

“FORUM”

degli Aviatori d'Italia

**“BALLOON CUP”
1^a Edizione 2024”**



**Servizio alle
pagine 18-20**



Ottobre 2024

n°139

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° 139 – periodo di emissione: ottobre 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. 4-8	“LA CRISI DI SIGONELLA”(Strega - Wikipedia)
-Pg. 9-10	DONNE CON LE ALI: RAYMONDE DE LAROCHE - LA PRIMA LICENZA RILASCIATA A UNA DONNA.....(Strega - Wikipedia)
STORIE DI MARE	
-Pg. 11-12	“LA REGIA MARINA MILITARE ITALIANA ALLA FINE DELLA GRANDE GUERRA”(STV Emilio Medioli)
VISITE VIRTUALI AGLI ENTI AERONAUTICI	
-Pg. 13-15	LA 46° BRIGATA AEREA.....(sito ufficiale A.M.- Wikipedia)
ATTUALITÀ	
- Pg. 16-17	FIERA DELLA TECNOLOGIA E DELL’INGEGNO DEL XX SECOLO – LO STAND AAA FIDENZA.....(Strega - foto Lomi)
- Pg. 18-20	“BALLOON CUP” – UN GRANDE SUCCESSO E... UN NUOVO FUTURO PER SAN DAMIANO.....(Strega-Otello Pacomar)
ACCADDE NEI NOSTRI CIELI	
- Pg. 21-23	A OTTOBRE.....(M. Salomone- R. Bruno)
- Pg. 23-24	APPROFONDIMENTO: QUEL 5 OTTOBRE 1941 A BUCAREST(M. Salomone)
EVENTI E RICORRENZE	
- Pg. 25	VISITA AI RIFUGI ANTIAEREI DI PARMA CENTRO.....(ANCFRGL Parma – AAA Fidenza)
- Pg. 26-27	I 250 ANNI DELLA GUARDIA DI FINANZA.....(Col GdF D. Carlucci)
CESMA E TECNOLOGIA AERONAUTICA	
-Pg. 28-29	“IL RITORNO AL COMMERCIALE SUPERSONICO”(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO	
- Pg. 30	“IL SOLE È DI NUOVO ‘EUFORICO’ – AURORA BOREALI NEI CIELI ITALIANI.....(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
PAGINE DI AEROMODELLISMO	
- Pg. 31-33	PAOLO E IL SUO MODELLO BRISTOL “BEAUFIGHTER” Mk-VI(Wirgi Models)
EDITORIA STORICA AERONAUTICA	
- Pg. 34	“SIGONELLA – L’ORA CHE MANCA ALLA STORIA”.....(Flores -Garofalo)
- Pg. 34	“L’AVIAZIONE DELLA REGIA MARINA DURANTE LA I GUERRA MONDIALE”(M. Cosentino-Uff.Storico M.M.)
CONVENZIONI	
- Pg. 35	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2024.....(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 36	OTTOBRE-NOVEMBRE 2024.....(Redazione Forum)

In copertina: La bella scenografia delle mongolfiere che si involano dall’aeroporto di San Damiano, durante la manifestazione “Balloon Cup” 2024 – foto di Otello Pizzelli

“FORUM” degli Aviatori d'Italia

12 anni di attività
dal 2013 al
2024



139 numeri - 139 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

“LA NOTTE DI SIGONELLA”

La notte di Sigonella, passata alla storia come la “Crisi di Sigonella”, prende il nome dalla località siciliana dove sorge la Base Aerea dell’Aeronautica Militare Italiana, a pochi chilometri da Catania.

Fu un caso diplomatico tra Italia e Stati Uniti d’America avvenuto nell’ottobre 1985. L’accaduto rischiò di sfociare in uno scontro armato tra gli uomini della VAM (Vigilanza Aeronautica Militare) e Carabinieri da una parte, e i militari della Delta Force (reparto speciale delle forze armate statunitensi) dall’altra, all’indomani di una rottura politica tra il Presidente del Consiglio italiano Bettino Craxi e il Presidente degli Stati Uniti Ronald Reagan, circa la sorte dei terroristi palestinesi che avevano sequestrato e dirottato la nave da crociera italiana “Achille Lauro”, uccidendo un passeggero statunitense, Leon Klinghoffer. **Ne parliamo secondo l’ordine cronologico degli eventi**

7-8 ottobre: il dirottamento dell’Achille Lauro e l’omicidio Klinghoffer - Lunedì 7 ottobre 1985 una nave da crociera italiana la “Achille Lauro”, mentre si apprestava a lasciare le acque egiziane per approdare in Israele, venne sequestrata da quattro terroristi palestinesi armati, che si erano introdotti a bordo con passaporti falsi. I terroristi, sorpresi da un componente dell’equipaggio mentre maneggiavano le armi destinate a una loro missione programmata durante lo sbarco nel porto israeliano di Ashdod, reagirono repentinamente e, dopo una sparatoria che coinvolse il membro dell’equipaggio rimasto ferito a una gamba, si impossessarono della nave. La nave riuscì tuttavia ad inviare il “Mayday”, segnalando il dirottamento da parte di terroristi. Questi si dichiararono esponenti dell’Organizzazione per la Liberazione della Palestina (OLP), ma in realtà appartenevano alla fazione filosiriana di una sua componente minoritaria, il **Fronte Popolare per la Liberazione della Palestina (FPLP)**.



Arriva la notizia - Ricevuta la brutta notizia, il **Ministro degli Affari Esteri Giulio Andreotti** e il **Ministro della Difesa Giovanni Spadolini**, si attivarono per una trattativa, che apparve particolarmente complessa e rischiosa; Spadolini convocò tutti i vertici delle Forze Armate e del controspionaggio. Andreotti convocò alla Farnesina l’unità di crisi, attivando subito i suoi canali diplomatici, grazie alla storica amicizia con il mondo arabo moderato, di cui appoggiava la politica. Ad Andreotti fu affidato da Craxi il rapporto con il **Presidente della Siria Asad**, che era il suo referente. In quel momento era considerato un punto decisivo, perché la nave sequestrata sembrava puntare ad un attracco proprio in Siria. Andreotti riuscì a informare il dittatore siriano Asad, che agì immediatamente, obbligando chi controllava la nave a tornare verso le acque antistanti l’Egitto”. Alle 22:10 la Capitaneria di Porto Said captò via radio la prima rivendicazione e la richiesta del comando, che consisteva nella liberazione di 50 loro compagni palestinesi detenuti nel campo israeliano di Nahariya. In caso di mancato accoglimento, la minaccia era di far esplodere la nave.

Andreotti parla con Arafat - dopo una telefonata tra Andreotti e **Yasser Arafat - presidente dell’OLP e capo di “Al-Fatah”** (la forza più importante all’interno dell’OLP), il capo palestinese con un comunicato stampa fece sapere di essere totalmente estraneo alle vicende del sequestro. Nel frattempo Andreotti entrò in contatto con i vertici politici egiziani, al fine di poter agevolare una trattativa, mentre il Presidente del Consiglio Craxi riuscì ad assicurarsi l’appoggio del **Presidente della Tunisia Bourghiba** (l’OLP si trovava in esilio in Tunisia in quel periodo). Nella notte tra il 7 e l’8 ottobre, dopo un vertice al Ministero della Difesa italiano e una volta ottenute le autorizzazioni da Gran Bretagna e Stati Uniti d’America, partì ufficialmente **“l’Operazione Margherita”**, che prevedeva la mobilitazione di 4 elicotteri da trasporto con 60 paracadutisti, di incursori e di ricognitori per individuare la posizione della nave.



Nella stessa notte Yasser Arafat mandò un messaggio personale a Craxi e Andreotti: «Due miei emissari stanno per raggiungere il Cairo e affiancheranno le autorità egiziane. Dalle prime notizie sembra che il gruppo sia filosiriano». I due inviati furono **Hani El Hassan** (uno dei bracci destri di Arafat) e **Abu Abbas**, capo fondatore del FPLP, di cui solo successivamente si apprese essere l’ispiratore del fallito piano di presa d’ostaggi ad Ashdod. Andreotti e Craxi si espressero a favore di una trattativa diplomatica per «evitare una tragedia», ma vennero avvertiti dall’ambasciatore statunitense che il **Presidente degli Stati Uniti Ronald Reagan** (nella foto) si sarebbe opposto a qualsiasi trattativa con i terroristi. Craxi lamentò di come gli USA ostacolarono l’Italia, omettendo di fornire le informazioni rilevate dai loro satelliti. L’Achille Lauro si diresse allora in Siria e stazionò al largo di Tartus, dove i dirottatori chiesero di entrare nel porto: il governo siriano comunicò all’Italia che avrebbe autorizzato l’attracco solo in seguito all’apertura di un negoziato diretto tra il governo italiano e i terroristi; gli Stati Uniti si opposero.

L’assassinio a bordo - I terroristi chiesero quindi un negoziato mediato dalla **Croce Rossa Internazionale** con gli ambasciatori d’Italia, degli USA, del Regno Unito e della Germania dell’Ovest. Sulla nave intanto la situazione degenerò: i terroristi minacciarono ripetutamente di uccidere i passeggeri, iniziando dagli americani. **Leon Klinghoffer**, cittadino statunitense ebreo e paraplegico, venne ucciso e gettato in mare. Tuttavia i sequestratori non proseguirono nell’attuare la loro minaccia, se non simulandola con diversi spari che intimorirono equipaggio e passeggeri. (immagine non reale - tratta dal film “La notte di Sigonella” – 2015)



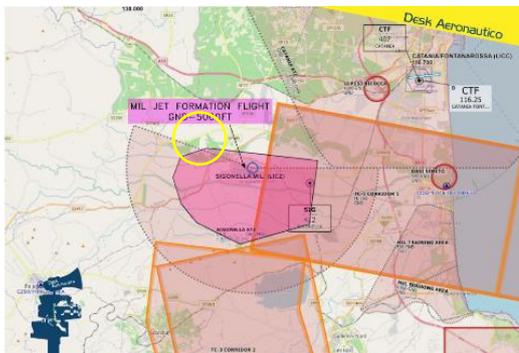
Mercoledì 9 e giovedì 10: la resa dei dirottatori e la scoperta dell'omicidio - Il governo siriano cercava di inserirsi nella gestione della vicenda, ipotizzando un attacco per liberare la nave; anche il governo statunitense minacciò l'intervento armato sulla nave per liberare i passeggeri. La prima posizione trovava consenziente Andreotti; Craxi, che era contrario a priori ad un'azione di forza, replicò che un eventuale assalto doveva essere guidato dalle Forze Armate italiane, anche se operato congiuntamente con Marines statunitensi e forze speciali britanniche. L'Achille Lauro ricevette l'ordine di allontanarsi dalla costa siriana e ritornò a Porto Said, su richiesta di Abbas, il quale con l'autorizzazione del Governo italiano, riuscì a convincere i terroristi ad arrendersi dopo aver promesso loro una via di fuga diplomatica verso un altro paese arabo. Questa soluzione venne appoggiata dall'OLP e gestita dal Governo italiano, a condizione che a bordo non fossero stati commessi reati. **Il comandante della nave - De Rosa**, confermò erroneamente che tutti i passeggeri erano incolumi. Pertanto, nonostante la nuova opposizione statunitense, il salvacondotto venne firmato **dall'Ambasciatore Migliuolo** e la nave venne liberata. Il Governo statunitense, prese ufficialmente le distanze dalla mediazione italiana, perché sospettavano che un delitto fosse stato commesso a bordo, ma la dichiarazione resa dal Comandante De Rosa induceva le autorità italiane ed egiziane ad escluderlo.

La liberazione della nave - L'Achille Lauro fece rotta per l'Egitto ed attraccò a Porto Said: alle ore 15:30 del giovedì 10 ottobre; la nave era libera, anche se i passeggeri ancora non potevano scendere. Solo in serata si poterono acquisire conferme dell'uccisione di Leon Klinghoffer. Secondo quanto riportato dal consigliere diplomatico di Craxi - **Antonio Baldini**, Craxi apprese direttamente dell'omicidio parlando con il comandante De Rosa in una conversazione telefonica: *"qualche minuto prima della conferenza stampa. Craxi ci disse di avvertire subito il nostro ambasciatore Migliuolo, incaricandolo di preparare il terreno per una nostra richiesta di estradizione per i quattro dirottatori, poiché il salvacondotto era condizionato all'assenza di ogni fatto di sangue avvenuto sulla nave. De Rosa, certamente per quieto vivere, aveva purtroppo taciuto sull'assassinio di Klinghoffer nelle precedenti telefonate col Ministero degli Esteri e coi Servizi. Craxi avrebbe appoggiato la richiesta direttamente presso il presidente Mubarak"*.



Il trasferimento dei terroristi - Il governo egiziano decise di trasferire immediatamente i dirottatori in Tunisia, dove all'epoca l'OLP aveva sede. In realtà, nonostante le assicurazioni del **Capo di Stato egiziano Hosni Mubarak** - che dichiarò che i terroristi avessero già lasciato l'Egitto - la presidenza statunitense dichiarò che le affermazioni di Mubarak erano in contraddizione con le informazioni in proprio possesso. Poco più tardi, un funzionario che si trovava sull'aereo di Reagan in viaggio verso Chicago riferì che i quattro si trovavano ancora in un aeroporto egiziano. In effetti, soltanto nel pomeriggio del giovedì un aereo Boeing 737 civile delle linee aeree egiziane fu requisito dal governo egiziano, divenendo un mezzo di trasporto di Stato; nella sera i quattro dirottatori dell'Achille Lauro e i rappresentanti dell'OLP (*ovvero Abu Abbas e Hani el Hassan*) salirono a bordo dell'aereo insieme ad un ambasciatore egiziano ed alcuni agenti del servizio di sicurezza egiziano. Il volo decollò alle 23:15 (*ora del Cairo*).

Il dirottamento del Boeing nella notte tra il 10 e 11 ottobre 1985 - Il Presidente Reagan ordinò di intercettare autonomamente l'aereo e dalla **portaerei USS Saratoga** decollarono quattro **F-14 "Tomcat"** che affiancarono il Boeing egiziano poco sopra Malta. Nel frattempo gli Stati Uniti riuscirono a limitare le opzioni di atterraggio dell'aereo egiziano, chiedendo ai governi di **Tunisia, Grecia e Libano** di non autorizzare l'atterraggio nei loro aeroporti. Quando il volo Egypt Air stava ormai avvicinandosi alla destinazione a Tunisi, il governo tunisino comunicò il rifiuto all'autorizzazione di atterraggio. Dal Boeing venne quindi chiesta autorizzazione ad Atene, ricevendo analogo rifiuto. Gli aerei statunitensi entrarono quindi in azione, eseguendo la procedura di intercettazione ed intimando al Boeing di seguirli.



Lo scontro militare Italia-USA sulla pista di Sigonella - Senza aver avvertito il Governo italiano, i caccia statunitensi dirottarono l'aereo egiziano sulla base aerea di Sigonella, (un aeroporto militare italiano che comprendeva una **Naval Air Station (NAS)** della Marina statunitense). Intorno alle 22:30 del 10 ottobre il Colonnello dell'Aeronautica Militare Ercolano Annicchiarico (*che la mattina dopo avrebbe dovuto lasciare il comando dell'aeroporto militare al Colonnello Carlo Lanzilli*) era stato avvertito dell'arrivo di una formazione statunitense. La richiesta, negata, veniva dai Tomcat, a 240 km dalla base aerea siciliana, ed atteneva ai soli quattro F-14 ed all'aereo egiziano, non facendo menzione di due C-141, né autorizzati né previsti. Solo a dirottamento iniziato, il **Governo** degli Stati Uniti contattò Craxi che intendeva consentire l'atterraggio, ma solo a

condizione di gestirne le conseguenze autonomamente. Emanò infatti direttive che prevedevano la presa in consegna dei terroristi da parte delle autorità italiane, e - in segreto - ordinò ai vertici militari che i terroristi e i due mediatori fossero messi sotto il controllo italiano.

Entrano in gioco i Servizi Segreti - **L'Ammiraglio Fulvio Martini**, capo del **Servizio Informazioni Sicurezza Militare (SISMI)**, alle 23:57 ricevette una telefonata dal presidente Craxi e, su suo ordine, dalla sala controllo dello Stato Maggiore dell'Aeronautica a Roma, diede l'autorizzazione all'atterraggio dei 5 velivoli a loro noti, recandosi immediatamente poi alla base di Sigonella. L'autorizzazione del Comando italiano all'atterraggio del volo egiziano, arrivò solo quando il velivolo aveva già dichiarato **"emergenza combustibile"** (*un escamotage per atterrare senza autorizzazione*) e l'atterraggio avvenne a Sigonella alle 00:15.

L'intuizione e la giusta reazione dei controllori TWR - Il controllore di torre e il suo assistente, senza ricevere ordini in merito, istruirono di loro iniziativa l'aereo egiziano a parcheggiare sul piazzale lato Est, nella zona di competenza italiana. Essi erano all'oscuro riguardo all'identità dei passeggeri a bordo del velivolo egiziano, però furono i primi ad avvedersi che **due aerei da trasporto truppe C-141 in silenzio radio ed a fari spenti, seguivano i 5 velivoli noti**; così in assenza di informazioni e sotto la propria responsabilità, decisero dove far sostare l'aereo (provvedimento che si rivelò decisivo per gli sviluppi della vicenda), considerato che per primi si erano resi conto che gli statunitensi volevano far atterrare l'aereo civile sulla pista della base militare, per poi farlo sostare nel settore dell'aerostazione gestita dalla Marina statunitense. Preavvisarono quindi dell'atterraggio i Carabinieri, la Squadra di Pronto Intervento VAM (Vigilanza Aeronautica Militare) e il Corpo di Guardia dell'aeroporto. Immediatamente confluirono sulla pista 30 avieri VAM e 20 carabinieri, di stanza all'aeroporto di Sigonella, circondando l'aereo, come da ordini ricevuti.

Arriva la Delta Force - Pochi minuti dopo atterrarono - a luci spente e senza permesso della torre di controllo - anche due Lockheed C-141 "Starlifter" della "**Delta Force**" statunitense, al comando del Generale Carl W. Stiner; si diressero verso il Boeing egiziano e fu subito chiaro l'intento di prelevare i dirottatori e Abu Abbas, secondo gli ordini ricevuti da Washington. Le luci della pista furono subito spente. *La tensione salì al massimo quando gli incursori della Delta Force, scesi dai C-141 armi in pugno, circondarono gli Avieri italiani e i Carabinieri della base, ma a loro volta furono circondati con le armi puntate da un secondo cordone di carabinieri, che erano nel frattempo arrivati dalle vicine caserme di Catania e Siracusa. Un Capitano italiano ricevette dalla torre di controllo*

l'ordine di posteggiare un'autocisterna, una gru e i mezzi antincendio - chiusi a chiave e piantonati - dinanzi ai velivoli, onde impedire loro definitivamente di muoversi dalla base. Ognuno si attestò sulle sue posizioni: in quel momento v'erano tre cerchi concentrici attorno all'aereo. Seguirono minuti di altissima tensione. Il Generale USA Stiner informò il Comandante della Base Aerea italiana – Col. Annicchiarico - di essere in contatto con lo Studio Ovale della Casa Bianca e dichiarò: «*Il governo italiano ha promesso di consegnarci i palestinesi; non capisco la resistenza di voi militari*». L'Ammiraglio Fulvio Martini, direttore del SISMI, sia pure con difficoltà, sentì Roma e fece rispondere a Stiner: «*Abbiamo istruzioni di lasciarli lì*». Le autorità italiane, infatti, restavano attestate sulla linea secondo la quale, in assenza di richiesta di estradizione, non era consentito a nessuno di sottrarre alla giustizia italiana persone sospettate di aver preso parte ad un atto criminale punibile ai sensi della legge italiana.



Il ruolo della Procura – il caso era stato affidato alla Procura di Siracusa, poiché l'evento si stava verificando sul suo territorio di competenza, come Andreotti disse telefonicamente a Schultz: pertanto tra i protagonisti di quella notte vi fu il **Pubblico Ministero Roberto Pennisi**, in quel momento **Sostituto Procuratore di turno presso il Tribunale aretuseo**. Egli aveva il compito di prendere in affido i quattro terroristi e di interrogarli. Da Washington pervennero immediatamente intimazioni rivolte per via diplomatico-militare ai vertici del Governo italiano: gli statunitensi si limitavano a presentare la questione come un'operazione di polizia internazionale, disconoscendo le diverse priorità imposte dall'ordinamento giuridico italiano.



I blindati italiani fronteggiano la Task Force USA - Non avendo ottenuto risposta positiva, il Presidente statunitense Reagan, infuriato per il comportamento italiano, si decise a telefonare nel cuore della notte al Presidente del Consiglio Craxi per chiedere la consegna dei terroristi; ma Craxi non si mosse dalle sue posizioni: i reati erano stati commessi a bordo di una nave italiana, quindi in territorio italiano e sarebbe stata l'Italia a decidere se e chi estradare. Alle 5:30 dell'11 ottobre, quando il

Comandante Generale dei Carabinieri, Riccardo Bisogniero fece intervenire a Sigonella (su ordine di Craxi) i blindati dell'Arma e altre unità di rinforzo, il reparto speciale americano ricevette l'ordine di rientrare. A Reagan, dinanzi alla posizione italiana, non era rimasto che cedere e ritirare questi militari da Sigonella, confidando nella volontaria attuazione delle promesse che riteneva di aver ottenuto nel corso della telefonata con Craxi.



Venerdì 11: lo scontro diplomatico Italia-Stati Uniti - Della conversazione Reagan-Craxi già il giorno dopo erano però diffuse due versioni contrastanti, in ordine al numero dei soggetti da trattenere ed alla loro sorte: per l'Ambasciatore italiano a Washington, "*parlando per telefono con Antonio Badini e Renato Ruggiero, questi mi precisarono che noi effettivamente facevamo una netta distinzione tra i quattro e i due. Questi ultimi infatti non erano responsabili del dirottamento, bensì avevano collaborato per ottenere la resa dei dirottatori e il rilascio degli ostaggi. Craxi, nella sua conversazione con Reagan, aveva fatto la distinzione. I quattro sarebbero stati processati, mentre i due sarebbero stati trattenuti solo per gli accertamenti. Feci presente ai miei due interlocutori che, secondo gli americani, Craxi aveva promesso invece di processare tutti e sei, e che avremmo rischiato di provocare una crisi grave qualora avessimo fatto partire Abu Abbas*". In effetti, la mattina dopo Palazzo Chigi contattò l'**Ambasciatore egiziano a Roma Rifaat** e lo informò dell'intenzione del governo italiano di prendere in custodia, a fini giudiziari, i quattro dirottatori e di far scendere dall'aereo anche i due dirigenti palestinesi (tra cui Abu Abbas) che li accompagnavano, i quali

sarebbero stati trattati come "ospiti a fini testimoniali". Gli egiziani acconsentirono alla prima richiesta, ma non alla seconda, arguendo che le due persone dovessero essere considerate "ospiti del governo egiziano" il quale si riteneva responsabile della loro sicurezza: poiché i due si trovavano in Italia contro la loro volontà e si rifiutavano di lasciare l'aereo, era assolutamente da escludersi che venissero costretti a farlo.

Washington sente odore di bruciato - Il sospetto che le cose non stessero evolvendo come pattuito iniziò a crescere a Washington quella stessa mattina, se è vero che il Segretario di Stato ritenne di precisare per iscritto in un telegramma all'**Ambasciatore USA a Roma, Maxwell Rabb**, il contenuto della propria versione dei fatti: «*Il presidente ha proposto a Craxi di trasmettere un'urgente richiesta di estradizione e Craxi ha detto che sarebbe una buona soluzione perché potrà mettere la questione nelle mani dei competenti organi italiani, i tribunali*», scrive Shultz nel telegramma, aggiungendo che Craxi assicura che «*l'Italia nel frattempo imprigionerà i terroristi in attesa degli sviluppi legali*». «*È stato concordato che la richiesta di estradizione sarà relativa ai quattro sequestratori dell'Achille Lauro e che l'Italia (con l'assistenza americana) formulerà le accuse contro gli altri due al fine di processarli*» sottolinea Shultz, specificando che «*Craxi ha accettato di trattenere tutti e sei - ripeto sei - i palestinesi e il presidente si aspetta che il governo italiano lo faccia*».

I terroristi tradotti in carcere - Intanto in Sicilia avvenne la consegna dei quattro terroristi al PM Pennisi, per essere interrogati. Continuavano però le pressioni affinché si permettesse all'aereo con dentro Abu Abbas di decollare. Pennisi si oppose al decollo, dicendosi sicuro della colpevolezza di Abu Abbas, ma arrivò l'ordine indiscutibile di far decollare l'aereo e il caso passò infine alla magistratura di Genova, la quale convaliderà il fermo che contempla anche il reato di omicidio. Il consigliere diplomatico di Craxi Badini intanto era a colloquio con Abu Abbas sull'aereo dell'Egyptair in sosta a Sigonella: egli, quindi, riferì a Roma che Abu Abbas aveva confermato che «*l'obiettivo dei suoi uomini era di sbarcare ad Ashdod per compiere un attentato, mentre dell'uccisione di Klinghofer - egli aveva dichiarato con fermezza - di averlo appreso solo allo sbarco dei suoi quattro miliziani, ribadendo che essa era del tutto estranea agli obiettivi del FLP. Non era quindi sostenibile la tesi americana né per il trasferimento coatto di Abu Abbas negli Stati Uniti, né per la sua consegna da parte del Governo italiano*». In quel momento, a Porto Said l'equipaggio ed i passeggeri dell'Achille Lauro - finalmente sbarcati dalla nave - stavano rendendo dichiarazioni sulla loro odissea e la stampa stava rilanciando, di conseguenza, la notizia della fondatezza delle prime voci sulla morte di Klinghoffer, che sarà poi confermata dal ritrovamento del cadavere in mare.

Due altri agguati della Task Force USA al Boeing in territorio italiano - Il comandante dell'aereo e il diplomatico egiziano Zeid Imad Hamed risalirono a bordo del Boeing, che nella serata decollò alla volta di Roma. Anche quel volo fu al centro di un caso internazionale, soprattutto dopo che Craxi ne rivelò in Parlamento alcune modalità. Per averne una visione completa, però, si dovette attendere la descrizione che ne diede il Comandante del SISMI dell'epoca, **Ammiraglio Fulvio Martini**: «*Da una pista di rullaggio secondaria, a luci spente, decollò da Sigonella un caccia F-14 americano della Sesta Flotta. Non aveva chiesto l'autorizzazione al decollo, né aveva presentato, secondo i regolamenti, il piano di volo. L'F-14 tentò di interferire con il volo della nostra formazione, cercando ancora una volta di dirottare l'aereo egiziano per assumerne il controllo. I nostri caccia lo dissuasero e lo respinsero*». L'aereo atterra a Ciampino poco prima della mezzanotte tra venerdì 11 e sabato 12 ottobre 1985. Un aereo non identificato - che lo aveva seguito a luci spente, rifiutando di identificarsi presso le torri di controllo continentali italiane durante il tragitto, affiancandosi al Boeing egiziano e volando basso appena pochi metri sopra le abitazioni per sfuggire ai radar - chiede l'atterraggio che la torre di controllo gli rifiuta. L'aereo allora ricorre al solito escamotage e dichiara "emergenza carburante", spegne la radio e atterra, va a parcheggiare non lontano dal Boeing. È un North American T-39 "Sabreliner" statunitense, un jet militare in grado di trasportare fino a sette passeggeri. A bordo vi è un commando della Delta Force e il Generale Carl Stiner, all'epoca a capo del **United States Special Operations Command**, che con i due C-141 aveva dirottato su Sigonella il Boeing.

L'Ambasciata USA consegna al **Ministro di Grazia e Giustizia** il mandato di cattura internazionale emanato nella notte dal **Federal District Court**, a carico dei dirottatori e di Abbas, con l'accusa di pirateria, corroborata dalle prove. L'Ambasciatore egiziano Rifaat, invece, informa la Farnesina che le dieci guardie armate a bordo del Boeing hanno ricevuto l'ordine di difendere in tutti i modi l'inviolabilità dell'aereo. I passeggeri scendono dal Boeing solo quando due vetture con targa diplomatica li prendono a bordo e ripartono immediatamente dirette all'Accademia d'Egitto. Secondo una versione, tra di essi si troverebbero i due dirigenti dell'OLP. Secondo un'altra versione i due sarebbero rimasti a bordo del Boeing: si tratta di una versione confermata oltre vent'anni dopo dal **responsabile dell'Accademia d'Egitto a Roma, Farouk Hosni**, il cui ruolo fu determinante per il seguito della vicenda.

Alle ore 13 il **Ministro di Grazia e Giustizia Mino Martinazzoli** afferma: «*Il ministero ritiene che la richiesta di arresto provvisorio non contenga sostanziali elementi secondo i criteri che la legge italiana fissa per l'acquisizione delle prove e il giudizio sulla loro evidenza*». L'Ambasciata USA dichiara di non poter condividere le conclusioni della magistratura italiana, e annuncia un supplemento di documentazione che dimostrerebbe la complicità nel dirottamento anche dei dirigenti dell'OLP che si sono uniti ai terroristi nel Boeing dopo la resa a Porto Said. Il supplemento contiene un elenco di fonte israeliana di attentati terroristici nei quali si sospetta che Abbas abbia avuto un ruolo ed un messaggio di Reagan che chiede a Craxi di esercitare tutta la sua autorità per trattenere il leader palestinese.

Mubarak e servizi segreti egiziani - Alle 14:45 Andreotti e Craxi concordano che, grazie al parere di Martinazzoli, il Boeing può ripartire. Nell'ambito di quella che Hosni definisce il «*piano diversivo*» attuato dai servizi segreti egiziani, vi erano due pericoli da eludere: quello statunitense e quello giudiziario. Intanto arriva una chiamata di Mubarak che dice di temere una nuova intercettazione da parte degli Stati Uniti e pertanto non autorizza la partenza del Boeing; tutto lascia ritenere che questo scambio

di conversazioni fosse finalizzato a lasciar credere ad eventuali intercettatori che gli obiettivi dell'interesse americano (*cioè i due dirigenti OLP, tra cui Abu Abbas*) fossero insieme al gruppo di agenti egiziani dell'Accademia d'Egitto. **Il piano si spinse fino a coinvolgere nella disinformazione il Ministero della Difesa Spadolini che si sospettava "monitorato"** dagli americani; alle ore 17:00 viene inoltrata la richiesta di una scorta aerea (*eventualmente per un aereo diverso dal Boeing al fine di depistare eventuali intercettatori*). Alle 17:00 il PM si viene a sapere che i passeggeri del Boeing sono ripartiti, ma non gli viene detto per dove. Lonta però apprende dalla DIGOS che i passeggeri si sono recati a Ciampino, ma quando arriva apprenderà che l'aereo nel frattempo si è spostato a Fiumicino. Alle 17:45 circa l'Ambasciatore egiziano Rifaat e il capo dell'ufficio romano dell'OLP, Fuad Bitar, informano Amato di aver deciso che Abbas e il suo compagno si imbarcheranno su un volo delle linee aeree jugoslave diretto a Belgrado, che sarebbe dovuto decollare in teoria da Fiumicino alle 17:30. Nel frattempo l'ambasciata egiziana ha ottenuto l'assenso di Belgrado e bloccato il volo jugoslavo quando era sul punto di decollare. Alle 18:00 Palazzo Chigi avverte il **Questore di Roma, Monarca**, perché prenda tutte le misure atte a garantire che il trasbordo dal Boeing all'aereo di linea avvenga senza incidenti. Alle 18:30 il Boeing lascia Ciampino e dopo 15 minuti atterra a Fiumicino e parcheggia a breve distanza dall'aereo di linea jugoslavo. Intanto è arrivato a Fiumicino Rifaat, che accoglie i due dirigenti palestinesi allorché questi scendono dal Boeing e consegna loro passaporti con false generalità. Alle 19:00 l'aereo decolla, mentre l'ambasciatore USA Rabb, consegna a Palazzo Chigi un altro messaggio di Reagan che chiede di trattenere Abu Abbas. Ma ormai è troppo tardi!

Abu Abbas si dilegua - spostandosi con l'esplicita autorizzazione del Governo italiano su di un'altra pista, Abbas partì con un volo di linea jugoslavo riuscendo a rifugiarsi a Belgrado: la sua colpevolezza, sulla base delle prove emerse, non era al momento evidente e, dinanzi alle proteste statunitensi, si addusse il passaporto diplomatico di cui era in possesso per garantirgli l'incolumità. Ma solo alcuni giorni dopo (il 16 ottobre) la CIA consegnò i testi completi delle intercettazioni, effettuate da mezzi statunitensi, che provavano con certezza le responsabilità di Abu Abbas, il quale venne poi processato in contumacia e condannato all'ergastolo dal tribunale di Genova. Neppure la richiesta di estradizione dei quattro dirottatori, pervenuta da parte del governo USA, fu accolta dal Ministro di Grazia e Giustizia, che ritenne preminenti le esigenze della giustizia italiana di processare gli autori materiali del dirottamento. Essi saranno condannati a gravi pene l'11 luglio 1986, dal tribunale di Genova, che condannerà all'ergastolo Abu Abbas e due membri del commando. Majed el Molqi, esecutore materiale dell'uccisione di Leon Klinghoffer, viene condannato a 30 anni di reclusione. Il quarto terrorista, minorenni, sarà condannato a 17 anni di prigione. Il 23 maggio 1987, la Corte d'Assise d'Appello di Genova, confermò tutte le condanne. Nel 1996 Majed al Moloqui non rientra in carcere (**l'assassino di Klinghoffer era in permesso premio!**); verrà poi arrestato in Spagna ed estradato.

La rottura tra Spadolini e Craxi e la crisi di governo - Dopo questi eventi, emersero le profonde lacerazioni politiche all'interno della maggioranza del pentapartito. Spadolini, filo-americano e filo-israeliano chiede le dimissioni del Governo: i ministri repubblicani il 16 ottobre ritirarono la loro delegazione dal governo, aprendo di fatto la crisi. A questo punto è uno scontro tra filo-americani e filo-palestinesi (*questi ultimi avevano avuto in Craxi e Andreotti i maggiori esponenti*), ma la richiesta di mantenere la questione all'interno della sola maggioranza è respinta da Craxi, che il martedì successivo respinge la richiesta di De Mita di una crisi extraparlamentare ed ottiene di andare in Parlamento a raccontare al Paese le sue ragioni nella gestione della vicenda. Nel corso della tesissima seduta della Camera, dopo le sue dichiarazioni di minuziosa ricostruzione della vicenda, Craxi, a sorpresa, ricevette anche l'appoggio del Partito Comunista Italiano, il quale, nonostante fosse all'opposizione, condivise la sua gestione del caso Sigonella. *C'erano due punti che Craxi mise in rilievo, nel suo discorso. In primo luogo, l'Italia si era detta pronta ad intervenire a bordo dell'Achille Lauro. Era una nave italiana, sotto la responsabilità dello Stato italiano, che aveva accettato l'assistenza statunitense in caso di estrema necessità. In secondo luogo, il Governo italiano diede immediatamente l'autorizzazione per l'atterraggio dell'aereo egiziano a Sigonella* (sebbene l'intercettazione non fosse stata un'operazione ortodossa) *non appena si ritenne che quello era il solo modo per assicurare alla giustizia italiana i quattro responsabili del dirottamento. Nella conversazione telefonica avuta con Reagan, Craxi aveva assicurato al presidente statunitense che anche gli altri due palestinesi sarebbero stati trattenuti per investigazioni, nonostante il fatto che durante le prime ore del mattino la posizione di questi ultimi non fosse ancora nota. Si era poi scoperto che essi viaggiavano su un aereo ufficiale egiziano, come ospiti di Mubarak, sotto la protezione di dieci guardie armate. Dopo che il magistrato di Siracusa aveva completato i suoi accertamenti, e aveva dichiarato che per lui l'aereo e gli altri passeggeri, ad eccezione dei quattro dirottatori, potevano ripartire, era stato possibile con grande difficoltà convincere il comandante dell'aereo a trasferirsi da Sigonella a Roma. Nel frattempo da parte americana veniva richiesto l'arresto di Abbas: alle cinque del mattino di sabato l'Ambasciatore Rabb aveva presentato la richiesta al Ministero di Grazia e Giustizia, accompagnata dalle relative prove. Tali prove venivano attentamente esaminate, ma trovate insufficienti. Alle dieci il Ministero aveva concluso che non c'era base sufficiente per arrestare Abbas. La stessa conclusione avevano raggiunto i magistrati, ai quali la richiesta era stata sottoposta.*

L'atteggiamento comprensivo verso la causa palestinese non aveva guadagnato all'Italia l'immunità dagli atti terroristici, visto che a meno di due mesi dai fatti ebbe luogo la "strage di Fiumicino".

La difesa della sovranità nazionale violata ebbe invece una ricaduta anche nel diritto costituzionale italiano; proprio dalle implicazioni giuridiche del depistaggio, emerse l'esigenza di offrire uno scudo al Presidente del Consiglio in caso di eventi penalmente rilevanti motivati dalla "ragion di Stato": esso fu alla fine garantito con la legge costituzionale n. 1 del 1989, che prevede apposite cause di giustificazione il cui riconoscimento compete al Parlamento.



DONNE CON LE ALI

Per la serie "donne con le ali", dopo Tiny Jumper - la pioniera del paracadutismo e Ann Mary Campana - la ragazza emigrata da Barrea negli States, di cui vi abbiamo raccontato nel precedente numero di Forum, in questo numero vogliamo celebrare le colleghe con le ali, cercando fra i primati pionieristici.

Ho trovato un articolo che ne parla in occasione **della Giornata Internazionale della Donna**, ma credo che finché si cercherà l'uguaglianza dedicando la giornata o storpiando i nomi al femminile per dare un effimero contentino, come "Sindaca" e "Ministra" o ancor peggio... "Assessora", vorrà dire che non ci siamo!! In un mondo dominato dal matriarcato, gli uomini rischierebbero di pretendere la "Giornata dell'Uomo" o che si parli mestieri storpiando i nomi al maschile, come "Piloto" e "Autisto".

Io non condivido questa farsa, soprattutto una donna che è arrivata a cogliere grandi soddisfazioni professionali come Ministro, Sindaco ecc. dovrebbe aver maturato la certezza – convalidata da migliaia di elettori di ambo i sessi - di non essere considerata meno di nessuno. Lasciamo in pace quindi la nobile e antica lingua italiana e parliamo di primati conseguiti dalle pioniere del volo, che per coraggio, caparbietà e audacia, nulla hanno da invidiare agli uomini. Questo credo sia un valido modo di far conoscere al mondo, il ruolo della donna nella evoluzione dell'umanità.



Nell'immaginario comune, la storia dell'aviazione è quasi sempre dominata da figure di uomini, pionieri, ingegneri, eroi, assi. La componente femminile è stata infatti spesso relegata al ruolo di hostess o flight attendant ma, in verità, sono moltissime le donne che hanno lasciato il segno con le loro imprese e che hanno dato un enorme contributo non solo alla storia dell'aviazione, ma anche alla evoluzione della nostra Società. Scopriamone insieme alcune, per rendere onore a queste incredibili pioniere, donne che hanno portato avanti un sogno sfidando con determinazione le convenzioni sociali e le cui gesta sono tutt'ora fonte di grande ispirazione per gli appassionati di volo di tutto il mondo.

La prima licenza rilasciata a una donna – Guarda il caso, era esattamente l'8 marzo 1910 quando **Raymonde de Laroche**, pseudonimo di **Elise Raymonde Deroche**, conseguì il brevetto di volo, il primo riconosciuto a una donna. Da allora il suo nome passò alla storia, aprendo la strada a moltissime altre donne che negli anni a seguire si sarebbero messe alla prova, sfidando i cieli in imprese sempre più eroiche. A lei è intitolata una statua commemorativa nel Museo Aeronautico dell'aeroporto di Le Bourget, a Parigi.

Elise Raymonde Deroche - Parigi 1886 - Le Crotoy 1919

I primi anni - Élise Roche, nata il 22 agosto 1882 a Parigi, era figlia di un idraulico e crebbe in un ambiente piuttosto umile. Già appassionata di sport da bambina, sviluppò un forte interesse per le automobili e le motociclette man mano che cresceva. Quando, ormai una giovane donna, iniziò a lavorare come attrice, adottò lo pseudonimo di Raymonde de Laroche, con il quale continuò a essere conosciuta anche dopo aver abbandonato il teatro. Attratta verso il volo dalle dimostrazioni che Wilbur Wright effettuò a Parigi nel 1908, la giovane divenne in breve amica di diversi aviatori francesi e decise di iniziare lei stessa a volare. Tra le amicizie maschili che strinse nel campo dell'aviazione si ricorda in particolare quella con Léon Delagrangé: fu forse da lui che Raymonde ebbe suo figlio André.

La carriera di aviatrice - Fu nell'ottobre del 1909, nel corso di una cena, che Raymonde de Laroche si rivolse a un altro suo amico, l'aviatore e costruttore di aeroplani Charles Voisin, perché le insegnasse a pilotare. Raymonde si recò a Châlons, 140 chilometri a Est di Parigi, dove i fratelli Voisin (Charles e Gabriel) avevano il loro campo d'aviazione: lì ricevette da Charles le prime lezioni di volo. Il biplano Voisin su cui Raymonde imparò a volare era un monoposto, e non era in grado di sollevare più di una persona, quindi lei sedeva ai comandi mentre Voisin le dava istruzioni da terra. Dopo che ebbe imparato a rullare al suolo con una certa disinvoltura, il 22 ottobre 1909 eseguì il suo primo decollo, compì un breve volo e atterrò dopo aver percorso circa 270 metri. Questo suo volo non fu comunque il primo compiuto da una donna: la prima donna a volare su un aeroplano era stata, a quanto risulta, una certa Mademoiselle Van Pottelsberghe che nel maggio del 1908 si era alzata in volo come passeggero a bordo di un aereo pilotato da Henri Farman; la prima donna a pilotare un aereo invece era stata l'artista e aviatrice Thérèse Peltier, anch'essa introdotta nel mondo dell'aviazione da Delagrangé, che aveva eseguito da sola una serie di voli nella seconda metà di quello stesso 1908, pur senza ottenere un regolare brevetto.

Esistono comunque versioni diverse, riportate da diverse fonti, della storia del primo volo di Raymonde. Decenni dopo la sua morte, il giornalista specializzato in aviazione Harry Harper scrisse che prima del suo primo volo in solitaria, il 22 ottobre 1909, de Laroche non aveva mai volato in vita sua, se non una singola volta come passeggero per un tratto brevissimo; Harper aggiungeva che la prima volta che prese in mano i comandi avrebbe dovuto limitarsi a impraticarsi del rullaggio, e che Charles Voisin le aveva espressamente proibito di decollare. Tuttavia, dopo aver condotto l'aereo



due volte attraverso il campo che fungeva da aeroporto, Raymonde sarebbe decollata, ignorando le istruzioni ricevute, e si sarebbe alzata «di 3 o 4 metri e più» gestendo i controlli dell'aereo con «fredda, rapida precisione». Questa versione sembrerebbe avvalorata da una testimonianza di Gabriel Voisin, che in un'occasione scrisse riferendosi a de Laroche che suo fratello «era completamente sotto il suo controllo».



Tuttavia probabilmente i fatti si svolsero in modo meno romanzesco. La rivista *Flight*, già il 30 ottobre di quello stesso 1909, scriveva infatti: «Per qualche tempo la baronessa ha preso lezioni da M. Château, l'istruttore dei Voisin, a Châlons, e il venerdì della scorsa settimana ha preso in mano il volante per la prima volta. Questo primo viaggio aereo è stato molto breve, e la terra ferma è stata riguadagnata dopo un volo di 300 yarde (270 metri)». E aggiungeva: «Il giorno successivo il terreno di Châlons è stato sorvolato in circolo per due volte, e le virate sono state compiute con grande maestria. Durante questo volo di circa 4 miglia (6 chilometri) ha soffiato un forte vento a raffiche, ma la baronessa ha dichiarato che dopo le prime due virate esso ha smesso di darle fastidio, poiché aveva l'aereo completamente sotto controllo». Fu la rivista "*Flight*" ad attribuire per primo a de Laroche il titolo di "baronessa".

Nel gennaio 1910, appena dieci settimane dopo aver volato per la prima volta, de Laroche ebbe anche il suo primo incidente: nel corso di un atterraggio colpì con la coda del suo aereo un albero sul bordo del campo di volo, e il velivolo precipitò. Raymonde se la cavò con una clavicola fratturata e una commozione cerebrale. Si riprese in fretta, e partì per l'Egitto prima ancora di essere completamente guarita. A Eliopoli, presso Il Cairo, partecipò al salone aeronautico con il gruppo dei Voisin, senza che l'incidente avesse cambiato il suo atteggiamento rispetto al volo.

Di ritorno in Francia, l'8 marzo 1910 (nel giorno in cui, a partire dall'anno successivo, sarebbe stata celebrata la giornata internazionale della donna) Raymonde de Laroche divenne la prima donna al mondo a ricevere un brevetto di volo: l'Aéro-Club de France le consegnò la licenza numero 36, il trentaseiesimo brevetto in assoluto emesso della Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

Dopo aver conseguito la licenza, Raymonde de Laroche partecipò a molti dei meeting aeronautici che in quel periodo si moltiplicavano in tutte le parti d'Europa e anche fuori dal continente: a San Pietroburgo, a Budapest, a Rouen. In Russia volò di fronte allo zar Nicola II, il quale volle congratularsi con lei personalmente; venne di nuovo presentata come "baronessa" de Laroche, e da allora in poi il titolo cominciò ad essere associato al suo nome sempre più spesso.



Nel luglio 1910 Raymonde partecipò anche al secondo meeting di Reims, un prestigioso salone aeronautico di una settimana (il primo si era tenuto un anno prima, nell'estate del 1909). L'8 luglio però il suo aereo si schiantò al suolo e Raymonde riportò numerose fratture. Per un po' sembrò possibile che non si sarebbe più ripresa, e invece nel giro di due anni guarì completamente e ritornò a volare. Ben presto però, il 26 settembre 1912, lei e Charles Voisin furono nuovamente coinvolti in un grave incidente, questa volta automobilistico: Voisin rimase ucciso e de Laroche fu gravemente ferita.

Raymonde tornò a volare ancora una volta, e il 25 novembre 1913 vinse la "Coppa Femina", un premio di 2.000 Franchi messo in palio da Pierre Lafitte, l'editore del giornale "*Femina*", per la prima donna che fosse stata in grado di compiere un volo di 4 ore. Nel volo con cui si aggiudicò la vittoria, de Laroche percorse ben 323 chilometri prima di essere costretta ad atterrare a causa di un guasto meccanico.

Durante la prima Guerra Mondiale, tutti i piloti di sesso femminile furono costretti a rimanere a terra, perché volare era considerato troppo pericoloso per le donne; Raymonde de Laroche servì allora come autista per l'esercito, facendo da spola tra la linea del fronte e le retrovie a beneficio degli ufficiali francesi.

Nel giugno 1919, a guerra finita, tornò a volare su aerei molto più avanzati di quelli del periodo prebellico. A bordo di un piccolo biplano "Caudron" G.3 iniziò a specializzarsi nei voli d'alta quota, e il 17 giugno batté il record femminile di altitudine raggiungendo i 3.900 metri. Questo record venne migliorato molto presto dall'aviatrice statunitense Ruth Law, che toccò i 4.270 metri: allora Raymonde fece un nuovo tentativo, e riconquistò il primato alzandosi a 4.800 metri di quota.

Morte ed eredità - Nel luglio 1919 de Laroche, che tra le altre cose aveva delle notevoli competenze tecniche, si recò al campo di volo di Le Crotoy, nella Somme, per l'addestramento finalizzato a diventare la **prima pilota collaudatrice della storia**. Il 18 luglio decollò a bordo di un aeroplano sperimentale (forse un Caudron) insieme al collaudatore Barrault, non è chiaro se come copilota o come semplice passeggero. Durante l'atterraggio, il velivolo andò fuori controllo, picchiò e si schiantò al suolo: Raymonde de Laroche morì sul colpo, e Barrault morì sull'ambulanza che lo stava portando all'ospedale.



STORIE DI MARE, DI NAVI E DI MARINAI

LA REGIA MARINA MILITARE ITALIANA ALLA FINE DELLA GRANDE GUERRA Il crepuscolo del “Duca del Mare” Grande Ammiraglio Paolo Thaon de Revel – “Promoveatur ut amoveatur”

(frase latina - letteralmente «sia promosso affinché sia rimosso»)

Lo spettro di Lissa venne ufficialmente esorcizzato il 6 novembre 1918, quando Thaon di Revel fu promosso, a 59 anni, Ammiraglio per merito di guerra; un grado che, proprio dopo essere stato assegnato nel 1862 allo sfortunato Persano, nessuno in marina aveva più rivestito. Più tardi sarebbero arrivati il titolo di “Duca del Mare” e la promozione a Grande Ammiraglio, assegnatagli da Mussolini nel 1924. Tale onorificenza era paragonabile al grado di Maresciallo d’Italia assegnato di lì a poco ai generali protagonisti della Grande Guerra, ma in realtà gli fu attribuito solo per indorare l’amara pillola che il dittatore stava per far trangugiare al vittorioso condottiero italiano, dimenticando che il contributo alla vittoriosa campagna navale fornito da Revel al suo Paese, e alla causa dell’Intesa, non ebbe infatti paragoni.

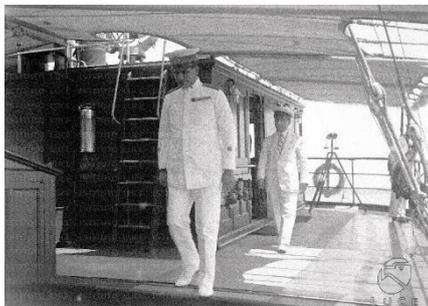
Il controverso Ammiraglio inglese John Jellicoe, quasi sconfitto allo Jutland e poi promosso Primo Lord del mare, era stato brutalmente dimesso dall’incarico nel dicembre 1917, né si possono trovare ammiragli comandanti in capo vittoriosi nelle flotte russa, francese, americana o giapponese, che avessero accumulato il prestigio e i successi conseguiti da Revel; forse solo il dinamico Ammiraglio tedesco Reinhard Scheer, l’indomabile comandante della “Hochseeflotte” dal gennaio 1916 all’agosto 1918, che allo Jutland aveva combattuto una disperata battaglia contro forze superiori, infliggendo alla Royal Navy perlomeno una spettacolare sconfitta tattica, per poi contenderle ancora il controllo dello scacchiere navale per altri due anni, poteva vantare un ruolo altrettanto brillante. Con la differenza che Revel la guerra l’aveva vinta, nel “suo” campo di battaglia.

Dopo la guerra Thaon di Revel continuò la sua opera, intesa a un profondo rinnovamento strutturale e dottrinario della flotta; prima in qualità di Capo di Stato Maggiore, carica che ricoprì sino al 24 novembre 1919, quando diede le dimissioni per contrasti sulla politica italiana in Adriatico, vista come troppo arrendevole verso gli alleati; poi come Ispettore Generale e Presidente del Comitato degli Ammiragli nel successivo triennio, e quindi come Ministro nel primo Governo Mussolini. Il suo obiettivo non era cambiato: costruire una marina equilibrata in tutte le sue componenti, compresa una adeguata forza aerea. In realtà, sin dall’inizio il nuovo regime, deciso a modificare gli equilibri ai vertici dell’apparato militare (che nell’ottobre 1922 aveva più subito, che appoggiato la “marcia su Roma”, restando fedele a Casa Savoia) iniziò a scavargli la terra sotto i piedi.

Nel novembre 1918, il Servizio Aereo della Marina poteva contare su 10.000 uomini, 16 dirigibili, e ben 638 aerei (foto a lato un idrovolante della Regia Marina) una delle più potenti forze aeronavali del mondo. Cinque anni più tardi, nulla di tutto questo esisteva più: la creazione della Regia Aeronautica nel 1923, la sua esaltazione quale “Arma del Regime” e la politica di accentramento totale di tutti i reparti aerei, avrebbero quasi cancellato l’importante bagaglio di esperienze accumulate dall’aviazione navale.

L’accrescersi dei contrasti con Mussolini, sia per motivi politici, sia per questioni attinenti allo sviluppo della Marina, portarono Revel, alla testa del dicastero navale dal 31 ottobre 1922, a dare le dimissioni due anni mezzo più tardi, anche se un duro contrasto era già avvenuto all’epoca della crisi di Corfù nel 1923, quando per la prima volta si era profilata la possibilità di uno scontro armato con la Royal Navy: ipotesi che l’anziano ammiraglio considerava un suicidio.

Tra il 1925 e il 1933, prima come Sottosegretario, poi come Ministro, sarà l’Ammiraglio Luigi Sirianni a guidare la Regia Marina, succedendo a Revel. Sirianni era uno sconosciuto; Capitano di Vascello per merito di guerra (come Comandante del Reggimento “San Marco” sul Basso Piave), era stato promosso Contrammiraglio pochi giorni prima della sua nomina, che scavalcava diversi uomini di maggior esperienza.



Costui era legato a Costanzo Ciano e quest’ultimo, raccogliendo, tra la seconda metà del 1924 e l’inizio del 1925, gli sfoghi di Mussolini sul comportamento inflessibile di Revel e l’invito del Duce di indicargli qualcuno che non desse noia alla politica militare del regime, e ne fosse anzi un docile osservante, pensò al giovane Sirianni (foto a lato). Ciano aveva capito molto bene il desiderio di Mussolini di non avere a capo della Marina una personalità energica e prestigiosa per carattere, carriera e grado.

Si svilupperà così, a cavallo tra gli anni 20 e 30, una crescente divaricazione tra quelle personalità energiche e prestigiose della marina, tutte selezionate da Revel, e le alte cariche navali scelte da Costanzo Ciano. Sirianni in verità sarà un discreto amministratore, avvierà un primo programma di ammodernamento della flotta e non si

dimosterrà insensibile alle idee dei migliori teorici navale dell’epoca; tuttavia, ben presto gli uomini vicini a Revel si trovarono sempre più emarginati.

Il “Circolo intellettuale della Marina”, legato a Thaon di Revel, aveva avviato l’elaborazione delle linee strategiche e costruttive delle nuove forze navali italiane, con un lavoro proseguito dall’Istituto di Guerra Marittima; in questi documenti veniva delineata, pur nell’ambito di un possibile confronto con la sola Francia o una nazione balcanica, una strategia mirata innanzitutto alla difesa



del traffico marittimo, vitale per il benessere e la sopravvivenza del Paese. Per assicurare le vie di comunicazione, veniva proposto di sviluppare le categorie di naviglio specializzate nella scorta ai convogli e nella caccia ai sommergibili. In secondo luogo, per non lasciare la flotta nell'impossibilità di confrontarsi col grosso delle forze navali avversarie, bisognava mantenere in vita una adeguata squadra d'altura, integrata dalla presenza di unità portaerei, con l'obiettivo di fornire copertura anche al naviglio di scorta.

Il secondo aspetto riguardava la <<teoria dell'assoluta necessità delle navi portaerei per la Marina italiana. Non che la tesi fosse errata in principio, ma era discutibile sul fatto di una Marina pressoché totalmente assorbita dalla protezione del traffico e che poco o niente avrebbe potuto fare affidamento su una o due unità di questa categoria, vincolate come sarebbero state ai movimenti o meno dell'auspicata forza da battaglia>>. Questo rientrava in una ottica più ampia, tipica del pensiero dottrinale legato alle idee dell'ammiraglio Revel, più attento a creare un adeguato apparato aeronavale a 360 gradi, non ancorato solamente agli aerei imbarcati ma anche a reparti basati a terra equipaggiati con velivoli da ricognizione e attacco a lungo raggio.

La questione della creazione di un moderno strumento aeronavale, destinato, attrezzato ed addestrato a cooperare strettamente con le forze navali fu ripresa da Italo Balbo, il giovane ed energico gerarca che dal 1925 aveva preso il timone, anzi la cloche della Regia Aeronautica. Nonostante ciò essa fu derubricata, col risultato di dividere in compartimenti sempre più stagni le operazioni aeree da quelle navali.

Onorato con titoli e gradi altisonanti, ma in effetti promosso solo per essere più elegantemente rimosso, Thaon di Revel scontava gli effetti della sorda lotta avviata da Mussolini per consolidarsi al potere, anche marginalizzando i capi militari troppo prestigiosi. La promozione a Grande Ammiraglio equivaleva a restare in servizio attivo senza limiti d'età, sebbene "fuori quadro"; simbolo di questa attività era l'ufficio conservato a Palazzo Marina, dal 1929 trasferito nella nuova sede sul Lungotevere delle Navi. Inoltre la nomina a senatore a vita sin dal 1917 e l'accesso all'entourage ristretto di Vittorio Emanuele III, nel marzo 1932, gli avrebbero fornito un posto privilegiato per osservare lo svilupparsi degli avvenimenti politico-militari destinati a portare l'Italia in un'altra guerra mondiale.

Seppur favorevole alla politica di potenza avviata in Mediterraneo da Mussolini, Revel si rivelò scettico quando si trattò di entrare in guerra contro Francia e Gran Bretagna. Ad alcuni uomini più vicini a lui, il vecchio condottiero ricordava, col buon senso che lo aveva sempre contraddistinto, che "la guerra navale è fatta di tecnica e di mezzi che non si improvvisano" e che il conflitto avrebbe colto gli italiani assolutamente impreparati. In più aggiungeva quanto segue: "La Marina, dotata comunque di buone navi e ottimi equipaggi, non avrebbe potuto opporsi in maniera molto efficace alla flotta inglese; difettavamo di carburante e i depositi non erano tali da assicurarci una lunga autonomia, molti dei nostri sottomarini erano superati o non adatti all'Atlantico, e soprattutto difettavamo di una aviazione navale e di portaerei".

D'altra parte, tra le criticità emerse nella conduzione della guerra italiana sui mari, non si poteva certo includere l'attività dell'arma più affilata, creata da Revel nel precedente conflitto. I mezzi insidiosi d'assalto nel 1940-43 avrebbero confermato le straordinarie performance raggiunte nel 1915-18, in un caso anche ottenendo un successo dalle conseguenze strategiche quali la messa fuori combattimento delle due corazzate rimaste alla flotta inglese nel Mediterraneo. Allora erano inquadrati in un reparto tanto leggendario quanto controverso, che racchiudeva nel suo nome i trionfi della Regia Marina della Grande Guerra: la Regia Decima MAS.

Col progressivo scollamento tra monarchie e regime, dal 1942 Revel fu coinvolto nella politica segreta avviata da Casa Savoia per uscire dalla guerra e disfarsi di Mussolini. Dopo il ribaltone del 1943, divenne quasi naturale affidare al vecchio ammiraglio un ruolo istituzionale di primo piano, con la nomina a Presidente del Senato, conservato fino al luglio 1944.

Nel frattempo l'8 settembre aveva sfasciato paese e Forze Armate. Agli ammiragli al vertice della marina che venivano a chiedergli consiglio dopo avere ascoltato l'ambiguo messaggio di Badoglio, Revel, rimasto al suo posto a Roma mentre tutto attorno a lui crollava, rispose con la consueta sobria fermezza con un chiaro richiamo al dovere: << Posso soltanto dire come penso di regolarmi io, e ciò si concreta in una direttiva molto semplice; intendo tenere fede per tutta la vita al giuramento di fedeltà al Re liberamente prestato nella mia giovinezza>>.

Dopo avere fatto quanto poteva, anche esponendosi in prima persona, Revel prese la via del Vaticano, per trovarvi rifugio dalle deportazioni in Germania che stavano colpendo gli esponenti delle forze armate che non aderivano al nuovo ordine tedesco. Non che a 85 anni l'Ammiraglio potesse temere per la propria vita; ma non poteva certo entrare nella clandestinità e di certo non voleva finire in un campo di concentramento nazista.

Nel giugno 1944, liberata Roma, poté tornare presso la famiglia. Lo attendevano l'inchiesta sugli ex esponenti del regime, da cui fu assolto con formula piena e quindi, nel 1946, la fine della monarchia; il crollo del mondo istituzionale e personale, cui era strettamente legato, comportò anche la perdita del laticlavio a vita.

Paolo Thaon di Revel morirà, a quasi 89 anni, il 24 marzo 1948, mentre la "sua" Marina si apprestava a festeggiare **il trentennale della vittoria sugli Imperi Centrali**, valorizzando le poche e logore navi che la pace di Parigi del 1947 le aveva lasciato. All'unico ammiraglio uscito vincitore dalla Grande Guerra e uno dei più grandi capi navali dell'Italia unita, la Marina Militare Italiana, seppur con imperdonabile ritardo, gli ha dedicato una delle sue navi, il Pattugliatore Polivalente d'Altura. Nave "Paolo Thaon di Revel" stazza 6.400 tonnellate, 143 metri di lunghezza, equipaggio 135 px. - Sigla P-430. Motto: "IN NOMINE VIRTUS"



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. Nel precedente numero di Forum abbiamo descritto la struttura gerarchico-funzionale dell'A.M., per poter comprendere meglio le varie articolazioni. Abbiamo visto che a livello "funzionale", esiste in una componente operativa, una logistica, una formativa ed una territoriale. **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. Tra questi i **Reparti di Volo** - Abbiamo anche precisato che 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.

46° 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 Volo (Pratica di Mare)

Fonte: sito ufficiale A.M. - I Reparti dell'Aeronautica Militare

Andiamo quindi alla scoperta dei singoli Reparti di volo - La **46ª Brigata Aerea**



La **46ª Brigata Aerea** intitolata a "**Silvio Angelucci**" è un reparto dell'Aeronautica Militare dislocato sull'aeroporto di Pisa-San Giusto. Ha origine dal 46° Stormo da bombardamento terrestre e la sua bandiera di guerra è la più decorata tra tutti i reparti di volo dell'Aeronautica Militare. I suoi compiti oggi sono il trasporto tattico, il trasporto materiali, mezzi ed equipaggiamenti, il trasporto sanitario d'urgenza, il trasporto organi per trapianto, l'aerosgombero sanitario e il supporto alla Protezione Civile, sia sul territorio nazionale che all'estero. Dal 1956, è l'unico reparto dell'Aeronautica Militare a occuparsi di tali compiti.

LA STORIA - Nato il 15 febbraio del 1940 come 46° Stormo da bombardamento terrestre della Regia Aeronautica, dotato degli sperimentati trimotori Savoia-Marchetti SM.79 e basato presso l'aeroporto Arturo Dall'Oro di Pisa, al 10 giugno successivo era comandata dal Col. pilota Umberto Nannini con il 104° Gruppo del Ten. Col. Giorgio Porta sui Savoia-Marchetti SM.79 con la 252ª Squadriglia (8 SM.79) e 253ª Squadriglia (7 SM.79) ed il 105° Gruppo del Mag. Galeazzo Ciano/Magg. Remo Cadringer con la 254ª Squadriglia (8 SM.79) e 255ª Squadriglia (7 SM.79) inquadrata nella 5ª Divisione Bombardamento Terrestre "Eolo" del Gen. B.A. Augusto Bonola di Viterbo della 3ª Squadra aerea. Nella notte del 21-22 giugno, 6-10 bombardieri Savoia-Marchetti S.M.79 del 104° Gruppo attaccano Marsiglia in due ondate successive. La contraerea francese reagì senza successo e i caccia Dewoitine D.520 dell'*Armée de l'Air* non riuscirono a fermare gli aerei italiani. Quella notte, 4.200 chili di bombe si abbattono sulla città, facendo 143-144 vittime civili e 136 feriti (Bombardamento italiano di Marsiglia). A fine luglio il 105° Gruppo fu rischierato presso l'aeroporto di Catania-Gerbini per partecipare alle operazioni di bombardamento dell'isola di Malta. Il 4 novembre il 46° Stormo si trasferì sull'aeroporto di Tirana, in Albania, in vista dello scoppio delle ostilità con la Grecia, al termine delle quali, nel maggio 1941 si rischierà da Tirana a Bari, in Puglia. Il reparto viene convertito all'aerosiluramento nel maggio 1942 e partecipa a tutti gli eventi bellici della seconda guerra mondiale sino all'8 settembre del 1943. L'11 agosto 1942 il 105° Gruppo divenne Autonomo trasferendosi sull'aeroporto di Decimomannu. Il reparto partecipò alla battaglia di mezzo agosto, e al successivo contrasto agli sbarchi anglo-americani in Algeria e Marocco. Lo stormo fu decorato di Medaglia d'oro al valore militare. Il 46° pagò un tributo altissimo contando più di 110 caduti nel conflitto. Tra questi il S.Ten. Alessandro Caselli (MOVVM) ed il M.llo Marconista Attilio Grassini (MAVM) nella campagna di Grecia e nei cieli del Mediterraneo il Cap. Lidio Urbano Mancini (MOVVM), i **Ten. Silvio Angelucci (MOVVM)** e Mario Ingrellini (MOVVM) ed il Serg.Magg. pilota Giorgio Compiani (MOVVM). Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 le unità rimaste efficienti in parte si sciolsero e solo una squadriglia, la 253ª, riuscì a ripiegare nella ricostituita Aeronautica Cobelligerante, prima in Sardegna e poi all'Aeroporto di Lecce-Galatina.

LO STORMO TRASPORTI - La 46ª Brigata Aerea prende origine dallo Stormo Trasporti schierato dal 1948 sull'aeroporto di Roma-Centocelle, formato inizialmente dal solo 2° Gruppo (102ª Squadriglia, già Squadriglia P e 103ª Squadriglia, già Squadriglia da osservazione aerea) ed in seguito dal 98° Gruppo (ricostituitosi nel 1944 con le Squadriglie 240ª e 241ª Squadriglia). Nel 1949 prenderà la denominazione di 46° Stormo dotato di Beechcraft 18, definendo in quella data il glorioso stemma del Lupo e della costellazione della Lyra con la sua stella più luminosa la Vega, stemma che tuttora viene sfoggiato con orgoglio, sul petto dei suoi equipaggi e sulle derive dei suoi velivoli, nei cieli di tutto il mondo. Nel 1953 lo Stormo inizia il trasferimento da Centocelle a Pisa, iniziando a ricevere i nuovi C-119, i famosi Vagoni Volanti. Sarà con questi velivoli che verranno scritte alcune delle pagine più gloriose ma anche più dolorose dell'Aeronautica Militare.

LA 46ª AEROBRIGATA - Dal 1954 lo Stormo si trasforma in 46ª Aerobrigata Trasporti Medi, e dal 1956 (crisi di Suez) la Brigata inizierà la sua incessante opera di ponti aerei che ancora oggi continua nei cieli di tutto il mondo. Con l'epopea dei C-119 l'Aerobrigata viene chiamata ad operare in tutti i contesti nazionali ed internazionali (sia squisitamente militari che di soccorso alle popolazioni) con totale pieno apprezzamento per l'alta professionalità dimostrata.

A lato - il Fairchild C-119 nel 1954 Sarà grazie a questi risultati che verranno chiamati ad operare per conto dell'ONU in Congo. Questo lungo periodo si dimostrerà duro e difficile e anche particolarmente doloroso. Dalla data di inizio dell'"Operazione Congo" (22 agosto 1960 al 19 giugno 1962) questi uomini con i loro velivoli avevano trasportato in condizioni operativamente difficili e rischiose truppe e materiali perdendo ben 21 uomini, e tre velivoli del 2° Gruppo volo.

Fu proprio durante questa operazione che avvenne l'efferato Eccidio di Kindu il cui ricordo è gelosamente custodito non solo nelle memorie del personale del reparto, ma nel Sacario eretto grazie al contributo volontario dei cittadini italiani organizzato dalla RAI, nel viale di accesso alla Base aerea di Pisa. Con l'intenso utilizzo dei velivoli i Fairchild C-119 incominciavano a risentire della loro età. Si sente la necessità di aumentare l'organico di uomini e di mezzi ed è così che rinasce nel gennaio del 1964 il 50° Gruppo con 25 C-119J, ex USAF. Negli anni successivi le attività prettamente militari e di soccorso si alterneranno senza soluzione di continuità con i "Vagoni Volanti" portando gradatamente un naturale invecchiamento che si concretizzerà con l'acquisto dei nuovi velivoli da trasporto medi C-130H che dal 1972 verranno assegnati al 50° Gruppo. Viene intanto ridenominata 46ª Aerobrigata Trasporti il 9 maggio 1972. Dal 1977 si pensa



a sostituire anche i restanti C-119 rimasti al 2° ed al 98° Gruppo e la scelta cadrà su un velivolo da trasporto tattico di costruzione nazionale il G.222. Nella foto a dx un Lockheed C-130H all'aeroporto di Pisa-San Giusto nel 1984 – a sx Uno dei nuovi Alenia C-27J Spartan



Con il 1978 ha quindi inizio una fase di completa ristrutturazione delle linee di volo e degli equipaggi. Le attività crescono in modo esponenziale dando origine a nuove specialità quali quelle dell'antincendio boschivo. Il primo velivolo ad effettuare questo nuovo tipo di impiego sarà il C-130H, a seguire anche i G.222; questa ulteriore attività a favore della comunità verrà svolta con grandi sacrifici (due equipaggi con 8 caduti e 2 velivoli distrutti) sino al mese di maggio 2000.



LA 46ª BRIGATA AEREA – Il 1° novembre 1985 l'Aerobrigata assume l'attuale nome di 46ª Brigata Aerea. Gli uomini della 46ª opereranno dal Circolo Polare Artico all'Antartide con le missioni a supporto del PNRA "Progetto Antartide" ai soccorsi per le popolazioni terremotate, alluvionate o colpite da carestie un po' in tutto il mondo. Operazioni come la Cambogia del 1984, l'Eritrea del 1985, la Somalia 1992/94, tratteranno un solco indelebile e lasceranno nei suoi uomini ricordi ancora oggi presi ad esempio dalle nuove generazioni del personale. Sarà sempre durante una delle infinite attività a carattere umanitario e precisamente nella martoriata ex-Iugoslavia che avverrà l'ennesimo sacrificio di un equipaggio. Nel corso della missione "UNPROFOR" sarà abbattuto un G.222, "Lyra 34", con a bordo quattro aviatori italiani, da due missili contraerei croati sui cieli di Sarajevo mentre da Spalato stava trasportando coperte ed aiuti medicinali ed umanitari. Persero la vita il Maggiore pilota Marco Betti, il Tenente pilota Marco Rigliaco, il Maresciallo elettromeccanico di bordo Giuliano Velardi ed il Maresciallo motorista Giuseppe Buttagliari, tutti poi insigniti di Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria. Con l'arrivo del C-27J al 98° Gruppo, completato nel 2009, crescono le capacità di trasporto tattico della 46ª.

MISSIONI ALL'ESTERO - 1993-1994 Missione "UNITAF" (o *Operazione Restore Hope*) in Somalia, fu indetta allo scopo di stabilizzare la situazione nell'ex-colonia italiana a fronte di un crescente stato di anarchia e di grave carestia. Intervenero molti paesi tra i quali gli Stati Uniti d'America, l'Italia, il Belgio, il Pakistan e la Nigeria. L'Aeronautica Militare, per le operazioni in Somalia, costituì il Reparto Volo Autonomo, in cui la 46ª Brigata Aerea rivestiva un ruolo di spicco con un Gruppo Volo Trasporti dotato di due G.222 che venivano utilizzati nella tratta Mogadiscio-Gialalassi per l'aviolancio di paracadutisti e lancio di viveri in zone non raggiungibili da altri mezzi, oppure molto pericolose per l'incolumità dei nostri militari. Durante il volo, ma specialmente durante la fase del lancio, che per forza di cose avveniva a bassa quota ed a velocità ridotta, i G.222 erano scortati da una coppia di HH-3F del 15° Stormo. L'operazione internazionale non ebbe il successo sperato e terminò con il ritiro del contingente ed ancora nel 2013 la Somalia versa nella più totale anarchia, senza un governo centrale con una effettiva autorità, con larghe parti del territorio sotto il controllo di fazioni rivali e insicurezza dei propri abitanti.

- **1999 Missione "UNMISSET"** (*United Nations Mission of Support to East Timor* o "INTERFET") a Timor Est, missione di sostegno delle Nazioni Unite volta a consolidare l'indipendenza dello stato asiatico dal Governo Indonesiano. L'Aeronautica Militare, ha partecipato col il rischieramento di due G.222 della 46ª Brigata Aerea, sulla base australiana di Darwin. I velivoli hanno raggiunto la località, percorrendo 14.000 km in una settimana, compiendo 38 ore di volo effettivo, senza il minimo inconveniente (è utile ricordare che il G.222, è un velivolo concepito per medio breve raggio). L'attività dei velivoli italiani, consisteva nel trasportare uomini e mezzi da Darwin a Dili, capitale dell'isola di Timor Est. Ogni velivolo, svolgeva un volo giornaliero di andata e ritorno di circa quattro ore di volo complessive. Facevano parte del contingente italiano, anche una cinquantina di specialisti, per il necessario supporto tecnico-logistico alle missioni di volo.

- **1999 (ancora in corso) Operazione "Joint Guardian"** (dal 2004 ha preso il nome di *Operazione "Joint Enterpris"*) missione sotto egida ONU e comando NATO intrapresa nel Kosovo per proteggere la popolazione civile dalle forze serbe comandate da Slobodan Milošević. La 46ª Brigata Aerea, attualmente partecipa attivamente al mantenimento della pace in Kosovo con una cospicua presenza di personale sul territorio kosovaro presso l'Aeroporto di Đakovica "AMIKO" (Aeronautica Militare In Kosovo) costruito ex novo dall'Aeronautica Italiana. La decisione di costruire l'aeroporto fu presa nel giugno del 1999 e iniziati i lavori il 16 agosto dello stesso anno dopo soli 43 giorni, il 29 settembre, poté atterrare il primo velivolo.

- **2021 Operazione "Aquila Omnia"**, Evacuazione di Kabul : nell'agosto 2021 dopo la caduta di Kabul in mano talebana, la 46ª Brigata Aerea effettuò oltre 30 missioni inerenti l'esfiltrazione di personale nazionale e alleato dall'Aeroporto di Kabul verso il Kuwait per il successivo rimpatrio in Italia.

ORGANIZZAZIONE - Oggi la 46ª è dotata dei nuovi C-130J "Super Hercules" e il C-27J "Spartan" (rispettivamente evoluzioni del C-130H e del G.222) e opera per assicurare la mobilità per via aerea di forze e risorse, mediante la predisposizione, il trasporto e il recupero di personale, equipaggiamenti e rifornimenti, in scenari operativi nazionali e internazionali, a supporto della funzione di intervento e/o presenza dello Stato anche a favore della NATO, dell'Unione europea, dell'Organizzazione delle Nazioni Unite e altri organismi internazionali. L'Aerobrigata dimostra una molteplicità d'impiego, sia in ambito militare che civile: **Aviosbarco**; **Aviolancio** di personale e materiale; **Trasporto materiali, mezzi ed equipaggiamenti**; **Trasporto sanitario d'urgenza**; **Trasporto organi** per trapianto; **Trasporto personale biocontaminato**; **Aerogombero sanitario**; **Supporto équipe mediche**; **Supporto Gruppo di Chirurgia d'Urgenza** dell'Ospedale di Pisa; **Supporto ad altri dipartimenti governativi**, come Protezione Civile, Ministero dell'interno o il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale; **Operazioni tattiche**; **Operazioni speciali**. Essa è anche in possesso di velivoli KC-130J per le operazioni di **rifornimento in volo**. A livello europeo, la 46ª Brigata Aerea è l'unico Reparto in grado di effettuare operazioni **HAAR** (Helicopter Air-to-Air Refuelling). Fornisce inoltre costante apporto alla piena operatività dello scalo civile internazionale "Galileo Galilei" presente sull'Aeroporto di Pisa.

ONORIFICENZE:



Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia - «Impegnata nei lontani cieli dell'Afghanistan, ha fronteggiato le molteplici difficoltà, determinate dalle complesse e pericolose condizioni ambientali, spesso proibitive, e dalla rischiosa situazione operativa, con indiscussa capacità e valore. L'encomiabile impegno e l'altissimo senso di responsabilità evidenziati costituiscono una chiara testimonianza di professionalità e coraggio di tutti gli appartenenti alla 46ª Brigata Aerea il cui operato ha contribuito ad accrescere il prestigio della Forza Armata e dell'intera Nazione nel contesto internazionale.» - Cieli dell'Afghanistan, 1° ottobre 2002 - 30 settembre 2003



Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia - «Reparto di volo, costantemente impiegato in molteplici e impegnative operazioni di mantenimento della pace e della sicurezza internazionale, svolgeva delicatissima attività di trasporto aereo tattico e di rifornimento nei più disparati teatri operativi, operando con valore ed efficacia su territori sconvolti da guerre civili, a supporto diretto delle popolazioni, delle Forze Armate italiane e delle coalizioni internazionali. Il generoso ed encomiabile impegno profuso da tutto il personale del reparto, accompagnato sempre da straordinaria professionalità e non comune senso del dovere, anche in situazioni ad alto rischio operativo ed ambientale, ha contribuito notevolmente ad elevare e ad accrescere il prestigio dell'Aeronautica Militare e dell'Italia nel mondo» - Cieli dell'Asia e dell'Africa, 2003 - 2018



Medaglia d'Oro al Valor Militare - «Reparto Bombardiere e Aerosilurante, portò in quasi mille azioni di guerra, in più di trecento bombardamenti, in due eroiche e sanguinose battaglie aeronavali, ed in centoventitré aerosiluramenti, con coraggio, spirito di sacrificio e senso del dovere, sempre alta e gloriosa la propria Bandiera su tutti i fronti. Seppe il giorno dell'armistizio, obbedire senza esitazione alle leggi dell'onore e del dovere. Esempio luminoso delle virtù guerriere dell'Arma del cielo». - Cielo di Francia, Grecia, Africa Settentrionale e Mediterraneo, 10 giugno 1940 - 23 agosto 1943 (al 46° Stormo Bombardamento e Aerosiluranti)



Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico - «Nello svolgimento di una incessante attività di trasporto aereo in Patria e in terre lontane, in operazioni di pace, di emergenza e di guerra, la 46ª Brigata aerea offriva costante ed alto esempio di professionalità e di altruismo portando a compimento ardue missioni di evacuazione di connazionali e stranieri da territori sconvolti da guerre civili e disastri naturali. La dedizione dei propri uomini addetti ai servizi tecnici e logistici assicurava una efficienza degli aeromobili che consentiva all'Italia di corrispondere prontamente ad ogni chiamata in missioni umanitarie sotto l'egida di organizzazioni internazionali grazie anche all'abnegazione ed allo sprezzo del pericolo degli equipaggi di volo che subordinavano sempre la loro sicurezza al generoso impulso di salvare vite umane. Insensibili alla fatica e a ranghi ridotti gli stessi equipaggi si alternavano con professionalità e perizia per assicurare innumerevoli interventi per lo spegnimento di incendi boschivi che minacciavano il territorio e la comunità nazionali. La 46ª Brigata aerea, nel solco di una eroica tradizione di guerra e di pace, consacrata dal sacrificio degli equipaggi caduti nell'adempimento del dovere, ha scritto pagine di storia che costituiscono glorioso patrimonio di virtù militari che hanno dato lustro e prestigio all'Aeronautica militare e all'Italia». - (DPR 28 luglio 1992)



Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico - «Reparto di Volo dell'Aeronautica Militare, impegnato in un contesto operativo reso particolarmente complesso dalla presa di potere del regime talebano in Afghanistan, emergeva per il prezioso e insostituibile supporto fornito in occasione dell'operazione "Aquila Omnia", che permetteva di evacuare migliaia di persone, tra cui connazionali e civili afgani ammassati a ridosso degli ingressi dell'aeroporto di Kabul, in una situazione di imminente pericolo rendendo operativo, in brevissimo tempo, un ponte aereo che si è rivelato continuo, efficace e sicuro per i civili trasportati. L'apporto fornito in tale contesto internazionale risultava decisivo e contribuiva ad accrescere il prestigio dell'Aeronautica Militare». - Kabul (Afghanistan) 15 - 31 agosto 2021



Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico - «Reparto di volo impiegato nel teatro afgano, ha fornito il suo encomiabile ed insostituibile apporto alla compagine nazionale ed internazionale impegnata nella missione ISAF. Con straordinario spirito di abnegazione ed eccezionale senso del dovere, impiegava i suoi equipaggi di volo e i propri assetti in oltre 6.000 sortite, e per un totale di circa 8.000 ore di volo, nel compito primario di garantire l'attività di trasporto aereo tattico e il rifornimento, con qualsiasi condizione ambientale e in un contesto operativo altamente complesso e instabile. La straordinaria professionalità, l'eccellente efficienza e l'estremo altruismo dimostrati dal personale della 46ª Brigata, hanno reso possibile, grazie anche alle indispensabili attività di supporto provenienti dalla base madre di Pisa, il favorevole conseguimento di tutti gli obiettivi assegnati, con sicurezza, tempestività e determinazione. I risultati conseguiti e l'assoluta dedizione al servizio hanno consentito al Reparto tutto di aumentare il prestigio dell'Aeronautica Militare e delle sue gloriose tradizioni e di meritare l'incondizionato plauso del Paese, unitamente al riconoscimento delle Nazioni Alleate». - Afghanistan, 20 dicembre 2001 - 16 dicembre 2014



Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico - «Prestigiosa unità di volo dell'Aeronautica Militare, dalle gloriose tradizioni, in un contesto operativo reso particolarmente complesso e impegnativo a causa dell'emergenza sanitaria globale dovuta alla pandemia generata dalla diffusione del COVID-19, operava con elevatissima professionalità e senza soluzione di continuità nell'assicurare il trasporto in biocontenimento di pazienti e di materiali ed equipaggiamenti destinati presso strutture ospedaliere sul territorio nazionale. Grazie allo slancio, al coraggio, all'abnegazione assoluta e all'instancabile impegno del proprio personale, confermava la propria efficace e riconosciuta realtà e contribuiva a dare prestigio e lustro alla Forza armata e alla Nazione tutta». - Italia, febbraio - giugno 2020



Croce di Guerra al Valor Militare - «Stormo dotato di velivoli disarmati di tipi diversi, superando notevoli difficoltà organizzative, dava efficace contributo alla guerra di Liberazione nazionale combattuta a fianco degli alleati consentendo il recupero di prezioso materiale di volo sparso in vari aeroporti dell'Africa Settentrionale, assicurando, in alcune occasioni, i rifornimenti ad una divisione italiana dislocata sul fronte balcanico ed accerchiata dal nemico». - Cielo del Mediterraneo e dei Balcani, 9 settembre 1943 - maggio 1945 (allo Stormo Trasporti)



Croce d'Oro al Merito dell'Esercito - «Brigata aerea dell'Aeronautica militare italiana, impegnata nei cieli nazionali e dei maggiori teatri operativi nei quali hanno agito le unità dell'Esercito Italiano, ha offerto il proprio insostituibile sostegno dando prova di grande capacità operativa e altissimi livelli di efficienza. La vista e profonda professionalità, lo spirito di abnegazione e il coraggio dei propri effettivi, spesso impegnati in situazioni operative e condizioni ambientali proibitive, hanno fatto meritare alla 46ª Brigata aerea unanime ammirazione delle truppe di terra. Grande unità dell'Aeronautica militare che, agendo nel solco delle bellissime tradizioni dell'arma azzurra, ha contribuito, con i suoi equipaggi di volo, il suo personale di terra e le sue macchine a elevare l'accrescere il prestigio dell'Esercito, delle Forze armate e dell'Italia». - In Patria e all'estero, 1960 - 2009



Croce d'Argento al Merito dell'Esercito - «Nel corso delle operazioni "PELLICANO", "IBIS" ed "ALBATROS", svolte da unità dell'esercito a favore delle popolazioni dell'Albania, Somalia e Mozambico, ufficiali, sottufficiali ed avieri della 46ª brigata aerea si prodigavano con faticosa ed encomiabile dedizione assicurando, con continuità e professionalità, il collegamento dei contingenti con la madrepatria. Le condizioni di concreto rischio a cui erano sottoposti gli equipaggi dei velivoli, che in numerose occasioni operavano in territori con situazioni di conflitto in atto. Non hanno mai fatto venir meno il generoso impegno della brigata aerea, che ha svolto 91 missioni a favore di "PELLICANO", 269 a favore di "IBIS" e 63 missioni a favore di "ALBATROS", assicurando i costanti rifornimenti di uomini e materiali nonché il recupero tempestivo dei feriti e caduti nell'adempimento del dovere. Grazie a questa generosa opera svolta dalla 46ª brigata aerea, l'esercito italiano ha potuto operare in maniera efficace e puntuale, ottenendo lusinghieri apprezzamenti che hanno accresciuto il prestigio della forza armata all'interno del paese ed in ambito internazionale». - Albania, Somalia, Mozambico, 18 settembre 1991 - 30 novembre 1994



Medaglia d'Oro al Merito Civile - «Dall'anno della sua costituzione la 46ma Brigata Aerea, dimostrando esemplare perizia professionale, encomiabile spirito di abnegazione ed altissimo senso di solidarietà umana, in occasione di disastrose calamità naturali o di cruenti eventi bellici, si prodigava per salvare vite in pericolo, per impedire il verificarsi di ulteriori danni alle persone ed alle cose e per alleviare le altrui sofferenze. Le rischiose e tempestive operazioni, svolte sia in ambito nazionale che estero con l'alto contributo di sangue di suoi militari, hanno contribuito a rafforzare la fiducia nelle istituzioni della Repubblica ed a suscitare l'ammirazione e la riconoscenza delle Comunità internazionali e della Nazione tutta» - Territorio nazionale ed estero, 1946 - 2007



Medaglia d'Oro al Merito della Sanità Pubblica - 2010



Medaglia d'Oro al Merito della Croce Rossa Italiana - 2013



Medaglia di Bronzo di Eccellenza di III classe 1ª fascia di Pubblica Benemerenzza del Dip.to della Protezione Civile - 2011



**Il Grande Stand
dell'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
alla Fiera della Tecnologia e dell'Ingegno del XX
Secolo**

“A’ riva la machina!”

Fidenza – 5 Ottobre 2024 - inaugurazione dello Stand Aeronautico da parte del Sindaco Davide Malvisi, accompagnato dalla Vice sindaco M. Pia Bariggi; presenti i Comandanti delle Stazioni CC di Fidenza e Salsomaggiore, la Squadra di Vigilanza dell’Ass. Naz. Vigilanza Aeronautica Militare (VAM) ed un folto gruppo di Soci della Sezione AAA di Fidenza.

Da ormai quasi un decennio, gli Aviatori del territorio parmense partecipano alle Fiere che hanno luogo annualmente e in contemporanea a Fidenza, in occasione della ricorrenza del Patrono San Donnino. Ogni anno uno stand innovativo dedicato all’aviazione, pieno di interessanti attrattive per gli appassionati del volo, della tecnologia ma anche per i soli curiosi e soprattutto per i più piccoli. Quella del 2024 è stata senz’altro la manifestazione in cui gli Aviatori d’Italia appartenenti alla Sezione di Fidenza (*che ricordiamo comprende buona parte della provincia con altri 4 Nuclei disseminate nel territorio*) hanno fornito il massimo impegno per realizzare uno stand più ricco e ampio, rispetto alle precedenti edizioni.

I contenuti della mostra che non sono da guardare ma da “vivere in diretta” utilizzando il materiale posto a disposizione del pubblico con la guida di esperti istruttori, rende molto coinvolgente la visita allo stand, che ben si adegua all’indirizzo dato dall’Ente Fiera: **la Tecnologia e l’ingegno del Ventesimo Secolo**. È qui infatti che il visitatore, avvicinandosi allo stand, può studiare da vicino un gigantesco motore stellare, integro e ottimamente conservato, da ben 54.000 cc di cilindrata, per 2.500 CV di potenza, proveniente dai famosi aerei C-119 “Fairchild” (i vagoni volanti) e dai famigerati bombardieri della II G.M. Boeing B-29. Ma è solo l’inizio, perché a pochi metri di distanza si può salire a bordo di un caccia supersonico Blackburn “Buccaneer” proveniente dalla flotta della Royal Air Force ed in servizio fino agli anni ‘80, anche sulle portaerei.

(nella foto a dx un Cap. dei CC è nella cabina di pilotaggio, guidato da un istruttore alla scoperta degli apparati di manovra e controllo del velivolo).



Solo il trasporto in fiera di questo “cockpit” aereo, richiede con le sue 5 tonnellate di peso e un ingombro di 8x3 metri di base e 3 di altezza, l’impiego di un truck con rimorchio e gru, di notevoli dimensioni oltre a trattrici di manovra a terra.



Ma le sorprese sono solo all’inizio: descrivendo l’aereo, si parla di emergenze e di seggiolini eiettabili tipo Martin Baker e quindi della procedura di abbandono del velivolo da parte dei piloti, in caso di necessità; a fianco del Buccaneer è stata realizzata una scenografia dimostrativa di eiezione di una donna pilota, che separatamente dal seggiolino MB, si è messa in salvo a pochi metri dal velivolo, grazie al complesso ma provvidenziale apparato costituito

dal seggiolino eiettabile, atterrando con il paracadute.

(foto sopra - il pilota a terra e l’arrivo dei soccorritori – a lato – pubblico in fila in attesa di salire a bordo del “caccia ex R.A.F.).



Dopo aver visitato motori e aerei, ormai il visitatore si sente coinvolto nel mondo del volo e quindi non può rinunciare all’emozione di cimentarsi nel pilotaggio, attraverso un simulatore di volo statico, offerto ad un pubblico di principianti, assistiti da una squadra di tre istruttori di volo; la prova dura circa 15-20 minuti e non sempre con esito positivo, considerate le naturali difficoltà a manovrare una macchina insolita, che si muove in un ambiente tridimensionale. Occorre sempre armarsi di pazienza per attendere il proprio turno, ma questo permette di assistere alle prove di

altri aspiranti piloti, traendone esperienza e informazioni. (Foto a lato il sim statico). Sicuramente ben più realistica è la sensazione che si prova a bordo del simulatore dinamico, che risponde alle manovre del pilota muovendosi su tre assi. Maggiore però è anche la difficoltà cimentandosi - ormai da semi esperto pilota - nelle manovre e nell'eseguire un volo pianificato. Portando l'aereo da un aeroporto di decollo alla successiva meta di atterraggio. (foto sotto a sx l'interno del velivolo monoposto adibito a simulatore dinamico, con un allievo impegnato nel sorvolo della Laguna di Venezia, assistito da un istruttore. Si noti il monitor con il panorama di volo, il cruscotto con strumenti funzionanti ed il navigatore di bordo; a dx l'intero sistema simulatore GAT, sulla base mobile motorizzata).



Intanto una piccola folla invade con continuità lo stand, soffermandosi anche al tavolo di esposizione dei gadget aeronautici, libri, patch, depliant, abbigliamento e - come novità - anche i prodotti di artigianato realizzati dai Soci Sanja e Rino.



Lo stand aeronautico realizzato da AAA Fidenza "Aviatori d'Italia", per la fiera della Tecnologia e dell'Ingegno 2024 è stato indubbiamente

un successo di consensi e di pubblico, che ha fatto registrare in due giornate circa tremila presenze.

Con due foto ricordo, non rimane che ringraziare l'ideatore e Presidente della Fiera Alberto Campanini e la preziosa Lorena; il Sig. Piazza titolare della SAFI Refrigerazione che ha ospitato gratuitamente lo stand Aeronautico; i bravi, affidabili e sempre impeccabili volontari dell'ANVAM; Federico Giroladini della "Emiliana Trasporti" e il socio Marco Balestrieri della "Trasporti Autonomi" entrambi specializzati in movimentazione e trasporto aerei; il socio Sergio V. con il suo prezioso furgone tuttofare; la IRE esplosivistica per la concessione del Martin Baker; l'Aeronautica Militare per la presenza ed il materiale mimetico; il socio Albino P. inarrivabile genio della elettronica asservita ai simulatori. Gli istruttori di volo, i soci artigiani e naturalmente tutti i generosi soci Aviatori che hanno fattivamente collaborato con



grande impegno per una intera settimana, dedicata alla bella Fiera **A' riva la machina!**

Un sentito Grazie anche alle autorità e al numeroso pubblico che ci ha regalato questo successo. **Arrivederci alla edizione 2025**

Strega - foto di Lomi e Albini



AERONAUTICA MILITARE – “BALLOON CUP”

*A San Damiano mongolfiere da tutta Europa
uno spettacolo internazionale aperto al pubblico dall'11 al 13 ottobre 2024*

*un successo che fa sognare un nuovo inizio
per l'aeroporto di San Damiano*

L'aeroporto di San Damiano (PC) è tornato per l'ennesima volta alla ribalta con una competizione unica in Europa tra mongolfiere italiane e internazionali, corredata da tanti entusiasmanti intrattenimenti “terra aria”. Una manifestazione in grande stile che ricalca il maxi evento del Centenario AM a Pratica di Mare nel 2023, con l'immane esibizione delle Frecce Tricolori, esibizioni aeree e voli di aerei storici famosi. Velivoli in esposizione statica, voli vincolati con mongolfiere ad aria calda, attività extra di intrattenimento anche per i più piccini, simulatori aerei, villaggio sponsor e selezione di food truck. Sono alcune delle attrazioni che da venerdì 11 a domenica 13 ottobre hanno coinvolto decine di migliaia di visitatori. Nell'aeroporto è stato lanciato inoltre il progetto del "Flying Museum" con esposizione di velivoli storici e illustrazione delle attività di manutenzione aerea.

Per dirla in due parole... **cultura, storia, scienza, spettacolo ed emozioni azzurre!**



La giovanissima figurante Ester, posa vicino ad un Macchi 202 “Veltro” del 155° Gruppo Volò, indossando un'uniforme Coloniale da Bersagliere originale.

L'evento appena concluso, è stato pubblicizzato in largo anticipo su tutti i canali social ed i media nazionali e internazionali; non meno forte è stata l'eco dei commenti a fine manifestazione. Ne riportiamo alcuni stralci con i nostri commenti e foto



- "Balloon Cup" - numeri da record: 27mila visitatori alla tre giorni di San Damiano.

È questo il bilancio del fine settimana appena conclusosi all'aeroporto militare Piacentino. Sono state circa 5mila le persone che hanno preso parte alla prima giornata, venerdì 11 ottobre e undicimila in ciascuna delle altre due giornate dedicate all'evento, sabato 12 e domenica 13 ottobre. La manifestazione organizzata da Aeronautica Militare e Difesa Servizi, ha visto tra i momenti clou, l'esibizione delle Frece Tricolori e la competizione tra mongolfiere, che ha riempito di colori il cielo di San Damiano.

Non sono mancati incontri con gli astronauti, laboratori di aquiloni e mongolfiere per i bambini, tante iniziative per le famiglie e gli appassionati, come la rievocazione di un campo militare d'epoca e la possibilità di ammirare da vicino veri e propri gioielli di ingegneria che solcano i cieli. Quella tenutasi a San Damiano è la prima edizione della Balloon Cup e, visto il riscontro positivo, gli organizzatori non hanno nascosto la volontà di dare seguito all'iniziativa. Di certo, si è trattato di un ottimo biglietto da visita per i

progetti di recupero dell'ex base militare, destinata a ospitare un **flying museum**, come annunciato nei mesi scorsi.

(Fonte: Piacenza sera)



Promossa dal **Ministero della Difesa** ed organizzata da **Difesa Servizi** in collaborazione con l'**Aeronautica Militare** e l'**Aeroclub di Pavullo** con il

supporto tecnico di Aeronord Aerostati, la "Balloon Cup" ha celebrato il volo e l'innovazione promuovendo al contempo una cultura di avventura e di scoperta. A impreziosire l'evento si sono aggiunti spettacoli teatrali, concerti, artisti, astronauti, le frecce tricolori e le splendide farfalle azzurre della Nazionale italiana di ginnastica ritmica.

Una manifestazione unica che rappresenta l'inizio di una nuova vita per l'aeroporto di San Damiano, destinato a diventare un museo storico e punto di riferimento culturale per l'intero territorio.



Colori ed emozioni in cielo. Si è abbassato il sipario sulla prima edizione dell'Aeronautica Militare "Balloon Cup - dalla mongolfiera alla stratosfera", evento di calibro internazionale che ha richiamato all'aeroporto militare di San Damiano oltre 35mila visitatori, arrivati da tutto il Paese e dall'estero. Domenica 13 ottobre, sono stati tanti gli applausi all'incoronazione dei vincitori dell'evento competitivo, cui hanno partecipato dieci mongolfiere a gas e dieci palloni ad aria, da Italia, Svizzera, Germania, Regno Unito, Repubblica Ceca, Austria, Belgio, Lettonia, Turchia, Francia. Sul podio il team svizzero Balthazar Wicki e Jens Berger (mongolfiera a gas) e quello turco di Ismail Keremoglu (pallone ad aria calda). La gara era infatti in combinata e i due gruppi hanno dimostrato di essere affiatati e capaci, competendo tra altezze, precisioni e distanze. Nella classifica dei palloni ad aria calda, al primo posto il team italiano di Gianfranco Curti; per le mongolfiere a gas la Svizzera. I primi classificati sono allievi del pilota Giovanni John Aimò, il più esperto – classe 1946 di Mondovì (Cuneo) con alle spalle più di 11mila ore di volo in Europa e nel mondo. Nella Balloon Cup non era in competizione, ma ha avuto il ruolo di "volpe", gara nella gara tra i palloni aerostatici. "È stata una competizione bellissima e altissimo livello" – commenta – "ed è una soddisfazione vedere i miei allievi arrivare in alto in classifica".

Fonte quotidiano Libertà

L'impresa di Aimò - John Aimò è un'istituzione nel mondo aerostatico. Approfittando delle condizioni meteo e delle traiettorie, ha percorso 150 chilometri in tre ore, partendo da San Damiano ed atterrando a Ferrara. "Avevo tutto il cielo a disposizione" - racconta - "ho volato sopra le nuvole al sole, vedevo solo le Alpi; arrivato a Ferrara il cielo era sereno e ho potuto ammirare tutta la città".

In 1.400 sulle mongolfiere - Hanno provato l'ebbrezza del volo anche 1.400



persone, riferisce Claudia Cisarò di Aeronord, che sono potute salire sulle quattro mongolfiere a volo vincolato (ancorate a terra).



(foto: Soci della AAA-Fidenza posano davanti al Tornado "Special Color" dedicato ai 50 anni dal suo primo volo. Il giovane socio aeromodellista Mirco, ai comandi del vecchio G.91 tornato in volo dopo 40 anni).

La manifestazione ha preso ufficialmente il via venerdì 11 con la cerimonia di apertura, presieduta dal "padrone di casa" - il **Ten. Colonnello Occini**, Comandante dell'Aeroporto Militare di San Damiano, insieme al sindaco di San Giorgio Piacentino, **Donatella Alberoni**, che hanno sottolineato l'importanza di eventi come la Balloon Cup per il rafforzamento dei legami tra le Forze Armate e la comunità locale. Un intervento significativo è venuto dal dottor **Pier Domenico Garrone**, consigliere del Ministro della Difesa, che ha parlato delle strategie per valorizzare la cultura della Difesa e il ruolo cruciale della comunicazione istituzionale nel promuovere queste tematiche. Nel suo intervento, l'A.D. di Difesa Servizi, **Luca Andreoli**, ha dichiarato: "Difesa Servizi crede in queste iniziative pensate e destinate alla collettività. Noi la storia e le emozioni del volo vogliamo raccontarle attraverso le mongolfiere, primo strumento con cui l'uomo ha esplorato la terza dimensione, lo facciamo guardando al futuro, che è già presente, la stratosfera. I visitatori oltre a partecipare alle iniziative dell'evento potranno ammirare le bellezze dell'Italia da un punto di vista diverso: dal cielo. Questo rientra in un percorso che Difesa Servizi ha intrapreso insieme a stakeholder come Agenzia del Demanio, Ministero del Turismo ed ENIT – Agenzia Nazionale del Turismo, che si chiama "Valore Paese Italia", attraverso cui raccontiamo e valorizziamo tutte le bellezze del nostro Paese."

Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica -**Generale Luca Goretti**, ha evidenziato che: "iniziative come questa permettono di far conoscere al grande pubblico l'Aeronautica Militare e quello che quotidianamente svolge al servizio del Paese. Se siamo qui oggi ad apprezzare questo bellissimo spettacolo, è anche perché l'Aeronautica Militare e la Difesa ci sono ogni giorno a difendere uno dei valori fondamentali: la libertà. Abbiamo messo a disposizione l'aeroporto militare di Piacenza, un reparto importante per l'Aeronautica Militare anche al fine di valorizzare il patrimonio storico della Forza Armata, perché apprezzando quello che siamo stati, possiamo affrontare al meglio le sfide del futuro. Lo vediamo qui, le mongolfiere rappresentano gli albori del volo, da quel volo siamo cresciuti e siamo arrivati fino ad oggi con il volo umano spaziale sulla ISS. Siamo fieri di promuovere eventi come questo. **Abbiamo voglia di farci conoscere soprattutto dai giovani, che rappresentano il futuro di questo Paese. Li invitiamo ad essere curiosi e a chiedere ad ogni singolo appartenente dell'Aeronautica Militare, quale è il suo lavoro che svolge ogni giorno. Rimarrete entusiasti e scoprirete che è una delle professioni più belle che ci siano, quelle legate al mondo del volo**".



I numerosi visitatori hanno avuto anche l'opportunità di incontrare il Colonnello astronauta dell'Aeronautica Militare **Walter Villadei** e l'equipaggio della missione **Ax-3**, offrendo una interessante prospettiva sul futuro dei voli spaziali. L'esibizione della **Pattuglia Acrobatica Nazionale** è stato uno spettacolo, un momento emozionante che ha incantato il pubblico presente. Sorvoli aerei, attività di intrattenimento legate al volo e le gare di volo libero e vincolato hanno accompagnato il pubblico nel corso delle tre giornate.

La **Balloon Cup** ha confermato il successo di questa idea di manifestazione, che non solo celebra il volo e l'innovazione aeronautica, ma promuove anche una cultura di avventura e scoperta.

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 ottobre

- 01/10/2023 Apertosi il 30 settembre, si conclude a Caserta il IV Raduno Nazionale degli Specialisti dell'Aeronautica Militare coincidente con il 75° Anniversario di fondazione dell'omonima Scuola.
- 02/10/1937 Ha inizio a Milano il Salone dell'Aeronautica. Presenti delegazioni provenienti da Albania, Austria, Cecoslovacchia, Danimarca, Grecia, Jugoslavia, Lituania, Polonia, Svizzera, Ungheria Afghanistan, Ecuador, Siam. Il Salone resterà aperto fino 17 ottobre.
- 03/10/1998 Attiva a Robassomero (Torino) *Air Green*, scuola per piloti di elicottero ideata da Mauro Airaudi I piloti privati possono accedere, attraverso corsi di perfezionamento, al brevetto professionale. Previsti 2 due corsi annuali presso l'Aero Club Torino. I corsi durano dai 4 ai 6 mesi: 3 lezioni serali la settimana per 130 ore complessive. La teoria comprende aerotecnica, servizio tecnico motori, circolazione e medicina aeronautica, meteorologia, radionavigazione strumentale e telecomunicazioni. La parte pratica si effettuerà su elicotteri R22 – in n. di 13 unità – per 40 ore. Per la licenza di pilota commerciale sono previste 110 ore di volo.
- 04/10/2000 Inaugurato a Nizza *Piaggio Aero France*, nuovo centro di ricerca aeronautico che fa capo alla Piaggio di Finale Ligure e Sestri. Il centro supporta l'ufficio tecnico finalese, stanti i progetti di sviluppo del *P 166* e *P 180*. Sotto la direzione del quarantunenne Adolfo Ruggero, sono impiegati 21 ingegneri e 15 disegnatori.
- 05/10/1941 Seconda Guerra Mondiale - Bucarest. Alto riconoscimento del Re Michele di Romania ad ufficiali e sottufficiali della Regia Aeronautica meritevoli della più alta decorazione dell'Aviazione rumena: la "*Medaglia alla Virtù Aeronautica*", per i due anni di attività addestrativa svolta in Romania a favore degli aviatori di tale Stato.
- 06/10/1943 Seconda Guerra Mondiale - Fra le varie disposizioni impartite dal Generale Renato Sandalli, Ministro e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, una in particolare prevede di dotare i Reparti di impiego di servizi autonomi senza avvalersi della organizzazione territoriale.
- 07/10/1975 Il Consiglio dei Ministri della Comunità Europea presenta un "*programma d'azione*" a salvaguardia dell'industria aeronautica delle Nazioni facenti parte della Comunità. Il piano tende a fronteggiare la crisi del trasporto aereo, le difficoltà che incontrano le industrie costruttrici ivi comprese quelle di velivoli militari, causa il rallentamento della domanda in un contesto economico recessivo.
- 08/10/2023 Open day al Museo Storico e Centro Sportivo di Vigna di Valle, in occasione del Centenario di fondazione dell'Aeronautica Militare.
- 09/10/1989 Nel corso di una esercitazione presso il 53° Stormo di Cameri, alle 20:27, poco dopo il decollo, esplose un *F-104* pilotato dal Tenente Lorenzo Boccardi, torinese, 26 anni, Capo Calotta della base. Il velivolo precipita a fine pista ed il giovane pilota perde la vita.
- 10/10/1985 Un Boeing delle linee aeree egiziane diretto in Tunisia, con a bordo i terroristi arresi dopo aver sequestrato la motonave italiana Achille Lauro, assassinando e gettando in mare il passeggero Leon Klinghoffer, cittadino statunitense, viene dirottato sull'aeroporto di Sigonella (Sicilia) da quattro F-18 "Tomcat" decollati dalla portaerei USS Saratoga. Ha inizio la "Crisi di Sigonella", un caso diplomatico tra Italia e Stati Uniti d'America che nella notte e fino all'alba del giorno successivo, rischiò di sfociare in uno scontro armato tra militari italiani e gli uomini della Delta Force USA.
- 11/10/1983 Secondo un rapporto dell'Azienda per l'Assistenza al Volo, l'Italia ha il cielo più insicuro, considerate le sfiorate 59 collisioni in 12 mesi (periodo 1° ottobre 1981 - 30 settembre 1982). Per ben 8 volte velivoli di tipo e nazionalità non identificata hanno sfiorato velivoli italiani, evitando di poco la tragedia. Inoltre, un aereo italiano ha incrociato qualcosa di non identificabile come aviogetto.
- 12/10/1940 Seconda Guerra Mondiale - Il Ministero dell'Aeronautica istituisce Corsi di Allievi Ufficiali Piloti presso la Milizia Universitaria. La Milizia curerà l'aspetto politico-militare dell'istruzione e, in collaborazione con la RUNA, quello tecnico. La decisione scaturisce dal fatto che molti giovani universitari, pur desiderando svolgere il servizio di leva in qualità di ufficiali piloti, vi rinunciano in quanto il conseguimento del brevetto di pilota militare li allontana per lungo tempo dall'Università.
- 13/10/1943 Seconda Guerra Mondiale - Dopo l'armistizio dell'8 settembre che ne ha sancito il passaggio nel fronte alleato, l'Italia dichiara guerra alla Germania. La Regia Aeronautica opera principalmente nei Balcani.
- 14/10/1979 Nell'ambito della 1ª "*Settimana Aerea Piemontese*", presso l'aeroporto di Biella-Cerrione si apre la mostra "*Aerei di ieri e di oggi*" organizzata dall'*Aereo Club Luigi Sella* e patrocinata dalla Regione Piemonte. In mostra un *Curtiss*, uno *SPAD VII* della Prima Guerra Mondiale, un *F-104*, un "*Farnborough*" in scala ridotta, aerei dell'Aeronautica

Militare e dell'Aviazione Leggera dell'Esercito, della Marina Militare e dell'Aviazione Civile, reperti del museo Caproni. La mostra si concluderà il successivo 21 ottobre.

- 15/10/1939 Nasce la Regia Scuola Paracadutisti dell'Aeronautica, di stanza a Tarquinia. Mentre la Regia Aeronautica è responsabile del settore tecnico-amministrativo, dallo Stato Maggiore del Regio Esercito dipendono l'addestramento e l'impegno. Primo Comandante è il Colonnello pilota della Regia Aeronautica, paracadutista Giuseppe Baudoin. Migliaia di volontari affluiranno alla Scuola dalle varie Forze Armate.
- 16/10/1965 Muore a Roma Prospero Freri, Pioniere dell'Aviazione italiana, pluridecorato al Valore. Nato a Napoli il 18 marzo 1892, combattente nella Prima Guerra Mondiale, nel 1921 comincia a progettare, in collaborazione con Gennaro Maddaluno, un nuovo tipo di paracadute che avrà compimento l'anno successivo, quale primo *aerodiscensore* italiano. I suoi studi proseguiranno in qualità di Ufficiale della Regia Aeronautica. Realizzerà, infatti, in collaborazione con Giuseppe Furmanik, il paracadute "Salvator".
- 17/10/1943 Nell'ambito del riordinamento delle forze aeree italiane è operativa, con sede a Bari, una Unità Aerea su tre Raggruppamenti. Il comando viene assunto temporaneamente dal Capo di Stato Maggiore, Generale di Brigata Aerea Angelo Tessore.
- 18/10/1943 Seconda Guerra Mondiale - Grazie all'impiego di un CR.42, viene stabilito il primo collegamento diretto con la Divisione *Venezia* a Serane, in Montenegro.
- 19/10/1943 Seconda Guerra Mondiale - Il Sottosegretario per l'Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana, Ernesto Botto, dispone modalità, tempi e sede di presentazione per il personale appartenente a tutte le categorie e specialità dell'Aeronautica.
- 20/10/1977 Un elicottero militare *Agusta Bell 204B*, in forza al 15° Stormo, 3° Distaccamento di Grottaglie (Taranto) decollato da Vicenza, precipita al suolo in zona Padova incendiandosi. Muoiono carbonizzati il Capitano pilota Michele Grande, 27 anni, di Cavallino di Lecce; il Maresciallo Benito Stasi, 42 anni, di Taranto; il Maresciallo Alfredo Miccoli, 41 anni, di Torre Santa Susanna (Brindisi); il Sergente Francesco Santoruvo, 23 anni, di Bitonto (Bari) ed il Sergente Salvatore Pinto, 21 anni, di Torre Santa Susanna. A seguito di un'avaria all'elicottero, l'equipaggio sacrificò la propria vita impedendo che il mezzo precipitasse su un centro abitato, evitando, quindi, disastrose conseguenze.
- 21/10/1990 Da undici anni Alfeo Manghi, pensionato sessantasettenne di Reggio Emilia, lavora instancabilmente al restauro dell'ultimo bombardiere *Re.2002*. Dei 260 esemplari costruiti dalle Officine Reggiane durante l'ultima guerra, ne era rimasto uno ridotto a rottame, quello recuperato dal Manghi, d'intesa con lo Stato Maggiore Aeronautica, con l'obiettivo di farlo tornare a volare.
- 22/10/1934 In un'intervista al giornale francese «*Jour*», il Generale Giuseppe Valle, Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, nel ricordare che l'Italia possiede record mondiali di massima velocità assoluta, di massima altezza in aeroplano e di massima distanza in idrovolante, annuncia importanti novità per la prossima primavera riguardanti l'Aviazione civile: aerei commerciali per 20 passeggeri percorreranno Roma-Parigi in 3 ore, Roma-Londra in 4 ore, Roma-Buenos Aires in 36 ore. Tale ultima linea – sottolinea Valle – desiderio dell'Italia sarebbe di farla in stretta collaborazione stretta con l'Aviazione francese.
- 23/10/1968 Muore suicida sparandosi alla tempia nella propria abitazione romana, il settantunenne Generale in congedo Renato Sandalli, Ministro e Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica nei due Governi Badoglio (1943-44).
- 23/10/1940 Seconda Guerra Mondiale - In Africa Settentrionale la Regia Aeronautica bombarda gli impianti ferroviari egiziani in mano britannica, di Marsa Matruh, Fuka, El Dabà provocando danni ingenti.
- 24/10/1936 Dopo aver preso parte a Corridonia all'inaugurazione del monumento alla Medaglia d'Oro della Prima Guerra Mondiale, Filippo Corridoni, presente la mamma dell'Eroe con il capo avvolto da una sciarpa nera, il Capo del Governo, Benito Mussolini, con il Generale Giuseppe Valle, Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica ed alte Autorità raggiunge Loreto. Accolto all'ingresso del Santuario dai religiosi, il Duce rende omaggio alla Madonna Protettrice degli Aviatori.
- 25/10/1940 Seconda Guerra Mondiale - In vista della *Battaglia Aerea d'Inghilterra* dove l'Italia partecipa con il Corpo Aereo Italiano (CAI), scambio di telegrammi fra il Capo dell'Aeronautica tedesca Hermann Goering ed il Generale Rino Corso Fougier Comandante del CAI. Si riportano alcuni stralci. Scrive Goering: «*Nel giorno dell'entrata delle unità aeree italiane nelle nostre file, porgo il mio saluto a voi ed agli uomini dei vostri reparti, invio il più cordiale benvenuto ai fratelli d'arme italiani*». Risponde Fougier: «*Vi ringrazio vivamente, signor Reichsmarschall, per le gentili espressioni di benvenuto che avete voluto far pervenire a me ed agli uomini dei miei reparti, al nostro giungere fra i valorosi camerati tedeschi. [...] Nel riconfermarvi il proposito del CAI di operare in senso di cameratesco contatto coi fratelli d'arme tedeschi, vi esprimo tutta la mia ferma certezza di vedere coronata dal successo la nostra lotta contro il comune nemico*».
- 26/10/1976 Mentre è in auge il Governo Andreotti di Compromesso Storico, costituito da DC, PCI, PSI, PSDI, PRI, PLI i parlamentari comunisti onorevole Arrigo Boldrini ed il senatore Nino Pasti, già Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica (1959-60), criticano l'Esecutivo per non aver consultato il Parlamento riguardo il Memorandum d'intesa firmato fra Italia, Repubblica Federale Tedesca e Gran Bretagna per l'inizio della produzione del velivolo MRCA.

- 27/10/1979 L'Ente a partecipazioni e Finanziamento Industrie Manifatturiere (EFIM) annuncia entro il 1983 un piano di investimenti di 220 miliardi di Lire per l'industria aeronautica. Ente pubblico sorto come FIM (Fondo Finanziamento Industria Meccanica) nel 1962 sotto il III Governo Fanfani, verrà soppresso nel 1992.
- 28/10/1942 Seconda Guerra Mondiale - Alle ore 12,00 il Duce riceve a Palazzo Venezia i vertici delle Forze Armate. La Regia Aeronautica è rappresentata dal Generale Rino Corso Fougier, Sottosegretario di Stato e Capo di Stato Maggiore dell'Arma Azzurra. Il Capo del Governo italiano, presente il Maresciallo d'Italia Ugo Cavallero, Capo di Stato, Maggiore Generale, ha dato un ampio riconoscimento ai presenti per l'opera compiuta auspicando, per il futuro, un'intelligente e devota cooperazione.
- 29/10/1940 Seconda Guerra Mondiale - Il bollettino n. 144 del Comando Supremo Italiano, trasmesso martedì 29 ottobre 1940, con il giornale radio delle ore 13,00 annuncia: «*All'alba di ieri le nostre truppe dislocate in Albania hanno varcato la frontiera greca e sono penetrate per vari punti nel territorio nemico: l'avanzata continua*». Ha avuto inizio la Campagna di Grecia.
- 30/10/1940 Seconda Guerra Mondiale - Campagna di Grecia. Dopo aver bombardato gli obiettivi militari nel porto di Patrasso, lungo il canale di Corinto, nella base navale di Prevesa ed in quella aerea di Tatoi, le squadriglie della Regia Aeronautica "Alcioni", "Aironi", "Cicogna" imperversano sul cielo greco colpendo la base di Lepanto, gli accampamenti di Metozov, gli apprestamenti militari, i nodi stradali della valle del Calamas.
- 31/10/1942 Seconda Guerra Mondiale - Gloria della Regia Aeronautica alla Patria in armi nel mese di ottobre: 70 caduti, 44 feriti, 39 dispersi.

APPROFONDIMENTO

QUEL 5 OTTOBRE 1941 A BUCAREST



Da sinistra Re Michele di Romania, il Conducător Ion Antonescu, il Generale Jenescu, il Generale Pricolo



LA STORIA CHE SI RIVERBERA NEL TEMPO - Seconda Guerra Mondiale, corre l'anno 1941, quando il 5 ottobre Bucarest, capitale della Romania, è teatro di un grande evento che ha per protagonista la Regia Aeronautica. Lo Stato romeno intende esprimere viva gratitudine all'Italia ed ai piloti della Regia Aeronautica che da due anni svolgono un'intensa attività addestrativa a favore della *Forțele Aeriene Regale ale României* (Reale Aeronautica di Romania).

ITALIA-ROMANIA, IL PRECEDENTE DI UN'AMICIZIA - Per quanto nel Secondo Conflitto Mondiale Italia e Romania siano alleate, le due Nazioni hanno sempre avuto buoni rapporti. Già nel 1930 le due Armi Azzurre hanno approfondito la reciproca conoscenza in ragione di una trasvolata della Regia Aeronautica avente una specifica finalità. Scelti dal Ministro dell'Aeronautica Italo Balbo non per conseguire un primato, ma in caso di evenienza bellica, 9 caccia *FIAT CR.20* si sono cimentati, sfidando le intemperie, in un volo a tappe, toccando varie città e capitali dell'Est europeo. La Squadriglia italiana al comando del Tenente Colonnello pilota Rino Corso Fougier ha fatto tappa a Szombathely, Budapest, Belgrado, Sofia, Bucarest. Proprio l'arrivo in Romania, base aerea di Băneasa, ha rappresentato il momento più importante per la Regia Aeronautica, vista la grande manifestazione aerea tenutasi il 15 settembre 1930 non avente carattere di gara, dove si sono esibiti piloti italiani, jugoslavi, francesi, rumeni, cecoslovacchi. Le autorità rumene in particolare, hanno apprezzato le qualità della Regia Aeronautica.

LO STATO DI ROMANIA NEL 1941 - La Regia Aeronautica che dal 1939 addestra i piloti della *Forțele Aeriene Regale ale României*, opera in una Nazione retta da una Monarchia, al cui vertice vi è il giovanissimo Re Michele. Dal 5 settembre 1940, Primo Ministro e uomo forte dello Stato è il *Conducător* - Maresciallo dell'Esercito Ion Antonescu, militare austero, deciso ed al tempo stesso pragmatico. Quando Antonescu assume il potere, la Romania è attraversata da forti tensioni in quanto il popolo non ha accettato alcune cessioni territoriali - su pressione di Italia e Germania - quali la Transilvania settentrionale all'Ungheria e la Dobrugia meridionale alla Bulgaria. In più, l'Unione Sovietica (URSS) di Stalin si è annessa la Bessarabia e la Bucovina del Nord. Dopo aver convinto Re Carol ad abdicare chiamando al trono il figlio diciannovenne Michele, il Maresciallo ha assunto la carica di *Conducător* dello Stato, in ragione di un decreto firmato dal neo sovrano. Antonescu sa bene che la Romania non può rimanere estranea al conflitto. Deve pertanto decidere da che parte schierarsi. Sceglie la Germania, che non ha mire territoriali sulla Romania, schierandosi contro l'URSS con l'auspicio di riprendersi i territori annessi da Stalin. Nel dicembre 1940 Antonescu assume l'interim degli Esteri. Naturalmente, il *Conducător* non dispera di riagguantare i territori ceduti ad Ungheria e Bulgaria che nel conflitto sono comunque alleate nel Patto Tripartito.

IL CONTESTO STORICO - Sottoscritto a Berlino il 27 Settembre 1940 da Germania, Italia e Giappone al Patto hanno aderito successivamente Ungheria (novembre 1940), Slovacchia (novembre 1940), Romania (novembre 1940), Bulgaria (marzo 1941), Croazia (giugno 1941). Precedentemente a tale Trattato, il 25 novembre 1936, Germania e Giappone avevano sottoscritto a Berlino il Patto Anticomintern (anti-internazionale comunista) con il quale si impegnavano «a informarsi reciprocamente sulla attività dell'Internazionale comunista, a consigliarsi sulle misure difensive necessarie e a porre in atto tali misure in stretta collaborazione». Successivamente vi aderiranno, nel 1937 l'Italia nel 1939, Spagna, Ungheria, Manciukuò nel novembre 1941, Finlandia, Romania, Bulgaria, Croazia, Slovacchia, Danimarca, Cina. Il 1° settembre 1939 la Germania invade la Polonia per risolvere l'annosa questione della città tedesca di Danzica, sottrattagli al termine del Primo Conflitto. Il 3 settembre Gran Bretagna e Francia muovono guerra a Hitler che, a sua volta, il 23 agosto precedente ha sottoscritto un Patto di non aggressione con l'Unione Sovietica. Gran Bretagna e Francia non dichiarano guerra a Mosca quando tre settimane dopo l'apertura delle ostilità, Stalin attacca da est la Polonia mangiandosene la metà. L'Unione Sovietica non si ferma. Nel novembre 1939 aggredisce la Finlandia annettendosi una fetta consistente di territorio. Sempre l'URSS, nella primavera ed estate 1940 aggredisce Estonia, Lettonia e Lituania portandole sotto il giogo stalinista. La Germania comincia a guardare con preoccupazione all'espansione comunista ad est, ma è legata a Stalin dal Patto di non aggressione del 1939. Il 10 giugno 1940 l'Italia entra in guerra contro Gran Bretagna e Francia; il successivo mese di ottobre dichiara guerra alla Grecia. Un qualcosa di incredibile accade nel marzo 1941. Il giorno 25, il Primo Ministro del Regno di Jugoslavia Dragiša Cvetković ed il Ministro esteri Aleksandar Cincar-Marković sottoscrivono l'adesione dello Stato jugoslavo al Patto Tripartito. Il Tripartito pensa di aver consolidato le proprie posizioni contro l'Inghilterra. Invece, la mattina del 27 marzo, un golpe filo-inglese del generale Simović congela l'adesione della Jugoslavia al Tripartito. Il 6 aprile 1941 la Germania muove guerra alla Jugoslavia seguita da Italia e Ungheria. La Jugoslavia viene smembrata. Nasce lo Stato Indipendente di Croazia che aderisce al Tripartito (giugno 1941). Intanto, il 22 giugno 1941, probabilmente con alcune settimane di ritardo causa le operazioni in Jugoslavia, la Germania invade l'URSS e, poco dopo, anche l'Italia con il CSIR (Corpo Spedizione Italiano in Russia) partecipa alle operazioni belliche in quell'area unitamente a Romania, Ungheria, Finlandia, Slovacchia. Accade, però, che la grande e naturale alleanza Churchill-Stalin, Gran Bretagna-Unione Sovietica, escogiti una mossa che si rivelerà se non decisiva, almeno fondamentale nel prosieguo del conflitto: l'Operazione "Countenance". Trattasi dell'invasione congiunta del neutrale Iran che ha inizio il 25 agosto 1941 per concludersi il successivo 17 settembre. In tal modo, la Gran Bretagna, attraverso l'Iran, può fornire di armi e materiali l'URSS ormai prossima al collasso, vista la travolgente avanzata in territorio sovietico delle forze tedesche.



QUEL 5 OTTOBRE 1941 A BUCAREST - Veniamo al 5 ottobre 1941, giornata memorabile per la Regia Aeronautica che, grazie alla dedizione dei propri uomini, si accinge a ricevere un importante riconoscimento da parte delle Autorità rumene per l'attività addestrativa svolta a favore dei piloti dell'Arma Azzurra di Romania. Assurta ad Arma autonoma nel 1924, la *Forțele Aeriene Regale ale României* annovera poco più di 60.000 uomini. È strutturata al vertice da un Sottosegretariato all'Aeronautica, quindi, a seguire, uno Stato Maggiore, un Comando dell'Aeronautica

Militare, un Comando della Difesa Antiaerea, delle Regioni Aeree, tre Comandi della Difesa Antiaerea, 28 zone di Difesa Antiaerea, tre flottiglie di bombardieri, una flottiglia di idrovolanti, una flottiglia di dirigibili, reggimenti di difesa antiaerea, un reggimento genio aviotrasportato, centri di addestramento per la difesa antiaerea, scuole, servizi e stabilimenti militari. Durante il conflitto, le donne munite del brevetto di pilota che intendono prendere parte allo sforzo bellico rumeno vengono incorporate nella *Escadrila Albă*, la *Squadriglia Bianca*. Ideata dall'aviatrice *Marina Știrbei* soprannominata *Principessa dell'aeronautica rumena*, la Squadriglia Bianca ha finalità mediche ed annovera monopiani in versione aeroambulanza. Oltre ad utilizzare velivoli di varie nazionalità, l'Aeronautica rumena ne produce alcuni su licenza. Riguardo l'Italia utilizza il *Nardi FN.305*, monoplano da addestramento caccia e trasporto leggero, il ricognitore/bombardiere *Savoia Marchetti S.55*, il bombardiere *Savoia Marchetti SM.79*, l'idrovolante *Cant Z.501*, l'idrovolante da ricognizione *Savoia Marchetti S.62*. Vista la varietà degli apparecchi italiani utilizzati dalla Romania, appare più che logica l'attività addestrativa in atto da due anni a favore dei piloti rumeni. Reduce dal fronte orientale dove ha ispezionato unità della Regia Aeronautica impegnate sul fronte russo, il Sottosegretario di Stato e Capo di Stato Aeronautica, Generale Francesco Pricolo giunge in aereo all'aeroporto di Bucarest il 5 ottobre con al seguito il Generale Mario Bernasconi, Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica per gli Armamenti e la Logistica, e il Generale Simone Pietro Mattei, Capo Ufficio Operazioni di Superaereo. Il Sottosegretario Pricolo viene accolto dal Ministro d'Italia in Romania, Renato Bova Scoppa, dal Generale Spoidol, Capo della Missione Aeronautica tedesca in Romania, dal Comandor Pop, Segretario Generale del Ministero dell'Aeronautica rumena, da funzionari della legazione italiana e da numerosi ufficiali piloti italiani, tedeschi e rumeni. Il Generale di Squadra Aerea Gheorghe Jenescu, Ministro Segretario di Stato e Sottosegretario di Stato dell'Aria, accoglie l'omologo italiano Pricolo alla presenza degli ufficiali e sottufficiali istruttori della Regia Aeronautica in onore dei quali offre un pranzo.

Il momento più significativo lo si raggiunge quando il Generale Jenescu, esaltando le doti degli uomini dell'Arma Azzurra italiana, consegna ad ufficiali e sottufficiali della Regia Aeronautica la più alta decorazione dell'Aviazione rumena: la *Medaglia Virtù Aeronautica* accordata da Re Michele su proposta dello stesso Jenescu. In conclusione, da parte italiana viene elogiata l'Aviazione rumena che, «in modo tanto glorioso sta facendo il suo dovere per la Patria e per la causa comune dei popoli europei in lotta contro il bolscevismo». Proprio la guerra ad est provoca non poche riflessioni visti anche gli esiti della citata *Operazione Countenance*. In pratica, se l'URSS non crolla nel giro di poche settimane la situazione si andrebbe a complicare per le forze antisovietiche costrette a stagnare nel micidiale inverno russo (cosa che avverrà). Lo ha ben intuito Pricolo che prima di recarsi a Bucarest per la cerimonia del 5 ottobre, ha fatto tappa sul fronte orientale. Pochi giorni dopo, verso la fine di ottobre, il Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica torna nuovamente sul fronte dell'Est per rendersi conto personalmente della situazione. Ma anche per Pricolo il tempo sta per scadere visto che, dopo una manciata di giorni non guiderà più la Regia Aeronautica. A prendere il suo posto, il 15 novembre 1941, sarà quel Rino Corso Fougier che il 15 settembre 1930, al comando di una squadriglia di 9 caccia *CR.20 FIAT*, nel cielo di Romania, aveva riscosso l'ammirazione dei vertici delle varie Armi Azzurre là convenute, autorità rumene in primis.

Michele Salomone

LE PAGINE DEGLI EVENTI

VISITA AI RIFUGI ANTIAEREI DI PARMA

Una giornata sottoterra, tra storia, cultura e... commozione!

Sabato 19 ottobre 2024, 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, la Sezione AAA di Fidenza ha organizzato una visita ai rifugi situati nel centro della città di Parma. Alla iniziativa, divulgata con largo anticipo alla Presidenza AssoArma Parma, hanno partecipato gli Aviatori d'Italia della Sezione AAA di Fidenza, Cavalieri dell'ANIOC, il Presidente e Vice Presidente ANAD/I (Artiglieri) Colorno, soci della Sez. AAA di Parma. Anfitrione dell'evento il Dott. Andrea Di Betta, anima della riscoperta dei rifugi, ma anche animatore della messa in sicurezza dei siti (in collaborazione con l'Amm.ne comunale), dell'ambientamento e della esposizione dei cimeli dell'epoca (1940-1945) ed infine dell'apertura al pubblico a richiesta.



La giornata molto impegnativa per il folto gruppo di partecipanti, complice anche il brutto tempo, si è svolta attraverso un percorso nel cuore della città, dove le indicazioni della guida hanno rivelato sui muri di molti palazzi, una simbologia che da oltre 80 anni è sotto gli occhi di tutti, ma che risulta a ben pochi comprensibile: sono ben 24 infatti i ricoveri pubblici cittadini inventariati da Di Betta, e a suo tempo



segnalati dal "Comitato Provinciale della Protezione Antiaerea" (vedi elenco a lato), per un totale di oltre 10.100 posti.

Un percorso nel panorama urbano della Città alla scoperta dei dettagli, ancora ben visibili, della guerra aerea. Attraverso la visione di questi simboli, dei luoghi, le spiegazioni e le storie che li accompagnano, affidate alla memoria degli esperti e a pochi testi, la guida ci ha regalato la possibilità di ricordare e rivivere quei giorni, per non dimenticare gli orrori della guerra e quindi comprendere meglio ed apprezzare la nostra vita quotidiana".



Sirene d'allarme aereo, le corse di giorno e di notte. Arraffa l'indispensabile e scappa! magari in pigiama con una coperta buttata sulle spalle e i bambini in braccio! Ore e ore vissute sottoterra, accalcati gli uni addosso agli altri con il terrore che serpeggia e le lacrime ricacciate indietro. Forse ce la caviamo o forse ci rimaniamo sotto! E se le macerie bloccano le uscite? (immagini di repertorio tratte dal Web).

La guida aiutata dalla mascotte del gruppo - Rebecca 14 anni - che ascolta con interesse e stupore una storia che forse scopre soltanto oggi, ci mostra le foto della città di Parma devastata, all'indomani di ogni bombardamento. Dopo la foto ricordo e i racconti di storie e aneddoti di quell'orribile primavera '44, il gruppo torna con il cuore gonfio all'aperto, a respirare **aria di pace e libertà**.

Per suggellare una giornata di cultura e storia da non dimenticare e per risollevarlo lo spirito, gli Aviatori d'Italia hanno proposto un pranzo in ambiente militare, grazie alla generosa e squisita ospitalità offerta dal Comando Aeronautica Militare di Parma,

che ha accolto i partecipanti alla visita, presso la bella e funzionale struttura logistica della sede di Via Mantelli, in Aeroporto. Ad accogliere il gruppo e fare gli onori di casa, l'impeccabile figura del Capitano Freda, in rappresentanza del Comandante.

(Nelle foto il Col. Bianchi e il Socio Gandolfi offrono un oggetto ricordo al Dott. Di Betta e al Capitano Freda rappresentante del Comando A.M.).

Comitato Prov. Protezione Antiaerea

Elenco dei ricoveri pubblici cittadini

1	Pilotta	P.le Pilotta-Ghinia	Posti n. 1400
2	Tribunale	V. Collegio dei Nobili	440
3	Luz	Volta Ortali	390
4	Guadagnini	Via M. Maggio	230
5	Scala Lunga	Via Bodoni	200
6	Seminario	Via 20 Marzo	400
7 a)	Cocconi grande	Via Imbriani	650
7 b)	Cocconi piccolo	Via Coccinelli	370
8	Romanini	Via della Salute	180
9	S. Flora	V.le S. Flora	380
10	Capuccini	V.lo S. Caterina	500
11	S. Paolo	Via M. Melloni	1000
12	S. Francesco	P.le S. Francesco	830
13	A. Saffi	Via Aurelio Saffi	140
14	P. Giordani	Via P. Paolucci	700
15	Tubolare Stazione	P.le Vittorio Buttego	60
16	Medioli	Piazza Ghinia	150
17	Genio Civile	Piazza della Prefettura	170
18	Corridoni sud	Via Gorizia e Montemante	700
19	Macedonio Melloni	Via Farini	300
20	Tubolare Paolotti	Barriera M. D'Angelo	100
21	Palazzo Agricoltori	Piazzale S. Bartolomeo	200
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



Strega - Foto di G. Lomi

LE PAGINE DELLE RICORRENZE

I 250 ANNI DELLA GUARDIA DI FINANZA

La Guardia di Finanza compie quest'anno 250 anni dalla sua Fondazione avvenuta nel 1774, quando Vittorio Amedeo III di Savoia volle creare un Reparto "leggero" con personale specializzato per soddisfare due vitali esigenze del suo Regno:

- la difesa del territorio, in gran parte alpino, sul quale era particolarmente difficile la manovra e l'impiego delle tradizionali truppe,
-il contrasto al fenomeno sempre più dilagante, che causava notevoli danni alle sue finanze, del contrabbando di merci provenienti soprattutto dalla Svizzera e dal Nizzardo.

In quei periodi, gli ufficiali venivano scelti tra i nobili, ma, nel caso, Vittorio Amedeo III scelse ufficiali già dimostratisi validi professionisti, tra i cadetti.

Ugualmente la truppa doveva essere composta da elementi sceltissimi: dovevano saper leggere e scrivere, requisito non facile da soddisfare per l'epoca, ed essere ottimi tiratori, buoni nuotatori (molti erano all'epoca, i soldati che annegavano nell'attraversare corsi d'acqua), idonei ad operare su qualsiasi terreno ed in qualunque condizione.

Le Bandiere Colonnelle e gli stendardi, che accompagnavano il Reparto, avevano disegnate ai quattro angoli "fiamme gialle": le "Fiamme Gialle" divennero, sin d'allora, il segno distintivo di tutti gli appartenenti alla Guardia di Finanza.

Il battesimo del fuoco per i primi finanzieri avvenne nel 1793, durante la guerra franco-piemontese, sulle alture dell'Authion nelle Alpi Marittime, nel corso di una delle più importanti e vittoriose battaglie di tutto il conflitto, che scalfì l'invincibilità dei francesi di Napoleone e che fu combattuta al fianco dell'allora Reggimento "Acqui". Esattamente 150 anni dopo, nel settembre del 1943, a Cefalonia e Corfù, il 1° Battaglione della Guardia di Finanza, combatté eroicamente ancora al fianco della stessa Acqui, divenuta nel frattempo Divisione. L'encomiabile comportamento delle Fiamme Gialle del I Battaglione Mobilitato ha fatto sì che la Bandiera del Corpo venisse decorata con la Medaglia D'oro al Valor Militare. Dei 260 Finanzieri, solo 37 sopravvissero e tutti gli ufficiali del Corpo furono trucidati. Uno di essi, sottotenente Lelio Triolo, che era già stato ferito, fu, addirittura, prelevato dall'ospedale da campo, dov'era stato ricoverato, per l'esecuzione.

Questo episodio ci riporta ad uno molto simile avvenuto, a Parma, nel 1854 relativamente al finanziere Emilio Mattei. Sull'esempio del Regno piemontese, anche altri Stati pre-unitari crearono organi di vigilanza fiscale, che assunsero, già da allora, la denominazione di: Guardafinanze in Liguria, Guardia di finanza pontificia, Regia Guardia di Finanza nel Lombardo-Veneto e nel Trentino Alto-Adige, Real Guardia di Finanza nel Granducato di Toscana, Guardia Reale di finanza del Ducato di Modena.

Con l'Unità d'Italia, queste strutture confluirono nella Reale Guardia di Finanza, composta da circa 15.000 i finanzieri che, come Corpo speciale dello Stato, assunse, allora come oggi, il compito di "prevenire, ricercare e reprimere le violazioni alle norme tributarie".

Nel 1896 la scuola ufficiali si insedia nella Reggia del Vanvitelli a Caserta.

Nel 1913 nasce la prestigiosa Scuola Alpina a Predazzo, che è il più antico Reparto d'Istruzione Militare al mondo di addestramento montano.

Relativamente alla Grande Guerra, numerosi sono stati gli episodi ed i fatti d'arme, che hanno avuto per protagonisti la Guardia di Finanza ed i suoi uomini. Ne ricordo solo due, uno all'inizio l'altro alla fine di essa.

Nella notte tra il 23 ed il 24 maggio del 1915, prima ancora che la guerra fosse dichiarata, 2 finanzieri, Costantino Carta e Pietro Dell'acqua, sorpresero una pattuglia di guastatori austriaci, che voleva far saltare il ponte dove sarebbero passate le nostre truppe, posto a Brazzano sullo Judrio, piccolo fiume che segnava il nostro confine orientale, ed esplosero i primi colpi della guerra, facendo fallire il tentativo di sabotaggio nemico.

Da allora, come inciso sulla targa commemorativa posta sul ponte, i finanzieri sono "le vedette insonni del confine".

Nel giugno del 1918, i Finanzieri del 7° Battaglione assicurarono un contributo decisivo nella Battaglia del Solstizio, che permise la Vittoria finale, per questo la Festa del Corpo viene celebrata il 21 giugno.

Il Motto del Corpo "**Nec Recisa Recedit**", "Neanche Spezzata Retrocede", nasce perché Gabriele D'Annunzio, riportò l'antica frase latina, il 25 giugno 1920, su una cartolina donata "Alle Fiamme Gialle, onore di Fiume".

Nella stessa occasione, preferì ricevere, come titolo onorifico del Corpo, il grado di Appuntato ad honorem, perché <mi glorio di essere collega dell'Appuntato capo-gamella, che stasera ci servì i migliori maccheroni del mondo>.

Altro grande amico dei finanzieri è stato Giacomo Puccini, che, già al vertice della propria fama, ebbe modo di esternare pubblicamente, più volte, la sua stima nei confronti dei finanzieri, in particolare di quelli che egli aveva conosciuto direttamente ed approfonditamente, in quanto la sua abitazione di Torre della Tagliata, situata sulla spiaggia di Ansedonia (GR), formava un corpo unico con una casermetta della Finanza.

Un forte legame di amicizia affettivo e spirituale, nacque con i militari delle Fiamme Gialle e le loro famiglie e soprattutto con il comandante Terrigi Campelli, tanto da chiedergli spesso consigli sui brani della Turandot, che il quel periodo stava componendo. Il grande compositore, di cui ricorre il centenario della sua morte, è stato insignito del grado di Appuntato ad honorem.

Da due eccezionali appartenenti onorari ad un vero finanziere, che è divenuto un importante riferimento per la città di Parma: Alpinolo Maupas, nato a Spalato in Dalmazia il 30 agosto 1866, figlio di Giovanni Maupas e di Rosa Marini di Avezzano, attrice drammatica, è l'ultimo di sei fratelli e quattro sorelle.





A 20 anni, terminati gli studi e, forse, per rendere più tranquilla la sua esuberanza giovanile si arruolò nella Guardia di Finanza in Dalmazia e fu assegnato ad un reparto di montagna, tra innumerevoli disagi e dove si svolgeva una intensa attività di illecita importazione di merci. Certamente, quella pesante esperienza anticontrabbando, aggravata da un tragico episodio, di cui fu testimone, occorso ad un contrabbandiere che, fuggendo dai finanzieri, cadde in un dirupo e morì, lo spinse a chiedere ed ottenere, grazie anche all'intervento di un suo zio alto prelato, *monsignor Pietro Doimo Maupas arcivescovo di Zara*, di essere trasferito. Ma dopo non molto, scelse di lasciare l'uniforme militare, per vestire i panni dell'ordine monastico di s. Francesco e di assumere il nome di Padre Lino, personaggio così caro e noto a tutti noi.

Quale Patrono della Guardia di Finanza, celebrato il 21 settembre, è San Matteo Evangelista, proclamato tale da Papa Pio XI, nel 1934.

La Seconda Guerra Mondiale vide la Guardia di Finanza quale unico Corpo Armato che, in forma unitaria, ha partecipato direttamente alla lotta partigiana come confermato ufficialmente, tra gli altri, da Ferruccio Parri, partigiano e primo presidente del Consiglio, da Riccardo Lombardi, partigiano Socialista, che scrisse «la Finanza collettivamente partecipò, sin da subito, alla Resistenza».

Leo Valiani, sapendola "partigiana" e che, addirittura, con attacchi finti ed incruenti, consegnavano armi alla Resistenza, incaricò la Finanza di procedere alla liberazione di Milano con la formazione comandate dal colonnello Alfredo Malgeri, finanziere.

Anche il Tribunale di Guerra dichiarò che «la Finanza si era posta a disposizione della Resistenza».

I tedeschi si erano resi conto dell'orientamento senza eccezioni a favore della Resistenza e della non disponibilità a "collaborare" da parte delle Fiamme Gialle, e questo fece rischiare, in più occasioni, lo scioglimento del Corpo, auspicato soprattutto dalle SS di Kappler.

Il 16 settembre 1944 a Carrara, a seguito di un'imboscata in cui morì un soldato tedesco, furono catturati 70 civili, tra cui molte donne e bambini, per essere fucilati. Il Maresciallo Vincenzo Giudice, comandante di un reparto a quella sede, si recò immediatamente dal comandante tedesco proponendosi in cambio dei civili catturati. L'ufficiale tedesco non volle accogliere la proposta motivando la propria decisione con un divieto previsto dalla legge militare di guerra di accettare simili proposte avanzate da militari. Il Maresciallo Giudice si dichiarò civile spogliandosi della divisa, ma ciò non fece altro che farlo aggiungere agli altri 70 prigionieri e fu fucilato assieme alla moglie ed ai 2 figli!

A Trieste, i Finanzieri parteciparono alla liberazione della città, ma, subito dopo, a tradimento, furono quasi tutti catturati dai partigiani comunisti di Tito, uccisi e gettati nelle foibe. Il finanziere Carlo MATTEUCCI di Berceto, fu uno di questi. Egli, per ora, è l'unico infoibato che si conosca della Provincia di Parma.

La Bandiera di Guerra delle Fiamme Gialle ha 20 ricompense al Valor Militare, con oltre 2.200 analoghe decorazioni concesse ai singoli militari, mentre, per il soccorso alla popolazione in occasione di gravi calamità naturali sono 17 le ricompense al Valore e Merito Civile alla Bandiera con 300 ricompense individuali.

Di eccellente rilievo sono il Servizio Aereo ed il Servizio Navale, di antica costituzione e che sono dotati di una flotta, ciascuna del suo ramo, seconda solo alle relative Forze Armate, ovvero all'Aeronautica Militare ed alla Marina Militare. Per la Comunità Europea, la Guardia di Finanza partecipa all'attività dell'"Agenzia per la gestione della cooperazione operativa delle frontiere esterne" (FRONTEX).

A PARMA DA 210 ANNI - La Guardia di finanza è una delle più antiche presenze sul nostro territorio. All'epoca era fiorente il contrabbando proveniente dal Pontremolese e neppure un provvedimento del 1806 che prevedeva qualunque persona ha diritto di sequestrare ed arrestare per trasgressioni alle leggi doganali e avrà una metà del prodotto delle multe e delle confische diede apprezzabili risultati. Abbiamo un documento ufficiale unico per ora ritrovato, che riferisce della presenza nel Ducato delle Guardie di Finanza: il Rapporto n. 2498 del 14 marzo 1835, LAURENT, rappresentante del Governo, che scriveva «cessata la dominazione francese, comparvero i CONTRABBANDIERI ARMATI per la prima volta nel 1814 e sembrava non bastassero le poche guardie di Finanza per opporsi».

210 ANNI FA - La duchessa Maria Luigia trovò 230 uomini, comandati da 51 Ufficiali, ma, nel tempo, fece riorganizzare completamente il Corpo, che poté contare fino ad un contingente di circa 400 uomini, suddivisi in 42 Distaccamenti il più grande dei quali era dislocato a Parma con 60 finanzieri. Nel 1851, per l'ottimo comportamento dei Finanzieri, la Guardia di Finanza fu premiata e divenne "REALE". I Finanzieri dell'epoca, ben addestrati, furono tra i primi ed i più ardimentosi a capeggiare le varie sommosse dei moti rivoluzionari del Risorgimento. Per esempio, il 22 luglio del 1854, vi fu un tentativo insurrezionale per liberare il nostro territorio dalla dominazione straniera, ma, alla fine degli scontri, gli Austriaci, ritenendoli i maggiori responsabili della fiammata insurrezionale, punirono duramente gli uomini della Reale Guardia di Finanza condannando a morte ben tre di essi: CIRILLO ADORNI, LUIGI FACCONI E EMILIO MATTEI. Quest'ultimo, nonostante fosse già morente per la cancrena che lo aveva colpito, fu prelevato dall'ospedale dov'era ricoverato, per essere ugualmente fucilato, legato ad una barella appoggiata al muro. Strada XXII Luglio fa riferimento proprio a tale data ed a tale evento.



IL CESMA E LA TECNOLOGIA AERONAUTICA

Con la rubrica “CESMA Informa”, dal 2023 FORUM ha iniziato a divulgare notizie su programmi e attività del CESMA, il Centro Studi Militari Aerospaziali intitolato a Giulio Douhet, che s’identifica come un’articolazione scientifica della A.A.A - “Aviatori d’Italia”.

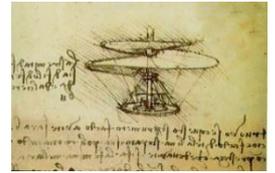


foto - il rendering proposto da NASA/Lockheed Martin

IL RITORNO AL COMMERCIALE SUPERSONICO

Presentato l’X-59, velivolo supersonico “silenzioso”

A gennaio 2024 è stato presentato al pubblico il nuovo concept di jet supersonico “silenzioso” X-59 di NASA e Lockheed Martin; un progetto che mira a rendere possibile il volo commerciale supersonico senza produrre il classico boom sonico. Gli Skunk Works sono una rinomata divisione di Lockheed Martin che negli ultimi 76 anni ha utilizzato un approccio unico alla progettazione che ha portato alla produzione degli aerei più avanzati degli Stati Uniti.

LA MISSIONE QUESST - QUIET SUPERSONIC TECHNOLOGY

L’X-59 è il fulcro della missione QueSST - (tecnologia supersonica silenziosa) della NASA che mira a dimostrare che l’aereo può volare più veloce della velocità del suono (Mach 1 pari a circa 1.200 km/h ma dipende da pressione e temperatura) senza generare i forti boom sonici generalmente prodotti dagli aerei supersonici. Pertanto, l’X-59 potrebbe portare a nuove regole per quanto riguarda il volo supersonico sulla terraferma, aprendo nuove porte per un trasporto aereo più veloce di merci e passeggeri (aviazione commerciale). Le tecnologie per ridurre il boom sonico si prevede che il jet supersonico X-59 produca solo un leggero “tonfo” per le persone a terra rispetto al classico forte boom sonico che si verifica al superamento di Mach 1. Per consentire ciò gli scienziati hanno cambiato la forma dell’aereo per ridurre e ridistribuire le onde d’urto che si formano attorno ad esso e così ridurre la sonic signature (firma sonora) tramite caratteristiche quali fusoliera lunga e snella, ala a delta con winglets (alette), impennaggio a T. L’aereo può trasportare un solo pilota in una cabina di pilotaggio dotata di un sistema di visione esterna, che fornisce una visione sintetica del mondo esterno attraverso telecamere e schermi. È alimentato da un singolo motore General Electric F414 con un postbruciatore che gli consente di raggiungere velocità fino a Mach 1,42 ad un’altitudine di 55.000 piedi (quasi 17.000 m). I futuri impieghi per i voli supersonici commerciali La NASA prevede di far volare l’X-59 su diverse comunità per ottenere dati su come i residenti percepiscono il suono che produce. L’agenzia fornirà tali informazioni agli Stati Uniti e alle autorità di regolamentazione internazionali per modificare le regole che attualmente vietano i voli commerciali supersonici sulla terraferma 4-7 La storia del volo commerciale supersonico: il Concorde Ricordiamo infatti che oggi il volo commerciale supersonico è possibile solo sul mare. Tale divieto è entrato in vigore nel 1973 e da allora ha afflitto le imprese commerciali supersoniche, limitando i viaggi più veloci del suono solo ai voli sull’oceano. British Airways e Air France che volavano sul Concorde sono state due compagnie aeree che hanno offerto tale servizio tra il 1976 e il 2003.



Foto - Il futuro velivolo commerciale supersonico Overture della Boom Supersonic (foto rendering Boom Supersonic)

L’AZIENDA BOOM SUPERSONIC PUNTA AL RITORNO DEI VOLI COMMERCIALI SUPERSONICI E NEL 2023 HA COMPIUTO IL SUO PRIMO RULLAGGIO



Sempre nel 2023 la “Boom Supersonic” ha compiuto un altro passo avanti verso il ritorno ad un velivolo commerciale supersonico di nome “Overture”. La Startup statunitense, che ritiene di poter rilanciare l’aviazione commerciale supersonica più sicura e sostenibile, ha infatti iniziato i test di rullaggio del suo prototipo XB-1 Baby Boom, e la Federal Aviation Administration ha autorizzato la società a condurre test di volo. Il prototipo, che è tre volte più piccolo della versione definitiva, avrebbe dovuto volare entro la fine del 2023, simbolicamente 20 anni dopo la dismissione del velivolo commerciale supersonico Concorde.

Foto a lato - I test di rullaggio del prototipo XB-1 Baby Boom

Approfondiamo l’argomento del “boom sonico” o “Bang supersonico” – nella figura a lato un F/A-18 vola a velocità transoniche (Mach 0,8-1,2). La nuvola di condensa di vapore acqueo è generata dagli effetti dell’aumento della pressione nel cono di Mach.



Il cosiddetto **BOOM SONICO** o **BANG SUPERSONICO** è il **suono prodotto dal cono di Mach** generato dalle **onde d'urto** create da un oggetto (*es. un aereo*) che si muove, in un fluido, con velocità superiore alla velocità del suono. Esempi di boom sonico si hanno quando un **aeroplano vola a velocità superiore a quella del suono nell'aria**, o anche quando **si fa schiacciare una frusta: il suono è in questo caso prodotto dall'estremità della frusta che supera la barriera del suono.**

Dettagliamo meglio

Più in particolare Il BANG è l'effetto delle onde di pressione che il velivolo genera in continuazione e che, poiché **il velivolo avanza ad una velocità uguale o maggiore della velocità con la quale queste si propagano, si accumulano** in un **sottilissimo strato d'aria**, detto **ONDA D'URTO**, prima e dopo il quale c'è un **salto di pressione**. Lo strato forma una parete conica con vertice nel velivolo, detto **CONO DI MACH**, che si allarga propagandosi e, quando tale strato giunge a terra all'orecchio, è percepito come **BANG** per via del suddetto **salto di pressione**. Quando giunge ai vetri, questi tremano o si rompono.

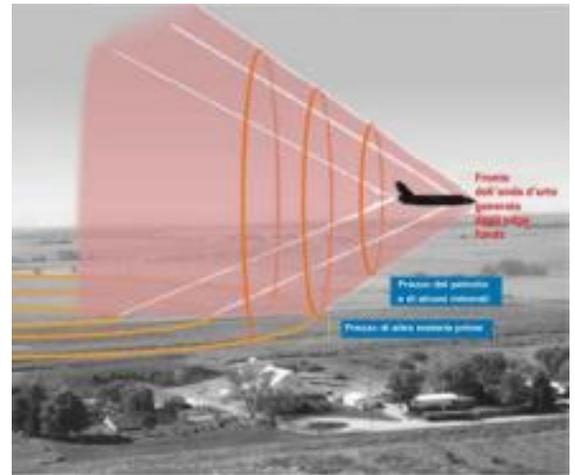
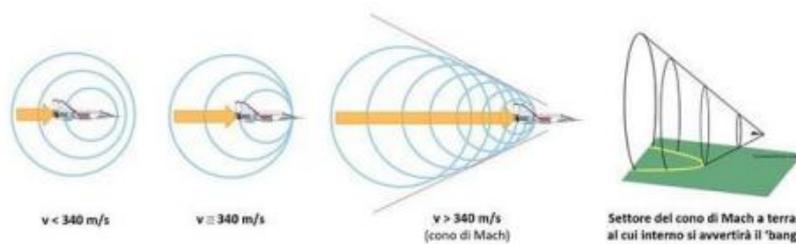
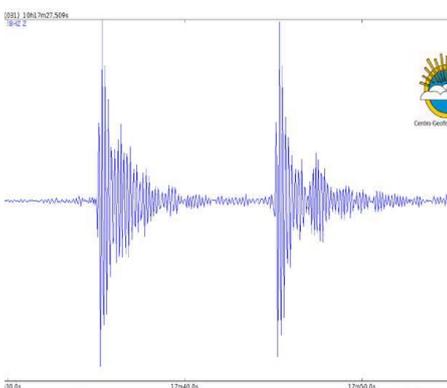


Immagine sopra - Schematizzazione delle onde di pressione all'aumentare della velocità del velivolo e della generazione dell'onda d'urto a forma di cono di Mach.



Un "bang supersonico" registrato dal sismografo del Centro Geofisico Prealpino

Alcune precisazioni al gergo comune

È errato dire che Il BANG si produce nel "momento" in cui supera o "infrange" il "muro" del suono. Non si infrange nulla e non esiste nessun muro. È solo una locuzione per dire che il fenomeno avviene quando si vola a velocità uguali o maggiori di quella del suono nell'aria (*Mach 1 pari circa 1200 km/h ma dipende da pressione e temperatura*), velocità che per molto tempo nell'aviazione è stato considerato una sorta di "muro" invalicabile senza un opportuno progresso tecnologico. Inoltre non in un unico momento, ma per tutto il tempo in cui il velivolo viaggia a velocità uguali o maggiori di quella del suono si accumulano le onde di pressione in onda d'urto formando il suddetto **CONO DI MACH** che viene percepito come **BANG**.

VIDEO Per il recentissimo Shorts della Lockheed Martin con l'intero assemblaggio dell'X-59 negli Skunk Works in un time lapse di 60 secondi clicca qui:
https://youtube.com/shorts/74b0d0rqp_l?si=GRilIMr8TzNq6tav



I contenuti sono curati dall'Ing. Leonardo Chicarella, Centro Studi Militari Aerospaziali "Giulio Douhet"

DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO



Aurora fotografata sul Lago Pietranzoni, in località Corno Grande (Gran Sasso d'Italia) 10.10.2024 – G. di Fabio Digital Creation P&V

IL SOLE È DI NUOVO “EUFORICO” aurore boreali nei cieli italiani

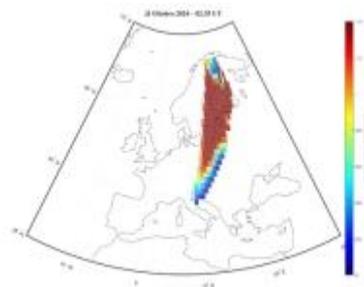
Fonte: “Global Science” – Team ASPIS (Asi Space Weather Infrastructure) –
Valeria Guarnieri 11 ottobre 2024

Il Sole torna a far parlare di sé per le manifestazioni effervescenti che accompagnano la sua attività: ieri, infatti, l'agenzia statunitense **NOAA** (National Oceanic and Atmospheric Administration) ha emesso un bollettino riguardante l'arrivo di una **tempesta geomagnetica** particolarmente intensa, classificata di **livello G4**. Questa sigla, nella scala della NOAA che individua 5 classi di intensità, equivale a **'tempesta severa'**. Una perturbazione di questa categoria può arrecare problemi alle **reti elettriche**, all'**orientamento dei satelliti** e alle **comunicazioni radio** sia in bassa che in alta frequenza. La diramazione tempestiva di questi bollettini permette a chi gestisce satelliti e infrastrutture elettriche e di comunicazione di mettere in atto una serie di misure preventive volte a mitigare danni e interferenze. L'origine di questa

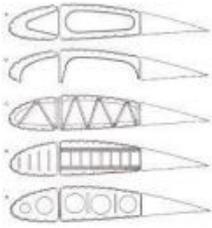
perturbazione va cercata in un'**espulsione di massa coronale (CME, Coronal Mass Ejection)**, ovvero un'emissione di plasma dalla corona solare, la parte più esterna dell'atmosfera del Sole. La CME si è verificata l'8 ottobre e, viaggiando a oltre 2 milioni di chilometri orari, nel giro di 2 giorni ha raggiunto la Terra, precisamente alle 17:15 (ora italiana). Con il passare del tempo il fenomeno si è intensificato, al punto che la NOAA – in un aggiornamento pubblicato nella notte tra il 10 e 11 ottobre – ha ipotizzato di innalzare il **livello di allerta a G5 (estremo)**. Tuttavia, questa effervescenza del Sole ha anche un lato gradevole che riscuote un grande successo di pubblico: le **aurore** che si generano dal contrasto tra le particelle cariche provenienti dalla nostra stella e quelle gassose presenti nell'atmosfera della Terra. Secondo il bollettino della NOAA, lo spettacolare fenomeno luminoso può essere ammirato anche a **basse latitudini** e in effetti le aurore sono state ben visibili anche in Italia, dove sono state osservate sin dalla serata di ieri a partire dall'arco alpino per poi giungere anche al sud; sono stati infatti documentate osservazioni anche in Calabria e Puglia. Le luci colorate dell'aurora sono tornate a visitare il nostro Paese dopo soli 5 mesi: lo stesso fenomeno, infatti, illuminò la notte tra il 10 e l'11 maggio scorso, manifestandosi a seguito di brillamenti connessi a due regioni attive del Sole. Gli scienziati seguivano l'evolversi delle condizioni del **sistema Sole-Terra** già dalla scorsa settimana: il **Sole** sta infatti manifestando un'**attività magnetica particolarmente intensa** e sta rilasciando una **grande quantità di energia** che ha prodotto diversi eventi esplosivi, visibili sul Sole come brillamenti (*flares*) o come perturbazioni che si propagano dal Sole nel mezzo interplanetario (le sopra citate espulsioni di massa coronale), o ancora come particelle accelerate ad alte energie chiamate particelle energetiche solari (*SEP, Solar Energetic Particles*). Una di queste CME, si è posta, l'8 ottobre, in una traiettoria interplanetaria di collisione con la Terra con una velocità di partenza di circa 3000 km/s ed ha impattato il nostro pianeta il 10 ottobre alle 16:00 Utc generando una tempesta geomagnetica che ha visto la sua **massima intensità** questa notte, alle 01:00 del 11 ottobre. La tempesta geomagnetica è stata di **livello G5 (estrema)** che ha portato una forte diminuzione del nostro campo magnetico rendendo questa tempesta la **terza più forte degli ultimi 10 anni** e la seconda in questo ciclo solare dopo quella di maggio 2024. L'intensità eccezionale di questo evento dipende dal fatto che probabilmente si sono cumulati gli effetti di più CME che sono esplose sul Sole a breve distanza.

Un brillamento di intensità massima X1.8 è stato osservato intorno alle 02:00 UT del 9 ottobre 2024, associato a un'emissione di SEP, che hanno raggiunto l'ambiente terrestre già dalle 03:00 dello stesso giorno, provocando un'intensa tempesta di radiazione la cui evoluzione è ancora in corso. A causa di questi eventi di *Space Weather*, le **comunicazioni** che dipendono dai satelliti ad orbita bassa e quelle ad alta frequenza (Hf) stanno subendo dei forti disturbi e in alcuni casi sono inutilizzabili. Anche le **reti satellitari** Gns (Gps, Galileo etc...) registrano perdite di segnale. Questi fenomeni sono dovuti ad un **plasma ionosferico** globalmente disturbato fino alle nostre latitudini. Ad esempio, le misure della ionosonda di Roma (Ingv) mostra come a partire dalle ultime ore del 10 ottobre 2024 il plasma ionosferico abbia iniziato a diminuire in maniera significativa e tale diminuzione è ancora in atto: la fase di recupero deve ancora iniziare. Sulle **reti elettriche nazionali**, a **medie latitudini europee** (con possibilità anche in alta Italia), si è generato un **forte stress** con un rischio di black-out alle alte latitudini scandinave. La rete europea di magnetometri Emma (cogestita dal **gruppo di Space Weather dell'Università dell'Aquila**) ha permesso di stimare fortissime correnti elettriche indotte a terra (Gic) che possono generare **interferenze** anche sulle **reti ferroviarie**. I modelli prevedono che queste Gic saranno molto intense anche per i prossimi 2 giorni e si prevede una possibilità del 78% di vedere le **aurore a latitudini medie anche per questa notte**.

La forte perturbazione interplanetaria ha anche causato una flessione del flusso dei raggi cosmici galattici che alla latitudine di Roma è stata dell'8%, come registrato dall'Osservatorio Studio delle Variazioni d'Intensità dei Raggi Cosmici (S.V.I.R.CO.) di Roma (gestito dall'**Istituto di Astrofisica e Planetologia Spaziali dell'Istituto Nazionale di Astrofisica**). Un'ulteriore **CME** è stata rilevata lasciare il Sole intorno alle 14:30 del 9 ottobre, come osservato tramite la strumentazione a bordo dei satelliti che monitorano continuamente la nostra stella. Questa **seconda CME** è stata espulsa con una velocità stimata intorno ai 1.300 km/s, ma subirà una decelerazione poco importante, in quanto la densità del vento solare sul suo percorso è diminuita a causa della propagazione della CME precedente. I modelli prevedono un arrivo dal pomeriggio/sera di oggi 11 ottobre, ad una velocità di circa 600 km/s. Le informazioni sulla tempesta ed i suoi effetti sono state elaborate dal **team scientifico** che ha partecipato al progetto per la realizzazione di un **centro dati per lo Space Weather dell'Agenzia Spaziale Italiana, ASPIS (Asi Space Weather Infrastructure)**.



Gic in Europa lungo la rete Emma, stimata dal modello Maigic. Courtesy Università dell'Aquila



PAGINE DI AEROMODELLISMO

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

...A PROPOSITO DI MODELLISMO:

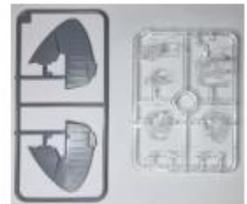
ANNUNCIO per gli appassionati di modellismo statico

Il nostro Socio AAA Paolo è un appassionato modellista che ci accompagnerà su Forum anche nei prossimi mesi, suggerendo acquisti mirati di kit di montaggio di ottimo livello, di cui fornirà anche i particolari. Questo mese Paolo propone il kit TAMIYA in scala 1:48 del Bristol Beaufighter Mk.VI.

Il Modello – È proprio vero, il primo amore non si scorda mai, e non si scorda neppure il primo modello che abbiamo avuto il piacere di assemblare. Nel mio caso fu proprio un Beaufighter in 1:72 della ditta Matchbox. Non ci crederete ma ho ritrovato quella confezione in fiera a Novegro lo scorso anno, e non me la sono fatta sfuggire. Ma ora, dopo questa breve divagazione, ritorniamo “a bomba”, come diceva Molotov, ed analizziamo invece il kit TAMIYA oggetto di questo articolo. Questo kit di sicuro divertimento se realizzato da scatola permette di realizzare il Bristol Beaufighter Mk.VI. Scatola di montaggio se vogliamo un poco datata, ma realizzata all’epoca con nuovi stampi che hanno garantito un’eccellente riproduzione delle pannellature riproducendo con ottimo realismo le superfici esterne dell’aereo.

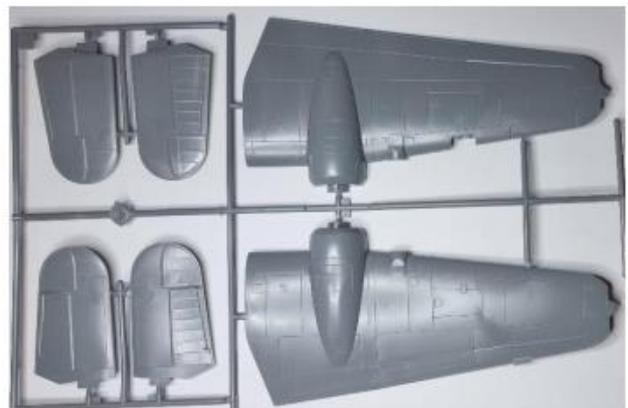
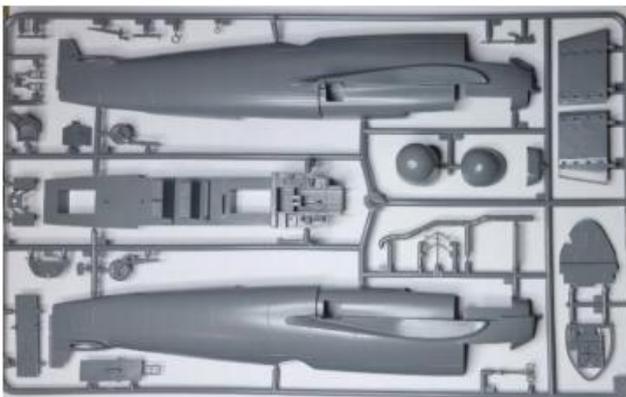


Gli interni riprodotti con almeno una 30 di parti costituiscono un’ottima base di partenza per un ulteriore lavoro di dettaglio, grazie ai numerosi kit in commercio (Eduard, Eagle Strike Productions, CMK, ecc..) ma anche con parti auto costruite. Le decals permettono di riprodurre alcuni degli strumenti di bordo garantendo un buon realismo del cockpit. Non abbiamo in questo kit la possibilità di assemblare le superfici di comando in posizione non



neutra poiché sono un tutt’uno con le superfici alari. È abbastanza semplice intervenire sul timone di coda separandolo dalla parte fissa della deriva. Più complicata l’attività da eseguire sui flap, alettoni e piani di coda.

I trasparenti sono di ottima qualità e permettendo di apprezzare gli interni in cui, se vogliamo, possiamo inserire il pilota fornito nel kit.





Il foglio decals permette di realizzare uno dei tre esemplari proposti:



- 272nd Squadron, Malta 1942
- 96th Squadron, Scotland 1943
- 600th Squadron (night fighter)

Il Progetto – Il concetto di Beaufighter ha le sue origini nel 1938. Durante la crisi di Monaco, la Bristol Airplane Company prende atto che la Royal Air Force (RAF) aveva necessità urgente di un aereo da caccia a lungo raggio in grado di trasportare carichi bellici importanti. La Bristol produceva per la RAF il Beaufort le cui caratteristiche salienti risiedevano nella sua grande resistenza strutturale e rigidità nelle ali. Il Beaufort rappresentava un'ottima base di partenza per ottenere un caccia pesante più veloce e dalla manovrabilità simile a quella di un caccia monoposto. Il team di progettazione di Bristol, guidato da Leslie Frudi, inizia lo sviluppo del Beaufighter partendo dal progetto del Beaufort considerando di mantenere quante più parti in comune fra i due velivoli; in questo modo si potevano utilizzare le stesse linee di produzione del Beaufort per la produzione del Beaufighter. Per incrementare la velocità si doveva agire sull'apparato propulsivo. Bristol a riguardo pensò di utilizzare i suoi nuovi propulsori Hercules in grado di erogare 1500hp contro i 1000hp dei Taurus installati sul Beaufort. L'Hercules era un motore dimensionalmente più grande che doveva montare eliche di diametro maggiore rispetto a quelle del Beaufort. Per avere la necessaria altezza da terra le gondole motore vennero quindi previste in posizione centrale rispetto all'ala. Queste idee di massima vennero esposte alla RAF che diede l'autorizzazione formale a Bristol di concretizzare il progetto, imponendo però di prevedere l'intercambiabilità fra l'Hercules ed il Rolls-Royce Griffon. In generale, fatta eccezione per i motori utilizzati, le differenze tra il precedente Beaufort e il Beaufighter erano minime. Le ali, le superfici di controllo, il carrello di atterraggio retrattile e la sezione posteriore della fusoliera erano identiche a quelle del Beaufort. L'armamento del Beaufighter era rappresentato da quattro cannoni Hispano Mk.I da 20 mm a fuoco frontale installati nell'area inferiore della fusoliera, presto sostituiti dal modello Hispano Mk dotato di un sistema di alimentazione a nastro. I cannoni erano integrati da sei mitragliatrici Browning da .303 pollici (7,7 mm) nelle ali: quattro a destra, due a sinistra a causa dell'installazione, proprio a sinistra, della luce di atterraggio. Il rinculo dei 4 Hispano era tale da provocare una perdita di velocità di quasi 25 nodi durante la fase di mitragliamento. Il Beaufighter venne impiegato come caccia notturno, soprattutto durante la Battaglia d'Inghilterra. La sua produzione coincise di fatto con la nascita dei primi radar da intercettazione. Dotati di apparecchiature ingombranti, non potevano essere

installati sui caccia monoposto dell'epoca. Al contrario il Beaufighter aveva tutto lo spazio disponibile. Il muso vuoto venne utilizzato per alloggiarvi le antenne e l'elettronica di gestione del sistema radar trovò posto in fusoliera. La sua velocità gli permetteva di raggiungere i bombardieri tedeschi e grazie al suo pesante armamento fu in grado di infliggere gravi danni alle formazioni dirette in Inghilterra. Oltre alla caccia notturna venne impiegato per missioni di attacco al suolo e nei ranghi del Coastal Command eseguirono operazioni offensive, per la scorta dei convogli di superficie e come aerosilurante. Il Beaufighter venne impiegato in tutti i teatri bellici della seconda guerra mondiale. Degna di nota fu una missione decisamente inutile, ma dal grandissimo valore propagandistico. Il 12 giugno 1942 un Beaufighter Mk.1C del 236mo Squadron decollò nella tarda mattinata dall'isola di Thorney e dopo un volo a bassissima quota, raggiunse Parigi le cui difese antiaeree furono sorvolate a pochi metri di altezza. Il pilota, Alfred Gatward, lanciò un tricolore sull'Arco di Trionfo quindi sorvolò gli Champs Élysées e prese a colpi di mitragliatrice l'edificio del Ministero della marina occupato dalla Gestapo. Non causò né vittime né feriti. Lanciò infine un secondo tricolore. L'aeroplano tornò alla base di Ruislip, vicino a Londra, privo di danni; solo un uccello che aveva colpito uno dei motori. Il pennuto, identificato come un corvo francese, fu data degna sepoltura a Northolt.



Wirgi Models
str. Case Zucchi, 641
29010, Castelnuovo Fogliani, Alseno (PC)

P:IVA 01734920331
www.wirgimodels.com

“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.

SIGONELLA – L'ORA CHE MANCA ALLA STORIA

Autori - Salvo Fleres e Paolo Garofalo - Diffuso da Feltrinelli - Edizione illustrata Officina della Stampa 2019 - 184 pagine - € 12,35 – copertina rigida

Nella notte tra il 10 e l'11 ottobre del 1985, Sigonella, una località a pochi chilometri da Catania, divenne protagonista di un episodio che è rimasto nella storia del nostro Paese e dei suoi rapporti con gli Stati Uniti d'America. A quell'episodio storico, però, per oltre trent'anni, è mancata un'ora, la prima dell'intera vicenda, un'ora che non ci è stata raccontata, anzi, i cui fatti accaduti sono stati precedentemente riferiti in maniera tanto sgangherata quanto confusa ed incompleta, per motivi ancora non del tutto noti.

L'ora che manca alla storia alla quale intendiamo riferirci, infatti, è quella che va dalle 23,53, del 10 ottobre, a poco dopo le 01,00 circa, dell'11 ottobre 1985 quando, nei cieli della Sicilia orientale, proprio a pochi chilometri dal cratere centrale dell'Etna, si verificò un episodio noto alle cronache del tempo come: "la notte di Sigonella", dal nome della base aerea nella quale si consumarono i fatti e dove, alle 00:15/00:16, atterrò un velivolo civile della Egypt Air, seguito da alcuni aerei militari degli Stati Uniti d'America, con a bordo numerosi componenti dei corpi speciali al comando del generale Carl Stiner.

In quel momento, nell'importante base aerea, fondamentale per i disegni strategici militari nel Mediterraneo, e non solo, erano presenti parecchi avieri della VAM, cioè membri della Vigilanza Aeronautica Militare, impiegati nelle "postazioni di controllo", nei "servizi di ronda", nella "Squadra di Pronto Intervento" e nel "Plotone di Pronto Intervento", tutti in servizio di leva.

Nella base c'erano anche un Comandante della Guardia, con il grado di maresciallo, un Ufficiale di Guardia, con il grado di sottotenente, tutti appartenenti al "Gruppo Difesa" del 41° stormo, oltre ad un piccolo gruppo, di meno di una decina di uomini, della locale stazione dei carabinieri, anch'essi comandati da un maresciallo.

Inoltre erano presenti alcuni incaricati, ufficiali, sottufficiali ed avieri del Controllo del Traffico Aereo, del radar, della torre e di altri servizi.

In quell'ora, per una serie di circostanze legate alle consuetudini organizzative, derivanti anche dall'avvicendamento tra il Comandante uscente ed il suo successore alla guida del 41° Stormo dell'Aeronautica Militare, quello presente a Sigonella, la responsabilità della difesa della base era stata affidata, come peraltro accadeva normalmente nelle ore serali e notturne, al sottotenente di turno, in qualità di "Ufficiale di Guardia", che in quella specifica occasione era Giuseppe Gumina, di prima nomina, dunque, di leva anch'egli, il quale fu avvertito dell'arrivo dell'aeromobile egiziano dal tenente Mario Passaro, responsabile del CTA, il servizio per il Controllo del Traffico Aereo.

Della circostanza fu avvisato anche un tenente colonnello pilota, comandante di un gruppo di volo, di stanza a Sigonella, in quel momento presente nella base, che si mise subito in contatto con lo stesso Gumina e con Passaro ai quali, comunque, in quel momento, competeva la esclusiva responsabilità della difesa della base e della torre, per manifestargli la propria disponibilità a collaborare.

Furono quegli uomini, quei giovani, che impedirono che la notte di Sigonella si trasformasse in una strage, come sarà facile constatare leggendo l'omonimo libro: "L'ora che manca alla storia", che ha raccolto le testimonianze dei militari presenti, collocando i fatti nel contesto storico e geopolitico nel quale si sono verificati, sottolineando il ruolo dell'allora Presidente del Consiglio, l'on. Bettino Craxi, dell'allora Presidente degli Stati Uniti, Ronald Reagan, di molti altri esponenti politici e dei loro collaboratori.



Riferimento alle pagine 4-8

testo di Salvo Fleres - 10 ottobre 2024



L'AVIAZIONE DELLA REGIA MARINA

durante la Prima Guerra Mondiale

Edito dall'Ufficio Storico della Marina Militare - Autore Michele Cosentino

La nascita dell'aviazione marittima in Italia può essere fatta risalire ai primi anni del XX secolo e fu la prima nazione a utilizzare aeroplani in operazioni belliche. La Regia Marina alla fine della Grande Guerra disponeva di 25 aeronavi, oltre 550 idrovolanti e 86 aerei terrestri da caccia. Tutto questo nel nuovo libro Michele Cosentino anche grazie all'enorme patrimonio documentale dell'Ufficio Storico della Marina e ad un corposo apparato iconografico (oltre 200 immagini). L'autore ha dato vita a un'opera omnicomprensiva sugli aspetti strategici, tattici, operativi e tecnici che hanno contraddistinto l'Aviazione Navale durante la Grande Guerra.

Lingua italiana - oltre 200 immagini - € 39,00

Riferimenti alle pagine 11-12

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: **lo 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"



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



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

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

F-104! 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 hangar italy o assoaeronautica.fidenza@gmail.com



AGENDA DEL MESE DI OTTOBRE – NOVEMBRE 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

Domenica 27 novembre Fontevivo – celebrazioni nella ricorrenza della Festa dell'Unità Nazionale e Giornata delle Forze Armate – Comune di Fontevivo – Ass. Naz. Combattenti e reduci – Partecipano le Autorità locali e le rappresentanze delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma. 8,45 Monumento ai caduti 9,15 Bianconese – 10,00 P.le Municipio – 11,15 S Messa nell'Abbazia di S. Bernardo.

Lunedì 4 novembre Fidenza – Parma - ricorrenza del Giorno dell'Unità Nazionale e Giornata delle Forze Armate.
Alla data di pubblicazione di Forum, non sono pervenute informazioni riguardo le celebrazioni nelle città di Parma e Fidenza.

Sabato 9 novembre Castelnuovo Fogliani (Alseno-PC) – X Anniversario della morte del Cap. Pilota Luigi Gorrini, Medaglia d'Oro al Valor Militare. È conosciuto universalmente come "l'Ultimo grande Asso dell'Aviazione della Regia Aeronautica. N. 12 luglio 1917 - M. 8 novembre 2014. La ricorrenza verrà commemorata dagli Aviatori d'Italia - Sezione di Fidenza - presso il Cimitero di Castelnuovo Fogliani



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 PARTECIPATI 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.