

“FORUM”

degli Aviatori d'Italia



**Presentato a Istrana l'M-346
il nuovo velivolo delle Frecce Tricolori**

**Servizio alle
pagine 17-18**



Settembre 2024

n° 138

**Notiziario di informazione dell'Associazione Arma Aeronautica
“Aviatori d'Italia”**

Sezione di Fidenza

“FORUM degli Aviatori d’Italia”

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

anno XII- n° 138 – periodo di emissione: settembre 2024

Sezione di Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore – San Secondo - Soragna – Pieveottoville

Responsabile: Alberto Bianchi – Sezione A.A.A. di Fidenza - sede: Via Mazzini n° 3 - 43036 FIDENZA

Si ringrazia il Dott. Enzo Vicini per la supervisione dei testi ed i collaboratori esterni per le ricerche, le recensioni e l’invio di materiale.

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 ASSOAERONAUTICA FIDENZA

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

Se hai un contributo da fornire all’aggiornamento della pagina, invia materiale agli amministratori: redazione_forum@libero.it

roberto.miat@gmail.com

assoaeronautica.fidenza@gmail.com

Per info e contatti:

fidenza.assoaeronautica@gmail.com

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

Sommario:

- Pg. 2	UNA PAGINA FACEBOOK TUTTA ASSOAERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....AAA Team Comunicazione)
STORIE AERONAUTICHE	
- Pg. 4-5	GLI STUDENTI RACCONTANO - IL SERGENTE MARCONISTA FRANCESCO PAGA E L’ECCIDIO DI KINDU.....(P. Campo)
-Pg. 6-9	DONNE CON LE ALI – MARY ANN CAMPANA DA EMIGRATA A PIONIERA DEL VOLO(STV A. Persi - Orso bruno)
STORIE DI MARE	
-Pg. 10-14	“I CONFLITTI NEI MARI DEL NORD E LA BATTAGLIA DELLO JUTLAND”(Strega)
VISITE VIRTUALI AGLI ENTI AERONAUTICI	
-Pg. 15-16	ORDINAMENTO DELL’AERONAUTICA MILITARE.....(sito ufficiale A.M.)
ATTUALITÀ	
- Pg. 17-18	“M-346” – IL NUOVO AEREO DELLE FRECCHE TRICOLORI.....(R. Leoni – foto Pacomar)
ACCADDE NEI NOSTRI CIELI	
- Pg. 19-20	A SETTEMBRE(M. Salomone- R. Bruno)
- Pg. 21-23	8 SETTEMBRE - NELLA TRAGEDIA DI UNA NAZIONE, LE RAGIONI DI UNA SCELTA.....(M. Salomone)
TECNOLOGIA AERONAUTICA	
-Pg. 24-26	“Yak-41/141” - L’ANTENATO SOVIETICO DELL’F-35B.....(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
CESMA	
-Pg. 27	“POLITICA AEROSPAZIALE ED EVOLUZIONE TECNOLOGICA”(CESMA – A. Zacchei ricerche di F. Cordaro)
DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO	
- Pg. 28	“POLARIS DAWN” LA PRIMA PASSEGGIATA DEI “TURISTI” SPAZIALI(C. Mussi - Strega)
PAGINE DI AEROMODELLISMO	
- Pg. 29-31	PAOLO E IL SUO MODELLO MACCHI MC.205 “VELTRO”(Wirgi Models)
EDITORIA STORICA AERONAUTICA	
- Pg. 32	“VANNI” – LA STORIA DI GIOVANNI LIVERANI.....(G. Bianchi - Biblioteca Sez. AAA Fidenza)
EVENTI	
- Pg. 33	CAMBIO AL VERTICE DELLA RETE POL – A.M. – PARMA.....(Strega – GdP)
- Pg. 34	GHEDI – “SPOTTER DAY” E 50° TORNADO / SAN DAMIANO – “BALLOON CUP”.....(info on-line - Redazione)
- Pg. 35	VISITA GUIDATA AI RIFUGI ANTIAEREI DI PARMA CENTRO.....(ANCFRGL Parma – AAA Fidenza)
CONVENZIONI	
- Pg. 36	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2024.....(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 37	SETTEMBRE-OTTOBRE 2024.....(Redazione Forum)

In copertina: una suggestiva immagine del nuovo velivolo M-346 con le insegne della PAN, ricoverato nello shelter di Istrana; foto tratta dal sito ufficiale AM

“FORUM” degli Aviatori d'Italia

12 anni di attività
dal 2013 al
2024



138 numeri - 138 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



STORIE AERONAUTICHE

Premio di studio 2013

intitolato al Sergente Marconista Francesco Paga e all'eccidio di Kindu
Gen. Carlo Maria Magnani - Presidente dell'Istituto del Nastro Azzurro

Chissà quante volte, in queste pagine di Forum, abbiamo parlato del tragico Eccidio di Kindu, nella ricorrenza del 11 novembre. Non siamo mai venuti a conoscenza però dei singoli Uomini-Eroi che facevano parte degli equipaggi dei velivoli C-119 della 46ª Aerobrigata di Pisa. Iniziamo oggi, riportando sinteticamente i contenuti di alcune relazioni di studenti, emerse nell'ambito del "Premio Studio 2013", una iniziativa dell'Istituto del Nastro Azzurro.

Affidare ai giovani studenti una riflessione di questo tipo, può significare affidare ai futuri dirigenti della nostra società, un giudizio ancora pieno di fiducia nell'Umanità, che ancora non risente della rassegnazione derivante da troppe esperienze negative. Temo sia anche lo specchio in cui le generazioni "mature" dovrebbero guardarsi con un po' di autocritica.

Appare pertinente riportare in grassetto una citazione di chi ha concluso l'evento Premio Studio 2013:

"il discepolo dice al maestro: «sventurata quella Terra che non ha Eroi»

ed il maestro risponde: «No, sventurata quella Terra che ha bisogno di Eroi». (da "Vita di Galileo" di Bertolt Brecht)



Introduzione - Parlare di Francesco Paga, l'Eroe per il quale tra non molto deporremo la corona di alloro, comporta inesorabilmente ricordare l'eccidio di Kindu accaduto l'11 novembre 1961, evento sconvolgente che ebbe la capacità di infondere negli italiani, non solo commozione ma un alto sentimento di solidarietà per cui si strinsero, tutti, intorno alle famiglie dei trucidati. Appartenevano alla 46ª Aerobrigata dell'Aeronautica Militare ed era la prima missione italiana all'estero effettuata sotto l'egida dell'ONU. Oggi la denomineremmo "peace keeping". Operavano in un territorio dilaniato da conflitti etnici, interni e vendette tribali; erano consapevoli dei rischi, ma fiduciosi di riuscire e sicuri che la popolazione conoscesse la loro funzione e le loro intenzioni pacifiche. Il Congo, terra immensa, aveva ottenuto l'indipendenza il 30 giugno 1960, dopo 80 anni di dominazione belga e varie forme di adattamento alle spinte rivoluzionarie e popolari. Basti ricordare l'esperienza della Comunità Belga - Congolese creata da Re Leopoldo I nel 1955 e la partecipazione della popolazione alle elezioni dei rappresentanti del Governo di cui avrebbero fatto parte anche esponenti locali - inutile dire che gli esponenti locali prevalsero - il paese era sconvolto dalle lotte di potere, a seguito della decolonizzazione conseguente agli esiti della 2ª Guerra Mondiale, tra le milizie o soldataglie di Gizenka, Joseph Kasavubu e i katanghesi di Moise Ciombe. Già dal 1959 le milizie di Lumumba, fondatore del "Movimento Nazionale Congolese" avevano creato disordini. La lotta era alimentata, nell'ombra, dai due blocchi: quello facente riferimento agli Stati Uniti e quello Orientale capeggiato dall'Unione Sovietica, entrambi interessati all'enorme ricchezza del territorio: miniere di diamanti, uranio, e tanto altro. Anche le Nazioni Unite erano alle loro prime armi e non furono attente alla dislocazione logistica del contingente italiano che fu acuartierato in diverse palazzine, poste in periferia e distanti dal centro oltre un chilometro ma soprattutto senza una difesa efficiente. Infatti, i nostri, le armi le lasciavano a bordo degli aerei proprio per non creare dubbi nella popolazione.

L'Eccidio - Gli equipaggi dei due C-119 italiani giunti a Kindu vennero accusati di fornire armi ai secessionisti e verso di loro si scatenò una furibonda violenza. La piccola scorta armata malese venne annientata da circa settanta uomini della soldataglia katanghese, mentre altri duecento erano pronti ad intervenire in caso di necessità. Gli uomini brandivano armi tra le più varie, dalle lance, agli archi con frecce ai moderni mitra del tempo ed immediatamente gli equipaggi dei due C-119 che avevano portato fino a quel momento vettovaglie e quanto occorreva alla popolazione, radunati in una palazzina adibita a mensa per consumare il pasto al rientro dalla spedizione, vennero accerchiati e malmenati. Il Tenente medico Remotti, giunto in Congo con quel volo, fu ucciso immediatamente, mentre gli altri dodici furono trasportati nel vicino carcere e sottoposti a orrende sevizie e torture.



Il Sacrario - I resti di quegli Eroi poterono tornare in Italia nel 1962, solo perché un graduato in servizio presso il carcere, di religione cattolica, al quale era stato dato ordine di gettare i corpi nel fiume in pasto ai coccodrilli, con l'aiuto di due detenuti, di notte, scavò due fosse dove ripose i corpi dei 13 Caduti. Le salme ora riposano presso il Sacrario di Kindu eretto nelle vicinanze dell'aeroporto di Pisa, costruito con la sottoscrizione di tutti i cittadini Italiani indetta all'indomani della notizia, ed una stele a loro Memoria è innalzata nei pressi dell'Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino.

Decorazioni - Nel 1994 ai 13 Caduti, ai quali si aggiungono altri quattro morti per un atterraggio di emergenza finito male di un C-

119, venne concessa "alla Memoria" la Medaglia d'Oro al Valor Militare. La Missione di pace della 46ª Aerobrigata in Congo si conclude il 19 giugno 1962 ma L'Aeronautica Militare vi ritorna sotto l'Egida dell'"Unione Europea" nel 2006, per vigilare sullo svolgimento delle prime elezioni democratiche in Congo.

Il Sergente Marconista Operatore di Bordo Francesco Paga - aveva sognato sin da ragazzo di essere Aviatore. Quando la sua domanda di arruolamento fu accolta, era contento: si avverava il suo sogno. L'equipaggio del C-119 India-6049 (nominativo radio

“Lyra 33”), di cui egli faceva parte, è il seguente: Cap. pilota Giorgio Gonelli, S.Ten. pilota Giulio Garbati, M.Ilo motorista Filippo De Giovanni, Serg. Magg. Nicola Stigliani, Serg. Magg. Armando Fabi, Sgt. Marconista Francesco Paga. Un secondo velivolo C-119 aveva il nominativo radio “Lupo 33” con altre 7 persone di equipaggio.

L’iniziativa scolastica - Per il Premio Studio 2013 sono pervenute quattro relazioni redatte dagli studenti dell’Istituto Comprensivo “San Pio da Pietrelcina”, diretto dal Dirigente Scolastico Lidia Vanda Denza, coordinati per le terze classi dalla Prof.ssa Maria Colomba Simolo e per la seconda dalla Prof.ssa Carmela Minnitto. La traccia della ricerca sull’Eroe Francesco Paga è stata unica per tutti i concorrenti, sia per la loro giovane età ed anche per non creare differenziazioni nelle metodologie d’indagine e di approfondimento, affidate alla specifica capacità del singolo o del gruppo:

La traccia: *“Francesco Paga – Nel corso della Storia molti sono stati gli Uomini che con alto senso del dovere, hanno sacrificato la loro esistenza per riportare la concordia e l’armonia nei paesi tormentati dalle guerre: Francesco Paga è stato uno di loro. Delinea il suo profilo umano e militare evidenziando il gesto eroico che lo nobilita”.*

I contenuti - La relazione redatta da **Teresa Pia Santucci e Francesco Mastrogiacomo** della 3^a A è ricca di contenuti e pone in risalto le molte pagine di storia che ricordano il sacrificio dei nostri Eroi, tanto da sentire il bisogno di una memoria estensibile come quella dei moderni cellulari. I nostri giovani, che andando a scuola transitano accanto alla stele dell’Eroe, si chiedono: *“ma chi è quest’Uomo?”* Viene fuori in tal modo la curiosità intellettuale d’indagare, scaturisce l’analisi della situazione politica nell’ex Congo belga che, ottenuta l’indipendenza, non era pronto ad autogovernarsi dopo quasi un secolo di colonizzazione. Sottolineano anche le tensioni tra i vari capi che aspiravano al governo dell’immenso Stato. Il caos e la violenza divamparono in ogni luogo fino all’assassinio di Lumumba che portò il Congo alla guerra civile, e poi rifiuse l’eroismo italiano.

La relazione di **Erica Marrone**, ancora della 3^a A, inizia *esaltando l’eroismo di chi muore per un’opera di pace, perché non solo è di alto valore morale ed etico ma offre alla terra che lo ha generato gloria e rispetto, perché s’identifica in lui. Partendo dalla constatazione che le generazioni passate si sono sempre legate alla guerra a danno del progresso, precisa che il concetto di pace oggi non è più una metafora, un sogno ideale ma è giunto il momento in cui la Pace sia una realtà: occorre solo che gli uomini la vogliano. E riportandosi al “Nostro Eroe” chiarisce che, spesso, il percorso per raggiungere la Pace è lastricato da atti di eroismo dei tanti che offrono anche la loro vita per essa. Conclude con orgoglio, che la sua terra deve potersi gloriare di aver espresso un tale campione di abnegazione, eroismo e senso della solidarietà.*

Il gruppo di undici allievi della 3^a B pone, domande, interrogativi, perplessità, soprattutto a noi adulti, e lo fa con riferimenti letterari e storici di alto rilievo, e con alte capacità logiche e metodologiche, *evidenziando come la storia sia costellata da guerre tanto che anche tra i testi letterari dei nostri studi ci avvaliamo, per esempio, dell’Iliade un poema epico guerresco citato a proposito perché, oltre ad essere opera letteraria e poetica, ci narra di una guerra, dei suoi stratagemmi e delle sofferenze, devastazioni e lutti che sparge in ogni luogo ed in ogni individuo.* Ed il Gruppo si domanda: *E perché mai gli Uomini vogliono la Pace e fanno la Guerra? Ed ancora ci ricordano che a seguito della 2^a Guerra Mondiale nacque l’ONU con lo scopo precipuo di rendere vivibili e pacifici molti Paesi nel Mondo. E per adesione intima, sentita, il Nostro Eroe partecipò alle “missioni di pace” e realizzò i sentimenti di fratellanza, altruismo, solidarietà che animavano il suo cuore ed il suo sogno di bambino, di aprirsi a nuovi orizzonti.*

La quarta relazione redatta dai 15 studenti della 2^a Media ci porta a riflettere sull’art. 11 della Costituzione che recita *«L’Italia ripudia la guerra come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli» e sottolineano la necessità che tutti compiano sforzi affinché nel mondo regni la pace.* Significativa è la loro convinzione, attestata nell’ultima parte della relazione, che *bisogna rafforzare la cultura della pace con il dialogo tra i popoli affinché sparisca il concetto di nemico.* Descrivono il monumento al Nostro Eroe come monito per tutti, voluto dall’Ufficiale dell’Aeronautica Cosimo Scrafa, costituito dal grosso masso erratico che simboleggia la terra dell’Eroe, la sua Aeronautica dall’Aquila Turrita, dai simboli dell’ONU e dalla pala del C-119, l’aereo del suo ultimo volo.

I Commenti – **“Grazie ragazzi avete svolto relazioni eccellenti”.** Desidero aggiungere solo alcune considerazioni. È importante che il monumento sia stato innalzato nelle vicinanze della vostra scuola ed è significativo l’aver rappresentato la figura dell’Eroe, vanto ed onore per la cittadina che gli ha dato i natali e che s’identifica in lui. Cade a proposito il dialogo tra il maestro e l’allievo nella “Vita di Galileo” di Bertolt Brecht allorché il discepolo Andrea dice al maestro: *«sventurata quella Terra che non ha Eroi»* ed il maestro risponde: *«No, sventurata quella Terra che ha bisogno di Eroi».* Questa è la memoria che abbiamo e che ognuno di noi, pietrelcinese, napoletano, italiano nel sangue, nell’indole, nel cuore, nel coraggio, ha il dovere di preservare dall’oblio del tempo il Serg. Marconista Francesco Paga - MOVIM. Il suo e il nome degli altri Eroi italiani, con il loro martirio avvenuto nelle “Missioni di Pace”, ci fanno sentire orgogliosi. Vi auguro un cammino felice ma sappiate che la conquista di qualsiasi meta, anche quella che può rappresentarsi molto semplice da raggiungere, e qualsiasi progresso è - e sarà solo - frutto della vostra intelligenza, capacità volontà e lealtà. Siate dei nuovi Ulisse, tesi alla ricerca, squarciate i vostri orizzonti, andate più in alto e più lontano. Onore alle Forze Armate, Onore all’Eroe Francesco Paga.

Testo di Pasquale Campo

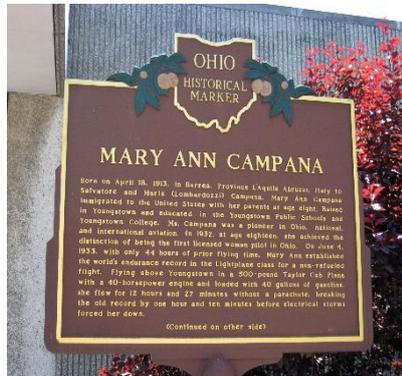
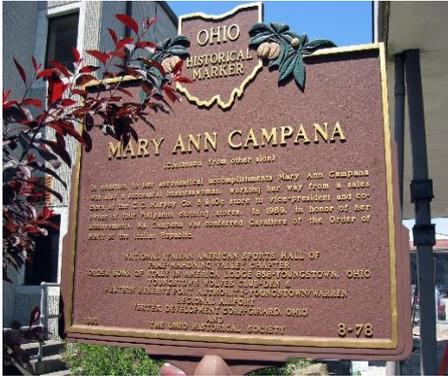


DONNE CON LE ALI

Per la serie "donne con le ali", dopo Tiny Jumper, la pioniera del paracadutismo di cui vi abbiamo raccontato nel precedente numero di Forum, in questo numero un nuovo collaboratore di Forum – il STV Attilio Persi - dopo una complessa ricerca, ci parla di una pioniera del volo italiana, quasi sconosciuta.

"Mary Ann Campana"

La storia di un'intrepida ragazza abruzzese, emigrata negli USA, che divenne una pioniera del volo



Targa commemorativa - fronte e retro - dedicata a Mary Ann Campana, presso lo Smithsonian National Air and Space Museum - Wall of Honor (August 11, 2018)

ABRUZZO NEL MONDO

www.abruzzomondo.it

(fonte: abruzzomondoperiodico@yahoo.it ANNO XXXIII - n° 3 maggio-giugno 2015)



"Questa intrepida ragazza, che porta i segni di virilità dei forti abitatori dell'Abruzzo montano che le dié i natali, infonde in noi un'imparsi soddisfazione perché scorgiamo in essa una degna emula dei conquistatori dell'aria, tra i quali primeggiano giovani della nostra terra".

Era il 1933 quando il Progresso Italo Americano rendeva omaggio a una donna che aveva stabilito il record mondiale di durata di volo su un monoplano. Quella donna era **Maria Anna Campana**, che per tutti gli americani sarebbe diventata **"Mary Ann"** e che a soli 19 anni decise di sfidare i grandi pionieri dell'aviazione mondiale.

Nel 2009 la sua voce si è spenta definitivamente, dopo 96 anni di vita attivissima, e la notizia è passata come sempre nel silenzio totale della storia italiana, troppo presa a idolatrare tanti mediocri interpreti della vita presente e sempre attenta a confinare nel

dimenticato i protagonisti di un'Italia sparsa nei vari angoli della Terra, impegnata a tenere alto il nome delle proprie radici avite. Maria Anna però ha fatto in tempo a fregiarsi del titolo di Cavaliere della Repubblica, conferitole nel 1991 dal Presidente Francesco Cossiga che certamente amò in lei il coraggio di affrontare le sfide. E che non rimase deluso da una donna che mantenne sempre viva la voglia di volare. Mary Ann era nata a Barrea (L'Aquila) l'8 aprile 1913, due anni prima del catastrofico terremoto che spazzò via Avezzano e gran parte dei paesi dell'area. Figlia di Salvatore e di Maria Lombardossi, all'età di 9 anni si imbarcò alla volta degli Stati Uniti con i genitori per raggiungere a Youngstown il nonno che li aveva preceduti per lavorare nelle miniere di ferro. Prima di riunirsi assaporò come tanti il lembo di Ellis Island, dove rimase per 14 giorni. Iniziò il percorso scolastico, frequentando le scuole pubbliche della città partendo dalla Oak Street Elementary per poi passare alla Lincoln School e finendo con il Youngstown College con il diploma di merchandising. I libri di scuola e le noiose materie di studio camminarono però parallelamente con la passione per l'aviazione che negli anni Venti Trenta collezionò decine di novità tecnologiche e sgretolò altrettanti record di volo.

"In quei giorni" - raccontava Mary Ann – "era inaccettabile per una ragazza affrontare il volo. I miei genitori non sapevano nulla e lo seppero solo quando la notizia apparve sulle prime pagine dei giornali, mia madre mi confidò che sospettava qualcosa e che preferissi andare all'aeroporto piuttosto che a scuola".

Della sua passione segreta seppero infatti soltanto le due sorelle e un suo cognato, oltre all'Istruttore di volo. E per volare, la giovane italo-americana dovette sfidare le resistenze dei familiari e degli addetti ai lavori che non vedevano di buon occhio una

donna sui pericolosi aeroplani di inizio Novecento. A tutti lei rispose con sicurezza: “Perché no? Se volano gli uomini possono farlo anche le donne. Tutti possono farlo”. Lavorando prima nella caffetteria della High School e poi nel Murphy Store, Mary Ann a solo diciotto anni riuscì a prendere il brevetto di volo.

“Un’ora di volo – precisava – Mary Ann – costava allora 15 dollari ed era un lusso per pochi. Potevo volare solo per 15 minuti e solo la domenica, però imparai a volare prima di imparare a guidare la macchina”.

Divenuta la prima aviatrice donna dello stato dell’Ohio, nel 1933, con sole 44 ore di esperienza di volo, la pilota compì l’avventura della sua vita. Il 4 giugno di quell’anno, con un aereo leggero tipo “Taylor Club” e senza paracadute, partendo con un serbatoio di 180 litri di benzina, raggiunse il record mondiale di durata restando in volo per oltre 12 ore (12 ore e 27 minuti) con il suo monoplano.

Un’ora e 10 minuti in più rispetto al precedente record. L’impresa fu straordinaria ma venne compiuta da un pilota donna e per giunta immigrata italiana. E solo negli anni Novanta venne ufficialmente riconosciuta dando la stura ad una nutrita serie di premi. Proclamata nel 1969 personaggio dell’anno dal Wolves Club Den VI di Youngstown come prima pioniera dell’Aviazione e per il suo coraggio e il suo contributo alla comunità, Mary Ann Campana venne “riscoperta” dal presidente Ronald Reagan che le tributò i dovuti onori, seguito da senatori e governatori locali.

Il Museo nazionale “Air and Space” dello Smithsonian Institution, la National Association of Aeronautics anticiparono gli encomi che le conferì anche il presidente Bush: *“Una vera eroina; hai preso il tuo posto vicino ai grandi pionieri dell’aviazione”.* La passione per il volo durò tutta la vita ma non rappresentò l’unico biglietto da visita della professionalità Mary Ann. *L’aviatrice originaria del Parco Nazionale degli Abruzzi si dimostrò anche un’abile imprenditrice, Dal 1936 al 1964, lavorò infatti come manager commerciale della Strouss-Hirshberg di Youngstown, per la Polsky’s di Akron e per la May Company di Clevelan. Nel 1965 insieme al socio Leonard C. Rosemberg fondò e organizzò la Polly Anna stores’, una serie di attività di abbigliamento per bambini con sede ad Akron, Cleveland e Mentor. Lasciò l’impresa con il titolo di vicepresidente e dopo 16 anni di impegno, per ritirarsi in pensione nella città di Lakewood nei pressi di Cleveland e godersi ogni tanto ancora qualche ora di volo.*

Testo di Silvia D’Agnese

Mary Ann Campana: Una Pioniera dell'Aviazione

Mary Ann Campana, nata Edvige Bianca Maria Campana, è nata l'8 aprile 1913 a Barrea, un pittoresco villaggio situato nel cuore dell'Abruzzo, in Italia. Barrea, con le sue montagne maestose e il lago omonimo, è un luogo ricco di storia e tradizioni, che ha sicuramente influenzato i primi anni di vita di Mary Ann.

La sua infanzia a Barrea è stata caratterizzata da una vita semplice e comunitaria, tipica dei piccoli paesi italiani dell'epoca. La famiglia Campana viveva in un ambiente rurale, dove il lavoro agricolo e le tradizioni locali erano parte integrante della vita quotidiana. Questo contesto ha probabilmente instillato in Mary Ann un forte senso di determinazione e resilienza, qualità che avrebbero poi definito la sua carriera nell'aviazione.

Nel 1921, quando Mary Ann aveva solo otto anni, la sua famiglia decise di emigrare negli Stati Uniti in cerca di migliori opportunità. Questo trasferimento segnò un punto di svolta nella sua vita, portandola da un piccolo villaggio italiano a una nuova vita in America. Nonostante la giovane età, Mary Ann portò con sé i valori e le lezioni apprese a Barrea, che avrebbero continuato a influenzare il suo percorso futuro.

La famiglia si stabilì a Youngstown, Ohio, una città industriale che offriva numerose opportunità di lavoro, soprattutto nelle acciaierie e nelle fabbriche. L'adattamento alla nuova vita non fu facile: la barriera linguistica, le differenze culturali e le difficoltà economiche rappresentarono sfide significative per i Campana. Tuttavia, la comunità italo-americana di Youngstown fornì un importante supporto, aiutando la famiglia a integrarsi e a trovare il proprio posto nella nuova società.

Mary Ann, come molti bambini immigrati, dovette adattarsi rapidamente alla nuova realtà; studiò frequentando la Oak Street Elementary e la Lincoln Elementary dove imparò l'inglese e successivamente frequentò l'East High School e lo Youngstown College, dove si immerse nella cultura americana. Nonostante le difficoltà iniziali, la giovane italiana dimostrò una grande capacità di adattamento e una forte determinazione a sfruttare al meglio le opportunità offerte dal nuovo paese.

Mary Ann Campana sviluppò il suo interesse per l'aviazione durante la sua adolescenza. Negli anni '20 e '30, l'aviazione era un campo in rapida crescita e pieno di innovazioni. Le imprese di pionieri come Amelia Earhart e Charles Lindbergh catturavano l'immaginazione del pubblico, e Mary Ann non faceva eccezione.

Il fascino per il volo iniziò a crescere nella nostra connazionale mentre osservava gli aerei sorvolare la città e leggeva delle avventure dei piloti nei giornali. La sua determinazione a diventare pilota si rafforzò con il tempo, nonostante le sfide che una giovane donna avrebbe affrontato in un settore dominato dagli uomini.

Mary Ann iniziò a prendere lezioni di volo presso un aeroporto locale a Youngstown. La sua dedizione e il suo talento naturale per il volo furono subito evidenti. Nel 1932, all'età di 19 anni, divenne la prima donna nello Stato dell’Ohio a ottenere la licenza di pilota.



Il 4 giugno 1933, Mary Ann stabilì un record mondiale di resistenza nella classe degli aerei leggeri, volando per 12 ore e 27 minuti senza paracadute. Questo volo non solo dimostrò le sue capacità tecniche e la sua resistenza, ma attirò anche l'attenzione internazionale, consolidando la sua reputazione come una delle pioniere dell'aviazione.

Il volo fu effettuato con un Taylor E-2 Cub, un aereo leggero e maneggevole, ideale per un'impresa di resistenza. Mary Ann decollò dall'aeroporto di Youngstown, nelle prime ore del mattino. Dopo 12 ore e 27 minuti in volo, Mary Ann atterrò con successo, stabilendo un nuovo record mondiale di resistenza per la classe degli aerei leggeri. Questo risultato fu accolto con grande entusiasmo sia dalla comunità dell'aviazione che dal pubblico in generale.

Il record mondiale di resistenza portò Mary Ann sotto i riflettori internazionali. La sua impresa fu celebrata non solo negli Stati Uniti, ma anche in Italia e in altri paesi, consolidando la sua reputazione come una delle pioniere dell'aviazione.

Ma il successo nel volo aprì anche nuove opportunità professionali per Mary Ann, infatti fu invitata a partecipare a eventi aeronautici, conferenze e manifestazioni, dove poteva condividere la sua esperienza e ispirare altri.

Dopo aver lasciato l'aviazione nel 1943, Mary Ann Campana intraprese una nuova carriera nel mondo del commercio e dell'imprenditoria. Questa transizione segnò un nuovo capitolo nella sua vita, dimostrando ancora una volta la sua versatilità e determinazione.

Nel 1991, Mary Ann Campana fu insignita del titolo di Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana, uno dei più alti riconoscimenti conferiti dalla Repubblica Italiana. Questo onore le fu attribuito in riconoscimento dei suoi straordinari contributi nel campo dell'aviazione e del commercio, nonché per il suo ruolo di pioniera e modello per le donne.

La cerimonia di conferimento del titolo fu un momento di grande orgoglio per Mary Ann e la sua famiglia. Ricevere un riconoscimento così prestigioso dal suo paese d'origine fu un tributo alla sua vita di successi e dedizione. Questo onore sottolineò l'importanza del suo contributo non solo negli Stati Uniti, ma anche in Italia.



Mary Ann Campana è una figura iconica la cui vita e il cui impatto continuano a ispirare e motivare. La sua storia è un esempio potente di come la determinazione, la passione e l'innovazione possano portare al successo e fare la differenza nel mondo.

Mary Ann Campana è morta nel 2009 a Lakewood, Ohio, all'età di 96 anni, lasciando un'eredità di coraggio e determinazione. Alla Pioniera di origini abruzzesi è dedicato dal 1993 un pannello nel Youngstown Warren Regional Airport. Ha ricevuto riconoscimenti e onorificenze dal presidente degli Stati Uniti d'America, Ronald Reagan e dalle istituzioni culturali del National Aeronautics Administration e del National Air and Space Museum. Nel 2015 all'Ernie Hall Aviation Museum di Warren è stata allestita una mostra dedicata all'aviatrice italo-americana. Nel 2022 è stata svelata una targa commemorativa al belvedere "Il Colle" nel centro storico del comune italiano di Barrea (foto a lato)

SITI DI INTERESSE RIGUARDANTI MARY ANN CAMPANA

<https://mahoninghistory.blogspot.com/2009/03/celebrating-womens-history-month-mary.html>

<https://remarkableohio.org/marker/8-78-mary-ann-campana/>

<https://www.ilcentro.it/l-aquila/barrea-ricorda-mary-ann-vol%C3%B2-sul-mondo-1.3010665>

<https://www.lagazzettaitaliana.com/local-news/7907-the-pride-of-youngstown>

<https://www.kelchmuseum.org/1930-taylor-e-2-cub-1/>

http://www.abruzzo mondo.it/il_periodico_files/Abruzzo_nel_Mondo_n3_maggio-giugno2015.pdf

<https://en.wikipedia.org/wiki/TaylorCub>



**Ricerche, recensioni e adattamento del
STV Attilio Persi**



Barrea è un piccolo paesino immerso nel Parco Nazionale d'Abruzzo, affacciato sull'omonimo lago, che non arriva a contare mille abitanti. Come tutti i paesi della zona, da cui sono dovute emigrare centinaia di persone, soprattutto a seguito del devastante terremoto del 1915 e della scarsità di lavoro, il piccolo borgo nel periodo estivo si ripopola di nativi che tornano al loro paese natale in vacanza, per ritrovare la loro identità affettiva e culturale di cui sono fieri ed il cui orgoglio hanno saputo esportare nel mondo. Questa bella storia di Mary Ann Campana, di cui Barrea può vantare i natali, verosimilmente nasce proprio dall'iniziativa e dall'orgoglio di un barreano: Gianfranco - un nostro amico, Aviatore e socio AAA, incontrato mezzo secolo fa tra i banchi di scuola a Roma (Istituto Tecnico Aeronautico Francesco De Pinedo). Gianfranco l'Aviatore torna in estate a Barrea, sente parlare con meraviglia delle imprese aviatorie della sua compaesana Mary Ann e prende l'iniziativa. Leggiamo insieme come sono andate le cose:

Gianfranco D'Annessa - 12 agosto 2020

Cari amici Barreani in Italia e nel mondo, scrivo questo post affinché tutti possano venire a conoscenza e spero che lo condividiate per farlo conoscere a tante persone; forse sono solo io che non ero a conoscenza di ciò che sto per dirvi ma non mi è mai successo che qualcuno me ne parlasse e nemmeno ho visto qualcosa che ricordi questa persona, per me da mettere in evidenza qui in paese. Scrivo su queste pagine, sperando condividiate in molti, affinché anche alle autorità locali possa suscitare l'idea di realizzare qualcosa per la quale i Barreani ne vadano fieri.

Penso che persone che hanno dato lustro al nome di Barrea, per qualsiasi cosa positiva abbiano fatto, devono essere messe in evidenza e ricordate perché solo così la storia e le usanze di un popolo rimangono in vita; senza la nostra storia, andremmo alla decadenza e all'oblio, pertanto con la presente mi rivolgo anche alle autorità Barreane - relativamente al personaggio di cui allego ciò che sono riuscito a reperire - affinché in Barrea venga realizzata una targa o l'intitolazione di una strada, o altro che possa richiamare l'attenzione dei cittadini e turisti, del bell'esempio di Barrea che abbiamo e che serve anche a rinvigorire la fratellanza con i Barreani che vivono all'estero.

Parlo di **MARY ANN CAMPANA** che, all'età di 19 anni è stata pioniera del volo in un tempo in cui le donne non avevano ancora raggiunto la libertà e l'eguaglianza con gli uomini che abbiamo oggi. Con la caparbietà la forza, la volontà e la cocciola dura...tipico DNA barreano riuscì a battere e realizzare il record di durata di volo con monorotore che fu imbattuto fino agli anni 50, un record durato moltissimo.

Oltre alle varie onorificenze americane concesse da personaggi illustri, come il Presidente Ronald Reagan fu conferitogli dal Presidente della repubblica Cossiga, nel 1991 il titolo di Cavaliere alla Repubblica, che, come dice il giornale di allora certamente Amo il coraggio di affrontare le sfide, che ritengo sia insito nel carattere di tanti barreani.

**Saluto tutti Gianfranco
...e condividete!**



A dx - un eccezionale documento storico reperito miracolosamente negli archivi del tempo: il foglio di immigrazione di Mary Ann Campana, compilato nel porto di New York in data 15 aprile 1921 -

Gianfranco alla fine ha ottenuto soddisfazione:
A sx - il Sindaco presenzia la cerimonia di inaugurazione della targa ricordo posta sul belvedere di Barrea, insieme al promotore dell'iniziativa di onorare la memoria di M.A. Campana, la cittadina barreana, che emigrata negli States un secolo fa, si fece onore nel mondo dell'Aviazione).

STATES IMMIGRATION OFFICER AT PORT OF ARRIVAL											
Arriving at Port of											
1921											
NAME	MARY ANN CAMPANA	AGE	19	SEX	F	ETHNICITY	ITALIAN	RELIGION	CATHOLIC	STATUS	IMMIGRANT
BIRTH	BARREA, ABRUZZO, ITALY	DATE	1902	PLACE	BARREA	CITY	BARREA	COUNTY	BARREA	PROVINCE	BARREA
EDUCATION	SCHOOL									STATUS	IMMIGRANT
RELIGION	CATHOLIC									STATUS	IMMIGRANT
PROFESSION	PILOT									STATUS	IMMIGRANT
REASON FOR ENTRY	TO VISIT									STATUS	IMMIGRANT
ADDITIONAL INFORMATION	MARRIED									STATUS	IMMIGRANT
OFFICER'S SIGNATURE	[Signature]									STATUS	IMMIGRANT

**Ricerche, documentazione e immagini concesse da Gianfranco D'Annessa,
Aviatore nativo di Barrea – per gli amici "Orso bruno"**



STORIE DI MARE, DI NAVI E DI MARINAI

Per concedere una meritata “licenza breve” al nostro stimato collaboratore - STV Emilio Mediolì, la Redazione coglie l'occasione per inserirsi nella rubrica “Storie di Mare ... e raccontarvi qualcosa della trasferta estiva di Forum, improntata ad una “vacanza culturale”. Infatti, nel periodo estivo alcuni collaboratori della Redazione e Soci AAA Fidenza, hanno intrapreso un viaggio turistico culturale nei Mari del Nord Europa: Mar Glaciale Artico - Mar Baltico e Golfo di Botnia - Mar di Norvegia - Mare del Nord, che furono teatro di tante battaglie poco note anche nel passato, ma soprattutto nel XX Secolo. Riportiamo quindi l'interessante servizio che segue.

“I CONFLITTI NEI MARI DEL NORD E LA BATTAGLIA DELLO JUTLAND”

Il viaggio - 19 luglio 2024 un gruppo di 7 persone, tra cui Soci AAA e membri della Redazione di Forum, parte per una vacanza culturale alla volta della Scandinavia, dopo aver accumulato molto materiale riguardante - tra l'altro - i conflitti aeronavali e terrestri di quegli immensi meravigliosi territori, ancora completamente dominati

dalla natura, e di quegli affascinanti ma temibili e gelidi mari, tormentati da correnti e maree inimmaginabili, come il “Maelström” che investe il Mar di Norvegia in prossimità delle Isole Lofoten, o come le maree contrapposte, là dove il Mar Baltico si scontra con il Mare del Nord (noti localmente come Mari di Skagerrak e Kattegat, che si scontrano generando a volte onde altissime e pericolose). È qui che il **Baltico** ad Est spinge contro il **Mar del Nord**, che proviene dalla direzione opposta Ovest; i due mari si incontrano ma non si mescolano. Come ci fosse una barriera invisibile tra i due, le loro acque non si mescolano, creando un effetto visivo davvero sorprendente che sembra quasi sovranaturale. Il fenomeno invece è spiegato dalla diversa densità, temperatura e salinità delle loro acque. (foto a sx)

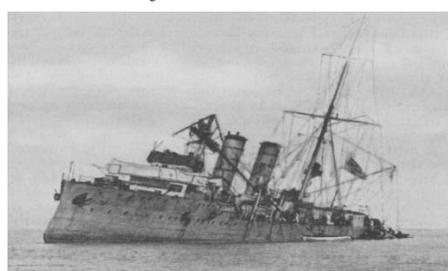


21 luglio – attraversiamo la penisola dell'Oldemburg tedesco e navighiamo attraverso il **Mar Baltico**, raggiungendo la Danimarca. Qui giunti non possiamo fare a meno di rileggere alcune informazioni riguardanti le Battaglie combattute in queste acque, oggi disseminate ...da un orizzonte ad Est, all'altro ad Ovest, di migliaia di giganteschi generatori eolici infissi sui fondali.

22 luglio attraversiamo nuovamente il Mar Baltico percorrendo il Ponte di Oresund che collega Copenaghen in Danimarca con Malmo in Svezia coprendo ben 16 km: una metà è ponte ed il resto tunnel sottomarino (si tratta del ponte più lungo d'Europa). Proseguiamo lungo la costa svedese verso Nord. Mentre viaggiamo ... anche con la fantasia, immaginiamo le battaglie navali combattute in questo smisurato mare che più a Nord diviene il **Golfo di Botnia**, un golfo delle dimensioni del Mar Adriatico. Nel 1600 e poi nel 1700 si combatterono le Grandi Guerre del Nord ma soprattutto nel Novecento, i terribili scontri della II G.M. tra le flotte dell'Unione Sovietica, Germania, Polonia, Finlandia e Gran Bretagna.

La storia - XVIII Secolo - La Grande Guerra del Nord – conosciuta anche come la **Seconda Guerra del Nord**, fu un lungo conflitto per l'egemonia sul Mar Baltico, combattuto tra il marzo del 1700 e il settembre del 1721 nei territori e nei mari dell'Europa settentrionale ed orientale.

XX Secolo - Il teatro del mar Baltico ricomprende l'insieme delle operazioni navali ed anfibe svoltesi nel bacino del mar Baltico durante la **Prima Guerra**



Mondiale; ad affrontarsi nel teatro furono la marina militare dell'**Impero russo** (Rossijskij Imperatorskij Flot), sostenuta da un piccolo contingente di sommergibili della **Royal Navy britannica**, e la **Kaiserliche**



Marine dell'Impero tedesco. Le operazioni iniziarono già il **1° agosto 1914**, giorno della dichiarazione di guerra tedesca all'impero russo; numericamente e qualitativamente superata dalla Kaiserliche Marine, la flotta zarista assunse fin dall'inizio uno stretto

atteggiamento difensivo, secondo la dottrina della cosiddetta Fleet in being. Il grosso dei combattimenti si concentrò nei dintorni del **Golfo di Riga** e della **costa lettone ed estone**: entrambi gli schieramenti fecero ampio uso di sbarramenti di mine navali e sommergibili, oltre a condurre rapide incursioni contro le zone costiere in mano al nemico.

(Immagine sopra - l'incrociatore “Albatros” spiaggiato sulla costa dell'isola di Gotland; immagine a destra - la nave da battaglia russa “Slava” affonda al termine della battaglia dello stretto di Muhu.



La situazione rimase sostanzialmente in stallo fin verso l'inizio del 1917, quando infine la flotta russa, logorata nel morale dallo scoppio della Rivoluzione russa, fu scacciata dal golfo di Riga al termine di una dura battaglia, ritirando tutte le sue unità nel golfo di Finlandia; le ostilità cessarono ufficialmente con il trattato di Brest-Litovsk del 3 marzo 1918, anche se una certa attività navale continuò fino all'inizio dell'aprile seguente. (Visitando i luoghi, si possono acquisire documenti e notizie presso musei ed esposizioni).

Il viaggio - 23-27 luglio dopo aver attraversato la Svezia e la Norvegia da Est verso Ovest, ci imbarchiamo al porto di Bodo, alla volta delle Isole Lofoten nel **Mar di Norvegia** (Oceano Artico); attraversando via terra la cosiddetta "Polinesia del Nord", tra villaggi di pescatori con i caratteristici Rorbru (foto a sx) un sole che non tramonta a mezzanotte (foto sotto) e spiagge infinite di sabbia bianca (foto a dx), raggiungiamo **Narvik**.



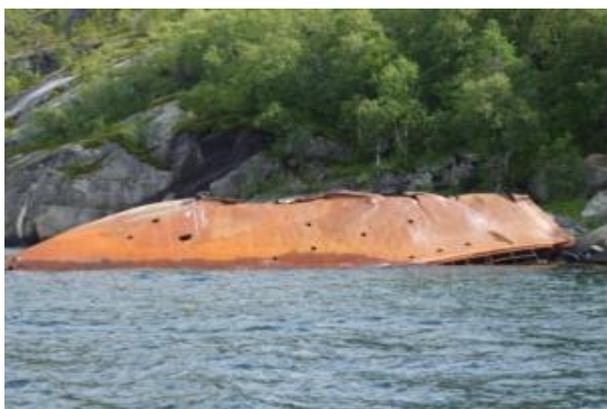
La bella città di Narvik, nei musei e nelle zone antistanti il porto, racconta le sue battaglie terrestri e aeronavali della II G.M., con grande impegno e suggestivo risultato; si dice infatti che i fondali dei fiordi antistanti il Porto, siano un grande cimitero di aerei e navi.

La storia - XX Secolo - 1ª Battaglia Navale di Narvik che venne combattuta nel **Mar di Norvegia** il 10 aprile del 1940 tra una flottiglia di cacciatorpediniere della **Royal Navy britannica**, ed una **Squadra Navale tedesca**, nei fiordi antistanti il porto norvegese di Narvik.

XX Secolo - 2ª Battaglia Navale di Narvik venne combattuta il 13 aprile del 1940 tra una squadra navale della **Royal Navy britannica**, ed una **flottiglia di cacciatorpediniere della Kriegsmarine tedesca**, nei fiordi antistanti il porto norvegese di Narvik. Lo scontro venne combattuto appena tre giorni dopo la prima battaglia navale di Narvik e fu in pratica una prosecuzione di questa: già gravemente danneggiata nella precedente azione, la squadra di cacciatorpediniere tedeschi, a corto di rifornimenti ed isolata dalla Germania, venne attaccata dalle



preponderanti forze britanniche; (foto a dx) dopo un'accesa battaglia negli stretti spazi dell'Ofotfjord (il fiordo che conduce a Narvik), tutte le unità tedesche vennero eliminate dalle navi del viceammiraglio Whitworth.



(foto a sx - A distanza di settant'anni da quei tragici avvenimenti, lo scafo rovesciato dello "George Thiele" Z-2 oggi ci appare così), aggrappato agli scogli del Rombaksfjord come un naufrago che non vuole morire. È singolare il desiderio di sopravvivenza che pervade questo indomito guerriero germanico, che fu un vero incubo per le navi di sua Maestà, avendo affondato l'**Hardy** e l'**Hunter** e messo fuori combattimento l'**Eskimo** per lungo tempo).

Il viaggio - 30 luglio la troupe di Forum raggiunge **Capo Nord**, dove si gode di spettacolari panorami a strapiombo sul mare di Barents, di un'infinita distesa di acqua illuminata dal famoso, mitico "sole di mezzanotte" (spettacolo della natura visibile oltre il Circolo Polare Artico da giugno a fine luglio, con apice al solstizio d'estate). Se ami ammirare un bel tramonto, immagina di poter godere di un tramonto che non finisce mai, dove il sole si avvicina al mare, infuoca di colori meravigliosi le acque e il cielo ma non tramonta. Anzi, dopo un po' inizia a risalire per dare il via ad un nuovo giorno. È triste dover "sporcare" questo affascinante fenomeno della natura che lascia senza fiato, ma vogliamo ripensare anche alle cruente immagini della "**Battaglia di Capo Nord**", combattuta in queste acque apparentemente deserte e incontaminate ... colmo del sacrilegio - all'indomani del Natale 1943!

La storia - XX Secolo - Battaglia di Capo Nord combattuta il 26 dicembre 1943, al largo del famoso promontorio di Capo Nord (conosciuta anche come la battaglia dell'Isola degli Orsi), fu l'ultimo scontro navale tra unità di superficie **Alleate e tedesche**

durante la Seconda Guerra Mondiale, che si concluse con la vittoria Alleata e l'affondamento dell'incrociatore da battaglia tedesco.



Il viaggio – scendendo dal promontorio del Capo Nord, in Norvegia, proseguiamo verso Sud costeggiando per circa 200 km il Fjordo Porsanger, poi con direzione Sud-Est entriamo in Finlandia, per raggiungere la città di **Inari in Lapponia**. Il paesaggio è dominato dalla natura, boschi, steppe, mare deserto, rari villaggi; nonostante sia agosto, indossiamo le giacche a vento e ceniamo in un capanno, davanti ad un bel fuoco. lande disabitate e ... un continuo frenare per ammirare o cedere il passo a mandrie di Renne allo stato brado.

*Siamo ad un tiro di schioppo dal confine russo, la tentazione è forte ma il confine è invalicabile (fot a dx). Altri 350 km in direzione Sud, rasentando per un'intera giornata il confine con la Russia. Giungiamo a Kemi, dove ritroviamo il Mar Baltico all'apice del Golfo di Botnia, che costeggeremo incontrando Lulea, Umea, Sundsväl e Gavle, fino alla bella Uppsala e all'affascinante Stoccolma. Di nuovo la mente va ai conflitti avvenuti in questo mare **negli anni '40**.*



La storia - XX Secolo – combattimenti nel **teatro del Mar Baltico** comprende l'insieme dei combattimenti navali e delle operazioni anfibe svoltesi nel bacino del mar Baltico durante la **Seconda Guerra Mondiale**, dal settembre 1939 al maggio 1945. La campagna fu piuttosto frammentaria e vide affrontarsi a più riprese diversi contendenti: inizialmente, nel settembre-ottobre 1939 a combattersi furono la **Germania** e la **Polonia** nell'ambito dell'invasione tedesca della Polonia; tra il novembre 1939 e il marzo 1940, a confrontarsi furono invece le unità navali di **Finlandia** e **Unione Sovietica**, impegnate nella cosiddetta "**Guerra d'Inverno**", fino all'uscita della Finlandia dal conflitto nel settembre 1944; le forze navali di **Germania** e **Unione Sovietica** continuarono quindi ad affrontarsi sporadicamente, fino alla conclusione delle ostilità nel maggio del 1945.



Il viaggio – Da Stoccolma attraversiamo velocemente la Svezia da Est verso Ovest e raggiungiamo in serata il porto di Goteborg, sul Mar Baltico, per imbarcarci in direzione Fredrikhavn, in Danimarca, che raggiungeremo il mattino seguente. Qui percorriamo il breve tratto di strada per raggiungere la punta estrema dello Jutland, dove ci attende lo spettacolo dei mari che si scontrano, di cui abbiamo accennato. La seconda sorpresa sono le foche, per noi è la prima esperienza di vederle sulla battigia allo stato libero, a godersi il sole. La località di Grenen sulla punta estrema dello Jutland è un luogo fortemente simbolico, molto frequentato dai turisti, paradiso della natura, delle foche e degli uccelli, ma tra le dune di sabbia si nascondono altre sorprese: centinaia di bunker.

La storia - i bunker tedeschi della II Guerra Mondiale. Considerata la posizione, a guardia dello sbocco del Mar Baltico sull'Oceano (vedasi mappa a lato) la zona era considerata di estrema importanza strategica dai tedeschi, che si insediarono nel maggio del 1940 e dopo poco più di un mese le prime posizioni di sparo erano già allestite. Le costruzioni inizialmente erano delle baracche in legno



con terrapieni, i cannoni poggiavano su basi di cemento; i primi bunker sono datati 1942 e continuarono a edificarne fino al 1944. I bunker realizzati lungo la costa occidentale dello Jutland si trovavano sotto le dune di sabbia; oggi che l'oceano li ha riportati alla luce non sono più sotterranei, ma conservano ancora tutto il loro fascino. Una passeggiata lungo la spiaggia è un vero viaggio indietro nel tempo. Il numero totale dei bunker non è certo, ne sono stati censiti 159 ma potrebbero essere anche il doppio. Infatti tanti di questi manufatti, realizzati in cemento e praticamente indistruttibili, con l'avanzare del mare sono sprofondati sott'acqua, ma rimasti integri. Altri più interni e alle volte inclinati per il cedimento del sottosuolo, sono sommersi dalla sabbia. Dei molti in riva al mare, alcuni hanno

l'accesso sbarrato, in qualcuno è possibile addentrarsi con prudenza, quanto basta per vedere muri con graffiti e parti in metallo corrose dalla salsedine. Dalle feritoie interne e dalle posizioni di sparo, si gode di una importante vista a guardia e difesa sul mare. Un bunker tipo Regelbau 638 è stato allestito a museo, dove è stata riprodotta una piccola infermeria.

Il viaggio – percorriamo la costa occidentale dello Jutland, tra maestose dune di sabbia di incredibile altezza, che spesso ricoprono i moltissimi fari presenti sulla costa. Raggiunta la cittadina di Thyboron, porticciolo anonimo il cui centro si presenta tutt'altro che interessante, siamo attratti unicamente dal Museo e acquario realizzato a poche decine di metri dalle dune. All'esterno è esposto lo scheletro di una balena. Sarà uno dei tanti che vedremo, ma l'aquario ed il museo risultano davvero interessanti. Nelle nostre ricerche non avevamo trovato altro a Thyboron, ma la vista di alcuni cannoni di nave esposti ci incuriosisce e quindi ci spingiamo verso la sommità delle dune per ammirare il mare. La sorpresa è un monumento realizzato con un monolito a cui sono affiancati decine di "strani paletti" infissi nella sabbia. Sorpresa: siamo piombati inconsapevolmente nel ...

"MEMORIAL DELLA BATTAGLIA DELLO JUTLAND"

Questo sito commemora i quasi 9.000 marinai britannici e tedeschi che hanno perso la vita durante la "Battaglia dello Jutland" nel 1916. L'opera monumentale nasce dall'estro creativo di un famoso Architetto e dalla volontà di un appassionato ricercatore, che attraverso anni di immersioni, ha individuato alcune navi affondate, permettendo di esporre in un museo locale alcuni preziosi reperti. (Foto a lato: *cannone dell'incrociatore leggero SMS "Rostock" che affondò nella Battaglia dello Jutland. Il cannone sparò circa 40 bordate prima che la nave affondasse*).



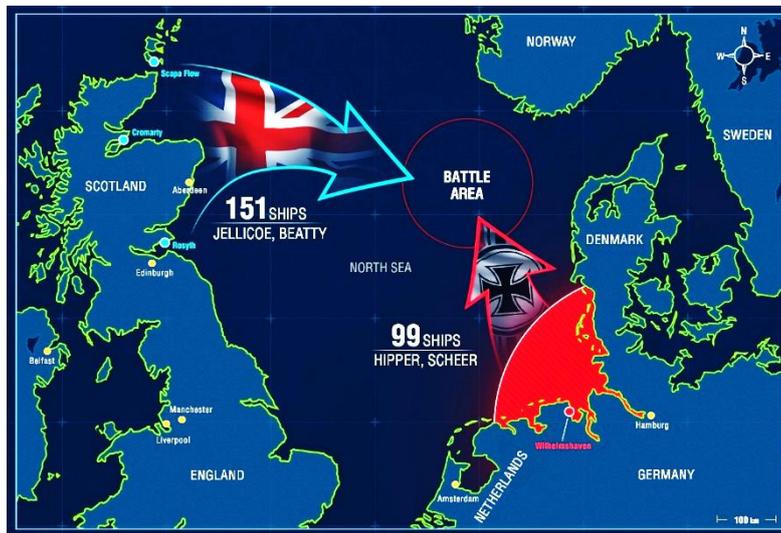
Il Memoriale occupa una superficie pari a 4 campi di calcio, è realizzato con 25 massi monolitici in granito che simboleggiano le 25 navi da guerra affondate; centinaia di figure umane, abbozzate su blocchi in pietra bianca infissi nel terreno, a fianco di ognuno dei vascelli rappresentati, indicano il numero delle vittime a bordo delle navi, sulle quali rispettivamente persero la vita. Il Memoriale rappresenta un tributo alle vite perdute nella grande Battaglia dello Jutland. È stato inaugurato nel 2016, in occasione del 100° anniversario della battaglia. (nelle foto il monolito rappresentante una delle 25 unità da guerra affondate, la "Queen Mary" – in dettaglio il nome della nave e il numero delle sue vittime 1.246!)

RIPORTARE ALLA LUCE LA STORIA - La più grande battaglia navale del mondo dell'era moderna, in termini di naviglio impiegato; ebbe luogo durante la I Guerra Mondiale, tra il 31 maggio e il 1° giugno 1916. Oltre 240 navi da guerra vennero coinvolte in questa tragica battaglia navale che ebbe luogo nelle acque del Mare del Nord, al largo della costa occidentale dello Jutland del Nord e vide scontrarsi le principali flotte da guerra operative nel corso del conflitto; **la Royal Navy britannica e la Kaiserliche Marine tedesca**. Nell'arco di un solo giorno, 25 vascelli caddero vittime di un intenso scambio di fuoco nemico. **Almeno 9 mila marinai inglesi e tedeschi che perirono nella battaglia, furono abbandonati al loro destino nell'Oceano**. Lo scopo del Memoriale è quello di riportare alla luce questo evento e creare uno dei più grandi memoriali europei, nella costa Ovest della Danimarca, vicino al luogo dove avvenne la grande Battaglia. Il Parco Memoriale è aperto al pubblico gratuitamente tutto l'anno; l'attiguo museo rispetta giorni e orari di apertura ed è a pagamento.



La storia — fonte: "Jutland. 31 maggio 1916: la più grande battaglia navale della storia" autore Sergio Valzania

Doveva essere una guerra tra grandi flotte, tecnologicamente moderne, protette da spesse corazze, veloci e dotate di potenti artiglierie, con scontri risolutivi in grado di assegnare la vittoria al più forte. Invece anche sul mare, come già sulla terra, la Grande Guerra si trasformò presto in un **conflitto di posizione**, con la flotta tedesca asserragliata nei porti, quella inglese schierata per vietare ai nemici l'accesso agli oceani e piccoli scontri segnati da agguati, colpi di mano, incursioni e attacchi subacquei. L'unico scontro navale diretto tra due formazioni, la Grand Fleet britannica e l'intera Hochseeflotte tedesca, si tenne dal 31 maggio al 1° giugno 1916 con la **battaglia dello Jutland**, al largo della costa danese.



Fu la sola grande battaglia della storia a essere combattuta dalle **corazzate** (le navi per la cui costruzione le grandi potenze si erano finanziariamente svenate nei primi anni del secolo) e non avrebbe avuto successori, poiché i giganteschi combattimenti del Pacifico durante la Seconda Guerra Mondiale sarebbero stati dominati da una nuova nave, la **portaerei**. E, massima ironia della storia, non fu risolutiva, nonostante fosse stata proprio la corsa alla costruzione di una flotta oceanica da parte della Germania una delle concause, e non tra le minori, della decisione inglese di entrare in guerra a fianco di Francia e Russia. Il suo esito rimase incerto,

per cui l'uno e l'altro dei belligeranti si attribuirono la vittoria nei loro bollettini.

Alle 14.18 del 31 maggio 1916, nelle acque del Mare del Nord, l'incrociatore inglese "Galatea" alzò il segnale a bandiera "nemico in vista": dieci minuti dopo ebbe inizio (...) l'ultima battaglia in cui l'aviazione non abbia giocato alcun ruolo. **I tedeschi ottennero una vittoria tecnica e tattica**, per la robustezza e la quasi inaffondabilità delle loro unità più moderne, la superiorità nell'artiglieria e l'efficacia di tiro. Ma sul piano strategico, si trattò di una vittoria degli **inglesi, rimasti padroni delle acque** della battaglia e di tutte le comunicazioni marittime, dato che i tedeschi non riuscirono a spezzare il blocco navale. Quello dei tedeschi era un tentativo di forzare la guerra navale "posizionale" condotta dagli alleati con il blocco continentale. Gli inglesi riuscirono ad intercettare i messaggi radio germanici e ad anticipare le mosse dei tedeschi. Nella prima fase dello scontro, gli incrociatori corazzati germanici, pur numericamente inferiori, riuscirono ad affondare due unità britanniche e ad attirare le rimanenti verso sud, dove era il grosso delle forze tedesche.



Gli inglesi, in fuga di fronte alla superiorità del nemico, si fecero inseguire a nord, mettendo di fronte ai tedeschi le loro corazzate e infliggendo gravi danni all'avversario, che riuscì tuttavia ad affondare un altro incrociatore. Complessivamente, vennero lasciate **sul fondo del Mare del Nord, ventitré unità** tra corazzate e incrociatori e oltre diecimila uomini. Sul campo vennero impiegate 16 corazzate, 5 incrociatori e 80 navi di scorta della Hochseeflotte, cioè l'intera flotta del Kaiser, che affrontarono l'intera Grand Fleet inglese, forte di 151 unità tra cui 28 corazzate e 9

incrociatori. Il gelido braccio di mare tra Germania e Gran Bretagna si trasforma in un inferno, e nel corso di una giornata di combattimenti muoiono 6.094 inglesi e 2.551 tedeschi: i britannici restano padroni dei mari, e i tedeschi non tentano più, nei successivi due anni di guerra, una sortita in forze.



Articolo realizzato dalla Redazione di Forum, grazie alla collaborazione dei Soci che hanno compiuto il viaggio e fornito alcune foto; sono state utilizzate per completezza di informazione e immagini, anche altre fonti on line come Wikipedia – Worldofwarships.eu.



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

Una rubrica che accompagna il lettore in una visita virtuale tra i Reparti ed Enti dell'Aviazione militare e civile.

Dopo aver parlato in questa rubrica di alcuni Enti dell'A.M.I., avvertiamo l'opportunità di dare una visione complessiva della organizzazione A.M., prima di andare alla scoperta dei singoli Reparti.

L'Aeronautica Militare ha definito il proprio ordinamento su una struttura di tipo gerarchico-funzionale. Tale struttura è quindi suddivisa: a livello "gerarchico", in centrale, intermedio e periferico, mentre a livello "funzionale" in

una componente operativa, una logistica, una formativa ed una territoriale.

Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica - dipende dal Capo di Stato Maggiore della Difesa ed esercita la funzione di comando della Forza Armata.

Lo Stato Maggiore - supporta il CSM nella pianificazione, organizzazione, coordinamento e controllo dei vari settori di attività dell'Aeronautica Militare.

Alti Comandi - La struttura organizzativa è attualmente formata da tre Alti Comandi: il Comando della Squadra Aerea, il Comando Logistico ed il Comando delle Scuole, cui sono state assegnate rispettivamente la funzione addestrativa/operativa, quella logistica e quella formativa.

COMANDO SQUADRA AEREA (Roma- Centocelle)

COMANDO LOGISTICO (Roma – Palazzo Aeronautica)

COMANDO DELLE SCUOLE A.M./ 3ª REGIONE AEREA (Bari)

I REPARTI DELL'AERONAUTICA MILITARE

I Reparti – A livello periferico l'Aeronautica Militare è costituita da tutti gli Enti che assolvono compiti di carattere esecutivo nei molteplici settori di attività della Forza Armata.

Reparti di Volo - Lo Stormo è l'unità operativa di riferimento per la Forza Armata organicamente costituito e dotato di autonomia nel campo dell'impiego, logistico, tecnico ed amministrativo tale da consentire l'assolvimento della missione assegnata all'Aeronautica Militare.

46ª Brigata Aerea – (Pisa)

6° Stormo – (Ghedi)

31° Stormo – (Ciampino)

37° Stormo – (Trapani Birgi)

2° Stormo – (Rivolto)

14° Stormo – (Pratica di Mare)

32° Stormo – (Amendola)

41° Stormo – (Catania Sigonella)

4° Stormo – (Grosseto)

15° Stormo – (Cervia)

36° Stormo – (Gioia del Colle)

Reparto Sperimentale di Volo (P. di Mare)

Reparti di Supporto - I reparti di supporto sono tutti quegli organismi attraverso i quali il Capo di Stato Maggiore esercita le attribuzioni in materia logistica in generale e di approntamento in particolare. Essi assicurano l'efficienza ed i supporti tecnici, logistici dei sistemi d'arma, degli Apparati, degli equipaggiamenti dei mezzi, delle infrastrutture, dei beni e servizi in dotazione alla Forza Armata, nonché l'assistenza sanitaria al personale dell'Aeronautica Militare in collaborazione con gli altri enti sia di Forza Armata che interforze.

3° Stormo – (Villafranca di Verona)

Reparti Addestrativi - I reparti addestrativi sono quegli enti attraverso il quale il Comandante delle Scuole esercita le attribuzioni in materia di formazione e qualificazione basica del personale militare dell'Aeronautica appartenente a tutte le categorie nonché, la selezione, il reclutamento e l'addestramento al volo finalizzato al conseguimento del brevetto di "pilota militare".

60° Stormo (Guidonia)

61° Stormo (Lecce)

70° Stormo (Latina)

72° Stormo (Frosinone)

Scuola Addestramento Trasporti Aerei (P. di Mare)

R.S.S.T.A. (Decimomannu)

Centro di Selezione A.M. (Guidonia)

Scuola di Aerocooperazione (Guidonia)

Reparto Add.to Controllo Spazio Aereo – (P. di Mare)

Unità composta di proiezione – il mutamento dello scenario internazionale e i recenti impieghi operativi hanno evidenziato la necessità di disporre di forze dedicate per le operazioni speciali. L'unificazione delle varie componenti sotto un unico comando (1ª Brigata Aerea Operazioni Speciali) garantisce la supervisione dell'addestramento e il coordinamento con il Comando Operativo delle Forze Speciali (COFS).

9° Stormo (Grazzanise)

16° Stormo (Martina Franca - TA)

17° Stormo incursori (Furbara)

Centro Cinofili A.M. (Grosseto)

Comparto Operazioni Speciali A.M. (Furbara)

Reparti DAMI e OAT - La Brigata Controllo Aerospazio (BCA) è l'Ente che ingloba l'intero complesso di capacità della Forza Armata per la *Difesa Aerea e Missilistica Integrata* (DAMI) e per il *Traffico Aereo Operativo* (OAT). Ha come obiettivo quello di dirigere e armonizzare il complesso delle attività della Forza Armata per lo svolgimento del suo compito primario di Difesa Aerea e l'utilizzo ordinato e coordinato dello Spazio Aereo Nazionale da parte del Traffico Aereo Operativo. Nello svolgimento della sua funzione di Service Provider concorre a rendere il Comando Operazioni Aerospaziali, in qualità di Comando di Componente Aerea, il punto di riferimento della Forza Armata per l'utilizzo e lo sviluppo del potere Aerospaziale.

DAMI (Reparto Difesa Aerea Missilistica Integrata - Giugliano NA)

RSCCAM (Reparto Servizi Coordinamento e Controllo – Roma)

RMCC (Reparto Mobile di Comando e Controllo – Bari)

RAMI DI GEILENKIRHEN (Rappresentanza Aeronautica Militare Italiana in Germania)

ACCADEMIA, SCUOLE E ISTITUTI DI FORMAZIONE

La formazione è volta ad infondere in tutto il personale militare i valori e gli elementi fondanti dell'appartenenza all'Aeronautica Militare, attraverso didattiche mirate e indispensabili per l'espletamento di tutte le funzioni connesse con il proprio status (grado, ruolo e categoria). La formazione completata con l'addestramento, costituisce il presupposto indispensabile per l'impiego.

ACCADEMIA AERONAUTICA (Pozzuoli)

SCUOLA MARESCIALLI (Viterbo)

SCUOLA SPECIALISTI (Caserta)

SCUOLA VOLONTARI (Taranto)

ISTITUTO SCIENZE MILITARI AERONAUTICHE (Firenze)

CENTRO DI FORMAZIONE AVIATION ENGLISH (Loreto) **SCUOLA MILITARE AERONAUTICA "Giulio Douhet"** (Firenze)

Fonte: sito ufficiale A.M. - I Reparti dell'Aeronautica Militare – www.aeronautica.difesa.it

M-346 - il nuovo aereo delle Frecce Tricolori

Istrana settembre 2024 – Un evento indimenticabile per il nostro Spotter Omar Pacchioni che da giorni era pronto ad intervenire nella Base Aerea del 51° Stormo, per partecipare allo “Spotter Day” in occasione dell’esercitazione congiunta tra le Forze Aeree svizzere ed italiane, delle prove per Jesolo Air Show e della presentazione del nuovo velivolo M-346, che equipaggerà le Frecce Tricolori nel prossimo futuro.

Il nuovo aereo ha la livrea disegnata da Pininfarina, colori vivaci con forte contrasto che sembra abbiano creato difficoltà ai tanti fotografi presenti. Immane il nastro tricolore, che però appare meno in risalto su fondo bianco, rispetto al blu del MB.339. Nonostante tutto – e ammesso che la livrea rimanga la stessa – quel che conta è che sia un aereo dalle ottime doti acrobatiche, in grado di assumere l’impegno e l’onore di portare avanti il prestigioso testimone del suo predecessore – il Macchi MB.339 - che equipaggia da 40 anni il Gruppo considerato come la miglior Pattuglia Acrobatica del mondo.



Alla cerimonia tenutasi presso l’aeroporto militare di Istrana - sede del 51° Stormo, hanno presenziato le più alte cariche di Stato e militari, come il Ministro della Difesa Crosetto, il Ministro della Giustizia Nordio, il Vice-Presidente del Senato Centinaio, il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Ammiraglio Cavo Dragone e naturalmente il Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica, Generale Goretti.

Il primo atto è stato il saluto di “bentornati a casa” al prestigioso team della Pattuglia Acrobatica Nazionale, dopo la tournée nell’America del Nord – la “NAT ‘24” - che ha visto i piloti e tutto il team italiano esibirsi in varie località e principali città del

Canada e Stati Uniti. L’evento ha permesso di ripercorrere le tappe e le esibizioni PAN, apprezzarne il completo successo dopo quasi 40 anni dalla tournée del 1986, che già da allora veniva considerata **“La più prestigiosa formazione acrobatica del mondo”**, come ha ricordato il Capo di Stato Maggiore della Difesa – Gen. Cavo Dragone.

Il North America Tour - Undici velivoli MB.339, due C-130 per il trasporto delle attrezzature, nove Airshow, diciassette sorvoli e oltre un milione di spettatori, questi i numeri del North America Tour (NAT) che ha visto le Frecce tricolori impegnate per tre mesi, dalle cascate del Niagara a New York City, da San Francisco al Gran Canyon. Erano trentasei anni che non accadeva. Il giro è iniziato in Canada, in occasione delle celebrazioni per il centenario dell’Aeronautica Militare Canadese, che ben si ricordava con il centenario dell’AM italiana, occorso nel 2023. “Un’occasione per ringraziare i tanti cittadini italiani che vivono all’estero”, questa l’idea alla base dell’iniziativa, come ha ricordato il Generale Goretti. Il Tour non è stata solo un’occasione per portare l’eccellenza italiana in Nord America, ma anche un’opportunità per testare le capacità di trasporto logistico a lungo raggio dell’Aeronautica militare. “Volevamo dimostrare a noi stessi che eravamo in grado di proiettare a grandi distanze grosse masse di aeroplani”, ha affermato il Generale Goretti, che lo definisce un “risultato straordinario”.



L’impegno italiano all’estero - “Il mondo è cambiato”, così ha detto il ministro Crosetto, riferendosi all’attuale situazione internazionale, caratterizzata da un inasprimento delle tensioni geopolitiche e dal riposizionamento strategico delle principali potenze. “Abbiamo la necessità di essere molto più preparati, molto più pronti di quanto potevamo esserlo vent’anni fa, o anche solo tre anni fa” ha affermato Crosetto in relazione

all'importanza delle Forze armate e al recente rischieramento di assetti NATO (inclusi assetti italiani) lungo il fianco Est dell'Alleanza. Riferendosi poi alle recenti esercitazioni a cui l'Italia ha preso parte nell'Indo-Pacifico ha aggiunto *"Pochissime Nazioni erano in grado di portare gli assetti che abbiamo portato noi, sia aerei che navali"*. Le parole del ministro rispecchiano il rinnovato impegno italiano all'estero dove, oltre a portare supporto agli Alleati, le Forze armate possono addestrarsi in scenari operativi nuovi, testare le proprie capacità di proiezione e contribuire al mantenimento della libertà di navigazione.



Il nuovo aereo delle Frecce tricolori - Il momento clou della cerimonia è stato costituito dalla rivelazione di quello che diventerà il nuovo velivolo della PAN, l'M-346 di Leonardo, un aereo a getto transonico bimotores e biposto, caratterizzato da alte prestazioni ed elevate capacità di manovra, con comandi di volo e avionica completamente digitali, un sistema di controllo del volo fly-by-wire con ridondanza quadrupla e una moderna interfaccia uomo-macchina. Il mezzo è tra i più noti e utilizzati addestratori di volo sulla scena internazionale, adottato dalle forze aeree di sei Paesi, con molti altri attualmente interessati all'acquisto. I sistemi avanzati presenti a bordo consentono di condurre l'addestramento dei piloti in un ambiente di realtà aumentata, in grado di ricostruire scenari operativi complessi in un ambiente simulato.

Lorenzo Mariani, condirettore generale di Leonardo ha dichiarato: *"L'annuncio di oggi è un'ulteriore conferma della solida collaborazione tra Leonardo e Aeronautica al fine di rispondere nel modo più efficace possibile all'evoluzione delle esigenze operative della Forza Armata. Allo stesso tempo rafforza ancora di più l'immagine dell'M-346 quale punto di riferimento tra i velivoli da addestramento avanzato a livello internazionale"*.

La nuova livrea, caratterizzata dai colori del bianco e del blu scuro (oltre, ovviamente, al Tricolore) è realizzata da Pininfarina, azienda leader nel settore della carrozzeria automobilistica e del design. Nelle parole di **Silvio Pietro Angori**, AD di Pininfarina, il progetto della nuova livrea prende ispirazione dall'idea di *"Rinascimento del Tricolore"*



e risalta lo spirito delle Frecce stesse. L'M-346 sostituirà progressivamente l'AMB.339, in servizio alla PAN dal 1982, fino al completo rinnovamento della squadra entro il 2028. Il nuovo mezzo accompagnerà le Frecce per i prossimi anni e sarà protagonista di figure nuove, ma anche di quelle già note agli appassionati. Inoltre, il mezzo è utilizzato presso l'International Flight Training School (IFTS), scuola di addestramento nata dalla collaborazione tra Leonardo e AM, che accoglie piloti da tutto il mondo presso la base di Decimomannu in Sardegna.

Fonte: **inFormiche** – Riccardo Leoni
(foto: Spotter Omar Pacchioni e sito A.M.)

clicca su uno di questi due interessanti link, per entrare nel vivo ...della giornata a Istrana
<https://www.youtube.com/live/N2u3wM6V2x4?si=BFTBCemmew63KbBp>

...e per ammirare la livrea disegnata da Pininfarina per i nuovi velivoli M-346 della PAN
<https://www.youtube.com/watch?v=U4pYF4RGY3Q>

ACCADDE NEI NOSTRI CIELI ... a settembre



Il calendario degli eventi storici aeronautici - parleremo di conquiste, primati, imprese, eventi e accidenti, accaduti nel mese in corso, ma di tanti anni fa; una sorta di tributo e celebrazione dell'anniversario, una rivisitazione dei fatti, per meglio conoscere e per non dimenticare. Come sempre, evidenziato in giallo un argomento che viene approfondito.

*Buona lettura **Strega***

IL CALENDARIO DEGLI EVENTI STORICI DELL'AERONAUTICA MILITARE

..... avvenne nel mese di settembre

- 01/09/1917 Prima Guerra Mondiale - Essendosi inceppata la mitragliatrice, il ventunenne Sergente pilota Arturo Dell'Oro, nel cielo di Belluno si scaglia con il proprio velivolo contro un aereo austriaco. Muore unitamente ai suoi due nemici. Tornato volontariamente dal Sudamerica per partecipare al Primo Conflitto Mondiale, è il primo pilota kamikaze della storia, decorato di una Medaglia d'Oro al Valor Militare alla Memoria (Cielo di Belluno, 1° settembre 1917) e di una Medaglia d'Argento al Valor Militare (Klause - Valle del Vipacco, 12-25 novembre 1915)
- 02/09/1944 Seconda Guerra Mondiale - Il Sottosegretario per l'Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana rende noto a tutte le famiglie di militari o militarizzati dell'Arma Azzurra che gli assegni di cui sono titolari fin qui corrisposti direttamente dalla Direzione Commissariato di Zona Aerea Territoriale o dall'Ufficio Gestione Autonomo Speciale dell'Aeronautica, saranno invece pagati a decorrere dal mese di settembre 1944, dagli uffici postali dei Comuni di residenza
- 03/09/1943 Seconda Guerra Mondiale - Viene firmato segretamente a Cassibile l'Armistizio fra l'Italia – che lo ha chiesto – e le forze alleate
- 04/09/1943 Seconda Guerra Mondiale - Una formazione di 12 *Re.2002* guidata dal Maggiore Giuseppe Cenni, Comandante il 5° Stormo, decolla da Manduria verso la Calabria per colpire i mezzi da sbarco inglesi e canadesi. L'operazione ha successo, ma Cenni perde la vita unitamente ai Tenenti Renato Moglia ed Aldo Vitale, entrambi decorati con la Medaglia d'Argento al Valor Militare alla Memoria. Ferito, il Sergente Banfi riesce a salvarsi col paracadute. Il Medagliere di Cenni annovera 1 Medaglia d'Oro al Valor Militare (Cielo del Mediterraneo, settembre 1943), 6 Medaglie d'Argento al Valor Militare, 1 Croce di Ferro di seconda classe tedesca.
- 05/09/1984 Le industrie aerospaziali italiane a partecipazione statale IRI-Finmeccanica ed EFIM, forti di un progetto di legge aeronautico che prevede un finanziamento di 150 miliardi in tre anni – condizionato dalla legge finanziaria – potranno operare agevolmente anche se con una maggiore razionalizzazione. Viene meno il progetto di fusione delle citate industrie in un unico gruppo aeronautico
- 06/09/1988 Secondo il Ministero della Difesa, nel rispetto dei programmi, l'EFA, il nuovo caccia europeo per gli anni Novanta, potrà essere consegnato all'Aeronautica Militare Italiana tra il 1996 ed il 1998. Alla costruzione parteciperanno Germania e Gran Bretagna, con il 33 per cento ciascuno, l'Italia con il 21 per cento e la Spagna con il 13 per cento
- 07/09/1943 Seconda Guerra Mondiale - Muore eroicamente il Tenente Pilota Vincenzo Ferri nel tentativo di contrastare, unitamente ad altri valorosi aviatori decollati da Capodichino, una potentissima formazione nemica USA composta da 100 velivoli B-17, reduce da un bombardamento effettuato sull'aeroporto di Foggia.
- 08/09/1943 Seconda Guerra Mondiale - l'Italia rende noto l'armistizio sottoscritto con le forze alleate. Re Vittorio Emanuele, il Capo del Governo Generale Pietro Badoglio ed i Ministri lasciano Roma per raggiungere Brindisi in mano alle forze anglo-americane.
- 09/09/1943 Seconda Guerra Mondiale - Con l'entrata in vigore dell'armistizio gli italiani, in primo luogo i militari, sono chiamati a compiere una scelta difficile e pertanto si dividono perfino all'interno dei nuclei famigliari: c'è chi rimane fedele al Re, chi all'alleato tedesco chi, non schierandosi con le fazioni in lotta, decide comunque di non nascondersi. C'è chi "resta alla finestra" attendendo il corso degli eventi.
- 10/09/1943 Seconda Guerra Mondiale - A seguito dell'armistizio, il Generale Santoro, Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, ordina lo sgombero degli aeroporti ubicati nelle vicinanze della Capitale, nonché la distruzione dei materiali non trasportabili.
- 11/09/1943 Seconda Guerra Mondiale - Nella Battaglia di Porta San Paolo a Roma, militari e civili italiani tentano di impedire ai tedeschi l'occupazione della Capitale. Le forze tedesche hanno la meglio su quelle italiane che perdono oltre 400 militari e circa 200 civili.
- 12/09/1943 Seconda Guerra Mondiale - Paracadutisti tedeschi liberano Mussolini prigioniero sul Gran Sasso. Condotta in Germania, il Duce annuncia via radio la fondazione del nuovo Stato fascista-repubblicano che assumerà il nome di Repubblica Sociale Italiana.
- 13/09/1943 Seconda Guerra Mondiale - La notizia dell'armistizio raggiunge, cogliendogli di sorpresa, i tanti militari italiani impiegati nei teatri di guerra all'estero, buona parte dei quali dovrà vedersela con i tedeschi, inferociti per il repentino cambio di fronte dell'Italia.
- 14/09/1943 Seconda Guerra Mondiale - dell'armistizio sono informati i militari italiani prigionieri delle forze alleate all'estero. Per questi ultimi ci sarà la possibilità di guadagnare la libertà partecipando alla Guerra di Liberazione, agli ordini del Re, cooperando con le forze anglo-americane; vi saranno delle sorprese in ordine a tale aspetto.

15/09/2023	In occasione del 100° Anniversario della Fondazione dell'Aeronautica, la Banda Musicale dell'Arma dell'Azzurra tiene un concerto a Macerata la cui amministrazione ha accolto la proposta avanzata dalla Presidenza Regionale dell'Associazione Arma Aeronautica.
16/09/1999	Il Ministro della Difesa Carlo Scognamiglio firma il Decreto che attesta la personalità giuridica dell'Associazione Nazionale Aviazione dell'Esercito approvandone lo Statuto (Gazzetta Ufficiale, numero 236, 7 ottobre 1999).
17/09/1913	Riguardo lo sviluppo dell'Aeronautica militare e civile, il Comando Battaglione Aviatori di Torino avvia un proficuo confronto con tutte quelle realtà interessate: aviatori militari e civili, Commissione del turismo aereo, Aereo Club d'Italia, Lega Aerea, autorità sportive, industriali.
18/09/1948	Preceduto da una detonazione all'alba, un gravissimo incendio si verifica nell'hangar dell'Aeronautica Macchi sul campo di aviazione di Venegono (Varese) distruggendo 4 velivoli: 2 militari <i>MC. 205</i> e 2 apparecchi da turismo <i>MR.308</i> . I Vigili del Fuoco riescono a limitare i danni isolando 2 caccia ed 1 apparecchio da turismo all'interno dei quali rinvencono 3 sacchetti (1 per ogni velivolo) di tritolo non esplosi per cattivo funzionamento. Per le Forze dell'Ordine si tratta di un atto di sabotaggio.
19/09/1965	Muore improvvisamente a Torino il sessantenne Colonnello Achille Baricco, noto aviatore ed artefice dello sviluppo dell'aeroporto di Caselle in qualità di presidente e amministratore delegato della Società Azionaria Gestione Aeroporto di Torino (SAGAT). Nato a Brescia, nel 1914 partecipa volontario con il grado di sottotenente alla Campagna di Pacificazione in Libia. Combattente nella Prima Guerra Mondiale, nel 1920 passa in Aviazione e successivamente nella Regia Aeronautica, dove nel 1938 raggiunge il grado di Colonnello. Partecipa al Secondo Conflitto Mondiale. Dopo l'armistizio dell'8 settembre partecipa alla Resistenza. Arrestato dai tedeschi lascia il carcere nelle giornate della liberazione.
20/09/1978	Il <i>G.91</i> , il più famoso velivolo militare italiano del secondo dopoguerra compie vent'anni. Progettato alla FIAT dal Professor Giuseppe Gabrielli, oltre che dall'Aeronautica Militare Italiana è stato adottato da altre nazioni. I primi <i>G.91</i> cominciarono la loro attività operativa a Treviso S. Angelo, base del 2° Stormo.
21/09/1933	New York, Lisbona, Palermo Napoli e Roma rendono omaggio alla eroica figura del Generale Francesco De Pinedo, morto a New York il precedente 2 settembre in un incidente aereo mentre si accingeva ad intraprendere un volo di oltre 10.000 km per raggiungere Baghdad. A Roma, le esequie hanno luogo nella Basilica di Santa Maria degli Angeli.
22/09/1942	Seconda Guerra Mondiale – è in corso dal 16 settembre la presentazione alle armi della Leva Aeronautica, reclute classe 1922
23/09/1975	La Spezia. Una cinquantina Sottufficiali in borghese, in maggioranza della Marina Militare e dell'Aeronautica, convengono in piazza Europa, nei pressi della Prefettura, per discutere il documento elaborato dal Coordinamento Democratico Nazionale dei Sottufficiali dell'Aeronautica Militare, inoltrato al Ministro della Difesa, Arnaldo Forlani (DC). Fra i temi posti, la difesa dei diritti civili e politici dei militari e la riforma del Regolamento di Disciplina.
24/09/1932	Il Generale di Divisione Aerea Pier Ruggero Piccio viene promosso a scelta assoluta al grado di Generale di Squadra continuando a permanere nell'incarico di Addetto Aeronautico presso la Regia Ambasciata a Parigi. Pluridecorato al Valore, Asso dell'Aviazione durante la 1° Guerra Mondiale, Capo di Stato Maggiore della Aeronautica dal 1926 al 1927, sarà nominato da Re Vittorio Emanuele III Senatore del Regno, il 3 novembre 1933.
25/09/1975	Cinque minuti dopo il decollo da Bitburg (base aerea americana in Germania Occidentale), 4 Starfighter dell'Aeronautica Militare Italiana si schiantano sulla collina di Wenzelsberg a ridosso del confine fra la Germania Occidentale ed il Lussemburgo. Perdono la vita i piloti Tenente Colonnello Piero Franzoni, i Capitani Leonardo Lanzo, Paolo Sola e Giocchino Aragona.
26/09/1939	Mussolini matura la decisione di sostituire il Generale Giuseppe Valle, Sottosegretario di Stato e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, che in una riunione tra i vertici militari tenutasi pochi giorni prima a Palazzo Venezia, dinanzi al Duce ed agli alti vertici delle Forze Armate, ha manifestato contrarietà circa l'impiego dell'Arma Azzurra in una imminente guerra, considerati i precedenti conflitti di Etiopia e di Spagna, oltrechè le numerose imprese aviatorie.
27/09/1940	Seconda Guerra Mondiale - 75 velivoli <i>BR.20</i> del Corpo Aereo Italiano (CAI) decollano dall'Italia verso il Belgio per partecipare alla Battaglia Aerea d'Inghilterra
28/09/2022	A Palazzo Aeronautica auditorium " <i>Adriano Visconti</i> " viene presentato il libro del Generale Ispettore, Capo del Genio Aeronautico - Basilio Di Martino « <i>La Regia Aeronautica nel Dodecaneso</i> » edito da Rivista Aeronautica con prefazione del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti.
29/09/1996	A Cameri e Novara, l'Associazione Arma Aeronautica sezione <i>Carlo Emanuele Buscaglia</i> celebra il 40° della propria fondazione. Il programma prevede un omaggio al cippo in memoria dell'Eroico ufficiale pilota Buscaglia, una mostra avente per titolo « <i>L'aviazione nel novarese 1909-1996</i> », un annullo speciale postale
30/09/1941	Seconda Guerra Mondiale - Nel mese di settembre la Regia Aeronautica annovera 28 caduti, 68 feriti, 91 dispersi.

- Le voci evidenziate in giallo fanno parte dell'approfondimento.



Protagonisti di scelte differenti - da sinistra: Botto, Remondino, Scaroni, Graziani, Ristori, Gorrini.

DAL 3 ALL' 8 SETTEMBRE - Un evento che segna drammaticamente la Storia d'Italia è l'Armistizio dell'8 settembre 1943, firmato cinque giorni prima, segretamente, dallo Stato italiano e dalle Forze Alleate nella siciliana Cassibile.

Proprio il giorno 3 si incontrano a Roma due cugini, entrambi ufficiali, separati dal divario di età. Uno è il noto Maresciallo d'Italia del Regio Esercito Rodolfo Graziani, classe 1882, pluridecorato al Valore e veterano in più guerre, una celebrità del mondo militare; l'altro è Giulio Cesare Graziani classe 1915, anch'egli pluridecorato al Valore, ufficiale pilota della Regia Aeronautica che dopo il conflitto raggiungerà il grado di Generale di Squadra Aerea. Vedremo cosa accadrà ai due fra una manciata di giorni. Ignare dell'armistizio, le Forze Armate italiane con gli alleati tedeschi, combattono i nemici anglo-americani.

Il giorno 4 una formazione di 12 *Re.2002* guidata dal Comandante del 5° Stormo, pluridecorato al V.M. Maggiore Giuseppe Cenni, decolla da Manduria verso la Calabria per colpire i mezzi da sbarco nemici. L'operazione ha successo, ma Cenni, i Tenenti Moglia e Vitale perdono la vita; ferito, si salva il Sergente Banfi.

Il giorno 7, nel contrastare una potente formazione nemica USA di 100 velivoli *B-17* reduce da un bombardamento sull'aeroporto di Foggia, muoiono il Tenente Pilota Vincenzo Ferri ed altri aviatori decollati da Capodichino.

La sera del giorno 8 viene reso noto l'armistizio: da alleata della Germania, l'Italia ne diventa nemica associandosi agli ex nemici rappresentati dal fronte anglo-americano, a sua volta alleato all'Unione Sovietica. Gli italiani si riversano nelle strade esultanti, certi della fine della guerra. Ma il peggio sta per arrivare.

Re Vittorio Emanuele III, il Capo del Governo Generale Pietro Badoglio, i Ministri, lasciano Roma per raggiungere Brindisi in mano alle forze anglo-americane. L'Italia è divisa: il Sud è assoggettato alle forze alleate, la rimanente parte è in mano ai tedeschi, inferociti per l'armistizio firmato a loro insaputa. Già all'indomani del 25 luglio 1943, giorno in cui la maggioranza dei membri del Gran Consiglio ha provocato la caduta di Mussolini e del regime fascista, i tedeschi hanno diffidato del nuovo Capo del Governo Badoglio, nonostante questi, nel suo proclama abbia affermato: «*La guerra continua, l'Italia mantiene fede alla parola data*».

Le ingenti forze tedesche inviate in Italia mirano a sorvegliare un sospetto alleato che, tra l'altro ha eclissato Mussolini, unica personalità a riscuotere la fiducia di Hitler.

L'armistizio provoca profonde lacerazioni fra gli italiani. Nel marasma generale, sono in pochi ad avere le idee chiare circa la scelta da effettuare: c'è chi rimane fedele al Re per opporsi agli alleati di ieri, i tedeschi; chi invece decide di onorare l'alleanza con la Germania. Anche se domina l'attendismo, c'è chi, pur non nascondendosi, decide di non schierarsi al fine di evitare ulteriori lacerazioni.

LE ALTRE FORZE ARMATE DI FRONTE ALL'ARMISTIZIO - Prima di analizzare le scelte operate da alcuni uomini dell'Arma Azzurra, soffermiamoci su taluni eventi clamorosi che hanno riguardato le altre Forze Armate, alcuni dei quali verificatisi in uno stesso luogo. Il 9 settembre, alle 3,00, al comando dell'Ammiraglio Carlo Bergamini, la corazzata *Roma* lascia La Spezia diretta al Sud per operare agli ordini del Re. Al largo dell'Asinara viene affondata da aerei tedeschi. L'Ammiraglio Bergamini muore con i suoi 1.393 marinai; poco più di 600 sono i sopravvissuti.

La Spezia. Mentre tutto crolla, in assenza di ordini superiori, chi prende posizione è la Medaglia d'Oro al Valor Militare Junio Valerio Borghese, comandante della *X MAS*, unità di grande prestigio in piena efficienza logistica ed operativa. La *X* rimane nella propria caserma armi in pugno, senza alcuna intenzione di resa dinanzi alle pretese tedesche. Il netto no di Borghese vale l'ammirazione ed il rispetto dei tedeschi che non attaccano la base. Viene sottoscritta un'alleanza fra le parti che non intacca l'autonomia della *X*. La nascita della Repubblica Sociale Italiana (RSI) porterà la *X MAS* nell'ambito delle Forze Armate repubblicane. Non mancheranno tuttavia attriti fra Borghese e le Autorità fasciste.

Divampa intanto la *Battaglia per la difesa di Roma*, dove militari e civili italiani combattono i tedeschi.

Il pluridecorato al Valor Militare Generale di Brigata Raffaele Cadorna, al comando della *Divisione Corazzata "Ariete II"* ostacola i tedeschi. Appartenente ad una nota famiglia di militari, per la sua attività antitedesca, nel novembre 1944 Cadorna assume l'incarico di Comandante del Corpo Volontari della Libertà (CVL). Sarà Capo di Stato Maggiore dell'Esercito (1945-'47) e in seguito senatore DC. A *Porta San Paolo* muore il Tenente dei Granatieri Raffaele Persichetti - classe 1915 - che si immola meritando la Medaglia d'Oro al Valor Militare alla Memoria. Le forze tedesche hanno la meglio su quelle italiane che perdono oltre 400 militari e circa 200 civili.

L'ARMISTIZIO ED I MILITARI ITALIANI ALL'ESTERO - La notizia dell'armistizio raggiunge, cogliendogli di sorpresa, anche i tanti militari italiani impiegati nei teatri di guerra all'estero, buona parte dei quali deve vedersela con i tedeschi. In tanti vengono ammazzati, altri internati in numero considerevole nei campi di concentramento del Reich. Quando nasce la RSI hanno la possibilità di rientrare in Italia a patto che aderiscano al nuovo Stato fascista-repubblicano. In tanti dicono no; fra questi Domenico

Ludovico, ufficiale pilota del Corso Aquila. Catturato dai tedeschi nel maggio 1944, rientrerà in Italia dalla prigionia in Germania il 10 novembre 1945. Sarà Sottocapo di Stato di Maggiore dell'Aeronautica 1951-53.

Nascono e si addestrano in Germania 4 Divisioni italiane che rientreranno in Italia per combattere con la RSI.

Come si comportano, invece, i militari italiani prigionieri delle forze alleate all'estero (India, Kenia, Egitto, Sud-Africa, Rhodesia, Marocco, Texas, Arizona, Arkansas) non più nemiche dell'Italia? Per loro c'è la possibilità di tornare in Italia e partecipare agli ordini del Re, alla Guerra di Liberazione, cooperando con le forze alleate.

Nino Pasti ufficiale pilota del Corso Eolo, prigioniero degli inglesi in Africa Orientale dal luglio 1941, rientra in Italia il 15 settembre 1944 per essere assegnato al Comando Unità Aerea. Sarà Sottocapo di Stato di Maggiore dell'Aeronautica dal 1959 al 1960; senatore PCI dal 1979 al 1983.

Mario Bucchi, anch'egli ufficiale pilota del Corso Eolo, dopo tre anni di prigionia inglese dal maggio 1941, viene assegnato al Comando Unità Aerea. Sarà Sottocapo di Stato di Maggiore dell'Aeronautica dal 1960 al 1962. Se una parte dei prigionieri rientra in Italia per partecipare alla Guerra di Liberazione, una parte non trascurabile dice sorprendentemente no a tale opportunità, preferendo la prigionia alla cooperazione con gli alleati. Tali prigionieri verranno chiamati "Non Cooperatori", o "I Non" per brevità. Non pochi rientreranno in Italia, svariati mesi dopo la fine della guerra.

LA REGIA AERONAUTICA DI FRONTE ALL'ARMISTIZIO - Prima di lasciare Roma al seguito del Governo di cui fa parte dal 27 luglio 1943, il Generale Renato Sandalli, Ministro e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, delega al Generale Santoro Sottocapo di Stato Maggiore le incombenze operative, al Generale Urbani quelle ministeriali. Il 10 settembre il Generale Santoro ordina lo sgombero degli aeroporti ubicati nelle vicinanze della Capitale, nonché la distruzione dei materiali non trasportabili.

Il giorno 12 paracadutisti tedeschi liberano Mussolini prigioniero sul Gran Sasso. Condotta in Germania, il Duce annuncia via radio la fondazione del nuovo Stato fascista, la Repubblica Sociale Italiana (RSI).

Dal 16 al 20 settembre velivoli dell'Aeronautica della Sardegna, oltre a fornire protezione alle truppe italiane nell'isola, attaccano mezzi navali tedeschi che trasferiscono uomini e mezzi dalla stessa Sardegna in Corsica.

L'armistizio divide gli italiani perfino all'interno delle famiglie. Nella famiglia Graziani se il famoso Rodolfo, pur di sentimenti monarchici, sceglie la nascente RSI diventando Ministro della Difesa Nazionale, Giulio Cesare, valoroso ufficiale pilota, rimane fedele al Re e testimonia:

«[...] combattere quella guerra costituiva il mio dovere di ufficiale, qualunque potesse essere la mia convinzione sul suo esito e che a questo unico principio morale avevo sempre ispirato la mia condotta. A distanza di molti anni, ripensando a quei tragici momenti, molte considerazioni, non certo benevole nei confronti dei nostri uomini politici e dei nostri vertici militari, mi vengono naturali: eppure la situazione parve a me, modesto ufficiale inferiore, così chiara da non ammettere esitazioni sulle decisioni da adottare» (G. CV. Graziani, «Dal primo all'ultimo giorno 10 giugno 1940 – 5 maggio 1945», Edizioni Rivista Aeronautica).

Giuseppe Valle, già Sottosegretario dell'Arma Azzurra, colui che ha costruito la Regia Aeronautica ricorda: *«Accettato da Badoglio il vergognoso armistizio, con la conseguente resa a discrezione, e creatasi dopo la liberazione di Mussolini la Repubblica Sociale, mi trovai di fronte alla coscienza di italiano. Aderire alla nuova repubblica mussoliniana, per gettarmi nella lotta fratricida, mi ripugnava. Così pure ero alieno dall'asservirmi agli alleati recandomi al Sud, in veste umiliante per il mio carattere di soldato. [...] Alla fine di settembre del '43 ero chiamato ad una riunione di generali, nella sede del Ministero per l'Aeronautica [...] Il "Commissario" per l'Aviazione, Generale Urbani, desiderava ascoltare [...] il nostro parere sulle richieste che i tedeschi ci ponevano: mi espressi in senso negativo»* (G. Valle, «Pace e guerra nei cieli», Volpe Editore, Roma 1966).

Cessata l'attività di Superaereo – ricostituitasi a Brindisi – in una Roma dominata dai tedeschi e facente parte della RSI, un ruolo delicato lo svolge il pluridecorato Colonnello pilota Aldo Remondino. Formalmente fa parte dell'Aeronautica della RSI ma, nel contempo, mantiene dei contatti con il Governo del Sud cercando evitare ulteriori lacerazioni fra gli uomini dell'Arma Azzurra. Tale ruolo gli procurerà più critiche che riconoscimenti, più diffidenze che fiducia. La testimonianza a suo favore del Generale Sandalli fugherà ogni sospetto. Sarà Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica 1961-68.

In un'adunata tenutasi il 1° ottobre 1943 al teatro Adriano di Roma dinanzi a 4 mila ufficiali, il carisma del Ministro della Difesa Nazionale Rodolfo Graziani convince la maggioranza dei presenti ad aderire alla neonata RSI. Giorni dopo, Graziani, con *«cameratesca affettuosità»* chiede l'adesione a Valle che risponde *«il mio giramento al Re datava dall'11 novembre 1905 e che nessuno poteva prosciogliermene, salvo che il Re»* (G. Valle, «Pace e guerra nei cieli», Volpe Editore, Roma 1966).

Giuseppe Baylon, Tenente Colonnello pilota della Regia Aeronautica motiva la sua adesione alla RSI: *«Bisognava riconquistare l'autorità davanti ai tedeschi e riconquistare l'onore militare dopo la mascherata completa avvenuta precedentemente. Bisognava difendere da italiani il territorio. Lo fecero da italiani i miei, indossando non la divisa tedesca, ma quella italiana»* (Testimonianza a Michele Salomone, Firenze 1999).

Secondo Asso dell'Aviazione nel Primo Conflitto dopo Baracca, il Generale Silvio Scaroni ricorda: *«L'8 settembre fu la conseguenza logica d'una politica sbagliata. La mia carriera, compiuta senza compromessi, era giunta alla sua ultima tappa. Posto di fronte all'alternativa di aderire ad una delle due fazioni, inserendomi nella guerra civile, o di scomparire dalla ribalta, preferii quest'ultima. Avrei tentato di riscoprirmi come uomo, come privato cittadino. L'8 settembre fu per me l'addio alle armi»* (S. Scaroni «Battaglie nel cielo», Longanesi & C., Milano 1971).

Aderiscono alla RSI i pluridecorati Generali Bonomi e Tessari, Tenenti Colonnello Botto e Falconi, Gorrini Sottufficiale pilota.

Di Botto, soprannominato *Gamba di Ferro*, discutemmo anni fa con il Generale Giuseppe Ruzzin, anch'egli giovane ufficiale pilota della RSI, che ebbe a riferirci (testimonianza ad oggi rimasta inedita): *«La M.O.V.M Ernesto Botto per noi aviatori ed in specie cacciatori, aveva conquistato una grande popolarità. Lo ricordano, nella sua condizione di grande mutilato, non solo perché seppe riprendere il volo, ma pure condusse quale capo pattuglia una formazione acrobatica anche in manifestazioni aeree tenutesi*

all'estero. Era per tutti noi un vero simbolo e nelle tragiche, meschine giornate dell'8 settembre, per il suo alto senso di correttezza verso l'alleato, non ebbe alcuna difficoltà di chiamare a raccolta tanti aviatori che riuscì a riunire in unità, per svolgere il sacrosanto compito di difendere i cieli del Nord dai barbari bombardamenti degli Alleati. Botto non era assolutamente un politico, egli agiva con saggezza ed onestà e con alto senso di responsabilità. Il Bando emesso via radio da Botto, grazie alla sua spiccata statura morale, riuscì a riunire buona parte di piloti e specialisti, stimerei circa il 40 % di coloro che rimasero al Nord. Infatti vennero costituiti tre Gruppi da Caccia e vari Reparti di Aerosiluranti e altre specialità. La nomina di Botto a Capo dell'Aeronautica della RSI la salutai con molto piacere. Secondo me era l'uomo più adatto in quella difficile situazione».

Tanti altri aviatori scelgono la strada opposta, oltre 200 velivoli raggiungono il Sud.

Aderisce alla Resistenza il Tenente Colonnello Achille Baricco. Incarcerato dai tedeschi, lascerà la prigione a liberazione avvenuta. Diverrà presidente della Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino (SAGAT).

L'allievo ufficiale pilota Fulvio Ristori del corso Zodiaco partecipa alla guerra partigiana da maggio ad agosto 1944. A fine agosto, presentatosi al centro di raccolta di Firenze, viene inviato a Brindisi, in Accademia, per completare i corsi regolari. Sarà Sottocapo di Stato di Maggiore dell'Aeronautica dal 1976 al 1978.

Il Sottotenente pilota Luigi Cavalerà, dopo lo sbandamento dovuto all'armistizio, il 15 giugno 1944 si presenta alla 4ª ZAT per proseguire la Guerra di Liberazione. Sarà Sottocapo di Stato di Maggiore dell'Aeronautica dal 1971 al 1972 e Capo di Stato Maggiore della Difesa dal 1978 al 1980.

Per quanto esaminato, nel rispetto delle scelte operate dai nostri combattenti, fermo restando il giudizio che la Storia emetterà, bisogna sempre tenere conto del contesto, di per sé già drammatico, in cui maturarono.

Michele Salomone



Macchi MC.202 della Regia Aeronautica 1941

Aerei Sudisti e Nordisti

Aeronautica Cobelligerante Italiana è una denominazione informale e non ufficiale, utilizzata in passato per identificare quei reparti della Regia Aeronautica che si trovavano o si spostarono nel cosiddetto Regno del Sud (territorio nel sud del Regno d'Italia liberato dagli Alleati dove si era rifugiato il re Vittorio Emanuele III) dopo il proclama Badoglio dell'8 settembre 1943 sull'armistizio di Cassibile. Tale forza, riorganizzata ed equipaggiata dall'estate del 1944 in prevalenza con apparecchi di provenienza anglo-statunitense, operò poi a fianco degli Alleati fino alla fine

della guerra, principalmente nel teatro dei Balcani. La denominazione "Aeronautica Cobelligerante Italiana" e altre analoghe sigle, sia in lingua italiana sia inglese, non hanno riscontro nei documenti dell'epoca e sono state usate in passato da alcuni storici e commentatori. Ufficialmente la Regia Aeronautica cambiò la sua denominazione in Aeronautica Militare Italiana il 18 giugno 1946.

Il 21 settembre 1943 vennero tuttavia cambiate le insegne della Regia Aeronautica nella coccarda tricolore posizionata nelle tipiche posizioni: ai lati della fusoliera e sulle ali. Successivamente alla destituzione di Benito Mussolini il 25 luglio precedente e con la conseguente caduta del fascismo, la R.A. aveva infatti progressivamente eliminato le insegne dei fasci littori dai propri velivoli, ma non si era provveduto ad una alternativa per cui, per circa due mesi, l'unica insegna nazionale rimase la croce bianca di Savoia sulla deriva. Le nuove disposizioni divennero operative il 15 ottobre del 1943, quando la Regia Aeronautica possedeva 281 apparecchi, di cui 165 operativi.

L'Aeronautica Nazionale Repubblicana (abbreviata in ANR), costituita come Aeronautica Repubblicana il 27 ottobre 1943 ed operante tra la fine del 1943 e il 19 aprile 1945, era l'aeronautica militare della Repubblica Sociale Italiana, attiva principalmente nel contrastare le formazioni di bombardieri statunitensi, dirette a colpire l'Italia settentrionale o la Germania meridionale. Oltre ai reparti da caccia, l'ANR, che adottò l'aggettivo "Nazionale" nel giugno 1944, disponeva anche di un gruppo aerosiluranti e di reparti da trasporto.



Coccarda per fusoliera
4 gennaio 1944-1945



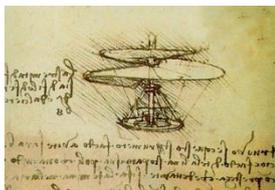
Coccarda alare 1943-
3 gennaio 1944



Coccarda alare 4
gennaio 1944-1945

Nata con alcune tensioni con il comandante dell'aeronautica tedesca in Italia, feldmaresciallo Wolfram Von Richthofen che mirava ad inquadrare il personale italiano in una "legione straniera" inserita nella Luftwaffe, l'ANR riuscì ad ottenere una relativa indipendenza (le operazioni rimasero di competenza dei tedeschi) ed ebbe sotto il proprio controllo anche l'artiglieria contraerea ed i reparti di paracadutisti.





TECNOLOGIA AERONAUTICA

Yak-41/141

L'ANTENATO SOVIETICO DELL'F35B

Tratto da YouTube – Aviation Curiosity



Dopo anni di duro lavoro, i sovietici riuscirono a mettere a punto un aeroplano innovativo che poteva librarsi come un elicottero e volare come un caccia. Dall'inizio della guerra fredda avevano cercato di raggiungere l'avanguardia della tecnologia militare e grazie all'ingegnere **Aleksandr Sergeevič Yakovlev** e allo **Yak-141** ce l'avevano quasi fatta. La straordinaria macchina venne prodotta in quattro prototipi che ottennero tantissimi record mondiali, però la caduta dell'Unione Sovietica decretò la sua fine. Infatti, poi, come se fosse uno scherzo del destino, la tecnologia dello Yak 141 passò agli acerrimi nemici dell'Unione Sovietica, ovvero proprio agli Stati Uniti.

Per decenni il **decollo e l'atterraggio verticale** avevano messo in difficoltà moltissimi ingegneri aeronautici, soprattutto nel comparto militare e riuscire a dominare questa tecnologia era la priorità per tutte le superpotenze. Al culmine della Guerra Fredda vennero progettati alcuni di questi aeroplani, tra cui quello che ebbe veramente successo ovvero, l'**Harrier** britannico, sia nella versione terrestre che nella versione navale.



La prima prova di un aeroplano a decollo e atterraggio verticale da parte dell'Unione Sovietica si trova proprio nello Yak 38, un caccia utilizzato della marina sovietica costruito in più di 200 esemplari, che secondo il progettista Yakovlev doveva servire per essere il primo passo verso una tecnologia **VTOL**. Infatti, nonostante l'aeroplano fosse effettivamente a decollo e atterraggio verticale, risultava abbastanza limitato nelle capacità di trasporto e di velocità, in quanto non poteva raggiungere la velocità supersonica. In fondo ...un po' come l'Harrier.

L'occasione per Yakovlev arrivò grazie a un'altra commessa da parte della Marina sovietica che, ancor prima della creazione dello Yak-38, voleva un caccia molto più potente di quello che poi fu il 38, e quindi venne affidato un altro appalto a Yakovlev, che iniziò a progettare un jet supersonico ad atterraggio e decollo verticale, sempre basandosi sugli studi fatti per lo Yak-38. Oltre al requisito di velocità, la Marina aveva fissato altri paletti, tra cui la manovrabilità, che doveva essere simile a quella di un qualsiasi altro caccia, il suo "payload" (carico trasportabile per le armi) e il suo raggio d'azione, che doveva essere ben più ampio degli Yak-38.



Nacque così un nuovo programma, il progettista Alexander Yakovlev era così tanto preoccupato per questo programma, data la sua complessità, che interruppe tutti gli altri progetti che stava portando avanti il suo team di progettazione, per concentrarsi solo su questo programma. Questo progetto sarebbe stato l'inizio di una nuova era, mentre per Yakovlev sarebbe stato il coronamento del suo sogno, ovvero progettare un caccia VTOL.

Si consideri che più di 10 "ingegneri capo", ovvero 10 ingegneri che erano a capo delle divisioni di altri progetti, vennero assegnati tutti a questo programma, che venne soprannominato dai generali militari Yak-141 o Yak-41. Dalle sue specifiche vennero presi in considerazione più di 50 progetti diversi, per superare il problema stava nell'alloggiamento del motore, che doveva fornire sia una spinta vettoriale sufficiente per decollare e atterrare verticalmente, sia delle prestazioni supersoniche. Gli ingegneri decisero di adottare una configurazione monomotore con il postbruciatore in quanto in caso di atterraggio con un singolo motore efficiente, l'aeroplano avrebbe subito un rollio incontrollabile in una fase così critica del volo. La spinta verticale veniva fornita direttamente dal motore sia dall'ugello principale che si trova in coda dell'aeroplano, come in ogni altro caccia, sia da due ugelli supplementari posti dietro la cabina di pilotaggio. Questi ugelli erano abbastanza particolari, infatti, non erano di forma circolare ma rettangolari

e piatti, una scelta che costò tantissimo tempo dal punto di vista della progettazione ma, a quanto pare, forniva una migliore risposta aerodinamica delle parti vicino alla fusoliera. Questa configurazione era molto simile a quella dell'F-35 attuale, con motore che ruota di 90°, ma - a differenza dello Yak - ha un solo ugello più grande dietro la cabina di pilotaggio.



A differenza di quanto progettato inizialmente, si capì poi che il motore principale non poteva fornire abbastanza spinta per sollevare l'aeroplano verticalmente e quindi all'altezza degli ugelli anteriori dietro la cabina di pilotaggio, vennero montati due ulteriori motori il cui compito era solamente quello di alzare l'aeroplano e di tenerlo in volo stazionario.



L'ala aveva un'area molto ridotta rispetto alle dimensioni dell'aeroplano, così progettata in quanto un aeroplano a decollo verticale non necessita di molta portanza durante il decollo e l'atterraggio. In tale configurazione, risultava pertanto più idoneo a velocità elevate, permettendo di raggiungere più facilmente capacità supersoniche.

Gli ingegneri però dovettero risolvere il problema del surriscaldamento della fusoliera a causa dell'elevato calore prodotto dal motore durante l'attività d'atterraggio e decollo. Per ovviare all'inconveniente, la parte inferiore della fusoliera venne costruita in titanio mentre altre

componenti non essenziali erano realizzate in un mix di materiali compositi e grafite.

Il motore principale dell'aeroplano era un turbofan con post-bruciatore **Soyuz R79 L300** mentre i motori di sollevamento erano dei **turbojet RK BM RD 41** da 41 kN ciascuno. Per il controllo durante il volo stazionario erano montati due getti sulle estremità alari e uno sul muso.

Come in ogni altro caccia, la cabina pilotaggio era pressurizzata e climatizzata e il tettuccio blindato. Il sedile eiettabile era caratterizzato da un sistema di attivazione automatico, qualora il motore principale ruotasse oltre i 30° senza fornire la spinta sufficiente per tenere l'aeroplano in volo verticale; ciò si rivelava molto utile in caso di avaria al motore, che avrebbero sicuramente.



I prototipi dello Yak-41 erano forniti di un sistema avionico abbastanza semplice, simile a quello dello Yak-36; i modelli di produzione invece sarebbero stati dotati di una gamma di sistemi con un'ampia suite avionica delle armi di ultima tecnologia e soprattutto di un radar Doppler e un laser per le misurazioni e per la mira. Inoltre, sul casco del pilota, sarebbero stati montati due accessori molto importanti, uno che permetteva al pilota di agganciare i nemici ruotando semplicemente la

testa fino a 80°, il secondo costituito da un piccolo display che rendeva chiari i malfunzionamenti dell'aeroplano direttamente sulla visiera, così che il pilota potesse correggerli nel modo più veloce possibile, trattandosi di un aeroplano da combattimento.

L'aero era equipaggiato con un cannoncino da 30 mm **GSH 301**, per le armi trasportabili erano previsti 5 punti d'aggancio per bombe guidate o missili aria/aria o aria/terra.

Yakovlev fu in grado di far finanziare ben quattro prototipi, il 4800 era una fusoliera nuda utilizzata solo per i test di fatica di routine; il secondo esemplare 48001, era un banco di prova utilizzato per testare l'idoneità della fusoliera con i sistemi che la Marina voleva implementare. Gli ultimi due prototipi, 482 e 483, furono quelli che riuscirono a effettuare i test di volo tra cui quello del volo verticale. Durante i test l'aeroplano risultò molto manovrabile come caccia, tanto che il pilota collaudatore riuscì a stabilire all'epoca ben 12 record mondiali.

La denominazione Yak-41, doveva rimanere Top Secret, quindi si decise di rendere pubblica una versione modificata per l'occidente, chiamandolo **Yakovlev 141**; da quel momento, da parte della NATO gli venne affidato un nome il nome in codice **"Freestyle"**.

Lo Yak-41 era un aeroplano eccezionale per l'epoca, poteva raggiungere una velocità massima di Mach 1.4, aveva un'autonomia di 1.855 miglia nautiche e una portata operativa di 1.300 miglia (l'autonomia è un dato teorico mentre la portata tiene conto del carburante di riserva. Oltre a mostrare forti capacità rispetto all'aspetto goffo, ai piloti piaceva molto perché risultava

molto reattivo, proprio quello che la Marina aveva chiesto.

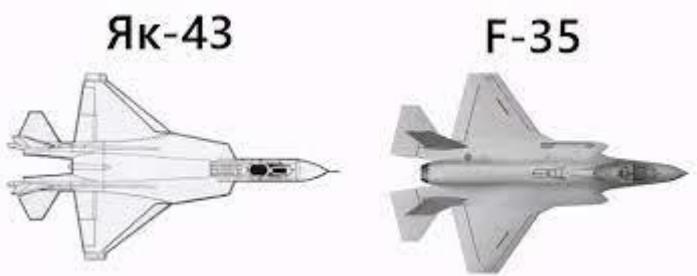
L'aeroplano sembrava essere perfetto ma purtroppo già durante i collaudi iniziano i suoi problemi. Il 5 ottobre del 1991 il primo dei due prototipi si schiantò dopo un brusco appontaggio verticale, dovuto ad un problema al motore; un serbatoio di carburante esplose e l'aereo prese fuoco; dopo 30 interminabili secondi il pilota riuscì ad eiettarsi e fortunatamente ammarò e venne salvato. L'aereo non volò più. Dopo questo incidente arrivò il colpo di grazia, con la dichiarazione della marina sovietica che non c'erano più fondi per sostenere il programma Yak-41. Passarono solo pochi altri mesi, poi l'Unione Sovietica collassò. L'aeroplano venne dimenticato assieme a tutte le migliorie che erano in progetto, come un sistema avionico più avanzato, un sistema che permetteva alle ali di piegarsi fino al 75%, rendendo così l'aereo veramente idoneo alle portaerei.

Il collasso dell'Unione Sovietica, oltre alla fine della Guerra Fredda, determinò la fine di numerosissimi progetti. Vennero cancellate altre due versioni dello Yak-41, una con un sistema di propulsione migliorato (Yak 43), una biposto per addestramento (Yak-41u.). Per lo Yak-41 si prospettava però una rinascita piuttosto insolita, infatti dopo aver dichiarato pubblicamente l'intenzione di continuare con il progetto, Yakovlev e la sua società decisero di rivolgersi a dei partner internazionali per sovvenzionare lo sviluppo del progetto e della produzione. Inaspettatamente fu la Lockheed - che di fondi ne aveva veramente tanti e che stava progettando



il suo aeroplano, l'F-35! La partnership con Lockheed venne resa pubblica nel '92 e nello stesso anno l'aeroplano venne mostrato negli airshow di tutta Europa così da dimostrare quello che la tecnologia del decollo verticale potesse rendere possibile. I due prototipi alla fine ebbero l'ultima esibizione in un Airshow a Mosca nel '93 e la partnership con Lockheed si bloccò un anno dopo nel '94. La storia non finisce qui, infatti Lockheed alla fine della partnership decise di utilizzare i suoi consistenti fondi per comprare tutti gli studi, i progetti e le tavole dello Yak-41, che successivamente avrebbe utilizzato nel programma F-35.

Avreste mai immaginato questa storia? In verità circolano diverse versioni, tra cui quella rocambolesca secondo la quale le informazioni sarebbero state carpite ai sovietici attraverso un'operazione di spionaggio industriale. Tuttavia fu proprio Yakovlev a rendere pubblica la notizia che le informazioni sul progetto Yak-41 vennero acquisite per una consistente somma; cosa effettivamente verosimile ma anche logica, considerato che progettare da zero e realizzare un aeroplano a decollo verticale non è impresa facile, pertanto partire da un progetto già testato e collaudato, potrebbe essere stato fondamentale per avviare il programma F-35, anche solo come esperienza iniziale, per pervenire ad un prodotto finale magari molto diverso e soprattutto tecnologicamente avanti di vent'anni.



Non sappiamo se la versione fornita da Yakovlev sia vera, parzialmente vera o solo fantasiosa, la storia che abbiamo scovato e vi abbiamo proposto è comunque interessante in quanto verosimile; ciò che è invece certo e importante, è che oggi noi abbiamo l'F-35 che vola, forse anche grazie agli studi di Yakovlev e all'impegno dedicato ai prototipi Yak-41.

Ricerche e recensioni di F. Cordaro



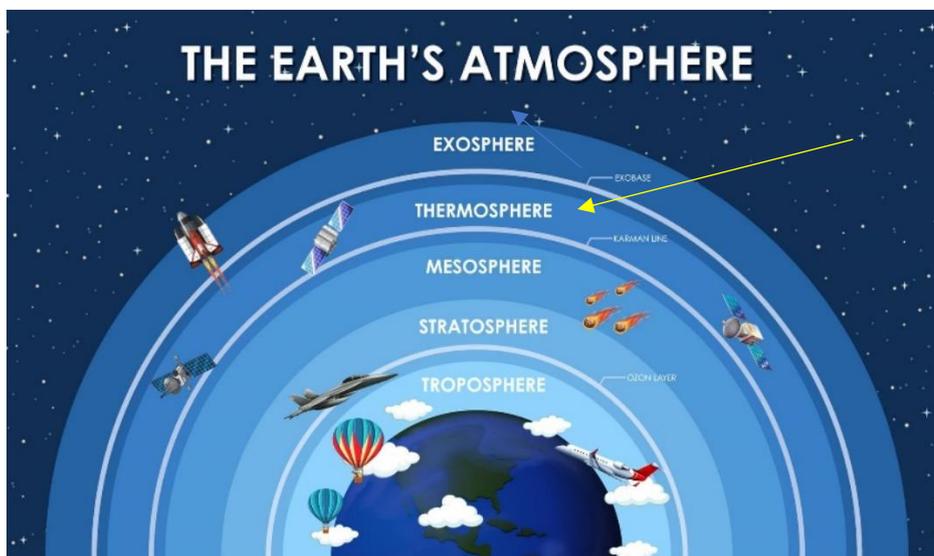
POLITICA AEROSPAZIALE ED EVOLUZIONE TECNOLOGICA

L’Aeronautica Militare (A.M.) ha da sempre creduto nella complementarità fra l’ambiente aereo e lo Spazio, sin dal lontano 1962 quando contribuì attivamente all’avvio del Programma “S. Marco” guidato dall’Ingegnere e Generale Ispettore del Corpo del Genio Aeronautico Luigi Broglio, che consentì all’Italia di lanciare in orbita un proprio satellite dalla base italiana di Malindi (Kenya); ciò pose l’Italia tra le prime tre nazioni al mondo in campo spaziale, dopo Unione Sovietica e Stati Uniti.

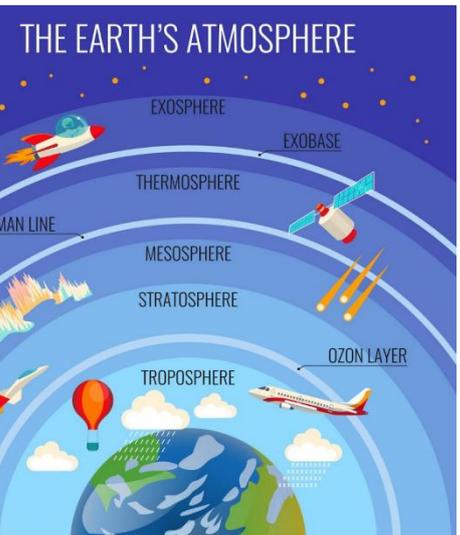
L’A.M. ha una propria vocazione naturale ad operare da un punto di osservazione privilegiato, con un elevato livello di mobilità nelle tre dimensioni spaziali e con l’attitudine alla rapida proiezione delle Forze in aree geografiche anche molto distanti dai confini nazionali, per svolgere compiti di sorveglianza, protezione dei confini, supporto e copertura logistica alle Forze Armate impegnate nelle missioni all’estero in missione di pace, e infine per prestare assistenza alle popolazioni civili - in patria o in altri paesi, colpiti da disastri naturali, epidemie, calamità varie.

Ormai lo Spazio è riconosciuto dalla stessa dottrina militare come “dominio” a sé stante, avendo una caratterizzazione fisica specifica che richiede capacità dedicate, per mantenerne il controllo e condurre operazioni non più limitate alla sola messa in orbita di un satellite, ma estese alla possibilità di svolgere operazioni di manutenzione e di logistica sulle piattaforme orbitanti. L’accesso autonomo allo Spazio, il controllo dei propri satelliti, il tracciamento dei numerosi detriti derivanti da vettori alla deriva o scaturiti da precedenti collisioni, sono capacità fondamentali di cui uno stato moderno deve poter disporre, per conseguire obiettivi strategici di carattere industriale, scientifico e di sicurezza nazionale.

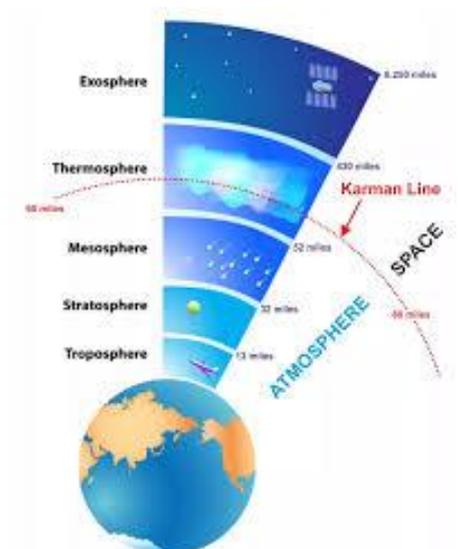
Operare in uno spazio che va dal cosiddetto **inner space** (presenza di atmosfera) all’**outer space** (assenza di aria e impossibilità di



fruttare il fenomeno della portanza per volare) passando per una zona intermedia definita come **near space** in prossimità della linea “Karman” (una linea immaginaria a 100 km dalla superficie terrestre, caratterizzata da un’atmosfera estremamente rarefatta) richiede la disponibilità di molteplici tecnologie allo stato dell’arte.



Per questo motivo l’A.M. ha sviluppato una sensibilità ed un’attenzione alle nuove tecnologie, operando sinergicamente con soggetti appartenenti al mondo dell’Industria e della Ricerca Scientifica. Solo per citarne alcuni in ambito nazionale: il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), l’Agenzia Spaziale Italiana (ASI), diversi Atenei italiani ed il Centro Italiano Ricerca Aerospaziale (CIRA).



Fonte: CESMA - A. Zacchei

Ricerche e recensioni di F. Cordaro - Immagini tratte da Wikipedia

DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO

Nei precedenti numeri di Forum abbiamo parlato dei... **“rischi per la salute di un viaggio spaziale”**, ma da quel che possiamo apprendere dai media, la ricerca scientifica non demorde nella corsa per portare la vita terrestre fuori dei propri naturali. Oltre le agenzie governative, ormai anche magnati e imprese come SpaceX, concorrono a sovvenzionare gli studi e sostenere le sperimentazioni. Solo pochi giorni 4 ... **“quasi comuni”** cittadini terrestri, non astronauti di professione, hanno intrapreso il primo viaggio spaziale, che può essere definito a carattere **“turistico”**. Non di meno. L'occasione è anche di eseguire sperimentazioni e monitorare la salute umana, nelle condizioni - non del tutto naturali – della permanenza nello spazio, in assenza di gravità.

POLARIS DAWN, PARTITA LA PRIMA PASSEGGIATA SPAZIALE DEI “TURISTI” DI SPACEX

Jared Isaacman (miliardario fondatore della piattaforma di pagamenti Shift4), **Scott Poteet** (pilota), **Sarah Gillis** (ingegnere) **Anna Menon** (ingegnere) sono nello spazio dal giorno 10 settembre 2024

Con un razzo **“Falcon 9”**, all'alba del 10 settembre (le nostre 11.23 del mattino) dal Kennedy Space Center della NASA, in Florida, è partita ufficialmente la missione Polaris Dawn.

La navicella Crew Dragon ospita quattro persone a bordo, che voleranno fino alla **fascia di Van Allen**, un livello che inizia a circa mille chilometri di altitudine dalla superficie terrestre, che presenta una cintura di radiazioni dove si concentrano particelle cariche che provengono dal sole e che, interagendo con l'atmosfera terrestre, rimangono intrappolate.



Nessun essere umano, dalla fine delle missioni Apollo negli anni '70, si è spinto a queste distanze dalla superficie terrestre. E soprattutto - in questo caso - non parliamo di astronauti, ma di quattro civili: **turisti spaziali**; nessuno di loro, a parte Isaacman, è mai stato nello spazio finora; il miliardario aveva già volato nel 2021, insieme a SpaceX, fino a 585 chilometri di altitudine. I 4 condurranno diverse sperimentazioni scientifiche, per capire qualcosa di più sui limiti dell'essere umano nello spazio.

(Corriere della Sera on-line)

(A lato: foto dell'uscita di Jared Isaacman dalla capsula spaziale)

“Potranno dire di essere stati i “primi turisti spaziali della storia”. Jared Isaacman e Sarah Gillis, accompagnati dal supporto di Scott Poteet e Anna Menon, sono usciti dalla navicella che li ha portati nello spazio.

Dopo i preparativi e i controlli necessari, iniziati alle ore 12.12 italiane, la procedura si è svolta senza intoppi. Il primo ad uscire, con gli applausi che arrivavano dalla Terra da parte del team di SpaceX, è stato il miliardario Isaacman, che ha sovvenzionato la missione **“Polaris Dawn”**. Dopo è stato il turno di Sarah Gillis, per un totale di circa 15 minuti nello spazio, per poi rientrare senza problemi.

La navicella **“Crew Dragon”** di SpaceX si trova a circa 700 chilometri di altitudine dalla Terra, 300 chilometri più in alto della Stazione Spaziale Internazionale (ISS). Tutti i neo-astronauti hanno indossato delle particolari tute per attività extraveicolari di nuova progettazione di SpaceX, come ha spiegato la stessa agenzia spaziale.

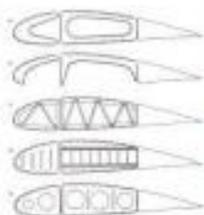
Il viaggio dei **“fab four”** (i fantastici 4 – nomignolo attribuito anche ai Beatles) è partito solo pochi giorni fa, il 10 settembre, dal **Kennedy Space Center della NASA**, in Florida, dando il via ufficialmente alla missione **Polaris Dawn**; una **missione che è stata** finanziata dallo stesso **Jared Isaacman** e che coinvolge strettamente **SpaceX**.

L'obiettivo è capire **come può reagire il corpo umano durante un viaggio nello spazio**; verranno testate quindi le nuove tute spaziali, per la realizzazione delle quali si è lavorato sulla **mobilità** – adottando nuovi tessuti per la gestione termica - e sul **monitoraggio dei parametri**, attraverso un display integrato nel casco, munito anche di telecamera (foto a lato).

Il viaggio della **Crew Dragon** durerà in tutto circa cinque giorni. A livello di test, verranno usati gli ultrasuoni per **monitorare e rilevare possibili emboli gassosi venosi**, creati dalla malattia da decompressione. Verranno poi **raccolti dati sull'ambiente radioattivo** per capire quali effetti può avere sul corpo umano. Infine si studierà anche la **sindrome neuro-oculare** - che rappresenta un grosso rischio per i voli spaziali in quanto compromette la vista come conseguenza dell'assenza di gravità sulla circolazione sanguigna.



Testo di Cecilia Mussi



PAGINE DI AEROMODELLISMO

Rubrica dedicata al modellismo aereo, che spazia dalle realizzazioni statiche in scala ridotta, ai modelli in grande scala, anche volanti. La redazione di Forum invita tutti i lettori a fornire contributi personali, sia sulle proprie esperienze e realizzazioni, sia come contributo di pensiero, suggerimenti, consigli costruttivi o segnalazione di materiale ed eventi riguardanti questo affascinante mondo.

...A PROPOSITO DI MODELLISMO:

ANNUNCIO per gli appassionati di modellismo statico

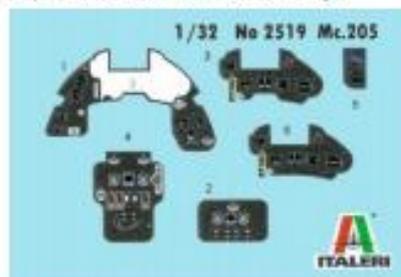
Il nostro Socio AAA Paolo è un appassionato modellista che ci accompagnerà su Forum anche nei prossimi mesi, suggerendo acquisti mirati di kit di montaggio di ottimo livello, di cui fornirà anche i particolari. Questo mese Paolo propone una novità in uscita ad Ottobre: il nuovo ed attesissimo kit ITALERI in scala 1:32 dedicato al Macchi MC. 205 "Veltro".



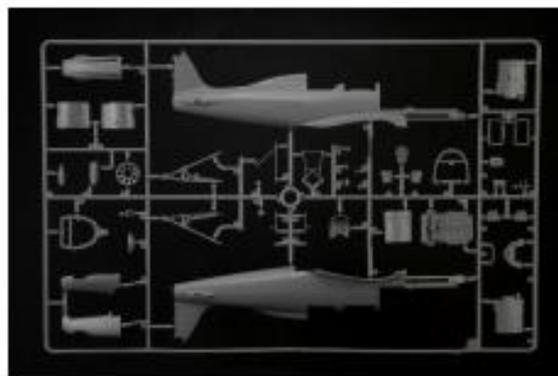
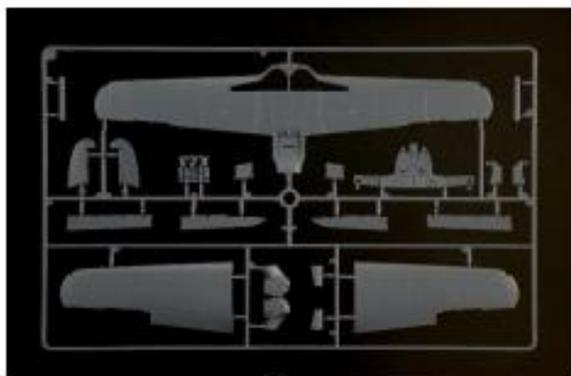
Il Modello – Il kit garantisce il massimo realismo: stampi completamente nuovi realizzati con gli standard più evoluti di progettazione e produzione. Le immagini del prototipo dimostrativo finito danno subito un'idea ben precisa dell'alto livello di dettaglio che sarà possibile raggiungere.



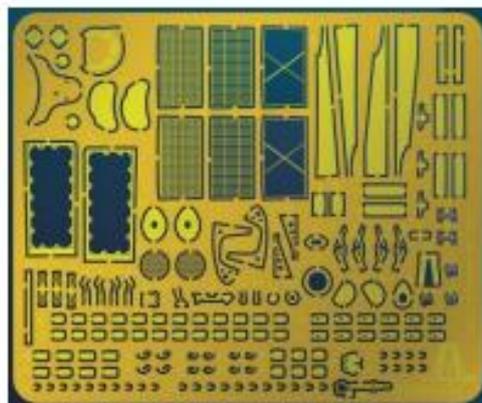
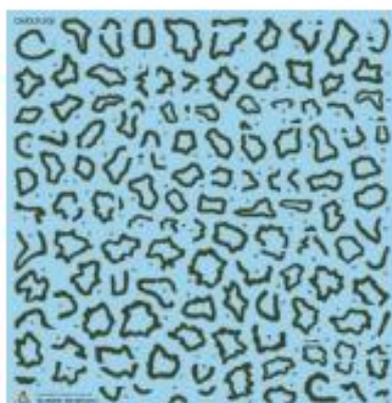
Anche in questo kit troviamo le decals 3D per il "super dettaglio" del cockpit in grado di stupire anche il modellista più esigente. Nella confezione troverete il comodo foglio per la mascheratura del parabrezza, del tettuccio, dell'abitacolo e delle ruote. Il suo utilizzo vi faciliterà l'attività di verniciatura di queste parti. Il vano motore e gli alloggiamenti delle mitragliatrici sono finemente dettagliati. Il carrello di atterraggio vede la possibilità di applicare le coperture anti-sabbia opzionali. Diverse le parti in PE per abitacolo, scarichi motore e flaps. La rivettatura e le incisioni che riproducono le pannellature di fusoliera ed ali sono riprodotte fedelmente. Le superfici mobili sulle ali, sui piani di coda e sulla deriva possono



essere assemblate in configurazione non neutra.



I flap possono essere applicati come al vero in posizione estratta. Il foglio decals permette di realizzare uno degli 8 esemplari proposti. Italeri anche in questo kit fornisce un set di decals molto realistiche per la riproduzione della mimetica ad anelli di fumo (la guida per la loro applicazione è ben dettagliata). La livrea di un kit di questo livello deve essere "affrontata", anelli di fumo compresi, solo ed esclusivamente ad aeropenna; anche loro quindi andrebbero riprodotti a mano libera con l'aerografo.



Numerosi i dettagli realizzati in fotoincisione. Foglio decals decisamente "fitto" che permetterà di realizzare uno degli 8 esemplari proposti.



Il Progetto – Il Macchi M.C. 205 Veltro è considerato da molti come il miglior caccia italiano della Seconda Guerra Mondiale. Evoluzione del “Folgore” mantenne inalterato l’eccellente design aeronautico del predecessore e venne equipaggiato, come gli altri caccia della “serie 5”, con il motore tedesco Daimler-Benz DB605. Questo potente motore, un 12 cilindri a V “rovesciata”, permetteva al 205 di raggiungere la velocità massima di 640 Km/h. Ben armato, maneggevole e veloce, il 205 era in grado di competere alla pari con i Mustang americani e le ultime versioni degli Spit Inglesi. L’armamento era composto da due mitragliatrici Breda-SAFAT da 12,7 mm installate in fusoliera a tiro sincronizzato attraverso l’elica e da due cannoncini da 20 mm nelle ali. I cannoni da 20 mm, novità assoluta per i velivoli italiani della seconda guerra mondiale, furono forniti dalla Germania poiché non vi erano armi di tale calibro per l’impiego aeronautico sviluppate in Italia. Il 205 condivideva con il 202 la maggior parte della componentistica. Fu quindi relativamente semplice per la Macchi convertire le linee di produzione del Folgore ed accelerare così la produzione del Veltro che entrò in linea con la Regia Aeronautica nei primi mesi del 1943. Dopo l’armistizio dell’8 settembre venne impiegato, sino al termine del conflitto, sia dei reparti di volo della Repubblica Sociale Italiana sia da quelli dell’Aeronautica Cobelligerante.

I principali assi dell’aviazione italiana, tra i quali ricordiamo Adriano Visconti ed il nostro Luigi Gorrini (M.O.V.M.), conseguirono molte delle loro vittorie con l’M.C.205 Veltro.



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

info@wirgimodels.com

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



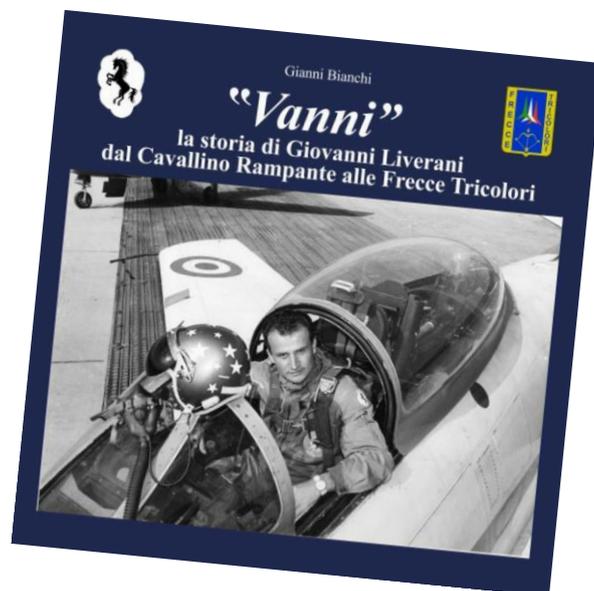
EDITORIA STORICA Letti, selezionati e ... quando possibile, acquistati per Voi

Ogni volta che le pagine di Forum affrontano un tema di particolare interesse, la Redazione si pone alla ricerca di testi attinenti all'argomento, allo scopo di suggerire al lettore uno strumento di approfondimento e – non meno importante – differenti chiavi di lettura e interpretazione dei fatti, ove ritenuto utile. Fornendo indicazioni su testi reperibili in commercio, nelle biblioteche o anche nel mondo Web, che affrontino la tematica in argomento, riteniamo di stimolare una chiave di lettura quanto più possibile oggettiva e completa.

Il 16 settembre 2024 ricorreva il 56° anniversario del tragico incidente di volo nel quale rimasero vittime il M.Ilo Pilota Giovanni Liverani (Istruttore) ed il Sottotenente Domenico Del Toma (allievo), in volo su due F-84F schiantatisi sul Monte Sterpara (PR) a causa delle avverse condizioni meteorologiche.

L'ultima missione di Giovanni Liverani e Domenico Del Toma, raccontata dall'amico Gianni Bianchi, sul suo libro...

"Vanni"- la storia di Giovanni Liverani, dal Cavallino Rampante alle Freccie Tricolori



Lunedì 16 settembre 1968 – ore 09:00 aeroporto S. Giorgio, Cervia

Dopo aver consultato il folder, sul quale è tracciata la rotta ed il punto finale d'attacco, Vanni si rivolge al suo allievo: "Domenico una volta decollati ti seguirò a circa cento metri, fai quota a 1.000 piedi – velocità 350 knots, il primo check-point sarà Bologna, secondo Reggio Emilia, terzo Parma, poi segui il torrente Parma che s'inoltra nella valle e sul quarto check point – Langhirano – inizia subito ad alzarti gradualmente fino a 9.000 piedi, per superare il Monte Sterpara; altri cinque minuti con prua a Nord-Est e poi ampia virata per rientro; con questo tempaccio, un'ora di volo è più che sufficiente"



F-84F di Liverani

Autore: Gianni Bianchi - **Note:** Illustrato con foto in b/n - **Formato:** 24 x 22,5 - **Rilegatura:** Brossura - **Pagine:** 150 - **€ 30,00**

Il volume traccia con chiarezza e partecipazione, con l'ausilio di tantissime foto, la carriera del pilota Giovanni Liverani, forlivese, classe 1931, formidabile aviatore delle nostre Squadre Acrobatiche italiane, e non solo, dagli anni cinquanta sino al 16 settembre 1968, quando perde la vita in un incidente per tentare di assistere fino all'ultimo un suo allievo pilota. Con le 2.049 ore di volo compiute il Liverani si cimentò con riconosciuta professionalità coi vari aerei di quei due decenni, seguendo il loro progredire tecnico, passando da quelli ad elica agli aviogetti.

Il libro di proprietà privata, è posto a disposizione dei Soci, attraverso la biblioteca aeronautica della Sezione AAA di Fidenza.

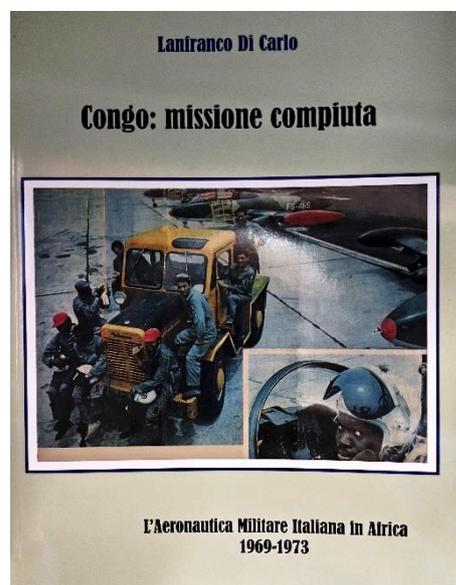
Nelle prime pagine, per la rubrica "Storie Aeronautiche" abbiamo parlato anche della missione umanitaria italiana in Congo degli anni '60 e dell'eccidio di Kindu; vi proponiamo pertanto di seguito, un secondo interessante testo.

"CONGO: MISSIONE COMPIUTA"

Un insolito resoconto della missione italiana in Congo, scritto da un Sottufficiale dell'Aeronautica Militare Italiana, che si trovava in Congo, a Kinshasa e a Kamina, negli anni 1969 – 1973, per addestrare i militari locali.

Autore: Lanfranco di Carlo – **Edizioni:** MareMagnum
in vendita anche on-line c/o Bottega del libro - €15.00

Il libro di proprietà privata, è posto a disposizione dei Soci, attraverso la biblioteca aeronautica della Sezione AAA di Fidenza.



EVENTI AERONAUTICI IN CITTÀ



CAMBIO AL VERTICE DELLA RETE POL

Il prestigioso ente dell'Aeronautica Militare che ha sede a Parma da 64 anni.

19 settembre - Il Tenente Colonnello Domenico Capozzi, ha passato le consegne del Comando Rete POL al Tenente Colonnello Sandro Gulisano - Comandante subentrante - alla presenza del Colonnello Massimo Cionfrini, Comandante del Centro Tecnico Rifornimenti di Fiumicino, Autorità sovraordinata nella catena gerarchica dipendente dal Comando Logistico A.M.

Erano presenti le massime autorità civili e militari locali, tra cui il Prefetto, il Questore, rappresentanze della città e Provincia di Parma con i Gonfalonieri, i Sindaci delle città della Provincia. Presenti anche i Comandanti provinciali dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza, della P.M. e rappresentanti di altri Comandi Aeronautici territoriali. A far da cornice alla cerimonia, una nutrita rappresentanza delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma del territorio, con Labari, Bandiere e Insegne.

Il T. Col. Capozzi ha guidato il Comando Rete POL dall'ottobre del 2023, coronando meritatamente una brillante carriera, iniziata proprio a Parma negli anni '80, come responsabile del Laboratorio Chimico ubicato nella stessa sede, poi come Capo del Servizio Tecnico del Northern Italy Pipeline System – che rappresenta un Network strategico NATO sul territorio nazionale, accrescendo ulteriormente le proprie esperienze attraverso un lungo periodo di impiego presso il Comando Logistico AM di Roma. Ormai prossimo al congedo, il T. Col. Capozzi dovrebbe rimanere al momento in servizio a Parma, dove potrà certamente fornire ancora un prezioso contributo alla gestione del Sistema POL.



Il nuovo Comandante - Tenente Colonnello Sandro Gulisano – proveniente dai corsi regolari dell'Accademia Aeronautica, ha maturato un'esperienza diversa ma sempre in ambito NATO, prestando servizio infatti nel NATO Security Force Assistance Center of Excellence di Cesano (Roma) e precedentemente in Comandi e Reparti centrali dell'Aeronautica Militare, sia in Italia che all'estero.

Ringraziando tutti quelli che in quest'anno hanno lavorato al suo fianco, il Comandante uscente ha sottolineato: *“Questo periodo di comando è stato breve ma intenso; qui ho potuto arricchire le mie conoscenze e le mie capacità professionali. Posso dire che tutti gli obiettivi sono stati raggiunti grazie alle donne e agli uomini in servizio al Comando che costituiscono una preziosa risorsa, di*

grande professionalità, affidabilità e serietà. La Rete POL opera «dietro le quinte» ma il suo compito è fondamentale”. Nel suo intervento il T.Col. Capozzi non ha tralasciato di ringraziare l'Amministrazione comunale di Parma con cui - tra le altre iniziative – *“abbiamo organizzato «AeroArch - Cent'anni di Architettura e di Edilizia dedicate al Volo», un evento realizzato dall'Associazione Arma Aeronautica parmense, in collaborazione con Aeronautica Militare e Comune di Parma, realizzato nell'ambito delle celebrazioni del Centenario dell'Aeronautica Italiana.*

Il Tenente Colonnello Gulisano, nel suo intervento in cui si è apprezzato con piacere l'entusiasmo per il nuovo prestigioso incarico, ha ringraziato il suo predecessore e ha anticipato: *“Questa città diventerà la mia nuova casa. Sono emozionato e ben conscio delle responsabilità che mi aspettano, ma sono anche sicuro di poter contare su tutti voi. Il mio impegno sarà di assicurare una guida costante e una presenza continua”.*

A suggellare la cerimonia il saluto militare e poi un caloroso abbraccio tra i due Comandanti. Poi l'intervento finale del Colonnello Cionfrini, che ha ringraziato la IGO&M SpA, società di gestione e manutenzione che opera a fianco dell'Aeronautica Militare dagli anni '90. Nel suo discorso il Colonnello ha sottolineato i meriti del Comandante uscente, ricordando al subentrante quanto la missione a cui si accinge, sia di vitale importanza per la Forza Armata, per la NATO e per la Nazione. *“Altrettanto fondamentale dovrà essere la sua figura di Comandante, per tutti coloro che quotidianamente lavoreranno al suo fianco”.* Riteniamo interessante riportare l'esortazione che il Col. Cionfrini ha rivolto all'Ufficiale che si accinge alla delicata guida dell'Ente: *“Lei sarà di esempio e di sprone. Non spenga mai il loro sorriso. E a chi l'ha perso, dal momento che dentro la divisa batte un cuore, restituisca il sorriso che avevano all'inizio di quest'avventura”.* Al termine della cerimonia, un piacevole conviviale presso il Circolo del Comando Aeronautico, ha offerto l'occasione per lo scambio dei saluti e degli auguri ai due Comandanti - uscente e subentrante - per i delicati impegni che li attendono nel prossimo futuro.

A nome dei Soci tutti, il Presidente dell'Associazione Arma Aeronautica - Sezione di Fidenza e Nuclei del territorio parmense e la Redazione di “FORUM degli Aviatori d'Italia”, formulano un sentito in bocca al Lupo al T. Col. Capozzi per il suo futuro e al nuovo Comandante Gulisano, un caloroso *“Benvenuto tra i Draghi della Rete POL”*, di cui orgogliosamente ci sentiremo sempre parte.

Strega

EVENTI AERONAUTICI IN PROGRAMMA



Aeroporto Ghedi
25 settembre 2024 - ore 9,30

Spotter Day **di presentazione special color** **e** **50° Anniversario Tornado**

In occasione del 50° anniversario del primo volo del velivolo Tornado avvenuto sull'Aeroporto di Manching-Ingolstadt il 14 agosto 1974, il 6° Stormo aprirà le porte l'Aeroporto di Ghedi, il 25 settembre 2024, per la presentazione dello Special Color del Tornado, realizzato per

l'occasione.

Inoltre potrà partecipare il personale del 6° Stormo, "ex" della linea Tornado, "Spotter" a cui si darà la possibilità di effettuare riprese cine-fotografiche, e testate giornalistiche specializzate, nell'arco temporale 09:30 – 14:00. L'attività prevede mostra statica, conferenza sul tema e sorvolo di velivoli di Reparto impiegati in missioni di addestramento.

La livrea del "Tornado 50" scandisce la successione cinquantennale delle diverse colorazioni che hanno visto il Tornado protagonista nei principali teatri operativi d'impiego, dalla colorazione bianco-rossa del primo prototipo italiano P-05 del 1975, alla colorazione mimetica verde-grigio-argento degli anni '80, '90, sino ad arrivare alla livrea desertica giallo-sabbia dell'operazione "Locusta" del 1990-1991 per poi attestarsi sull'attuale livrea mono grigio a bassa visibilità.

**A San Damiano mongolfiere da tutta Europa
uno spettacolo internazionale dall'11 al 13 ottobre
appuntamento con
"AERONAUTICA MILITARE - BALLOON CUP"**



Una competizione unica in Europa tra mongolfiere italiane e internazionali, corredata da manifestazione aerea, velivoli in esposizione, voli vincolati con mongolfiere ad aria calda, attività extra di intrattenimento, simulatori aerei, villaggio sponsor e selezione di food truck. Sono solo alcune delle attrazioni che tra venerdì 11 e domenica 13 ottobre animeranno l'evento che andrà in scena all'aeroporto di San Damiano. E non è tutto: ad intrattenere i visitatori saranno presenti stand di varie forme e colori e un'area hospitality dedicata agli sponsor e istituzioni, con all'interno una serie di eventi collaterali e possibilità di connessioni, di forte impatto visivo, con attività di animazione e laboratori dedicati a bambini e famiglie.

La sinergia con le Federazioni nazionali, la comunicazione realizzata con importanti media partners (RAI, IGERS, RTL), la collaborazione con sponsor di rilievo nazionale e internazionale e le istituzioni, rendono la manifestazione un'opportunità mediatica unica per raggiungere una vasta audience internazionale trasmettendo valori nazionali, ambientali, di brand e sportivi. Un villaggio ricco di opportunità per sviluppare sinergie tra tutti i partecipanti e promuovere con efficacia il proprio brand tra cultura, scienza ed emozione.

Nell'aeroporto è stato lanciato inoltre da quest'anno, il progetto del "Flying Museum" con esposizione di velivoli storici e illustrazione delle attività di manutenzione aerea.

EVENTI A.A.A. IN PROGRAMMA



Sabato 19 ottobre 2024
(seconda sessione sabato 26 ottobre)

VISITA AI RIFUGI ANTIAEREI DI PARMA CENTRO

Grazie alla generosa disponibilità dell'Associazione Nazionale Combattenti Forze Armate Regolari Guerra di Liberazione (ANCFRGL) Sezione di Parma e soprattutto al grande lavoro di restauro e valorizzazione degli storici siti cittadini, operata con il contributo del Comune di Parma, Assessorato Cultura e Turismo, la Sezione AAA di Fidenza organizza due interessanti visite ai rifugi di Parma centro.

Le visite guidate da un esperto storico, saranno un percorso nel panorama urbano della Città, alla scoperta dei dettagli, ancora ben visibili, della guerra aerea. Attraverso questi, avremo la possibilità di ricordare e rivivere quei giorni, per comprendere meglio la nostra vita quotidiana".

Appuntamento davanti al Battistero di Parma alle ore 9,30

Introduzione e visita guidata per una durata di circa 90 minuti

**Al termine della visita spostamento presso sede ASSOARMA – Via Cavour n° 28
per un pranzo conviviale tra i partecipanti alla visita.**

(In alternativa - ove si rendesse possibile - pranzo presso il Comando Aeronautica Militare in Aeroporto)

Comitato Prov. Protezione Antiaerea		
Elenco dei ricoveri pubblici cittadini		
1	Pilotta	P.le Pilotta-Ghiata Posti n. 1400
2	Tribunale	V. Collegio dei Nobili : 440
3	Lux	Voita Ortalli 390
4	Guadagnini	Via 24 Maggio 200
5	Scala Lunga	Via Bodoni 290
6	Seminario	Via 20 Marzo 400
7 a)	Cocconi grande	Via Imbriani 650
7 b)	Cocconi piccolo	Via Cocconcelli 370
8	Romanini	Via della Salute 180
9	S. Fiora	P.le S. Fiora 380
10	Capuccini	V.lo S. Caterina 560
11	S. Paolo	Via M. Melloni 1000
12	S. Francesco	P.le S. Francesco 830
13	A. Saffi	Via Aurelio Saffi 145
14	P. Giordani	Via P. Paciaudi 700
15	Tubolare Stazione	P.le Vittorio Bottego 60
16	Medioli	Piazza Ghiara 150
17	Genio Civile	Piazza della Prefettura 170
18	Corridoni sud	Via Gorizia e Montesanto 700
19	Macedonio Melloni	Via Farini 300
20	Tubolare Paolotti	Barriera M. D'Asoglio 160
21	Palazzo Agricoltori	Piazzale S. Bartolomeo 260
22	Tubol. V.le Mille-sud	Viale Mille - Vittoria 100
23	» V.le Mille-di mez.	Viale Mille - Vittoria 100
24	Barbieri	P.le Bizio 280

La visita è aperta ai Soci di tutte le Associazioni confluenti in ASSOARMA Parma e loro ospiti. Per motivi di spazio all'interno del sito, la disponibilità di posti è limitata e le prenotazioni dovranno pervenire entro il giorno 5 ottobre, ai seguenti punti di contatto:

assoaeronautica.fidenza@gmail.com

Qualora le prenotazioni risultassero esuberanti rispetto ai posti disponibili, la visita potrà essere ripetuta il sabato 26 ottobre

Quota di partecipazione comprensiva di ingresso - guida e pranzo € 35



LA PAGINA DELLE CONVENZIONI



SOCI ARTIGIANI Designer Sonya Censi

Sonya è una nostra socia AAA che realizza artigianalmente piccoli e preziosi capolavori ed ha concesso un trattamento di convenzione per i soci e soprattutto ... per le nostre Socie e loro amiche.

Il messaggio è: **Io creo in ...** maglia, Uncinetto,

Forcella, Macramè, Chiaccherino, Stoffa. Riparo e modifico. Infilo le collane col nodo.

Insegno a chi vuole imparare queste arti

@sonyacensi - Tel. 347 159 6034



CABEZA LOCA - LABORATORIO GRAFICO DI PROGETTAZIONE E STAMPA

info@cabezalocastyle.com

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



DECOR tinteggiature 327-1552543



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



Collechio (PR) – Via del Giardinetto, 6/c



Volo. Motori ed Emozioni

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

una proposta in convenzione per tutti i Soci e gli Amici di "FORUM degli Aviatori d'Italia". Un'occasione IMPERDIBILE per acquistare l'orologio dedicato al mitico

F-104! Limited Edition a 104 pezzi per ciascuna variante, singolarmente numerati

e personalizzabili. La scelta è stata quella di far nascere un oggetto capace di ricalcare la sua anima, unica ed inimitabile, a partire dai nomi associati a ciascuno modello: "Starfighter", "Spillone" e "Cacciatore di Stelle".

PREZZO ABBATTUTO DEL 25% (per i dettagli, i prezzi e la personalizzazione, consulta il sito hangaritaly.com o assoaeronautica.fidenza@gmail.com

AGENDA DEL MESE DI SETTEMBRE-OTTOBRE 2024



Salvo impegni di gruppo fuori sede, il Sabato... AAA – Sezione di Fidenza – incontri dei Soci e servizio segreteria soci, presso la nostra sede, in orario 9-11.

I contatti con la Sezione sono assicurati tutti i giorni feriali, comunicando con i vostri referenti di zona o attraverso i recapiti chat o e-mail della Sezione: assoaeronautica.fidenza@gmail.com

Mercoledì 25 settembre **Aeroporto Ghedi ore 9,30 – “SPOTTER DAY” di presentazione dello special color per il 50° Anniversario Tornado - Servizio a pagina 33**

Sab. dom. 28-29 sett. **Desenzano del Garda – “Living History” –per info Q-code a lato**

Idroscalo Militare di Desenzano del Garda
Viale Motta 56

28 – 29 SETTEMBRE
9:30 - 12:30 14:00 - 18:00
LIVING HISTORY

Rivivi l'Idroscalo dei tempi del Record. Apertura straordinaria con scene di vita quotidiana degli anni 30.
Relive the history relative to the Record times of the Record times.
Special opening with scenes of everyday life from the 30s

28 SETTEMBRE

21:00 "Vintage Cocktails Party" presso l'Hotel Mayor.
Musica dal vivo. Eventuale consumazione a pagamento.
Gratuito abbigliamento da ser. anni 30 (militare e civile).
Con la presenza dei rievocatori dell' "ARMATA AZZURRA"

29 SETTEMBRE

18:00 Concerto "VOLARE" emozioni in musica. Con Silvia Smarotto alla voce, Andrea De Nardi al pianoforte e Mario Chiesa alla chitarra

Chiedi partecipazione a: assoaeronautica.fidenza@gmail.com

Sab. - Dom. 5-6 ottobre **Fidenza quartiere industriale La Bionda – Via G.B. Della Chiesa - Fiera della Tecnologia e dell'Ingegno del XX Secolo, ovvero... "A' riva la Machina" edizione 2024 - Stand aeronautico dell'AAA, Sezione di Fidenza presso capannone SAFI, in corrispondenza del n° 7 di Via G.B. Della Chiesa.**

Sabato 19 ottobre **Parma centro – ore 9,30 visita guidata alla scoperta dei rifugi antiaerei della città, date le condizioni ambientali, il numero dei partecipanti è limitato pertanto in caso di richieste eccedenti, la visita potrà essere ripetuta il sabato 26 ottobre.**

11-12-13 ottobre **Aeroporto San Damiano – manifestazione “BALLOON CUP” – servizio a pagina 33**

CONTINUA A LEGGERE “FORUM”

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

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

FORUM È DISPONIBILE ANCHE PRESSO:

Circolo I RMV Cameri – Comando Distaccamento Aeroportuale San Damiano Piacenza - Comando I Regione Aerea Milano – Comando AM
Parma - A.A.A. Presidenza Nazionale Roma – Presidenza Regionale Piemonte, Veneto, Emilia Romagna, **Sezioni AAA di:** Milano - Bologna – Cremona - Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore, San Secondo e Soragna; Modena e Nuclei dipendenti – Gallarate - Reggio Emilia e Nuclei - Casalmaggiore – Caserta – Guidonia - Taranto – Tarcento – Udine e Nuclei; **Sezioni Parma di:** ASSOARMA – UNUCI – Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia ANPDI Parma – Associazione Nazionale Marinai d'Italia – Associazione Polizia Municipale in Congedo – Associazione Nazionale Finanziari d'Italia – Associazione Nazionale Ufficiali Provenienti dal Servizio Attivo – Associazione Bersaglieri – A.N.I.O.C. Associazione insigniti Onorificenze Cavalleresche – delegazione Fidenza e Provinciale Parma; Associazione Arma di Cavalleria – Associazione Nazionale Carabinieri – Associazione Nazionale Alpini – Associazione Nazionale Polizia di Stato – Associazione Nazionale Carristi – Associazione Nazionale Granatieri – Associazione Nazionale Ufficiali Provenienti dal Servizio Attivo -Associazione Guardie D'Onore T.R. – Tiro a Segno Parma – UNUCI – Zonta Club – ANMI Colorno - A.N.VAM Associazione Nazionale VAM affiliata AAA - Associazione “Obiettivo Volare” Aeroclub Fontanellato - AEROCUB G. Bolla Parma - Aviodelta Felino – CRAL Bormioli Rocco Fidenza – Gruppo Alpini Soragna – Ass. Combattenti e Reduci di Fidenza e Soragna.
Sezioni Modena di: ANMI Marinai d'Italia – Associazione Cavalleria – Associazione Carabinieri – Associazione ex Allievi Accademia Modena – Assofante – Associazione Finanziari d'Italia – Associazione Paracadutisti – Associazione Polizia di Stato - AEROCUB Modena – TOPGUN Fly School Reggio Emilia - Comune di Fidenza – Comune di Parma, Cerimoniale - Comune di Salsomaggiore Terme – Comune di Soragna - DELTA EDITRICE PARMA - IRE Istituto Ricerche Esplosivistiche Parma – Istituto Scolastico Aeronautico Feltrinelli Milano – Istituto Scolastico Superiore Maxwell
Milano. ISS Berenini Fidenza. ISS Mattei Fiorenzuola d'Arda – C. Lindbergh Flying School Milano - Redazione mensile VFR Aviation. Comune di Guidonia Ass. Cultura – Pro loco Guidonia – Gruppo studenti e diplomati Istituto Tecnico Aeronautico Statale Francesco De Pinedo Roma – Youtube, “Storie di Kosmonautika” – La Biblioteca di Alessandria - TCCL Club Roma. Gruppo fondatori diplomati e studenti dell'Istituto Aeronautico Francesco De Pinedo - ROMA dall'anno di fondazione 1968.