare, anche in volo, questi assetti che hanno caratterizzato la storia centenaria della Forza Armata. Tale ipotesi progettuale, per la quale è stato avviato uno specifico studio di fattibilità, è stata presentata durante l'evento dal Generale di Divisione Aerea Luigi Del Bene, Comandante delle Forze da Combattimento.*

"La parola chiave di questa ipotesi progettuale è la sostenibilità – ha rimarcato il Generale Del Bene nel suo intervento – e intorno a questo stiamo lavorando per capire come ampliare le potenzialità di un reparto che già nella propria missione ha la valorizzazione del patrimonio storico aeronautico e che in prospettiva, grazie a sinergie con il territorio, alle nostre competenze nei processi manutentivi e di restauro e ricorrendo in maniera estesa a tecnologie avanzate ed immersive, contiamo di sviluppare ulteriormente in maniera integrata con le altre realtà museali della Forza Armata".



AERONAUTICA MILITARE "BALLOON CUP"



Nell'occasione, è stata anche presentata la "Aeronautica Militare Balloon Cup", una competizione aerostatica unica nel suo genere in Europa e di respiro internazionale, che si svolgerà sull'Aeroporto di San Damiano dall'11 al 13 ottobre prossimi.

Dell'iniziativa ha parlato il Tenente Colonnello Angelo Carusone, Capo Divisione Brand e Media di Difesa Servizi SpA, la società in house del Ministero della Difesa che si occupa di gestire e valorizzare gli asset del Dicastero, che ha ideato la competizione in collaborazione con l'Aeronautica Militare.

La giornata è stata anche l'occasione per una numerosa rappresentanza di studenti delle scuole di ogni ordine della provincia piacentina per assistere ad una sessione di addestramento di una formazione di velivoli delle Frecece Tricolori, in vista dell'imminente inizio della stagione acrobatica 2024.

Fonte: quotidiano "Libertà" on-line – sito ufficiale AM

All'evento di San Damiano non poteva mancare la presenza della Sezione AAA di Fidenza, che nel recente passato ha svolto attività di restauro e alternanza scuola lavoro con l'Istituto Aeronautico J.C. Maxwell di Milano, presso l'aeroporto piacentino.

(foto a lato un Socio AAA in visita alla Manifestazione aerea di San Damiano)



"Pacomar" il foto spotter Socio AAA

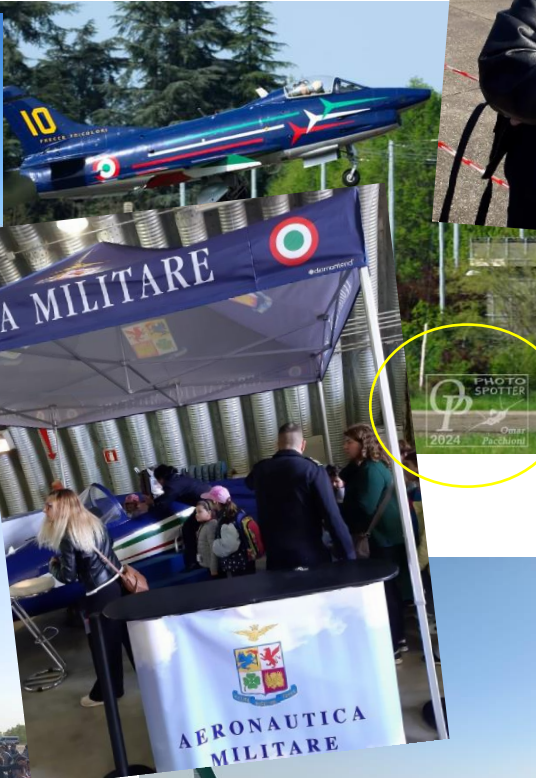


foto Francani – Pacchioni

ACCADDE NEI NOSTRI CIELI ... ad aprile



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. Come sempre viene evidenziato in giallo l'argomento che viene approfondito nello stesso numero di Forum.

Buona lettura **Strega**

IL CALENDARIO DEGLI EVENTI STORICI DELL'AERONAUTICA MILITARE

..... avvenne nel mese di aprile

- 01/04/1926 Viene conferita alla Bandiera di Guerra della Regia Aeronautica la Croce di Guerra al Valor Militare con la seguente motivazione, come da Regio Decreto dell'11 marzo 1926: «*Con virtuosità di volo che gli consentì l'impiego, ininterrotto per mesi, dei pochi apparecchi disponibili, e con ardimento audacissimo cui dopo lotta ostinata si piegarono sempre gli elementi e i ribelli, fece assurgere la nuova arma ad importanza pari a quella delle altre, sia partecipando tatticamente e logisticamente al raggiungimento degli obiettivi prestabiliti, sia dando alle truppe la possibilità di attaccare il nemico là dove il successo poteva essere più pronto e più redditizio. Tripolitania Campagna contro i ribelli 1922 (alla Regia Aeronautica)*». La Bandiera di Guerra fu consegnata al Generale Pier Ruggero Piccio, Comandante Generale della Regia Aeronautica, il 4 novembre 1923, sull'aeroporto di Roma-Centocelle, V Anniversario della Vittoria nella I Guerra Mondiale.
- 02/04/1943 **Seconda Guerra Mondiale** - Muore eroicamente in un impari duello aereo, solo contro una formazione anglo-americana, il Tenente pilota della Regia Aeronautica Giovanni Valtorta. Dopo aver abbattuto più di un velivolo nemico, colpito mortalmente, riusciva a raggiungere la base di appartenenza spirando tra le braccia dei compagni d'arma. Nato a Torino nel 1917, fin dalle prime fasi del conflitto Valtorta si era distinto per il suo eroismo
- 03/03/1964 Visita del Ministro della Difesa Giulio Andreotti in Germania ovest dove incontra il suo omologo tedesco Von Hassel. Sono al seguito di Andreotti il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale Aldo Remondino ed alti gradi delle Forze Armate italiane. Nell'ambito della collaborazione militare tra Roma e Bonn viene discusso un progetto per un aereo a decollo verticale che dovrebbe sostituire il *FIAT G.91* utilizzato anche dalla Luftwaffe
- 04/04/1949 L'Italia aderisce al Patto Atlantico conosciuto anche come NATO (Organizzazione del Trattato dell'Atlantico del Nord)
- 05/04/1945 **Seconda Guerra Mondiale** - Intorno alle ore 13,30, un bombardamento aereo su Torino compiuto da una trentina di velivoli B-17 e B-24 dell'Aviazione americana provoca 70 morti e 128 feriti
- 06/04/1990 Il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro della Difesa Mino Martinazzoli, approva la nomina del Generale di Squadra Aerea Stelio Nardini a Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Nardini sostituirà il Generale Franco Pisano il successivo 15 aprile. Nato a Gorizia, 58 anni, Stelio Nardini ha ricoperto numerosi incarichi tra cui Comandante la Scuola di Guerra Aerea, Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Comandante la Seconda Regione Aerea (1984-85), Consigliere Militare del Presidente della Repubblica, Francesco Cossiga
- 07/04/1939 **Venerdì Santo** - Hanno inizio le operazioni militari per l'annessione dell'Albania all'Italia. Il comando delle operazioni è affidato al Generale Alfredo Guzzoni che ha come sue vice il Generale Giovanni Messe. Il Corpo di Spedizione, denominato Oltre Mare Tirana (O.M.T.), conta circa 22.000 uomini, camicie nere comprese. Deve essere una passeggiata ma, in realtà, taluni inconvenienti complicano le operazioni. Interviene il Generale d'Armata Aerea Giuseppe Valle, Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica (*vedasi approfondimento*)
- 08/04/1939 **Sabato Santo** - Nel giro di poche, l'intervento decisivo del Generale Valle permette l'esito vittorioso del conflitto. I giornali italiani escono in edizione straordinaria (*vedasi approfondimento*)
- 09/04/1943 **Seconda Guerra Mondiale** - Giuseppe Todini, studente universitario diciottenne nato ad Udine, orfano di padre, fugge per essere immediatamente arruolato nella Regia Aeronautica e poter recare il suo contributo alla Patria in armi. Il giovane, pur essendo munito di regolare brevetto di pilota di volo a vela ottenuto presso una Scuola d'Aviazione, viene rinviato a casa essendo sprovvisto di qualsiasi documento comprovante la posizione militare
- 10/04/1944 **Seconda Guerra Mondiale, Mar Tirreno** - Dopo aspri combattimenti nel cielo di Anzio fra apparecchi dell'Aeronautica della Repubblica Sociale e la contraerea anglo-americana, perde la vita il Capitano pluridecorato al Valore Carlo Faggioni, valoroso pilota aero-siluratore. Poco prima di decollare, ai quattro piloti partecipanti alla missione di guerra aveva detto: «*Addosso alle panzone da carico, ma se per caso capitasse facile e sicura una nave da guerra, non risparmiatela! Una e saremo dei piccoli re!*». Il suo corpo non sarà ritrovato e, pertanto, è considerato disperso. Medaglia d'Oro al Valor Militare concessagli dal Governo della Repubblica Sociale Italiana
- 11/04/1960 I competenti Enti aeronautici approvano il progetto di costruzione, in area demaniale, di un aeroporto a Levaldigi Cuneo, elaborato dall'Aeroclub "Provincia Granda". La spesa complessiva ammonta a circa 29 milioni di lire, per riattare l'aeroporto ai voli civili, con una pista di 1.200-1.100 metri di lunghezza per 80 o 120 di larghezza, per la costruzione di una palazzina, l'assunzione di piloti addestratori e di motoristi, l'installazione di un hangar assegnato dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica

- 12/04/2021 Viene istituito il Comando Aeronautica per la Regione Autonoma Sardegna di Cagliari (CAMRAS). Espleta le funzioni territoriali e di collegamento dell'Aeronautica Militare con gli Enti e le amministrazioni locali. Concorre con le autorità locali alla organizzazione e gestione delle attività nelle situazioni di pubbliche calamità o di necessità. Ha sede nel Palazzo Vinceremo di Cagliari
- 13/04/1938 Il primo volo sperimentale di collegamento aereo fra Italia ed America latina si conclude positivamente alle ore 14,05 con l'arrivo all'idroscalo del Lido di Roma dell'idrovolante dell'Ala Littoria *Cant.Z.506 I - ALAL*. Sono presenti il Generale Giuseppe Valle, Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica ed il Generale Pellegrini, Direttore Generale dell'Aviazione Civile. Il *Cant.Z.506 I - ALAL* con a bordo il pilota, comandante Carlo Tonini, il presidente della società stessa onorevole Umberto Stinger, anche egli in funzione di pilota, il marconista Guido Fertoni ed il motorista Aldo Orillo, era partito da Elmas il 20 marzo precedente e, dopo aver fatto scalo a Bathurst, a Bahia e Santos, raggiungeva il 26 Buenos Aires. Ripartito dalla capitale argentina il 2 aprile, l'apparecchio ha fatto scalo a Porto Alegre, Rio de Janeiro, Natal, Dakar, Melilla
- 14/04/1964 Tragedia aerea nel cielo di Frosinone. Un elicottero *Agusta Bell 204B* dell'Aeronautica Militare in dotazione alla Scuola Elicotteri ed in volo di addestramento, poco dopo le 9,00 precipita al suolo prendendo fuoco in località Pietrarotonda a 5 chilometri dall'aeroporto "Moscardini" di Frosinone. Muoiono carbonizzati il Capitano pilota Desiderio Jovacchini, 36 anni; il Tenente pilota Francesco Giacchini, 34 anni, ambedue dell'Aeronautica Militare; i vice brigadieri dell'Arma dei Carabinieri Pasquale Pagliari e Mario Severino, di 25 e 24 anni, appartenenti al nucleo organizzativo della costituenda Sezione Elicotteri.
- 15/04/1976 Il Capitano pilota Gianni Ballestra decolla con un *F-104* dall'Aeroporto di Cameri diretto alla base aerea di Sigonella recando al seguito 4 bocce di plasma necessarie per salvare la vita di Maria Caterina Palaia, giovane madre di Messina che rischia di morire dissanguata. La rapidità dell'operazione ha visto il contributo della Polizia che ha trasportato da Milano a Cameri e da Sigonella all'ospedale di Messina, i flaconi necessari per salvare la vita della trentacinquenne
- 16/04/1954 La Legge n. 202 introduce delle «*Modificazioni ai limiti di somma stabiliti dal Codice della navigazione in materia di trasporto marittimo ed aereo, di assicurazione e di responsabilità per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto cagionati dall'aeromobile*»
- 17/04/1979 Bilancio altamente positivo per il Centro Addestramento Alitalia di Fiumicino. Fino al 1977 addestrati in 6.828 corsi ben 118.749 allievi con 11.952 ore di volo simulato. L'Alitalia dispone di 5 simulatori, rispettivamente per aeromobili di tipo *B-727*, *DC-10*, *DC-9*, *DC-8/62* collegati con elaboratori elettronici programmati per riprodurre ogni fase di volo in condizioni normali ed in casi di emergenza
- 18/04/1933 Muore in un incidente di volo ad Orbetello, insieme all'ingegner Furlan della FIAT, il Tenente Colonnello pilota della Regia Aeronautica Guascone Guasconi, 35 anni da La Spezia. Protagonista in varie competizioni aeree internazionali, nel 1925, unitamente al Colonnello Umberto Maddalena ed al Maggiore Pier Luigi Penzo, con due idrovolanti *Macchi M.24* partecipò alla crociera Circuito del Baltico sorvolando per ben due volte le Alpi facendo tappa a Leningrado. Nel novembre 1935, al fine di fronteggiare le sanzioni decretate dalla Società delle Nazioni nei confronti dell'Italia a causa della Guerra d'Etiopia, Cecilia Guasconi, madre del pilota caduto, donerà al Ministero dell'Aeronautica una targa artistica in bronzo e le medaglie conquistate dal figlio nelle varie competizioni internazionali
- 19/04/1971 Un *F-104* decollato da Torino Caselle, diretto al 36° Stormo di Gioia del Colle precipita ad un centinaio di metri dalla strada statale 171 a quattro chilometri da Altamura, paese in provincia di Bari. Il pilota, maggiore Luigi Guidotti, lanciatosi con il paracadute, riporta la frattura dei gomiti ed uno choc traumatico. Cause dell'incidente sarebbero da attribuire alla «*Perdita della pressione idraulica su entrambi gli impianti contemporaneamente*»
- 20/04/1925 Il Tenente Colonnello Francesco De Pinedo, a bordo di un *SIAI S.16ter* decolla da Sesto Calende diretto a Melbourne (Australia) e Tokyo (Giappone). Rientra trionfante a Roma il successivo 7 novembre. Ha compiuto un volo di 55 mila chilometri
- 21/04/1972 Si apre ad Hannover (Germania ovest) il Salone dell'Aeronautica con la partecipazione delle principali nazioni fra cui l'Italia presente. Presente anche l'Unione Sovietica
- 23/04/1981 «*Stampa Sera*» mette a disposizione dei lettori la riproduzione due pagine di Storia della «Stampa» riferite agli ultimi cento anni. Per l'Aeronautica viene resa disponibile «*La tragedia del dirigibile Italia. Nobile e la "tenda rossa"*»
- 24/04/1963 Muore a Roma, all'età di 66 anni, il Generale di Armata Aerea, Pluridecorato al Valore, Rino Corso Fougier. Dopo aver comandato il CAI (Corpo Aereo Italiano) in Belgio nel periodo settembre 1940 – gennaio 1941 nella Battaglia Aerea d'Inghilterra, ha ricoperto gli incarichi di Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica dal 15 novembre 1941 al 25 luglio 1943
- 26/04/1967 Al largo di Malindi (Kenya) viene lanciato il secondo satellite italiano San Marco 2. Dopo USA ed URSS, l'Italia è la terza Nazione al mondo ad aver costruito e lanciato un satellite con proprio personale. Il primo satellite italiano era stato lanciato il 15 dicembre 1964 dalla base americana di Wallops in Virginia. Il tal modo si perfeziona il progetto spaziale voluto dal Generale Ispettore del Genio Aeronautico Luigi Broglio.

27/04/1935

Il Duce inaugura la Città aeronautica di Guidonia, autentico gioiello dell'Arma Azzurra. Vi abiteranno con le loro famiglie ufficiali, sottufficiali, ingegneri, tecnici e maestranze del Centro esperienze e studi della Regia Aeronautica. Il cervello dell'Aviazione, complesso di officine e di laboratori sorto in brevissimo tempo, è stato volutamente edificato a pochi passi dalla Capitale, in una zona appartata, ricca di Storia, ardimento, e sacrifici aviatorii. Per volontà del Duce, la Città aeronautica è intitolata all'eroico Generale Alessandro Guidoni, caduto nello stesso luogo il 27 aprile 1928, mentre collaudava un paracadute. Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico alla Memoria

APPROFONDIMENTO – anche per gli accadimenti storici di aprile, il nostro ricercatore ed esperto Salomone, ci propone un approfondimento della figura di Giuseppe Valle.



**REGIA AERONAUTICA ED IMPRESA D'ALBANIA:
L'AZIONE DEL SOTTOSEGRETARIO VALLE ED IL RUOLO DELLA IV ZAT NELL'APRILE 1939**

di Michele Salomone

Il Capo del Governo italiano, con il Sottosegretario all'Aeronautica - Generale Giuseppe Valle

L'impresa d'Albania dell'aprile 1939 fu una passeggiata che però, almeno inizialmente, procurò seri problemi all'Italia. Problemi appianati nel giro di poche ore da più interventi risolutivi del Generale d'Armata Area Giuseppe Valle, Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica.

Fra mire egemoniche mussoliniane e contrasti interni alla Stato albanese retto da Re Zog, tra fazioni contrapposte pro e contro l'annessione all'Italia, in quel venerdì Santo del 7 aprile 1939 ebbe inizio l'ultima impresa vittoriosa italiana prima che esplodesse la Seconda Guerra Mondiale. Conflitto quest'ultimo evitato da Mussolini con la mediazione di Monaco, a fine settembre 1938, che mise d'accordo, seppur con una reciproca diffidenza, Hitler da una parte, Chamberlain e Daladier dall'altra. Era in ballo in quel momento l'annosa questione dei Sudeti, territorio assegnato alla fine del Primo Conflitto Mondiale alla nascente Cecoslovacchia, ma di fatto abitato da popolazione di lingua tedesca e pertanto rivendicato dalla Germania. I Sudeti tornarono alla Germania e la pace fu salva; il temporale era solo rinviato.

Aprile 1939 - Dopo la trionfale *Campagna d'Etiopia (1935-1936)* che aveva riportato l'impero «sui colli fatali di Roma», da pochi giorni si era conclusa la *Guerra Civile di Spagna (1936-1939)* vinta dalle forze nazionaliste del Generalissimo Franco appoggiate, fin dall'inizio del conflitto, da Italia e Germania.

Il 7 aprile, venerdì Santo, erano previste le operazioni di sbarco delle truppe italiane in Albania, il cui comando era stato affidato al Generale di Fanteria Alfredo Guzzoni.

Essendo la Regia Aeronautica parte in causa, il Generale Valle approntò una Squadra Aerea con circa 400 apparecchi dislocati sui vari aeroporti ubicati nel Sud Italia.

Nato a Sassari il 17 dicembre 1886, combattente nella *Guerra di Libia (1911-1912)* e nel *Primo Conflitto Mondiale (1915-1918)* in qualità di ufficiale dirigibilista, transitato nella Regia Aeronautica nel 1923, dapprima con Balbo e successivamente al trasferimento del noto gerarca in Libia, Valle è da considerarsi il costruttore dell'Arma Azzurra, avendo ricoperto incarichi di vertice fin dal 1928, allorquando esercitò le funzioni di Capo di Stato Maggiore. Dal settembre 1933 accentrava gli incarichi di Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica.

Dotato di una forte personalità, poco permeabile ai compromessi, Valle non era uno *scalda poltrone* anzi, per quanto trascorresse numerose ore della giornata nel suo ufficio a Palazzo Aeronautica, era uomo di pensiero, esempio e azione che, non disdegnando i blitz, era solito mettersi in gioco in prima persona.

Non a caso, la sera del Capodanno 1938, in piena Guerra di Spagna, Valle decollò da Guidonia con un S.79 per andare a scaricare centinaia di bombe sul porto di Barcellona.

Nel 1939, presagendo l'avvicinarsi del Secondo Conflitto, dovendosi trattenere a Palazzo Aeronautica per nottate intere, fece sistemare una branda nel proprio ufficio. Uno dei suoi principi era quello di dover dire sempre la verità ai Capi, specie se indigesta e scomoda. Questo suo agire lo rendeva invisibile non solo in taluni ambienti ministeriali e dell'Arma Azzurra, ma anche in certe gerarchie del Partito Nazionale Fascista; Galeazzo Ciano, Ministro degli Esteri e genero del Duce, fu uno di questi. Per Valle non si dovevano servire partiti o fazioni, ma solo la Patria.

Con l'inizio delle operazioni in Albania, il Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica avrebbe potuto starsene tranquillamente a Roma, decise invece di seguire personalmente le operazioni.

Il 6 aprile mattina decollò da Guidonia con il suo S.79 per effettuare una prima ricognizione aerea in territorio albanese e saggiare, in tal modo, una eventuale reazione nemica: tutto era tranquillo. Anziché rientrare a Roma, Valle virò verso Brindisi dove salutò il Generale Guzzoni in procinto di imbarcarsi. La mattina del 7 aprile, alla buonora, Valle sorvolava Durazzo dove ebbe modo di constatare un enorme ritardo nello sbarco – previsto intorno alle 4,00 del mattino – da parte delle truppe italiane. Incredibilmente, solo piccoli gruppi di marinai avevano messo piede su Durazzo. Impossibilitato ad atterrare con il suo aeroplano, Valle fece ritorno a Brindisi dove, nel frattempo, gli era stato messo a disposizione un idrovolante *Cant.Z.506*. A bordo di tale apparecchio pilotato dal Colonnello Grande, poco prima di mezzogiorno, il Sottosegretario raggiungeva Durazzo per incontrare a bordo dell'incrociatore *Fiume* il Generale Guzzoni che gli palesò le novità ed alcune difficoltà emerse. Se i fondali alquanto bassi non consentivano un

agevole sbarco dei mezzi corazzati, gli apparecchi radiotelegrafici rivelandosi in parte difettosi, consentivano un inoltrato alquanto problematico dei messaggi causando in tal modo preoccupanti perdite di tempo. Il tutto poteva comportare uno slittamento di giorni nella occupazione dello Stato albanese. Dinanzi a tali difficoltà, apparve ghiotta a Guzzoni una proposta di tregua nel frattempo avanzata in loco da una legazione di Re Zog, che si palesava in una fattiva collaborazione fra i due Stati. Il testo della proposta doveva essere inoltrato ovviamente a Mussolini per le decisioni. Visti gli inconvenienti radiotelegrafici ci sarebbero volute diverse ore prima che il Duce venisse a conoscenza della proposta. **Mentre cresceva un certo nervosismo, Valle ebbe una idea: avrebbe recapitato personalmente al Duce il rapporto nel frattempo elaborato da Guzzoni.** Ma come? Non certo rientrando a Roma, ma stabilendo un filo diretto con Palazzo Venezia dalla IV Zona Aerea Territoriale di Bari (ZAT). Guzzoni non poteva che concordare. Fu così che il Generale Valle decollò verso Bari, dove ammarò intorno alle ore 14,30 sulle acque antistanti la IV ZAT venendo accolto dal Generale Luigi Biagini, Comandante la Zona Aerea e da altri ufficiali alle sue dipendenze.



La IV Zona Aerea Territoriale (ZAT) di Bari oggi sede del Comando Scuole AM/3ª Regione Aerea. Inaugurata il 1° luglio 1935, al momento dell'impresa d'Albania era comandata dal Generale di Divisione Aerea Luigi Biagini

Mancando due giorni alla Santa Pasqua, la città di Bari era assorta dai riti del venerdì Santo. Approntato il contatto diretto con Palazzo Venezia, il Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica portò all'attenzione di un Mussolini inquieto il testo dell'accordo. Il Duce respinse sdegnosamente la proposta: ordinò di occupare Tirana rimarcando che sarebbe stata l'Italia a dettare le condizioni. Poco prima delle 16,30 Valle ammarava nuovamente a Durazzo per notificare ad un Guzzoni poco

ottimista gli ordini di Mussolini. Da informazioni pervenute a Guzzoni non era esclusa una decisa resistenza albanese inoltre, essendo ancora confinati sui piroscafi i mezzi corazzati, non era facile ipotizzare una marcia rapida verso Tirana. Per il comandante delle operazioni se tutto fosse andato bene, Tirana sarebbe stata occupata il 10 aprile. Tale ipotesi era da scartare visti gli ordini del Duce.

Ancora una volta fu il generale Valle ad escogitare un nuovo piano: un doppio intervento della Regia Aeronautica con attacchi a bassa quota e l'aviotrasporto sul campo di Tirana di un reggimento Granatieri dislocato a Grottaglie avrebbe risolto la questione. Nel tardo pomeriggio del 7 aprile, prima di raggiungere nuovamente Bari, il Sottosegretario dell'Arma Azzurra volle saggiare una eventuale resistenza albanese spingendosi in volo fino a Tirana: il velivolo, fatto oggetto di alcuni colpi di artiglieria e mitragliatrice, ne uscì indenne. Valle ammarò nuovamente a Bari a tarda notte. Nuovo filo diretto con Palazzo Venezia: Mussolini ordinava a Valle di ritornare da Guzzoni intimandogli di occupare Tirana alle ore 10,00 dell'8 aprile, pena severi provvedimenti. Forte del suo ascendente verso il Capo del Governo, Valle fece presente al Duce che non era necessario ritornare da Guzzoni ed illustrò il suo piano a Mussolini assumendosi una grande responsabilità. In nottata Valle raggiunse Brindisi in auto per dare seguito al suo piano.

L'8 aprile, poco prima dell'alba, Valle era diretto in volo con il *Cant.Z.506* verso Durazzo dove ammarava seguito dal suo aiutante di volo, Capitano Moci che, pilotando l'*S.79* del Sottosegretario, atterrava su un piccolo campo nei pressi del porto. Da terra Valle si sincerò della situazione: erano le 7,00 del mattino quando confermò gli ordini del Duce a Guzzoni, al quale assicurò l'arrivo a Tirana dei granatieri aviotrasportati. Accertatosi che le operazioni di sbarco erano in corso, da Durazzo il Capo dell'Arma Azzurra decollò con il suo *S.79* verso Tirana dove atterrò poco dopo 9,00. Le operazioni aeree si erano svolte regolarmente con azioni di bombardamento sulla stretta di Vorra. A Tirana non vi fu nessuna reazione da parte degli albanesi, anzi si venne a conoscenza che Re Zog si era rifugiato in Grecia. L'arrivo a Tirana dei granatieri aviotrasportati e dei bersaglieri provenienti da Durazzo, suggellò il controllo italiano sull'Albania. Poco dopo le 11,00 fu il Ministro degli Esteri Galeazzo Ciano proveniente da Roma a prendere in consegna l'Albania. Nel primo pomeriggio dell'8 aprile, le entusiastiche edizioni straordinarie dei quotidiani italiani annunciarono la trionfale impresa.



Grazie all'azione risolutiva del Sottosegretario all'Aeronautica Giuseppe Valle, i giornali annunciarono con un'edizione straordinaria pomeridiana dell'8 aprile l'occupazione di Tirana

Fu grazie quindi alle iniziative intraprese dal Generale Valle che il conflitto d'Albania poté concludersi rapidamente. Il Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica era all'apice del suo successo e nessuno poteva metterne in discussione la figura, considerato che godeva la totale fiducia del Duce. Eppure, nel giro di sei mesi tutto sarebbe cambiato a sfavore di Giuseppe Valle, ma questa è tutta un'altra storia

PAGINE DI TECNOLOGIA AERONAUTICA



Nel precedente numero di Forum avevamo affrontato il tema dell'Aviazione civile e militare attraverso una sorta di vademecum per migliorare la conoscenza di questo mondo. Sebbene le categorie dell'aviazione civile e militare siano distinte per molti versi, esiste anche un certo grado di incrocio. Ad esempio, aziende del settore dell'aviazione si rivolgono ai clienti dell'aviazione civile e militare. L'appuntamento su questo numero era il seguente:



Leggete perciò il prossimo numero di Forum, in cui entreremo nel mondo delle industrie aeronautiche mondiali, che progettano e producono aerei civili e militari.

3 GRANDI AZIENDE PRODUTTRICI DI AEROMOBILI NEL SETTORE AERONAUTICO CIVILE E MILITARE

La produzione di aeromobili è fondamentale per l'industria aeronautica e tre società sono tra le più grandi:

AIRBUS All'interno dell'industria aeronautica, Airbus è una grande azienda europea produttrice di aeromobili che produce velivoli sia per il mercato dell'aviazione civile che per quello militare. La maggior parte dei suoi impianti di produzione si trova in Francia, Germania e Spagna, mentre la sua sede centrale è nei Paesi Bassi. **Attualmente è il più grande produttore per le compagnie aeree del mondo**, mentre l'Airbus A380, utilizzato da compagnie aeree come Emirates e Lufthansa, è riconosciuto come il più grande aereo di linea passeggeri del mondo.

BOEING Un'altra grande azienda nel settore dell'aviazione è la Boeing. Con sede negli Stati Uniti, Boeing è generalmente classificato come il secondo più grande produttore mondiale per compagnie aeree, nonché **uno dei maggiori appaltatori della difesa al mondo**. La sede dell'azienda si trova a Chicago (Illinois). Oltre a produrre jet commerciali e militari, Boeing è anche fortemente coinvolta nella produzione di veicoli spaziali. Alcuni dei suoi modelli di aeroplani commerciali più noti includono il Boeing 737, il Boeing 747 e il Boeing 777.

LOCKHEED MARTIN Lockheed Martin ha sede nel Maryland (Stati Uniti). All'interno dell'industria aeronautica, Lockheed Martin è riconosciuta come **il più grande appaltatore della difesa del mondo, specializzato nell'aviazione militare per la produzione di aerei da combattimento e ricognizione, per le forze aeree di tutto il mondo**. La società è stata costituita attraverso una fusione tra Lockheed Corporation e Martin Marietta, e alcuni dei suoi aeroplani più noti hanno incluso l'**F-16 Fighting Falcon** e l'**F-35 Lightning II**.

Le prime cinque aziende che progettano e producono aerei per uso militare nel mondo, sono:

Lockheed Martin / Boeing / Northrop Grumman / Raytheon e General Dynamics-

tutte statunitensi. Nel 2019 hanno registrato ricavi per 166 miliardi di dollari, pari al 61% delle prime 25 aziende del settore, dunque largamente dominato dagli Stati Uniti.

Nel marzo 2024 la classifica mondiale dei produttori di armamenti e quindi anche aerei militari è dominata sempre dagli Stati Uniti, prima fra tutti Lockheed Martin con 59 miliardi di euro di fatturato, seguita da Raytheon Technologies, Northrop Grumman, Boeing e General Dynamics). Poi ci sono Cina e Russia.

È tuttavia italiana - al 12° posto - la prima azienda europea in classifica. (a pg 28 di questo numero di Forum, un approfondimento su **"LEONARDO - ONE COMPANY"** con intervista al suo Direttore Generale.

Non entriamo nel merito del... SI VIS PACEM... PARA BELLUM. Certamente se parlassimo di impegno industriale e di policy governativa a salvaguardia dell'ambiente avremmo più consensi, tuttavia per l'industria italiana è un grande risultato.

(Fonte Web Affari Internazionali - ricerche e recensioni a cura della redazione Forum)

PAGINE DI TECNOLOGIA

*Approfittando della disponibilità e generosa collaborazione del nostro nuovo Socio Massimo Capecchi - Capitano di Lungo Corso e Professore di Scienze Navali – inseriamo nelle pagine che Forum dedica alla Tecnologia un argomento inusuale, che non interessa soltanto Aviatori e Marinai ma... assolutamente tutti indistintamente ed in particolare (come scoprirete a conclusione dell'argomento trattato), tutti coloro che vivono ormai di cellulari e navigatori satellitari. L'argomento potrebbe risultare complesso, ma prestando un po' di attenzione alle spiegazioni del nostro esperto, scoprirete che la conoscenza dell'ora esatta, ha enormi ripercussioni nelle attività dell'Uomo ed esiste tutta una scienza dedicata alla... **MISURA DEL TEMPO**. Buona lettura*

LA MISURA DEL TEMPO

Consideriamo il tempo secondo il concetto intuitivo che tutti ne abbiamo: se vogliamo fare un piccolo passo in avanti, possiamo dire che il tempo è la variabile indipendente che compare nelle equazioni della Cinematica.

Ricordiamo, per completezza, che come insegna la relatività il tempo non è assoluto ma dipende dal sistema di riferimento rispetto al quale si misura: per i problemi che interessa la navigazione marittima possiamo trascurare gli effetti perché praticamente insensibili.

Affinchè venga decisa una sequenza temporale nasce l'esigenza di poter fare una valida misurazione del tempo ricorrendo ad un fenomeno, diciamo così ausiliario, che indichi con i suoi cambiamenti il trascorrere del tempo e che per essere idoneo allo scopo deve possedere dei precisi requisiti:

- 1 – Essere uniforme, in modo che ad intervalli uguali di misura corrispondono uguali intervalli di tempo;
- 2 – Avere una durata infinita;
- 3 – Essere accessibile a tutti gli osservatori;
- 4 – Consentire una buona precisione di misura.

E' certo che quando l'uomo ha avvertito la necessità di misurare il tempo in maniera attendibile si è reso conto che non esistevano, nelle cose della natura che lo circondavano sulla Terra, fenomeni aventi i requisiti sopra ricordati. Ha quindi utilizzato i fenomeni astronomici:

- Il moto apparente della Sfera Celeste, che provocando l'alternanza del giorno e della notte dà il segno più immediato del passare del tempo e costituisce il ritmo fondamentale della vita di tutti gli esseri viventi;
- La lunazione, scandita dalla alternanza delle fasi lunari;
- L'avvicinarsi delle stagioni, così determinante per i lavori, particolarmente per quelli agricoli, con la connessa variazione del cielo stellato.

Questi fenomeni hanno infatti costituito "gli orologi primari" dei quali l'uomo si è servito. Essi, oltre ad essere molto appariscenti ed istintivamente associabili al fluire del tempo, posseggono anche i requisiti dei quali si è detto: sono infatti accessibili a tutti gli osservatori, sono perenni ed in particolare il moto apparente diurno della Sfera Celeste, consente precisione di misura adeguata in quanto migliorabile con il progresso degli strumenti: la sua uniformità, cioè la uniformità del moto di rotazione terrestre, poteva essere considerata una ipotesi del tutto accettabile tanto più quando si credeva che la terra fosse ferma e tutto l'universo girasse intorno a lei e questo problema non aveva neppure motivo di porsi. Su tali presupposti sono state utilizzate le scale di tempo solare e sidereo. Infatti il Sole è per usi civili e l'equinozio di Primavera (punto gamma) per usi astronomici.

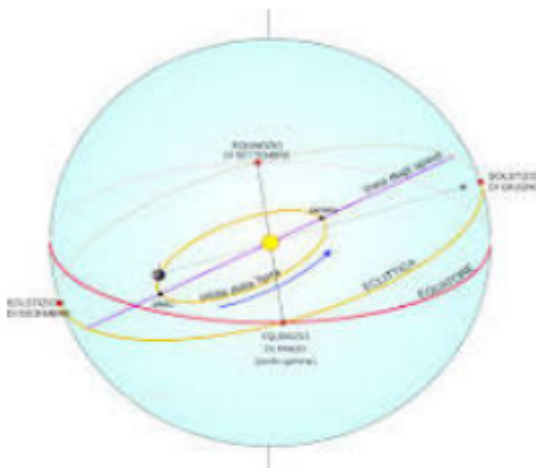
In tal modo si è giunti ad avere due diversi modi di misurare il tempo, espressi rispettivamente dall'ora solare media e dall'ora siderea, con le 24 ore sideree più corte delle 24 ore solari medie di circa 4 minuti pari al moto apparente diurno del Sole durante l'anno tropico che ha una durata di 365,2422 giorni solari medi oppure 366,2422 giorni siderei.

L'anno tropico in giorni solari medi è quello che noi consideriamo per gli usi civili con il recupero ogni 4 anni della frazione decimale che è pari a circa 6 ore (anno bisestile), astronomicamente è l'intervallo di tempo che impiega il Sole a passare due volte per il punto gamma (si osservi la figura allegata)

Questa soluzione, basata su due diverse misure del tempo, in unità medie ed in unità sideree, ambedue necessarie, è durata per molto tempo.

In definitiva la misura del tempo era regolata dalla rotazione terrestre in quanto il giorno sidereo è il tempo completo che impiega la terra a ruotare su stessa.

Data la stretta interdipendenza fra le ore e le longitudini fu adottata come ora di riferimento quella media di Greenwich che oggi ha preso il nome di UT (Universal Time – Tempo Universale).



Questa soluzione è durata per molto tempo fino a quando per due motivi concomitanti sono state messe in discussione le scale in precedenza utilizzate:

Il primo è che si sono prodotti orologi sempre più precisi che mettendo in luce anomalie nel moto di rotazione terrestre hanno fatto cadere il presupposto della sua uniformità ed il secondo è che settori tecnologici avanzati hanno richiesto livelli di precisione non raggiungibili con la esistente organizzazione.

Le anomalie della rotazione terrestre si sono rilevate composte da una variazione stagionale, da un rallentamento costante e da variazioni irregolari.

La variazione periodica stagionale, sufficientemente regolare per poterne tener conto preventivamente è attribuita a cause meteorologiche per effetto delle quali grandi masse d'acqua vengono spostate con ritmo stagionale.

Il rallentamento costante, detto anche secolare è attribuito all'attrito dovuto alle maree, con conseguente dispersione di energia a spese della velocità di rotazione.

Le variazioni irregolari sono attribuibili a fluttuazioni casuali di fenomeni meteorologici, a spostamenti interni del magma terrestre.

Un'ulteriore complicazione è dovuta infine al fatto che l'asse terrestre si sposta lievemente all'interno della Terra: i poli descrivono sulla superficie terrestre, con periodo annuale, dei percorsi quasi circolari, detti polodie che pur essendo di dimensioni limitate (di circa 30 metri di diametro) hanno effetti che non possono essere trascurati in determinazioni di alta precisione.

Allo scopo di ottenere una maggiore omogeneità nelle misure fu deciso di adottare:

- 1 – con UT0 l'ora determinata da un dato osservatorio in base alle proprie misure;
- 2 – con UT1 l'ora UT0 corretta per l'effetto della polodia;
- 3 – con UT2 il UT1 corretta per la parte costante della variazione stagionale.

In tal modo si ebbero migliori risultati che tuttavia non potevano ovviare alla non uniformità della rotazione terrestre.

Gli orologi che hanno permesso di fare grossi e decisivi passi avanti nella precisa misura del tempo sono stati prima gli orologi al quarzo e poi quelli atomici. Gli orologi al quarzo, ormai entrati nell'uso comune, si sono dimostrati capaci di generare scale di tempo di elevata uniformità, ma che è praticamente impossibile produrre rigorosamente uguali.

Tale possibilità è stata invece raggiunta con gli orologi atomici, che utilizzano come fenomeno misuratore del tempo la frequenza della radiazione elettromagnetica emessa da atomi di un elemento quando i loro elettroni subiscono una determinata transizione, quando cioè passano all'altra delle possibili orbite attorno al nucleo.

Essendo tutti gli atomi di un dato elemento assolutamente uguali ed altrettanto uguale il loro comportamento, la frequenza emessa durante una transizione è rigorosamente costante.

Nel 1967 fu deciso di adottare come unità di misura del tempo il “Secondo Atomico”, pari a 9.192.631.770 periodi della radiazione emessa in una determinata transizione dell’atomo di Cesio. In tal modo la durata dell’unità di misura del tempo è esattamente definita e chiunque disponga della opportuna attrezzatura può riprodurre il fenomeno misuratore del tempo.

Anche disponendo di una precisissima scala di tempo (+ 1 secondo in oltre 3000 anni) e rigorosamente uniforme c’era ancora un problema da risolvere, che richiedeva la eliminazione della particolare duplicità che fino ad allora aveva avuto l’ora UT1 che era, allo stesso tempo, sia il metro per la misura degli intervalli di tempo sia la coordinata angolare che definiva la effettiva posizione relativa della sfera celeste locale dell’osservatore, un dato questo senza il quale non è possibile effettuare la riduzione cioè i calcoli relativi alle osservazioni astronomiche o di determinazione di posizione in mare.

A tal proposito si deve osservare che ancora oggi in Navigazione d’altura lontano dalla costa per il controllo degli errori della bussola magnetica e giroscopica è necessario osservare al sorgere ed al tramonto il Sole e misurare il suo Azimut.

Per tale operazione giornaliera è necessario l’uso delle Effemeridi Nautiche pubblicate dall’Istituto Idrografico della Marina di Genova dove l’argomento di entrata per il calcolo delle coordinate locali orarie del Sole è proprio UT1.

In definitiva ci si trovava di fronte a due esigenze da soddisfare contemporaneamente:

- 1 – Avere una scala di tempo rigorosamente uniforme per le esigenze metrologiche;
- 2 – Avere una scala di tempo che dia la effettiva posizione della sfera celeste rispetto a quella terrestre.

E’ evidente che la soluzione poteva scaturire solo da un compromesso che, utilizzando i vantaggi della scala TA e dell’ora UT1 trovasse la maniera di farle convivere.

Ed è ciò che è stato fatto con la istituzione dell’UTC (Tempo Universale Coordinato) entrato in vigore il 1° Gennaio 1972, che è un’ora basata sulla scala di tempo atomico TA, uniforme, ma la cui numerazione, con la quale si passa da una scala di tempo all’ora viene periodicamente riasata in modo che l’UTC non si discosti più di 0,7 secondi da UT1, operando quando necessario “salti” o “raddoppi” di 1 secondo intero, possibilmente alle ore 24 del 30 giugno o del 31 dicembre.

Finora si sono avuti solo raddoppi, effettuati ogni anno al 31 dicembre in quanto siamo attualmente in una fase di rallentamento abbastanza regolare.

Per consentire la precisione di 1/10 di secondo per gli usi dell’Astronomia pratica è stato inserito nella trasmissione dei segnali orari emessi da appositi enti (Istituto Galileo Ferraris) un codice che consente di conoscere, con l’approssimazione di 1/10 di secondo la correzione DUT1 da apportare ad UTC per avere il UT1.

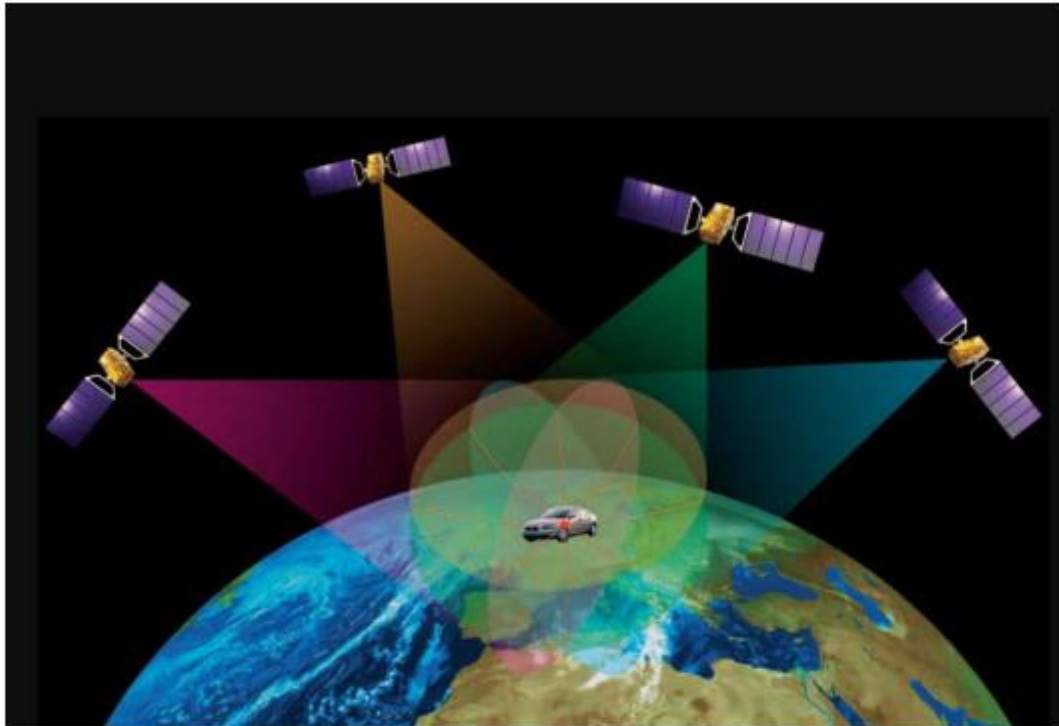
In definitiva per concludere, con la introduzione dell’UTC viene diffusa un’ora che:

- 1 – E’ basata sulla scala atomica uniforme che soddisfa le esigenze metrologiche;
- 2 – Può essere usato direttamente per gli usi della vita civile dato che sia lo scarto di più o meno 0,7 secondi sia il raddoppio, sono praticamente inavvertibili;
- 3 – Può essere corretto con il DUT1 in modo da avere l’ora UT1 con l’approssimazione al decimo di secondo, pienamente sufficiente per gli usi della Astronomia pratica ed in particolare per quella nautica.

Resta da notare che gli Osservatori Astronomici continueranno a determinare l’ora UT1 ma non più per controllare l’andamento dei loro cronometri ma bensì per determinare l’entità del DUT1 cioè la correzione per passare dall’UTC all’ora intesa come la coordinata angolare, di cui si è detto, cioè l’UT1.

La misura del tempo ovviamente ha una ricaduta importante sul sistema GPS in quanto la misurazione di base è la distanza satellite – ricevitore.

Al fine di ottenere tale valore bisogna misurare l’intervallo di tempo fra l’istante di partenza ed arrivo del segnale emesso dal satellite. Per ottenere la posizione del ricevitore bisogna avere la copertura di almeno quattro satelliti che consentono di poter determinare la Latitudine, Longitudine, la Quota e l’ora standard GPS.



Il tempo standard GPS è rappresentato dall'ora trasmessa dagli orologi atomici installati a bordo dei satelliti.

L'ora GPS viene trasmessa sulla base del numero dei secondi da quando gli orologi sono stati accesi per la prima volta nel 1980.

Questi orologi formano la tecnologia di base per il Global Positioning System ed i loro segnali sono quelli che vengono utilizzati per elaborare le informazioni di posizionamento.

I segnali orari GPS possono anche essere utilizzati per il sincronismo delle reti di computer sebbene il tempo standard GPS in senso stretto differisce dall'UTC.

Inizialmente l'ora standard GPS era sincronizzata su UTC ma dal momento che il satellite GPS è stato nello spazio nelle ultime decadi di anni, a differenza di UTC, non c'è stato alcun incremento per tenere conto dei secondi bisestili quindi attualmente il tempo standard GPS gira esattamente 17 secondi dietro UTC.

Anche se l'ora GPS e l'ora UTC non sono esattamente le stesse, la conversione è semplice in quanto esistono molti server in commercio (NTP Server GPS) che convertono il tempo GPS in ora UTC.

Quanto è stato riportato in questo articolo rappresenta una sintesi di un problema che si perde nella notte dei tempi e che ha affascinato studiosi e non. Si pensi che per poter realizzare il primo cronometro marino l'Ammiragliato Inglese aveva messo un premio di 20.000 Sterline.

A metà del Settecento un semplice orologiaio John Harrison riuscì nell'intento ma inizialmente il premio gli fu consegnato a metà e solo dopo diversi anni il saldo fu dato ai suoi figli.

La realizzazione di un tale orologio era fondamentale per la determinazione della posizione geografica nel senso che mentre la latitudine era possibile ricavarla con una adeguata precisione mediante le osservazioni di Sole a mezzogiorno e della Stella Polare, per la longitudine non era possibile. Solo dopo alcuni sinistri marittimi si comprese l'importanza del problema e quindi l'Ammiragliato propose questa soluzione che allora apparì un problema di difficile soluzione.

Oggi il cronometro di Harrison si trova nel National Maritime Museum di Greenwich ed è ancora funzionante.

Latina 08 Aprile 2024

Dott. Prof. Massimo Capecchi

DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO

Grazie al nostro amico Prof. Capecchi, ora sappiamo tutto sulla misura del tempo; dalle origini attraverso l'osservazione dei fenomeni astronomici, all'orologio al quarzo e poi all'orologio atomico. Infine, uscendo poco poco dalle porte di casa, il coordinamento del tempo tra satelliti e GPS.

*Sembrirebbe tutto risolto, se non intervenisse una esigenza che riguarda un futuro ormai alle porte: **sviluppare una strategia in grado di misurare il Tempo Lunare Coordinato (LTC)***



Di seguito le ultimissime notizie riguardo gli studi per andare ... **VERSO UN NUOVO TEMPO LUNARE**

Nei prossimi anni assisteremo a una concreta intensificazione delle missioni lunari, compreso il ritorno di un equipaggio sulla Luna dopo oltre 50 anni, grazie al programma Artemis.

L'obiettivo a lungo termine è quello di stabilire una presenza umana permanente sul nostro satellite, **una frontiera tuttavia irraggiungibile senza prima aver fissato un orario di riferimento comune anche sulla Luna.**

Da questo dipende, infatti, la sincronizzazione delle tecnologie e dei servizi a supporto dei futuri esploratori lunari e la capacità di comunicazione dei sistemi robotizzati o satellitari sia tra loro, sia con la base Terra.

In questo scenario, la Casa Bianca ha ora incaricato NASA di sviluppare una strategia per creare il Tempo Lunare Coordinato (LTC) entro la fine del 2026. Non si tratta di un fuso orario come quello terrestre, ma di un intero quadro di riferimento temporale per la Luna.

Il memorandum, pubblicato il 2 aprile, spinge le agenzie federali statunitensi a collaborare a livello internazionale per mirare a una standardizzazione del tempo celeste, con l'obiettivo di **«fornire alle future missioni cislunari una migliore navigazione e i servizi correlati necessari sulla Luna e dintorni».**

L'approccio proposto è quello di stabilire un tempo di riferimento distinto per ogni corpo celeste, con una prima attenzione alla superficie lunare e alle missioni che operano nello spazio cislunare. Con tale strategia si mira a superare il problema degli **effetti relativistici** nell'utilizzo di un tempo terrestre per l'esplorazione spaziale.

A un osservatore sulla Luna sembra, infatti, che un orologio sulla Terra perda in media 58,7 microsecondi per ogni giorno terrestre. Questo perché sulla Luna c'è meno gravità, quindi il tempo si sposta un po' più velocemente rispetto alla Terra. Questo piccolo gap potrebbe rivelarsi tuttavia fondamentale nel caso di navigazioni che necessitano della massima precisione.

Il nuovo tempo di riferimento dovrà soddisfare alcune specifiche caratteristiche: **la tracciabilità** rispetto al Tempo Universale Coordinato (UTC) utilizzato sulla Terra; **l'accuratezza** per un supporto di precisione alle navigazioni e alle attività scientifiche; **la resilienza**, ovvero essere indipendenti da eventuali perdite di contatto con la Terra; infine, **la scalabilità**, essere dunque utilizzabile anche in ambienti spaziali oltre il sistema Terra-Luna.

Il documento, infine, propone che il nuovo tempo lunare possa essere regolato da una rete di orologi atomici sulla Luna, esattamente come succede sulla Terra per il tempo terrestre.

NASA sta studiando un'architettura chiamata LunaNet per le comunicazioni e la navigazione lunare che potrebbe richiedere un nuovo standard orario.

(Ricerche e recensioni di F. Cordaro)

IVAN IVANOVIC, STELLINA E L'ULTIMO TEST PRIMA DEL VOLO DI GAGARIN

Il 25 marzo 1961, dal Cosmodromo di Baikonur si levava in volo un lanciatore R-7 modificato portando in orbita una Vostok denominata Sputnik-Korabl-5, in occidente nota come Sputnik-10. A bordo, per l'ultimo test prima del volo di Vostok-1 con Yuriy Gagarin, una cagnolina, Zvjodzdochka (Stellina) ed un Eroico manichino, al suo secondo volo, zeppo di sensori e dotato di tutto l'impianto ricetrasmittente che verrà utilizzato nel primo volo umano.

Il manichino era affettuosamente chiamato Ivan Ivanovic, un nome ed un cognome popolari in Unione Sovietica un po' come John Smith negli Stati Uniti o Mario Rossi in Italia. A lui è legata una buffa storia che alimentò la leggenda dei cosiddetti Cosmonauti perduti.



Stellina la cagnolina che correva con Gagarin

La cagnolina Stellina in realtà si chiamava Fortuna. Fu Gagarin in persona a volerle cambiare il nome. Fortuna/Stellina spesso correva insieme al futuro cosmonauta durante l'addestramento alla Cittadella Stellata e, qualche settimana prima del suo volo, Gagarin pensò che un nome che evocasse il cosmo, dove lui stesso era destinato, s'addiceva meglio a quella creatura dal carattere mite ed affettuoso.

Il cuore italiano di Ivan Ivanovic - L'Eroico Ivan Ivanovic era un manichino molto sofisticato per quei tempi. Oltre a riprodurre fedelmente un passeggero umano era dotato di una fitta rete di sensori biomedici che, solo molti anni più tardi, si scoprì essere di produzione italiana. Difatti, grazie ad un appalto destinato ufficialmente agli ospedali dell'URSS, un uomo d'affari italiano, Eugenio Benedetti, era riuscito a far inviare oltretutto, una fornitura di sofisticati sensori

biomedici prodotti dalle Officine Galileo. La storia rocambolesca di questo strano accordo commerciale è raccontata nel libro dello stesso Benedetti *Storie di un siciliano mezzo russo ed un pò cinese*.

L'equivoco del Bortsch - A questo volo è legato anche un celebre aneddoto per molto tempo considerato uno dei documenti più importanti sull'esistenza dei cosiddetti Cosmonauti Perduti.

Come detto, il manichino e la Vostok avevano un completo impianto radio che oltre a trasmettere a terra i dati raccolti dai sensori biometrici Made in Italy, servivano anche a testare le cosiddette trasmissioni in fonìa. Nella tuta di Ivan Ivanovic vi era un piccolo magnetofono che riproduceva, a ciclo continuo, la ricetta del Bortsch, una tradizionale zuppa di barbabietole e panna acida.

A causa delle distorsioni della ricezione a terra delle trasmissioni provenienti da un oggetto in orbita nello spazio, la parola Bortsch venne confusa con la parola Pomosh che in russo significa Aiuto. Per la cronaca il volo, durato circa 90', fu un successo. Sia Zvjodzdochka che l'Eroico Ivan Ivanovic vennero recuperati sani e salvi. Qualche settimana dopo la Storia avrebbe visto il primo uomo volare nello spazio ed il battito del suo cuore, come ebbe a dire lui stesso al Benedetti in occasione di un ricevimento, fu ricevuto a terra grazie all'Italia di Leonardo e Galileo.

Cani nel programma spaziale sovietico - Nel corso degli anni cinquanta e sessanta del XX secolo, nell'ambito del programma spaziale sovietico, l'URSS ha utilizzato diversi cani per i voli spaziali suborbitali ed orbitali al fine di determinare se il volo nello Spazio per l'uomo fosse fattibile o meno. Modulo di sicurezza ad ambiente controllato usato per i voli orbitali e sub-orbitali.

In questo periodo l'Unione Sovietica lanciò nelle proprie missioni almeno 57 cani. Il numero dei cani che raggiunsero effettivamente lo Spazio è tuttavia inferiore; inoltre, è bene ricordare che alcuni cani sono stati impiegati in più di un'occasione. La maggior parte degli animali sono sempre sopravvissuti, i pochi che sono morti sono stati persi per lo più a causa di guasti tecnici ad esclusione di **Lajka** il cui volo non prevedeva atterraggio. I cani sono stati l'animale preferito negli esperimenti spaziali degli scienziati sovietici, in quanto erano considerati animali ben adatti a sopportare lunghi periodi di inattività. Per abituarli agli spazi angusti delle navicelle spaziali, gli animali venivano messi in piccole gabbie per un periodo di 15-20 giorni. Venivano scelti cani randagi, piuttosto che animali abituati a vivere in casa, in quanto si riteneva che sarebbero stati in grado di meglio tollerare i rigori termici e le intense sollecitazioni del volo spaziale. Venivano scelti inoltre cani di sesso femminile, perché considerati più docili, e perché il meccanismo che doveva raccogliere l'urina e le feci degli animali era dotato di uno speciale dispositivo, progettato per funzionare solo con le femmine. Gli animali prima del lancio venivano inoltre dotati di tute spaziali che portavano per un certo periodo di tempo, in maniera da abituarli, e venivano anche messi in macchinari che simulavano il lancio ed in speciali centrifughe che simulavano l'elevata accelerazione del lancio stesso. I cani lanciati in orbita venivano alimentati con un nutriente gelatinoso ricco di proteine.

Voli sub-orbitali - Dal 1951 al 1956, diversi cani sono stati portati ad una altitudine di 100 km, a bordo di 15 diversi voli scientifici su razzi R-1. I cani indossavano apposite tute e caschi in vetro. Dal 1957 al 1960, 11 ulteriori voli con cani a bordo sono stati effettuati su razzi R-2 che li portarono ad un'altezza di circa 200 km. Nel 1958 tre voli sono stati invece effettuati ad un'altitudine di circa 450 km, su razzi R-5. Nei voli dotati dei razzi R-2 e R-5, i cani erano contenuti in una cabina pressurizzata.



Prospettiva privilegiata - Intervista all’Ing. Lorenzo Mariani – D.G. Leonardo

Con la rubrica “Prospettive privilegiate”, il CESMA si ripromette di intervistare i Key Player, le persone che hanno un ruolo chiave nell’ambito dell’aerospazio, e oggi abbiamo il privilegio di ospitare l’ingegner Lorenzo Mariani, Direttore Generale di Leonardo. Buongiorno ingegnere, grazie di essere oggi con noi.

D: Vado subito alla prima domanda, ingegnere Lei ha recentemente assunto questa importantissima carica nella undicesima azienda della Difesa in campo mondiale, che lei peraltro conosce bene avendoci militato in altri ruoli nella sua carriera. Ci può per favore sintetizzare quale è la sua vision dopo questo primo periodo dove Leonardo vuole strategicamente posizionarsi?



R: Grazie generale di questa domanda complessa ma, secondo me, molto importante. Io in effetti in Leonardo ho passato 30 anni della mia vita professionale e mai come oggi credo che sia importante definire quale è la nostra vision, come vediamo il futuro anche a breve e, in generale, Leonardo è una società che ha solidissime basi dal punto di vista dei mercati, dei prodotti e delle tecnologie. Il mondo però è cambiato, ce l'hanno insegnato sicuramente il conflitto ucraino, quello che abbiamo passato sul Covid e oserei dire anche la capacità di vedere un attimino altre situazioni difficili che ci sono in questo momento in Medio Oriente ma anche nel Pacifico. Alla luce di questo assume sempre più importanza puntare sulle tecnologie avanzate. L'internazionalizzazione per noi è fondamentale sia in termini di presenza sui mercati export sia in termini di alleanze internazionali che possono essere sicuramente europee o a carattere transatlantico perché penso che sempre di più la grande industria della Difesa dovrà pensare a una forma di aggregazione a varie forme di aggregazione. Quella delle tecnologie è anche importante e soprattutto a quanto diventeranno importanti altri settori che fino ad oggi sono stati non dico minori ma forse non prevalenti rispetto alla difesa che è il settore più organico per Leonardo. Parlo in particolare dello spazio sicuramente dove Leonardo è presente con delle Joint venture internazionali, quindi già con un modello aperto a questa evoluzione futura, e il cyber che è trasversale a tutti quanti gli altri settori. La Cyber diventerà fondamentale perché tutti i nostri sistemi e prodotti, dagli elicotteri agli aerei a componenti elettroniche radar e radio dovranno nascere “secure by design” e il fatto che Leonardo ha una divisione che si occupa di Cyber favorisce molto questo sviluppo. Tuttavia, il mondo della Cyber come sappiamo è estremamente frammentato e questo è un altro dei capitoli che andrà affrontato in questa linea di sviluppo che ci stiamo dando.

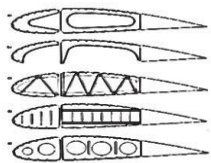
D: Grazie, molto chiaro, vorrei ora chiederle come intende lei agire, se me lo permette, da direttore d'orchestra per cercare di sincronizzare e sinergizzare le diverse divisioni di cui Leonardo è composta che sono molto diversificate sia da un punto di vista del prodotto ma, mi permetta di dire, anche che hanno una storia molto diversa e molto varia?

R: Anche questo è un punto chiave per Leonardo e direi che lei ha detto bene la storia probabilmente è più importante della differenza di prodotto. In realtà l'approccio che abbiamo preso è quello di considerarci una “One Company” perché Leonardo è una One Company in cui però coesistono dei Brand che assolutamente devono avere il loro spazio sul mercato. Parliamo sicuramente del ben noto Augusta Westland, parliamo della Oto Melara ma ce ne sono anche altri quindi il bilanciamento è quello tra unitarietà di impegno e rispetto della specificità di queste divisioni e questo bilanciamento lo gestiamo essenzialmente tramite un complesso corpo di procedure che riguardano soprattutto la parte di risorse umane, la parte delle tecnologie, ma anche una capacità di andare coordinati sul mercato perché poi alla fine sono questi due estremi che, secondo me, garantiscono la One Company e la giusta diversità. Come si nasce sui prodotti, per cui i singoli Brand devono essere ancora liberi di dare veramente il meglio di sé quando disegnano un nuovo prodotto, usando delle tecnologie comuni su cui tutta la società investe e anche coordinamento quando si va sul mercato perché domattina i singoli Brand si troveranno, ma si trovano già oggi, davanti lo stesso cliente con una forza combinata, una forza del gruppo che è quella della Leonardo One Company.

D: non posso infine non farle una domanda e chiedere il suo pensiero sulle tecnologie emergenti e dirompenti che lei peraltro ha già citato. Come ritiene che la competenza che avete acquisito, o che state acquisendo, in questi settori così avanzati tecnologicamente vi possa aiutare a posizionarvi nei programmi più complessi e futuri. Faccio l'esempio del GCAP, del Global Combat Air Program, ritiene che l'applicazione di queste tecnologie vi aiuti nei programmi e vi aiuti anche a essere più rispondenti verso il cliente sia nel prodotto che nel supporto all'uso del prodotto?

R: Sicuramente sì. Le tecnologie, e nel mondo in cui noi viviamo, in particolare nel mondo industriale in cui si trova ad operare Leonardo, aiutano sempre a migliorarsi, ad andare avanti, a raggiungere nuovi mercati e a servire meglio il cliente. Il punto è il modo e i tempi in cui uno riesce a entrarci, a dominarle. Noi su due o tre di questi aspetti già siamo stati pienamente sia investiti da alcune prime conseguenze e sia abbiamo reagito con approfondimento di conoscenze. Parlo in particolare dell'intelligenza artificiale, degli aspetti di big data. Questi già sono, non voglio dire dominati perché sono dei campi che evolvono ogni giorno, ma che già stiamo impiegando in alcuni degli aspetti più avanzati dei programmi di cui il GCAP è un ottimo rappresentante. Io credo che queste tecnologie ed altre, in mondi come l'interfaccia tra manned e unmanned, ma anche proprio nelle piattaforme del futuro, piattaforme aeree ed elicotteristiche, aiuteranno moltissimo e saranno un elemento fondamentale e sicuramente in questo il fatto di avere una One Company con un unico piano tecnologico come dicevo prima, ma adattato alle singole linee ci aiuterà ad affrontare il mercato nel modo migliore.

La ringrazio molto per la chiarezza, per la disponibilità e ovviamente vi auguriamo i migliori successi.
A presto rivederci con altre importanti interviste di “Prospettiva privilegiata”



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 ICM in scala 1:48 dedicato al B-26B Marauder.



Il Modello – Il kit (ICM48320) si compone di circa 380 pezzi. Le pannellature esterne sono finemente incise, mentre tutte le parti interne sono molto ben riprodotte, quasi un vero peccato, poiché molte di esse risulteranno non visibili una volta completato il modello. La scala di questo kit inoltre permette di arricchirlo e dettagliarlo ulteriormente con parti auto costruite o attraverso i numerosi set di upgrade che è possibile acquistare in commercio.



L'abitacolo è composto di numerose parti, spingendo la riproduzione ai massimi livelli: cockpit, consolle centrale e sedili piloti sono tutti elementi formati da numerose pezzi che ne permettono una riproduzione estremamente dettagliata. Stessa cosa per i motori suddivisi in almeno una trentina di parti differenti.

Degno di nota il vano bombe: lasciate le gondole del vano aperto permettendo all'osservatore di



ammirare la disposizione del carico bellico. Flap e superfici di controllo possono essere montati in posizione estesa o neutra. Stessa cosa per timone e piani di coda. La dimensione del modello finito è di circa 387 x 454 cm². La fase di verniciatura di un modello così bello deve essere affrontata esclusivamente ad aerografo.

Le decals a corredo permettono di realizzare ben tre varianti:

1) B-26B-55MA 42-96077

"Ladies Delight", 584th
Bomb Squadron, 394th
Bomb Group, Summer
1944.

2) B-26B-55MA 42-96214

"Coral Princess III", 494th
Bomb Squadron, 344th
Bomb Group, 1944.

3) B-26B-55MA 42-96165

"The Big Hairy Bird",
599th Bomb Squadron,
397th Bomb Group, July
1944.



Il Progetto – All'inizio di Gennaio del 1939 l'USAAC emanò la richiesta per un nuovo aereo da bombardamento di medie dimensioni per il quale erano previste prestazioni elevate, soprattutto in termini di velocità. Questa richiesta nasceva dal fatto che i modelli in linea sino a quel momento, Douglas B18 e Martin B10 erano chiaramente obsoleti. In meno di sei mesi la Glenn L. Martin Co (oggi Lockheed Martin) propose all'USAAC il suo progetto che, a causa della situazione geopolitica contingente, venne approvato immediatamente. Il prototipo volò a Baltimora il 25 Novembre 1940 dando subito dimostrazione del fatto che era in grado di superare la velocità operativa di 500 km/h. A Marzo dell'anno successive iniziarono le prime consegne e con esse i problemi durante la fase di addestramento. In questa fase furono veramente numerosi gli incidenti mortali che si verificarono. E' in questo modo che Marauder si guadagnò il soprannome di "widow-maker". Quasi tutti gli incidenti avvennero in fase di atterraggio, quando gli equipaggi non rispettavano scrupolosamente le velocità di avvicinamento indicate nel manuale. La velocità di atterraggio di 150 miglia all'ora (241 km/h), particolarmente alta per un bombardiere di medie dimensioni, fece sì che molti piloti, trovandola innaturale, non la rispettassero alla lettera. In queste condizioni il Marauder andava fuori assetto stallando proprio in questa fase che risultava quindi fatale per l'aereo e di conseguenza per il suo equipaggio. L'addestramento puntiglioso unito ad un costante e continuo miglioramento delle sue caratteristiche aerodinamiche fecero del Marauder il bombardiere Americano che statisticamente mostrò la più bassa percentuale di perdite, lasciandosi così alle spalle la pessima reputazione iniziale di "fabbricatore di vedove".

La versione proposta nel KIT ICM è quella che per prima adottò le mitragliatrici portate al calibro di 12,7 mm; apertura alare ed impennaggio verticale maggiorati rispetto ai precedenti e motori Pratt & Whitney R-2800-41 che erano in grado di spingere il Marauder alla velocità di 510 km/h a pieno carico bellico di 3000 lb (1360 kg).



Virgi Models
str. Case Zucchi, 641
29010, Castelnovo Fogliani, Arezzo (PC)

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

info@wirgimodels.com

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

AVVISI E COMUNICAZIONI

A.A.A. FIDENZA IN VISITA AL 6° STORMO

SONO ESAURITE LE DISPONIBILITÀ PER PARTECIPARE ALLA VISITA AL 6° STORMO DI GHEDI, PROGRAMMATA PER IL 15 MAGGIO 2024.

RIMANE APERTA LA LISTA D'ATTESA, NEL CASO SI LIBERINO DEI POSTI. PER INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI, CONTATTARE LA SEZIONE O IL REFERENTE AAA FIDENZA AI SEGUENTI RECAPITI:

assoaeronautica.fidenza@gmail.com
Roberto: 331 702 5002



VISITA ALLA DIVISIONE AEREA DI SPERIMENTAZIONE AERONAUTICA E SPAZIALE (D.A.S.A.S.) AEROPORTO PRATICA DI MARE - ROMA

Un gruppo di Soci della Sezione AAA di Fidenza, andrà in visita alla DASAS unitamente al Gruppo Alpini di Soragna, nei giorni 17 e 18 maggio 2024. Per informazioni contattare la Sezione o il referente per l'evento a Roma, ai seguenti recapiti: assoaeronautica.fidenza@gmail.com – Fabio 328 258 5081

ALCUNE INFORMAZIONI - L'8 marzo 2021, presso l'aeroporto militare "Mario de Bernardi" di Pratica di Mare, è stata costituita la **Divisione Aerea di Sperimentazione Aeronautica e Spaziale (D.A.S.A.S.)**, un nuovo comando che ha inglobato la struttura e le competenze dei preesistenti **Centro Sperimentale di Volo** e **Comando Aeroporto**.

La D.A.S.A.S. è nata per affrontare con **metodologie interdisciplinari** (tecnico-operative, ingegneristiche e mediche del settore aeronautico, chimico-fisico e sanitario) e in sinergia con le eccellenze aeronautiche nazionali e internazionali, le attività di studio, sperimentazione, collaudo, valutazione tecnico-operativa e supporto alla ricerca dei nuovi sistemi d'arma aeronautici, anche a beneficio di **altre Forze Armate e Corpi Armati dello Stato**.



La Divisione Aerea, inoltre, assicura il supporto tecnico-logistico, amministrativo e operativo ai molteplici Enti e Reparti sia dell'Aeronautica Militare sia di altre Forze Armate e Corpi Armati dello Stato presenti sul sedime aeroportuale, garantendo i servizi necessari per il sicuro ed efficace svolgimento delle attività di volo, della gestione delle operazioni connesse alla ricezione, imbarco e sbarco di uomini, materiali e mezzi per il tramite dell'**Air Terminal Operations Center** e svolge la funzione di **Point of Entry sanitario nazionale per tutta la Difesa**.



*L'attività di studio e sperimentazione finalizzata al volo nacque e si sviluppò in Italia negli anni trenta con la creazione, sull'Aeroporto di Guidonia, della **Direzione Superiore Studi ed Esperienze**.*

*Dell'elevatissimo livello tecnologico raggiunto in ambito mondiale sono testimoni i tanti successi e record, alcuni dei quali ancora imbattuti, conseguiti nel periodo. Dopo il secondo conflitto mondiale, dalle ceneri di quella Direzione, sono nati vari Enti e Centri che sono stati riuniti nel 1986 presso l'Aeroporto di Pratica di Mare, dapprima nella **Divisione Aerea Studi Ricerche e Sperimentazioni**, divenuta poi **Centro Sperimentale di Volo il 1° marzo 1999** e, a partire dall'8 marzo 2021, nella **Divisione Aerea di Sperimentazione Aeronautica e Spaziale (D.A.S.A.S.)** la quale ha assorbito anche le competenze del **Comando Aeroporto** per ciò che attiene il supporto tecnico-logistico-finanziario fornito a tutti gli Enti che insistono sul sedime di Pratica di Mare.*

*La D.A.S.A.S., operante alle dipendenze del **Comando Logistico dell'Aeronautica Militare**, rappresenta ad oggi il primo ed unico esempio in Italia di razionalizzazione e accentramento in una sola struttura dei singoli centri di studio e sperimentazione dipendenti da una Forza Armata.*



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.

B-26 “Marauder” (predatore)

Il Cavallo da tiro della 9ª Air Force della serie: Aerei militari - Assi e Leggende

Il Martin B-26 Marauder è un bombardiere bimotore americano di medie dimensioni con una struttura ad ala alta interamente in metallo. Il primo volo di prova del prototipo ebbe luogo nel 1940 e la produzione in serie iniziò nel 1941. A causa delle numerose "malattie infantili" dei primi lotti di produzione, che portarono a numerosi disastri, l'aereo fu soprannominato "The Widowmaker" (fabbrica di vedove.) Questa opinione ha messo in ombra le bassissime perdite in combattimento tra gli equipaggi che pilotavano il B-26 "Marauder" delle versioni successive. Indubbiamente, però, questa macchina era molto difficile da pilotare e richiedeva grandi capacità da parte dei piloti. Il bombardiere B-26 fu prodotto in diverse versioni, le più importanti delle quali furono: A, B, F e G.-



Avevano anche prestazioni molto migliori rispetto ai bombardieri B-25. Il Martin B-26 ha combattuto principalmente al Teatro di Guerra Europeo (Mar Mediterraneo ed Europa nord-occidentale). In totale, sono stati prodotti più di 5.000 di questi velivoli. Dati tecnici (versione G): velocità massima: 451 km/h, quota operativa 6.040 m, autonomia operativo: 1.850 km, armamento: fisso - 5 mitragliatrici calibro 12,7 mm, montato - fino a 2.400 kg.

DELTA EDITRICE – PARMA, PER LA SERIE: “I GRANDI AEREI STORICI

APRILE 2016 N° 81 € 5,00

Disponibile presso l'Editore e ... naturalmente nella biblioteca aeronautica della Sezione AAA di Fidenza



Nel calendario degli eventi e nel suo approfondimento relativo all'impresa di Albania, il nostro collaboratore M.C. ha parlato del ruolo svolto dal Generale Valle; con questo suggerimento editoriale vogliamo proporre un approfondimento di conoscenza di questo famoso personaggio della storia aeronautica.



“I MIEI TRENT'ANNI DI VOLO”

di Giuseppe Valle

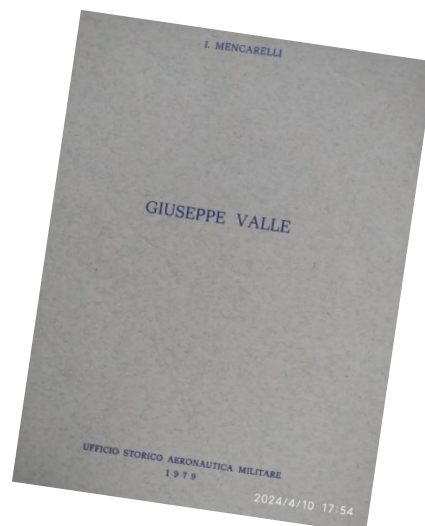
Editore - Mondadori Milano

prima edizione 1939 - Reperibile on-line

“GIUSEPPE VALLE”

biografia di I. Mencarelli edita dall'Ufficio Storico Aeronautica Militare nell'anno 1979

testo praticamente introvabile in commercio e ... disponibile presso la biblioteca della Sezione AAA - Fidenza



TUTTE LE CONVENZIONI



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

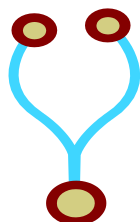
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRCR, per promuovere attività comuni, scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2024 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini. 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.



OBBIETTIVO 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 Cannelto FONTANELLATO (PR) INFORMAZIONI ANCHE PRESSO ASSOERONAUTICA-FIDENZA



POLIAMBULATORIO DALLA ROSA PRATI

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

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



CABEZA LOCA - LABORATORIO GRAFICO DI PROGETTAZIONE E STAMPA

info@cabezalocastyle.com

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



DECOR tinteggiature 327-1552543



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

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



HANGAR ITALY
Volo. Motori ed Emozioni

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

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

Un'occasione IMPERDIBILE per acquistare l'orologio dedicato al mitico F-104! Una Limited Edition a 104 pezzi per ciascuna variante, singolarmente numerati e personalizzabili. La scelta è stata quella di far nascere un oggetto capace di ricalcare la sua anima, unica ed inimitabile, a partire dai nomi associati a ciascuno modello: "Starfighter", "Spillone" e "Cacciatore di Stelle".

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



Gotha VIAGGI

Via Collegio dei Nobili 2/d - 43121 Parma - tel. 0521-798409 - Agenzia di Viaggi specializzata nei viaggi di lavoro e di gruppi. Già da alcuni anni i titolari organizzano viaggi e soggiorni per l'A.A.A., alla quale riservano un vantaggioso trattamento in convenzione, conoscendone le esigenze e favorendo la riuscita dei Tour di gruppo.

www.gothaviaggi.it - convenzione valida per i soci AAA 2021.



PIZZONI PIANTE E FIORI

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

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



AGENDA DEL MESE DI MARZO-APRILE 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

- Fino al 20 aprile** **Gallarate (VA) – Palazzo Borghi – esposizione delle Mostra di Architettura Aeronautica “AeroArch”**
ingresso gratuito
- Lunedì 22 aprile** **Parma – Portici del Grano ore 16,30** seduta congiunta di Consiglio Comunale e Provinciale con interventi istituzionali sul tema degli avvenimenti che hanno determinato l’assegnazione della Medaglia d’Oro al Merito Civile alla Provincia di Parma. Sono invitate a partecipare le Ass.ni Partigiane e Combattentistiche d’Arma con Labari.
- Giovedì 25 aprile** **Parma – celebrazioni del XXV aprile, 79° Anniversario della Liberazione – 9,30 S. Messa presso la chiesa di Santa Croce - 10,15 Corteo da Barriera d’Azeglio deposizione corone monumento al Partigiano, ai Caduti di tutte le guerre – 11,00 Piazza Garibaldi saluti delle Autorità – 12,00 rintocchi solenni della campana della Torre Civica. La cerimonia sarà accompagnata dalla esibizione del Corpo Bandistico Giuseppe Verdi. Le Associazioni sono invitate.**
- 25-26-27-28 aprile** **Soragna – fiera del Artigianato, Agricoltura e Commercio – previsto stand AAA Fidenza e Nucleo di Soragna**
- Sabato 27 aprile** **Fidenza Cattedrale di San Donnino – ore 18,00** Funzione religiosa presieduta dal Vicario Generale Diocesi di Fidenza - Don Gianemilio Pedroni, per le celebrazioni in onore di San Giorgio Martire, Patrono dell’Ass. Nazionale Insigni Onorificenze Cavalleresche. Sarà presente il Delegato provinciale – Comm. Alessandro Ghidini. Sono invitati alla cerimonia i Cittadini Onorari e Benemeriti della città dio Fidenza.
- Sabato 4 maggio** **Parma – Monumento del Cornocchio – ore 10,00** cerimonia annuale in ricordo delle vittime dell’eccidio del Cornocchio, durante la Guerra di liberazione.
- Mercoledì 15 maggio** **AAA Fidenza – visita al 6° Stormo Aeroporto Ghedi – vedi pagina 30 dedicata all’evento**
- Venerdì 17-18 maggio** **AAA Fidenza e Gruppo Alpini Soragna – viaggio per visita DASAS Aeroporto Pratica di Mare (Roma) e Ville di Tivoli - vedi pagina 30 dedicata all’evento**

CONTINUA A LEGGERE “FORUM”

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

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

FORUM È DISPONIBILE ANCHE PRESSO:

Circolo I RMV Cameri – Comando Distaccamento Aeroportuale San Damiano Piacenza - Comando I Regione Aerea Milano – Comando AM Parma - A.A.A. Presidenza Nazionale Roma – Presidenza Regionale Piemonte, Veneto, Emilia Romagna, **Sezioni 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.