

“FORUM”

degli Aviatori



Aprile 2022

n° 109

**Notiziario di Informazione dell'Associazione Arma Aeronautica
Sezione di Fidenza**

“FORUM degli Aviatori”

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

anno X - n° 109 – data di emissione: aprile 2022

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 ASSOERONAUTICA 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.miati@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 ASSOERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....(AAA Team Comunicazione)
- Pg. 4	AVVISO - 12 GIUGNO 2022 - VISITA ALLA COLLEZIONE JONATHAN E VILLA BARBARO(AAA Fidenza)
STORIE AERONAUTICHE	
- Pg. 5-11	“LA NOTTE DELLA CIVETTA”.....(www.EAF51 – Dino Fabri)
AVIAZIONE CIVILE	
-Pg. 12	“IL PRIMO VOLO SUPERSONICO DI UN AEREO CIVILE: CON IL DC-8”.....(Web - Aviazione Civile brevi racconti)
- Pg. 13-14	INDUSTRIE AERONAUTICHE “REGIANE” E LA VARIANTE VARENSINA.....(Carlo Martegani)
STORIE DI MARE	
- Pg. 15-17	“HARAKIRI DI GENERALI MENTRE CADE OKINAWA”(S.T.V. Emilio Mediolini)
ATTUALITÀ	
- Pg. 18	AGGIORNAMENTO DEL SITO WWW.ASSOERONAUTICAFIDENZA.IT (Pacomar)
- Pg. 19-21	OPERAZIONE GRAC – “GLI F-104 CADUTI A MANDROLA”.....(P.Bergonzi – foto A.Franconi)
IT HAPPENED IN THE SKY	
- Pg. 22-24	ACCADDE NEI CIELI AD APRILE(ricerche della Sez. AAA-Monterotondo)
EVENTI E RICORRENZE	
- Pg. 25-27	“AERONAUTICA MILITARE 100-1” – UN ANNO AL CENTENARIO 2023.....(Web – sito ufficiale AM)
- Pg. 28-29	VISITA DI CORTESIA AL CASTELLO DI SAN PELAGIO.....(Strega-foto Lomi)
- Pg. 30-31	1° CORSO DI CULTURA TECNICO AERONAUTICA E INTRODUZIONE AL PILOTAGGIO.....(AAA Fidenza - Strega)
- Pg. 32	FIDENZA - CERIMONIA DI INTITOLAZIONE DEL VIALE ILARIA ALPI(Strega – GdP)
- Pg. 33	IL CAMPIONE DI CICLISMO BARONCHELLI TRA I BERSAGLIERI DI PARMA.....(Leo Levati e Web)
AVVISI E COMUNICAZIONI	
- Pg. 34	AVIATORI D'ITALIA – DIVENTA ANCHE TU FOLLOWER!.....(AAA P.N.)
- Pg. 35	5XMILLE - XXI RADUNO NAZIONALE.....(AAA-P.N.)
- Pg. 35	PROGRAMMA VISITA COLLEZIONE JONATHAN E VILLA BARBARO.....(AAA – Fidenza)
- Pg. 36	PROGRAMMA MANIFESTAZIONI P.A.N. 2022(Sito ufficiale A.M.)
LO SPAZIO È DI TUTTI	
- Pg. 37-38	IL VIAGGIO NELL'UNIVERSO FUTURIBILE.....(dal Web Bernad Carr – recensioni e ricerche di F.Cordaro)
PAGINE DI AEROMODELLISMO	
-Pg. 39-41	“SOPWHIT TABLOID” MODELLO VOLANTE DI CARLO MARTEGANI.....(Ing. C. Martegani)
EDITORIA AERONAUTICA	
- Pg. 42	“ALLACCIATE LE CINTURE”(Com.te Pietro Pallini)
- Pg. 42	“ALI” Dall'Adige al Brenta(Luigino Caliaro – Aviani & Aviani Ed.)
CONVENZIONI	
- Pg. 43	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L'ANNO 2022.....(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 44	APRILE-MAGGIO 2022.....(Redazione Forum)

In copertina:

Pasqua 2022 – immagini dal fronte di guerra

FORUM[®] degli Aviatori d'Italia

**è entrato nel 10°
anno di attività:
dal 2013 al**

2022

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



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

www.assoaeronautica.it

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

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

www.assoaeronautica.it

su www.assoaeronauticafidenza.it

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



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



Pagina Facebook

facebook.com/assoaeroarma



Instagram

instagram.com/assoaeroarma



Twitter

twitter.com/assoaeroarma



Telegram

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



YouTube

youtube.com/assoaeronautica



Sito Web

www.assoaeronautica.it

AVVISO:

Museo San Pelagio 29 marzo - esordio della stagione di visite di aggiornamento tecnico professionale
12 giugno 2022 – A.A.A. FIDENZA (con le previste cautele)
RIAPRE IL PROGRAMMA DI VISITE



Associazione Arma Aeronautica sezione di Fidenza

organizza

DOMENICA 12 GIUGNO

Visita alla



Fondazione Jonathan

A NERVESA DELLA BATTAGLIA

PARTENZA ORE 6:30 PARCHEGGIO COOP FIDENZA

ORE 6:45 PARCHEGGIO SCAMBIATORE

CASELLO A1 PARMA (Road House)

PRANZO presso ristorante locale

AL POMERIGGIO visita alla sontuosa

VILLA "BARBARO" (MASER)

Rientro in serata ore 20:30 circa

Totale quota 60€



INFO E PRENOTAZIONE:

Roberto Miatì 331 7025002 Guglielmo Gaiani 333 8708142

PROGRAMMA DETTAGLIATO ALLA PAGINA 35 DEDICATA AGLI AVVISI



STORIE DI UOMINI E AEREI

LA NOTTE DELLA CIVETTA - (stralcio testo di Dino Fabbri fonte Starfighters.it)



Ricordi di un turno di allarme – era un tardo pomeriggio dell'inverno 1981, sino a quel momento la giornata era trascorsa abbastanza velocemente: la consueta routine d'ufficio nella sede dell'indimenticato **21° Gruppo Volo "tigre"**, con un orecchio, anzi due, sempre tesi a percepire se dall'altoparlante della linea calda provenisse un brontolio che potesse assomigliare, anche vagamente, ad un ordine di decollo (scramble).



Nel qual caso lesti come la folgore sarebbero saltati sulla "sfruttatissima FIAT panda targata A.M." avrebbero attraversato a **bombazza** la pista, bloccato le ruote ai piedi della scaletta dei velivoli, quindi catapultati a bordo, messo in moto il jet con la collaborazione del personale di terra e una volta arrivati in pista avrebbero liberati tutti gli oltre 8.000 kg di spinta per volare a fionda contro la "minaccia".

Quel di uno dei piloti ero io, l'altro, con funzione di capo allarme, Gianni, mio compagno di corso in Accademia: entrambi giovani capitani ma già esperti "combat ready", tutti e due entusiasti della carriera intrapresa, ma soprattutto fanatici del volo con lo "spillone"; ragione per la quale una giornata di lavoro senza alzare il sedere da terra ci sembrava sprecata.

A quell'ora l'attività di volo addestrativa era terminata, tutti gli aeroplani capottati, gli uffici chiusi e il personale stava abbandonando la nave; al sottoscritto ed al suo caposervizio, non rimaneva altro da fare che rientrare nella gabbia delle tigri, la palazzina-allarme, per attendere pazientemente di smontare dal turno alle 9 del giorno dopo.



Al briefing serale l'ufficiale meteo, con abbondanza di carte ed un forbito eloquio tecnico che spaziava dalle isobare ai gradienti, dallo zero termico al centro di alta pressione, ci dimostrò ciò che era evidente anche al mio gatto, e cioè che la serata era splendida e la nottata non sarebbe stata da meno, limpida e totalmente priva di nuvole; così Cameri e così tutti gli alternati che garantivano assistenza: una vera rarità!

Orbene, poiché mancava ancora un'oretta abbondante alla cena, mi cimentai nel passatempo preferito di un pilota in servizio d'allarme: convincere il controllore radar in turno di sorveglianza che sul suo schermo, se avesse ben guardato, vi avrebbe scorto una traccia sconosciuta, magari ostile, perciò meritevole di essere intercettata e identificata; si trattava in realtà di un fiacco tentativo di indurre chi di dovere a ordinare il decollo della coppia in prontezza, esperimento che aveva le stesse probabilità di successo di quelle di un ferro da stiro di rimanere a galla, ma che qualche volta, soprattutto in passato, aveva dato i suoi bei risultati.

Come volevasi dimostrare Mauro - l'abilissimo guidacaccia di "Puma Radar" e controllore di turno - non volle saperne di farsi corrompere, anzi mi ricambiò con la stessa moneta: "guarda Dino" mi disse "non si muove proprio niente stasera e anzi per il freddo anche le **civette vanno a piedi!**" Beh, comunque ci avevo provato; a questo punto rimaneva ben poco da fare: meglio dare una sbirciata al quotidiano ed accendere la televisione in tempo per il telegiornale della sera, mentre il mio capo, spaparanzato sulla poltrona, si predispondeva per l'immane rapporto telefonico serale con il suo più autorevole (e severo) superiore: la moglie.

Dopo la cena, servita dalla mensa aeroportuale e il "caffè dei notturni", si svolse il consueto rituale: preparare per la notte i due sofisticati e costosi marchingegni rimasti disoccupati sino a quel momento. I velivoli furono così messi in moto e nuovamente verificati, proprio come se si dovesse decollare, il tutto mediante una serie di controlli denominati

in gergo delle "5 dita": cioè identificati in sequenza e richiamati ciascuno dalle dita delle mani, i comandi di volo, l'aerofreno, i trim, i damper, l'APC, i flaps, il rain remover, i flabelli del cono di scarico ed il motore, il tutto con rapida intesa e perfetta sinergia tra pilota a bordo e crew chief a terra; a conclusione l'urlo liberatorio del propulsore J-79 spinto al massimo regime: un trionfo di decibel che squarciò la placida notte, che pareva volesse gridare al pilota: *"tutta la mia potenza è a tua disposizione, conta pure su di me!"*

Con il prevolo notturno dei 2 "spilloni" le prime 12 ore di servizio erano trascorse; non rimaneva che organizzarsi per la notte, consapevoli della scarsa probabilità che alla coppia venisse richiesto un intervento a così tarda serata anche solo per testare la reattività del sistema (practice scramble).

Alle 21,30 gli specialisti si radunarono per un pinnacolo, mentre Gianni ed io preferimmo ritirarci e guardare un pò di televisione, poi grugnita la buona notte, ci sdraiammo sulle brande con la seguente configurazione: il sottoscritto completamente vestito scarponi da volo compresi, Gianni in tuta da volo ma senza calzari, questi ordinatamente appaiati ai piedi del letto; a tal proposito le correnti di pensiero erano molteplici: chi sosteneva che era meglio riposare completamente vestiti per ridurre i tempi di reazione, chi invece preferiva spogliarsi, pronto a dimostrare che i 10-15 secondi necessari per indossare la combinazione da volo, non avrebbero significativamente inciso sull'obbligo di rispettare il limite dei 5 minuti per staccare le ruote da terra. (READY IN FIVE)

E poiché "electa una via non datur cursus ad alteram" il sottoscritto rimase vestito di tutto punto, scarponi compresi, ma ciò non gli impedì di passare in tempi rapidissimi dal disorientamento al coma vigile, dalla perdita di conoscenza alla benefica fase rem, ricca di sogni e fantasie di ogni genere.

Non saprei dire a che ora, ma qualcosa tentò insistentemente quanto fastidiosamente di richiamarmi alla realtà, poichè sembrava che qualcuno parlasse all'interno della stanza e molto maleducatamente si divertisse addirittura ad emettere sgradevoli pernacchie; nonostante il mio rifiuto di riacquistare coscienza, non potei fare a meno di percepire alcuni ritagli del fenomeno che più o meno suonava così: *"prrrr....pronto Cameri....prrr... come mi ricevi....prrr... quattro quinti e tu?...prrrr.... forte e chiaro... prrr...allora **scramble, scramble, scramble**, per due hotel eco.....prrr... salita gate...alfa 370....a sinistra 030prrr...con puma oscar 66prrr... lo squawk 3/15... ricevuto Cameri?...OK ricevuto Puma...."*

Alla parola "scramble" l'occhio si sbarrò, il suono lancinante di una sirena mi trafisse il cervello ancora latitante; comunque uno e un solo segnale era contenuto nel mio cranio in quel frenetico momento: *"una sirena urla..., allora devi correre!"* L'unica direzione possibile doveva essere verso la porta, attraversando la quale percepii vagamente le imprecazioni del Gianni alle prese con la ricerca degli scarponi e con il tentativo di calzarli correttamente.

Ero d'un tratto balzato in piedi con la pressione arteriosa a 20 che stentava a salire, in corsa spasmodica verso una luce costituita dai fari dell'hangar dei due velivoli d'allarme, mentre i pixel del mio cervello tardavano a comporsi in maniera soddisfacente, nonostante il freddo intenso sferzasse il viso e le mani scoperte.

Malgrado ciò raggiunsi ansimante la scaletta del velivolo avendo messo a fuoco il convincimento che dovevo mettere in moto l'avione e partire in gran carriera, ma come, dove, perchè? Si vedrà! Per prima cosa è indispensabile, pensai, salire a bordo; una volta adagate le chiappe sul Martin Baker ecco il miracolo, le mani andavano da sole e gli occhi controllavano ciò che ancora la testa tribolava a concepire.

In rapida successione la piattaforma inerziale fu posta su "align", il contasecondi avviato, il pacco di sopravvivenza, alloggiato sotto il sedile, venne collegato al giubbotto di salvataggio, le giarrettiere agganciate alle gambe mentre le due robuste mani dello specialista, arrampicatosi non visto sulla scaletta immediatamente dietro di me, stringevano le cinghie di sicurezza che mi assicuravano saldamente al seggiolino e quindi al paracadute.



Un veloce sguardo all'esterno dell'abitacolo mi confermò che tutti i componenti della squadretta d'allarme erano febbrilmente presi dalle loro mansioni e anche Gianni si stava agitando nel cockpit del velivolo a fianco, intento come me a legarsi, scrupolosamente assistito dal suo crew chief: chissà se aveva gli scarponi ai piedi mi sorpresi a pensare? Scacciai subito l'interrogativo perchè il rombo del generatore Atlas indispensabile per avviare il J-79, mi fece capire che tutto era pronto per dare inizio alle danze.

Mentre azionavo entrambi gli starter della messa in moto riflettei che questa volta il mio capo-collega, con o senza scarponi, avrebbe dovuto accontentarsi di mangiare la polvere del mio

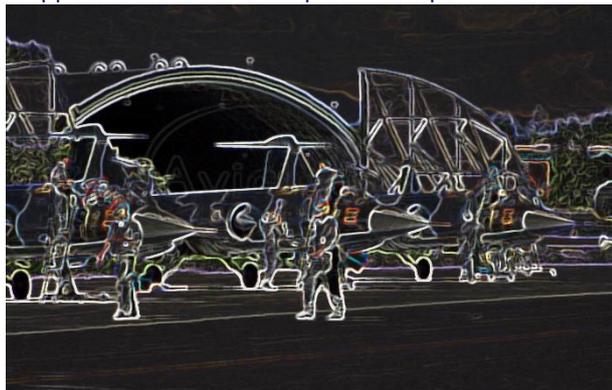
Jet, pensiero che mi fece storcere in un sorriso compiacente la bocca, già costretta nella maschera ad ossigeno; si tratta di quella sana rivalità costantemente presente nella casta dei piloti da caccia, sempre pronta a ricercare nel gruppo il più abile, il più veloce, il più aggressivo, questa notte avrebbe giocato a mio favore e contro il povero Gianni, così almeno pensavo.

Qualche frazione di secondo ancora per accendere i principali apparati di bordo mentre il motore aveva stabilmente raggiunto il regime minimo del 67% dei giri e già il capo crew chief addetto al mio velivolo, tolte le spine di sicurezza del sedile eiettabile, mi segnalava correndo veloce davanti allo spillone che potevo iniziare a rullare; con i controlli ormai tutti completati, rimaneva solo da posizionare l'interruttore della piattaforma inerziale su "nav" per potermi muovere, ma appena lo feci il pannello avarie mi segnalò il malfunzionamento dell'impianto con conseguente "NO GO" da parte dell'orizzonte artificiale.

Ecco, al lento diradarsi della nebbia del mio cervello ancora sonnacchioso si aggiungeva una ulteriore, sgradita, scarica di adrenalina: l'avaria indicata non avrebbe consentito il volo: che fare? Ignorarla o applicare la prevista procedura che prevedeva il riallineamento della piattaforma con un ritardo di un minuto abbondante sui tempi di decollo? No, era notte, non si poteva rischiare di partire senza indicazioni attendibili di assetto del velivolo e di prua: la decisione fu presa in un istante, l'interruttore riposizionato su "align" e il contasecondi nuovamente in funzione per cronometrare il minuto necessario al nuovo allineamento.

Solo in quel frangente, guardando necessariamente l'orologio di bordo, mi resi conto che era quasi l'una del mattino, mentre allo sguardo interrogativo del "troppo in fretta considerato mangiatore di polvere" dovetti mio malgrado rispondere con uno spazientito cenno della mano che stava a significare "vai pure avanti, vai pure a quel....."; il boato del suo propulsore non si fece attendere oltre, spinto quasi al massimo per trascinare il velivolo fuori dall'hangaretto e procedere il più velocemente possibile verso la pista di decollo.

Mentre ancora un pò frastornato guardavo con insistenza la lancetta dei secondi che sembrava inspiegabilmente rallentare sempre più, il velivolo del capo si fermò all'ingresso della pista per gli ultimi controlli da parte dell'armiere: mi scappò allora una mezza imprecazione per incitare la lancetta del cronometro che finalmente, forse spaventata, si decise



ad attraversare il numero 12 del quadrante, decretando questa volta la piena operatività dell'apparato e consentendomi di abbandonare in gran carriera l'area di parcheggio all'inseguimento di quel paragnosta del Gianni che, sospinto dalla regolare ma pur sempre impressionante fiammata del suo post-bruciatore, aveva ormai staccato le ruote da terra.

Nel brevissimo percorso che mi separava dalla testata pista, copiai in cuffia ripetendole le autorizzazioni della torre di controllo (quelle del "sogno" per intenderci, che in gergo sono definite "clearance"), rifeci un giro di controlli in cabina, verificai visivamente che l'armiere avesse tolto tutte le spine

di sicurezza dei missili alloggiati sotto le ali e finalmente mi ritrovai, dopo circa 4 minuti dal tragico risveglio ed ancora bastantemente frastornato, lanciato come una schioppettata tra due file di luci bianchissime parte delle quali scorrevano sempre più rapidamente all'indietro mentre tutte le altre si congiungevano lontane proprio davanti ai miei occhi: l'ebbrezza dell'accelerazione mi procurò un rilassante languore e quasi mi convinse di essere ancora immerso nel sogno di prima piuttosto che costretto nell'angusto spazio dell'abitacolo di un F-104-S e scaraventato dalla mano di un gigante fino al limite superiore del cielo.

Riuscii comunque a recuperare la delicatezza del momento talché la sua percezione mi scosse all'istante dal torpore costringendomi nuovamente alla massima concentrazione: stavo procedendo ad oltre 100 nodi in rapida accelerazione, il motore a pieni giri ed in massima post-combustione spingeva come una catapulta; in un attimo lessi sull'anemometro 120 nodi, poi 130, 140 ..., a 175, (quasi 350 km orari) applicai una leggera pressione all'indietro sulla barra di comando e lo "spillone" ubbidiente alzò il naso verso le stelle, mentre le ruote si scioglievano dolcemente dall'abbraccio con l'asfalto della pista.

Rientrato il carrello e mantenuta la massima potenza il velivolo continuava ad accelerare con una progressione che mi sorprendevo ogni volta; a 350 nodi vennero retratti i flaps, mentre a 430 fu necessario imprimere una decisa richiamata

alla cloche per mantenere stabilizzata una velocità di salita pari a 450 nodi (quasi 900 km orari) prevista per questo tipo di "uscita operativa", utilizzata quasi esclusivamente per i decolli su allarme.

Appeso ad un missile che si arrampicava nella notte con una rampa di 30 gradi e ad una velocità prossima a quella del suono, fissati i parametri di assetto prua e velocità, spostai l'attenzione sulle successive azioni da svolgere: cambiai frequenza radio sintonizzandomi con il radar della difesa che mi identificò positivamente, accesi quello di bordo e rifeci l'ennesimo giro di controlli degli strumenti motore che fortunatamente confermò come tutto fosse in ordine.

Di nuovo sui parametri di volo e, incredibile, avevo staccato le ruote da pochi secondi che già attraversavo 15.000 piedi su per 37.000 (12.000 metri circa), la quota autorizzata dal controllo della missione: le lancette dell'altimetro si rincorrevano come impazzite mentre il variometro (rateo di variazione di quota in piedi al minuto) rimaneva stabilmente inchiodato a fondo scala, non essendo quest'ultima tarata per delle arrampicate così estreme.

Stabilito il contatto radio anche con il mio leader (il mancato mangiatore di polvere) lo agguantai prima sul radar di bordo e in un secondo tempo anche visivamente grazie al bagliore della fiamma emessa dal suo cono di scarico: era là, sopra di me e davanti a me a circa 4 miglia, ormai prossimo a livellare alla quota autorizzata. Nello stesso frangente, in termini temporali parliamo di poco più di un minuto dal decollo - "Puma radar" - l'ente di terra che aveva il controllo tattico della missione, ci aveva saturato di informazioni circa una traccia non identificata che viaggiava ad una settantina di miglia dalla nostra posizione con prua nord ovest e ad una quota poco più bassa della nostra: il nostro target!

Allora non era uno scherzo dell'amico Mauro!? Quindi c'era qualche civetta che al contrario delle sue colleghe non amava andare a piedi con questo freddo e per giunta non voleva essere disturbata!? Certo se si fosse decisa ad un orario più consona.....; mentre così rimuginavo, l'occhio colse la quota che stavo attraversando, 35.000: con una controllata violenza rovesciai l'aereo per fermare la salita 2.000 piedi sopra: una tecnica che consentiva di recuperare il volo orizzontale senza provare quella fastidiosa sensazione di "stomaco in bocca" che una tradizionale appruata ti regalava con generosità.



Bloccata così la salita al livello autorizzato di 37 "angeli" (37.000 piedi), disinserii il post-bruciatore e mi soffermai, in virata a sinistra per la prua ordinata, ad ammirare lo spettacolo: ero completamente avvolto dalle stelle, luminosissime e sparpagliate anche sulla linea del mio orizzonte, mentre la terra, 12 chilometri più sotto, appariva come una enorme concentrazione irregolare di luci spalmate su una tavolozza completamente nera; da quella quota e con quel tempo la vista poteva abbracciare tutto il nord-ovest dello stivale e distinguere con estrema chiarezza non solo Milano e Torino, ma anche i più estesi centri abitati del Piemonte, della Lombardia, giù fino alla Liguria. Un

panorama mozzafiato che pochi quella notte potevano ammirare... ed io tra loro: nonostante tutto ero sbalordito e finalmente anche completamente sveglio.

Alcune persistenti vibrazioni mi riportarono in fretta alla realtà del momento ed al motivo per cui mi trovavo su quella giostra; la velocità del velivolo, pur di assoluto rispetto perché di poco inferiore a quella del suono, non era tuttavia sufficiente a garantire il volo livellato, ostacolato dal peso del carburante ancora presente nei serbatoi e dalla presenza dell'ingombrante armamento appeso sotto le ali (le vibrazioni erano il suo modo di comunicarmelo), complice la scarsa densità dell'aria a quella quota e la ridottissima superficie alare dello "spillone", sua più evidente peculiarità.

Una velocità supersonica sarebbe stata più appropriata, ma evidentemente a Mauro, il nostro guidacaccia, non garbava troppo la possibilità di dover rispondere, dopo, agli inevitabili impropri dell'intero interland milanese per un bang sonico in piena notte e pertanto non ci autorizzò ad abbattere il muro, costringendoci in tal modo ad utilizzare a singhiozzo e con certissima precisione il postbruciatore al fine contenere la velocità tra punto 95 e punto 98 di Mach, un regime che ci consentiva appena di "galleggiare".

Ad ogni modo, con la goffaggine di una papera fuori dall'acqua, procedevo comunque contro la traccia sconosciuta, seguendo in buon ordine il Gianni, sicuramente alle prese con le stesse difficoltà di pilotaggio, ma senza alcuna possibilità

di avvicinarlo visto le limitazioni imposte alla velocità; le informazioni del radar di terra ci stavano posizionando su una traiettoria perpendicolare a quella del velivolo oggetto di indagine il quale viaggiava grosso modo per prua 310.

Ciò che ricordo perfettamente ancora oggi sono gli ordini che ad un certo momento ci furono impartiti dal controllo della difesa aerea: " ...il target si trova alla vostra destra, su un rilevamento di 050, ad una distanza di 35 miglia; viaggia a punto 78 di Mach ad una quota stimata di 35.000 piedi: procedere all'identificazione e riportare il numero di matricola del velivolo". Ora, mi era capitato spesso di identificare velivoli grandi e piccoli nel corso di analoghe missioni, persino di copiarne la matricola, un gruppo di 5 lettere dipinte sulla fusoliera, ma di giorno e non senza difficoltà vista la fisiologica differenza di velocità tra lo Starfighter e praticamente quasi tutti i vettori inquisiti: di notte, a quella quota e con un "nemico così lento" mi sembrava che la cosa sarebbe stata alquanto problematica, se non impossibile.

Mentre riflettevo sul da farsi, lo "spillone" continuava comunque a galoppare verso lo sconosciuto con una significativa velocità di chiusura al punto che ben presto avremmo ricevuto l'ordine di virare a sinistra per completare l'avvicinamento dal quadrante posteriore, il migliore per effettuare non visti un progressivo ricongiungimento su di esso.

Era necessario tuttavia, pensai, anticipare da parte mia il più possibile questa accostata allo scopo di riguadagnare lo spazio che mi separava dal leader e quindi avvicinare il bersaglio se non simultaneamente, almeno con un gap temporale più ridotto, pertanto, quando il controllo corresse il rilevamento sul target riducendolo ad una decina di gradi sulla destra, cominciai ad impostare una lenta virata a sinistra, mantenendo il radar sempre agganciato sul leader, per avere così in ogni istante contezza della sua posizione, ma iniziando contemporaneamente a scrutare anche il buio orizzonte al fine di cogliere visivamente e con ogni possibile anticipo tracce della presenza dell'aeromobile indagato.

La distanza era ormai ridotta a poche miglia quando il radar ordinò quella virata che avevo anticipato con studiato calcolo ed al termine della quale i due Starfighters si ritrovarono su traiettorie parallele, con la stessa prua del target e ad una distanza a lui molto prossima: quello del leader perfettamente in coda mentre il mio spostato di qualche grado sulla sua sinistra ma decisamente più "sotto" grazie al "taglio di strada" che avevo autonomamente operato.

Così posizionati, Gianni dichiarò quasi immediatamente il "**lock on**" ovvero l'antenna del proprio radar di bordo agganciata sul target, mentre il sottoscritto dopo qualche istante riuscì ad ottenere il necessario contatto visivo: le luci di navigazione dello sconosciuto erano finalmente visibili lì, davanti a noi, leggermente spostate sulla destra e qualche centinaio di metri più in basso: era fatta, la prima parte della missione aveva avuto esito positivo, non rimaneva ora che avvicinarsi il più possibile per riportare al controllo ogni dettaglio che aiutasse ad identificare l'intruso.

Il ricongiungimento avvenne a breve, ma non senza difficoltà; dopo quindici minuti di volo infatti, il nostro spillone, esaurito il carburante dei serbatoi esterni pari a circa 1.000 litri e consumato in parte quello degli interni, era più leggero, quindi anche un pò più manovrabile e ciò consentiva un meno frequente ricorso all'uso della sovralimentazione sino ad allora indispensabile per mantenerlo alla quota assegnata.

Tuttavia la necessità di adeguare la nostra velocità a quella del target, sensibilmente più ridotta ed effettivamente pari a circa punto 76 di mach, allo scopo di volare in formazione stretta e riportare quanto richiesto dal controllo, ci costrinse ad utilizzare i flaps di manovra (T.O. flaps) i quali ci permisero da subito un "handling" assai più efficace a discapito però della resistenza offerta dal velivolo che inevitabilmente ne rallentava l'avanzamento.

Per farla breve, senza post-bruciatore eravamo troppo lenti e ci sfilavamo dall'intercettato, con il suo utilizzo, ancorché limitato al minimo setting, eravamo troppo veloci per rimanere in ala e ce lo lasciavamo dietro. Come risposta ad una esclamazione di disappunto che mi scappò in frequenza, il mio leader fu categorico: "tu a sinistra, io a destra", con ciò significando che avrei dovuto mordere l'ala sinistra "dell'intruso" mentre lui avrebbe masticato quella destra: come? Totò avrebbe detto: "ARRANGIATEVI", e così feci.

Mediante un forsennato abuso della manetta del gas iniziammo una frenetica danza studiata su una speciale coreografia caratterizzata da brevi e veloci scatti in avanti seguiti da altrettanti repentini arretramenti, così a stretto contatto con lo sconosciuto che nemmeno due ballerini di liscio avrebbero potuto essere tra loro più vicini! Questa tecnica ci consentì innanzitutto di riuscire a distinguere abbastanza chiaramente i contorni della sagoma del velivolo, debolmente illuminati dalle luci di navigazione che lampeggiavano ad intermittenza, e quindi di volargli accanto con sufficiente sicurezza, e poi di acquisire quelle informazioni che da terra attendevano per i rapporti del caso.

Si trattava di un bireattore executive che batteva bandiera yemenita e del quale, grazie ad un faretto che illuminava le insegne della compagnia posto proprio sulla deriva, fummo in grado di leggere anche la famosa matricola trascritta poco più in basso, quasi certamente facilitati nell'operazione da un divino intervento che concesse al momento il più volte supplicato "sguardo delle aquile"; a questo punto, comunicati a terra nome, cognome e ogni altro parametro di

volo dell'intruso, ci fu ordinato di scortarlo sino al confine svizzero, sua probabile destinazione, che ormai distava solo poche miglia dall'attuale posizione.

Sensibilmente più rilassato mentre mi accingevo ad allontanarmi da quella scomoda posizione, notai alcuni curiosi particolari cui non avevo fatto caso solo pochi istanti prima, totalmente preso dal controllo della mia cavalcatura e concentrato sulla raccolta dei dati richiesti: ai trasparenti dei finestrini-oblò, illuminati dalle luci interne, si stagliavano scuri i contorni di altrettanti volti di passeggeri, verosimilmente atteggiati ad una espressione di sorpresa piuttosto che di preoccupazione, mentre dal finestrino del posto di pilotaggio si poteva chiaramente distinguere il comandante del velivolo il quale, alternando l'attenzione tra il cruscotto interno e gli accompagnatori esterni, ruotava convulsamente la testa da destra a sinistra e viceversa.

Certo non doveva essere stato piacevole ritrovarsi a fare da companatico tra due caccia armati di tutto punto i quali come draghi che sputano fuoco, anche se non proprio dalle narici come si conviene al più nobile e maestoso dei mostri delle nostre leggende, avevano interrotto, con il bagliore dei loro respiri splendenti nel buio della notte, il riposo dei passeggeri. Più che spiacevolmente sorpreso l'equipaggio, come apprendemmo in seguito, si rivelò del tutto "inc...contrariato" vista la calorosa protesta diplomatica che pervenne alle nostre gerarchie dopo il loro atterraggio in un aeroporto svizzero, ma questa è storia che non ci riguarda.

Mollato lo yemenita proprio sul confine e ricomposta una comoda formazione notturna, Gianni, valutata la quantità di carburante nei nostri serbatoi pari a circa 3.000 libbre, residue delle oltre 8.000 iniziali, comunicò al controllo un R.T.B. (Return To Base) immediato, essendo entrambi i velivoli ormai prossimi al bingo, ossia alla riserva minima di combustibile necessaria per un avvicinamento/atterraggio in sicurezza sul campo di partenza.

E così, costantemente sorvegliati dal radar di terra, ci tuffammo in una procedura di penetrazione che, a 300 nodi, flaps estesi ed aerofreno fuori, ci avrebbe portato dagli scomodi 35.000 piedi attuali ai previsti 2.500 e già allineati con la pista, in una posizione cioè ottimale per proseguire autonomamente "a vista" sino all'atterraggio, oppure ricorrere all'assistenza del G.C.A. (Ground Control Approach) di Cameri per un avvicinamento di precisione (indispensabile in caso di avverse condizioni meteo e/o visibilità ridotta).

La discesa, sebbene non così ardita come la salita, fu rapida e confortevole grazie ad un'atmosfera del tutto tranquilla, al termine della quale il leader optò per la seconda delle due possibilità, contattando, dopo aver chiuso il collegamento radio con il controllo tattico, il radar della nostra base.

La formazione a questo punto si divise in due: il primo velivolo, quello del leader mantenne prua e frequenza, mentre il secondo, il mio, fu istruito a cambiare canale radio e ad effettuare una virata a sinistra di 360 gradi per una separazione di circa 4 minuti, utile per consentire all'operatore alla consolle del radar di precisione di ben distinguere le tracce l'una dall'altra e garantire ad entrambe la migliore assistenza.

E così, mentre mi attardavo in una comoda virata a 30 gradi di inclinazione, ad una velocità in progressiva riduzione sino a 260 nodi, limite massimo per l'estrazione del carrello sullo "spillone", mi concessi qualche attimo di distrazione dalla condotta del velivolo per concentrarmi sulla ricerca di una ragione plausibile atta a giustificare come mai, nonostante il vantaggio inizialmente acquisito grazie agli scarponi da volo mai sfilati, ero stato io declassato a "mangiatore di polvere", ed in tal modo replicare a tono, o almeno tentare, alla più che certa ironia con la quale il Gianni mi avrebbe accolto una volta a terra.

Nonostante i pochi minuti a disposizione mi attraversarono la mente un paio di simpatiche giustificazioni basate fondamentalmente su una anomalia spazio-temporale, in seguito alla quale, pur essendo decollato per primo, ero "precessionato" secondo, in virtù soprattutto della tempesta magnetica originata dal buco nero nel quale ci eravamo infilati a nostra insaputa.

La voce familiare di Piero, esperto controllore/radar camerese, mi riscosse da questi stravaganti pensieri ("*ci penserò a terra*") perché pretese la massima attenzione alle successive istruzioni, ordinandomi innanzi tutto di fermare la virata per una prua di 350 gradi, l'orientamento magnetico della pista, e procedere poi con gli ultimi controlli.

La distanza dall'aeroporto era ormai ridotta ad una decina di miglia e mi stavo avvicinando velocemente al punto di inizio discesa per il successivo e conclusivo touch down; sotto i 260 nodi estrassi il carrello e a 240 i land-flaps (di particolare importanza su questo velivolo dall'aerodinamica estremizzata per la massima penetrazione, poiché consentono di ridurre sensibilmente la velocità di contatto con il suolo altrimenti molto prossima a quella di un proiettile).

Comunicato il "tutto ok a bordo", l'operatore, dopo aver imposto di non dare più il ricevuto alle sue comunicazioni, iniziò a sparare in rapida sequenza e senza soluzione di continuità una serie di ordini che istante dopo istante mi avrebbero aiutato a condurre e mantenere lo spillone su un ottimale sentiero di discesa sino al contatto finale con la

pista; così a 7 miglia e ad una quota di circa 800 metri sul terreno, appurai il velivolo con un rateo a scendere pari a 700 piedi al minuto mantenendo una velocità di 190 nodi, nodo più nodo meno, costantemente accompagnato da un soliloquio in cuffia che all'incirca suonava così: "Inizio discesa ora.....sul sentiero.... Sul sentiero.... A destra 352... sentiero... 10 piedi sotto il sentiero, diminuire l'angolo.... A sinistra 351..... sentiero..... buona la discesa..... sentiero..... ora dieci piedi sopra, incrementare la discesa..... a sinistra 349.... Di nuovo sul sentiero 2 miglia dal contatto.... Sentiero..... destra 350.... Sentiero..... 1 miglio e mezzo dal contatto.... Sentiero Ottima la discesa.... Un miglio.... Prossimo alle minime.... Riportare la pista in vista".

La pista era sicuramente in vista già da un pezzo ed ora anche illuminata dai fari del velivolo; lasciata la frequenza del radar per quella della torre di controllo, venne concessa l'autorizzazione finale all'atterraggio: a pochi metri dal suolo una leggerissima richiamata permise alle ruote del carrello principale di toccare l'asfalto a 160 nodi con la necessaria leggerezza, subito seguite dal contatto del ruotino anteriore.

Solo con il velivolo stabilmente appoggiato sui tre punti ed evidentemente ansioso di riposare di nuovo sotto la familiare tettoia, vista la fretta che dimostrava per raggiungerla, solo allora, dicevo, chiusi completamente manetta del gas, sino a quel momento mai utilizzata al di sotto del 90% del regime massimo, e contemporaneamente azionai la leva del parafreno: il deciso strappo che seguì confermò la regolare fuoriuscita dello stesso, un marchingegno necessario per diminuire sensibilmente la corsa di decelerazione della fremente cavalcatura senza agire eccessivamente sui freni delle ruote principali.

Dopo 45 minuti di volo ero nuovamente a terra, in rullaggio per l'area di parcheggio.

Fermato il velivolo accanto a quello del Gianni, nella piazzola antistante l'hangaretto/ricovero, prima dello spegnimento motore ebbe nuovamente luogo il rituale delle cinque dita e dei relativi controlli allo scopo di verificare ancora una volta lo stato di salute dello "spillone" subito dopo il volo, giusto allo scopo di considerarlo, a rifornimento di carburante avvenuto, nuovamente pronto per un'altra missione.

Ad operazioni ultimate il J-79 venne finalmente zittito ed un rilassante silenzio, come dovrebbe essere d'obbligo a quell'ora del mattino, avvolse nuovamente il piazzale e tutto l'aeroporto; non ebbi nemmeno il tempo di slegarmi e scendere dalla scaletta che già il "mancato mangiatore di polvere" si stava avvicinando con passo deciso alla mia postazione, sfoderando un sorriso che si estendeva da un orecchio all'altro e forse anche oltre, come ebbi modo di verificare di sottocchi mentre armeggiavo più del necessario all'interno del mio abitacolo riflettendo freneticamente sul da farsi.

Giunto che fu sotto la cabina del velivolo e prima ancora che potesse proferire parola, con tutta la faccia tosta di cui potevo disporre in quel momento, guardandolo seriamente dall'alto in basso, lo anticipai con un fin troppo lusinghiero *"complimenti comandante, bella missione"* subito seguito da un *"meno male che sei riuscito ad infilare in tempo gli scarponi...., ancora un pò e sarei stato costretto a precederti all'uscita"*; il di lui sorriso si diluì all'istante lasciando il posto ad una espressione compiaciuta e meravigliata allo stesso tempo: *"Ma..... perché?....mi hai aspettato?...."*

Poi sfoderandolo nuovamente a 32 denti: *"non dire ca.....volate!! Ti ho dato la biada!"* Pacatamente ma alquanto determinato proferii la mia replica con studiato atteggiamento lievemente risentito mentre scendevo dalla scaletta del velivolo: *"Se ti fa piacere puoi dire così, sappi comunque che non mi permetterei mai di precedere il mio leader in volo se non per serissimi motivi legati alla sicurezza e/o ad una emergenza"* a questo punto mi girai verso di lui mostrandogli l'espressione più ingenua e sincera di cui ero capace.

Trascorse un istante più del necessario prima della sua reazione e questo stava a significare che il dubbio era instillato, anche se la manata che mi arrivò sulla spalla, accompagnata da un *"ma vaaaaa..."* voleva convincermi del contrario. Tanto che ancora oggi, quando ci ritroviamo, la manata è sempre la stessa e il suo saluto inizia con le immancabili parole: *"con lo yemenita ti ho fatto vedere i sorci verdi, altro che balle....!!!"*

Dino Fabbri



IL PRIMO VOLO SUPERSONICO DI UN AEREO CIVILE CON IL DC-8!

Il 21 agosto del 1961, sulla base militare di Edwards (California) si tenne un curioso quanto ormai dimenticato test di volo, impiegando un DC-43 nuovo di fabbrica.

In piena Guerra Fredda, ed altrettanto piena "guerra commerciale" tra Boeing e Douglas, quest'ultima decise di

dimostrare come il proprio DC-8, sebbene non disegnato per il volo supersonico, ne avrebbe in ogni modo sostenuto l'impatto, senza danni strutturali.

L'incarico della particolare missione venne affidato al pilota collaudatore della Douglas William Magruder, che, insieme al copilota Paul Patten, all'ingegnere di volo Joseph Tomich e all'ingegnere collaudatore Richard H. Edwards, impiegarono il DC-8-43 marche N9604Z (in fase di test prima della consegna alla Canadian Pacific, di cui già indossava la livrea) utilizzando come base per il test l'aeroporto militare di Edwards, in California. Dopo il decollo venne raggiunta la quota record di 52.000 piedi (quasi 16 Km dal suolo), mantenendo un assetto stabile e una spinta di 50 libbre, che è stata poi mantenuta anche nella successiva fase di discesa. La velocità dell'aeroplano iniziò in tal modo ad aumentare vertiginosamente e, alla quota di 45.000 piedi venne registrata una velocità di Mach 1.01, che venne tenuta per circa 16 secondi.

A quel punto il pilota volle diminuire l'angolo di discesa ma, con stupore e terrore di tutti, l'aereo non rispondeva ai comandi, e nemmeno al tentativo di utilizzare lo stabilizzatore, che anzi si bloccò per l'eccessivo carico.

William Magruder decise a quel punto di aumentare l'incidenza della picchiata, alleggerendo di fatto il carico sullo stabilizzatore, che fortunatamente riprese a funzionare permettendo al pilota di livellare il volo ad una quota di circa 35.000 piedi. Manovra che valse al pilota il premio della Società dei Piloti di Volo Sperimentale. Il resto del volo si svolse in modo regolare, e l'aereo rientrò senza difficoltà ad Edwards. Era stato battuto un record storico, anche se in maniera non ufficiale, e ci vollero altri otto anni perché un velivolo di concezione del tutto diversa, il Tupolev Tu-144, potesse batter quel record nell'ottobre del 1969.

Un paio di curiosità finali. Il volo del DC-8 da Edwards venne scortato e filmato da un F-100 e un F-104 dell'USAF, e la storia vuole che il 104 fosse pilotato dall'allora colonnello Chuck Yeager. Il DC-43 N9604Z (c/n 45623) entrò poi in regolare servizio con la Canadian Pacific il 15 novembre dello stesso anno con le marche CF-CPG, restando in servizio sino al mese di marzo del 1980. I tentativi del personale di CP Air di preservarlo in un museo fallirono, e l'aereo venne demolito poco dopo ad Opa Locka, in Florida.

Altri dettagli sull'argomento nell'articolo pubblicato da [Air & Space Magazine](#) nell'agosto del 2011.

(Fonte Web – Aviazione Civile racconti brevi)



TRA STORIA E INDUSTRIA BELLICA



LE INDUSTRIE AERONAUTICHE "REGGIANE"

... e la variante "varesina"

Overo, le industrie dell'alto varesotto occupate dai tedeschi nel '44-'45

Non tutti sanno che le "Officine Meccaniche Reggiane" erano un'eccellenza nazionale che ha dato le basi della meccanica e dell'ingegneria moderna. Nata all'inizio del '900 per la produzione ferroviaria e i proiettili d'artiglieria, sul finire degli anni trenta diventata famosa per la famiglia di aerei da caccia, prodotti in serie dal '41 con denominazione Re 2000-2001-2002 per la Regia

Aeronautica. Un'azienda di alto profilo tecnologico che operava nel deserto industriale dell'Italia fascista e dell'Emilia, ancora agricola e rurale. All'apice del loro sviluppo le Reggiane, nel '41, impiegarono più di 11.000 dipendenti.

Una città nella città. Poter dire che eri un operaio delle Reggiane era titolo di sogno per un giovane.

Nella primavera del '43 l'evoluzione porta alla produzione del Re.2005 che diverrà subito operativo con successo ma nell'autunno le Reggiane subiscono un punto di svolta negativo con l'occupazione tedesca, che blocca l'attività legata al settore aeronautico italiano. Ai primi di gennaio del '44 gli stabilimenti di Reggio Emilia subiscono un pesante bombardamento dagli alleati. I macchinari, salvatisi dal disastro, vengono trasferiti in località del Nord Italia in luoghi più sicuri dopo l'avanzamento del fronte, per sfuggire ai bombardamenti. Tali industrie vengono protette e messe sotto il controllo dell'organizzazione Speer (successore dell'Ing. Todt, titolare della OT organizzazione armamenti nazista) secondo le direttive del RUK (Rustungs Und Krieg Production Italien). Tutta la produzione viene decentrata a Gaviate in una vecchia filanda - a Cocquio nello stabilimento S.N.I.A. - a Gemonio presso la U.S.A.G che già lavorava per le Reggiane e la tessitura Roncari - a Besozzo presso la tessitura Sonnino già caserma dei bersaglieri e nell'ex cotonificio Cantoni, noto come "fabbrichetta", per riprendere nella primavera del '44 seppur con difficoltà. Si trattava di subforniture per le ditte tedesche Messerschmitt, BMW, Daimler Benz, per i motori DB.605, di collaborazioni con l'isotta Fraschini, la Piaggio e l'Alfa Romeo, per conto della Luftwaffe e in piccola parte della costruzione di alcuni Re.2002 oltre all'attività di revisione e riparazione di velivoli. Anche Laveno ospiterà il decentramento delle O.R.L.A. (Officine Reatine Lavorazioni Aeronautiche) per produrre lancia bombe, lancia spezzoni, e torrette dorsali, mentre Ternate-Varano ospiterà quello della Società Aeronautica (S.A.I.) decentrata da Passignano sul Trasimeno. L'aviazione alleata tenterà di bombardare le fabbriche sopra citate così come è avvenuto con la Macchi a Varese nell'aprile del '44. Uno degli obiettivi più facili era Besozzo nel piano della R.A.F. inglese, che prevedeva l'individuazione del Lago di Varese poi la risalita del Bardello fino alla ciminiera della fabbrica Sonnino, come riferimento per lo sganciamento delle bombe. Scoperta la missione dal controspionaggio italiano, in una sola notte la ciminiera alta 60 m viene fatta demolire. Venuto meno il riferimento, le bombe cadranno nelle campagne dietro il cimitero di Caravate lasciando grossi crateri e tanto spavento fra gli abitanti. La fortuna (ma diremmo anche la lungimiranza dei responsabili) volle che circa 450 macchine scelte fra le più moderne, costose e perfette, fossero state trasferite nei paesi del Nord poco prima dei bombardamenti a Reggio Emilia, dei primi di gennaio. Dal 1° agosto al 31 ottobre '44 furono requisiti dai tedeschi 800 tonnellate di avional, 150 t di acciaio, 2 t di rame, 85 t di bronzo, 25 t di ottone, 25 t di stagno, tanto legname pregiato, vernici, prodotti chimici, materiale elettrico per alcune centinaia di tonnellate, macchine utensili di ogni genere e attrezzi per circa 55.000 unità. Partirono per la Germania modernissimi forni fusori elettrici con relative apparecchiature e strumentazioni, compreso un moderno impianto per il trattamento delle terre da fonderia. La relativa fatturazione di tanto ben di Dio si rivelò una formalità. Nonostante l'opposizione dei dirigenti altre 60 macchine utensili destinate alle officine Caproni di Torbole seguiranno la

stessa sorte, come altre 200 macchine adibite alla costruzione di materiale ferroviario furono smontate e requisite per la Germania. Dura fu l'opposizione dei dirigenti di fronte a un tale saccheggio.

Il Comitato Industriale per la Produzione Aeronautica non poté fare altro che inviare una circolare a tutte le fabbriche dell'Italia Settentrionale invitando le maestranze ad opporsi con ogni mezzo alle asportazioni. Una trentina di tecnici delle Reggiane furono trasferiti in Germania con il compito di fornire assistenza ai Re.2002 "svasticati" della Luftwaffe. Si trattava di personale abile, assiduo, volenteroso, sotto la guida di ingegneri capaci a perseguire progetti d'avanguardia. Il reggiano Re.2005 "Sagittario" è stato giudicato il più bell'aereo da caccia italiano della seconda guerra mondiale. Nella stretta e ben nascosta valle di Gemonio, località sicura e lontana dal fronte, la produzione sotto il controllo delle forze tedesche e repubblicane, malviste dalla popolazione locale e soprattutto dai partigiani, proseguiva giorno e notte. Bisognava fronteggiare un gran numero di fascisti, militari e civili che a causa dello spostamento progressivo del fronte verso il nord occupavano le zone di confine, dove un eventuale espatrio sarebbe stato più facile. Non mancò il contributo dato da numerosi antifascisti, spesso operai, che fornivano ai partigiani disegni e piantine di cabine elettriche e di punti nodali delle fabbriche, per azioni di sabotaggio. In novembre una grossa carica esplosiva provocava la distruzione di una grossa cabina elettrica a Gavirate e nello stesso giorno altri partigiani a Gemonio, con esplosivo, mettevano fuori uso i trasformatori della locale centrale elettrica, eludendo la sorveglianza dei guardiani. Lo stabilimento Roncari dovette chiudere i battenti per un certo tempo. L'indomani la stampa fascista rendeva noto il coprifuoco a Gemonio, disposto dal Capo della Provincia, con i seguenti provvedimenti: chiusura dei locali pubblici alle 17,30, sospensione della vendita dei tabacchi, coprifuoco alle ore 20. La manodopera specializzata era di provenienza emiliana e spesso alloggiava all'interno della fabbrica, quella generica era locale. Questi giovani, lontani da casa, dopo il lavoro salivano in paese frequentando bar e osterie e - a digiuno di femmine - finivano spesso a scazzottate con i giovani gemonesi che difendevano le loro ragazze. Qualche matrimonio non mancò.

Da una memoria storica nella persona del geom. Visconti, gemonese DOC, sono venute a conoscenza di un episodio che vale la pena raccontare: *I tedeschi periodicamente effettuavano "blitz" improvvisi alla ricerca di partigiani imboscati nelle fabbriche. Come al solito un funzionario dell'Ufficio del Lavoro di Varese composto da funzionari italiani, con sovrintendenti di controllo tedeschi, preavvertiva Gemonio della visita. Chi doveva sparire spariva. Quel giorno dell'autunno del '44 il somaro che era al centralino telefonico, chissà cosa aveva capito, fece sparire tutti gli operai. Stabilimento vuoto. Ira dei controllori tedeschi per aver trovato solo i muri e i macchinari. Si erano accorti di avere un collaboratore infedele. Il gemonese che chiameremo Giovanni, scoperto su delazione del collega d'ufficio, finì a San Vittore. Intervento dei fascisti locali e perfino del cardinale Schuster per mitigare gli effetti negativi del caso a nulla valsero. Il gemonese finì in Germania in campo di concentramento come lavoratore trattato come prigioniero politico. Gli interventi gli evitarono campi peggiori. La storia dei patimenti, delle fatiche e della fame passati in quei giorni di prigionia, venne raccontato al ritorno a casa, dopo la liberazione da parte degli americani. Viaggiò a piedi, come uno zingaro, mezzi di trasporto non ne esistevano e giunse a Gemonio verso la fine del '45, mal ridotto e depredato di quel poco che aveva dai compagni di viaggio, ma con salva la vita. Non pretese onori e ricompense, come si usava allora a chi rientrava dai campi di concentramento e riprese il suo lavoro d'ufficio. Divenne poi dirigente dei "Cantieri di Lavoro" di tutta la provincia di Varese. L'unica sua ambizione era quella di aiutare tutti coloro che a lui si rivolgevano per un aiuto nel lavoro e nella vita.*



Carlo Martegani



STORIE DI MARE, DI BARCHE E DI MARINAI

“HARAKIRI” DI GENERALI MENTRE CADE OKINAWA

È il 3 gennaio 1945. Un soldato scelto giapponese scrive nel suo diario: <<il vedere per la prima volta, da quando sono arrivato ad Okinawa, aerei nemici mi ha dato, in un modo o nell'altro, la sensazione di essere realmente in zona di combattimento>>

L'ignoto soldato non ha - è evidente - il minimo presentimento di trovarsi sull'orlo di un vulcano. Gli americani stanno preparando la più grande operazione del Pacifico, ma l'autore del diario non lo sa e non lo può sapere. Quei fastidiosi americani che, chissà perché, disturbano la sua tranquilla vita di guarnigione nella bella isola (vent'anni dopo un'agenzia turistica americana la definirà <un paradiso per gli sport acquatici>) lo irritano profondamente.

Esasperato, venti giorni dopo, il soldato annota. <<mentre alcuni ci passano sopra la testa e ci mitragliano, i grossi bastardi volano sopra l'aeroporto e sganciano bombe. Il risultato è spaventoso. Sono passate le tre del pomeriggio e l'incursione continua. Alle sei si è concluso il bombardamento quotidiano; Ma che razza di maledetti bastardi sono; bombe dalle sei del mattino alle sei del pomeriggio!>>.

Gli attacchi aerei, che l'ignoto soldato giapponese riduce ad un fatto personale con l'aviazione degli Stati Uniti, nella realtà sono ben altro. È dal 10 ottobre 1944 che si susseguono sempre più massicci in tutta l'area del Pacifico occidentale. Forse, più avanti, ma troppo tardi, l'ignoto soldato comprenderà che il nemico sta scopertamente pianificando la completa distruzione di ogni superstite nave, il taglio delle linee di rifornimento e l'attacco contro l'isola da lui difesa. Ecco gli obiettivi dell'operazione che gli americani hanno convenzionalmente battezzato “Iceberg”. La conquista di Okinawa.

Okinawa si trova al centro di una catena di isole, le Ryukyu, che si estende da Formosa a Kyushu, la più meridionale delle isole del Giappone. Di tutte le isole dell'arcipelago è la più grande e la più popolata; si estende per circa 100 km, per 30 Km e, fra nativi e giapponesi conta circa 500.000 abitanti.



L'importanza strategica dell'isola è enorme. Ci sono porti e un nugolo di aeroporti che consentirebbero ai bombardieri pesanti americani di scatenare una offensiva senza tregua contro il territorio giapponese. L'alto comando giapponese si rende perfettamente conto dell'importanza di Okinawa nell'economia di una guerra che si è andata progressivamente avvicinando alla madrepatria. Già il 1° aprile 1944 il Quartier Generale Imperiale costituisce la 32ª Armata di stanza a Okinawa, alla quale viene affidato il compito di difendere l'isola. Affluiscono nell'isola forze terrestri, navali e aeree. I soldati lavorano alacremente per trincee e fortificazioni in previsione di <<una battaglia decisiva per la salvezza dell'unità nazionale>>. All'inizio del 1945 la guarnigione dell'isola comprende circa 76.000 soldati giapponesi, ai quali si aggiungono circa 24.000 soldati reclutati tra i nativi di Okinawa. In totale circa 100.000 uomini bene armati, che possono contare sull'appoggio di forti contingenti navali ed aerei. Forse l'ignoto scrittore del suo diario, con un tale schieramento protettivo, aveva alcune buone ragioni per sentirsi infastidito al passaggio dei primi saltuari attacchi aerei americani.

Per l'operazione “Iceberg” gli americani costituiscono il più imponente corpo di spedizione finora entrato in azione nel Pacifico. L'attacco fu affidato alla 10ª Americana di nuova formazione; agli ordini del generale Simon Bolivar Buckner, comprendeva il 3º Corpo d'Armata dei Marines di tre divisioni e il 24º Corpo d'Armata di tre divisioni dell'esercito, ossia 175.000 combattenti e 115.000 uomini dei servizi. E la 51ª Task Force incaricata di trasportarla, di sbarcarla e di appoggiare i suoi assalti, contava ben 1.205 unità di cui 10 vecchie corazzate, 18 portaerei di scorta, 12 incrociatori, 136 cacciatorpediniere e navi scorta, 134 navi da trasporto e più di 600 mezzi da sbarco.

Quanto alla 58ª Task Force, i suoi quattro gruppi contavano 18 portaerei veloci con circa 1.350 aerei, 8 corazzate e due incrociatori da battaglia nuovi fiammanti. Era incaricata della copertura strategica dell'operazione "Iceberg".

Lo sbarco ad Okinawa è fissato per il 1° aprile 1945. A preparazione di esso, come già accennato, dall'autunno 1944 comincia una serie di attacchi dall'aria sempre più consistenti condotti da velivoli partiti da portaerei e dalle isole del Pacifico già riconquistate. Il 19 marzo si scatena la prima pesante reazione giapponese a questi attacchi. Le navi da guerra americane vengono attaccate dai kamikaze che danneggiano cinque portaerei. Una di queste, la Franklin è costretta a rientrare a Pearl Harbor.



Il Comando Supremo nipponico reagì all'operazione "Iceberg" con l'operazione "Ten Go", che consisteva nel lanciare una squadra suicida nelle acque di Okinawa. Ci si poteva aspettare che la forza aeronavale nemica si sarebbe concentrata contro di essa, lasciando campo libero ai kamikaze per attaccare la forza anfibia americana. Nonostante le obiezioni sollevate da molti ufficiali di Marina tra i più esperti e coraggiosi, quell'impossibile piano fu messo in atto. Per cui, il 6 aprile alle 15, dopo avere imbarcato il carburante necessario per un viaggio senza ritorno, l'orgoglio della flotta, la super-corazzata "Yamato"

levò l'ancora insieme all'incrociatore "Yahagi" e ad otto cacciatorpediniere sotto la protezione aerea di alcuni caccia. Qualche ora dopo la squadra nipponica era segnalata alla 58ª Task Force da un sommergibile.

L'ammiraglio Mitscher, avvisato in tempo, poté inviare contro di essa 386 bombardieri e altrettanti siluranti. L'attacco cominciò verso mezzogiorno del 7 aprile e lo "Yahagi", colpito alle macchine, affondò alle 14,06. Il suo comandante, capitano di vascello Tamehichi Hara, valoroso combattente delle Salomone, era appena risalito in plancia quando scorse la "Yamato" che avanzava sempre offrendo uno spettacolo magnifico. All'improvviso una fumata bianca uscì dalla sua linea di galleggiamento e coprì la corazzata; poi un fumo nero formò una enorme nuvola alta fino a duemila metri. Quando si dissipò non c'era più nulla in superficie: La "Yamato" era scomparsa. Quel 7 aprile, alle 14,23 tremende detonazioni annunciarono la fine dell'"inaffondabile".

In realtà era stata raggiunta da cinque bombe e da undici siluri. Tre cacciatorpediniere, unici sopravvissuti a quella catastrofe raccolsero 291 naufraghi della "Yamato" su un equipaggio di 2.767 tra ufficiali, sottufficiali e marinai.

Nel frattempo 355 kamikaze decollarono dall'aeroporto di Kyushu e 200 di essi, sfuggendo all'intercettazione riuscirono a raggiungere il settore di battaglia. Al prezzo di enormi perdite affondarono 3 cacciatorpediniere e due trasporti di munizionamento; causarono gravi danni alla vecchia corazzata "Maryland" e alla portaerei "Hancock"; poi fu la volta della corazzata "Tennessee" e altre importanti navi nei giorni a seguire.

Al 1° di aprile, dunque, la flotta d'invasione si raduna intorno all'isola di Okinawa. Una parte è davanti alle spiagge di Hagushi, sulla costa occidentale dell'isola; un'altra parte è in posizione di fronte alle spiagge di Minatoga sulla costa opposta. Venti minuti prima dell'alba, 10 navi da battaglia, 9 incrociatori, 23 caccia e 177 cannoniere cominciano il bombardamento delle spiagge.

Il 14 aprile comincia il primo scontro massiccio fra americani e giapponesi; la battaglia per la conquista della penisola di Motobu, sulla costa occidentale di Okinawa, che i giapponesi hanno trasformato in un centro di resistenza. La lotta continua accanita per sei giorni, fra le colline della penisola, che i giapponesi hanno costellato in postazioni in caverna. La conquista di Motobu costa agli americani 205 morti e 757 feriti; mentre i giapponesi piangono oltre 2.000 caduti.



Superata la penisola di Motobu, nella loro avanzata verso il nord dell'isola, le truppe americane devono affrontare un nuovo genere di lotta; la guerriglia. Vi prendono parte soldati giapponesi e civili, organizzati in piccole bande partigiane che operano alle spalle degli americani. La guerriglia ha aspetti incredibili per un esercito regolare. Il pomeriggio del 17 aprile, un reparto di Marines viene attaccato da otto partigiani armati di mitragliatrici leggere. Gli attaccanti indossano lunghi kimono, l'indumento più scomodo che si possa portare in una guerriglia. Nel tentativo di proteggersi le spalle, gli americani rastrellano da 500 a 1.500 civili al giorno e li rinchiudono in campi di concentramento; ma è inutile. Anche quando, alla fine di aprile, i reparti regolari giapponesi avranno cessato la resistenza organizzata nella parte nord di Okinawa, la guerriglia continuerà.



Fra il 16 e il 21 aprile viene occupata l'isola di Le, a ovest della penisola di Motobu. Alle forze americane che avanzano nella parte meridionale di Okinawa si oppone intanto un formidabile ostacolo; la zona fortificata intorno a Shuri. Per debellare la resistenza giapponese si dovrà combattere dal 6 aprile al 31 maggio, strappando il terreno al nemico letteralmente <metro per metro>, come afferma in un suo rapporto il generale Hodges. I comandanti giapponesi hanno deciso di difendere Shuri fino all'ultimo uomo. Soltanto il Colonnello Yahara, capo delle operazioni della 32ª armata, capisce l'inutilità della lotta. <<La distruzione delle nostre forze>>, scrive in un suo rapporto, <<è inevitabile, qualunque cosa noi facciamo>>. Quanto sia una facile profezia è confermato dal fallimento di un violento contrattacco che i giapponesi sferrano fra il 4 e il 5 maggio.

Il 31 maggio, la caduta di Shuri segna l'inizio della fine. In due mesi di lotta Okinawa è stata tutta occupata, ad eccezione di un tratto nella parte meridionale lungo 13 km. I giapponesi hanno avuto oltre 62.000 morti. A testimonianza di quanto la lotta sia stata da loro condotta con fanatismo, stanno i 465 prigionieri in tutto che sono in mano agli americani. Fra il 4 e tredici giugno viene occupata la penisola di Oroku, che inutilmente i giapponesi hanno difeso abbarbicandosi al terreno e lottando con tutte le armi disponibili, comprese le mitragliatrici smontate dagli aerei distrutti sui campi di atterraggio dell'isola. Il 18 giugno mentre segue un'azione dell'8ª divisione Marines, il Generale Buckner cade colpito da una scheggia di artiglieria. Lo sostituisce temporaneamente il generale Geiger.



Per pochi giorni Buckner non assiste alla conclusione vittoriosa della battaglia che ha guidato. Il 19 giugno, il comandante delle forze giapponesi ad Okinawa, Generale Mitsuru Ushijima, si rende finalmente conto che la battaglia è perduta. Invia messaggi di commiato a Tokyo e ai superstiti della 32ª Armata, esortandoli a <combattere fino all'ultimo e a morire per l'eterna causa della fedeltà all'Imperatore>.

Non tutti raccolgono la sua esortazione; molti si arrendono. Il 22 giugno alle 10 del mattino, il Generale Geiger comunica che la resistenza è cessata ad Okinawa. Sette ore prima, il Generale Ushijima e il suo capo di Stato Maggiore, generale Isamu Cho, hanno fatto 'harakiri', in una silenziosa cerimonia svoltasi in una caverna distante appena trenta metri da una postazione americana. Tre giorni dopo, insieme ai corpi dei due generali, i soldati americani troveranno anche l'epitaffio che Cho ha dettato per se stesso: <<Ventiduesimo giorno, sesto mese, ventesimo anno dell'Era di Showa. Me ne vado senza rimorso, paura, vergogna o obblighi. Tenente Generale dell'esercito Cho, Isamu. Età al momento del trapasso 51 anni.>>

Con lui se ne sono andati oltre 131.000 soldati giapponesi (o nativi dell'isola) e civili di Okinawa. Gli americani hanno avuto più di 7.000 morti e di 31.000 feriti, ai quali vanno aggiunti 5.000 marinai uccisi o dispersi e 4.800 feriti. Hanno perduto 36 navi (e altre 368 sono state danneggiate; nelle cifre sono comprese le unità inglesi che hanno preso parte all'azione) e 763 aerei. Ai giapponesi la battaglia di Okinawa è costata 16 navi e 7.830 aerei.

Quella di Okinawa è l'ultima grande battaglia della seconda guerra mondiale. Ora la sorte del conflitto sta per essere decisa in un modo che né i fanti di Okinawa, né il Mondo intero, ancora immaginano.

STV Emilio Mediolì

www.assoaeronauticafidenza.it



aggiornamento: aprile 2022

Ecco l'indirizzo dove visitare il sito dell'Associazione Arma Aeronautica Sezione di Fidenza; una nuova opportunità per tutti, soci e non soci, per rimanere in stretto contatto con la nostra Associazione, con il mondo dell'Aviazione militare e civile, con gli sport aeronautici e con l'Associazione locale.

Un sito strutturato in maniera semplice, intuitivo nella navigazione, realizzato con la più aggiornata tecnologia di programmazione, che consente di poter essere visualizzato sia da computer che da tablet e smartphone; un sito di facile navigazione da parte di chiunque in ogni momento e in ogni luogo:

SEMPRE A PORTATA DI MANO

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

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

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

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

"Pacomar" in redazione

ATTUALITÀ



GLI F-104 CADUTI A MANDROLA

(di Pierlino Bergonzi – addetto stampa GRAC)

Internet, quel meraviglioso mondo fantastico dalle infinite sfaccettature, è spesso denigrato, e non a torto, perché veicola il peggio delle persone: desideri frustrati, incapacità di relazione con gli altri, mancata realizzazione personale, fallimenti nell'ambito del lavoro o della famiglia, vengono riversati in rete sotto forma di "proteste" contro il mondo intero, quasi mai con grazia e intelligenza, con lo scopo di trovar sollievo alle proprie sofferenze. Il risultato però non è quello ricercato: se uno trasmette cose brutte e cattive, queste ritorneranno con gli interessi. E il disagio che si voleva alleviare aumenterà.

Foto a lato: Mandrola - Comune di Rivergaro (PC) - monumento in ricordo dei due aviatori del 50° Stormo di Piacenza caduti il 14 febbraio 1973 (foto Francani)

Per fortuna internet è anche altro: un luogo virtuale dove possono avverarsi incontri altrimenti impossibili che poi si sviluppano in storie da libro Cuore.

Il GRAC (Gruppo Ricercatori Aerei Caduti), di Piacenza ne sa qualcosa; grazie al sito pubblicato sul web, attivo dal 2013, ha già sperimentato più volte quanto sia indispensabile e bello usare internet. E' stato per merito di questo mondo virtuale se persone che vivevano oltre oceano hanno potuto conoscere, leggendo le pagine del Grac, storie inedite dei loro famigliari coinvolti in una guerra a migliaia di chilometri lontani da casa loro. Da quando il GRAC ha iniziato a pubblicare le notizie di ritrovamenti degli aerei ed altre vicende legate alla Seconda guerra mondiale, già una ventina di persone sono venute dall'Inghilterra, dall'America, dal Brasile, dalla Slovenia, per incontrare di persona i ricercatori del gruppo, per toccare con mano le cose usate o appartenute ai loro cari e visitare i luoghi dove si sono svolte le storie narrate sulle pagine messe in rete. Sono arrivati figli con la famiglia al completo, nipoti, sorelle e fratelli, tutte persone vere, anime in ricerca del bello. Ogni volta è stato un incontro pieno di benefiche emozioni, appagante e indimenticabile, per loro e per i ragazzi del GRAC.

La ricerca – la storia che raccontiamo ha inizio anch'essa grazie al web, ma poi da virtuale è diventata reale, fino a rendere possibili nuove emozioni e altri momenti da non dimenticare. Il promotore di questo evento è stato Arrigo che, visitando su facebook la pagina di un gruppo aeronautico, scopre che un parente di un pilota di jet militari morto in un incidente aereo sulle colline di Piacenza nei primi anni settanta, aveva inserito una fotografia di un luogo a lui ben noto: il monumento ai piloti militari caduti a Mandrola nel 1973. Arrigo contatta in privato l'autore del post e lo informa che il GRAC ha trovato i resti del velivolo sul quale era rimasto ucciso il suo parente...

(a lato: quotidiano Libertà del 15 febbraio 1973)

Cronaca dell'incidente - Il 14 febbraio del 1973, poco dopo mezzogiorno, sulle colline a sud di Ponte dell'Olio, in località Mandrola, comune di Rivergaro, due F-104 decollati dall'aeroporto militare di San Damiano circa un'ora prima, causa condizioni meteorologiche avverse, si schiantano contro le pendici del Monte Dinavolo. I due aviatori muoiono nell'incidente. Ai comandi dei due reattori monoposto ci sono: il capo formazione tenente Gianni Cademartori, 26 anni, di Como e il sottotenente Pier Giorgio Zanolle, 24 anni, di Udine.



La missione per la quale s'erano involati è considerata una semplice missione addestrativa: volo in coppia ad alta quota. Dopo il decollo quindi, i due Starfighter iniziano a salire, ma giunti all'altezza alla quale è previsto l'inserimento dell'ossigeno, intorno ai 9000 piedi, Zanovello avvisa via radio il capo formazione che qualcosa non funziona nell'impianto erogazione di ossigeno del suo caccia. Cademartori a questo punto, in accordo con il Comando, informato via radio, decide di annullare la missione poiché non avrebbero potuto raggiungere l'alta quota prevista dal programma, a causa dell'avaria ossigeno sull'aereo del gregario. Avvisa la Sala Operativa dell'aeroporto e comunica la sua decisione di voler interrompere il volo e rientrare a San Damiano.

L'emergenza fatale - In quel momento però sulla base di partenza è in atto un'emergenza verificatasi da pochi minuti: due G.91 tedeschi, in emergenza per "basso livello carburante", avevano chiesto priorità assoluta all'atterraggio e, data la scarsissima visibilità, l'avvicinamento con il G.C.A., un finale radar-guidato dalla torre di controllo di precisione millimetrica. Questo particolare avvicinamento assistito impegna totalmente gli operatori di terra, che non possono commettere neanche un minimo errore in questa delicatissima fase, specie se la visibilità è al limite del consentito, com'è quel giorno. Gli operatori quindi comunicano al capo formazione dei due F-104 l'impossibilità, per il momento, di fare atterrare i due jet e pregano gli equipaggi di circuitare a sud del campo; li avrebbero avvisati appena le condizioni lo avessero permesso. Cademartori dà il "ricevuto" e conferma che rimarrà a circuitare 10 miglia circa a sud del campo in attesa che i due G.91 atterrino in tutta sicurezza e liberino la pista di volo.

A questo punto i due F-104 iniziano un circuito d'attesa, pronti a riprendere la direzione per raggiungere San Damiano non appena la TWR avesse dato loro l'autorizzazione all'avvicinamento con successivo atterraggio. Nel frattempo le condizioni meteorologiche, già al limite, peggiorano ulteriormente, fino a costringere i due caccia a entrare in condizioni di volo IMC, dentro le nubi. Qui sono costretti a rimanere, dato che non possono salire in quota fuori del maltempo per via dell'avaria ossigeno sull'aereo di Zanovello. Il capo formazione avrebbe certamente potuto salire in quota e raggiungere il cielo blu, e mettersi quindi al sicuro, ma l'etica glielo proibisce: non si abbandona un compagno in difficoltà. Ma durante questi minuti, mentre svolgono una normalissima procedura d'attesa, una manovra semplice, d'ordinaria amministrazione, accade qualcosa d'imponderabile: i due bombardieri che stavano conducendo il volo col solo ausilio degli strumenti di bordo precipitano. La causa è stata forse una turbolenza improvvisa e anomala che ha fatto collidere i due aerei? Forse c'è stata una stima errata della posizione da parte dei piloti? Di sicuro era presente un fattore emotivo dovuto al passaggio repentino dal volo con visibilità al volo in nube, senza il tempo minimo necessario per prepararsi mentalmente alla nuova condizione di volo. Non ultimo un'avaria in corso che non permetteva di togliersi dalle piste per salire nell'azzurro fuori dai fenomeni atmosferici. Si aggiunga pure che il pilotaggio di un F-104 doveva essere eseguito entro margini strettissimi: non erano ammessi errori. Volare sul "cacciatore di stelle" era il sogno di ogni pilota, ma pochi erano quelli scelti. Ci voleva una mano delicata e precisa e una mente disciplinata, elastica e decisa. E a volte non bastava... I due caccia si sono infilati in formazione nei boschi che ricoprono il Monte Dinavolo, a sud di Mandrola, alla quota di 2.000 piedi. Hanno impattato a circa 600 km orari il terreno. Per loro non c'è stata agonia.



foto a lato - da sinistra: Angelo Sonvico il parente - Enzo Marchi il testimone e Stefano il ricercatore del GRAC (foto Francani)

Angelo Sonvico, cugino di Cademartori, era molto legato a Gianni, tanto che ogni anno viene a portare un fiore sul monumento dedicato al suo parente e al suo collega. Quando riceve la lettera di Arrigo non gli pareva vero. Risponde immediatamente e ringrazia tutto il gruppo per aver ritrovato i resti del velivolo sul quale suo cugino aveva perso la vita. Per Angelo poter ritrovare il luogo esatto dell'impatto e i pezzi dell'aereo era un sogno covato da tempo e ora, grazie al Grac, si stava per realizzare. Intercorrono telefonate per accordarsi sull'incontro con i ricercatori e viene fissata la data del 19 marzo 2022, luogo dell'incontro non poteva che essere il

monumento di Mandrola. Quando, alla data fissata, Angelo Sonvico arriva all'appuntamento trova a riceverlo Arrigo, Cristiano e Stefano, ricercatori del GRAC, ed Enzo Marchi che, al tempo, abitava in zona ed era arrivato sul luogo della sciagura poco dopo il disastro, accompagnato dal padre. Dopo i convenevoli e un momento di raccoglimento, il GRAC ha

consegnato ad Angelo diversi frammenti del velivolo di suo cugino, fra questi la parte della visiera del casco che indossava lo sfortunato aviatore e una corona di un orologio, Rolex anni 60 (Angelo ha confermato che Gianni lo indossava sempre). Fra i reperti ritrovati e consegnati ad Angelo anche un frammento che riportava la matricola MM 677, l'aereo di Cademartori.



“Vi ringrazio di cuore per tutte le reliquie che mi avete donato”, conclude Angelo, visibilmente emozionato, come lo erano i ricercatori del GRAC. Successivamente i ragazzi del GRAC hanno accompagnato Angelo nel bosco per condurre una piccola ricerca con i metal detectors. Sono stati trovati altri reperti che Angelo s'è portato a casa ancora coperti della terra del luogo.

(Foto a lato - parte della visiera e il lamierino con la matricola dell'F-104 (foto Francani)

Prima che ripartisse per casa, il GRAC ha consegnato ad Angelo un ricordo da parte del Colonnello Alberto Bianchi, Presidente dell'Associazione Arma Aeronautica di Fidenza, col quale si è voluto ricordare con stima un valoroso pilota. E quale espressione migliore poteva esserci se non quella di donare ad Angelo un quadro che ricorda le gesta di un'altra Aquila temeraria: Luigi Gorrini?

Pierlino Bergonzi

Foto a lato – Angelo posa accanto al monumento ricordo dei piloti caduti, con il quadro raffigurante l'Ultimo Asso della II G.M.: - la MOVM Luigi Gorrini – opera del Maestro Dabbene.

Foto sotto – un F-104 in volo sulle Alpi. In primo piano la Marmolada con Punta Penia. (foto di pubblico dominio, tratta da Wikipedia)





IT HAPPENED IN THE SKY ... in april_

(Accadde nel cielo ...ad aprile)

Introdotta da "Once upon the sky" – il disegno icona di Hugo Pratt, raffigurante il mito dell'Aviatore giovane, bello e spensierato, che sprezzante del pericolo affrontava i duelli aerei durante la seconda Guerra Mondiale, riportiamo anche questo mese la rubrica "**accadde nel cielo ...ad aprile**". Parleremo di conquiste, primati eventi e accidenti, riportati mese per mese in una sorta di anniversario e breve rivisitazione dei fatti; ove possibile approfondiremo un argomento.

Buona lettura Strega

CALENDARIO DEGLI EVENTI STORICI DELL'AERONAUTICA

..... avvenne nel mese di Aprile

- 1/4/1916: Due idrovolanti italiani compiono un'operazione di sbarco a Punta Serena. Viene distrutto un deposito di carbone.
- 1/4/1937: Costituzione del Centro di Mobilitazione e Reclutamento della Libia in seguito alla soppressione dei centri di mobilitazione delle aviazioni della Cirenaica e Tripolitania.
- 1/4/1939: Viene costituito sull'aeroporto di Lecce il 37° Stormo Bombardamento Terrestre. Il Reparto partecipa alla Seconda Guerra Mondiale con i caccia bombardieri S.81 e BR.20.
- 1/4/1942: Si costituisce sull'aeroporto di Littoria il 132° Gruppo Aerosiluranti soprannominato "Gruppo Buscaglia", dal nome del suo legendario comandante, composto dalle Squadriglie 281ª e 278ª dotate di velivoli S.79. La 278ª Squadriglia, costituitasi in Africa Settentrionale nell'agosto del 1940, ha come distintivo i famosi "Quattro Gatti" a significare l'esiguo numero dei suoi equipaggi.
- 1/4/1967: Ricostituito sull'aeroporto di Novara-Cameri il 53° Stormo Caccia, con alle dipendenze il 21° Gruppo Volo. Lo Stormo rimase operativo trentatré anni fino al luglio 1999. In seguito al trasferimento del 21° Gruppo Caccia al 36° Stormo di Gioia del Colle, venne ristrutturato in Comando Aeroporto.
- 1/4/1970: Il G.91Y "Yankee" viene consegnato all'8° Stormo di Cervia.
- 1/4/2016: È venerdì: l'11° Deposito Centrale A.M. di Orte cambia denominazione, da deposito munizioni a Centro Logistico Munizionamento e Armamento (Ce.Lo.M.A.). Al nuovo Centro è assegnata una missione e un ruolo centrale nei processi di approvvigionamento, rifornimento, gestione e alienazione dell'armamento terrestre e aereo.
- 2/4/1955: Il Reparto Addestramento Elicotteri inizia il trasferimento dall'aeroporto dell'Urbe sul "Moscardini" di Frosinone dove assume la denominazione di Centro Elicotteri articolato sul 208° Gruppo Volo Scuola e sul 209° Gruppo Volo Impiego.
- 2/4/2008: Sull'Aeroporto di Furbara viene costituito il 17° Stormo Incursori (già Reparto Incursori A.M. dal 1° marzo 2003), gerarchicamente dipendente dalla 1ª Brigata Aerea Operazioni Speciali.
- 3/4/1941: E' giovedì: al termine di un aspro combattimento aereo nei cieli del Mediterraneo occidentale muore il 1° Aviere Armiere Carmelo Raiti, decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria. A lui è intitolato il 31° Stormo. *(breve approfondimento a pg 24)*
- 4/4/1941: L'8° Stormo da Alghero (SS) è inviato a combattere in Africa settentrionale, inquadrato nella 5ª Squadra Aerea rischiandosi sull'aeroporto di Misurata.
- 4/4/1949: L'Italia firma l'adesione al Patto Atlantico (NATO).
- 5/4/1960: A Rimini inizia la stagione dei Getti Tonanti della 5ª Aerobrigata, un grande ritorno come pattuglia acrobatica titolare, in un anno indubbiamente particolare, quello delle Olimpiadi di Roma.
- 7/4/1916: Giorno del "battesimo della caccia" nel cielo di Medeuza, Francesco Baracca abbatte il suo primo apparecchio nemico. In totale vengono abbattuti due aeroplani: da quel momento le attività di bombardamento e ricognizione aerea richiedono l'impiego dell'aeroplano da caccia.
- 8/4/1928: La scuola civile di aviazione si trasferisce dall'aeroporto di Cerveteri a quello del Littorio (Roma).
- 8/4/1992: Il G.91R del 2° Stormo effettua il suo ultimo volo. Il velivolo, in una speciale livrea tricolore realizzata

per l'occasione, vola sull'aeroporto di Treviso Sant'Angelo prima della definitiva transizione al suo successore, l'AMX.

- 9/4/2020: Il 51° Stormo torna ad essere formalmente parte della difesa aerea nazionale. Il 132° Gruppo Volo, infatti, opera contemporaneamente con 2 linee volo: quella Eurofighter, per la difesa aerea, e quella AMX per la ricognizione tattica.
- 10/4/1917: Nasce il "Meraviglioso" IX Gruppo Caccia del 4° Stormo dell'Aeronautica Militare. Oltre 100 anni per uno dei gruppi volo con cui la Forza Armata garantisce la difesa aerea con i velivoli Eurofighter.
- 10/4/1926: Il dirigibile "Norge" al comando del suo costruttore Col. Umberto Nobile parte dall'aeroporto di Ciampino per il Polo Nord. A bordo del dirigibile oltre al personale di bordo italiano ci sono il norvegese Amundsen, e l'americano Ellsworth. Giungeranno il 7 maggio successivo alla Baia del Re, nelle isole Svalbard (Norvegia).
- 10/4/1933: Il Maresciallo Francesco Agello conquista a Desenzano sul Garda, a bordo di un idrocorsa Macchi Castoldi M.C.72 con motore FIAT AS 6, il primato mondiale assoluto di velocità (già appartenente all'Inghilterra) con una media di 682,403 Km/h.
- 11/4/1934: Il pilota collaudatore Renato Donati conquista a Montecelio (Guidonia-Roma) il primato mondiale di altezza per aeroplani salendo con un velivolo Caproni 114 alla quota di 14.533 m.
- 11/4/2014: E' venerdì: il Comando della Squadra Aerea (CSA), dalla sede di Centocelle si trasferisce, sempre a Roma, a Palazzo Aeronautica, sede dello Stato Maggiore dell'A.M.
- 14/4/1947: Nasce il servizio di Ricerca e Soccorso, una delle peculiari attività dell'A.M..
- 14/4/1953: Prima esibizione ufficiale della Guizzo prima Pattuglia Acrobatica dell'Aeronautica Militare su velivolo Republic F-84G Thunderjet, appartenente alla 5ª Aerobrigata.
- 15/4/1909: Sul campo di Centocelle, affittato dal Club Aviatori, hanno inizio i voli di Wilbur Wright, il quale in 11 giorni di permanenza a Roma esegue 67 voli di cui 19 con passeggero. Il primo volo di un aeroplano in Italia è stato effettuato ed il gallo rappresentato nello stemma dell'aeroporto di Centocelle, con il suo canto, saluta l'alba di una nuova frontiera italiana, quella aerea.
- 15/4/1928: Il Col. Umberto Nobile torna al Polo Nord come Comandante del dirigibile "Italia". Questa nuova spedizione ha inizio da Milano.
- 15/4/1932: Costituzione del Comando gruppo autonomo misto della Sardegna, con sede presso l'aeroporto di Cagliari.
- 15/4/1942: Viene costituita una Scuola di pilotaggio di 2° periodo e addestramento caccia terrestre presso l'aeroporto di Levaldigi (CN).
- 16/4/1913: Viene istituita e disputata a Monaco per la prima volta la "Coppa Schneider" ideata dall'industriale metallurgico francese Jacques Schneider fervente fautore dell'aviazione fin dal suo sorgere. Detta gara, divenuta poi la competizione aviatoria più famosa nel mondo, consisteva in una competizione riservata ad apparecchi idrovolanti con gara di velocità e navigazione su una distanza di 150 miglia marine.
- 17/4/1963: Atterra a Grosseto il primo F-104G, ai comandi del Colonnello Giorgio Bertolaso.
- 19/4/1939: Costituito il "Comando Aeronautica dell'Albania" con sede a Tirana.
- 19/4/1945: È giovedì: muore il Sergente Renato Patton del 2° Gruppo caccia "Gigi tre Osei", a causa di un malfunzionamento o di un sabotaggio del paracadute. Altri 4 piloti si salvano lanciandosi con i rispettivi paracadute, dopo uno scontro dove vengono abbattuti tutti e cinque i loro aerei. Patton è l'ultimo caduto in combattimento e l'ultima missione dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR).
- 19/4/2005: Atterra sulla base del 4° Stormo il primo Eurofighter monoposto assegnato al reparto.
- 20/4/1925: Il Ten. Col. Francesco De Pinedo, a bordo di un SIAI S.16 ter battezzato "Gennariello" parte dallo scalo di Sesto Calende (VA) con destinazione Melbourne (Australia). Il ritorno avviene il 7 novembre successivo a Roma dopo una crociera durata 202 giorni, suddivisi in 80 tappe, con 55.000 Km percorsi per un totale di 370 ore complessive. Con questa impresa De Pinedo si guadagna il grado di Colonnello ed il titolo di Marchese.
- 21/4/1920: Il pilota Masiero, compiendo il Raid Roma - Tokio, giunge a Canton. È il primo aviatore europeo che giunge in volo dall'Europa alla Cina.
- 21/4/1928: Mussolini inaugura l'aeroporto del Littorio (oggi aeroporto dell'Urbe). La struttura diventa la sede definitiva dell'Aeroclub di Roma.

- 21/4/1978: Il 98° Gruppo della 46ª Aerobrigata di Pisa prende in consegna il primo G.222.
- 22/4/1944: È sabato: il Battaglione Azzurro ed il Reggimento Paracadutisti "Nembo" vengono combinati per formare il Reggimento Paracadutisti "Folgore".
- 25/4/1970: È sabato: perdono la vita dieci specialisti della PAN in seguito alla sciagura del C-119 caduto subito dopo il decollo dalla base di Rivolto.
- 27/4/1928: È venerdì: nel tentativo di sperimentare personalmente il dispositivo di apertura del paracadute "Salvador B" muore nel cielo di Montecelio (Roma), alle ore 9:22, lanciandosi da un'altezza di 1.200 metri, il Generale del Genio Aeronautico Alessandro Guidoni, Medaglia d'Oro al Valor Aeronautico, Pioniere dell'aria.
- 27/4/1935: È sabato: vengono inaugurati, con una imponente cerimonia gli impianti della Direzione Superiore degli Studi e delle Esperienze del Campo di Volo di Montecelio (RM).
- 27/4/1982: Sulla base aerea di Rivolto (Udine), sede del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico "Frecce Tricolori", viene ufficialmente celebrato, dalla Pattuglia Acrobatica Nazionale, il passaggio dal velivolo G.91 al nuovo MB.339. Presenti alla cerimonia numerose autorità civili e militari tra cui anche l'ingegnere Bazzocchi, creatore del velivolo.
- 29/4/1945: È domenica: il Magg. Adriano Visconti, comandante del 1° Gruppo caccia dell'ANR, insieme al suo aiutante S.Ten. Valerio Stefanini, condotti nella caserma del "Savoia Cavalleria" a Milano vengono disarmati, contrariamente agli accordi, e chiamati per un interrogatorio vengono uccisi nel cortile in circostanze mai chiarite.
- 30/4/1916: Viene costituito, sul campo di aviazione di Verona-Tombetta, il VII Gruppo aeroplani da ricognizione per l'artiglieria del Corpo aeronautico militare del Regio Esercito.
- 30/4/1928: Il Magg. Pil. Mario De Bernardi a Venezia con l'idrocorsa Macchi 52R (R sta per Ridotto) M.M. 82 supera il suo record di velocità con 512,776 km/h, primo primato omologato che supera la soglia dei 500 km/h..
- 30/4/2008: È mercoledì: l'80° Gruppo I.T. di Bagnoli di Sopra (PD) ed il Distaccamento Aeroportuale di Vicenza, vengono soppressi.



BREVE APPROFONDIMENTO

sulla MOVVM 1° Av. Armiere **Carmelo Raiti**

(Sortino SR, 25 settembre 1917 – Mediterr. Occid., 3 aprile 1941)

Il 3 aprile 1941 il 1° aviere Carmelo Raiti è a bordo dell'aereo da ricognizione marittima Cant Z 506B M.M. 45226 assieme al pilota, il ten. *Raffaele Fiocca* e all'osservatore il guardiamarina *Giovanni Zen Mora* in un'operazione di ricerca di una portaerei nemica. Il velivolo viene attaccato da tre caccia e nel combattimento viene gravemente ferito ad una gamba e ad un braccio, ma continua a sparare con la mitragliatrice della torretta riuscendo ad abbattere un avversario ma

venendo a sua volta colpito mortalmente alla testa da un secondo mitragliamento. Dopo 18 ore di permanenza in mare, i superstiti approdarono sulla costa algerina, nei pressi di Damous da dove torneranno in Italia; otterranno per la memoria di Raiti la concessione della massima decorazione al valor militare.

Alla memoria della MOVVM 1° Aviere Carmelo Raiti è intitolato il 31° Stormo dell'Aeronautica Militare con base sull'aeroporto di Ciampino.



AERONAUTICA MILITARE: "100-1" un anno al centenario della costituzione dell'Arma Azzurra

Fonte Web: Stato Maggiore Aeronautica – V Reparto Comunicazione -
Ufficio Pubblica Informazione - pubblicato il 28 MARZO 2022

Lunedì 28 marzo, a Ciampino (Roma), sede del 31° Stormo, si è svolta la cerimonia di celebrazione del **99° Anniversario della costituzione dell'Aeronautica**

Militare, nata ufficialmente come Forza Armata autonoma e indipendente il 28 marzo 1923.

L'evento di Ciampino, ad alto valore istituzionale, ha segnato l'inizio del conto alla rovescia in vista del centenario che si celebrerà il 28 marzo 2023 e ha testimoniato ancora una volta, la continuità del patrimonio di valori, passione e identità dell'Arma Azzurra, fondamentale per contribuire, con le altre istituzioni, civili e militari, alla **sicurezza nazionale e internazionale nonché alla salvaguardia della collettività**, esprimendo tutte le capacità del potere aerospaziale a **sostegno del Paese**.

Ad un anno esatto dal proprio centenario, l'Aeronautica Militare ha dato il via a un percorso ricco di appuntamenti, organizzati in tutta Italia, per raccontarsi ripercorreranno il proprio passato e mostrando ai cittadini la Forza Armata di oggi e gli obiettivi per il futuro.

Il Capo di Stato Maggiore della Difesa, **Ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone**, dopo un indirizzo di saluto ai presenti, ha ribadito come l'attuale crisi russo ucraina abbia evidenziato *"un ampliamento dell'orizzonte operativo che ha visto aggiungersi ai tre domini tradizionali, terra mare e cielo, i domini spazio e cyber. E' proprio il dominio cibernetico che sta avendo una grossa rilevanza durante questa crisi, sia nella preparazione del campo di battaglia sia nella gestione; lo spazio, oggi popolato da satelliti e sensori in grado di fornire informazioni, immagini, connessioni dati e comunicazioni, è destinato a trasformarsi nel prossimo futuro in vero e proprio teatro di scontro. L'Aeronautica Militare, che ha sempre creduto e investito nell'ambito di attività correlate allo spazio, rappresenta oggi la Forza Armata trainante per lo sviluppo di sempre maggiori capacità interforze in detto dominio"*.

Il Capo di Stato Maggiore della Difesa, ha infine rimarcato come *"in questo conflitto è emerso un mondo di confronto particolarmente subdolo, quello rappresentato dalla guerra cognitiva che ha caratterizzato l'avvio e ancora oggi altera il reale svolgimento di questa crisi. Una guerra cognitiva che non prevede l'uso della violenza, ovviamente, ma una manipolazione strutturata dell'informazione, quindi disinformazione, mass-media usati in maniera indiscriminata e strumentale, maligna, anche per influenzare le decisioni e per condizionare il grande pubblico. Tutti questi sono orizzonti con cui noi dovremo confrontarci in futuro. Questo comporterà sicuramente dei cambi di postura e di preparazione che ci vedrà impegnati a 360 gradi con le altre istituzioni e con gli altri dicasteri in maniera sinergica, perseguendo ambito interforze un'integrazione e interoperabilità sempre più spinta verso la gestione delle operazioni multidominio. In questo senso l'Aeronautica che da sempre ha avuto nel suo DNA il binomio velocità e innovazione, sta già giocando un ruolo trainante, dimostrato di essere assolutamente all'avanguardia"*.

"Con quasi 100 anni di storia sulle ali, la nostra è oggi una forza aerea apprezzata in Italia e all'estero, moderna ed in grado di esprimere tutte le forme del potere aero-spaziale a sostegno di uno strumento militare che opera al servizio del Paese, in piena sinergia ed unicità d'intenti con le componenti terrestri e navali".





Queste le parole del **Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti**, che ha ricordato tra le altre cose, il contributo fornito dalla Forza Armata durante la pandemia, il ponte aereo dall'Afghanistan e l'attuale contributo alla difesa e sicurezza dell'Italia nonché alla stabilità internazionale.

Ha poi aggiunto: *"Per essere pronti ed efficaci è necessario essere al passo con i tempi; è infatti indissolubile, quale elemento caratterizzante, il fortissimo legame tra l'Aeronautica ed il rapido progresso tecnologico che impone di effettuare alla stessa velocità scelte, a volte audaci ma necessariamente lungimiranti, per essere in grado domani, di affrontare tutto lo spettro della conflittualità moderna, anche all'interno di nuovi domini come lo spazio ed il cyber "*

Rivolgendosi poi agli uomini e donne della Forza Armata il Generale Goretti ha concluso:

"Avviciniamoci al Centenario dell'Aeronautica con entusiasmo, fierezza ed orgoglio. Conto su ognuno di voi affinché diventiate dei veri "ambasciatori in azzurro" del centenario. Sarà una grande occasione per raccontare la nostra storia, far conoscere i nostri valori, i nostri ideali e le nostre preziose capacità al servizio della collettività e delle istituzioni".

A Ciampino erano presenti diverse autorità politiche e militari, tra cui il Ministro della Difesa, Lorenzo Guerini e il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone.

*"Oggi - ha detto il **Ministro Guerini** durante il suo intervento - iniziamo l'ultima tappa verso il traguardo dei 100 anni con un'Aeronautica all'avanguardia tecnologica, dotata di professionalità altamente specializzate che, con lo stesso spirito precursore dei primi anni, si proietta verso il futuro per continuare ad essere rilevante in un contesto geopolitico particolarmente sfidante. Lo slancio verso il progresso, presidio della sovranità tecnologica nazionale e garanzia di sicurezza per i nostri concittadini di oggi e di domani, riguarda tutti i settori della Forza Armata che si sviluppano, come è stato ricordato, sulla scia dei velivoli di 5ª generazione e si proiettano lungo le linee future di nuovi programmi, come ad esempio il 'Programma Tempest'. Gli investimenti per la Difesa sono importanti e funzionali ai nostri beni più preziosi, la sicurezza, presupposto imprescindibile per la pace, giacché la capacità di deterrenza è fondamentale per preservare i valori fondamentali della nostra società e le conquiste delle nostre democrazie, recentemente drammaticamente messe a repentaglio dalla sanguinosa invasione dell'Ucraina. In questa tragica attualità che affligge i nostri pensieri ma che rinsalda la nostra volontà collettiva, sottolineo il prezioso contributo fornito dall'Arma Azzurra, che ringrazio a nome di tutto il Governo, per l'impegno e la professionalità messe in campo a tutela dello spazio aereo dell'Alleanza Atlantica, così come ringrazio le altre componenti dello strumento militare schierate nel dispositivo messo in campo a difesa degli spazi euro-atlantici".*

In occasione della cerimonia, sono state conferite due importanti onorificenze:

Medaglia d'Argento al Valor Aeronautico al 9° Stormo di stanza a Grazzanise (CE) e al suo personale, assegnata per l'impegno profuso in Abruzzo, in soccorso alle popolazioni civili coinvolte nell'eccezionale "emergenza neve", che nel gennaio 2017 colpì parte dell'Italia; contributo determinante per salvare molte vite umane.

Medaglia d'Argento al Valor Aeronautico anche per il **Generale di Divisione Aerea, Maurizio Cantiello**, capo della Task Force AM – COVID 19 che, durante la fase più critica della pandemia di Covid-19, ha assicurato, prontamente e in ogni circostanza, l'immediato impiego del personale dell'Aeronautica Militare, a supporto del Paese e delle numerose esigenze definite dalla Protezione Civile, tra le quali: i trasporti in alto bio-contenimento, il supporto con personale sanitario aeronautico e l'allestimento di campi ospedalieri.

La cerimonia di Ciampino è stata preceduta, in mattinata, dalla deposizione di una corona d'alloro in onore ai caduti sul Piazzale dei Tre Archi del Palazzo dell'Aeronautica.





Venerdì 25 marzo, invece, il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, in occasione della ricorrenza, ha concesso un'udienza al Generale Goretta, accompagnato da una rappresentanza del personale della Forza Armata.

Il 99° Anniversario della costituzione dell'Aeronautica Militare è stato celebrato anche fuori dai confini nazionali. In particolare, lunedì 28 marzo, si sono tenute delle cerimonie presso la base aerea di Al Salem, a cui ha preso parte il personale dell'Italian National Contingent Command Air – Task Force Air Kuwait impegnato nell'Operazione Inherent Resolve, e presso la Base Arienne 101 di Niamey, in Niger, che ospita il contingente italiano della MISIN.



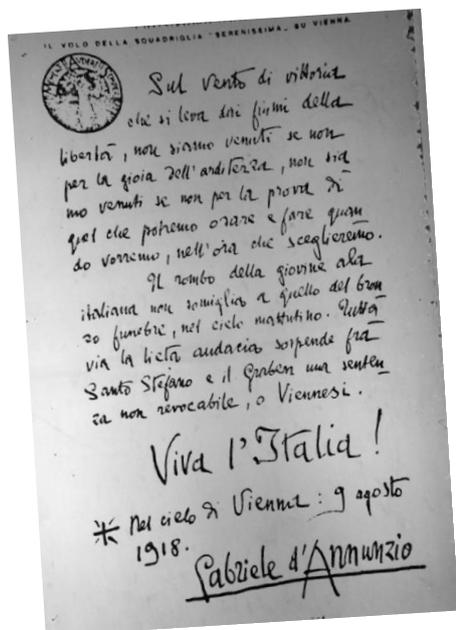


Visita di cortesia al Castello di San Pelagio Museo dell'Aria e dello Spazio

In occasione del 99° anniversario della costituzione dell'Aeronautica, la Sezione di Fidenza – dopo due anni di limitazioni - ha dato l'avvio alla stagione di viaggi e delle visite di aggiornamento tecnico-professionale 2022, onorando un impegno preso con la direzione del Museo di San Pelagio, fin dall'anno 2017, ovvero quello di far visita alla Direttrice del Museo – Contessa Ricciarda Avesani Zaborra – portando in dono il materiale prodotto dalla nostra Sezione nel 2017, in occasione del centenario della nascita della MOVVM Capitano pilota Luigi Gorrini

– meglio conosciuto come l'Ultimo Asso della II G.M., a cui è intitolato la Sezione di Fidenza ed il Labaro. Presso le tante e interessantissime sale del Museo del Volo, è presente infatti una stanza dedicata anche ai cimeli dell'ultimo Asso.

Il 29 marzo gli Aviatori fidentini sono stati ricevuti dalla direzione del Museo, per una dettagliata visita guidata della nutrita e variegata esposizione; grazie alla professionalità delle due guide che si sono alternate, il giro ha permesso di conoscere tanti particolari altre volte sfuggiti nelle precedenti visite indubbiamente più superficiali ed ha svelato alcuni segreti insiti tra gli arredi dei Conti Zaborra (già titolari dal 1680 del Castello che risale al XIV Secolo) ed i cimeli degli Aviatori dei primi del '900. Va ricordato infatti che l'idea del Museo del Volo, creato nella splendida cornice del Castello di San Pelagio, si sviluppa attorno ad un episodio eccezionale avvenuto tra le sue mura:



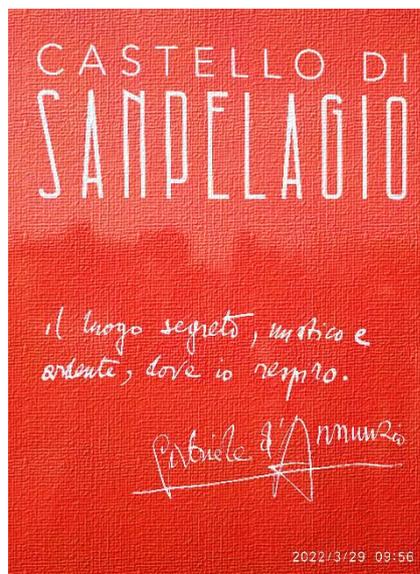
Il Vate - Gabriele d'Annunzio soggiorna qui tra il 1917 e il 1919 per preparare la sua grande impresa. Affrontare un volo sulla città di Vienna solo per lasciar cadere sulla gente migliaia di volantini. E parti proprio dal campo volo nei pressi del Castello il 9 agosto del 1908.

Impresa fortemente voluta dal Vate, pericolosa e straordinaria al tempo stesso. Con una squadra di valorosi piloti, dopo qualche tentativo andato a vuoto, decolla dalla pista in erba di San Pelagio alla volta di Vienna ed eludendo l'esercito nemico, arrivati sulla città fa cadere dal cielo migliaia di volantini con un semplice messaggio:

“veniamo in pace ma non sottovalutate gli italiani!”

Un obiettivo originale compiuto con un'impresa straordinaria, per far riflettere gli austriaci attraverso un semplice testo di una pagina, riportata nell'immagine a lato.

La squisita accoglienza a noi riservata dalla Direzione del Museo, ci permette di soffermarci con calma su tanti particolari, permette soprattutto al nostro fotografo Giancarlo di cogliere i dettagli e la giusta luce, regalandoci un report del tutto rispetto.



2022/3/29 09:56

Spaziamo tra eliche, motori, mongolfiere e dirigibili presentati con la loro storia e la tecnica del tempo; ricostruzione di ambienti, arredi dell'epoca della famiglia Zaborra e le sale che alloggiarono d'Annunzio e la sua Squadriglia di valorosi, compresa la sala riunioni con i manichini di tutti gli Aviatori (foto a lato).

Le sale con la storia dei primati del volo, le crociere aeree, le prime donne Aviatrici e le loro suggestive avventure.



elicotteri d'epoca più recente e forse un po' bisognosi di manutenzione conservativa ma in ogni caso splendidamente esposti nella suggestiva location del giardino di rappresentanza, ci allungiamo nel parco fino a percepire tra i campi la traccia della vecchia pista in erba da cui decollarono alla volta di Vienna i valorosi, guidati dal Maggiore d'Annunzio, che era portato in volo dal Capitano Pilota Gaspare Bolla – nativo delle terre parmensi (Pieveottoville) e divenuto famoso proprio per aver portato a termine l'impresa viennese come pilota del Vate. (oggi a Gaspare Bolla è intitolato l'Aeroclub di Parma). Veniamo accompagnati infine nelle sale di esposizione dei



bravura del pilota, si completano in un gesto di grande umanità e generosità, che contraddistingue i veri "Cavalieri dell'Aria" d'un tempo: il quadro "una Borraccia per la vita" (in sintesi l'Asso della Regia Aeronautica, dopo aver abbattuto in duello l'aereo del nemico in pieno deserto, sorvola con il suo caccia il relitto fumante e getta al pilota avversario sopravvissuto la sua borraccia, per permettergli di sopravvivere fino all'arrivo dei soccorsi).

Una bella e interessante giornata aeronautica caratterizzata da un sole radioso e resa possibile dalla professionale e squisita accoglienza della Direzione del Museo - che desideriamo ringraziare pubblicamente.

Così la Sezione AAA di Fidenza ha festeggiato i 99 anni di costituzione dell'Arma Azzurra, un modo per iniziare bene il programma delle attività di aggiornamento professionale e culturale dei propri Soci.

(Strega)



Camminiamo sovrastati da tanti modelli di biplani, idro, e prototipi esposti in volo: le "straordinarie macchine volanti" di legno e tela e non possiamo rinunciare ad una foto di gruppo in questo paradiso degli appassionati del volo.

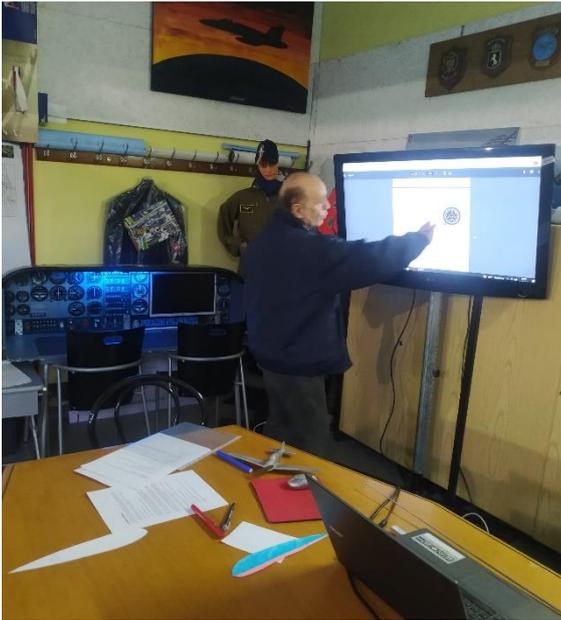
Usciamo all'esterno per godere di esemplari di aerei ed



quadri di ispirazione aeronautica, tra cui sono in mostra anche due opere del nostro Socio AAA – Maestro Luciano Dabbene; qui si svolge la piccola cerimonia di consegna delle donazioni che la Sezione Arma Aeronautica fidentina fa al Museo. Un modello di aereo biplano realizzato dal nostro Socio artigiano Rino, una medaglia di bronzo coniata in occasione del centenario della MOVIM Gorrini, un libro edito nella stessa occasione, in cui sono riportate le avventure dell'Ultimo Asso ed infine un quadro del Maestro Dabbene, in cui è ambientata una delle imprese di guerra più famose di Gorrini, in cui l'audacia, il coraggio e la

AAA – FIDENZA

AL VIA IL PRIMO CORSO DI CULTURA TECNICA AERONAUTICA E INTRODUZIONE AL PILOTAGGIO DI AEREI MONOMOTORE AD ELICA



A Fidenza il 19 marzo 2022 – presso la sede della Sezione AAA di via Mazzini, è iniziato il corso di cultura tecnica aeronautica e introduzione al pilotaggio di aerei monomotore ad elica.

Un primo corso di cultura tecnica aeronautica, tenuto dal Socio AAA – Tenente Sergio Montali - Ingegnere aeronautico (foto a lato) aveva avuto luogo nel 2019, destinato ai soli soci della Sezione, che furono 16.

Lo scorso mese di marzo, il corso pianificato già dall'anno 2021, è finalmente iniziato superando le difficoltà sanitarie e organizzative,

tra disponibilità dei docenti e dei giovani frequentatori, impegnati con la scuola.

Prima parte TEORIA - il sabato 19-26 marzo e 2 aprile - in orario 15-17 i ragazzi che hanno chiesto di seguire il corso, affiancati da altri uditori, sono stati affidati alle esperte spiegazioni dell'Ingegnere aeronautico – Tenente Montali, il quale avvalendosi di apparecchiature audiovisive e lavagna ha introdotto i più basilari argomenti come l'atmosfera – i componenti dell'aeroplano – i profili alari – nozioni di aerotecnica, i comandi fondamentali del velivolo – gli strumenti – cenni di comunicazioni radio e l'alfabeto fonetico internazionale – i controlli pre-volo - elementi di meccanica del volo – una simulazione di emergenza (foto a lato).

Seconda parte PRATICA AL SIMULATORE DI VOLO - questa fase sarà concentrata sulla pratica di pilotaggio al simulatore ed avrà luogo a maggio-giugno, con un passaggio di consegne tra l'ingegner docente e l'istruttore di volo virtuale.

Si metteranno in pratica quindi le nozioni assimilate dai frequentatori, i controlli, la messa in moto – il rullaggio – la verifica delle fasi del volo attraverso la



strumentazione – le semplici comunicazioni – e ... finalmente il decollo, con una breve navigazione – livellamento in quota - manovre fondamentali e circuito di atterraggio.

I frequentatori che avranno ben assimilato le cognizioni del corso e dimostreranno predisposizione e capacità di pilotaggio, continueranno a cimentarsi sul simulatore, attraverso manovre sempre più complesse e passando al momento opportuno su velivoli più performanti.

(nella foto a lato il simulatore di volo in funzione)



Terza parte del corso VOLO REALE A DOPPIO COMANDO
a chiusura del corso, questa fase costituisce nelle intenzioni della organizzazione, una sorta di premio di per coloro che avranno superato le fasi precedenti e consisterà in un volo reale di ambientamento e prima esperienza di pilotaggio di un aereo a doppio comando, affiancati da un pilota istruttore abilitato. (foto a lato- un giovanissimo allievo ai comandi di un velivolo ULM).



GLI OBIETTIVI Secondo gli obiettivi statuari dell'Associazione Arma Aeronautica, il corso è stato concepito per promuovere la conoscenza del mezzo aereo, fornire proposte formative, orientamento professionale, avvicinare i giovani e studenti alla passione del volo, attraverso esperienze varie tra cui gli sport aeronautici.

LA SELEZIONE E LE PROPOSTE - al contempo la Sezione AAA di Fidenza, intende selezionare tra tutti coloro che avranno superato i corsi, alcune figure particolarmente capaci e predisposte per assumere l'incarico di istruttore di volo simulato, nell'ambito delle attività divulgative dell'AAA, presso scuole, fiere, manifestazioni.



FINE PRIMA PARTE DEL CORSO – al termine di ogni lezione, il docente ha distribuito ai frequentatori le sintesi delle lezioni svolte e dispense più approfondite su ogni argomento trattato; a conclusione della prima parte del corso, i frequentatori e la Presidenza di Sezione hanno voluto ringraziare l'ing. Montali per la generosa disponibilità offerta, donando al docente un libro edito dal Politecnico di Torino, sui motori aeronautici, dalle origini al jet.

Con le dovute raccomandazioni "studiate!" "studiate!" l'appuntamento per la seconda parte del corso è fissato per il sabato 30 aprile, per il primo impatto con il simulatore di volo. Strega

Per informazioni sui corsi: assoaeronautica.fidenza@gmail.com
o consultando il sito: www.assoaeronauticafidenza.it



AAA – FIDENZA
Nucleo di volo
simulato e volo
reale



(Nelle foto sopra: l'Ing. Montali riceve l'omaggio della Sezione AAA dal frequentatore Valerio, alla presenza dell'Istruttore di volo Omar Pacchioni – Valerio e Luca due dei frequentatori del corso a cui sono state distribuite le dispense della teoria.

**...IN RICORDO DI ILARIA ALPI
REPORTER UCCISA IN SOMALIA NEL 1994**



21 marzo 2022 – intitolata a Fidenza una via in memoria della giornalista-martire.

In occasione del 28° anniversario dell'odioso agguato avvenuto in Somalia il 20 marzo 1994, in cui vennero trucidati l'inviata del TG3 Ilaria Alpi e il cine operatore della RAI Miran Hrovatin, la città di Fidenza, su iniziativa della locale Direzione Didattica, già intitolata alla stessa Alpi, ha organizzato una cerimonia di intitolazione di un viale nel quartiere Europa.

Alla cerimonia hanno presenziato il Sindaco Massari, una rappresentanza del Consiglio Comunale, una componente della famiglia Alpi, la Dirigente scolastica e

le rappresentanza delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma locali e del volontariato, che – in aggiunta al Gonfalone della città e al nuovo drappo distintivo (*meglio non definirlo Labaro*) della Direzione Didattica, hanno completato con i loro Tricolori, insegne e Labari la coreografia nel luogo della cerimonia. Canti, poesie e tanti palloncini lanciati in volo, ognuno portatore di un biglietto con una riflessione degli scolari, hanno caratterizzato in modo toccante la cerimonia, evidenziando soprattutto come la Scuola abbia suscitato l'interesse e la sensibilità dei giovanissimi su questo tema.



Nelle foto sopra: il cartello con indicazione "Viale Ilaria Alpi" nel momento dello scoprimento, la nuova insegna della Direzione Didattica portata da un giovane studente-Alfiere, l'Alfiere con Labaro in rappresentanza dell'Ass. Arma Aeronautica e la teoria delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma presenti alla cerimonia.

Strega (fonte: GdP)



IL CAMPIONE DI CICLISMO “GIAMBATTISTA BARONCHELLI” FRA I BERSAGLIERI DI PARMA

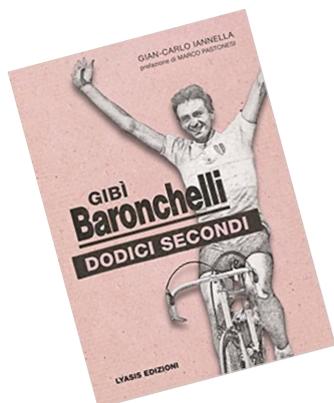
(testo di Leo Levati – Presidente Sez. ANB Parma)

Assemblea di lusso quella che la Sezione Bersaglieri di Parma ha svolto stamane presso la sede che l’AUDAX, Società quasi centenaria di ciclismo, ha concesso ai Bersaglieri per questo importante evento. Infatti, dopo aver illustrato la continua e alacre attività che i Bersaglieri parmigiani hanno svolto nel 2021, nonostante la terribile pandemia, il Presidente Leonardo Levati ha consegnato a Giambattista Baronchelli, noto Campione di ciclismo negli anni Settanta e Ottanta, la tessera di Socio Ordinario dell’A.N.B. “M.O. Michele Vitali” di Parma. I meno giovani ricorderanno “Tista” Baronchelli che correva per i colori della SCIC e che al Vigorelli a Milano fece il giro d’onore indossando il Cappello Piumato. Baronchelli, infatti, fu Bersagliere al Terzo Reggimento nella speciale Compagnia Ciclisti insieme all’amico Leonardo Levati e ad un altro campione di Parma, Mirco Bernardi anch’esso socio della Sez. Vitali.

Foto – Baronchelli a dx con Eddy Merckx al centro e Francesco Moser a sx



A sx Baronchelli nella sede ANB di Parma – al centro Gibi – già Bersagliere – indossa il cappello piumato per scendere in pista – a dx Baronchelli nuovo socio ANB - Parma



Pedalando per il cielo “è un libro dedicato a Baronchelli che unisce lo sport alla sua fede;

Dodici secondi. un altro testo sul campione Baronchelli, che narra di ...**“Quei dodici infiniti secondi”** che lo separarono da Eddy Merckx nel Giro d’Italia 1974 dopo 4.001 km e oltre 113 ore di corsa. Quei dodici muti secondi che lo hanno accompagnato durante e dopo gli anni del ciclismo. Gibi Baronchelli: vittorie conquistate e sfiorate, fughe felici e sfortunate, compagni amici e nemici. La sua vita, le sue storie, le sue parole.” Una carriera in sintesi del campione di ciclismo Gianbattista Baronchelli detto Gibi, riportata da un suo amico e tifoso, in onore ad un grande Campione che grazie agli straordinari mezzi fisici di cui era in possesso, è stato un grandissimo del ciclismo, nell’era di Moser e Saronni

L'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA "AVIATORI D'ITALIA" È SU FACEBOOK

PER CONNETTERTI CON AAA - AVIATORI D'ITALIA,
ACCEDI A FACEBOOK.
CONTINUIAMO A SOSTENERE LA NEO NATA
COMUNICAZIONE DIGITALE DELL'ASSOCIAZIONE
E APPASSIONATI DI AERONAUTICA, DEL VOLO,
DELLO SPORT E DELLA NOSTRA SEMPRE AMATA
ARMA AZZURRA!



30 KSoci
254 Sezioni
206 Nuclei
2 Sezioni all'estero

DIVENTA FOLLOWER - condividi questo post e invita gli amici a seguire i profili ufficiali della Presidenza Nazionale. Non dimenticate di visitare il Sito Web sempre più aggiornato **www.assoaeronautica.it**.

*Entra in contatto con noi, la tua Sezione A.A.A.
è a Fidenza, Pieveottoville, Salsomaggiore Terme, San Secondo e Soragna
sito web: www.assoaeronauticafidenza.it
contatti: assoaeronautica.fidenza@gmail.com
redazione: redazione_forum@libero.it*

AVVISI E COMUNICAZIONI

5XMILLE - La Presidenza Nazionale ha inviato un messaggio per sensibilizzare i Soci a devolvere il loro 5x1000 all'Associazione Arma Aeronautica – Aviatori d'Italia; attualmente il 3% dei Soci destina il 5xmille all'AAA. Ferma restando la libertà di una scelta personale per la destinazione del proprio contributo, la considerazione - che condividiamo e pertanto divulghiamo - è che se il 25% dei Soci condividesse tale scelta, la Presidenza Nazionale raggiungerebbe l'autonomia amministrativa e **non sarebbe più necessario che le Sezioni inviassero parte delle quote di iscrizione annuale, potendo trattenere l'intera somma a favore della organizzazione e delle iniziative locali.** Può essere indicativo informare che per gli oltre 200 Soci di Fidenza, ogni anno viene versata alla P.N. un somma di oltre 2.000 €, che diversamente potrebbe rimanere in cassa, ad uso del buon andamento della Sezione. In altre parole il contributo del nostro 5xmille tornerebbe nelle nostre finanze.

Per la destinazione del 5xmille all'A.A.A., basta scrivere nel modulo il C.F. dell'AAA e firmare (vedi FAC-SIMILE)

Codice Fiscale Associazione Arma Aeronautica: 80 24 81 50 585

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

<p>SOSTEGNO DEL VOLONTARIATO E DELLE ALTRE ORGANIZZAZIONI NON LUCRATIVE DI INTERESSE SOCIALE, DELLE ASSOCIAZIONI DI PROMOZIONE SOCIALE E DELLE ASSOCIAZIONI E FONDAZIONI RICONOSCIUTE CHE OPERANO NEI SETTORI DI CURA ALZARE: 15, C. 1, LETT. A), DEL D.LGS. N. 460 DEL 1997</p> <p>FIRMA: Mario Rossi Codice fiscale del beneficiario (eventuale): 80248150585</p> <p>FINANZIAMENTO DELLA RICERCA SANITARIA</p> <p>FIRMA: _____ Codice fiscale del beneficiario (eventuale): _____</p> <p>SOSTEGNO DELLE ATTIVITA' SOCIALI SVOLTE DAL COMUNE DI RESIDENZA</p> <p>FIRMA: _____ Codice fiscale del beneficiario (eventuale): _____</p>	<p>FINANZIAMENTO DELLA RICERCA SCIENTIFICA E DELLA UNIVERSITA'</p> <p>FIRMA: _____ Codice fiscale del beneficiario (eventuale): _____</p> <p>FINANZIAMENTO A FAVORE DI ORGANISMI PRIVATI DELLE ATTIVITA' DI TUTELA, PROMOZIONE E VALORIZZAZIONE DEI BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI</p> <p>FIRMA: _____ Codice fiscale del beneficiario (eventuale): _____</p> <p>SOSTEGNO ALLE ASSOCIAZIONI SPORTIVE DILETTANTISTICHE RICONOSCIUTE AI FINI SPORTIVI DAL CONE A NORMA DI LEGGE CHE SVOLGONO UNA RILEVANTE ATTIVITA' DI INTERESSE SOCIALE</p> <p>FIRMA: _____ Inserisci qui la tua firma Codice fiscale del beneficiario (eventuale): _____</p>
---	---

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

XXI RADUNO NAZIONALE A.A.A.

20-21 maggio 2022 - XXI Raduno Nazionale AAA presso la città di Alghero;

In tale occasione la Città di Alghero si incontreranno le rappresentanze di oltre 200 Sezioni, con i propri Labari, per partecipare agli eventi che includeranno la presenza **in esibizione, della Pattuglia Acrobatica Nazionale – Frece Tricolori**. Le strutture ristorative ed alberghiere di Alghero hanno stipulato una vantaggiosa convenzione con l'AAA, per favorire la sistemazione dei partecipanti in alberghi in località di mare o cittadine. Il pranzo del giorno dell'evento verrà offerto a tutti i Soci partecipanti, dalla Presidenza Nazionale AAA. Sono state stipulate convenzioni con la "GRIMALDI" linee marittime e assicurati i collegamenti tra porto e/o aeroporto con le località di soggiorno e della manifestazione.

I Soci attualmente prenotati e in possesso di biglietti e prenotazioni, sono per la Sezione di Fidenza 10; coloro che fossero interessati ad unirsi alla trasferta per partecipare al Raduno di Alghero – anche con familiari ed ospiti, sono invitati a rappresentare il proprio intendimento alla Presidenza della Sezione, che provvederà ad organizzare il viaggio e la sistemazione per tutto il gruppo.

Informazioni possono essere richieste in sede o anche contattando: assoaeronautica.fidenza@gmail.com

PROGRAMMA della visita del 12 giugno alla "FONDAZIONE JONATHAN e "VILLA BARBARO"

ore 6,30 Partenza dal parcheggio supermercato COOP – Fidenza

ore 6,45 sosta al parcheggio Casello Autostradale A1 – Parma (Road House)

PREZZO DI PARTECIPAZIONE € 60 comprensivo di:

trasporto A/R con pullman GT

ingresso visita della Collezione Jonathan ed esibizione in volo velivolo storico

pranzo presso ristorante locale

ingresso visita pomeridiana "Villa Barbaro"

Assicurazione



PER INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI: Roberto Miati: 331 7025001 Guglielmo Gaiani: 333 8708142

CALENDARIO EVENTI P.A.N. 2022 - IN ITALIA



Noi ci saremo!



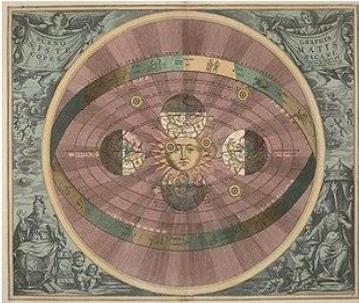
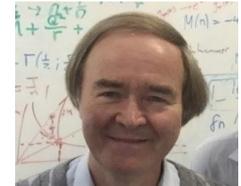
AERONAUTICA MILITARE

PROGRAMMA MANIFESTAZIONI AEREE DELLA PATTUGLIA ACROBATICA NAZIONALE 2022

7 MAGGIO ▲ GIOVINAZZO - MOLFETTA (BA)	26 GIUGNO ▲ VIESTE (FG)	25 AGOSTO ▲ GRADO
8 MAGGIO ▲ BARI	10 LUGLIO ▲ ARONA (NO)	28 AGOSTO ▲ JESOLO (VE)
15 MAGGIO ▲ GENOVA	24 LUGLIO ▲ MARINA DI MASSA (MS)	10 SETTEMBRE ▲ DESENZANO DEL GARDA (BS)
21 MAGGIO ▲ ALGHERO	28 LUGLIO ▲ LIGNANO (UD)	18 SETTEMBRE ▲ AEROPORTO MILITARE SAN DAMIANO PIACENZA
5 GIUGNO ▲ IMPERIA	31 LUGLIO ▲ BELLARIA-IGEA MARINA (RN)	25 SETTEMBRE ▲ CASTIGLIONE DELLA PESCAIA (GR)
12 GIUGNO ▲ POZZUOLI (NA)	3 AGOSTO ▲ COMACCHIO (FE)	1 OTTOBRE ▲ ALASSIO (SV)
18 GIUGNO ▲ RIMINI	20 AGOSTO ▲ PORTO SANT' ELPIDIO (FM)	2 OTTOBRE ▲ SANTO STEFANO AL MARE e RIVA LIGURE (IM)
19 GIUGNO ▲ PUNTA MARINA (RA)	21 AGOSTO ▲ PORTO RECANATI (MC)	

www.aeronautica.difesa.it

“LO SPAZIO È DI TUTTI” - la rubrica delle esplorazioni spaziali, prende spunto da questa dichiarazione pronunciata dall'Ing. Ghidini – portavoce dell'ESA.



IN VIAGGIO NELL'UNIVERSO FUTURIBILE

Un breve ma affascinante saggio scientifico del professor Bernard Carr, professore di Matematica e Astronomia, Scuola di Scienze Matematiche, Queen Mary, Università di Londra, Gran Bretagna.

Adesso partiremo per un viaggio nell'Universo, prima di partire, però, dobbiamo capire che cosa s'intende per “viaggio” e per “Universo”. La parola “Universo” indica letteralmente tutto ciò che esiste. La storia dell'Astronomia potrebbe essere vista come una serie di passi, ognuno dei quali ha fatto diventare l'Universo più grande, cambiando così quello che intendiamo con “tutto”.

Oggigiorno, la maggior parte dei cosmologi accetta la teoria del Big Bang, secondo la quale l'Universo è iniziato in uno stato di enorme compressione più o meno 14 miliardi di anni fa. Perciò il punto più lontano che riusciamo a vedere equivale alla distanza percorsa dalla luce dal Big Bang. Questo definisce le dimensioni dell'Universo *osservabile*.

Ma che cosa intendiamo quando parliamo di “viaggio”? per cominciare, bisogna distinguere fra *scrutare* l'Universo e *viaggiare* nell'Universo. *Scrutare* è quello che fanno gli astronomi e, come vedremo, in un certo senso implica guardare indietro nel tempo. *Viaggiare* è quello che fanno gli astronauti e significa muoversi nello spazio. Ma implica anche un viaggio d'altro tipo. Mentre ci muoviamo dalla Terra verso i confini dell'Universo osservabile, infatti, ripercorriamo anche

la storia del pensiero umano circa le dimensioni dell'Universo. Ora affronteremo questi tre tipi di viaggio.



Il viaggio nel tempo - Le informazioni ricevute dagli astronomi sono fornite da onde elettromagnetiche che viaggiano alla velocità della luce (circa 300.000 km al secondo) che, per quanto veloce possa sembrare, resta comunque una misura limitata. Spesso gli astronomi misurano le distanze basandosi sul tempo impiegato dalla luce a percorrerle. Per esempio: la luce del Sole impiega diversi minuti per arrivare fino a noi, ma impiega anni per raggiungerci dalla stella più vicina, milioni di anni dalla galassia più vicina (Andromeda) e molti miliardi di anni dalle galassie più lontane.

Questo significa che più scrutiamo lontano nello spazio, più guardiamo lontano nel passato. Per esempio, se osserviamo una galassia distante 10 milioni di anni-luce, in realtà la vediamo com'era 10 milioni di anni fa. In questo senso, un viaggio nell'Universo non è solo un viaggio attraverso lo *spazio*, ma anche attraverso il *tempo*.

Le nostre osservazioni non possono spingersi indietro fino al Big Bang. Ai suoi inizi, l'Universo era così caldo da formare una nebbia impenetrabile di particelle. A mano a mano che si espandeva, l'Universo si raffreddò e la nebbia si diradò più o meno 400.000 anni dopo il Big Bang. Possiamo comunque usare le nostre osservazioni per fare congetture su come fosse l'Universo prima di allora. Più andiamo indietro nel tempo, più densità e temperatura aumentano, quindi le nostre congetture si basano sulle teorie di fisica delle alte energie, ma bastano a fornirci un'idea piuttosto completa della storia dell'Universo.

Ci si potrebbe aspettare che il nostro viaggio nel passato termini con il Big Bang, ma ora gli scienziati cercano di comprendere la fisica della creazione stessa. Perché qualunque meccanismo abbia prodotto il nostro Universo, potrebbe in teoria generarne altri. Secondo alcuni, per esempio, l'Universo attraversa cicli di espansione e contrazione, dandoci universi che si susseguono in fila di tempo. Secondo altri, il nostro Universo è solo una di molte “bolle” sparpagliate nello spazio. Entrambe queste congetture sono varianti della cosiddetta ipotesi “multiverso”.



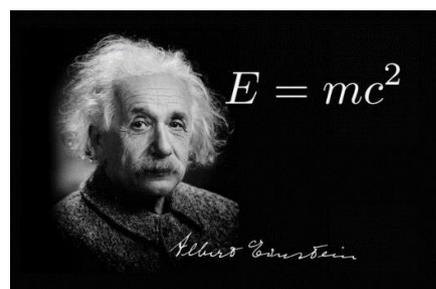
Il viaggio nello spazio - *Viaggiare* fisicamente nell'Universo risulta complicato soprattutto a causa del tempo che richiede. La Teoria della “**Relatività Speciale**”, o Ristretta, di Einstein (1905) suggerisce che nessuna astronave possa superare la velocità della luce. Questo significa che ci vorrebbero come minimo 100.000 anni per attraversare la nostra galassia e 10 miliardi di anni per attraversare l'Universo. O almeno così sembrerebbe a chi resta sulla Terra. La **Relatività Speciale** però

afferma anche che il tempo scorre più lentamente per osservatori in movimento, perciò agli astronauti sembrerebbe molto più veloce. In effetti, se qualcuno potesse viaggiare alla velocità della luce, avrebbe l'impressione che il tempo non fosse passato affatto!

Nessuna astronave può viaggiare alla velocità della luce, però potrebbe accelerare gradualmente per avvicinarsi a questa velocità massima. In tal caso, il tempo trascorso a bordo sarebbe molto più breve di quello trascorso sulla Terra. Per esempio, se un'astronave riuscisse a raggiungere l'accelerazione con cui i corpi cadono a causa della forza di gravità terrestre, un viaggio attraverso la Galassia sembrerebbe durare solo 30 anni. Gli astronauti potrebbero quindi tornare sulla Terra, anche se i loro amici sarebbero morti molto tempo prima. E se un'astronave continuasse ad accelerare oltre la galassia per un secolo, potrebbe, in teoria, raggiungere i confini dell'Universo attualmente osservabile!

La **Teoria Generale della Relatività di Einstein** (1915) lascia intuire possibilità perfino più affascinanti. Un giorno gli astronauti potrebbero usare tunnel spazio-temporali (wormholes) o propulsione a curvatura (spacewarp) – proprio come in Star Trek e in altri popolari telefilm di fantascienza – per compiere questi viaggi ancora più velocemente e tornare a casa in tempo per rivedere gli amici. Ma qui ci troviamo nel campo delle ipotesi.

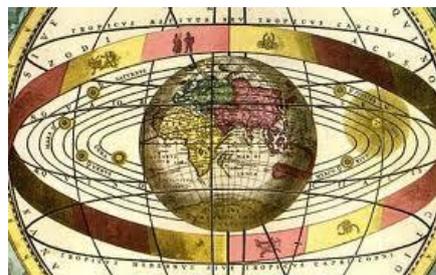
Il viaggio nella storia del pensiero - Gli antichi greci erano convinti che la Terra fosse al centro dell'Universo e che i pianeti, Sole e stelle fossero relativamente vicini. Quest'ipotesi *geocentrica* (Terra = *geos*) fu demolita nel sedicesimo secolo, quando Copernico dimostrò che la Terra e gli altri pianeti si muovono attorno al Sole (*helios*). La teoria *eliocentrica*, però, non ebbe lunga vita. Alcuni decenni dopo, Galileo usò il suo nuovo telescopio per dimostrare che la Via Lattea – fino ad allora conosciuta solo come una striscia di luce nel cielo – era composta da innumerevoli stelle simili al Sole. Questa scoperta non solo diminuì l'importanza del Sole, ma aumentò di molto le dimensioni dell'Universo conosciuto.



Nel Diciottesimo secolo era ormai comunemente accettato che la Via Lattea fosse un disco di stelle (la galassia) tenuto insieme dalla forza di gravità, ma la maggior parte degli astronomi riteneva che la Via Lattea fosse l'intero Universo. Questa idea *galassiocentrica* sopravvisse fino al 1924, quando Edwin Hubble misurò la distanza che ci separa dalla galassia a noi più vicina (Andromeda), provando così che doveva trovarsi molto al di là della Via Lattea. Le dimensioni dell'Universo quindi cambiarono ancora una volta!

Nel giro di pochi anni, Hubble ottenne dati rilevanti su svariate decine di galassie relativamente vicine, dimostrando che tutte si allontanavano dalla Terra con una velocità proporzionale alla loro distanza da noi. Il modo più semplice per comprendere questo fenomeno è visualizzare lo spazio come un palloncino sempre più gonfio, sul quale sono disegnate le galassie. Adesso sappiamo che questa espansione, nota come Legge di Hubble, si applica a distanze di decine di miliardi di anni-luce e a una regione dello spazio contenente centinaia di miliardi di galassie. Ed ecco, ancora una volta, che le dimensioni dell'Universo sono cambiate!

Secondo l'ipotesi *cosmocentrica*, questo è l'ultimo cambiamento nelle dimensioni dell'Universo. L'espansione cosmica infatti implica che, più si va indietro nel tempo, più le galassie si avvicinano per fondersi infine l'una nell'altra. Fino a quel momento, la densità continuerà ad aumentare – indietro fino al Big Bang, quasi 14 miliardi di anni fa – e ci è impossibile vedere *al di là* della distanza percorsa dalla luce a partire da allora. Di recente, però, c'è stata una interessante scoperta basata sull'osservazione. Anche se in teoria l'espansione dell'Universo dovrebbe rallentare a causa della forza di gravità, le ultime osservazioni suggeriscono che stia in realtà *accelerando*. Le teorie sviluppate per spiegare questo fenomeno suggeriscono che l'Universo osservabile faccia parte di una "bolla" molto più vasta. Una bolla che potrebbe a sua volta essere una di molte bolle, proprio come nell'ipotesi del multiverso!



E poi? - Dunque la conclusione di tutti e tre i viaggi – attraverso il tempo, lo spazio e la storia del pensiero umano – è la stessa: esistono universi impossibili da osservare, universi che possono solo essere intravisti attraverso teorie e visitati solo con la mente! Chissà che cosa scopriranno gli astronomi del futuro

Bernard Carr



Pagine di AEROMODELLISMO

Rubrica dedicata al modellismo aereo, che spazia dai modellini statici in miniatura ai modelli in grande scala, anche volanti. Invitiamo tutti i lettori a fornire contributi personali, sia sulle proprie esperienze e realizzazioni, sia come contributo di pensiero o segnalazione di materiale riguardante questo affascinante mondo.

SOPWITH TABLOID (di Carlo Martegani)

Il Sopwit Tabloid, così chiamato per le sue piccole dimensioni, fu costruito nel 1913 come aeroplano sportivo da corsa, turismo e competizione, per le prime manifestazioni aeronautiche di allora e successivamente adattato ad uso militare dalla Royal Flying Corp e Royal Naval Air Service nella versione idro. Progettato da Fred Sigrist per la Sopwith

Company di Kingston-on-Thames con un design di estrema semplicità.

Nel 1913 con Harry Awker ai comandi e propulso da un motore ruotante Gnome Lambda da 80 cv fu in grado di realizzare una velocità di 148 Km/h in volo livellato. Per una così alta velocità si pensò di trasformarlo in idrocorsa connotandolo come "1914 Schneider Racer" e destinandolo a rappresentare, per la prima volta, la Gran Bretagna alla seconda edizione del Trofeo Schneider nel Principato di Monaco. L'abitacolo venne trasformato in monoposto, il motore fu sostituito con uno un po' più potente, il rotativo Gnome Monosupape da 100 cv ed il carrello con un monogalleggiante centrale che purtroppo faceva capovolgere il biplano durante le prove in acqua. Si decise subito di segarlo in mezzo per crearne due nuovi con l'aggiunta di uno più piccolo, sotto la coda, con un timoncino

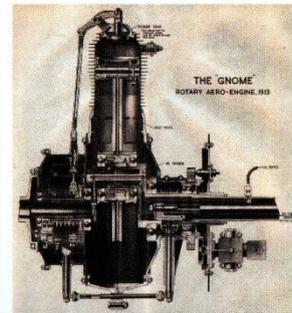


in acqua, praticamente alla vigilia delle gare di Monaco.

Questa volta i test di decollo, di volo e di ammaraggio sul Tamigi ebbero successo e il Tabloid, caricato su una nave, raggiunse Monaco l'8 aprile 1914. Era il più piccolo idrocorsa in confronto degli altri iscritti e fu ridicolizzato dai francesi che si sentivano i dominatori dell'aviazione mondiale, ma dopo averlo visto volare in prova con a bordo il pilota Howard Pixton, cambiarono subito opinione. Nonostante i due goffi galleggianti improvvisati e una strana posizione sull'acqua, il Tabloid mostrava un decollo fluido e rapido rispetto alla prestazione lenta dei monoplani francesi. Lunedì 8 aprile si disputò la gara. Secondo il regolamento ogni concorrente doveva



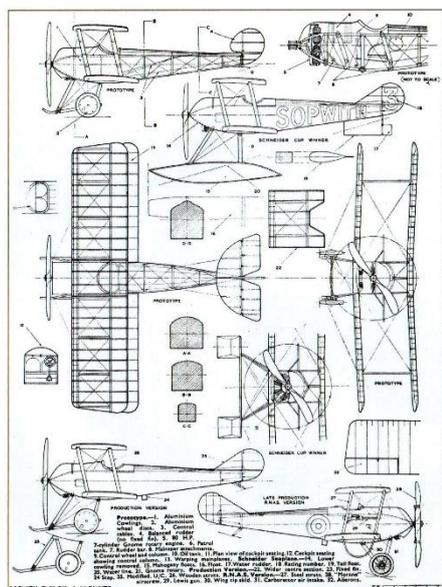
effettuare due ammaraggi e due decolli senza fermarsi durante il primo dei 28 giri. Pixton decollò un quarto d'ora dopo i due Nieuport francesi e si diresse in accelerata verso capo Martin dove virò rapidamente. Risultò più veloce e più maneggevole dei monoplani, raggiungendo una velocità di 148 Km/h negli ultimi due giri. Ciò gli valse non solo la vittoria ma anche la conquista del nuovo record di velocità per idrovolanti.



Il successo ottenuto e l'inizio a luglio della Prima Guerra Mondiale, convinsero la Sopwith a iniziare la produzione in serie del Tabloid per l'utilizzo a scopo bellico. Le varianti monoposto entrarono in produzione nel 1914 e vennero collocate in servizio nel Nord della Francia, nei primi mesi del conflitto, come ricognitori veloci disarmati per il pattugliamento costiero e poco dopo come bombardieri leggeri. La loro velocità e la loro maneggevolezza divennero risorse militari molto utili. Furono i primi velivoli prodotti per l'Aviazione Militare britannica. Quarantadue furono i Tabloid costruiti per la RAF e per la Royal Naval Air Service e ritirati nel 1915. Purtroppo nessun esemplare fu salvato, ma alcune repliche sono visibili al Military Aviation Museum di Tangmere, al RAF Museum di Hendon e al Brooklands Museum. La fusoliera era in traliccio di legno rinforzata con cavi e arridatoi di sezione piuttosto larga per ospitare, secondo il progetto iniziale, il pilota e un passeggero affiancati. La parte anteriore era rivestita di pannelli d'alluminio mentre quella posteriore era rivestita in tela di lino con dipinta la scritta, in grande, "Sopwith" su entrambi i lati. Ali di uguale apertura, leggermente sfalzate, in legno rivestite in tela di lino trattata con emallite. Configurazione biplana con ala superiore montata alta a parasole, collegata alla fusoliera tramite quattro montanti verticali ed ala inferiore collegata a quella superiore con una coppia i montanti per lato e a tiranti in cavo di acciaio trefolato. Non essendoci alettoni il controllo laterale era stato risolto con la



svergolatura complementare delle semiali (wing warping) a mezzo cavi, carrucole e montanti paralleli. Il motore ruotane Gnome da 80 cv era racchiuso in una particolare cappottatura in alluminio aerodinamicamente raffinata. I piani di coda erano in tubi di acciaio rivestiti in lino con parte mobile sdoppiata sul piano orizzontale. Il timone verticale portava dipinto in nero, a carattere grande, il n° 3 di gara. Il tutto rivestito in lino trattato. Uguale contrassegno con il 3 in grande sulla superficie inferiore di ogni estremità alare. Nella versione terrestre il carrello d'atterraggio, fisso e piuttosto semplice, era montato con una struttura tubolare al di sotto della fusoliera, con una coppia di slitte anticappottamento e due ruote di grande diametro collegate con un assale rigido e completato, posteriormente, con un pattino d'appoggio.



IL MODELLO - Per quanto riguarda il modello, in scala 1:5 (apertura alare 155 cm per un peso di 6 Kg) i problemi costruttivi sono stati pochi. La difficoltà maggiore è stata la cappottatura del motore in lamiera di alluminio da 1 mm battuta a martello su uno stampo di legno duro modellato con molta cura. Il motore è un OS 91 Surpas 4 T leggermente inclinato in diagonale per stare esattamente nella nicchia frontale e avvitato alle classiche longarine di faggio.

Il finto motore Gnome è posto davanti con i cilindri in scala della Williams Brothers, relativamente ai soli visibili frontalmente.

Gli scarponi sono ritagliati, a filo caldo, da pvc espanso e rivestiti, mediante colla a contatto, con impiallacciatura di mogano trattata con turapori e diverse mani di collante cellulosico.

Essendo una F4C/I l'elica, per i punteggio a terra, l'ho sagomata in noce su disegno Chauviere come il vero.

La svergolatura complementare delle semiali (degoshement) l'ho realizzata con un grosso servo che aziona un sistema di cavetti trefolati, piccole carrucole e montanti liberi di scorrere verticalmente e mantenendo il collegamento delle semiali biplane mediante estremità scorrevoli su tubetti di ottone con pioli di arresto.

I contorni dei piani di coda sono in tondino di ramino da 4 mm trattato con acqua calda e ammoniaca per facilitare la curvatura su dima di compensato da 4 mm. Le scritte in nero sono state fatte a pennello. Le ali sono a profilo concavo convesso originale, centinate in balsa da 3mm irrigidite da due longheroni in pino 4x12; hanno un bordo d'entrata in balsa duro 10x10 sagomato in opera e un bordo d'uscita 3x5 in taglio.



Il rivestimento dell'intero modello è in oratex termoretraibile in tinta antic giallognola. Il modello è stato anche portato in volo nella versione terrestre con un apposito carrello sempre in perfetta scala. I galleggianti sono a fondo piatto senza redan e non danno problemi all'uscita dall'acqua non appena le ali biplane entrano in portanza. Volà da quasi 30 anni ed è sempre ammirato a tutti gli idromeeting per il suo realismo e la sua architettura in volo.

Sul mio sito idromodelli.it, cliccando sui link *Sopwith Tabloid*, si può vederlo in volo.

Carlo Martegani



EDITORIA STORICA AERONAUTICA

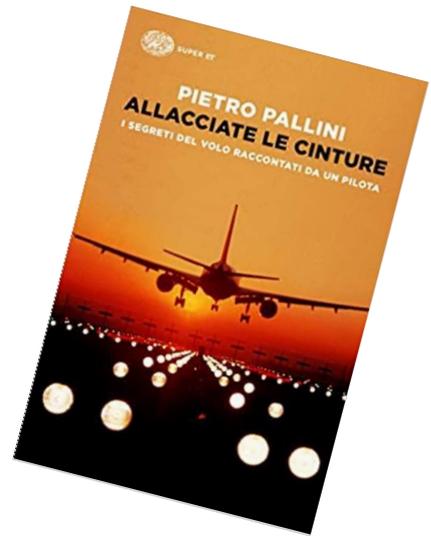
Letti, selezionati e quando possibile ...acquistati per Voi

“Allacciate le cinture”

I segreti del volo raccontati da un pilota di linea

In "Allacciate le cinture" Pietro Pallini, che per più di trent'anni è stato pilota di voli intercontinentali, risponde a queste e tante altre domande, raccontando con competenza, chiarezza e sottile umorismo tutti i segreti sugli aerei e sul loro misterioso mondo.

Pagina dopo pagina sfilano sotto i nostri occhi curiosità originali, informazioni precise ed esaustive, aneddoti stravaganti, narrati con enorme passione, pensati per chi ama volare da passeggero e vuole sapere come può rimanere in aria un aereo, ma anche per chi ne ha paura, perché qui troverà tutte le risposte ai suoi dubbi e ai suoi timori.



“ALI” Dall’Adige al Brenta (di Luigino Caliaro – Aviani & Aviani Ed.)

Quasi 500 immagini per lo più inedite, con didascalie anche in lingua inglese, la profondità delle ricerche d'archivio, la logica e la razionalità con la quale una grande quantità di dati è stata verificata, la descrizione dei documenti con approfondimenti bibliografici e storiografici fanno di questo volume un contributo destinato a segnare in modo importante gli studi sulla Prima Guerra Mondiale, in particolare sul travolgente sviluppo dell'Aeronautica nazionale.

«Sicuramente è un bellissimo sport, ma non vedo utilità per l'esercito».

Così si esprimeva il generale francese Ferdinand Foch mentre assisteva a un'esibizione aerea un paio d'anni prima dello scoppio della Prima Guerra Mondiale.

Mai affermazione, però, si rivelò così infelice e inesatta, poiché a distanza di poco tempo l'aeroplano ebbe modo di affermarsi come una delle nuove armi più importanti (e letali) apparse sullo scenario di guerra, capace di portare, fatto questo raramente accaduto prima, distruzione e morte fuori dagli schemi classici delle linee di combattimento.

Già il 25 maggio 1915 la nostra aviazione bombardava la città di Monfalcone, colpendo le officine elettriche e la stazione ferroviaria a opera di cinque velivoli del 3° Gruppo: questa fu la prima azione in assoluto di attacco dal cielo con aeroplani.

Da quel momento, e nei mesi successivi, l'aviazione italiana si rafforzò in sempre maggior misura trasformandosi in una potente ed efficace forza di appoggio alle forze terrestri e marittime, ma anche e soprattutto di offesa con i suoi reparti da caccia e da bombardamento.

INTERESSANTISSIMO TESTO GIÀ DISPONIBILE PRESSO LA BIBLIOTECA DELLA SEZIONE A.A.A. FIDENZA

TUTTE LE CONVENZIONI



ACCORDO 2021-2022 TRA A.A.A. FIDENZA E ASSOCIAZIONE FIDENTINA CULTURALE RICREATIVA

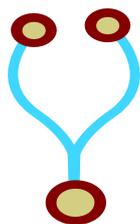
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRCR, per promuovere attività comuni e scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2022 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini. I Soci sono invitati a prendere visione dei programmi in atto, potendo aderire per tutto l'anno 2022, alle iniziative ed agli eventi di entrambi i Sodalizi.



OBIETTIVO VOLARE

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

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



POLIAMBULATORIO DALLA ROSA PRATI

Per quanto riguarda prestazioni ed esami di laboratorio, verrà applicata un'agevolazione del 10% sul tariffario privato. Viene applicato un unico tariffario agevolato riservato a tutte le associazioni/aziende/fondi che hanno sottoscritto l'accordo. **La convenzione è estesa anche a favore dei familiari dei Soci in regola per l'anno 2022** (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 o nel sito www.assoeronauticafidenza.it Poliambulatorio DRP - Via Emilia Ovest, 12/a, 43126 Parma - PR – tel. 0521-2981



FERRARINI - PORTE BLINDATE E INFISSI www.ferrarini.pr.it

L'azienda parmigiana, con esperienza quarantennale in sicurezza e serramenti, su presentazione della **tessera personale di Socio A.A.A. 2022**, applicherà un'agevolazione del 8% sui prezzi di listino. La convenzione è estesa a favore dei familiari e non è cumulabile con altre offerte e/o promozioni in corso.

E-mail: info@ferrarini.pr.it tel: 0521-994054 Show-room: Via Depretis, 4/a, 43126 Parma - PR



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.



CABEZA LOCA - LABORATORIO GRAFICO DI PROGETTAZIONE E STAMPA

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 info@cabezalocastyle.com



PIZZONI PIANTE E FIORI

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.

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



AGENDA DEL MESE DI APRILE-MAGGIO 2022

Il Sabato... **AAA – Sezione di Fidenza** – Gli incontri dei Soci al sabato mattina hanno ripreso il corso normale, in rispetto delle norme di contenimento Covid in vigore. L'orario è 9-11. I contatti con la Sezione sono assicurati tutti i giorni feriali, comunicando con i referenti di zona o attraverso i recapiti chat o e-mail della Sezione. Per frequentare la sede AAA ed il Circolo Culturale, è richiesto il **SUPER GREEN PASS**.

Sabato 23 aprile	Fidenza – sede AAA – ore 9,00 - riunione C.D. di Sezione per deliberare sugli impegni di Sezione riguardo partecipazione e manifestazioni, 50° di Sezione e sovvenzionamento progetti in corso.
Lunedì 25 aprile	Fidenza – celebrazione ricorrenza 77° anniversario della Liberazione - partecipazione Associazioni Locali con labaro – ore 9,00 Messa presso Chiesa San Pietro Apostolo – ore 9,30 P.zza Gioberti, corteo e deposizione corone – ore 10,15 Cortile del Municipio testimonianze e interventi – ore 11,15 esecuzioni della Banda. Alla cittadinanza è richiesta l'esposizione del Tricolore.
Sabato 30 aprile	Sede AAA Fidenza – ore 15,00-17,00 – 4° incontro del Corso di Cultura Tecnico-Aeronautica e introduzione al Volo - termine della fase teorica e inizio attività al simulatore di volo.
Sabato 14 maggio	Sede AAA – definizione dettagli, biglietti e dotazioni per partecipazione al XXI Raduno Nazionale AAA - città di Alghero (I partecipanti sono invitati a presenziare).
Sabato 21 maggio	XXI Raduno Nazionale AAA – città di Alghero – ore 15 Esibizione P.A.N. sul lungomare – ore 21 Concerto Fanfara I R.A.
Domenica 22 maggio	Alghero – XXI Raduno Nazionale AAA – Sfilata

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 “MERAUVIGLIOSO 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 – Circolo Comando Distaccamento Aeroportuale San Damiano - Piacenza - Comando I Regione Aerea Milano -

A.A.A. Presidenza Nazionale Roma – Presidenza Regionale Piemonte, Veneto, Emilia Romagna, **Sezioni di:** 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 Arma di Cavalleria – Associazione Nazionale Carabinieri – Associazione Nazionale Alpini – Associazione Nazionale Polizia di Stato – Associazione Nazionale Carristi – Associazione Nazionale Granatieri – Associazione Nazionale Ufficiali Provenienti dal Servizio Attivo -Associazione Guardie D'Onore T.R. – Tiro a Segno Parma – UNUCI – Zonta Club – ANMI Colorno - A.N.VAM Associazione Nazionale VAM affiliata AAA - Associazione “Obiettivo Volare” Aeroclub Fontanellato - AEROCLUB G. Bolla Parma - Aviodelta Felino – CRAL Bormioli Rocco Fidenza – Gruppo Alpini Soragna – Ass. Combattenti e Reduci di Fidenza e Soragna.

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