

“FORUM”

degli Aviatori d'Italia



Novembre 2024

n° 140

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° 140 – periodo di emissione: novembre 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. 4-6	“GESSO 4 NON RISPONDE” – TRAGEDIA AEREA ALLE SECCHIE DELLA MELORIA.....(Ente Edit.le Esercito)
- Pg. 7-9	“DONNE CON LE ALI”: JACKIE COCHRAN: LA PRIMA DONNA CHE HA INFRANTO IL MURO DEL SUONO(S.P.– G.C.)
STORIE DI MARE	
-Pg. 10-13	“AMELIA EARHART – EROINA O SPIA?”.....(STV Emilio Medioli)
VISITE VIRTUALI AGLI ENTI AERONAUTICI	
-Pg. 14-16	6° STORMO – IL REPARTO DEI MITICI “DIAVOLI ROSSI”.....(Wikipedia - sito ufficiale A.M.)
ATTUALITÀ	
- Pg. 17	L’ISCRIZIONE DELL’A.A.A. AL REGISTRO NAZIONALE TERZO SETTORE È FINALMENTE UNA REALTA’.....(AAA P.N. - Strega)
AVVISI E COMUNICAZIONI	
Pg. 18	QUOTE SOCIALI 2025.....(AAA – Presidenza Nazionale – Sez. Fidenza)
Pg. 19	CONVIVIALE NATALIZIO DEGLI AVIATORI DI FIDENZA.....(Strega)
ACCADDE NEI NOSTRI CIELI	
- Pg. 20-22	A NOVEMBRE.....(M. Salomone)
- Pg. 22-24	11-12 NOVEMBRE 1940 - “LA LUNGA NOTTE DELLA IV ZAT”.....(M. Salomone)
EVENTI E RICORRENZE	
- Pg. 25-26	“AUREA INVICTA ALA” - 2014/2024 - DIECI ANNI DALLA MORTE DELL’ULTIMO ASSO.....(Strega – foto Lomi)
- Pg. 27	“GIORNATA DEL VETERANO – MESSAGGIO DEL MINISTRO DELLA DIFESA.....(fonte Min. Difesa)
- Pg. 28-29	CERIMONIE DEL 4 NOVEMBRE NELLE NOSTRE CITTÀ.....(GdP-Fidenza Blog-Redazione)
- Pg. 30	“NOI NON ESITEREMO AD AIUTARVI” INCONTRO CON I CARABINIERI PER PREVENIRE LE TRUFFE.....(Comune di Fidenza)
CESMA E TECNOLOGIA AERONAUTICA	
-Pg. 31	“PROIETTARE LO STRUMENTO AEROSPAZIALE OVUNQUE!”.....(sito CESMA - ricerche di F. Cordaro)
DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO	
- Pg. 32	“DEEP SPACE” – LA FINE DELLA ISS E LE NUOVE FRONTIERE DELLO SPAZIO(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
PAGINE DI AEROMODELLISMO	
- Pg. 33-35	PAOLO E IL SUO MODELLO “JUNKERS F-13”(Wirgi Models)
EDITORIA STORICA AERONAUTICA	
- Pg. 36	“FELICE DI VOLARE”.....(Amelia Earhart)
- Pg. 36	“ALLA RICERCA DI AMELIA” – DUE IDEE PER COINVOLGERE I VOSTRI PICCOLI AVIATORI”.....(Kuhlmann-Rimau)
CONVENZIONI	
- Pg. 37-38	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2024-2025.....(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 39	NOVEMBRE-DICEMBRE 2024.....(Redazione Forum)

In copertina: Una storica foto di archivio in bianco e nero di Jaquelin Cochran – la prima donna a infrangere il muro del suono

“FORUM” degli Aviatori d'Italia

12 anni di attività
dal 2013 al
2024



140 numeri - 140 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

“GESSO 4” NON RISPONDE!

il C-130 “Hercules della Royal Air Force, inabissatosi alle “Secche della Meloria” nel 1971, con 46 Paracadutisti italiani e 6 componenti dell’equipaggio inglesi.

il disastro aereo accadde il 9 novembre 1971 nelle secche della Meloria, un tratto di mare situato circa 7 km al largo di Livorno, in Toscana. L’episodio rappresenta il più grave incidente occorso alle forze armate italiane dalla fine della seconda guerra mondiale.

Sul finire degli anni sessanta la Brigata Paracadutisti dell’Esercito Italiano, ridenominata nel 1967 Brigata Paracadutisti “Folgore”, si trovava impegnata in una grande serie di esercitazioni congiunte internazionali, per applicare sul campo le nuove tecniche d’impiego introdotte dallo Stato Maggiore dell’Esercito. L’esperienza maturata durante la Seconda Guerra Mondiale aveva infatti dimostrato che gli aviolanci di massa presentavano criticità dal punto di vista del lancio dagli aerei e del successivo riordino a terra dei paracadutisti.



Il Volo tattico - Il cosiddetto “volo tattico” e l’aviolancio in modalità CARP (Calculated Air Release Point – calcolo in aria del punto di rilascio) dovevano ovviare a questi problemi, permettendo di scegliere zone di lancio meno ampie, di imbarcare i paracadutisti negli aerei per reparto d’appartenenza e di ridurre i tempi di riordino a terra: questa modalità prevedeva che gli aerei prendessero il volo uno dopo l’altro, distanziati da un intervallo di tempo tale che quando il primo velivolo arrivato sulla Zona di Lancio (ZL) rilasciava l’ultimo paracadutista, l’aereo seguente dava luce verde al primo paracadutista che aveva a bordo, e così via fino all’ultimo aereo della formazione.

La quota di volo doveva essere molto bassa, per sfuggire al rilevamento dei radar; solo in prossimità della ZL gli aerei dovevano cabrare per raggiungere la quota di lancio, una volta terminato il quale dovevano subito picchiare per ritornare a bassa quota, e seguire la rotta di rientro alla base.

La flotta italiana – all’epoca il parco velivoli nazionale era costituito dagli obsoleti bimotori Fairchild C-119 “Flying Boxcar”, tanto che nel 1970 vennero pianificate delle esercitazioni di aviolancio con aerei messi a disposizione dall’Aeronautica Militare britannica, la Royal Air Force (RAF).

Gli italiani potevano così effettuare un maggior numero di aviolanci, mentre i britannici avevano la possibilità di addestrare i piloti e l’equipaggio di volo al volo tattico diurno.

L’Esercitazione Cold Stream - Nel 1971 venne pianificata una nuova esercitazione, denominata “Cold Stream” (corrente fredda), con le stesse modalità dell’anno precedente ma con l’importante novità dell’introduzione dei quadrimotori Lockheed C-130 “Hercules” come vettori per il trasporto dei paracadutisti.

Cronologia della tragica giornata - Verso le 02:30 del 9 novembre 1971 i paracadutisti della “Folgore” scelti per la missione di addestramento, salirono a bordo dei mezzi che li trasportarono all’aeroporto di Pisa – San Giusto, dove attendevano nove C-130 e un Hawker Siddeley Andover della RAF.

Tutti i velivoli erano stati contrassegnati sulla fusoliera da un numero progressivo scritto col gesso, dall’uno al dieci. Il primo a decollare, alle 04:55, fu l’Andover (“Gesso 1”) provvisto delle attrezzature necessarie a calcolare in volo il CARP. Alle 07:00, sopra la Zona Lancio (ZL) di Villacidro, in Sardegna, i dieci sabotatori paracadutisti del 9° Battaglione d’Assalto Paracadutisti “Col Moschin” si lanciarono dall’aereo e, una volta a terra, si prepararono a segnalare e difendere la ZL in attesa dell’arrivo dei nove C-130, con a bordo 220 Paracadutisti del 1° Reggimento, 100 Carabinieri Paracadutisti, 44 Artiglieri Paracadutisti, 12 Paracadutisti del Quartier Generale della “Brigata Folgore” e 20 della Compagnia Manutenzione, per un totale di 396 soldati suddivisi in 46 per ogni aereo, insieme a due direttori di lancio.

“Gesso 2”, il primo dei nove C-130, si alzò dalla pista di Pisa alle 05:41, con a bordo il Generale Ferruccio Brandi, Comandante della Folgore, e altri 43 Parà del 1° Reggimento. Brandi compiva 51 anni proprio quel giorno.

Decollarono in totale solo sette C-130, a distanza di quindici secondi l’uno dall’altro, perché “Gesso 9” e “Gesso 10” avevano subito dei ritardi.

A pochi minuti dal decollo, i piloti inglesi di "Gesso 5", che seguiva di quindici secondi "Gesso 4", videro davanti a loro una improvvisa fiammata sul mare.

Il primo pilota informò allora il Comandante della formazione, *Tenente Colonnello Scott*, il quale cercò subito di stabilire un contatto radio con tutti i sette apparecchi in volo.

"Gesso 4" non risponde – L'equipaggio del velivolo "Gesso 4" fu l'unico che non fornì risposta, Scott informò allora la base e distaccò sul presunto luogo dello schianto "Gesso 8", mentre col resto della formazione procedette verso la SARDEGNA.

All'aeroporto di PISA, il Capo Ufficio Operazioni della Folgore, non appena appreso che "Gesso 4" «è in mare», si dirige a bordo di un elicottero AB.205 del 26° Gruppo Squadroni ALE, verso il luogo che era stato indicato inizialmente dall'equipaggio di "Gesso 5", come probabile punto di impatto: **le Secche della Meloria** (punto indicato nell'immagine sotto)

I primi ritrovamenti - Sul posto vengono avvistati galleggiare, in una grossa macchia d'olio, gli zainetti dei paracadutisti, il carrello del velivolo e battelli di salvataggio vuoti.

Il Comandante della Folgore, Generale Brandi, venne avvisato dell'incidente non appena arriva col paracadute a terra, e subito intraprese il viaggio verso Livorno, mentre il resto dei parà proseguì l'esercitazione.

Le famiglie dei caduti vennero avvistate ufficialmente dal Direttore della Sala Operativa del Comando della Folgore.



Le cause dell'incidente - Dopo la tragedia venne costituita una commissione d'inchiesta incaricata di indagare sulle cause dell'incidente, ma i lavori poterono iniziare solo dopo il ritrovamento del relitto.

Da "Gesso 4" non giunse mai nessuna comunicazione di allarme o di emergenza, sebbene siano state recuperate dal fondale grandi parti dell'aereo, grazie ad un pontone con gru dell'Arsenale della Marina Militare di La Spezia, la commissione non fu in grado di determinare con certezza le cause dell'incidente.

Dal ritrovamento e dal posizionamento dei tronconi del velivolo, si ipotizzò che i piloti, trovandosi nel buio a bassissima quota sul mare, abbiano richiamato bruscamente il velivolo, determinando così l'impatto della coda con l'acqua e la successiva disintegrazione dell'aereo.

Elenco dei caduti - Nella lista che segue è riportato l'elenco dei caduti con il grado che avevano al momento della scomparsa. Nel 2002 venne ad ogni militare deceduto, venne conferito, a titolo onorifico alla memoria, il grado superiore.

Militari britannici: Flight Lieutenant C.G. Harrison - Flying Officer R. Swann Proce - Flying Officer M. Fawcett - Flight Sergeant B.D. King - Sergeant R.R. Lee - Sergeant P. Fulford

Militari italiani: Sottotenente P.M. Magnaghi - Sottotenente E. Borghesan - Maresciallo Capo G. Augello - Sergente Maggiore C. Celozzi - Caporal Maggiore C. Colombini - Caporale M. Benericetti - Caporale S. Bolzoni - Caporale A. Fiumara - Caporale G. Ianni - Caporale P. Interrante - Caporale S. Licori - Caporale F. Vantaggiato;

Paracadutisti: L. Angelini - E. Carta - A. Ciappellano - M. Carasi - A. Deiana - V. De Marco - L. Del Lago - U. De Mitri - P. Dessi - P. Donnarumma - D. Dal Zotto - A. De Vito - A. D'Alessandro - G. D'Alessandro - G. Di Natale - F. Dall'Asta - M. Ferrari - G. Facchetti - C. Frasson - S. Fumusa - W. Furgeri - R. Fracassetti - R. Giannattasio - G. Giannini - B. Guidorzi - G. Guarnieri - A. Ginex - A. Gilioli - R. Liuzzi - D. Matelli - R. Morganti - E. Quarti - S. Sabatini - L. Torsello

Le ricerche in mare - Il Dipartimento Militare Marittimo "Alto Tirreno" della Marina Militare iniziò le ricerche mettendo in campo imbarcazioni e mezzi aerei. Il mare mosso e le poco precise indicazioni del punto d'impatto, ostacolarono le operazioni che portarono a un nulla di fatto. Occorrevano dati più precisi; incrociando i punti di osservazione da terra di due testimoni oculari, con uno dei fari della Meloria, i militari individuarono un più plausibile punto d'impatto, che risultava molto vicino a quelli indicati dal pilota e dal navigatore del velivolo "Gesso 5", il giorno dell'incidente. In questa nuova zona si recarono i dragamine *Faggio* e *Ontano*, e proprio l'*Ontano*, il 15 novembre, individuò a circa 50 metri di profondità il relitto di "Gesso 4".

Le operazioni di recupero iniziarono il 17 novembre, coordinate dalla Marina Militare con la nave appoggio "Cavezzale" e con il contributo di Carabinieri, Polizia di Stato e membri del Battaglione Sabotatori Paracadutisti. Diversi giorni dopo, Nave "Cavezzale" fu affiancata dall'omologa britannica "Layburn". I corpi recuperati dal fondale marino vennero portati a terra e tutti identificati. Il giorno successivo.

Un nuovo lutto nella tragedia - 18 novembre, il Sergente Maggiore dei Sabotatori Gianni Caria, durante l'immersione si tolse la cima che lo teneva collegato al collega (*si procedeva in coppia per sicurezza*), verosimilmente per poter esplorare più liberamente i resti di "Gesso 4", nell'operazione di recupero delle salme, ma disgrazia nella disgrazia ... rimase sul fondo. Un capitano dell'Aeronautica Militare avvertito dal compagno di immersione, si tuffò subito in mare e riportò alla superficie il corpo senza vita di Caria, che fu poi decorato per il suo gesto con la Medaglia d'Oro al Valore Civile.

Nave "Cavezzale" rimase a Livorno fino al 10 febbraio 1972. Solo in tale data vennero sospese le ricerche, quando erano stati ritrovati trentacinque dei 46 paracadutisti e tre aviatori dei 6 totali dell'equipaggio inglese. Nave "Cavezzale" tornò altre due volte sul luogo della sciagura su segnalazioni di ritrovamenti da parte di subacquei, che si immergevano nei pressi delle Secche della Meloria. Nel giugno seguente, nel corso di un'immersione nelle acque di Tirrenia, il maggiore Francesco Miglioranza trovò la salma di un altro parà. Questo ritrovamento diede inizio ad un nuovo ciclo di ricerche che portarono in superficie altri tre paracadutisti. Gli undici corpi mancanti non verranno mai ritrovati.



I monumenti a ricordo della tragedia

Sia il Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat che la Regina Elisabetta II, spesero parole di profondo cordoglio e vicinanza ai parenti dei caduti e alla Brigata Folgore

Il 12 novembre i militari di rientro dall'esercitazione "Cold Stream" in Sardegna, gettarono sopra le Secche della Meloria una corona a ricordo dei commilitoni deceduti nell'incidente.

(Foto a lato - Il monumento ai caduti della Meloria in via Dino Provenzal, a Livorno)

Immagine a lato Particolare della dedica riportata su un blocco di pietra, sempre parte del monumento di via Dino Provenzal, a Livorno. Le parole sono un estratto del messaggio inviato dal Presidente della Repubblica Saragat al ministro della difesa Mario Tanassi.





DONNE CON LE ALI

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 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.

Per la serie **"donne con le ali"**, dopo **Tiny Jumper** (la pioniera del paracadutismo - **Ann Mary Campana** (la ragazza emigrata da Barrea negli States), e **Raymonde de Laroche** (la prima licenza rilasciata a una donna), in questo numero di Forum parliamo di **Jacqueline Cochran**, la prima donna che ha infranto il muro del suono.

JACQUELINE COCHRAN:

"la pilota col rossetto"

che ha infranto il muro del suono

La straordinaria storia di **"Jackie"**, che ha sorvolato i cieli e ha aperto la strada alle donne pilota negli Stati Uniti

Il 18 maggio del 1953, a Rogers Dry Lake in California, una pilota perfettamente agghindata, volò a bordo di un "Sabre" 3 a una velocità supersonica. Si trattava di **Jacqueline Cochran**, la prima donna a infrangere il muro del suono. Un record, questo dell'aviatrice statunitense, che è solo uno dei tanti collezionati nel corso della sua brillante vita.

Jacqueline "Jackie" Cochran, infatti, è stata una pioniera dell'aviazione militare, nonché la fondatrice delle **Women Airforce Service Pilots (WASP)**, aprendo così la strada a tutte le donne pilota nello *United States Army*.

Dal salone di bellezza al cielo: il sogno che diventa realtà - Jacqueline "Jackie" Cochran, all'anagrafe Bessie Lee Pittman, nasce a Muscogee in Florida **nel 1906** e sin da bambina si dimostra tenace e caparbia. Ultima di cinque figli, a 8 anni si ritrova già a svolgere diversi lavori per aiutare il sostentamento della famiglia. Non ama quella vita, ma le basta **uno sguardo al cielo** per continuare a sognare. A dieci anni inizia a lavorare presso un salone di bellezza come apprendista parrucchiera. È affascinata da tutto ciò che riguarda il trucco e il parruccone e mette così tanto entusiasmo nel suo lavoro che le clienti del salone chiedono solo di lei.

A soli 14 anni sposa Robert Cochran dal quale prenderà il cognome. Dalla loro unione nascerà il loro primogenito che però morirà all'età di 5 anni. Una ferita immensa che la donna non dimenticherà mai e che allontanerà la coppia fino al divorzio. Bessie manterrà, però, sempre il cognome di suo marito.



Non avendo più legami sentimentali, la giovane Bessie viaggia per il Paese mossa dalla curiosità di scoprire il mondo. Dopo essere stata in Alabama e in Florida vola a New York dove ottiene un posto in un prestigioso salone di bellezza sulla Fifth Avenue. È qui che inizia a farsi chiamare Jacqueline, per gli amici "Jackie". Ed è sempre qui che si presenterà la più grande occasione della sua vita. Non è fortuna la sua, quanto più un'abile e irrefrenabile voglia di conquistare il mondo. Ha esperienza e curiosità ed è appassionata. Jackie vive la sua vita con passione e senza fiato, tra lavoro, vacanze e viaggi straordinari. All'inizio degli anni '30, dopo un volo con la sua amica, sviluppa una passione quasi ossessiva nei confronti dell'aviazione che si affianca a quella dei cosmetici e dei capelli.

Proprio in questi anni, a una delle tante cene in cui è invitata dalle sue facoltose clienti, conosce Floyd Bostwick Odlum, fondatore di **Atlas Corp.** e CEO di **RKO Pictures a Hollywood**, nonché uno degli

uomini più ricchi di tutta l'America. Tra i due c'è subito complicità che lascia intendere la possibilità di una storia d'amore, ma non è possibile perché lui, oltre a essere più grande di lei di 14 anni, è già sposato e ha dei figli.

Eppure Floyd è estremamente affascinato da quella ragazza con il rossetto rosso e con i capelli sempre perfetti, che sceglie di finanziare i suoi sogni. L'uomo le paga così l'iscrizione alla scuola di volo. Jacqueline prende lezioni di scuola di pilotaggio a Long Island e svolge la sua prima missione: quella di volare in solitaria. Poco dopo ottiene anche il brevetto come pilota commerciale.

Ora Jackie ha due nuove ossessioni, quella relativa al settore della bellezza e il volo. E non si sente a disagio a sorvolare i cieli del Paese, anche se questi sono quasi tutti occupati dagli uomini. Al suo fianco resterà sempre Floyd, suo grande sostenitore e amico che, dopo il divorzio con la moglie, sposerà quella donna intraprendente e straordinariamente unica nel 1936.

Insieme diventano infallibili: Jackie vola su tutto il Paese per promuovere la linea di cosmetici **"Wings to Beauty"**, la stessa utilizzata e promossa anche da **Marilyn Monroe**.



Jackie: la pilota col rossetto - Tutti parlano di Jackie, della pilota col rossetto, della donna competitiva, forte e coraggiosa che non si arrende davanti a nulla e nessuno. Le fotografie la immortalano con i capelli perfettamente raccolti nell'iconica permanente, la stessa che lei abilmente eseguiva sui capelli delle sue clienti, e il rossetto. In un mondo prettamente maschile, lei arriva dirompente con la sua femminilità. E ci resta anche negli anni bellici, diventando il simbolo dell'importanza della donna durante la Seconda Guerra Mondiale. Vola e crea, oltre alle creme idratanti è l'ideatrice dei rivoluzionari cosmetici compatti per il viaggio. Prima dello scoppio della Seconda Guerra Mondiale, Cochran fissa un nuovo record: **diventa la prima donna a pilotare un bombardiere** per la società Wings for Britain. Nel Regno Unito diventa pilota volontaria Royal Air Force e nel settembre 1939, Jackie scrive a Eleanor Roosevelt per chiedere di istituire la divisione di volo femminile nelle *United States Army Air Forces*.



La grande eredità di Jackie - Jacqueline Cochran continua a lavorare per il resto dei suoi giorni collezionando un record dopo l'altro nella sua lunga carriera aeronautica. Oltre ad aver infranto il muro del suono il 18 maggio del 1953, stabilisce diversi record mondiali di velocità, distanza e altezza. Tra tutti, anche quelli della Fédération Aéronautique Internationale, portando il T-38 a 16.841 metri di altitudine in volo orizzontale.



Jacqueline si spegne il 9 agosto del 1980 in California, nell'abitazione in cui ha vissuto per il resto dei suoi anni con suo marito che, nonostante il divorzio, è rimasto al suo fianco come più grande sostenitore.

Viene sepolta nel cimitero della Coachella Valley dove aveva vissuto e l'Aeroporto della valle è stato successivamente a lei dedicato. È considerata all'unanimità **una delle più grandi aviatrici di sempre**, nonché una pioniera del settore, che ha utilizzato la sua popolarità e il suo carisma per aprire la strada alle donne pilota. Grazie alle sue attività nel settore beauty, è stata eletta dalla camera di commercio di Boston come **una delle 5 imprenditrici più importanti d'America**. Nel 1953, l'Associated Press l'ha nominata **Woman of the Year in Business**.

Testo di Sabina Petrazzuolo

LA STORIA DI JACKIE - UNA DONNA STRAORDINARIA

Una storia che si snoda fra i cieli americani e sopra l'immensità dell'oceano Atlantico; la storia di una donna che si è impegnata fino alla fine per poterla raccontare secondo i propri termini, decidendo lei il ruolo da interpretare.

Wings For Beauty - Nel 1935 fonda Wings for Beauty, la sua collezione di cosmesi ispirata al mondo del volo. Le confezioni ricordano ali di aereo e le campagne pubblicitarie ritraggono la stessa Jackie nella cabina di pilotaggio mentre usa il suo innovativo make-up da viaggio. La sua intuizione la fa diventare uno dei marchi più conosciuti del periodo, arrivando persino ad avere Marilyn Monroe come promoter dei suoi rossetti. Grazie ai proventi ottenuti, acquista il suo primo aereo e continua a volare per tutta l'America per farsi pubblicità. Quello che lascia trasparire è l'immagine di una donna curata che non si lascia stropicciare dal mondo del volo solo perché i suoi colleghi maschi hanno sempre fatto così. Lei si sente decisamente femminile e vuole continuare a esserlo. Il suo nuovo interesse diventano le competizioni aeree; negli anni 30 partecipa a più gare possibili. **Nel '37 stabilisce il record nazionale di velocità femminile e nel '38 è la prima donna a vincere la competizione Bendix Transcontinental.**



Stringe una profonda amicizia con Amelia Earhart, (foto a lato) condividendo con lei esperienze e momenti di tranquillità, come quelli passati al ranch Cochran. Lì Amelia Earhart passerà diversi giorni prima di partire per il suo sfortunato volo intorno al mondo.

In guerra - Nel 1941, a guerra iniziata, Jacqueline Cochran vuole poter dare una mano. Lo faceva da bambina aiutando la sua famiglia, lo vuole fare adesso aiutando il suo paese. Scrive alla *US Army Air Corps* suggerendo di integrare piloti donne per pilotare aerei da trasporto. All'inizio la sua proposta viene respinta e lei preferisce iscriversi alla *Wings for Britain*, un'organizzazione che spedisce aerei americani in Inghilterra. Diventa così la prima donna a volare a bordo di un bombardiere sopra l'oceano atlantico.



Nel 1942, quando le condizioni di guerra sembrano peggiorare, le sue proposte tornano sul tavolo e sono approvate in poco tempo. “Jackie” così è chiamata per selezionare e dirigere un programma per l’addestramento di nuovi piloti. Nel 1943 nasce la *Women Airforce Service Pilots*, la WASP, di cui *Jacqueline Cochran* è al comando. Anche se nessuna delle reclute partecipa attivamente allo scontro bellico, rimanendo relegate ad operazioni di supporto e trasporto, lei si rallegra di questa, seppur piccola, vittoria.



Record su record - A guerra finita, non smette di macinare record. È la prima donna a volare in regime supersonico e la seconda a volare a Mach 2, velocità questa già toccata dalla francese *Jacqueline Auriol*. Ma a *Jacqueline Cochran* non piace arrivare seconda. Dapprima chiede senza esito alla U.S. Air Force, poi convince la Canadian Air Force a darle un Canadair CL-13 “Sabre” con il quale, il 18 maggio 1953 in California, percorre 100 km a 1.050,15 km/h (oltre la barriera del suono), mentre il 3 giugno vola a 1.078 km/h su circuito chiuso da 15 km. *Jackie* ormai è inarrestabile e, nonostante aver raggiunto livelli fantascientifici, continua a spingere il limite un po’ più avanti.

Nello spazio (o quasi) - Negli anni 60 *Jacqueline Cochran* viene coinvolta nel progetto “*Mercury 13*” per la selezione e addestramento di donne americane come possibili astronauti. Tuttavia la NASA cambia presto idea, si dice non interessata ad avere donne come parte degli equipaggi spaziali e il progetto viene chiuso. “*Certo che volevo essere la prima donna nello spazio*” rivela *Jackie* che, forse, nell’attività spaziale vedeva un nuovo record da infrangere. Dopo essersi anche candidata in politica senza grande successo, si ritira dalle scene preferendo le sterminate praterie del suo ranch in California. **Un ultimo volo** - *Jacqueline Cochran* muore il 9 agosto 1980, quattro anni dopo la scomparsa del suo amato *Floyd* che non ha mai lasciato il suo fianco. Rimane il ricordo di una donna forte che, nonostante un percorso non tradizionale, è stata in grado di tracciare il proprio destino esattamente secondo i propri desideri. Nel suo cercare sempre un nuovo record da battere, si può vedere un tipo di ambizione particolare, quella di chi, fin dalla nascita, ha saputo che tutto ciò di cui aveva bisogno era trovare la magia intorno a sé. **Jacqueline (questo è con il nome della sua seconda e vera vita con cui vogliamo ricordarla) lo ha fatto.**

Testo di Giulia Colasante - 2023



Il Colonnello *Jaqueline Cochran*, ricevendo un ambito riconoscimento, stringe la mano al **Generale Dwight Eisenhower**, futuro presidente degli Stati Uniti, nel 1952 al Madison Square Garden di New York City



Principali riconoscimenti militari



U.S. Air Force Command Pilot Wings - Women Airforce Service Pilots Badge - Distinguished Service Medal - Legion of Merit - Distinguished Flying Cross with two oak leaf clusters - American Campaign Medal - World War II Victory Medal - National Defense Service Medal with bronze service star - Armed Forces Reserve Medal with bronze hour glass - Defence Medal (United Kingdom)



STORIE DI MARE, DI NAVI E DI MARINAI

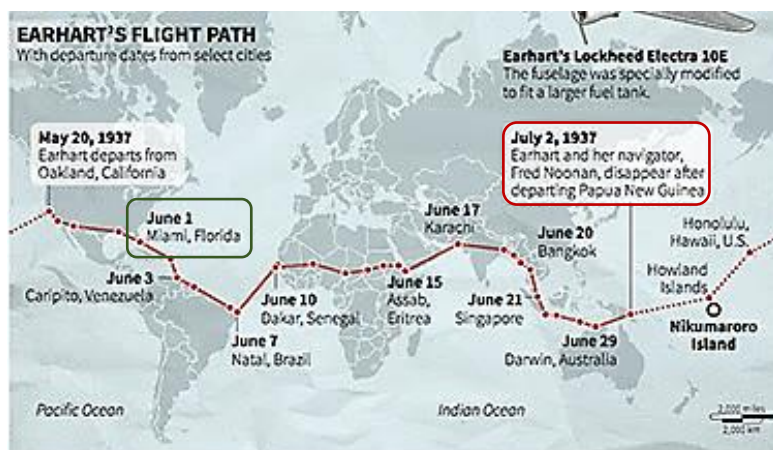
Dov'è finita Amelia Earhart?

Nelle pagine precedenti abbiamo parlato dell'amicizia tra due mitiche pilote donne, "Jackie" e "Amelia", la prima a sua volta amica del futuro Presidente Eisenhower, l'altra della first lady Roosevelt. Di Amelia abbiamo parlato diffusamente in passato e forse lo faremo ancora, ma il nostro collaboratore di Redazione - STV Emilio Medioli - questa volta, facendo riferimento ad un suo precedente articolo comparso su Forum ad agosto 2024, si avventura in una nuova interpretazione della misteriosa scomparsa di Amelia Hearhart.

Quella che segue non è una storia di mariani ma non mancano le navi, un oceano da sorvolare, un mare dove perdere la rotta e dove - forse - inabbissarsi! "Forse"... perché secondo la più recente versione proposta dal STV Medioli, la notorietà mondiale di Amelia e le sue capacità come pilota, vennero strumentalmente utilizzate in altro modo.

Amelia Earhart potrebbe essere tornata in patria, sotto mentite e ...intriganti spoglie!

Buona lettura *Strega*



AMELIA EARHART - EROINA o SPIA? - La scomparsa della celebre aviatrice americana Amelia Earhart rimane un mistero dal 2 luglio 1937. Da quella data, a fasi alterne, si susseguono illazioni, speculazioni, documenti incompleti e talvolta falsificati, testimonianze dimenticate, rapporti che dopo decine di anni vedono la luce.

Amelia Mary Earhart, nata nel Kansas il 24 luglio 1897 e conosciuta come Lady Lindy per la somiglianza con Charles Lindbergh, il primo trasvolatore dell'Atlantico nel 1927, fu una pioniera del volo a lunga distanza, notissima non solo negli Stati Uniti per essere stata la prima donna ad avere trasvolato l'Atlantico nel 1928 su di un aereo pilotato da Wilmer Stultz. Intervistata dopo l'atterraggio, ecco le sue parole: <Stultz ha fatto tutto il volo da solo...ero solo un bagaglio...come un sacco di patate...forse un giorno ci proverò da sola>.

E fu così che compì la medesima impresa nel 1932, in solitario, con un monoplano, finendo per errore nel Galles anziché nelle vicinanze di Londra.

Nel 1935 fu la prima donna a volare, in solitario, dalle isole Hawaii alla California.

La sua vicenda è un giallo. Siti e libri fanno comprendere come tra i vari autori ognuno abbia idee, e soprattutto informazioni, diverse dagli altri. Ma il peggio è che ciascuno di loro, talvolta anche in modo esplicito, sparli degli altri, col solo risultato di aumentare la confusione sul caso.

In questa vicenda, l'enorme arcipelago di Truk è lo scenario principale, ma per comprendere i fatti è necessario tornare un po' indietro

Sulla realtà della politica americana negli anni precedenti lo scoppio della seconda guerra mondiale oggi è possibile conoscere i contenuti di gran parte dei documenti secretati per capire come andarono effettivamente le cose.

È noto che Franklin Delano Roosevelt, presidente degli Stati Uniti dal 1932 al 1945, morì poche settimane prima della fine della guerra in Europa. Ma il decesso avvenne in circostanze che hanno alimentato, da parte di alcuni, supposizioni e ipotesi circa la possibilità di un suo assassinio, che vide coinvolte spie russe o naziste.

Roosevelt era convinto dell'inevitabile alleanza con la Russia di Stalin per combattere il nazismo, i suoi sostenitori e alleati. Nei patti segreti, Stalin avrebbe dovuto conquistare la Cina e il Giappone, quindi una parte dell'Europa orientale sotto il controllo nazista.

Gli Stati Uniti, il cui presidente era, o era stato, un simpatizzante del New York Communist Party, composto secondo i punti di vista da gentiluomini o da gangster, che pretendevano di essere onesti uomini d'affari, lo avrebbero aiutato nell'intento.

Alcuni di questi gentiluomini avevano dato una mano a Lenin per la conquista del potere cacciando lo Zar. Poi, assieme ad altri, e sotto la guida di Joseph Kennedy, si impossessarono della Borsa americana, creando ad arte la caduta repentina dei titoli e la successiva grande depressione. (L'autobiografia di Rose Kennedy, pubblicata nel 1966, racconta quanto accadde e chi fosse in realtà suo marito Joe, di cui si ricorda lo scandalo di Chicago per favorire l'elezione del figlio John alla Presidenza degli Stati Uniti). La storia meno scolastica racconta che il Giappone, fanaticamente anticomunista, alleato della Germania nazista (con l'Italia componevano l'Asse) mosse le proprie truppe verso la Cina con l'intenzione di aiutare i nazionalisti cinesi a porre un argine contro l'esercito rosso di Mao, spalleggiato da Stalin.

Il Giappone sapeva che negli Stati Uniti c'era una forte simpatia, almeno nelle sfere dirigenziali, verso il comunismo, di cui era necessario tenere conto.

L'aiuto portato dal Giappone ai cinesi nazionalisti era ciò che Stalin e Roosevelt attendevano. Roosevelt convinse Chang Kai-Shek che i nipponici si preparavano ad attaccarli distraendo la Cina nazionalista dal controllo delle frontiere con la Russia.

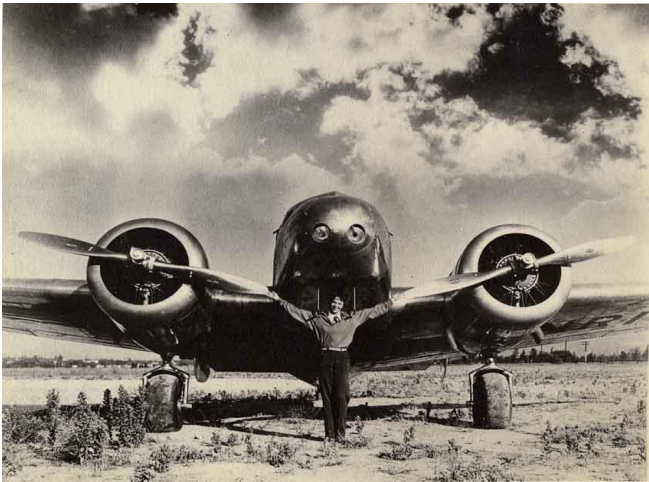
I nazionalisti decisero a loro volta di attaccare i giapponesi facendo scoppiare il conflitto. Con i fondi di alcuni ricchi americani, segretamente simpatizzanti di Stalin, furono messe in piedi le **squadriglie dei Flying Tiger del 1941**, composte da piloti civili, unitesi

all'esercito nazionalista per combattere il Giappone. Roosevelt, in questo modo, dimostrava al popolo americano che i giapponesi erano nemici giurati degli Stati Uniti; andavano combattuti, e lo faceva aiutando i nazionalisti cinesi.

Il Giappone sapeva bene che Stalin e Roosevelt erano i nemici mortali. Se fosse stato loro concesso di conquistare tutto il territorio cinese, lo stesso Sol Levante sarebbe stata la prossima vittima.

Il mezzo milione di uomini che ancora componeva l'esercito della Cina nazionalista fu spinto in mare dai giapponesi e dovette rifugiarsi a Formosa, l'attuale Taiwan. Il Giappone si trovava nella situazione imbarazzante di doversi difendere su due fronti: quello dei cinesi di Mao e quello degli americani che, prima o poi, sarebbero arrivati da est, attraverso l'oceano Pacifico.

Decisero di attaccare per primi, puntando inaspettatamente su Pearl Harbor, sede della flotta americana del Pacifico. Roosevelt, secondo gli storici più accreditati, sapeva da tempo ciò che i nipponici stavano preparando. Oggi molti sono propensi a credere che lasciò che l'attacco a sorpresa avvenisse, in modo da avere un motivo largamente sufficiente per dichiarare guerra al Giappone, con l'appoggio sdegnato del Congresso e dell'intero popolo americano, che non sempre aveva aderito alle sue scelte politiche.



Ma in tutto questo Amelia, amica di famiglia di Roosevelt, apprezzata pilota, eroina dell'America della grande depressione, che ruolo ha avuto? Se il segreto intorno alla sua fine dura da così lungo tempo, deve ben esserci qualcosa che lo giustifichi. Dopo quasi novant'anni, aspetti meno ufficiali, e alquanto più reali, stanno lentamente, e con grande difficoltà, venendo alla luce.

La <<leggenda>> racconta che Amelia Earhart scomparve con il suo aereo (un bimotore Lockheed L-10 Electra - foto a lato) durante l'ultima fase della sua circumnavigazione attorno al mondo. La trasvolatrice si volatilizza il 2 luglio 1937 in prossimità di Howland Island, anello di corallo a sud della laguna di Truk (Rif. Forum, agosto 2024). Un rifornimento era stato approntato su questo minuscolo atollo dalla guardia costiera per permetterle di raggiungere Honolulu, provenendo da Lae, Nuova Guinea.

La storia ufficiale narra che si inabissò in mare, incapace di individuare la piccola isola e l'"Itasca", la nave della guardia costiera americana che avrebbe dovuto aiutarla ad individuare l'isolotto con il piccolo aeroporto.

Dopo avere effettuato altre lunghe trasvolate, Amelia si sentì pronta per essere la prima donna a fare il giro del mondo in aereo (29.000) miglia. Il primo decollo, nel gennaio 1937, finì in un disastro. L'aereo si danneggiò in modo irreparabile. Sarebbe stato necessario sostituirlo. Amelia si mise alla ricerca di chi poteva procurarle il denaro necessario.

Ripartì il 27 maggio da Miami alla guida di un bimotore Lockheed Electra, con Fred Noonan come navigatore, il migliore dell'epoca, allontanato dalla Pan America, si dice per eccessi di alcolismo (foto a lato). La rotta intorno al mondo l'avrebbe portata a San Juan in Portorico, Natal in Brasile, poi a Dakar, Khartum, Massaua, Karachi, Calcutta, Bangkok, Port Darwin in Australia.

Tutto andò in modo regolare fino a Lae, Nuova Guinea. Da lì, con un balzo lunghissimo sopra l'oceano Pacifico avrebbe dovuto arrivare a Honolulu, nelle Hawaii. Sull'aereo venne rimosso tutto quanto era superfluo per caricare più carburante; come detto, era stato approntato uno scalo intermedio di rifornimento nell'isolotto corallino di Howland nell'arcipelago delle Gilbert.

Alle 00.00 GMT (Greenwich Mean Time - tempo del meridiano di Greenwich) equivalenti alle 12,00 (confermato dal "New York Herald Tribune") del 1° luglio 1937 l'Electra decollò da Lae, Nuova Guinea, con un carico di 1.100 galloni di carburante e 75 di olio che avrebbero concesso al velivolo un'autonomia di venti-ventuno ore, di poco superiore al tempo necessario per raggiungere il rifornimento intermedio predisposto dalla Coast Guard americana.

L'"Itasca" conoscerà l'ora di partenza di Amelia solo alle 6,30 GMT del 2 luglio, vale a dire con più di sei ore di ritardo, e questa creerà una certa confusione presso la stazione di ascolto a bordo della nave.

Dopo 7 ore e venti minuti di volo (7.18 GMT, 2 luglio), Amelia trasmise la sua posizione; si trovava venti miglia a sud ovest di Nukumaroro Island. Il messaggio fu ascoltato anche dalla portaerei "Enterprise" a San Francisco, che stimò il punto a circa 795 miglia dall'arrivo.

A Nauru, che captava regolarmente la voce di Amelia, in un messaggio trasmesso tra le 11,00 e le 12,00 GMT, la trasvolatrice dichiara di vedere la luce fissa del faro dell'isola, ma non è chiaro se si riferisce alla luce di Nauru o alla nave "Ontario", posta a metà via per guidarla.

L'"Itasca", che staziona da diversi giorni nei pressi di Howland, dove erano pronti i rifornimenti, ricevette solo brevi messaggi dal velivolo in avvicinamento e non fu mai in grado di localizzare il punto esatto in cui si trovasse. Sia Amelia che il suo compagno avevano ben poca dimestichezza nell'uso delle trasmissioni radio; i messaggi erano inviati in voce, non con il sistema morse.

Brevi messaggi, spesso inintelligibili, raggiunsero l'"Itasca" con voce debole e frammentata, dalle 14.25 GMT alle 17,40 GMT. L'operatore radio trasmise messaggi sia in morse sia in voce, ma solo uno raggiunse Amelia.

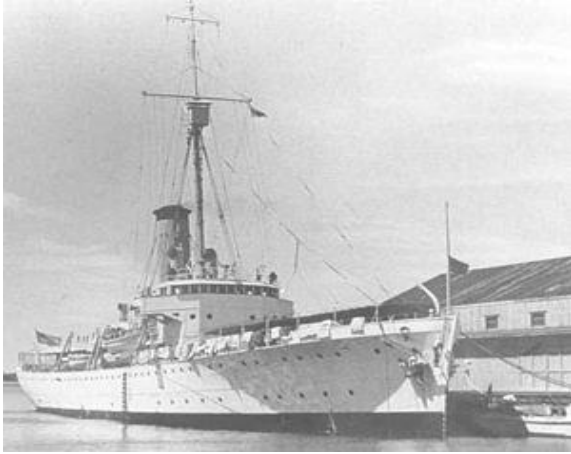
Alle 07,42 (19,42 GMT) dall'"Itasca" fu ascoltato, alla <massima potenza> di ricezione il seguente messaggio in voce: <<KHAQQ (la sigla dell'Electra) chiama "Itasca". Dovremmo essere sopra di voi ma non vi vediamosiamo a corto di carburante. Ancora mezz'ora circa ...impossibile raggiungervi per radio ...voliamo a 1.000 piedi>>.



Alle 07,58 Amelia trasmise: <<KHAQQ chiama "Itasca"...voliamo in circolo ma non vi sentiamo>>.

Due minuti dopo, Amelia replica:<< KHAQQ chiama "Itasca"...abbiamo ricevuto il vostro segnale su 7.550 kilocicli. Per piacere prendete il nostro punto ...rispondete su 3.105 in voce>>.

L'ultimo messaggio è delle 08,44: <<KHAQQ chiama "Itasca". Siamo sulla linea di posizione 157/337...ripetiamo questo messaggio su 6.210 kilocicli...stiamo volando nord-sud>>.



L'ascolto sul battello della Coast Guard avvenne regolarmente, ma dopo quel messaggio non ne arrivò nessun altro.

Radio Nauru aveva ascoltato tutti i messaggi sulle due frequenze usate e riconobbe la voce di Amelia nei messaggi radio in voce inviati alle 09,02, 09,13 309,23, messaggi che non furono sentiti dall'"Itasca".

Radio Nauru informò immediatamente Radio Bolinas, nei pressi di San Francisco, che a sua volta informò il Comando Generale della Guardia Costiera.

Non fu l'unica stazione radio in ascolto a ricevere i messaggi lanciati da Amelia. La sua voce fu ascoltata anche in Australia. Negli Stati Uniti, molte stazioni commerciali e radioamatori furono in grado di ascoltare chiaramente tutti i messaggi che Amelia inviava mentre denunciava di essere a corto di carburante.

L'ascolto da parte dell'"Itasca" durò, su tutte le frequenze disponibili, fino alle 21,30 GMT, quando si pensò che, avendo esaurito il carburante,

l'aereo fosse caduto in mare in un punto presunto tra 35 e 100 miglia a nord di Howland.

Il presidente Roosevelt autorizzò la ricerca inviando 9 navi e 66 velivoli che costarono all'amministrazione americana quattro milioni di dollari. Il 18 luglio le operazioni di ricerca furono sospese. In ottobre furono abbandonate anche quelle messe in atto dal marito George Putnam, ricco editore californiano. **Poi vi fu il silenzio. Per sempre.**

Il mistero della scomparsa di Amelia è irrisolto. Storici e ricercatori si affannano su questo argomento. **Un solo fatto è certo.**

Gli americani fino a guerra iniziata non conoscevano la situazione difensiva della laguna di Truk, tanto che i mass media l'avevano ribattezzata la Gibilterra del Pacifico. Si poteva presumere che il governo giapponese avesse avuto tutto il tempo di preparare non solo Truk ma tutti gli arcipelaghi del mandato, in previsione di una guerra inevitabile con gli Stati Uniti.

Quando Amelia, in preparazione del volo, chiese ai giapponesi, attraverso il proprio governo, la possibilità di atterrare a Eten, l'isola aeroporto di Truk, il permesso fu negato. L'Electra avrebbe dovuto volare al di fuori dei confini del mandato e senza apparecchi di ripresa a bordo.

A supporto di un volo spionistico su Truk non ci sono documenti. E non ce ne potrebbero essere. La magnanimità di Roosevelt, la grande amicizia sua e della moglie nei confronti di Amelia, fanno sorgere qualche illazione in proposito, ma nulla risulta dai documenti finora scoperti. A meno che in quelli ancora secretati non vi sia la traccia di questo particolare accordo.

Per come stanno le cose attualmente, è difficile prestar fede all'idea che un'esperta come Amelia abbia potuto accettare un sorvolo dei territori di mandato giapponese, per poi dirigersi verso il punto di approccio previsto. Howland Island è molto più a sud delle Caroline e delle Marshall. Tutti sono d'accordo nel ritenere che due assi dell'aviazione non potevano in ogni caso dirigersi sulla laguna, effettuare un sorvolo e poi puntare verso il punto di rifornimento. La quantità di carburante permetteva tecnicamente di avere solo un leggero margine sul tragitto previsto. Rimane qualche debole dubbio che questa operazione sia potuta avvenire, ma esperti di navigazione aerea hanno dimostrato indipendentemente l'uno dall'altro, dal 1938 ai giorni nostri, come ciò non fosse possibile. È necessario tenere a mente che l'uso della radio era in voce, su una frequenza largamente reclamizzata e molto facilmente triangolabile. I giapponesi, ovviamente in ascolto, l'avrebbero catturata immediatamente.

Scartata la missione spionistica autorizzata dal presidente, si può pensare che davvero si sia persa e abbia ammarato in acque nipponiche. Catturata, non venne riconsegnata e fu fatta scomparire. Se così fosse, al termine della guerra si sarebbero trovate tracce della sua avventura, si sarebbe venuti a conoscenza del suo errore e la sua storia avrebbe avuto una fine. Ma date le sue notevoli conoscenze e abilità nel volo, riconosciute da tutti gli esperti suoi contemporanei, è difficile pensare che si sia persa nell'oceano Pacifico. Così è cominciata la leggenda di Amelia, che non sarebbe scomparsa ma che sarebbe ammarata o atterrata in territorio nipponico.

A supporto di questa ipotesi, fu rinvenuta una parte di motore dell'Electra. Nella medesima isola furono individuate due tombe, di un uomo e una donna bianchi, ma le analisi accertarono che i resti femminili non corrispondevano per altezza ad Amelia.

Si disse per molto tempo che la voce radiofonica femminile di "Tokio Rose", ascoltata dalle truppe americane di stanza nel Pacifico, fosse quella di Amelia che, presa dopo un atterraggio di fortuna, fosse stata obbligata a fare l'annunciatrice per Radio Tokyo.

Un'altra leggenda dice che Amelia, dopo la cattura, fu tenuta prigioniera dall'imperatore che alla fine della guerra la scambiò per ottenere particolari concessioni personali. Non c'è dubbio che, se anche fosse vero, Giappone e Stati Uniti negherebbero una simile circostanza.

L'opzione del rapimento è difficilmente accettata. Ma la voce che si udì alle 8,55 del 2 luglio 1937 non era né di Noonan né di Amelia. Quel messaggio e quelli successivi furono estrapolati dal rapporto radio dell'"Itasca" dopo che l'ufficiale addetto alle comunicazioni, William Shutter, aveva udito una voce che non apparteneva a nessuno dei due. Questa parte del rapporto originale è stata restituita agli archivi nazionali di Washington solo nel 1975 dai parenti di Leo Ballard, altro ufficiale imbarcato. Chi aveva ordinato di farla sparire e perché?

Il rapimento di una eroina americana avrebbe potuto essere un'ottima arma in mano giapponese. Avrebbero potuto dimostrare che era stata manipolata dalla sua stessa gente per attaccare il pacifico popolo del Giappone.

Amelia, l'amica personale di Eleanor Roosevelt, coraggiosa, sentimento apprezzato dai giapponesi, avrebbe fatto sfigurare gli uomini del suo Paese che ne avevano approfittato, rimanendo nell'ombra, corrotti e privi di coscienza, per farla diventare una spia.

Disarmata, pacifica, per giunta donna, abbandonata a sé stessa, sarebbe apparsa come un atto di ignominia del popolo americano agli occhi dell'orgoglioso e maschilista Giappone. Una potente arma di guerra psicologica in mano ai nipponici.

Fino all'agosto 1939 si sosteneva ancora l'ipotesi del rapimento, fino a quando qualcuno, anche nelle alte sfere governative, comprese che di questo non si poteva trattare. Terminato il conflitto gli storici tentarono di riordinare le carte appartenute agli antefatti bellici, dove politica e intrighi avevano fatto pesantemente la propria parte.

Si cominciò a pensare, e a capire, che forse non c'era stato nessun rapimento, ma piuttosto una defezione, parte di un piano strategico. La scomparsa di Amelia, velata da troppe incongruenze, rivelatasi nel tempo spesso pesanti falsità, cominciò a destare sospetti e a suscitare domande. A poco a poco, l'insieme delle testimonianze, delle lacune, delle manomissioni ha portato a pensare che vi fosse una precisa, quanto sconosciuta, strategia cui Amelia avrebbe dovuto attenersi.

Con la lenta pubblicazione o messa a disposizione di documenti secretati sta a poco a poco venendo alla luce un quadro completamente diverso da quello che ci si poteva attendere; in qualche modo connesso con le scelte politiche del presidente americano.

La realtà, a questo punto, ha superato la fantasia!

Sulla scorta delle ultime scoperte documentali è possibile pensare che Roosevelt abbia proposto, se non imposto (*come avvalorato da testimonianze*), ad Amelia di sorvolare le isole del mandato giapponese, in cambio del finanziamento che l'aviatrice stava cercando di ottenere per realizzare il suo progetto. Portare Amelia dalla propria parte aveva un significato preciso. Innanzi tutto era un'ottima pubblicità per incrementare il reclutamento dei piloti per lo squadrone da inviare nella Cina nazionalista, finanziato segretamente.

Se poi l'aviatrice fosse stata catturata, se non abbattuta e uccisa, Roosevelt avrebbe avuto ciò che cercava; un eroe e un motivo per incrementare l'odio dei media e del polo americano verso il Giappone.

Ma i fatti andarono in altro modo.

Considerata l'esperienza dell'aviatrice e dello stesso Noonan, sorprende come abbia potuto compiere un errore tale da non trovarsi in rotta con l'isola, seppur piccola, in cui era attesa. Aiutata non solo dall'"Itasca", che l'avrebbe indirizzata verso il punto di atterraggio, ma da altre due navi poste lungo la rotta.

Gli esperti di aviazione, navigazione aerea e radiotrasmissioni che ancora si occupano del caso sono propensi a ritenere che l'errore sia stato voluto. Addirittura pianificato. Contrario agli eventuali accordi segreti.

Nessuno crede più alla favola che non trovò l'isola. Le testimonianze provarono, già dal 1938, che l'aereo scese nei pressi di Mili, un'isola dell'arcipelago delle Marshall, in territorio giapponese.

Il radiogoniometro della Pan American a Wake Island, Midway, e di Ohau, Hawaii, aveva rilevato la posizione di Amelia nella parte orientale delle Marshall. Un ufficiale dell'Intelligence della U.S. Navy, ordinò a Ellen Belotti, segretaria della Pan Am, di consegnare le copie del rapporto e di distruggere gli originali. Ma Ellen tenne una copia per oltre quarant'anni e infine la consegnò agli archivi. Sulla scorta delle rivelazioni circa la velocità reale del velivolo, era possibile che la rotta prevedesse un sorvolo sulla laguna di Truk per poi procedere verso il punto di arrivo.

A quale scopo Amelia non mantenne gli accordi segreti, se ve ne furono?

E perché, si ipotizzò da parte di alcuni ricercatori che non vi fosse stato errore, ma una sorta di doppio gioco, se non triplo?

L'aviatrice, che in giovane età era stata una simpatizzante del movimento comunista, come lo stesso presidente Roosevelt, probabilmente si consegnò "sua sponte" ai giapponesi.

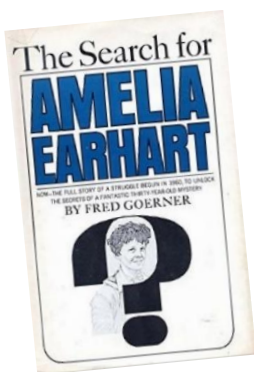
La donna protetta da Eleanor Roosevelt, e che credeva nell'esperimento sociale sovietico, aveva il compito di spingere il nucleo più intransigente di radicali anticomunisti giapponesi della marina imperiale, che risiedeva nel cuore della Quarta Flotta con base a Truk, a dirigere i loro sforzi bellici non tanto contro l'Unione Sovietica quanto verso gli Stati Uniti. E il 7 dicembre 1941 la Seconda Guerra Mondiale sconvolse il Pacifico.

Di sicuro Amelia non fu incarcerata o perseguitata. Non fu uccisa. Una recente documentazione, pubblicata anche on line, attesta che dopo due anni di residenza in Giappone, chiese addirittura la naturalizzazione. Con la fine delle ostilità rientrò nel proprio Paese accompagnata dalla sua più cara amica, che andò in un ospedale cinese a prelevarla.

I giapponesi, che con ogni probabilità hanno sempre saputo tutto, tacciono. Dai loro archivi non esce nulla, forse non c'è nulla, e se ancora qualcuno conosce qualcosa, di certo non parla.

Tra le molte cose dette e poi smentite, pare che all'atto della firma dell'armistizio l'essersi comportati <<bene>> nel caso Amelia abbia giovato anche all'imperatore in persona.

Rimane un mistero per chi abbia lavorato in realtà Amelia Earhart e quale fu il suo destino una volta rientrata in patria al termine della guerra.



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 - **Il 6° Stormo**

Il 6° Stormo dell'Aeronautica Militare Italiana è un reparto da interdizione operativo con il velivolo Panavia Tornado. Dipende dal Comando delle Forze da Combattimento di Milano e ha sede presso l'aeroporto di Ghedi. Lo stormo, intitolato alla memoria del **Tenente pilota Alfredo Fusco***, è costituito da 3 gruppi (102° intitolato a **"Giuseppe Cenni"****, 154° e 155°) delle specialità CBOC (*caccia bombardieri ognitempo convenzionali*), CRO (*caccia ricognitori ognitempo*), OCU (*operational conversion unit* - unità di conversione operativa) e ETS (*Electronic Warfare Tactical Suppression*).

Costituzione - Il 6° Stormo Caccia Terrestre venne costituito presso l'aeroporto di Campoformido (UD) il 15 gennaio 1936 con uomini provenienti dal 1° e 4° Stormo. Tra il 15 gennaio e il 15 maggio 1936 era comandato da Vincenzo Velardi. Consisteva inizialmente di due gruppi di volo, il 2° Gruppo, composto dalla 150ª, 151ª, 152ª Squadriglia e il 3° Gruppo caccia terrestre, composto dalla 153ª (tra i cui piloti spicca il futuro asso della caccia e dei Tuffatori Giuseppe Cenni) e 154ª Squadriglia, cui si aggiunse, il 15 febbraio 1936, la 155ª. Nell'Agosto del 1939 la 155ª Squadriglia venne inviata in Africa Orientale Italiana dall'Aeroporto di Ravenna all'Aeroporto di Dire Dawa diventando 410ª Squadriglia Autonoma C.T. ma mantenne lo stemma del Diavolo ghignante con l'aggiunta del casco coloniale.



In guerra - Utilizzando i caccia FIAT C.R.32, C.R.42 e G.50, all'indomani dell'ingresso dell'Italia nella seconda guerra mondiale il 2° Gruppo venne dislocato in Puglia e il 3° Gruppo in Sardegna. Al 10 giugno 1940 il 2° Gruppo era all'Aeroporto di Grottaglie al comando



del Maggiore Giuseppe Baylon con 27 CR.32 ed il 3° Gruppo era all'Aeroporto di Monserrato al comando del Tenente Colonnello Renzo Cozzi con 27 CR.32. Il 2° Gruppo combatté nel Mediterraneo e in Africa settentrionale prima di essere rimpatriato a Gorizia nel 1941, quando venne dotato dei caccia Reggiane Re.2001 con cui tornò a volare decollando dalla Sicilia e da Pantelleria. Anche il 3° Gruppo prese parte ai combattimenti in Africa e, tornato in Italia nel febbraio 1942, fu dislocato a Ciampino, Reggio Calabria, Lecce e infine in Sicilia, dove venne colto dall'Armistizio arrendendosi agli Alleati. All'8 settembre 1943 il 2° Gruppo era all'Aeroporto di Sarzana-Luni, con la 152ª Sq. con 3 RE.2001 e 4 CR.42 e la 358ª Sq. all'Aeroporto di Albenga-Riviera, con 7 CR.42 ed il 3° Gruppo all'Aeroporto di Caselle con la 153ª, 154ª e 155ª Squadriglia.



Nel dopoguerra - Sciolto durante il prosieguo del conflitto, il 6° Stormo venne ricostituito a Treviso il 1° gennaio 1951, con il 155° Gruppo equipaggiato con caccia P-51. Col nuovo nome di 6ª Aerobrigata l'unità si spostò nell'aeroporto di Ghedi incorporando il 154° Gruppo con i suoi nuovi **DH.100**

"Vampire" e **F-84G** che, tra il 1956 e il 1964 furono rimpiazzati dagli F-84F prima e dagli **F-104G** dal 1963. La terza componente



dell'Aerobrigata era dal 1953, il 156° Gruppo che nella primavera del 1964 ottenne (primo reparto Italiano) la qualifica **"Strike"**, cioè la capacità operativa di bombardamento con bombe nucleari. Al Gruppo era stato

ufficialmente assegnato il compito di assicurare, 24 ore su 24, la capacità di produrre, entro tempi molto brevi, un attacco con armamento nucleare a obiettivi posizionati nei paesi del Patto di Varsavia, che rientravano nell'area di competenza della V ATAF (*Allied Tactical Air Force*), ovvero il comando aereo NATO situato a Vicenza. Il gruppo doveva mantenere il 70% dei velivoli in dotazione in vari stadi di prontezza. Quelli di massima allerta erano i 4 velivoli pronti a decollare in 20' in configurazione completa: bomba nucleare installata, taniche carburante da guerra (*da sganciarsi una volta esaurite*) e razzi "JATO". Essendo dotati di armi nucleari, i velivoli erano parcheggiati in un'area rispondente a particolari misure di sicurezza chiamata QRA (*Quick Reaction Area*), sorvegliata da personale misto italiano e americano. Il 15 giugno 1966 l'Aerobrigata perse il 156° Gruppo, che venne trasferito

a Gioia del Colle (BA). Nel settembre 1967, a seguito di una ristrutturazione dell'Aeronautica Militare, la 6ª Aerobrigata riprese il vecchio nome di 6º Stormo.

Piani militari segreti del Patto di Varsavia - risalenti agli anni Sessanta e resi pubblici nel 2005, prevedevano un attacco all'Italia, attraverso la neutrale Austria con un bombardamento nucleare preventivo sulle città di Vienna, Monaco di Baviera, Innsbruck, Venezia, Padova, Vicenza, Verona, Ghedi e Piacenza. Le truppe russe-ungheresi consistenti in 7 divisioni motorizzate, 3 divisioni corazzate, 38 lanciamissili, 214 aerei da combattimento, 121 caccia, 24 aerei da ricognizione e 25 bombardieri con armi atomiche, prevedevano di occupare il Nord Italia, attraverso le linee di penetrazione di Tarvisio e della Val Camonica, raggiungendo Brescia e Bologna in 13 giorni di combattimenti, attestandosi poi saldamente sull'Appennino tosco-emiliano.

Al contrario i piani militari segreti della NATO prevedevano (secondo quanto affermato dall'ex Presidente Francesco Cossiga in una nota trasmissione televisiva della RAI) una risposta nucleare italiana sulle città di Praga e Budapest, condotta dall'Aeronautica Militare con cacciabombardieri Panavia Tornado dell'aeroporto di Ghedi.



Storia recente - Compito dello Stormo e dei suoi Tornado, in tempo di pace, è quello di mantenere la prontezza al combattimento (*Combat Readiness*) degli equipaggi di volo, predisporre i rischieramenti in ambito IRF (*Immediate Reaction Force*) e cooperare con le autorità civili in caso di calamità naturali. In tempo di guerra il compito è quello di condurre operazioni di attacco e ricognizione per difendere l'area di interesse assegnata. Nel 1982 arrivarono i primi caccia multiruolo **Panavia Tornado**, assegnati inizialmente al 154º Gruppo, mentre dal 1985 al 1990 rientrò nei ranghi dello Stormo il 155º Gruppo, da cui si era distaccato il 1º ottobre 1964. Il 13 settembre 1993, i "Paperi" del 102º Gruppo Volo passarono dal 5º Stormo sull'aeroporto di Rimini, al 6º Stormo sull'Aeroporto di Ghedi. Inoltre dal 1999 vi fu la chiusura della scuola "Tornado Trinational Training Establishment" (TTTE), di Cottesmore in Inghilterra, destinata alle tre aviazioni: inglese, tedesca e italiana. Il compito di questa scuola, fin dall'entrata in servizio dei Tornado, era quello di addestrarne e formarne i futuri piloti e navigatori. Per gli equipaggi italiani, tale prestigioso compito venne affidato dall'Aeronautica Militare al 102º Gruppo, che ha acquisito la denominazione di "Operational Conversion Unit" (OCU), reparto che addestra e abilita tutti i piloti dell'Aeronautica Militare, e non solo, ai Tornado. Nonostante questo incarico speciale il 102º Gruppo ha sempre mantenuto il 100% di operatività come tutti gli altri Gruppi.

Dagli anni novanta in poi lo Stormo partecipa a numerose missioni: nell'agosto 1990 i suoi aerei presero parte alla Guerra del Golfo, nel 1999 all'Operazione Allied Force, dal novembre 2008 al novembre 2009 all'International Security Assistance Force ed all'Intervento militare internazionale in Libia del 2011.

Il rapporto statunitense del Natural Resources Defence Council mostra che nella base di Ghedi, secondo il concetto NATO di Nuclear sharing, sono conservate 20 bombe atomiche B61-4 di potenza variabile tra 45 e 107 chilotoni. La base militare rappresenta inoltre una chiara eccezione all'interno del programma NATO, visto che è l'unica a possedere armi nucleari e ad essere gestita esclusivamente dalle Forze Armate del paese ospitante e non da quelle americane. Le bombe atomiche B61-4 possono essere utilizzate solo dai cacciabombardieri Tornado IDS del 6º Stormo dell'Aeronautica Militare Italiana, appositamente configurati per l'attacco nucleare.

Nel luglio 2008 al 102º Gruppo e al 155º Gruppo si affiancò anche il 156º Gruppo. Con la chiusura, il 14 settembre 2016, del 50º Stormo sulla base di Piacenza-San Damiano, nell'ambito di un importante programma di ridimensionamento dell'Aeronautica Militare, sia i Tornado IDS, sia gli ECR del 155º Gruppo, vengono trasferiti a Ghedi, rendendo così la base bresciana l'unica dotata di tali velivoli. Come conseguenza, il 156º Gruppo "Le Linci" è stato collocato in posizione quadro. Lo stormo partecipa alla missione "Prima Parthica" al confine tra Siria e Iraq, con quattro velivoli Tornado nell'ambito dell'Intervento militare contro lo Stato Islamico. Il 16 giugno 2022 giunse il primo caccia F-35: il caccia multiruolo di 5ª generazione, che andrà a sostituire gradualmente i Tornado.

Reparti dipendenti - 102º Gruppo "Giuseppe Cenni" OCU/CBOC - 154º Gruppo CBOC/CRO - 155º Gruppo ETS - 606ª Squadriglia collegamenti - GEA (Gruppo Efficienza Aeromobili) - 406º Gruppo STO (Servizio Tecnico Operativo) - 506º Gruppo SLO (Servizio Logistico Operativo) - G.P.F. (Gruppo Protezione delle Forze).

Araldica - Lo stemma adottato quasi subito dal reparto fu un "diavolo rosso ghignante" e con le mani adunche, disegnato da Giuseppe Zanini, raffigurante la caricatura dell'allora capitano pilota Giovanni Borzoni, il quale successivamente divenne capo formazione della pattuglia acrobatica Diavoli Rossi.



Distintivo storico del 6º Stormo
Caccia della Regia Aeronautica.



Distintivo storico anti-britannico del 154º Gruppo
L'Asso - Serg. pilota M. Bianchi (MAVM) - Rodi 1941



Distintivo del 156º Gruppo



Il 6° Stormo oggi - Il 2 luglio 2024, alla presenza di autorità civili, militari e religiose della provincia di Brescia, il **6° Stormo di Ghedi** ha celebrato il raggiungimento delle prime **1.000 ore di volo** effettuate dai **Velivoli F-35 "Lightning II"** in dotazione alla Base Aerea.

Era il 14 giugno 2022 quando sulla pista dell'Aeroporto Militare di Ghedi atterrava il primo velivolo **Joint Strike Fighter (JSF)** assegnato al 6° Stormo. Un velivolo da supremazia aerea in virtù delle caratteristiche di bassa osservabilità ai radar (Stealth), delle capacità dei sensori di bordo, della suite avionica all'avanguardia capace di integrare e fondere in un unico "organismo digitale" l'elevata capacità di scoperta e di identificazione, dell'altissima precisione d'ingaggio e della net-centricità.

Con questo nuovo Sistema d'Arma, il 6° Stormo ha avviato, di fatto, un nuovo ciclo di vita operativa "omniruolo" per essere all'altezza degli scenari operativi (presenti e futuri) di ben più alta complessità, dinamicità e densità di minacce da fronteggiare, a protezione del territorio italiano, del suo spazio aereo e dei suoi assetti nazionali, nonché a salvaguardia dell'incolumità dell'intera popolazione nazionale.

Per i "**Diavoli Rossi**" di Ghedi il prestigioso traguardo delle **1.000 ore di volo** degli F-35 in dotazione se da un lato rappresenta un traguardo sicuramente ambizioso, dall'altro costituisce anche un nuovo punto di partenza verso obiettivi sempre più prestigiosi. La transizione tra i velivoli Tornado e gli F-35 attualmente in corso a Ghedi è l'espressione di una innovazione e di una costante trasformazione che, a più ampio spettro, l'Aeronautica Militare persegue sin dalla sua costituzione avvenuta nel lontano 1923.

Diverse le attività esercitative alle quali il 6° Stormo ha partecipato da quando ha in dotazione il velivolo **Joint Strike Fighter (JSF)**. Tra queste, la "**Falcon Strike**" del 2022, la "**Joint Stars 2023**" e l'"**Arctic Challenge**" del maggio 2023, partecipando alla più grande e complessa esercitazione organizzata ad alta latitudine. Merita menzione anche la trasvolata che l'Aeronautica Militare ha fatto nel mese di agosto 2023 per rischierare i propri assetti aerei in Giappone, **sulla Base Aerea di Komatsu, dove non sono mancati gli F-35 del 6° Stormo**. Dal mese di agosto 2023, invece, il 6° Stormo ha schierato sul sedime aeroportuale di Amendola il personale, velivoli e mezzi del **102° Gruppo Volo**, per contribuire ad assicurare il Servizio di **Sorveglianza dello Spazio Aereo Nazionale**, garantendo, senza soluzione di continuità, i propri assetti in prontezza (QRA).



Nel mese di settembre dello scorso anno il Reparto ha schierato i propri assetti F-35 in Polonia, nella missione "**One Force F-35**" dell'A.M., nell'ambito del dispositivo italiano impegnato nell'operazione **NATO di Enhanced Air Policing, presso la base aerea di Malbork**. Nel marzo 2024 il 6° Stormo ha partecipato all'esercitazione "**Typhoon Flag**", totalizzando oltre 300 ore di volo per conseguire la piena prontezza operativa in via propedeutica alla successiva "**Red Flag Alaska 24-1**" che si è svolta in Alaska. Infine il 10 aprile, durante la trasvolata atlantica compiuta per partecipare alla "**Red Flag 24-1**", sulla tratta **McChord – Eielson Air Force Base negli USA**, è stato conseguito l'ambizioso traguardo delle 1.000 ore.

(Foto a lato – la visita al 6° Stormo della Sezione AAA di Fidenza)



***Alfredo Fusco** (Tripoli, 5 luglio 1915 – Berat, 20 febbraio 1941) è stato un ufficiale e aviatore italiano. Pilota di caccia della Regia Aeronautica (Corso Rex) durante la II Guerra Mondiale, perse la vita nel febbraio del 1941 nell'eroico tentativo di soccorrere da solo un collega attaccato da un'intera formazione della Royal Air Force e decorato con la medaglia d'oro al valore militare alla memoria.

**** Giuseppe Cenni** (Casola Valsenio, 27 febbraio 1915 – Aspromonte, 4 settembre 1943) è stato un ufficiale e aviatore italiano. È una leggenda dell'Aeronautica Militare: fu insignito della Medaglia d'Oro al Valor Militare e di sei d'argento, della Croce di Ferro tedesca di 2ª classe, il passaggio in servizio permanente effettivo e due promozioni per merito di guerra, tre Croci al Merito di Guerra; diventando il più giovane e decorato ufficiale superiore della Regia Aeronautica; più di 200 azioni belliche, 750 ore di volo di guerra su un totale di 1.460; due guerre combattute da protagonista, 8 vittorie in Spagna, dove risultò tra i migliori piloti da caccia, affrontando anche 7 mesi di durissima prigionia, e nella II Guerra Mondiale è l'indiscusso asso dei Tuffatori; sopportò la perdita in combattimento, di 19 piloti, 16 membri di equipaggio e 13 specialisti del proprio reparto; a soli 28 anni è stato il più giovane Comandante di Stormo della Regia Aeronautica, Stormo che sarà uno dei pochi ad essere decorato di Medaglia d'Oro; in 7 anni passò da Sottotenente di complemento a Maggiore in servizio permanente effettivo, facente funzione di Ten. Col.; istruttore di volo acrobatico e campione nel volo a vela, dove vinse titoli nazionali e fece parte del gruppo olimpico. Il 3 settembre 1943 fu firmato segretamente l'armistizio e il 4 settembre Cenni, al comando del 5º Stormo, venne mandato a ostacolare lo sbarco alleato in Calabria e, in copertura ai suoi uomini, fu attaccato da cinque Spitfire. Tentò di salvarsi volando a bassa quota tra le insenature dell'Aspromonte, ma venne abbattuto. Il 5º Stormo dell'Aeronautica Militare è stato intitolato alla sua memoria, così come il 102º Gruppo del 6º Stormo di Ghedi.

Strega - foto Lomi

L'ISCRIZIONE AL RUNTS È FINALMENTE UNA REALTÀ

Dal 2 ottobre 2024, l'A.A.A. è iscritta al Registro Unico Nazionale Terzo Settore (RUNTS)

Con la comunicazione del 8 ottobre 2024, la Presidenza Nazionale AAA ha reso noto che, con determinazione dirigenziale n° G12908 del 2.10.2024, la Regione Lazio ha iscritto al RUNTS (nella Sezione "altri Enti del Terzo Settore") l'A.A.A. che assume quindi il nome di: **"Associazione Arma Aeronautica – Aviatori d'Italia ETS"**

Ne consegue che anche il nuovo Statuto, elaborato all'uopo e già approvato dall'Assemblea Straordinaria dei Soci del 23.03.2024 è entrato in vigore sotto la data del 2 ottobre 2024. Il testo del nuovo Statuto e Regolamento di Attuazione, sono stati divulgati alle Sezioni.



5 x mille

È molto importante ricordare a tutti i Soci che l'Associazione vive e progredisce grazie alle risorse derivanti dalle quote sociali, dalle donazioni e ... **dal versamento del 5x1.000.**

In occasione della compilazione della Certificazione Unica del 730 o del Modello Unico, la destinazione del 5x1000 potrà essere effettuata a favore **dell'Associazione Arma Aeronautica "Aviatori d'Italia ETS, scrivendo il seguente codice fiscale C.F. 80248150585, e apponendo la propria firma, come da fac-simile a lato.**

A seguito dell'avvenuta iscrizione al RUNTS, il nostro Sodalizio rientra tra gli Enti del Terzo Settore (ETS) ed acquisisce il nome di:


ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA – Aviatori d'Italia ETS

Gli Enti del terzo settore sono dispensati dal pagamento dell'imposte di bollo come stabilito dall'articolo 82 del Codice del Terzo Settore, in particolare viene stabilito che gli atti, i documenti, le istanze, i contratti, le fatture e gli estratti conto bancari sono esenti dall'imposta di bollo. I suddetti atti dovranno recare la dicitura "Esente da bollo ai sensi dell'art. 82 comma 5 del D.lgs. 117/2017".

Con particolare riguardo alla documentazione da presentare presso gli Istituti bancari si precisa che deve essere prodotta:

- Copia dello **Statuto Sociale dell'Associazione** (in **Allegato A**) che riporta il provvedimento di iscrizione al RUNTS nella sezione **"ALTRI ENTI DEL TERZO SETTORE"** con la dizione: **"Associazione Arma Aeronautica – Aviatori d'Italia - ETS"** (Repertorio n° 49294);
- Copia dell'**atto costitutivo della Sezione** o dichiarazione della Presidenza Nazionale dell'AAA che attesti la data della sua costituzione;
- Copia del **Verbale dell'Assemblea della Sezione** che attesti l'elezione del Presidente e delle cariche sociali della Sezione;
- Copia del **Codice Fiscale** della Sezione.

Per tutto quanto precede, la Presidenza Nazionale suggerisce un nuovo modello di carta intestata delle Sezioni, che riporti i dati necessari, come segue:



ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
AVIATORI D'ITALIA ETS

Iscrizione RUNTS Repertorio n° 49294 del 2 ottobre 2024
 Sezione di _____ codice _____

Indirizzo _____ recapito tel. _____

c/c bancario _____ (della Sezione) _____ - IBAN _____ (del c/c bancario della Sezione) _____

c/c postale _____ (della Sezione se esistente) _____ - C.F. _____ (della Sezione) _____

Email _____@assoaeronautica.it

AVVISI E COMUNICAZIONI

QUOTE SOCIALI 2025

Con un messaggio di inizio novembre 2024, il Presidente Nazionale – Gen. Mainini – ha reso nota una situazione finanziaria a livello centrale fortemente carente, che potrebbe essere risolta in futuro con la destinazione del 5xmille all'A.A.A.-

Nel frattempo, per evitare penalizzanti contrazioni nella gestione centrale, che – come sottolineato dal Generale Mainini - si rifletterebbero immediatamente anche in periferia, il Consiglio Direttivo Nazionale ha approvato - come "misura di emergenza" per l'anno 2025, la sospensione della realizzazione del calendario 2025, la realizzazione di "AERONAUTICA" come numero unico mensile di dicembre e l'aumento della quota sociale - da 10 a 15€ - che le Sezioni dovranno versare alla Presidenza Nazionale, per ogni Socio iscritto.

Nessun riferimento è stato fatto alla situazione economica, certamente non rosea, delle Sezioni, in quanto le stesse godono di autonomia finanziaria (come dire: ce la dobbiamo vedere da soli!). Non commentiamo la notizia dell'aumento stabilito dalla P.N. ma preannunciamo che – **obbligatoriamente** - anche la Sezione di Fidenza si vede costretta a ritoccare la quota sociale annua, incrementando solo i 5€ aggiuntivi dovuti alla Presidenza Nazionale. Di fatto, dei 25€ erogati dai Soci per il rinnovo 2025, 15€ andranno versati alla P.N. e solo 10 continueranno come in passato a costituire il budget per gestire per un intero anno, l'amministrazione e le attività da svolgere. Ricordo inoltre che la quota sociale di iscrizione e rinnovo richiesta dalla Sezione di Fidenza, è la più bassa in assoluto a livello nazionale.

A titolo di esempio, con 100 Soci, il budget annuale che rimane alla Sezione è di soli 1.000€, con cui assicurare una sede, le attività, la logistica, l'amministrazione, le spese di gestione, le apparecchiature, i noleggi, le assicurazioni, il notiziario, il sito Web ecc. senza includere i rimborsi che di fatto vengono riconosciuti raramente e solo in casi eccezionali. Va da sé che la nostra Sezione, se non ricevesse contributi volontari e alle volte generose donazioni dai Soci e non attuasse saltuariamente iniziative imprenditoriali, non sopravviverebbe neppure un trimestre.

Con tale premessa, si ringraziano i tanti Soci che da anni sostengono la Sezione, con erogazioni volontarie e tanto lavoro a titolo di volontariato, per assicurare un più che dignitosa sussistenza e un'immagine ancora prestigiosa del Sodalizio degli Aviatori di Fidenza.

AVVISO a tutti i Soci della Sezione di Fidenza: RINNOVO TESSERAMENTO ANNO 2025



A seguito dell'aumento a 15€ delle quote sociali da versare alla Presidenza Nazionale per ogni Socio iscritto, il Consiglio Direttivo di Sezione, ha stabilito in 25€ (residenti all'estero € 30) la quota annua di iscrizione o rinnovo per il 2025; di cui rimarranno a favore della gestione e amministrazione della Sezione, i soliti 10 €.

Si confida tuttavia nei contributi extra, che molti Soci generosi e consapevoli, versano volontariamente.

È molto importante mettersi in regola quanto prima, al fine di poter chiudere la contabilità, procedere al versamento alla Presidenza Nazionale delle quote nei tempi previsti, e soprattutto valutare le risorse su cui poter contare, per assicurare l'amministrazione interna e affrontare gli impegni dell'anno 2025.

Vi rammento che le quote versate in ritardo negli anni precedenti, hanno generato molti problemi amministrativi con la Presidenza Nazionale ed un notevole aumento di lavoro di segreteria e contabile per la Sezione. Alcuni Soci si sono trovati cancellati d'ufficio per morosità, dalla Presidenza di Roma e poi riabilitati attraverso una complessa procedura sanatoria.

Il bollino adesivo 2024, che verrà consegnato unitamente alla ricevuta, all'atto del versamento della quota, va applicato sulla propria tessera personale per renderla valida nell'anno di riferimento.

Quote 2025 - € 25,00* - come mettersi in regola senza stress:

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

In alternativa facendo riferimento ai vostri rappresentanti di zona;

per Salsomaggiore Terme - Sergio Vaccari cell. _333 493 2461_

per Fidenza e CRAL Bormioli – Roberto Miati cell. _331 702 5002_

per Fiorenzuola d'Arda - Luigi Buratti cell. _338 713 6037_

per Soragna – Pier Ugo Verduri cell. _347 145 1030_



È possibile ed auspicabile effettuare il pagamento, tramite

bonifico bancario, intestandolo a: **Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Fidenza**

Codice IBAN: IT 41 K 06230 65170 000030405990

Causale: quota associativa AAA anno 2025 – Socio: (nome e cognome)

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

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

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

Verrà emessa ricevuta anche del contributo volontario.

- Per i residenti all'estero la quota è 30€, causa oneri di spedizione di AERONAUTICA

★ **CONVIVIALE DI FINE ANNO DELLA SEZIONE A.A.A. DI FIDENZA
E TRADIZIONALE SCAMBIO DI AUGURI NATALIZI**

★ **Cari Amici Soci,**

★ **siete tutti invitati a partecipare al tradizionale**

★ **“Conviviale Natalizio degli Aviatori d’Italia”**

★ **organizzato dalla Sezione di Fidenza dell’Associazione Arma Aeronautica**

★ **Domenica 8 dicembre 2024 – ore 12,30**

★ **Ristorante Agriturismo “La Broncarda”**

★ **Via Scipione Broncarda n° 128 – Salsomaggiore Terme**

★ **L’evento è aperto a tutti i Soci, familiari e ospiti**

★ **Per motivi organizzativi è necessaria la prenotazione**

★ **entro il giorno 28 novembre 2024**

★ **Successive adesioni saranno subordinate alla disponibilità di posti.**

★ **Quota di partecipazione**

★ **Soci familiari e Ospiti - € 40 - Bambini fino a 12 anni € 15**

★ **Per informazioni e prenotazioni: Angelo Gorrini – cell. 328 885 7965**

★ **in alternativa sulla chat di gruppo whatsapp**

★ **o contattando la Sezione via Email – assoaeronautica.fidenza@gmail.com**

★ **Nel corso dell’evento - come di consueto - la Presidenza di Sezione consegnerà alcuni attestati e diplomi a Soci, collaboratori e benemeriti sostenitori.**

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 novembre

- 01/11/1958 Dall'aeroporto di Caselle decolla, con 284 torinesi bordo, un *Douglas DC-6B* dell'Alitalia – il gigante dell'aria – diretto a Nizza sulla Costa azzurra. Il costo del viaggio è di 10 mila lire e comprende trasferimenti, colazione al Royal, visita della città e cena a bordo. Organizzatore è Stefano Chiaraviglio che diventerà il papà italiano dei voli charter, ossia dei voli a domanda, dei viaggi aerei organizzati. Chiaraviglio introdurrà l'aereo nel turismo scolastico, in quello sindacale e nei pellegrinaggi a Lourdes.
- 02/11/2024 Preghiere e Silenzio in Memoria dei Caduti.
- 03/11/1940 Seconda Guerra Mondiale - Solenne cerimonia a Palazzo Aeronautica in memoria degli aviatori Caduti in guerra. Presente il Generale Francesco Pricolo, Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, la commemorazione ha luogo dinanzi al lapidario ubicato nell'atrio centrale del Ministero. Vi prendono parte i famigliari dei Caduti, una folta rappresentanza della Regia Aeronautica, il Generale della Luftwaffe Maximilian Ritter von Pohl e vari aviatori tedeschi. Dinanzi al lapidario vengono deposte due grandi corone, una degli aviatori italiani ed una degli aviatori tedeschi. Al termine della commemorazione il Generale Pricolo incontra i famigliari dei Caduti nel salone degli Eroi.
- 04/11/1942 Seconda Guerra Mondiale - Accompagnato dal Generale Rino Corso Fougier - Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, il Sovrano Re Vittorio Emanuele III passa in rivista uno Stormo di aerosiluranti rientrato dalla zona di operazioni sul Mediterraneo per avvicendamento. Vengono consegnate, ad Ufficiali, Sottufficiali ed Avieri dello Stormo, ricompense al Valore sul campo.
- 05/11/1940 Seconda Guerra Mondiale - Nell'ambito della Milizia Universitaria viene istituito un Corso Allievi Ufficiali di complemento Arma Aeronautica per diplomati ed universitari, articolato come segue: - un periodo preliminare dal 1° gennaio al 1° aprile 1941, presso il Comando della I Legione Milizia Universitaria, Torino; - un secondo periodo preliminare da aprile a settembre 1941 presso una scuola di pilotaggio della Regia Aeronautica con il grado di primo Aviere Allievo Ufficiale pilota, per il conseguimento del brevetto di pilota di aeroplano e quindi nomina a Sergente Allievo Ufficiale pilota; - da settembre 1941 a gennaio 1942 attività presso una scuola di pilotaggio militare per il conseguimento del brevetto di pilota militare, nomina a Sottotenente; - servizio di prima nomina col grado di Sottotenente, gennaio-luglio 1942.
- 06/11/1933 Con appositi decreti Re Vittorio Emanuele III nomina Italo Balbo Governatore della Libia ed il Generale di Squadra Aerea Giuseppe Valle Sottosegretario dell'Aeronautica. Dopo il Ministero della Guerra, il Duce acquisisce anche i dicasteri della Marina e dell'Aeronautica.
- 07/11/1944 Seconda Guerra Mondiale - L'Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana rivendica le vittorie riportate nei giorni precedenti dagli aviatori dal 2° Gruppo Caccia che ha abbattuto 5 velivoli da bombardamento e 3 caccia dell'Aviazione alleata. Dispersi 2 piloti della RSI.
- 08/11/1940 Seconda Guerra Mondiale - A circa cinque mesi dalla morte avvenuta a Tobruch il 28 giugno 1940, al Maresciallo dell'Aria Italo Balbo vengono intitolate una piazza a Porto Recanati e due Case Littorie – da lui volute – a Poggio Renatico e Buonacompria nel ferrarese.
- 09/11/1969 Il progetto di costituzione della nuova società *Aeritalia*, a partecipazione paritetica fra Finmeccanica e FIAT viene approvato dai consigli d'amministrazione dei due gruppi. *Aeritalia* avrà la sede sociale a Napoli e, inizialmente, coordinerà le attività svolte in campo aerospaziale per quel che concerne le costruzioni e le strumentazioni.
- 10/11/1954 Il Pluridecorato al Valore, Generale di Squadra Aerea Ferdinando Raffaelli assume l'incarico di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, che manterrà fino al 1° febbraio 1958. Sottocapo di Stato Maggiore dell'Arma Azzurra dal 1948 al 1951, ha svolto l'incarico di Ispettore delle Forze Aeree dal 1951 al 1954.
- 11/11/1957 Un Intenso programma e calorose accoglienze attendono in Messico Maner Lualdi, già ufficiale pilota dalla Regia Aeronautica, saggista, giornalista aeronautico, regista. Ospite d'onore dell'Aero Club di Città del Messico che lo ha nominato Socio d'Onore, Lualdi visiterà le località più importanti della capitale. Con l'ambasciatore italiano Giustino Arpesani, si recherà a far visita al Ministro per le Relazioni con l'estero Luis Padilla Nervo, al ministro della Difesa Generale Marias Ramos Santos, al Sindaco del distretto federale Ernesto Uruchurtu, al Direttore Aviazione Civile Generale Alberto Salinas Carranza.
- 11/11/1940 Seconda Guerra Mondiale - Nella notte fra l'11 e il 12 novembre 1940, un attacco di aerosiluranti *Swordfish* della Royal Air Force (RAF) prende di mira la flotta navale della Regia Marina italiana dislocata nel porto di Taranto. L'accaduto ha dei riflessi sulla Regia Aeronautica, in particolare sulla IV Zona Aerea Territoriale (ZAT) di Bari. **Approfondimento a fine calendario.**

- 12/11/1942 Seconda Guerra Mondiale - Nonostante il rabbioso tiro contraereo del nemico, aerosiluranti della Regia Aeronautica in ricognizione offensiva al largo della costa occidentale dell'Egitto conducono un grosso attacco ad un cacciatorpediniere inglese che, colpito da due siluri, subisce una esplosione violentissima. Essendo l'Egitto occupato dalla Gran Bretagna, al fine di guadagnarne l'indipendenza, la resistenza egiziana antibritannica attende la vittoria delle forze dell'Asse, Italia e Germania. Fra gli animatori della resistenza, Gamal Abd el-Nasser e Anwar al-Sadat divenuti in seguito Presidenti dell'Egitto.
- 14/11/1943 Seconda Guerra Mondiale - Costituito a Roma, in funzione antitedesca, il Fronte Clandestino di Resistenza dell'Aeronautica.
- 15/11/1943 Seconda Guerra Mondiale - Vengono costituiti i primi nuclei Comando Aeronautica e Compagnie Servizi Aviazione incardinati in quel che resta della Regia Aeronautica – operante nell'Italia meridionale – cobelligerante con le forze alleate.
- 16/11/1911 Nasce a Legnano Luigi Nazari. Sottufficiale pilota della Regia Aeronautica, merita una Medaglia d'Argento al Valor Militare nella Guerra di Spagna (1938); nel Secondo Conflitto Mondiale una Medaglia d'Argento al Valor Militare (Cielo della Grecia, della Jugoslavia e del Mediterraneo, ottobre 1940-aprile 1941); una Croce di Guerra al Valor Militare (Giugno 1940-settembre 1943). Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 aderisce all'Aeronautica della RSI. Si reca più volte in Germania per recuperare velivoli e parti utili all'ANR. Muore a Legnano il 9 sett.1982.
- 17/11/1940 Seconda Guerra Mondiale - Indetta dalla sezione piemontese dell'Associazione Famiglie Caduti per l'Aeronautica, ha luogo nel Tempio Ossario della Gran Madre di Dio di Torino una solenne funzione in suffragio dei Caduti, fra i quali il Pluridecorato al Valore Gino Lisa, Sottotenente pilota morto in combattimento il 15 novembre 1917. Al termine del sacro rito celebrato da padre Casimiro Gatti da Porto Maurizio, il cappellano della Regia Aeronautica, Tenente pilota Cappellano don Giuseppe Gotti, ha letto la preghiera dell'Aviatore, quindi il parroco della Gran Madre di Dio, Don Bertola, ha benedetto il sepolcro disposto al centro del Tempio. Fra le Autorità presenti la Medaglia d'Oro Generale Silvio Scaroni, Asso dell'Aviazione nel Primo Conflitto, dopo l'Asso degli Assi Francesco Baracca.
- 18/11/1958 Il Sergente pilota dell'Aviazione Militare jugoslava Slavko Vukelic, alle ore 11,08 atterra sul campo d'aviazione di Falconara (Ancona) a bordo di un bimotore *Mosquito*. Sceso dall'aereo, il militare chiede asilo politico alle autorità italiane dichiarando di aver disertato per non sottostare al regime comunista di Tito. Il sistema di difesa aerea italiano aveva prontamente segnalato ed intercettato «*un velivolo di nazionalità sconosciuta*».
- 19/11/1924 In un discorso alla Camera dei Deputati il Vicecommissario all'Aeronautica Aldo Finzi afferma che, nonostante i progressi compiuti dall'Arma Azzurra fin dalla fondazione con gli apparecchi in dotazione «*che stanno per raggiungere la cospicua cifra di mille*», è necessario, «*sul serio favorire l'incremento dell'aviazione*» facendo sì che «*il volo sia accessibile a tutti come è nelle principali nazioni europee*»; sottolinea come gli stanziamenti di bilancio abbiano trascurato «*l'aviazione coloniale*»; mentre «*i bilanci di Francia, Inghilterra e degli Stati Uniti si avvicinano al miliardo e lo superano, il nostro non arriva ai quattrocento milioni*».
- 20/11/1958 Presente il Sottosegretario per l'Aviazione Civile, Senatore Giuseppe Caron (DC), si conclude a Roma, presso l'aeroporto dell'Urbe, la due giorni di esercitazioni del nuovo elicottero *Sikorsky S-58*, attenzionato nella circostanza da alti ufficiali e tecnici dell'Aeronautica Militare, studiosi, progettatori, esperti di varie compagnie aeree e numerosi giornalisti, il *Sikorsky S-58* può trasportare da 12 a 18 passeggeri e, se usato per servizi di pronto soccorso, fino a 8 barelle. L'autonomia normale del mezzo è di 102 miglia, ma con due serbatoi supplementari può raggiungere le 850 miglia.
- 21/11/1969 Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) presieduto dal senatore Giuseppe Caron (DC) quale Ministro del Bilancio e della Programmazione economica, fra le linee guida definite, ha stabilito che: l'industria aeronautica italiana ha possibilità di successo solo se concentra le iniziative pubbliche e private esistenti e se vi saranno adeguati stanziamenti per la ricerca scientifica in materia; il settore operativo può essere solo quello degli aerei di medio peso e raggio d'autonomia, sia militari che civili; la nuova industria aeronautica italiana oltre a non subire condizionamenti "politici", dovrà essere localizzata nel Sud.
- 22/11/1976 Durante il Governo monocolore DC di Compromesso Storico fondato sull'alleanza DC-PCI-PSI-PSDI-PRI-PLI e presieduto da Giulio Andreotti, riguardo la realizzazione del velivolo Tornado il PCI, non volendo assolutamente mandare per aria il "progetto MRCA", chiedono che lo stesso venga stralciato dal programma generale di potenziamento dell'Aeronautica. Di differente avviso il Ministro della Difesa Vito Lattanzio: «*L'MRCA non ha alternative. Esso dà tutte le garanzie tecniche necessarie e quindi va difeso. Non si deve inoltre dimenticare che è frutto di una proficua collaborazione fra industrie di tre paesi europei (Italia, Gran Bretagna e Germania di Bonn), che potrà proseguire in futuro, che l'Italia ha già speso per questo progetto 170 miliardi. L'unica alternativa sarebbe quella di comperare aerei dagli Stati Uniti o dalla Francia*».
- 23/11/2009 Un C-130J dell'Aeronautica Militare Italiana decollato dall'Aeroporto di Pisa precipita alle 14,15 nei pressi dello stesso. Muoiono i cinque membri dell'equipaggio: Maggiore pilota Bruno Cavezzana, 40 anni, di Trieste; Tenente pilota Gianluca Minichino, 28 anni, di Napoli; Tenente pilota Salvatore Bidello, 30 anni, di Sorrento (Napoli); Maresciallo Maurizio Ton, 44 anni, di Pisa; Maresciallo Gianluca Larice, 39 anni, di Mestre (Venezia).

- 24/11/1939 Il Capo del Governo riceve a palazzo Venezia il Maresciallo dell'Aria Italo Balbo in qualità di Comandante delle Forze Armate dell'Africa settentrionale comprendenti un Gruppo di Armate, un Corpo di Truppe libiche, un Corpo Truppe sahariane, un Comando Marina, un Comando Aeronautica, un Comando della Milizia Volontaria Sicurezza Nazionale. Balbo illustra al Duce il grado di preparazione raggiunto dalle truppe e presenta i Comandanti delle citate Grandi Unità; per la Regia Aeronautica i Generali Alberto Briganti e Stefano Cagna.
- 25/11/1924 Al pari del Regio Esercito e della Regia Marina, ha inizio il servizio di Guardia d'Onore al Palazzo del Quirinale da parte della Regia Aeronautica con la propria banda musicale.
- 26/11/1975 «*Non siamo dei sovversivi: chiediamo solo il riconoscimento dei nostri diritti e le libertà costituzionali*» rende noto il Coordinamento dei Sottufficiali Democratici «*che si batte per miglioramenti economici, normativi e di carriera e per la democratizzazione delle istituzioni militari*». Il Coordinamento chiede pertanto un «*rapporto stabile*» con le Commissioni Difesa, a partire dall'esame del nuovo Regolamento di disciplina.
- 27/11/1958 Recatosi a Roma per rendere noto alle Autorità italiane oltre cinquanta di proteste di piloti civili in tema di controllo del traffico aereo sulla penisola, Charles Jackson, segretario della Federazione Internazionale dei Piloti Civili (IFAPA), viene ricevuto dal Sottosegretario all'Aviazione Civile Senatore Giuseppe Caron. L'Autorità italiana assicura un programma migliorativo, a cominciare dai dispositivi radar di Roma e Milano.
- 28/11/1940 Seconda Guerra Mondiale - Il Capitano pilota Giorgio Graffer, nel cielo di Corfù, entra in combattimento con numerosi apparecchi caccia inglesi *Gladiator*. Ne abbatte sicuramente 4, ma resta privo di munizioni. Mentre la lotta infuria, prima di lanciarsi con il paracadute, Graffer scaglia il suo velivolo contro un *Gladiator* che precipita. Mentre scende a terra viene ucciso dalle raffiche di un caccia nemico. Medaglia d'Oro al Valor Militare
- 29/11/1935 Guerra d'Etiopia - Gli iscritti all'Associazione Famiglie e Caduti dell'Aeronautica consegnano allo Stato italiano oggetti di oro e di argento appartenenti ai propri Caduti ed oggetti personali d'oro.
- 30/11/1940 Seconda Guerra Mondiale - Gloria della Regia Aeronautica alla Patria in armi nel mese di novembre: 50 caduti, 92 feriti, 162 dispersi

APPROFONDIMENTO - 11-12 NOVEMBRE 1940, "LA LUNGA NOTTE DELLA IV ZAT"



Da sinistra: il Palazzo IV ZAT di Bari, i Generali Eraldo Ilari ed Augusto Bonola, il Maggiore Giuseppe Baylon

TARANTO-BARI, UNA NOTTE DRAMMATICAMENTE LUNGA - Nella notte fra l'11 e il 12 novembre 1940, un attacco in due ondate di 21 aerosiluranti *Swordfish* della Royal Air Force (RAF) decollati dalla portaerei *Illustrious*, prende di mira la flotta navale della Regia Marina italiana, ancorata nel porto di Taranto. Nel massiccio bombardamento, la parte italiana annovera circa 60 morti e circa 600 feriti; le corazzate *Duilio*, *Cavour*, *Littorio* e l'incrociatore *Trento* vengono messi fuori uso; i cacciatorpediniere *Libeccio* e *Persano* risultano danneggiati, distrutti i depositi carburanti. Gli inglesi, in quella che l'Ammiraglio Andrew Cunningham, Comandante in capo della *Mediterranean Fleet* britannica ha chiamato *Operazione Judgment* perdono dai 2 ai 7 *Swordfish*. L'operazione si conclude poco prima dell'1,30 del 12 novembre. Non c'è dubbio che gli inglesi abbiano inflitto un serio colpo alla flotta italiana, ma è da respingere la notizia propagandistica che ama definire la Notte di Taranto come «*la Pearl Harbor italiana*» anche perché, molto più numerose erano le navi italiane ancorate; non le riportiamo per motivi di spazio. È da aggiungere che tredici mesi dopo il citato attacco, l'Italia vendicherà Taranto con una leggendaria impresa di 6 eroici "maiali" della Regia Marina che, a mani "ignude", la notte fra il 18 e 19 dicembre 1941, ad Alessandria d'Egitto, affonderanno le navi da battaglia britanniche *Queen Elizabeth* e *Valiant*, danneggiando la petroliera *Sagona* ed il cacciatorpediniere *Jervis*.

I nomi degli Eroi violatori della munitissima base:

Tenente di Vascello Luigi de la Penne con il Capo Palombaro Emilio Bianchi, Capitano della Armi Navali Vincenzo Martellotta con il Capo Palombaro Mario Marino, Capitano Genio Navale Antonio Marcegaglia con il Sottocapo Palombaro Spartaco Schergat.

La presente trattazione non intende ripercorrere quanto accaduto a Taranto quella tragica notte, ma analizzare i riflessi che l'operazione "*Giudizio*" ebbe sulla Regia Aeronautica per quel che concerne la difesa aerea, in particolare sulla IV Zona Aerea Territoriale (ZAT) di Bari, teatro di una notte alquanto lunga e drammatica. Premettiamo che dalle ricerche che da anni conduciamo su quanto accadde a Bari, grazie anche ad un protagonista di quell'evento da noi conosciuto personalmente anni fa – di cui

trattiamo nella presente rievocazione – siamo giunti non a delle conclusioni che sarebbero affrettate, ma a delle supposizioni soprattutto per quel che riguarda la figura del Generale di Squadra Aerea Eraldo Ilari dal 16 aprile 1940 Comandante la IV ZAT.

LA IV ZONA AEREA TERRITORIALE (ZAT) DI BARI - Agli inizi del 1940, con l'avvicinarsi per l'Italia del Secondo Conflitto Mondiale – scoppiato in Europa nel settembre 1939 – lo Stato Maggiore Generale retto dal Maresciallo d'Italia Pietro Badoglio, e quelli di Forza Armata rimodulano i rispettivi assetti configurandoli alle imminenti esigenze belliche.

Per quel che riguarda la Regia Aeronautica, al vertice abbiamo in qualità di Ministro, il Capo del Governo Benito Mussolini; Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore, in carica dal novembre 1939, è il Generale di Squadra Aerea designato d'Armata Francesco Pricolo; Sottocapo di Stato Maggiore è il Generale di Squadra Aerea Giuseppe Santoro, in carica dal dicembre 1939.

Poiché, relazionata alla notte di Taranto rientra nella presente trattazione Bari ed il suo apparato di difesa aerea, esaminiamo tale aspetto. È da premettere che, poco prima dell'entrata in guerra dell'Italia, il 10 giugno 1940, la Regia Aeronautica, suddivisa in Zone Aeree Territoriali, si dà una organizzazione bellica strutturata in Squadre Aeree: la 1ª a Milano, la 2ª a Padova, la 3ª a Roma, la 4ª a Bari dal 15 dicembre 1940, la 5ª a Tripoli dal 25 luglio 1940; da non tralasciare inoltre i Comandi d'Aviazione di Sicilia, Sardegna, Albania, Libia, Egeo, Africa Orientale Italiana.

Da quanto riportato si osserva come sia la IV ZAT di Bari ad essere operante, nel novembre appunto del 1940, quando gli inglesi sorprendono la flotta italiana a Taranto. Alla detta Zona fa capo infatti la parte Sud della penisola con il 35° e 37° Stormo, di stanza rispettivamente a Brindisi e Lecce; su Grottaglie sono di stanza il 116° Gruppo Autonomo BT ed il 2° Gruppo Autonomo CT, di n. 2 squadriglie ciascuno. Il 2° Gruppo è comandato dal fiorentino Maggiore pilota Giuseppe Baylon (1909-2005), teniamo a mente questo nome.

GIUSEPPE BAYLON UN PROTAGONISTA DI QUELLA NOTTE - A questo punto, prima di procedere, riguardo il Colonnello Giuseppe Baylon, il lettore ci permetta alcune doverose precisazioni. Nel dicembre 1992, sul finire del Corso di Applicazione frequentato presso la Scuola di Guerra Aerea a Firenze, aggirandoci nel mastodontico salone del Circolo Ufficiali della SGA, venivamo attratti da un elenco nominativo di personalità che avevano accesso alla Scuola di Guerra in giornate ed eventi particolari. Pierluigi Vigna e Giuseppe Baylon furono i nominativi attenzionati dal sottoscritto; il primo era un noto magistrato fiorentino all'epoca ancora in servizio, il secondo un ufficiale pilota in congedo, combattente in più conflitti, conosciuto, per la sua fama, solo dai suoi colleghi e dagli appassionati. Quando vedemmo il nome Baylon, le nostre interiori imprecazioni giunsero all'infinito...Ignoravamo che Baylon vivesse a Firenze ed ormai era troppo tardi per contattarlo ai fini di un incontro. Ci ripromettemmo che, nel caso fossimo ritornati a Firenze, incontrare Baylon sarebbe stata una priorità. Tornammo a Firenze nel febbraio 1999 per il *Corso da Capitano*. Il caso volle che da circa due anni collaboravamo – a costo zero ovviamente – con una rivista storica il cui direttore dava al sottoscritto carta bianca circa i temi da trattare. Su nostra proposta il direttore ebbe a dirci: «Ok, se riesci raccogli le Memorie di Baylon». Contattammo telefonicamente Baylon – il suo nome era in elenco telefonico – e l'approccio non fu dei migliori quando illustrammo le finalità del nostro contatto. «Ah, sì il solito giornalista...», disse Baylon. - «No guardi Comandante, non sono giornalista – tra l'altro ho anche rifiutato di fare il corso di giornalismo – sono solo un semplice appassionato di Storia. Se non vuole essere importunato possiamo lasciar perdere».

Alla fine Baylon accettò ricevendoci in più serate, nella sua villa di Fiesole immersa nella ridente e verdeggiante collina fiorentina nel contesto di una nascente e gradevole primavera. La moglie Diana, valente donna di cultura fece amicizia con la consorte del sottoscritto. Ci isolammo con il Comandante e, in ben tre serate, sottoponemmo Baylon ad una raffica continua di domande. Attivammo la videocamera che avevamo al seguito inquadrando ovviamente il noto personaggio. Mentre Baylon declamava, riportavamo il tutto su un quaderno; non si sa mai, era meglio essere previdenti. Meno male perché, dopo pochi minuti, la videocamera abiurò per sempre le sue funzioni.

Raccogliemmo le sue *Memorie Azzurre* che, grazie alla memoria a dir poco eccezionale di Baylon, non tralasciarono alcun aspetto della sua vita alata, compresa la parte terminale dove, in qualità di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana, tenne a precisare che, da «fascista» scelse la RSI in aperta ribellione all'armistizio dell'8 settembre 1943. Non solo, narrò gli scontri avuti con il Ministro della Difesa della RSI, Maresciallo Rodolfo Graziani, gli incontri con Mussolini, lo smacco inflitto dagli aviatori della RSI alla Luftwaffe che voleva fare dell'ANR un'appendice dell'Aeronautica tedesca.

Si accigliò, il nostro prezioso interlocutore, solo quando gli chiedemmo un giudizio sui Sottosegretari Valle e Pricolo da lui ben conosciuti. Anche se in congedo, andava contro i suoi principi dare dei giudizi su coloro che erano stati suoi superiori. Garbatamente gli evidenziammo che, essendo Valle e Pricolo entrati nell'olimpo della Storia Aeronautica, era legittimo chiedere un giudizio storico.

IL BOTTA E RISPOSTA GENERALE ILARI- MAGGIORE BAYLON

Torniamo alla lunga notte di Taranto dell'11-12 novembre 1940, una notte drammatica non solo per la città jonica che ha subito l'affronto inglese, ma anche per la IV ZAT di Bari il cui palazzo si affaccia sul lungomare Nazario Sauro. Quando ci riferiamo alla notte, non intendiamo solo lo spazio temporale di quel momento, ma anche alle giornate successive che continuarono ad essere buie per la Regia Marina, per la Regia Aeronautica, per l'Italia.

Ecco quanto ebbe a dirci in merito Giuseppe Baylon, nel 1940 Maggiore pilota della Regia Aeronautica: «Allo scoppio della guerra fui trasferito con il Gruppo Autonomo Caccia Terrestre su C.32 a Grottaglie con compiti di protezione della flotta ancorata a Taranto. Proprio l'11 novembre 1940, di sera, vi fu il famoso attacco al porto di Taranto dove era là ancorata la flotta. Parte la nostra prima pattuglia al comando del Capitano De Prado. Ridiscende e viene da me per comunicarmi che le navi erano sott'acqua. Vado subito in volo e vedo che la situazione era quella descrittami. Venni subito convocato telefonicamente dal Generale Ilari, Comandante della IV ZAT di Bari».

Riportiamo, di seguito, il colloquio telefonico fra il Generale Ilari e l'allora Maggiore Baylon, così come descrittoci da quest'ultimo nella conversazione risalente al 1999. Generale Ilari: «*Baylon ma questa caccia notturna cosa combina!*». Maggiore Baylon: «*Ma lei Generale non sa che in Italia la caccia notturna non esiste?*». Generale Ilari: «*Ma la protezione non esiste?*». Maggiore Baylon: «*Guardi Generale, che nessun pilota ha mai volato di notte con nessun tipo di velivolo. Se viene l'allarme vado io in volo. Anche se lei mi dà l'ordine, non lo estendo ai miei piloti*». «*Ribadii lo stesso concetto – prosegue Baylon – al Colonnello Tadè, Comandante dell'aeroporto di Grottaglie il quale concordò con me.*

L'episodio citato è sintomatico di chi alle volte stava ai posti di comando. Ciò era difficile che si verificasse nei comandi tedeschi. Dopo l'episodio di Taranto si passò dai CR.32 ai G.50. Da Grottaglie andai a Palermo e successivamente – siamo nel 1941 – a Pantelleria in attesa di essere destinato in Africa».

IV ZAT, IL MISTERO DEL COMANDO - Sono intense le giornate di novembre alla ZAT anche perché, essendo a fine ottobre scoppiata la Guerra di Grecia, la IV Zona è sotto pressione vista la vicinanza con i dirimpettai nemici greci. Inoltre, a cinque mesi dall'entrata in guerra dell'Italia, a Bari sono cominciate ad affluire i primi feriti. In tale contesto, meritoria è l'opera della moglie del Generale Ilari che, unitamente alla consorte del Prefetto della città, Giuseppe Viola, non fanno mancare conforto e sollievo ai militari feriti. Il tutto sembra filare liscio ma accade che dalle carte – seppur ufficiose, ma sempre di carte si tratta – emerge un qualcosa di clamoroso. Tenuto conto che dal 15 dicembre 1940 Bari si dovrebbe configurare come Squadra Aerea, a partire proprio da tale giorno, il comando viene assunto dal Generale di Divisione Aerea Augusto Bonola.

Il Generale Ilari risulta infatti in comando fino al 14 dicembre. Cosa è accaduto allora? Perché un Generale di Squadra in comando da pochi mesi, risulta non essere più la massima autorità di un Alto Comando aeronautico venendo addirittura sostituito da un generale di divisione Area?

A nostra memoria, specie per un alto grado, quando si conserva un incarico di comando per pochi mesi, o si viene destinati ad incarico paritetico o meglio ancora superiore e di prestigio, oppure si viene sollevati per un qualcosa di grave che è accaduto, tale da compromettere la permanenza in comando. Il Generale Ilari ha ricoperto l'incarico di Comandante della IV ZAT in un periodo alquanto ristretto, aprile-dicembre 1940. Potrebbe essere accaduto che a Bari, dal 15 dicembre 1940 abbiano coabitato Squadra Aerea comandata da Ilari e Zona Area Territoriale comandata da Bonola? Saremmo portati ad escluderlo anche perché, stando sempre alle carte, il Generale Bonola conserverà l'incarico di Comandante fino al 1° marzo 1942, venendo avvicendato dal Generale di Squadra Aerea Ferruccio Ranza. Potrebbe allora essere stato rimosso il Generale Ilari per quanto accaduto a Taranto? Non ce la sentiamo di esprimere nel merito una convinzione certa.

Dalle su enunciate dichiarazione di Baylon parrebbe che il pilota fiorentino abbia lasciato l'incarico di Grottaglie proprio poco dopo la tragica notte di Taranto.

Abbiamo nel merito consultato più fonti ma non c'è univocità riguardo la sorte del Generale Ilari che, dopo l'esperienza di Bari, nel prosieguo di carriera ricoprirà gli incarichi di Sottocapo di Stato Maggiore agli Armamenti e Comandante della 3ª Squadra Aerea.

Il nostro approfondimento continua.

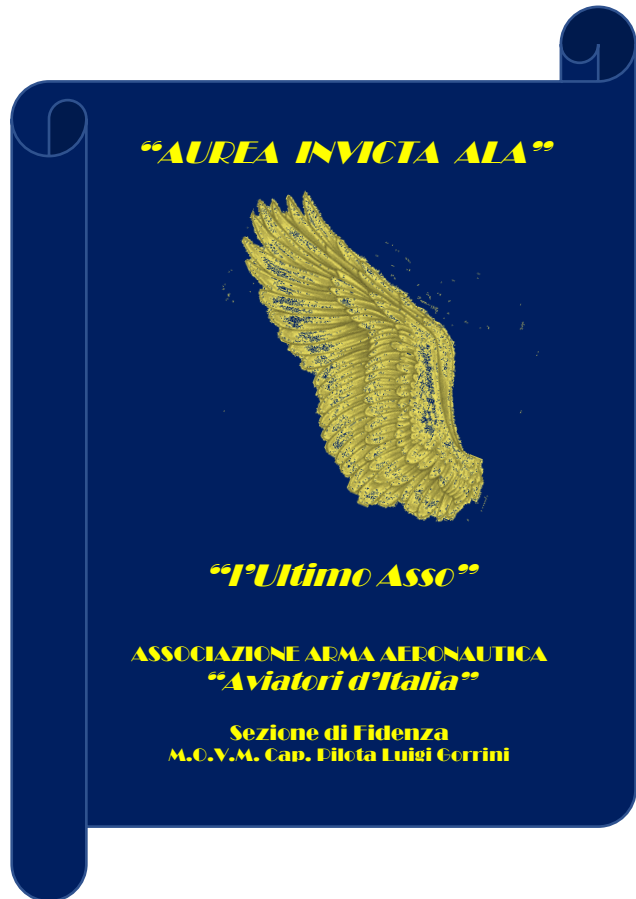
Ricerche e testo di *Michele Salomone*

LE PAGINE DEGLI EVENTI

Nella ricorrenza del X Anniversario della morte della MOVVM - Capitano Pilota Luigi Gorrini - avvenuta il giorno 8 del mese di novembre 2014, la Sezione A.A.A. di Fidenza a Lui intitolata, ha celebrato l'evento con una semplice cerimonia presso la Cappella di famiglia, situata nel Cimitero di Castelnuovo Fogliani (Alseno), luogo natale e di residenza del famoso Asso. Alla cerimonia ha partecipato un folto numero di Soci, familiari, parenti e amici

Il Labaro della Sezione con l'Alfiere ed il personale in uniforme sociale, hanno reso gli Onori durante la posa di una corona di alloro offerta dalla Sezione di Fidenza, di cui Luigi Gorrini fu fondatore e Presidente, ininterrottamente dal 1971 fino alla sua scomparsa. Dopo la Preghiera dell'Aviatore, il Socio Luigi Buratti – infaticabile segretario della MOVVM per tanti anni - ha ricordato alcuni episodi della vita dell'Eroe dell'Aviazione, in guerra e nei 43 anni di presidenza della Sezione AAA.

Anche il successore alla presidenza - Colonnello Bianchi - ha ricordato l'impegno nell'assumere una tale gravosa eredità, durante il periodo di commissariamento e per i primi anni, affiancato in ogni momento e sostenuto caparbiamente dai pochi soci ancora presenti all'epoca. Quando tutto faceva presupporre che la Sezione, ormai in dissesto sarebbe stata soppressa, la parola d'ordine accolta da tutti fu: **"per onorare il ricordo della MOVVM Gorrini, la Sezione AAA di Fidenza da Lui fondata non deve morire. Al nostro Gigi glielo dobbiamo!"** Fu così che nel volgere di pochi mesi, tornarono gli Aviatori e in capo ad un paio di anni, divenne una delle Sezioni più numerose d'Italia.



Per l'occasione è stato coniato un motto scelto dai Soci, che sarà presente sul Crest della Sezione, ad indicare in estrema sintesi con tre parole latine - come da tradizione Araldica – le gesta del mitico pilota, ancor oggi conosciuto come "l'Ultimo Asso" della II Guerra Mondiale.

"AUREA INVICTA ALA"

La mitica **Ala** del pilota, **Invincibile** in ogni combattimento in Guerra, è divenuta **Aurea** con la concessione della Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Lo stesso motto con un'ala stilizzata, compare su un piccolo libretto stampato e distribuito dalla Presidenza di Sezione ai partecipanti, nella giornata di celebrazione del decennale (immagine sopra). All'interno la Preghiera dell'Aviatore, ricordi e avventure, la motivazione della MOVVM e l'immagine del monumento aereo eretto nel 2017 a Fidenza, dedicato

agli Aviatori, con una targa e dedica dello stesso Sindaco della città **all'Ultimo Asso**.



Dopo la commemorazione, i numerosi soci hanno partecipato alla riunione del Consiglio Direttivo, indetta in forma straordinaria in località Trinità, durante la quale sono state illustrate importanti novità che vedono il Sodalizio degli Aviatori d'Italia, entrare nel Ruolo Unico del Terzo Settore (RUNTS). A seguire sono state discusse ed approvate alcune linee programmatiche per attività gestionali e sociali nonché progetti per l'anno 2025 e successivi.

Al termine della riunione si è tenuto un piacevole conviviale tra soci e gentili consorti, terminato con una torta a sorpresa dedicata a Gorrini ed il tradizionale brindisi aeronautico, che è stato dedicato al ricordo dell'Ultimo Asso e...

alle fortune future dell'Associazione Aeronautica di Fidenza.

Ghereghegheeezz!!!

Omaggio a Gorrini, asso dei cieli sostenne 132 combattimenti aerei

Alseno, commemorazione nel cimitero di Castelnuovo Fogliani a 10 anni dalla morte

ALSENO

● Un commosso omaggio al pilota Luigi Gorrini nel decimo anniversario della morte. A renderlo è stata la sezione dell'Arma aeronautica di Fidenza organizzando una commemorazione al cimitero di Castelnuovo Fogliani, dove l'indimenticabile asso dell'Aviazione italiana, medaglia d'oro al valore militare, riposa dall'8 novembre 2014. Una folta rappresentanza della sezione fidentina ha deposto una corona d'alloro.

Nel 1971 è nata su suo impulso ed è stata da lui presieduta per oltre 40 anni la sezione dell'Arma aeronautica di Fidenza, città dove il pilota ha mantenuto la residenza anche quando già abitava nel territorio comunale di Alseno. In seguito la sezione è stata presieduta dal parmense colonnello Alberto Bianchi e alla morte di Gorrini è stata a lui intitolata. Ora in suo ricordo è esposto l'aereo che per tanti anni ha arredato il giardino della sua abitazione nel comune di Alseno. Della sezione fidentina fa parte



La cerimonia davanti alla cappella dove è sepolto Gorrini FOTO QUAGLIA

anche l'amico Arrigo Francani che negli anni Novanta era diventato il fotografo ufficiale di Gorrini e insieme a lui si recava a visitare gli aeroporti militari. Nato a Castelnuovo Fogliani il 12 luglio 1917, Gorrini si arruola a vent'anni e dopo il corso di pilotaggio partecipa, nel 1940, alla campagna di Francia e alla battaglia d'Inghilterra. Viene poi trasferito in Africa, dove ai comandi di un biplano Fiat CR 42 Falco consegue la sua prima vittoria aerea abbattendo un cacciabom-

bardiere bimotore Bristol Beau-fighter della Raf. In seguito con i più moderni Caccia Macchi 202 ottiene le prime cinque vittorie. Partecipa poi alla difesa di Roma dagli attacchi alleati con altri tredici abbattimenti. Seguono altre vittorie fino alla fine dell'agosto 1943, quando sostiene il combattimento con la sua 85ª squadriglia nel cielo di Napoli. Nel settembre 1943 passa al Nord dove dal 30 gennaio a maggio 1944 abbatte altri sei aerei. Finita la Guerra è reintegrato nell'Aeronautica

militare e nel 1958 viene decorato con la medaglia d'oro al valor militare.

Gorrini, al quale sono attribuite ben 24 vittorie, ha sostenuto 132 combattimenti, conseguito 15 abbattimenti sicuri e altri 9 probabili, è rimasto ferito due volte ed è stato più volte citato sul bollettino di guerra e proposto per le decorazioni. Diversi giornali dell'epoca parlano delle sue imprese, mentre in tempi più recenti le sue gesta sono state raccolte nel libro di Giacomo Manfredi "Vespa 285ª squadriglia".

Del capitano Gorrini "cacciatore del cielo" si ricordano la coerenza, l'amore per la patria e lo sprezzo del pericolo durante i duelli aerei. Un'audacia che aveva dimostrato già da giovanissimo. Fu protagonista anche di circostanze fortunate che, in più occasioni, gli consentirono di avere salva la vita anche quando talvolta appariva impossibile. Di lui oltre al coraggio si ricorda la sua capacità di abbracciare gli avversari a conflitto concluso: questo suo comportamento faceva parte di un ricco bagaglio di valori che hanno fatto di Gorrini un uomo tutto d'un pezzo sia in tempo di guerra che in tempo di pace.

—Ornella Quaglia

Si ringraziano i Soci e i familiari che hanno partecipato alla commemorazione.

In particolare il Presidente Onorario B. Gorrini per la sua significativa presenza, il Vice Presidente Vaccari e la direzione del Ristorante "Trinità" per la cordiale e apprezzata accoglienza, Arrigo Francani e la brava giornalista Ornella Quaglia, per l'articolo di stampa che ha ben descritto il significato dell'evento e lo spirito con cui gli Aviatori fidentini onorano ancora oggi le gesta dell'Ultimo Asso.

Strega



11 NOVEMBRE 2024 – GIORNATA DEL VETERANO



Il Ministro della Difesa

Messaggio del Ministro della Difesa – On. Guido Crosetto

In occasione della "Giornata del Veterano", istituita per la prima volta in Italia nel 2022, esprimo, a nome della Difesa, la più profonda riconoscenza a tutti i Veterani delle Forze Armate, perché siete per il Paese testimonianza del coraggio, della dedizione, dello spirito di sacrificio, dei valori fondanti del nostro Paese.

Portate i segni dell'impegno che va oltre il semplice dovere, siete l'esempio tangibile della consapevolezza e della volontà di superare le difficoltà fisiche o psicologiche, riportate durante l'adempimento del servizio a protezione della democrazia e della libertà.

La Difesa, ed io personalmente consapevole dell'importanza di questo contributo e di come avete onorato il giuramento di fedeltà, Vi segue ogni giorno con attenzione, valorizzando la resilienza e il Vostro impegno nelle attività di recupero e riabilitazione. Iniziative come il Gruppo Sportivo Paralimpico della Difesa e il Centro Veterani riflettono un approccio pragmatico e la volontà di supportarvi concretamente per superare insieme ferite che possono lasciare il segno.

Infatti, nell'ambito di un più ampio Progetto di diffusione della Cultura della Difesa, è stata avviata un'iniziativa che mira a valorizzare ulteriormente la figura del "Veterano" dando il giusto riconoscimento a tutto il personale che ha compiuto il proprio dovere senza riserve, rafforzando così l'identità e il valore del ruolo del militare che ha servito con onore il nostro Paese.

Concludendo, nella giornata dedicata a Voi, al vostro impegno e al vostro altruismo, desidero esprimervi il mio più profondo ringraziamento. La Difesa sarà sempre pronta a supportarvi, perché siete parte integrante della nostra "Grande Famiglia": non lasciamo e non lasceremo mai indietro nessuno!

Con profonda gratitudine, oggi, rinnovo il mio impegno a stare al vostro fianco: grazie di cuore, per l'esempio e il sacrificio che ci avete donato.

On. Guido CROSETTO



4 NOVEMBRE 2024

FESTA DELL'UNITÀ NAZIONALE E GIORNATA DELLE FORZE ARMATE

A PARMA è stata celebrata la Festa dell'Unità Nazionale e la Giornata delle Forze Armate, con una cerimonia in Piazza Duomo a cui hanno partecipato le massime autorità civili, religiose e militari della città.

L'iniziativa è stata organizzata congiuntamente da Prefettura, Comune di Parma, Provincia di Parma.

Il 4 novembre segnò la fine del primo conflitto mondiale, la data coincide con la Festa delle Forze Armate, il completamento dell'Unità d'Italia nel 1918 e la vittoria della Prima Guerra Mondiale.

La cerimonia ha visto lo schieramento delle rappresentanze delle Forze Armate e Corpi Armati dello Stato, l'afflusso delle bandiere e dei labari delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, gli onori ai Gonfaloni Decorati della Provincia di Parma, del Comune di Parma e del Comune di Borgo val di Taro. Sono seguiti gli onori alle Massime Autorità e l'alzabandiera.

A FIDENZA - Domenica 3 novembre, "**Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate**", la città si è raccolta davanti al Monumento cittadino dedicato ai Caduti della Grande Guerra.

Nel suo intervento il Sindaco Malvisi ha sottolineato i motivi di questa ricorrenza che risale alla fine della guerra del 1915-1918 che segnò il completamento dell'Unità d'Italia, una conquista ottenuta al prezzo di tante vite:

"Gli stessi tragici dati, le stesse immani sofferenze, le identiche distruzioni di allora sono oggi, purtroppo, le notizie quotidiane che arrivano nelle nostre case, dalle aree del mondo dove la guerra ancora miete vittime e produce devastazioni.

Da due anni e mezzo la guerra è tornata ad essere una realtà. Nell'Est Europa, alle porte del nostro continente, si combatte sanguinosamente senza intravedere una possibilità di fermare un conflitto terribile. Migliaia di ucraini, donne e bambini, sono stati accolti in Europa per sottrarli al massacro dei bombardamenti.

La guerra infiamma tutto il Medio Oriente con una violenza spaventosa, travolgendo ogni cosa — persino la speranza — di fronte a sé. Un altro conflitto cova in Asia, nell'area tra Cina, le due Coree e Taiwan. Ce n'è abbastanza per cominciare a guardare con occhi nuovi e preoccupati quanto accade intorno a noi. Ecco, mai come oggi la parola Pace deve essere pronunciata con la profonda consapevolezza che per troppo tempo l'abbiamo data per scontata". Sottolineando poi: *"Con il tempo questa è una ricorrenza che ha assunto i connotati di un giusto tributo agli uomini e le donne delle nostre Forze Armate: l'Esercito Italiano, la Marina Militare, l'Aeronautica Militare, l'Arma dei Carabinieri e la Guardia di Finanza che, come ha scritto il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, "salvaguardano le nostre libere istituzioni e la vocazione dell'Italia a vivere in pace"*

Il Comandante della Compagnia Carabinieri di Fidenza Cap. Andrea Nadal, **ha citato l'impegno dell'Arma e delle altre Forze Armate:** *"L'Arma dei Carabinieri insieme all'Esercito, Marina ed Aeronautica, sorreggono la salvaguardia delle nostre libere istituzioni e la vocazione dell'Italia a vivere in pace, offrendo una risposta di concordia e affidabilità nella difesa dei diritti di ogni cittadino. Questa, è la base di quel giuramento che tutti noi militari abbiamo prestato e che ogni giorno ci impegniamo ad onorare come hanno fatto molti colleghi prima di noi, nei freddi ghiacci delle Alpi trentine, nelle dure rocce del Carso, nella desolazione della steppa russa, nel secco deserto africano, sotto il sole cuocente dei numerosi paesi mediorientali ed africani, dove tutt'ora sono schierati migliaia di nostri commilitoni. In questo giorno il pensiero va a quanti hanno sofferto, sino all'estremo sacrificio, per tramandarci un'Italia unita, indipendente. Un pensiero doveroso va a tutti i militari che sono stati oggetto di vili attentati terroristi o mafiosi, uomini e donne valorosi che, consapevoli del pericolo al quale si esponevano, non hanno esitato a tener fede al giuramento prestato."*



Una esecuzione della Banda cittadina ha concluso la manifestazione che era iniziata in prima mattinata con la benedizione delle corone di alloro, deposte a cura delle singole Associazioni presso monumenti, che la città ha dedicato alla memoria dei caduti: caduti e dispersi in Russia, Partigiani, Carristi di stanza a Fidenza, Alpini, Caduti di Cefalonia, e al Bersagliere S. Ten. L. Salvini.

Due altre corone sono state deposte rispettivamente al Monumento ai Caduti di Castione Marchesi e al Monumento aereo di Largo degli Aviatori dell'Associazione dell'Arma Aeronautica. Alla cerimonia ha presenziato una rappresentanza dell'Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Fidenza, con Labaro e Alfieri

argomento tratto da Fidenza Blog - Ambrogio Ponzi



A SALSOMAGGIORE – Per commemorare la Giornata dedicata all'Unità d'Italia ed alle Forze Armate, il Sindaco della città, con le Autorità e le rappresentanze dell'Associazionismo locale, dopo la celebrazione nella chiesa di San Vitale, hanno formato un corteo che ha percorso la via verso il centro storico, fino al Monumento ai Caduti, nel Piazzale delle Terme Berzieri. Questo imponente monumento costituito da un gruppo bronzeo che si eleva su un basamento è opera dello scultore di origine salsese Alberto Bazzoni (1889-1973) e fu creato nel 1920 per ricordare i Caduti della Prima Guerra mondiale. Successivamente, apponendo una ulteriore targa, venne dedicato anche a ricordo delle vittime della Seconda G.M.-. Nel Piazzale, dinanzi al monumento, il Sindaco ha tenuto un breve discorso sottolineando il significato della ricorrenza. Rispondendo con partecipazione all'invito pervenuto dal Sindaco, alla cerimonia era presente una rappresentanza

del Nucleo salsese dell'Associazione Arma Aeronautica, con il Capo Nucleo Vaccari ed il Socio Pilota Eugenio Gocciadoro.

A SORAGNA – la cerimonia è stata presenziata dal Sindaco, alla presenza delle Autorità locali e delle rappresentanze delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma. Dopo aver onorato la lapide dedicata ai Caduti presso il Municipio, il corteo ha seguito il percorso del centro storico, facendo tappa al Comando Carabinieri per commemorare le vittime di Nassiriya, al Monumento dedicato ai Marinai d'Italia, alla stele del Bersagliere e alla lapide dei Caduti del 18 marzo 1945. Infine tappa al Monumento ai Caduti nel Parco delle Rimembranze. Nella foto a lato, il Sindaco Taccagni insieme ai rappresentanti delle sezioni di Soragna, dell'Associazione Combattenti e Reduci – Gianni Guasti - e dell'Associazione Arma Aeronautica – Piero Verduri.



“NOI NON ESITEREMO AD AIUTARVI” – Una iniziativa della Stazione dei Carabinieri e del Comune di Fidenza



Lunedì 28 ottobre 2024, presso “My Cinema” nello stesso complesso dove ha sede l’Associazione Arma Aeronautica, i Carabinieri di Fidenza hanno tenuto un interessantissimo e soprattutto utile incontro con la cittadinanza, per esporre i contenuti del progetto nazionale “**Noi non esiteremo ad aiutarvi**” che ha fatto tappa a Fidenza a fine ottobre.

L'incontro introdotto dal **Sindaco Davide Malvisi** e dal **Capitano Andrea Nadal** - Comandante della Compagnia Carabinieri di Fidenza, è stato condotto dal **M.Ilo Ordinario Sabatino Di Donato** – Comandante della Stazione Carabinieri di Fidenza, verteva sulla divulgazione di questa importante iniziativa promossa dall’Arma Carabinieri in tutta Italia.

L'obiettivo della serata è stato quello di fare prevenzione a fronte della piaga delle truffe alla cittadinanza, con particolare riferimento alle fasce più esposte degli anziani e più in generale rispetto ai reati contro il patrimonio.

Punto di partenza è la certezza che, per quanto le tecniche adottate dai truffatori siano subdole e fantasiose, esistono schemi ricorrenti conoscerli è il primo passo per difendersi. Sono tantissime le strategie adottate dai truffatori per carpire la fiducia della gente ed in particolare degli anziani: dalla finta perdita del

gas; all’urgente pagamento di cauzioni inesistenti, fino ad arrivare alla sorpresa di un inaspettato rimborso. I malviventi approfittano della sensibilità emotiva e della fragilità fisica, per conquistare la fiducia delle vittime.

Difendersi è però possibile e chi meglio dei Carabinieri, impegnati a fronteggiare quotidianamente queste situazioni, può fornire indicazioni utili su questo punto?

Ecco perché la partecipazione all’iniziativa promossa dai nostri Carabinieri, si è rivelata utile per conoscere da vicino i militari della Stazione Carabinieri di Fidenza e una preziosa occasione per imparare a difenderci da chi vuole truffarci, approfittando della nostra fragilità e buona fede.

L'evento, era gratuito e aperto a tutta la cittadinanza, che ha partecipato numerosa ed interessata, portando anche a conoscenza del pubblico e delle Forze dell’Ordine, le loro esperienze. Alle volte può essere utile infatti, raccontare a chi per professione ci protegge, gli episodi che accadono, ed i soprusi che subiamo, affinché i Carabinieri siano sempre aggiornati sulla situazione locale, sulla presenza e consistenza del problema e sulle fantasiose malefatte che i malviventi mettono in atto.

La Sezione di Fidenza dell’Associazione Arma Aeronautica, invitata dal Sindaco e dal Comandante Di Donato, ha partecipato con dieci soci che hanno condiviso l’utilità dell’iniziativa, coinvolgendosi e acquisendo tante informazioni che a loro volta hanno trasmesso a familiari, parenti e conoscenti.

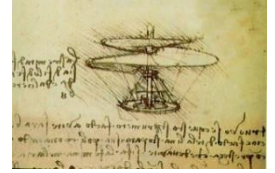
Si ringrazia il Comune e l’Arma dei Carabinieri per l’interessante iniziativa a favore della cittadinanza e per il cortese gradito invito rivolto all’A.A.A. – “Aviatori d’Italia”



Strega

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".



Anteprima programmazione convegni del mese di novembre

"PROIETTARE LO STRUMENTO AEROSPAZIALE OVUNQUE!"



Il recente trasferimento del Comando della Squadra Aerea presso la prestigiosa sede di Piazza Novelli, offre l'occasione per un momento d'incontro con la città di Milano e il suo dinamico contesto istituzionale, accademico, industriale ed imprenditoriale, in cui sarà illustrato l'ampio ventaglio di attività internazionali che l'Aeronautica Militare ha svolto nel 2024 a supporto di missioni scientifiche, addestrative, difensive e di sorveglianza: eventi esercitativi come "Pitch Black" in Australia, "Rising Sun" in Giappone e "North American Tour 24" della Pattuglia Acrobatica Nazionale, oltre a molteplici attività di Air Policing fuori dai confini nazionali hanno permesso infatti non solo di portare la bandiera dell'Italia nel mondo, ma hanno anche dato dimostrazione della capacità organizzativa, logistica e operativa del nostro Paese nel proiettare il potere aereo su scala globale.

21 novembre 2024

dalle ore 9,00 alle ore 12,00

Comando Squadra Aerea - 1ª Regione Aerea

Piazza Ermete Novelli, 1 - MILANO

DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO



DEEP SPACE

La nuova conquista dello spazio: dalla fine della ISS al ritorno sulla Luna

Manca ormai solo poco più di un lustro allo **smantellamento della Stazione Spaziale Internazionale**, il laboratorio in orbita terrestre nato dalla collaborazione di 15 differenti nazioni. Con i primi moduli messi in orbita nel 1998 e un assemblaggio concluso nel 2011, **la fine della ISS prevista nel 2030** segnerà la conclusione di un'era fondamentale per la nostra conquista dello spazio, aprendo così uno scenario radicalmente diverso a cui si affacceranno le nuove generazioni di astronauti.

Andrea Patassa – Capitano dell'Aeronautica Militare Italiana e astronauta di riserva di ESA *«Da quando ero piccolo, da quando seguo lo spazio, la Stazione Spaziale Internazionale è sempre stata lì. Sapere che tra qualche anno non ci sarà più ovviamente fa effetto, ma quello che verrà dopo comunque sarà altrettanto eccitante. Ci sarà una partnership molto stretta con il settore commerciale, permetterà di incrementare il numero di stazioni, il numero di persone che andranno nello spazio e la quantità di scienze e di esperimenti che si potranno fare. Ma soprattutto, oltre all'orbita bassa, a quel punto, ci sarà anche l'orbita lunare da "colonizzare" e la superficie della Luna sulla quale lavorare e fare esperimenti».*

Con la fine della ISS, laboratorio orbitante unico nel suo genere, perderemo l'avamposto internazionale che, grazie al suo ambiente senza peso, ha fornito al mondo della ricerca la possibilità di svolgere **attività scientifica ed esperimenti in microgravità** con una continuità di oltre due decenni.

Anthea Comellini – Ingegnere aerospaziale e astronauta di riserva di ESA *«La cosa fondamentale è che continuiamo a costruire su quello che abbiamo imparato durante questi 20 anni di utilizzo della Stazione Spaziale Internazionale e quindi che continuiamo a effettuare ricerca e scienza in microgravità, perché questa condizione è una condizione che difficilmente riusciamo a replicare sulla Terra e che ci permette di vedere dei fenomeni da un altro punto di vista, che ci permette di fare grandi scoperte che poi noi possiamo riportare sulla Terra per migliorare la vita dell'umanità intera. Quindi finché la ricerca in microgravità avrà questo impatto positivo sulla società, noi dobbiamo continuare a farlo, è un nostro dovere».*

Eppure, in questa che ormai è l'ultima fase della ISS, già ora si stanno moltiplicando le missioni in orbita a cui i nuovi astronauti possono partecipare, non solo tramite le agenzie pubbliche ma anche spinti dall'esplosione di quella che si chiama economia dell'orbita bassa.



Luca Parmitano – Astronauta dell'Agenzia Spaziale Europea (ESA) *«Oggi un astronauta che entra nel mondo del volo spaziale umano ha un largo ventaglio di possibilità: da missioni di breve durata in orbita di poche settimane per missioni molto specialistiche, anche per astronauti privati, a missioni di lunga durata sulla Stazione Spaziale Internazionale e poi quelle che verranno; perché oggi sono in fase di costruzione e di studio nuove stazioni spaziali di aziende private che permetteranno di continuare a fare scienza ed esplorazione in orbita bassa terrestre».*

La nuova era delle stazioni spaziali private verrà inaugurata dall'industria statunitense: nei prossimi anni l'azienda Axiom

aggancerà alla ISS due moduli abitativi, di cui il primo nel 2026. In seguito, questi si staccheranno per andare a comporre l'**Axiom Station**, la prima stazione spaziale commerciale della storia. Con l'orbita bassa consegnata ai privati, la prossima frontiera per le agenzie spaziali può così spostarsi oltre, verso la conquista dell'orbita e del suolo lunare, sotto il faro del **programma della NASA Artemis**. Grazie all'expertise e alla credibilità acquisita nella realizzazione della ISS, l'Italia, attraverso l'**Agenzia Spaziale Italiana** è un partner chiave del progetto.

Luca Parmitano – Astronauta dell'Agenzia Spaziale Europea (ESA) *«Qui in Italia siamo all'avanguardia per le strutture aerospaziali. La Stazione Spaziale Internazionale è stata costruita al 40% dei moduli abitativi qui in Italia, nelle industrie di Torino, Thales Alenia. In questo momento sta costruendo due dei moduli abitativi del Gateway, la futura stazione spaziale orbitante intorno alla Luna, programma multinazionale in cui l'Italia fa parte. Per cui direi che continuiamo a essere presenti nello spazio e a essere un partner importante con delle industrie che tutto il mondo ci invidia».*

Tra i tanti contributi italiani ad *Artemis*, la realizzazione del primo modulo abitativo di superficie lunare, il **Multi Purpose Habitation Module**, frutto di una collaborazione tra l'ASI e la NASA, e il futuro **Centro di Simulazione e Controllo Missioni Robotiche Lunari** dell'Agenzia Spaziale Italiana che avrà sede presso ALTEC a Torino.

Vincenzo Giorgio – Amministratore Delegato di ALTEC «*Qui gestiamo tutte le attività che gli astronauti compiono in orbita e controlliamo che i parametri significativi dei moduli che sono su e che compongono l'ambiente all'interno del quale gli astronauti lavorano siano corretti e nel caso di problemi interveniamo attraverso i nostri collegamenti col centro di Houston. Contrariamente all'orbita bassa, quando si parla di esplorazione planetaria – si comincia con Luna, si continua con Marte – quello che facciamo qua è imparare: imparare come si fanno le operazioni su un terreno diverso da quello terrestre, che cosa c'è bisogno per supportare le attività in loco, siano esse robotiche oppure umane, e quindi capire che tipo di servizio e che tipo di supporto va fornito a coloro che operano sui pianeti. Con tutte le diversità del caso: la Luna è molto vicina quindi non ci sono problemi di latenze di segnali, Marte è già più lontano e quindi bisogna convivere col fatto che i segnali impiegano fino a 20 minuti per arrivare e quindi per ritornare. Se dovessimo traguardare degli obiettivi più lontani, starei pensando ad asteroidi o altri satelliti dei pianeti del Sistema Solare, evidentemente questo problema si ingigantisce. Noi quello che stiamo facendo è costruire tutti i building blocks di quello che servirà per supportare queste operazioni.*



Uno dei terreni diversi su cui le future missioni opereranno sarà sicuramente la superficie lunare. Qui torneremo, dopo oltre 50 anni di assenza, nel 2026 grazie alla terza missione del programma *Artemis*. Scopo a lungo termine del programma lunare è quello di stabilire una **permanenza continuativa sulla Luna**, dovendo quindi risolvere nuove grandi sfide per sostenere i futuri coloni.



Anthea Comellini – ingegnere aerospaziale e astronauta di riserva di ESA «*È necessario creare una sorta di economia lunare e farlo in maniera sostenibile. Cosa vuol dire? Vuol dire che noi non ci possiamo portare tutto da casa quando andiamo verso delle destinazioni così lontane e quindi dobbiamo innanzitutto imparare a massimizzare le poche risorse che ci stiamo portando, istituendo un'economia circolare, ma poi anche imparare a usare quelle che troveremo nella nostra destinazione; che può voler dire ad esempio sulla Luna utilizzare la regolite per produrre ossigeno che poi può essere respirato, può essere utilizzato come propellente per i razzi per tornare, oppure utilizzare la regolite per stampare in 3D vari utensili o anche dei mattoni per riparare le case degli astronauti*

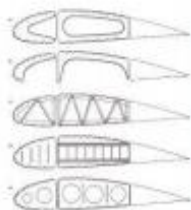
dalle radiazioni. Quindi quello che noi vogliamo imparare andando sulla Luna adesso è veramente quello di sostenere la vita degli esseri umani in una destinazione così lontana; e quindi poi tutto quello che impareremo da un lato potrà essere riportato sulla Terra perché appunto tutto ciò che riguarda riciclo e utilizzo di forme di energia che siano molto efficienti, efficaci, è importantissimo anche per la vita su terra, ma poi ci permetterà di allontanare sempre di più il limite di questa frontiera dell'esplorazione».

Spingere i voli umani sempre più oltre nello spazio e puntare a una nuova conquista della Luna significherà quindi garantire un maggiore ritorno in termini di conoscenza e applicazioni qui sulla Terra. La nuova era spaziale sarà così la via extraterrestre per migliorare la nostra esistenza su questo pianeta.

Ricerche e recensioni di F. Cordaro

Fonte: "Global Science" - Giuseppe Nucera 1.11.2024





PAGINE DI AEROMODELLISMO

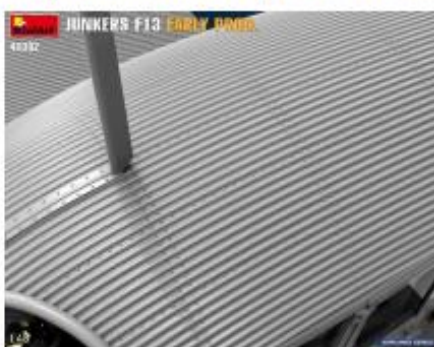
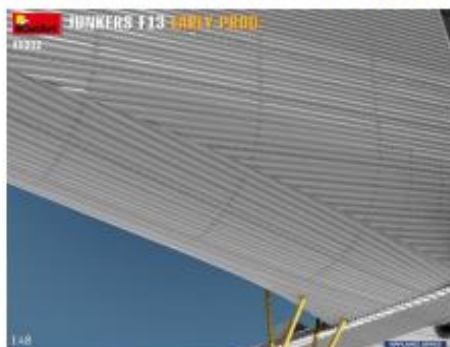
Rubrica dedicata al modellismo aereo, che spazia dalle realizzazioni statiche in scala ridotta, ai modelli in grande scala, anche volanti. La redazione di Forum invita tutti i lettori a fornire contributi personali, sia sulle proprie esperienze e realizzazioni, sia come contributo di pensiero, suggerimenti, 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 MiniArt in scala 1:48 dello Junkers F13 Early Production.

Il Modello – Non è facile trovare in commercio modelli in scatola di montaggio di aeromobili speciali, iconici e rappresentativi dell'era pionieristica dell'aviazione civile. Tutto questo è perfettamente rappresentato da questo kit proposto da MiniArt. Il suo punto di forza è l'accuratezza proposta nella riproduzione della caratteristica ed esclusiva superficie ondulata di questo aeroplano. Vi stupirà la rivettatura replicata con accuratezza maniacale.



Eccellente il dettaglio con cui sono stati riprodotti il motore e gli interni di fusoliera, con una rappresentazione come al vero dell'abitacolo e della sezione dedicata ai passeggeri. Per i più esperti, consiglio di

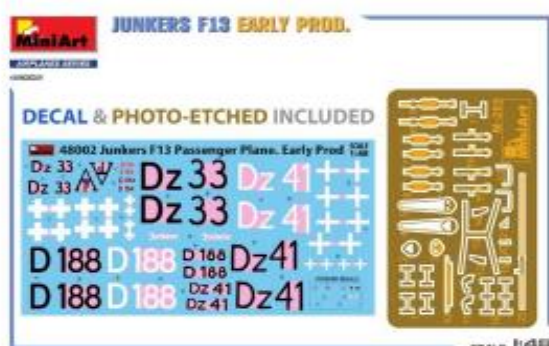
lasciare il vano motore aperto e di procedere con un'attività di iper dettaglio dello stesso. I trasparenti sono di ottima qualità e permettono di apprezzare gli interni di questo kit arricchiti da numerose parti in fotoincisione.



La cosa che più mi ha stupito di questo aereo è l'assenza completa delle superfici vetrate a protezione dei piloti, spesso costretti ad indossare una pesante combinazione di volo.



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



Dz-33/D-154 "Reiher" Aero-Targ Poznan chartered from Danziger Luftpost GmbH, 1921;
 D-188 "Dohle", Junkers-Flugzeugwerke AG, 1922;
 Dz-41/D-154 "Reiher" Aero-Targ Poznan chartered from Danziger Luftpost GmbH, 1921;

Il Progetto – Lo Junkers F 13 fu il primo aereo da trasporto passeggeri al mondo interamente in metallo, progettato dal costruttore di aeromobili tedesco Junkers. Prodotto poco dopo la fine della Prima Guerra Mondiale, era un monoplano ad ala bassa a sbalzo con un compartimento per quattro passeggeri chiuso e cabina di pilotaggio aperta a due posti. Come tutti i modelli Junkers, era caratterizzato da una struttura in lega di alluminio (duralluminio) interamente ricoperta con la caratteristica superficie ondulata tipica della produzione degli aerei di questo costruttore. Internamente la struttura dell'ala era costituita da nove longheroni in duralluminio a sezione circolare con rinforzi trasversali.

Furono prodotti un totale di 322 aerei, un numero considerevolmente elevato per un aereo di linea commerciale in quell'epoca. All'inizio degli anni '20 rappresentava oltre un terzo del traffico aereo e venne letteralmente utilizzato in tutto il mondo. Rimase in produzione per tredici anni ed in servizio commerciale per più di trenta. Una caratteristica che rese l'F 13 popolare a livello internazionale fu la facilità con cui il suo carrello di atterraggio poteva essere dotato di galleggianti. Durante gli anni formativi dell'aviazione commerciale, specchi d'acqua come fiumi, laghi e mari erano più abbondanti delle piste di atterraggio e degli aeroporti civili in molte parti del mondo, quindi gli idrovolanti erano comuni e persino, in alcuni luoghi, più diffusi degli aerei normali.

Fra gli impieghi principali oltre al trasporto passeggeri venne usato come aereo postale (United States Post Office Department). Volò per la prima volta il 25 Giugno 1919, propulso da un motore verticale in linea Mercedes D.IIIa da 127 kW (170 CV) raffreddato ad acqua. I primi modelli di serie videro installato un più potente motore BMW IIIa da 140 kW (185 CV) sempre raffreddato a

liquido. Nell'arco della sua produzione furono molte le varianti caratterizzate da propulsori in linea Mercedes, BMW, Junkers e Armstrong Siddeley Puma. Molte anche le varianti con motori radiali Gnome-Rhône Jupiter e Pratt & Whitney Hornet raffreddati ad aria. Volò ovunque nel mondo; Junkers raccolse ordini all'estero nel 1919 da Austria, Polonia e Stati Uniti. Negli anni successivi dalla Colombia per la compagnia aerea con SCADTA e nuovi ordini arrivarono dal Dipartimento delle Poste degli Stati Uniti. Sempre negli States la John Larsen Aircraft acquistò la licenza per la produzione dell'F 13: le sue macchine furono designate JL-6. Nel 1922 ci furono vendite in Inghilterra, Francia, Italia e Giappone. In Bolivia, il primo aereo della LAB fu un Junkers F 13 che decollò per il primo volo commerciale da Cochabamba il 23 settembre 1925. Dalla loro introduzione nel 1919, gli F 13 rimasero in servizio per più di trent'anni; l'ultimo F 13 commerciale fu ritirato dal servizio in Brasile nel 1951. Ma non è finita qua, nel 2009 un progetto Austro-Svizzero si pose come obiettivo quello di costruire, per onorare i successi di Hugo Junkers, un F 13 da portare in volo. Dopo cinque anni di duro lavoro la replica dell' F 13 ha effettuato il suo volo inaugurale il 15 settembre 2016 all'EBACE (The European Business Aviation Convention & Exhibition). La replica utilizza un motore Pratt & Whitney R-985 Wasp Junior degli anni 30. Sono in allestimento altri due esemplari che verranno venduti a 2,5 milioni di dollari l'uno.



Wirgi Models
str. Case Zucchi, 641
29010, Castelnuovo Fogliani, Aلسeno (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

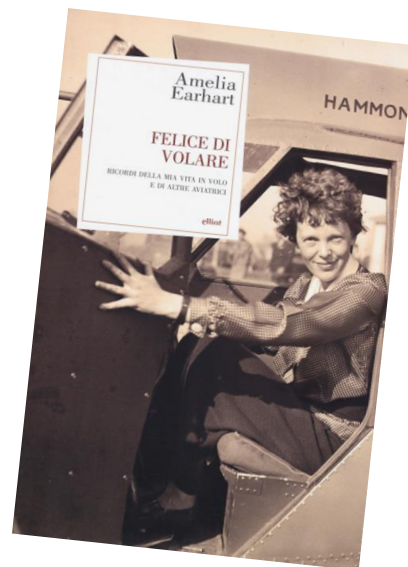
Ogni volta che le pagine di Forum affrontano un tema di particolare interesse, la Redazione si pone alla ricerca di testi attinenti all'argomento, allo scopo di suggerire al lettore uno strumento di approfondimento e – non meno importante – differenti chiavi di lettura e interpretazione dei fatti, ove 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.

FELICE DI VOLARE – Ricordi della mia vita in volo e di Altre aviatrici

"Felice di volare", scritto nel 1932, è un memoir in cui la famosa aviatrice racconta la nascita del suo interesse per il volo e le avventure che la portarono a ottenere ben sedici record mondiali. Un'eroina diventata un mito nella cultura anglosassone, tanto da ispirare libri, film, serie tv e canzoni. Da "Star Trek" a "Il Corvo", da "Friends" a "Una notte al museo", Amelia è entrata a pieno titolo nell'olimpo dell'immaginario mondiale. Coraggiosa avventuriera, dalla sua scomparsa - avvenuta mentre tentava la circumnavigazione del globo - divenne un simbolo di perseveranza e passione nella coscienza femminile, uno stimolo per le donne volenterose di intraprendere carriere considerate principalmente maschili, e molte storie vengono qui narrate dalla Earhart per rendere giustizia e notorietà a intrepide quanto sconosciute pioniere aviatrici. Uno spirito libero che cercò di incoraggiare le giovani donne a seguire i propri sogni, con piccoli e grandi obiettivi, spostando sempre più in alto l'asticella, oltre le nuvole.

Autore Amelia Earhart - Editore Elliot - Collana Antidoti - Edizione: 2015 - Pagine: 188

Una sintesi del testo, affascinante fin dalle prime righe, è disponibile on line alla voce "Felice di volare".



Per una volta usciamo dall'informazione professionale e facciamo scoprire il meraviglioso e affascinante mondo aeronautico ai nostri figli e nipoti (i piloti del futuro) con una lettura semplice, entusiasmante e coinvolgente:



...UN'IDEA PER IL NATALE DEI VOSTRI PICCOLI ASPIRANTI PILOTI DI CASA

EARHART

L'avventuroso volo di un'arvicola intorno al mondo

Per i topi, i confini del proprio orto sono i confini del mondo. Ma c'è una topolina che sogna più in grande. Un giorno vede l'immagine di un gigantesco gatto su un francobollo che viene dall'Africa. Come fare ad arrivare laggiù? Presto detto: la nostra piccola eroina costruisce una nuova macchina volante e parte per la sua avventura. Durante il viaggio, incontrerà non solo giganteschi gatti gentili, ma anche un'umana che condivide la sua passione: Amelia Earhart, la prima aviatrice che attraversò l'Atlantico in solitario e che diventò un simbolo per il movimento per i diritti delle donne.



ffAutore Torben Kuhlmann – traduzione in italiano di Anna Becchi – Editore Orecchio Acerbo – edizione 2024 – 128 pagine illustrate € 22,80

"Alla ricerca di Amelia" - € 16,00 acquistabile on-line - Lettura consigliata per ragazzi da 10 anni in su.

Il 3 luglio 1937, la famosa aviatrice americana Amelia Earhart spariva misteriosamente mentre sorvolava l'Oceano Pacifico nel tentativo di circumnavigare il Globo. È proprio per risolvere questo mistero che la mamma di Ellie, Diane, che fa l'oceanografa, è stata contattata. Insieme a una squadra di esperti internazionali, mamma e figlia si lanceranno in una caccia al tesoro alla ricerca dell'aereo di Amelia. Scopriranno così non solo la vita spericolata dell'aviatrice americana, ma anche gli atolli dell'arcipelago di Kiribati che stanno sparando a causa del riscaldamento globale. Età di lettura: da 10 anni.

Autrice Penny J. Rimau - illustrazioni di Filippo Barbacini – Edizione 2022 – 183 pagine -

LA PAGINA DELLE CONVENZIONI



Il Monumento eretto in Largo degli Aviatori a Fidenza, è realizzato con un velivolo AerMacchi MB.326 di proprietà dell'Aeronautica Militare, dato in concessione alla Sezione di Fidenza dell'Associazione Arma Aeronautica. Ogni anno la Sezione è tenuta a redigere un verbale dello stato di conservazione del velivolo, che viene sottoposto a ispezione da parte dei tecnici della Forza Armata. Il motivo, facilmente comprensibile, è quello di mantenere elevato il livello di immagine dell'opera, per il prestigio dell'Aeronautica Militare, dell'Industria aeronautica italiana e - non meno importante - il prestigio dell'Associazione Arma Aeronautica - "Aviatori d'Italia".



Per tale motivo, i Soci di Fidenza ed il Comune, pongono molta attenzione al mantenimento al massimo livello di manutenzione conservativa dell'aereo, ma anche del luogo come parte dell'arredo urbano, intitolato "Largo degli Aviatori". Un aereo sospeso a 7 metri di altezza nelle adiacenze di una strada a traffico intenso, esposto 365 giorni all'anno alle intemperie ed agli agenti atmosferici, è soggetto a forte deterioramento, ragione per cui richiede impegnative cure professionali. Fin dal 2017, anno della inaugurazione del monumento, l'A.M. ha espresso soddisfazione dichiarando un "ECCELLENTE" stato di conservazione dell'aereo.



Per conseguire questo risultato, non è sufficiente l'impegno dei pur bravi Soci, e almeno una volta all'anno, al termine della cattiva stagione, si fa ricorso ad una ditta specializzata nella cura delle carrozzerie, dotata di mezzi e macchinari sofisticati, che nel tempo si è specializzata anche nella cura estetica degli aerei.

Stiamo parlando della Ditta **"Car Detailing"** che da alcuni anni interviene per la pulizia, lavaggio, disinfestazione, sanificazione lucidatura e ceratura del nostro **"Macchino"**, che ormai da otto anni è divenuto il Totem degli Aviatori e punto di riferimento e appuntamento della città.

Soltanto dopo avere apprezzato la professionalità del personale e l'efficacia dei mezzi e prodotti utilizzati, ma anche l'impegno e la cura con cui i "ragazzi" della Car Detailing eseguono la lavorazione, allestendo un cantiere con tanto di gazebo e tre automezzi specialistici, abbiamo capito che il lavoro viene eseguito con la passione e la cura che meritano i mezzi e... gli aerei, che per ognuno di noi costituiscono un **"oggetto prezioso"**. Siamo in grado quindi - finalmente - di poter preannunciare la stipula di una convenzione tra AAA e la Ditta Car Detailing di Fidenza, per un trattamento in regime di convenzione, riservato ai Soci in regola con l'iscrizione annuale 2025. A tutti potrà essere riservato uno sconto, oltre al rapporto amichevole e alla ormai collaudata cura dei lavori, per i nostri... "preziosi mezzi". La Ditta di Luciano Provenzano si occupa di automezzi in genere ma anche di auto e moto di prestigio.



"Car Detailing"

Via Dante Alighieri, 3
43044 FIDENZA

cell. 328 447 8590
tel. 0524 500020

- Lavaggio a mano
- Detailing
- Sanificazione 180°
- Decontaminazione
- Lucidature
- Verniciatura

- Rivestimento sedili, cielo volanti e pelle
- Ambient light
- Oscuramento vetri
- Wrapping
- Concessionaria ufficiale Labocasmetica Maniac line - Mafra

FIDENZA VIA DANTE ALIGHIERI 3

328 4478590
0524 500020





SOCI ARTIGIANI Designer Sonya Censi

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

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

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

Insegno a chi vuole imparare queste arti

@sonyacensi - Tel. 347 159 6034



CABEZA LOCA - LABORATORIO GRAFICO DI PROGETTAZIONE E STAMPA

info@cabezalocastyle.com

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



DECOR tinteggiature 327-1552543



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



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 hangaritaly.com o assoaeronautica.fidenza@gmail.com



AGENDA DEL MESE DI NOVEMBRE-DICEMBRE 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

- Giovedì 21 novembre** *Parma – Chiesa di S. Francesco del Prato – ore 11,00 – celebrazione Virgo Fidelis, Santa Patrona dell'Arma dei Carabinieri*
- Domenica 24 novembre** *Fidenza ristorante "Gustincanto" via La Bionda n° 9 zona industriale Fidenza - Cena a chiusura dell'evento Fiera "A' riva la machina" – invitati tutti gli standisti compresa AAA Fidenza*
- Domenica 8 dicembre** *Conviviale natalizio degli Aviatori d'Italia – Sez. di Fidenza – Ristorante "La Broncarda" Via Scipione Broncarda n° 128 (Salsomaggiore Terme) ore 12,30*
- Sabato 14 dicembre** *Parma sede ANIOC Via Repubblica n° 41 - ore 10,30 -incontro dei Soci per un brindisi augurale, nell'imminenza delle festività natalizie*
- Sabato 21 dicembre** *Fidenza – sede AAA – ore 10,30 – incontro conviviale per lo scambio auguri natalizi tra Aviatori e Cavalieri della Delegazione di Fidenza*

CONTINUA A LEGGERE "FORUM"

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

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

FORUM È DISPONIBILE ANCHE PRESSO:

Circolo I RMV Cameri – Comando Distaccamento Aeroportuale San Damiano Piacenza - Comando I Regione Aerea Milano – Comando AM Parma - A.A.A. Presidenza Nazionale Roma – Presidenza Regionale Piemonte, Veneto, Emilia Romagna, **Sezioni AAA di:** Milano - Bologna – Cremona - Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore, San Secondo e Soragna; Modena e Nuclei dipendenti – Gallarate - Reggio Emilia e Nuclei - Casalmaggiore – Caserta – Guidonia - Taranto – Tarcento – Udine e Nuclei; **Sezioni Parma di:** ASSOARMA – UNUCI – Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia ANPDI Parma – Associazione Nazionale Marinai d'Italia – Associazione Polizia Municipale in Congedo – Associazione Nazionale Finanziari d'Italia – Associazione Nazionale Ufficiali Provenienti dal Servizio Attivo – Associazione Bersaglieri – A.N.I.O.C. Associazione insigniti Onorificenze Cavalleresche – delegazione Fidenza e Provinciale Parma; Associazione Arma di Cavalleria – Associazione Nazionale Carabinieri – Associazione Nazionale Alpini – Associazione Nazionale Polizia di Stato – Associazione Nazionale Carristi – Associazione Nazionale Granatieri – Associazione Nazionale Ufficiali Provenienti dal Servizio Attivo -Associazione Guardie D'Onore T.R. – Tiro a Segno Parma – UNUCI – Zonta Club – ANMI Colorno - A.N.VAM Associazione Nazionale VAM affiliata AAA - Associazione "Obiettivo Volare" Aeroclub Fontanellato - AEROCUB G. Bolla Parma - Aviodelta Felino – CRAL Bormioli Rocco Fidenza – Gruppo Alpini Soragna – Ass. Combattenti e Reduci di Fidenza e Soragna.

Sezioni Modena di: ANMI Marinai d'Italia – Associazione Cavalleria – Associazione Carabinieri – Associazione ex Allievi Accademia Modena – Assofante – Associazione Finanziari d'Italia – Associazione Paracadutisti – Associazione Polizia di Stato - AEROCUB Modena – TOPGUN Fly School Reggio Emilia - Comune di Fidenza – Comune di Parma, Cerimoniale - Comune di Salsomaggiore Terme – Comune di Soragna - DELTA EDITRICE PARMA - IRE Istituto Ricerche Esplosivistiche Parma – Istituto Scolastico Aeronautico Feltrinelli Milano – Istituto Scolastico Superiore Maxwell

Milano. ISS Berenini Fidenza. ISS Mattei Fiorenzuola d'Arda – C. Lindbergh Flying School Milano - Redazione mensile VFR Aviation. Comune di Guidonia Ass. Cultura – Pro loco Guidonia – Gruppo studenti e diplomati Istituto Tecnico Aeronautico Statale Francesco De Pinedo Roma – Youtube, "Storie di Kosmonautika" – La Biblioteca di Alessandria - TCCL Club Roma. Gruppo fondatori diplomati e studenti dell'Istituto Aeronautico Francesco De Pinedo - ROMA dall'anno di fondazione 1968.