

“FORUM”

degli Aviatori d'Italia



Dicembre 2024

n°141

Notiziario di informazione dell'Associazione Arma Aeronautica

“Aviatori d'Italia” ETS

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° 141 – periodo di emissione: dicembre 2024

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

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

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

Per informazioni e contributi informativi: redazione_forum@libero.it

Per condividere la nostra passione e per avere un aggiornamento in tempo reale, usate

... i social di ASSOAERONAUTICA FIDENZA

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

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

roberto.miat@gmail.com

assoaeronautica.fidenza@gmail.com

Per info e contatti:

fidenza.assoaeronautica@gmail.com

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

Se sei già un nostro Socio, **chiedi di entrare nella nostra chat** fornendo il tuo numero di cellulare alla Sezione.

Sommario:

- Pg. 2	UNA PAGINA FACEBOOK TUTTA ASSOAERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....AAA Team Comunicazione)
STORIE AERONAUTICHE	
- Pg. 4-5	“DOMENICO MONDELLI” - L’AVIATORE NERO.....(Web – L. Fozzini)
- Pg. 6-7	“DONNE CON LE ALI” - GABY ANGELINI, L’INDOMITA AVIATRICE ITALIANA.....(M. Salomone)
- Pg. 8-9	GABRIELLA ANGELINI – ... “DI VOLO, DI AMORE E DI CORAGGIO”.....(G. Colasante)
STORIE DI MARE	
-Pg. 10-13	“SCANDALI, FERETRI E GLORIA” - HORATIO NELSON E L’APOGEO DELLA ROYAL NAVY.....(STV Emilio Mediolì)
VISITE VIRTUALI AGLI ENTI AERONAUTICI	
-Pg. 14-15	IL 31° STORMO – “CARMELO RAITI”.....(Wikipedia - sito ufficiale A.M.)
AVVISI E COMUNICAZIONI	
Pg. 16	QUOTE SOCIALI 2025.....(AAA – Presidenza Nazionale – Sez. Fidenza)
EVENTI E RICORRENZE	
Pg. 17	43° DELL’UCCISIONE DI LUCIANO MILANI, IL CARABINIERE DI BARDI.....(Parma Today)
Pg. 17-18	CELEBRAZIONI DELLE VIRGO FIDELIS A PARMA E FIDENZA.....(GdP – Parma Today - Strega)
Pg. 18	FIDENZA - FESTA PER L’ACCENSIONE DELL’ALBERO DI NATALE IN PIAZZA.....(fidenza blog)
Pg. 19-20	TRADIZIONALE CONVIVIALE NATALIZIO DELLA SEZIONE AAA DI FIDENZA.....(Strega – foto Lomi)
Pg. 21-22	MADONNA DI LORETO – SANTA PATRONA DEGLI AERONAUTI CELEBRAZIONI A PARMA E SAN DAMIANO.....(Libertà)
Pg. 22	CONVIVIALE NATALIZIO ANMIG/ANIOC.....(Strega – foto M.Alberta)
ACCADDE NEI NOSTRI CIELI	
- Pg. 23-25	A DICEMBRE.....(M. Salomone)
CESMA NEWS	
-Pg. 26	“CESMA E STUDENTI DEL DE PINEDO ROMA PER UN CONVEGNO NEL 2025”.....(Team Comun.ni AAA - ricerche F. Cordaro)
ATTUALITÀ	
-Pg. 27	QUANTUM COMPUTER PER RIVOLUZIONARE IL TRASPORTO AEREO.....(ricerche e recensioni di F. Coprdaro)
DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO	
- Pg. 28	“L’INTELLIGENZA ARTIFICIALE AL SERVIZIO DELLO SPAZIO”.....(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
PAGINE DI AEROMODELLISMO	
- Pg. 29-31	PAOLO E IL SUO MODELLO MH-60L “BLACK HAWK”.....(Wirgi Models)
EDITORIA STORICA AERONAUTICA	
- Pg. 32	“IL DIARIO DI GABY” – “LA LEGGENDA DI LITTLE”.....(Gariella Angelini – R. Piano)
CONVENZIONI	
- Pg. 33-34	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2024-2025.....(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 35	DICEMBRE2024 - GENNAIO 2025.....(Redazione Forum)

In copertina:

Il monumento aereo in Largo degli Aviatori a Fidenza, in versione natalizia 2024.

L’aereo è un Aer Macchi MB.326 MM 54185 marche 5-50, di proprietà dell’A.M. e concesso alla Sez. AAA di Fidenza a scopo monumentale, in ricordo degli Aviatori caduti e della MOVIM Luigi Gorrini – il mitico “Ultimo Asso” della II Guerra Mondiale a cui è intitolata la Sezione AAA di Fidenza.

“FORUM” degli Aviatori d'Italia

12 anni di attività
dal 2013 al
2024



141 numeri - 141 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

f Pagina Facebook
facebook.com/assoaeroarma

Instagram
instagram.com/assoaeroarma

Twitter
twitter.com/assoaeroarma

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

YouTube
youtube.com/assoaeronautica

Sito Web
www.assoaeronautica.it



STORIE AERONAUTICHE

Ho scovato sul web (Avvenire on-line) questa biografia non recentissima (2017) ma nemmeno scritta in tempi lontani, in cui le persone di etnia africana venivano indicate – sic et simpliciter - “neri”. L’Aviatore di cui si parla, nel testo viene indicato anche come “afro”, mentre oggi è invalsa la definizione “persona di colore”. Non c’è bisogno di risalire agli inizi del secolo scorso in cui visse il personaggio di cui parliamo, bastano i miei ricordi di settantenne per confermare che all’epoca si parlava di “negri” senza motivo di offesa. Ma questa è solo la prima impressione che ho ricevuto leggendo la storia di un Aviatore, certamente tra i meno conosciuti, ma non certo meno interessante. La condivido con voi, persuaso che ne valga la pena.

DOMENICO MONDELLI - L’AVIATORE NERO

figlio di un soldato “parmense”

Fu il primo pilota di colore ad ottenere il brevetto militare, ma anche il primo italiano di etnia africana ad essere nominato generale nell’esercito. Una vita di primati e di misteri

Fu il primo aviatore di “pelle nera” al mondo ad ottenere un brevetto di pilota militare. E insieme a questo record Domenico Mondelli di primati ne inanellò parecchi: primo “afro” a pilotare un aereo durante la Prima Guerra Mondiale; primo italiano “nero” ad avere responsabilità militari (in Libia, nel 1912); primo italiano di “etnia africana” ad essere nominato generale nell’esercito; e primo italiano “nero” ad entrare nella massoneria. Non si può dire che quella di Mondelli sia stata una vita tranquilla e ordinaria, visti tutti questi primati sopraccitati.

E ora che viene ricostruita nel libro *“Il generale nero”*. Domenico Mondelli: bersagliere, aviatore e ardito (Edizioni Odradek, pp. 276, euro 20), a firma di Mauro Valeri, la vicenda di questo africano che per primo al mondo pilotò un aereo da combattimento può incuriosire e far conoscere uno spaccato di vita italiana, e non solo: ricostruisce un’epoca, offre indicazioni sociologiche interessanti, mostra un’Italia meno chiusa e provinciale di quanto spesso si racconta.

Ma partiamo dall’inizio. Già le origini di Mondelli sono un prodromo dell’avventura che lo accompagnerà per tutta la vita: il suo nome originario risultava essere Wolde Selassie, era un bimbetto quando il soldato italiano Attilio Mondelli lo raccolse sulla strada che da Asmara porta a Debaroa, durante la campagna d’Abissinia nel 1891.

Mezza verità o bugia totale (più avanti negli anni Wolde verrà riconosciuto come figlio naturale di Attilio, frutto dunque di un’avventura sentimentale del militare parmense in terra africana con una donna locale: ma tutto ciò era disdicevole per un soldato italiano e quindi ecco la menzogna propagata...), sta di fatto che il piccolo Wolde (che a 12 anni prende il nome di Domenico) **si impianta a Parma** e ben presto intraprende la carriera militare, sulla scia di Attilio e dello zio Emilio. Nel 1907 arriva la cittadinanza italiana, poi la prima partenza come volontario in Libia, quindi l’apprendistato per diventare pilota di aeronautica nella nascente flotta aerea dell’Aviazione Militare Italiana. Siamo alla vigilia dell’inizio del primo conflitto mondiale. Scrive Valeri: «Domenico è il primo italiano nero a voler prendere il brevetto di pilota di aerei militari, quando i piloti brevettati sono più di duecentotrenta e i piloti militari solo qualche decina».

A Torino nel 1913 si iscrive per ottenere il brevetto di volo, che ottiene l’anno seguente. Già nel 1915 è nominato dal Ministero della Guerra **«pilota d’aeroplano»**: al momento dell’entrata in guerra, l’Italia può contare solo su 58 aerei da combattimento (gli austro-ungarici quasi sul doppio, 98); su uno dei 58 prende posto Mondelli che il 24 maggio del 1915 effettua con il suo **Nieuport Ni.80G** alcune ricognizioni sul Monte Hermada e Maria Zell, partendo dall’aeroporto di Campoformido, sul fronte dell’Isonzo: **è il primo aviatore “nero” a volare durante la guerra ’15-’18**. È proprio grazie a quest’azione nei territori del Triveneto che Mondelli si guadagna la prima Medaglia al Valor Militare (bronzo), che gli viene assegnata nel giugno 1916: **«Dava prova di calma e coraggio. Sprezzante del pericolo, volava a quote basse»** si legge nella motivazione del riconoscimento, che sarà replicato anche in successive occasioni.

La carriera militare di Mondelli non subisce interruzioni (la musica cambierà con l’avvento del fascismo): il 12 gennaio 1916 è nominato Comandante di Squadriglia con sede ad Aviano. Subisce un incidente il 20 aprile successivo, mentre è in volo per colpire postazioni nemiche nei pressi di Trieste, ma riesce ad atterrare con il suo velivolo in territorio amico. Prosegue l’ascesa nell’Esercito: nel ’17 viene nominato Tenente Colonnello. Quindi vive l’esperienza del fronte a terra, sull’Isonzo nel 1917 gli viene riconosciuta una nuova medaglia d’onore (argento) per aver partecipato alle battaglie sul Carso, con tale specifica: «Infondeva ai suoi bersagliere tale spirito militare da portarlo brillantemente all’attacco». Ferito, il 27 giugno viene ricoverato prima a Vicenza e poi a Milano con 4 mesi di ricovero per ferite al labbro e all’occhio destro.

Non risulta mai essersi ammogliato, dettaglio sulla sua vita personale che fa da pendant a quella definizione di «personaggio arcinoto» in voga tra la Torino e Milano dell’epoca, probabilmente dovuto al fascino che il soldato meticcio esercitava sulla componente femminile, grazie al suo tratto esotico. La fine della guerra non spegne l’ardore del combattente: Mondelli decide di partire volontario in Albania nel 1920, dove ottiene un’altra Medaglia di Bronzo.



Nel 1923 è promosso Colonnello. Con l'avvento del fascismo viene, anzi deve venire a galla di più la (almeno parziale) italianità di sangue del meticcio Mondelli, vista l'insistenza del regime sulla razza. Ma ecco che la carriera militare del "meticcio parmense" si interrompe e subisce vari ritardi, contro i quali l'"aviatore nero" inizia una battaglia legale per vedersi riconosciuti i gradi che gli spettano: tre sono i ricorsi legali contro quello che Valeri ricorda essere «un indubbio preconcetto razzista presente nell'ambiente militare». Solo il 10 novembre del 1959 Mondelli si vedrà riconosciuta la promozione a Generale di Brigata, per lo meno nel Ruolo d'Onore. Si diceva dell'alto grado di avventura nella vita di questo personaggio. Qualche dettaglio ulteriore lo conferma: si candida per l'Assemblea Costituente nelle file del Gruppo politico italiani di Sicilia, d'Africa e del Mediterraneo (Gpisam), ottenendo 26 preferenze. Infine, resta sconosciuto - almeno all'autore della biografia - il luogo della sepoltura: doveva essere il Sacriario Militare del Verano, dove Mondelli aveva chiesto di essere inumato, ma Valeri non ha trovato attestazione di ciò. Colpo di scena finale di una vita vissuta sul filo del rischio e dell'avventura.

Testo di Lorenzo Fazzini - 2017



Roma 25-3-27: Domenico Mondelli indossa la divisa da tenente colonnello.

LIBRO DOMANI LA PRESENTAZIONE

Domenico Mondelli, il «generale nero» vittima del razzismo

Fu adottato in Abissinia da un militare parmigiano: il fascismo lo discriminò



Domenico Mondelli il «generale nero».

È in programma domani alle 18, all'auditorium del Palazzo del Governatore, la presentazione del libro «Il generale nero», a cura di Mauro Valeri. Il volume nasce da un'attenta indagine archivistica che ha portato alla ricostruzione della figura di Domenico Mondelli, il «generale nero», bersagliere, aviatore e ardito la cui vicenda personale è stata ripercorsa dall'autore grazie alla collaborazione dell'Archivio storico comunale di Parma e del Servizio biblioteche del Comune.

La storia straordinaria di Domenico Mondelli è stata ricostruita attraverso l'esame di documenti originali ed anche grazie a due nipoti che hanno recuperato diverse notizie su di lui.

Domenico Mondelli era nato in Abissinia, ma cresciuto in Italia dove era stato portato da un militare parmigiano, il colonnello Attilio Mondelli, che lo aveva adottato. È stato, a livello mondiale, il primo aviatore militare di colore. Un primato che l'Italia non ha mai rivendicato, forse per non dover anche ricordare che, proprio questo giovane ufficiale, dopo aver combattuto in Libia e nella Grande Guerra, era stato discriminato dal fascismo che non poteva accettare l'idea che un militare italiano di colore potesse comandare militari italiani.

Il «generale nero» ebbe, però, l'ardire di opporsi alle misure discriminatorie del regime. Al suo attivo ebbe due medaglie d'argento e due medaglie di bronzo ottenute combattendo come aviatore, bersagliere e coman-

dante di reparti d'assalto, arrivando al grado di tenente colonnello. Solo dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale riuscì ad arrivare al grado di generale di Corpo d'Armata.

L'iniziativa si svolge con il patrocinio del Comune di Parma, del comitato di Parma dell'Istituto per la storia del Risorgimento italiano e della sezione di Parma dell'Associazione Nazionale Arma di Cavalleria e amici del cavallo, e vedrà la presenza del sindaco Federico Pizzarotti, di Emilio Rossi e Roberto Spocci.

Il volume, edizioni Odradek, è a cura di Mauro Valeri sociologo e psicoterapeuta, che ha diretto l'Osservatorio nazionale sulla xenofobia dal 1992 al 1996, e dal 2005 è responsabile dell'Osservatorio su razzismo e antirazzismo nel calcio. Ha insegnato per diversi anni sociologia delle relazioni etniche all'Università «La Sapienza» di Roma. Sul tema ha pubblicato una decina di volumi.

L'incontro è aperto al pubblico, in particolare alle associazioni combattentistiche e d'arma del territorio. ♦

Riflessioni - La storia degli italiani neri e meticci non è mai stata scritta, anche perché obbligherebbe ad una riflessione non solo sulle radici multietniche e multirazziali del nostro paese, ma anche sulle discriminazioni di cui neri e meticci sono stati vittime. In questa prospettiva, la storia di Domenico Mondelli, che qui viene ricostruita per la prima volta attraverso l'esame di documenti originali, appare emblematica, ancorché straordinaria. Nato in Abissinia, ma cresciuto in Italia dove era stato portato da un militare parmense, Domenico Mondelli è stato, a livello mondiale, il primo aviatore militare ad avere la pelle nera. Un primato che l'Italia non ha mai rivendicato, forse per non dover anche ricordare che, proprio questo giovane ufficiale, dopo aver combattuto in Libia e nella Grande guerra, era stato discriminato dal fascismo che non poteva accettare l'idea che un militare italiano nero potesse comandare un militare italiano bianco. E a nulla erano valse le due medaglie d'argento e le due medaglie di bronzo ottenute combattendo come aviatore, bersagliere e comandante di reparti d'assalto arrivando al grado di tenente colonnello. Di sicuro, Domenico Mondelli non è stato l'unico ufficiale italiano nero o meticcio ad essere discriminato dopo aver combattuto nella Grande guerra. Ma, a differenza di **Gabrù Zachè, Workneh Sengal e Michele Carchidio**, è stato l'unico a provare ad opporsi alle misure anti-neri adottate dal fascismo, nulla potendo, però, contro la legislazione razziale. Solo dopo la guerra è riuscito a riprendere sia la sua ascesa nella massoneria sia quella carriera che il fascismo aveva bloccato, arrivando fino al grado di Generale di Corpo d'Armata - Ruolo d'onore. Anche in questo caso, forse il primo italiano nero ad ottenere un simile grado.

(A lato l'articolo apparso sulla Gazzetta di Parma 2016 - 4 febbraio 2016)

Ha trascorso la seconda guerra mondiale ai margini, cercando semplicemente di sopravvivere fino alla caduta di Roma nelle mani delle forze alleate nel giugno 1944. In seguito si è ricongiunto all'esercito, salendo di grado a tenente generale nel 1968. Il 10 giugno 1970 gli è stato conferito il titolo di Grande Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana, il più alto ordine della sua nazione adottiva.





DONNE CON LE ALI

Nell'immaginario comune, la storia dell'aviazione è quasi sempre dominata da figure maschili, pionieri, ingegneri, eroi, assi. La componente femminile è stata infatti spesso relegata ai ruoli 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), Raymonde de Laroche (la prima licenza rilasciata a una donna) e Jacqueline Cochran (la prima donna che ha infranto il muro del suono), in questo numero parliamo di Gabriella Angelini.

GABY ANGELINI – L'INDOMITA AVIATRICE ITALIANA «Ora non batte più che l'ala del mio sogno»

Nelle narrazioni contemporanee quando si pensa alle donne in uniforme e, nel nostro caso, alle donne in Aeronautica Militare, il pensiero ricorre al lontano agosto del 2000 quando, per la prima volta, appunto le donne fecero il loro ingresso nell'Arma Azzurra; *una conquista rivoluzionaria...* si disse all'epoca. Beh...mica tanto visto l'enorme ritardo con il quale venne raggiunto il detto traguardo, peraltro vantato da un sistema politico-istituzionale da sempre autodefinitosi all'avanguardia in tema di diritti e di emancipazione.

Eppure ci sono state varie epoche, di gran lunga precedenti alla nostra, in cui la donna si è cimentata in vari campi compreso *il più pesante dell'area*. Certo non vestiva l'uniforme dell'Arma Azzurra, ma sicuramente fu talmente partecipe e testimone da fornire un notevole contributo alla Storia dell'Aviazione e non solo a questa. Pensiamo a Fiorenza De Bernardi, classe 1928 – figlia del famoso Asso dell'Aeronautica Militare Italiana, Mario De Bernardi – che, acquisito il brevetto di pilota nel 1951, nel 1967 divenne la prima donna italiana di linea, la quarta nel mondo. Andando ancora più a ritroso le sorprese aumentano. Ricordiamo Rosina Ferrari, milanese classe 1888, prima donna italiana ad ottenere nel 1913 il brevetto di pilota.

L'epoca fascista, periodo in cui si affermò e consolidò l'Aviazione, fu caratterizzata come noto, dalla nascita nel marzo 1923 della Regia Aeronautica quale Arma autonoma. Volendo motivare gli italiani, specie i più giovani, agli ideali azzurri, il Ministero dell'Aeronautica e la Reale Unione Nazionale Aeronautica (RUNA) incentivarono molteplici attività: dai voli di propaganda ai corsi di aeromodellismo fino alla **Premilitare Aeronautica**. Quest'ultima attività, coordinata dal Ministero dell'Aeronautica in accordo con il Comando Generale della Gioventù Italiana del Littorio (GIL) vedeva la partecipazione di migliaia di giovani studenti che, in base a particolari requisiti avrebbero potuto svolgere il servizio di leva nella Regia Aeronautica in qualità di naviganti, servizi, specialisti. Inoltre le sedi della RUNA, oltre ad istruire quei giovani che, acquisito il brevetto di pilota potevano accedere successivamente alle Scuole militari di pilotaggio della Regia Aeronautica per il conseguire il brevetto di pilota militare, **provvedevano alla formazione delle donne passionatamente al volo.**



Carina Massone, classe 1911 da Bogliasco, conseguì nel 1933 il brevetto da pilota rilasciatole dalla RUNA; **Nelda Bragadin**, nata a Venezia nel 1919, frequentò la Scuola di Pilotaggio della RUNA veneziana conseguendo a soli 26 anni il brevetto da pilota.

Gaby Angelini, donna italiana dalle ampie vedute (foto a lato)

Gabriella Angelini, detta Gaby, nata nella piemontese Susa il 24 settembre 1911, ottenne il brevetto di pilota nel 1931 dal Reale Aero Club d'Italia – in seguito divenuto RUNA – di Milano. Sofferamoci su questa provetta ed ambiziosa italiana piena di ideali e di passioni.

Che Gaby fosse destinata ad *osare l'inosabile* lo si intuì da subito in quanto, già all'età di 8 anni, ebbe il coraggio di cavalcare un'asinella. Fu un crescendo di scoperte: dal tennis al canottaggio, dallo sci alle

escursioni in alta montagna. In tale ultimo caso, la vista ravvicinata del cielo, provocò nella giovanissima Gaby sensazioni, emozioni, meditazioni su come poter raggiungere la volta celeste. La bionda Gaby saggiò la guida dell'automobile e del motoscafo e, per un momento pensò di votarsi alla motonautica spalleggiata da alcuni amici che ne apprezzavano le qualità.

Neanche la motonautica fece per lei; Iniziava invece ad ammirare i piloti della *Giovine Ala Italiana* che con passione ed ardimento solcavano i cieli della Patria e dell'universo. Non pensava di diventare aviatrice fin quando un giorno **incontrò l'ingegnere pilota Geremia Meleri, non l'uomo della sua vita, ma l'uomo che avrebbe acceso in Gaby la passione della sua vita: il volo.**

Accadde che la curiosona Gaby, varcando la soglia della Scuola di Pilotaggio Breda di Sesto San Giovanni, sottopose ad un fuoco di fila di quesiti il direttore dell'istituto. Il Meleri, intuito chi aveva di fronte, invitò nei giorni successivi la giovanissima a librarsi nel cielo con lui. Gaby accettò e, quando provò *il più pesante dell'aria*, fu amore a prima vista.



Poco dopo, in quel di Taliedo, Gaby, implorando l'Asso Mario De Bernardi provò il brivido del volo acrobatico riscuotendo i complimenti del celebre aviatore: **«Brava, signorina, lei ha la stoffa dell'aviatrice».**

Divenuta amica di Fausto Cecconi, ufficiale pilota che aveva partecipato alla Crociera Aerea Transatlantica Italia-Brasile del 1930, Gaby manifestò il desiderio di diventare aviatrice. Sogno confidato anche al Meleri. I due uomini la invogliarono ad essere perseverante nella realizzazione del suo sogno. Piegata la resistenza paterna, Gaby iniziò a frequentare il corso di pilotaggio presso la Scuola Breda. In volo con il suo istruttore, Francesco Monti, fra impegno e mezze figuracce alternate a delle invocazioni alla Madonna di Loreto, Gaby fece del suo meglio. Proprio Monti, improvvisamente, nel giugno 1931, le annunciò che avrebbe volato per la prima volta da sola. Mentre si involava da sola verso l'azzurro cielo, istruttori, meccanici e maestranze, tralasciando le rispettive attività, incantati seguirono il primo volo di Gaby, subissata di complimenti poco dopo l'atterraggio.

Nel luglio 1931, la diciannovenne Gaby conseguì il brevetto di pilota. Al suo gaudio non poté prendere parte quel Fausto Cecconi cui aveva confidato la sua passione per il volo. Il ventiseienne Capitano pilota della Regia Aeronautica era morto il 19 marzo 1931 nei pressi di Tirrenia, causa l'esplosione in volo del *S.64 Bis*. Con lui perirono il Tenente Colonnello Umberto Maddalena, altra leggenda dell'Arma Azzurra, il cui corpo non venne mai rinvenuto, ed il Sottotenente Giuseppe Da Monte.

Gaby intanto era attesa da macchine più complesse ed evoluzioni più complicate. Pilotò il *Breda 15* a doppio comando, lo *SVA*, il *Breda 9*, il *Breda 15S*; frequentò anche un corso di acrobazia aerea. I cieli della Lombardia venivano solcati dall'appassionata Gaby che iniziava a coltivare le sue azzurre ambizioni. Decise infatti di partecipare al Giro di Lombardia, competizione aperta a donne e uomini, classificandosi al settimo posto. Delusa dalla prestazione, andò via con il morale sotto i tacchi. L'istruttore Francesco Monti le fece capire che anche dalle sconfitte si potevano costruire le vittorie, anche perché **«gli aviatori non piangono mai quando sono vinti».**

Gaby mise a frutto i consigli del Monti e nel contempo, essendo appunto un'aviatrice facente parte della grande famiglia Azzurra, fece sua la dura e ferrea disciplina che il Generale Italo Balbo pretendeva dai suoi sottoposti: **regole rigide e severe reggono la vita dell'aviatore.**

Giunse il nuovo anno ed un'altra tragica notizia raggiunse Gaby: la notte del 7 gennaio 1932, in Portogallo, precipitava un apparecchio pilotato dall'ingegner Geremia Meleri affiancato dal motorista Ferrari. Ferrari moriva sul colpo, mentre il Meleri, cui era stata amputata una gamba, spirava due giorni dopo. In dieci mesi Gaby aveva perduto coloro – Cecconi e Meleri – cui per prima aveva confidato la passione per il volo.

Nell'estate del 1932, pilotando un *Breda 15* denominato "*Italy*", Gaby partecipò ad un raid europeo sorvolando Austria, Cecoslovacchia, Germania, Danimarca, Svezia, Paesi Bassi, Regno Unito e Francia. Per quell'impresa divenne popolare a livello internazionale. Quando il 19 settembre, portando in volo sua madre nella fase di rientro in Italia, atterrò sul campo di Taliedo venne accolta trionfalmente. Subissata di encomi ed elogi, attestati e riconoscimenti, la Regia Aeronautica, Ministro Balbo in testa, riconobbe il Valore della giovanissima Gaby. Un mese dopo infatti, in visita a Milano, il Duce volle incontrare la bionda Gaby per esternargli la sua personale ammirazione e conoscerne i programmi futuri. Proprio al Capo del Governo italiano, Gaby annunciò la prossima meta: **«In Oriente, Eccellenza».**

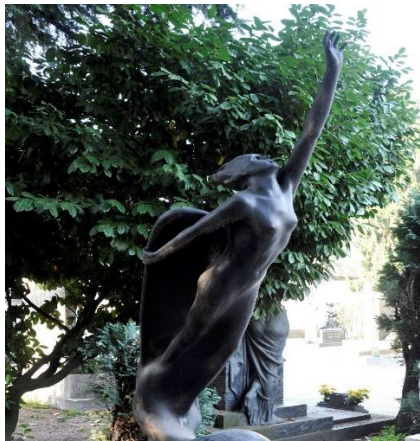
Sostenuta dal regime fascista e supportata dal Reale Aero Club di Milano, Gaby era pronta per raggiungere da Milano, la lontanissima Delhi, con un volo a tappe via Roma, Marsala, Tunisi, Tripoli, Bengasi, Tobruk, Il Cairo, Gerusalemme, Bagdad, Bassora, Karachi. Poco prima della partenza Gaby venne ricevuta a Roma dal Ministro Balbo, che le raccomandò di tenersi caro, per l'impresa, il fido apparecchio *Italy*. Infatti decollò a bordo di un ben rodato *Italy* e tutto filò liscio fino al 3 dicembre 1932 quando si alzò in volo per l'ultima volta, da Bengasi in direzione Tobruk. Causa una tempesta di nubi ed un'avaria al motore, Gaby tentò senza fortuna un atterraggio forzato. Il suo corpo, unitamente all'apparecchio distrutto, fu rinvenuto nella zona di Cirene.

Alquanto toccante fu l'epitaffio coniato per Gaby:

«Ora non batte più che l'ala del mio sogno»; lo stesso testo vergato sul monumento che i commilitoni elevarono nel 1931, nel cimitero di Bengasi, in memoria degli Aviatori caduti in Cirenaica. Il 10 dicembre, prima di raggiungere l'Italia, la città di Bengasi tributò un commosso saluto a Gaby.

Da Roma, il 14 dicembre, la salma avvolta da un grande Tricolore e contornata dalle corone del Capo del Governo, del Ministro Balbo, del Ministero dell'Aeronautica, raggiunse in treno la stazione di Milano centrale. Circondata da una grande folla, la mamma affranta riabbracciò il corpo senza vita della sua Gaby, nel frattempo ricongiuntasi con chi l'aveva preceduta nel cielo degli Eroi: Fausto Cecconi, Geremia Meleri, gli Aviatori Caduti tutti.

A sinistra - Cimitero Monumentale di Milano: il monumento eretto a Gaby Angelini, opera dello scultore Giuseppe Enrini - 1939



Il coraggio di Rosina Ferrari, l'ardita passione di Caterina Massone, la temerarietà di Gaby Angelini, furono linfa e radice per futuri, impensabili, incredibili, inimmaginabili traguardi, che videro la donna protagonista indiscussa in uniforme.





*Non avremmo voluto sfociare nel sentimentale ma... l'ipotesi contenuta in questo testo, vale davvero proparla: **Gabriella Angelini - di volo, di amore e di coraggio***

Gabriella Angelini, Gaby, e la sua storia di volo, di coraggio e di amore. Una storia incompiuta, inutile cercare il lieto fine, non lo troverete. Eppure la storia di Gaby è bellissima, proprio come quegli occhi vivi che ci sorridono dalla foto. Occhi che sono diventati stelle.

Questa non è la solita favola. Certo, c'è l'eroina, c'è il principe e ci sono i mostri, ma non tutto è andato come da copione. Forse è meglio così...non siamo ancora sicuri. Nel 1930

la nostra protagonista Gabriella Angelini, detta Gaby, è una bionda diciottenne minuta con lo sguardo deciso. Come in ogni fiaba che si rispetti, Gaby ha molte ambizioni che non rientrano strettamente nei piani che i genitori hanno fatto per lei: studiare il pianoforte, frequentare un ottimo collegio milanese e infine convolare in un tranquillo e delicato matrimonio. Gaby sa che c'è di più oltre le torri del suo castello, ma ancora non ha idea di cosa sia o come poterlo ottenere.

Donne che guardano al cielo - L'aviazione eroica aveva già accolto poche ma sorprendenti donne nei suoi ranghi: Rosina Ferrario era divenuta nel 1913 la prima donna italiana ad ottenere un brevetto di volo e nel 1928 Amelia Earhart era salita a bordo dell'aereo di Wilmer Stultz per compiere la sua prima traversata dell'Atlantico. Negli anni '20 con uomini, industrie e raid aeronautici l'Italia è già avanguardia nel mondo, ma per chi guardava il cielo rimanendo con i piedi in terra gli aerei erano ancora draghi che tagliavano misteriosamente le nuvole. E i draghi, è noto, non erano cosa per donne, tranne che per poche eccentriche, coraggiose e visionarie.



Fausto Cecconi il trasvolatore - Gabriella Angelini ha una vita tranquilla, almeno fino a quando nel 1931 non entra in scena il Principe di questa storia: Fausto Cecconi. I due non si incontrano durante un gran ballo di corte, ma al pranzo dei trasvolatori atlantici perché la loro favola è diversa. Fausto non è l'erede di qualche regno lontano, ma un giovane e prestante aviatore. Nel giugno 1930 insieme al tenente colonnello Umberto Maddalena ha stabilito il primato mondiale di durata e di distanza in circuito chiuso, concludendo un volo senza sosta di 67 ore e 13 minuti di volo e nel dicembre 1930 è stato uno dei piloti della trasvolata Italia-Brasile.



Amor che move il sole e l'altre stelle - Tra Gaby e Fausto scatta una scintilla a prima vista. Fausto le racconta delle nuvole e del cielo che si espande di fronte al muso dell'aereo e di come, mentre cala il sole, le stelle siano sempre meno timide nel loro comparire. Gaby sorride e si chiede cosa si provi a sentire i piedi lasciare il suolo ma nulla di più. Per ora le basta Fausto con i suoi occhi azzurri che non sembrano poter smettere di brillare. L'amicizia tra i due è immediata, forte, istintiva. Si sono trovati e lo sanno, ma quello che non possono sapere è che il tempo non gli sarà concesso.

La tragedia - Il 19 marzo 1931 un globo di fuoco accende il cielo di Tirrenia. Il Savoia Marchetti S.64bis con a bordo Fausto Cecconi, Umberto Maddalena e il motorista Giuseppe Da Monte esplose in volo. Gaby è sconvolta, il Principe è diventato fuoco, fumo e forse stelle, ma l'inferno, per chi ama, è sopravvivere. Ma Gabriella Angelini non è una principessa qualunque, non si concede il beneficio di richiudersi nella torre più alta avvolta nella sua tristezza. Gaby raccoglie il coraggio che Fausto le ha insegnato ad avvertire sotto la pelle e inizia a prendere lezioni di volo.

La sfida al cielo di Gabriella Angelini - Ora sarà Gaby a vedere se davvero le stelle sono così vanitose da comparire ogni sera. Inizia a volare a Taliedo, vicino Milano, sul vecchio campo della Caproni macinando chilometri avanti e indietro su un aeroplano dalle ali recise, un drago ormai abbattuto, chiamato "Checca". È così che la principessa abbandona le lunghe vesti di corte per indossare le tute intere, casco e occhiali. Preso il brevetto di pilota all'aerocentro da turismo di Milano, Gaby ormai sa che i draghi non fanno più così tanta paura, bisogna solo capire come interpretarli.

Il Giro Aereo di Lombardia - Nel 1932, per dimostrarlo a tutti, Gaby si iscrive al Giro Aereo di Lombardia, unica avventuriera in un mare di uomini, sedendosi dietro il volante di un apparecchio così pesante da causarle 62 minuti di handicap su un viaggio di due ore di percorso. Non c'è nessuna fata madrina che tenga. Gaby arriva ultima, è umana, terribilmente umana e non nasconde la sua delusione: scende dal mostro di metallo, corre tra le braccia della madre che, per quanto poco confidente con le piste di volo è lì a tifare per lei, e piange. Piange come chiunque, principessa, eroina o semplice ragazza farebbe.

Francesco Monti, un gentiluomo - Ancora una volta però le sue lacrime hanno vita breve. Tornata a casa Gaby trova ad attenderla un grosso mazzo di rose rosse mandate dal suo istruttore di volo Francesco Monti. Le rose la colpiscono, ma è il biglietto il vero regalo. Degno dei migliori bardi del passato, Francesco Monti le scrive: "Alla più brava, coraggiosa e sfortunata dei miei allievi, con tutta la mia approvazione".

La sfida continua - Gaby vuole la sua rivincita e in poco tempo riesce nel suo intento. L'occasione è il Giro delle Capitali Europee, raid aereo delle maggiori località del Vecchio Continente. Non so che idea possiate avere dell'eroismo, ma io non saprei come altro chiamare se non eroica la sfida di Gaby che si mette in volo senza paracadute (non lo ha trovato), nessuna assistenza da terra perché non aveva potuto comprare una radio e con un aereo neanche tra i più veloci della gara.



Avventure nel cielo - A soli vent'anni Gaby abbandona il nido di Taliedo e si dirige verso Monaco, conscia dei pericoli e dei mostri che potrebbero aspettarla ad ogni angolo. Al suo primo incontro con le Alpi, i Giganti di Pietra l'accolgono con una terribile tempesta che la sconvolge in ogni direzione, ma le concedono comunque di uscire illesa e di arrivare a Monaco, città che descriverà come una fattoria-modello. Fulmini e le saette sembrano però averla presa in simpatia: nella tappa Praga-Berlino si vede costretta a rientrare e telefonare al principe di San Severino, nobile suo conoscente, affinché le mandi un interprete ad assisterla nella situazione spiacevole. Il principe, in questo caso vero e non elettivo come quello di cui parla questa storia, si dimostra degno del suo nome e si presenta egli stesso in persona.

Marlene Dietrich e "la dame italiana" - Il viaggio di Gaby continua pieno d'incontri e carico di quella frizzante euforia che solo la storia di una giovane del genere può generare. Finalmente giunta a Berlino viene invitata a pranzo dall'eterea Marlene Dietrich, mentre a Copenaghen non crede ai suoi occhi quando si rende conto che sul campo di volo è schierato per accoglierla un picchetto d'onore e ancora più grande è la sorpresa quando, una volta atterrata, dal picchetto dei soldati si stacca un generale danese armato di un roboante mazzo di fiori da donare alla "dame italiana". Fra Copenaghen e Stoccolma il suo drago, ormai diventato docile come un gatto di casa, sembra però decidere di ribellarsi e, rimasto senza benzina, costringe Gaby ad un atterraggio di fortuna in un campo di oche. Frastornata dal precipitoso atterraggio, Gaby emerge dall'abitacolo e si trova davanti un giovane contadino che, stupito davanti a una creatura piovuta dal cielo quasi come se fosse una stella cadente antropomorfa, si presta a portarle cibo e carburante così che possa ripartire subito. Più il viaggio si dipana in lungo e in largo, più cresce la fama della giovane aviatrice italiana. Una fama che addirittura la precede nelle varie capitali, con circoli e salotti più esclusivi che gareggiano per accoglierla ed organizzano ricevimenti e pranzi in suo onore.

Il trionfo di Londra - Ormai la Gaby che da dietro il pianoforte guarda fuori dalla finestra con sguardo assorto è un ricordo lontano. Adesso Gaby è una giovane donna che non si perde d'animo neanche quando nella tappa Calais-Londra rischia ancora una volta la vita. Questa volta sono gli spiriti del vento a sconvolgere il suo aereo. Dopo aver superato un mare agitatissimo, l'Inghilterra la accoglie con nebbia e correnti talmente forti da portarla fuori rotta. Dispersa in un mare di grigio, Gaby si vede costretta ad abbassarsi talmente tanto da leggere il nome delle stazioni ferroviarie attraverso lenti di occhiali sporche di olio e offuscate dalla pioggia. Quando finalmente riesce a poggiare di nuovo i piedi a terra nel grande campo di Londra, viene portata in trionfo al suono di "Little Gaby". Nella terra di Re Artù è questo il trattamento che una vera eroina si merita.

Si torna a casa - Se paragonata al resto dell'avventura, l'ultima tappa le sembra quasi una benedizione: Londra-Parigi e poi Parigi-Chamonix sono brevi flash di luce nella mente di Gaby che tuttavia si gode ogni momento in cui la fusoliera del suo aereo fende le nuvole di cui Fausto le aveva tanto parlato. Ogni tanto, anche se non lo avrebbe mai ammesso, tenta di parlare al suo Principe nel silenzio del cielo che egli amava tanto quando adesso ama lei. Gli chiede consigli, borbotta che lui probabilmente avrebbe trovato un aereo migliore con cui volare, ma che in fondo, per lei, ogni velivolo dopo "Checca" può solo andare benissimo. A Chamonix, in un contrasto così stupefacente da farle sorgere un sorriso incontenibile sul volto, c'è di nuovo sua madre ad attenderla. Le due donne si abbracciano e Gaby capisce che non importano i quintali di fango che le hanno congelato le ossa o le volte in cui ha pensato di non farcela, se sua madre è qui con lei adesso andrà tutto bene. Come in un sogno, le due donne salgono insieme sull'aereo di Gabriella e si dirigono così verso Milano. Appena tornate è festa: fiori, telegrammi, pranzi e discorsi avvolgono Gaby in un turbinio di emozioni.

Chi vola vale - In poco tempo, però, il desiderio di rimettersi in volo ha la meglio. Gaby vuole dimostrare, ancora una volta, che una principessa può trovarsi a suo agio nei salotti della borghesia milanese così come nell'immensa oscurità del cielo notturno. Ha un'idea forte, Gaby: ha in mente un raid con destinazione India e Cina "per recare un messaggio di amicizia agli italiani d'Oriente". Gaby è consapevole dei pericoli che l'aspettano ma si sente pronta. A bordo di un Breda 15 dotato di strumenti migliori del precedente e l'aurea dell'abbraccio della madre che ancora la circonda, il 16 novembre Gabriella Angelini parte alla volta di Marsala e da lì verso Tunisi. Di nuovo il suo mondo si divide per tappe: da Tunisi si spinge verso Tripoli e da lì fa rotta su Bengasi.

Libia, ultimo cielo - È il 3 dicembre 1932. Gabriella Angelini vola fra Bengasi e Tobruk quando un sibilo simile a quello di un serpente si fa strada intorno a lei, avvolgendola nelle sue spire. L'aviatrice trattiene un sospiro: finora ha sempre dovuto combattere contro demoni di acqua e aria, mai contro i geni delle sabbie. La lotta si fa accesa. La tempesta di sabbia le ostruisce la vista, la frusta e scuote il suo aereo come se fosse il giocattolo di un bambino. Gaby sa cosa vuol dire combattere contro creature invisibili, continua con tutte le forze a lottare, ma improvvisamente il drago che sta cavalcando perde forza e si abbatte al suolo. L'ultimo sussulto di motore e di vita rompe il silenzio del deserto e si perde nello schianto in una valle desertica chiamata "Nadi Ghelda".

Gabriella Angelini è un sogno che non finisce - La storia di Gabriella Angelini si conclude così, legata al destino del suo aeroplano e con lo sguardo rivolto verso il cielo. Nello schianto il corpo di Gaby rotola per diversi metri fuori dall'apparecchio. La mano misteriosa della vita fa sì che il paracadute, che si era aperto, avvolga l'aviatrice come se fosse il più splendido dei sudari, quasi a volerla proteggere, lei, creatura dei cieli, dall'aggressione della terra. Per due giorni Nadi Ghelda è un tempio di silenzio. Gaby è indisturbata fino a quando a un gruppo di esploratori il destino non concede il privilegio di ritrovarla.

Ciao Gaby, amica mia - Gaby la trovano con lo sguardo sereno, la medaglietta della Madonna di Loreto, protettrice degli aviatori, stretta tra i denti e con una piccola foto che emerge dalla tasca posta in corrispondenza del cuore. È la foto di Fausto Cecconi, il Principe di questa storia che non ha mai dovuto salvare Gaby. Lei ci è sempre riuscita benissimo da sola fino a quando, forse, non ha pensato che fosse giunto il tempo di andarselo a riprendere il suo Principe.

E alla fine di questa storia, a te che non ho mai conosciuto e che ho incontrata per caso, posso solo dire ciao Gaby, amica mia!

Giulia Colasante - marzo 2022



STORIE DI MARE, DI NAVI E DI MARINAI

SCANDALI, FERETRI E GLORIA HORATIO NELSON E L'APOGEO DELLA ROYAL NAVY

Siamo nella rada di Aboukir, è la notte del 1° agosto 1798. L'ammiraglia francese "L'Orient" è in fiamme, ma a bordo sono ormai pochi, tra i mille uomini che formavano il suo equipaggio, ancora in grado di far fronte a quella che, per una nave dell'epoca, rappresenta la minaccia più letale. L'incendio è divenuto incontrollabile e raggiunge la santabarbara; quando "L'Orient" salta in aria, l'esplosione viene udita fino ad Alessandria, distante oltre trenta chilometri. Il grande vascello, orgoglio della flotta che ha trasportato Napoleone e la sua armata in Egitto, si trasforma in una sorta di vulcano; considerato che le navi inglesi e francesi, seguendo le norme tattiche del tempo, si combattevano alla distanza di un "tiro di pistola", i rottami iniziarono a piovere su amici e nemici.

A bordo del vascello inglese "Swiftsure" piombò anche un grosso troncone dell'albero di maestra della sfortunata nave francese. Con il tipico "sense of humor" inglese, il comandante dell'unità britannica fece ricavare dal troncone recuperato una bara. Proprio

tale bara costituirà il particolarissimo dono che, in barba alla sepolcrale convinzione di Ugo Foscolo, il suddetto capitano Benjamin Carew invierà nel maggio 1799 a Horatio Nelson, per omaggiarlo della sua vittoria nella battaglia del Nilo. Con quel 'presente' Carew intendeva far sì che l'ammiraglio, un condottiero eccezionale e carismatico ma non privo di umane debolezze, restasse con i piedi ben piantati in terra, mentre veniva subissato di lodi e lusinghe su tutti i toni della scala cromatica delle ruffianerie fin de siècle. Il biglietto con cui il comandante della "Swiftsure" accompagnò l'insolito dono era infatti di lapidaria ironia: <<My Lord, con la presente vi invio una bara fatta con una parte dell'albero maestro de "L'Orient", in modo che quando sarete stanco di questa vita possiate essere sepolto in uno dei vostri trofei, ma che quel giorno possa essere lontano è l'augurio sincero del vostro obbediente e molto devoto servitore>>.

Nonostante all'epoca Nelson si trovasse presso la corte di Re Ferdinando IV di Borbone, dove certo non mancavano gli animi superstiziosi - a partire dal popolare sovrano - l'ammiraglio si mostrò più lieto che non intimorito o offeso.

Nato nel 1758 nel Norfolk, figlio (come Sir Francis Drake) di un parroco e di una pronipote di Robert Walpole, potente ministro che aveva dominato la scena politica inglese nella prima metà del XVIII secolo, per parte di madre il piccolo Horatio era anche imparentato con uno stimato ufficiale della Royal Navy, Maurice Suckling.

Nell'autunno del 1770 Suckling fu posto al comando del vascello di 3° classe, da 64 cannoni, "Raisonnable". Alle congratulazioni giunte dai parenti, si aggiunse anche la richiesta di far imbarcare con il maturo Capitano, anche il nipote dodicenne dal viso di ragazzino a un tempo vivace e malinconico e dal fisico gracile.

Nonostante ciò, quando nel dicembre 1770 l'appuntamento della "Raisonnable" era a buon punto, Suckling decise di sfruttare il suo ruolo di comandante per raccomandare il nipote. Il 1° gennaio 1771 l'adolescente Horatio prendeva così imbarco sulla prima delle navi che ne avrebbero visto le gesta, come marinaio semplice e aiuto timoniere, nonché aspirante guardiamarina.

Grazie alle relazioni familiari e all'impegno dimostrato in varie missioni, anche esplorative, tra cui la ricerca del mitico passaggio a nord-ovest nella regione artica, Nelson aveva salito il primo gradino della propria carriera, con la nomina a guardiamarina; già nel novembre 1773 poté imbarcarsi su un'altra nave, la fregata "Seahorse", destinata ad una missione in India dalla quale, nel 1776 dovette rientrare in patria ridotto ad uno scheletro macilento.

Appena ristabilitosi, Nelson fu trasferito a Gibilterra, come facente funzioni di tenente sul vascello da 64 cannoni "Worcester".

Dopo avere partecipato ad alcune operazioni di scorta, il 9 aprile 1777 si presentò alla commissione d'esame che doveva confermare la nomina a tenente di vascello; un passaggio fondamentale per un ufficiale della flotta di Sua Maestà, che demandava a un team di tre esperti capitani di vascello l'onere di selezionare i nuovi quadri.

Superato l'esame, Nelson fu subito destinato ad un incarico operativo nel quale avrebbe potuto mettersi rapidamente in luce; si imbarcò infatti sulla fregata da 32 cannoni "Lowestoffe", destinata alla squadra che, dalla Giamaica, operava per tagliare i rifornimenti alle Tredici Colonie americane.

Perso l'incarico a causa di vibranti proteste di grossi trafficanti contrabbandieri da lui attaccati con intensa aggressività, ispirati da autorità locali sensibili al commercio 'borderline' e da neutrali inviperiti, rientrò in patria. All'epoca aveva 29 anni e si era da poco sposato con Fanny Nisbet, una vedova sua coetanea con un figlio; per lungo tempo, il matrimonio sarebbe stato un porto tranquillo in attesa di un nuovo incarico. Nel frattempo, una crisi con la Francia veniva rapidamente ridimensionata dai diplomatici per cui, ironia della sorte, il nostro Horatio, ormai capitano di fregata, si trovò, al pari di tanti altri ufficiali della Royal Navy, con paga dimezzata, a terra senza incarichi per più di cinque anni.

Benché non ostile agli sviluppi liberali della Rivoluzione scoppiata in Francia nel 1789, e inizialmente poco incline a sostenere la coalizione militare formata dai regimi monarchici continentali, Londra ruppe i rapporti con i nuovi governanti rivoluzionari all'indomani della esecuzione di Re Luigi XVI, il 21 gennaio 1793.

In quell'anno, la Royal Navy era una solida macchina da guerra, con ben 115 navi di linea e circa duecento fregate, oltre a centinaia d'unità di scorta minori. La sua vera forza stava però nell'addestramento degli equipaggi, sia alla manovra che al combattimento e poteva annoverare eccellenti cannonieri e ottimi quadri intermedi.



L'eventualità dello scoppio del conflitto era una ghiotta occasione per quegli ufficiali che, al pari di Nelson, languivano a terra con mezza paga, ma il vero punto debole del sistema era rappresentato dalla crescente difficoltà nel completare gli equipaggi. In periodo di non belligeranza, una gran parte di esperti marinai era stata accalappiata dalla Compagnia delle Indie, che garantiva buona paga e disciplina lasca, mentre in molti erano tornati su mercantili di piccolo e medio cabotaggio, o alla pesca. I pochi marinai esperti rimasti in servizio, i non molti volontari e i molti galeotti scaricati sulle navi di Sua Maestà dovevano essere sempre più spesso affiancati da recalcitranti cittadini cooptati con la forza dalle famigerate "ronde di arruolatori" che non guardavano tanto per il sottile. Un sistema che sarebbe stato causa non ultima dei grandi ammutinamenti del 1797.

Torniamo al nostro Horatio che da cinque anni si era sistemato nell'avita Burnha Thorpe con Fanny e il piccolo Josiah, ma non per questo se ne stava con le mani in mano; i viaggi a Londra per ossequiare i Lords dell'Ammiraglio e i potenti circoli di potere della capitale, da cui ottenere un incarico, erano continui.

Lo scoppio della guerra, però, con il rapido riarmo di centinaia di unità, cambiava tutto. Nel gennaio 1793 Nelson poté finalmente scrivere a Fanny che gli era stata affidata una nave di linea. Non esattamente una punta di diamante della flotta, come il giovane capitano di vascello commentò, ma una buona nave l'"Agamemnon", riarmato il 31 gennaio con 64 cannoni.

A Tolone, il porto che ospitava la principale base navale francese in Mediterraneo, nell'estate del 1793, gli scontri tra le fazioni rivoluzionarie dei girondini e dei giacobini aveva aperto le porte ad una rivolta filomonarchica. Il nuovo governo locale si era appellato a Lord Hood, ammiraglio della divisione del Mediterraneo, per ottenere l'appoggio inglese; Nelson che con il suo vascello partecipava alle operazioni, fu incaricato di visitare le corti alleate per ottenere navi, ma soprattutto soldati, di cui Hood era a corto, come spesso accadeva alle flotte britanniche. Il comandante dell'"Agamemnon", scelto anche per le doti di velocità della sua nave, dopo una breve missione a Torino, fece rotta per Napoli, dove giunse l'11 settembre. Mentre a bordo della nave riceveva un trafelato Re Ferdinando, ansioso di avere notizie su Tolone, Nelson osservò lo spettacolare scenario del Vesuvio, all'epoca in fase attiva: <<Stiamo in panna nella baia tutta la notte, e non ci può essere niente di più bello della vista del Vesuvio>>, Scrisse alla



moglie. Si sbagliava.

Nel corso delle trattative con il Re di Napoli, da cui ottenne 6.000 uomini e l'appoggio dell'efficiente flotta creata negli anni precedenti da un ex ufficiale della Royal Navy - John Acton - Nelson ebbe modo di conoscere il colto, abile e anziano ambasciatore britannico William Hamilton e la sua ben più giovane consorte, Emma. (Ritratto a lato). Ventottenne, bella e dal passato spregiudicato (a Sir William era stata "ceduta" da un amante in bolletta, parente del ricco diplomatico), si era trasformata in pochi anni in una affascinante e raffinata gentildonna, capace di ispirare addirittura Goethe e affascinare pittori come George Romney, che ce ne ha lasciato alcuni sognanti e sensuali ritratti. Le celebri "attitudes" di Emma, esaltate dalle esotiche vesti con cui si presentava ai ricevimenti offerti nell'elegante residenza dell'ambasciatore, erano uno spettacolo che incantava decisamente più del Vesuvio. Nelson,

al momento, era più interessato a navi e soldati da portare a Tolone. L'impresa, per altro, si concluse con un insuccesso per la coalizione; le forze repubblicane (tra le cui fila militava l'uomo le cui ambizioni Nelson avrebbe frustrato, quel Napoleone Bonaparte che proprio a Tolone fu promosso sul campo generale di brigata) ripresero il controllo del porto senza lasciare il tempo alla Mediterranean Fleet di devastarne le infrastrutture e il naviglio presente.

Il rientro in Inghilterra, con il braccio sinistro amputato a causa di una mitragliata da nave spagnola al largo delle Canarie, fu ben diverso da quello da lui sperato; la ripresa fu lenta e dolorosa; solo all'inizio del 1798 l'ammiraglio poteva dirsi uscito dalla convalescenza, mentre mordeva il freno di fronte agli sviluppi della guerra.

Quando il giovane generale Bonaparte si presentò davanti al Direttorio, l'ipotesi di una invasione dell'Inghilterra si dimostrò impossibile finché la Royal Navy avesse il dominio della Manica. Ma Napoleone suggerì un obiettivo alternativo all'attacco diretto dell'Inghilterra: ossia l'Egitto, da cui tendere la mano verso la Turchia e l'India, dove l'aggressivo sovrano del Mysore, Tippoo Sahib stava preparando una nuova guerra contro gli inglesi.

Approvato il piano, il Direttorio, intenzionato soprattutto a liberarsi di Napoleone, di cui già temeva l'ambizione politica, lo nominò a capo della spedizione. Bonaparte era diretto in Egitto e puntava all'India!

La squadra inglese, facendo forza di vele, si mosse per Alessandria. Il convoglio francese, più di 200 navi, avanzava lentamente ed era impossibile non intercettarlo. Ma quando Nelson arrivò davanti alla rada di Alessandria, dell'Ammiraglio francese Brueys non vi era traccia.

Col terrore di avere lasciato campo libero ai francesi per invadere la Sicilia, l'ammiraglio fece immediatamente invertire la rotta puntando su Siracusa. Nello stesso momento le prime navi francesi stavano entrando nel porto di Alessandria. Ancora una volta l'ammiraglio Brueys aveva avuto fortuna e una felice...intuizione; percorse infatti una rotta eccentrica verso l'Egitto che lo portò solamente a sfiorare, per ben due volte, le navi di Nelson, senza che queste riuscissero ad avvistarlo in virtù delle dense foschie presenti.

Giunto a Siracusa, col sollievo di non vedere la Sicilia occupata dai francesi, mise spalle al muro i funzionari borbonici per un totale piano di rifornimenti (anche in questa occasione con l'aiuto di Lady Hamilton. E ripartì immediatamente per l'Egitto. Se non poteva annientare l'invasione prima che avesse luogo, poteva bloccare Napoleone in Egitto distruggendogli la flotta.; giunto nella rada di Alessandria, tuttavia, trovò la città occupata solamente da una guarnigione, mentre della flotta francese neppure l'ombra. Nelson iniziò ad esplorare la costa, dirigendo ad est; quando alle 14,45 del 1° agosto 1798 le vedette del vascello "Zealous" avvistarono



le alberature della squadra francese ancorata nella baia di Aboukir, il comandante inglese tirò indubbiamente un poderoso sospiro di sollievo.

(a lato: un dipinto raffigurante la Battaglia di Aboukir - 1798)

Nelson era indubbiamente deciso ad annientare il nemico. Osservando la posizione delle navi francesi dedusse che c'era lo spazio per tentare una ardua manovra di attacco. Riuniti i comandanti mise a punto i dettagli dell'operazione. Non c'era tempo da perdere; il vento spirava in direzione favorevole ed era già pomeriggio inoltrato.

Nelson ordinò ai suoi capitani di tornare alle navi e di prepararle al combattimento; all'epoca una operazione abbastanza complessa. Mentre il rullare dei tamburi chiamava gli uomini ai posti, i secchi di bordo venivano riempiti di sabbia (per spegnere focolai

d'incendio o rendere meno scivolosi i ponti resi viscidati dal sangue dei caduti); attrezzate le manichette antincendio insieme alle pompe di esaurimento e ai paglietti turafalle; allineate le palle da cannone, gli inneschi e i foconi per l'artiglieria; allestiti i punti di soccorso per i feriti; smontati i tramezzi delle cabine poppiere per mettere in batteria i pezzi. Quindi venivano distribuite le razioni di rum in doppia dose, indispensabili per calmare il nervosismo alla vigilia di una battaglia.

L'avvicinamento avveniva in silenzio, senza che venisse sparato un solo colpo, con precisione. Nelson segnalò di impegnarsi arrivando a "tiro di pistola" dal nemico.; quando la "Goliath" giunse all'altezza della capofila francese "Gurrier", aprì il fuoco. Erano le 18,30 del 1° agosto 1798.

Dal canto suo, dopo essersi fatto sorprendere in posizione svantaggiosa, l'ammiraglio francese Brueys reagì battendosi con valorosa determinazione. A quel punto il "Bellerophon" non esitò ad attaccare battaglia con l'"Orient". Il duello fu terribile: palle di cannone e colpi di moschetto massacravano equipaggi e smontavano parti di nave; frantumato dagli impatti di decine di colpi, il legno con il quale erano costruiti i solidi vascelli si trasformava in centinaia di schegge di ogni dimensione. Le ferite provocate, seppur non nell'immediato letali, erano dolorosissime con abbondanti emorragie quasi sempre seguite da pericolose infezioni.

Una nave sottoposta al fuoco continuo e ravvicinato delle batterie avversarie, cui si aggiungevano i colpi delle fucilerie francesi e britanniche, era destinata a trasformarsi in pochi minuti in uno spaventoso carnaio, coi ponti superiori e di batteria resi viscidati di sangue, tanto da dover provvedere a continui spargimenti di sabbia. Equipaggio e i suoi comandanti venivano fatti a pezzi poco a poco. Sul "Bellerophon" due alberi vennero abbattuti e quasi 200 uomini uccisi o mutilati e a poco servì l'intervento del "Majestic", il cui comandante venne ucciso dalle bordate dell'"Orient". Di fatto Brueys, rendendosi conto degli errori commessi, difese disperatamente la sua nave. Verso le 20, il poderoso vascello venne però attaccato da altre navi di linea inglesi e il massacro ricominciò. L'ammiraglio francese, già leggermente ferito al viso, fu quasi tagliato in due da una palla di cannone che lo colpì al ventre e spirò quasi subito. Nel frattempo, uno spezzone formato da rottami e pezzi di catena impiegato per tranciare vele e manovre, colpì alla fronte Nelson e ne compromise l'uso di un occhio.

Come nel prologo precedentemente descritto, alle 22, con una esplosione che fu avvertita fino ad Alessandria la francese "Orient" saltò in aria scagliando sulle navi vicine amiche o nemiche cadaveri mutilati, rottami infuocati, pezzi di alberi e pennoni; compreso il troncone poi recuperato per farne una bara da donare a Nelson; francesi e inglesi, già esausti, restarono tanto sbigottiti da sospendere i combattimenti per almeno 15 minuti.

Aboukir fu il capolavoro professionale di Nelson che avrebbe desiderato un breve periodo di riposo, più a Napoli che a Londra. Ma non era certo finita; come gli aveva spiegato Re Giorgio ricevendolo: poteva aver perso al servizio dell'Inghilterra un occhio e un braccio, ma il suo paese aveva ancora bisogno di lui.

Tornato a Napoli in settembre, fu sommerso da festeggiamenti e adulazioni, talmente esagerate da non vellicarne la pur nota vanità - il suo peggior difetto - e semmai creargli una sorta di crisi di rigetto; d'altra parte, il suo fisico già rattoppato dopo lo spietato macello di Aboukir, si era arricchito di una nuova ferita che ne fiaccò ulteriormente la salute.

In questa situazione, l'ammiraglio apprezzò, più che il circo equestre messo in piedi dalla corte borbonica, le attenzioni di Lady Hamilton, con la quale iniziò in quel periodo una relazione capace di scandalizzare anche i laschi standard morali dell'epoca chiedendo solo discrezione. La presenza di un marito anziano

e compiacente, anche nel godersi parte della gloria emanata da Nelson, rese quello strano "ménage a trois" uno scandalo intollerabile; i protagonisti furono ferocemente criticati nelle spietate satire giornalistiche dell'epoca che non esitarono a produrre



celebri vignette, concentrandosi sugli aspetti meno romantici della relazione tra Nelson e la bella Lady Emma, già accusata di essere legata alla regina di Napoli da una relazione fin troppo intima. In questo scenario, che gettava molte ombre sul mito dell'eroe del Nilo, Nelson restò però fedele a sé stesso,



conducendo una spietata campagna mirata a riguadagnare alla Royal Navy le posizioni perdute nel Mediterraneo dopo il 1796.

Seppur lentamente si arriva così all'ultima partita di Horace Nelson, che aggiungeva anche il titolo di Lord alle sue, già tante, onorificenze.

Trafalgar 1805 - Alle 6 del mattino del 21 ottobre le due flotte erano distanziate di circa 9 miglia e alle 11,15 la distanza era scesa a poco più di tre miglia. In quel momento sulla nuova nave di Nelson, la "Victory, salì a riva il celebre segnale a bandiere; a seguire un segnale ancora più chiaro *<impegnate il nemico da vicino>*.

Per quasi 50.000 uomini imbarcati sulle 74 navi, pronte a scontrarsi, era giunto il momento della verità.

Verso le 12,30 tra le due ammiraglie iniziò così un terribile duello con la nave dell'ammiraglio francese soccorsa dal "Redoutable", forse il vascello più efficiente e moderno della flotta napoleonica. Ma la tattica di annientamento elaborata da Nelson stava già mostrando la sua distruttiva efficacia. Sfilando a poppa della francese "Bucentaure", 50 cannoni della fiancata di babordo della "Victory" spararono in rapida successione tre bordate contro la parte più indifesa dell'ammiraglia nemica. In pochi minuti sul vascello sotto attacco si contarono 400 caduti e 20 cannoni distrutti.

Anche la "Victory era però sotto tiro; nella fase di attacco alla linea aveva perso una cinquantina di uomini e seri danni perdendo, tra l'altro l'uso della timoneria di coperta. Il contatto con l'agguerrito "Redoutable" fu il momento cruciale della battaglia. Alle 13,15 una fucilata sparata della nave francese centrò in pieno Nelson, mentre cadeva ucciso anche il comandante dei Royal Marines. L'ammiraglio fu portato sottocoperta e nelle successive tre ore di agonia poté seguire il corso della battaglia grazie alle informazioni del comandante in seconda, al quale disse chiaramente: *<alla fine sono riusciti a farmi fuori>*.



La tempesta prevista da Nelson si scatenò verso sera mettendo a rischio non solo i vincitori, ma anche le prede fatte; 10 vascelli franco-spagnoli catturati, mentre il Bucentaure", il "Redoutable" e il gigantesco "Trinidad" affondarono tra i marosi.



E Nelson? - Con il proiettile che l'aveva colpito alla spalla penetrando in profondità dall'alto verso il basso, perforando il polmone, danneggiando la spina dorsale e provocando una vasta emorragia interna non poteva sopravvivere nonostante le cure immediate. Morì tra le braccia del comandante in seconda Hardy verso le 16,30, con sulle labbra il nome di Emma e un ringraziamento a Dio per avere fatto il proprio dovere.

Il corpo di Nelson fu conservato in una botte, con alcol, canfora e mirra, per poter essere solennemente sepolto nella cattedrale di San Paolo. Una spettacolare cerimonia funebre si svolse il 9 gennaio 1806, con un corteo di 10.000 soldati e marinai guidato da 32 ammiragli; tutti di scorta a una bara di piombo, che conteneva quella di legno, ricavata dall'albero maestro della "Orient".

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 31° Stormo "Carmelo Raiti" è uno stormo dell'Aeronautica Militare situato sull'aeroporto di Roma-Ciampino. Il suo compito principale è quello di effettuare, in base alle norme vigenti, il trasporto delle autorità dello Stato e missioni di pubblica utilità, trasporti sanitari d'urgenza di ammalati, di traumatizzati gravi e di organi per trapianti, voli per esigenze umanitarie, nonché per interventi a favore di persone comunque in situazioni di rischio.

Attività - Lo Stormo gestisce le operazioni di volo per i più alti organi dello Stato secondo le norme vigenti. L'articolo 3 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, stabilisce che gli aerei e gli elicotteri dello stormo possono essere utilizzati dal Presidente della Repubblica, dai presidenti delle due camere del Parlamento, dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Presidente della Corte Costituzionale. Eccezioni, soprattutto con riferimento agli impegni internazionali, devono essere specificatamente autorizzate e rese pubbliche sul sito della Presidenza del Consiglio dei Ministri, salvi i casi di segreto per ragioni di Stato. Secondo una direttiva integrativa del 23 settembre 2011 possono essere autorizzati anche le delegazioni ufficiali degli organi costituzionali e i Presidenti emeriti della Repubblica nonché i Capi di Stato e di governo stranieri quando lo richiedano il protocollo, le consuetudini, gli obblighi internazionali e la cura degli interessi della Repubblica.^[3] Pertanto i velivoli vengono messi a disposizione del Papa quando si reca in Italia. Su richiesta delle prefetture, altre agenzie governative e organizzazioni di soccorso, lo stormo si occupa anche del trasporto di malati e organi donati, nonché di persone che si trovano in particolari situazioni di emergenza. Il resto delle operazioni di volo sono destinate all'addestramento o al trasporto aereo all'interno delle forze armate, qualora quest'ultimo non sia svolto da reparti di trasporto aereo di Pisa e Pratica di Mare o da altri reparti.

Il 31° Stormo, pur permanendo alle dirette dipendenze del Comando della Squadra Aerea, è posto sotto il controllo operativo dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, 3° Reparto, che lo esercita attraverso la sala situazioni che, attivata in H24, coordina tutte le attività di trasporto aereo per esigenze di Stato, sanitarie e umanitarie.

La gestione amministrativa dei voli di Stato e le autorizzazioni menzionate spettano alla Presidenza del Consiglio, dove esiste un ufficio per i voli di Stato, di governo e umanitari.

Linea di volo - I velivoli di Stato sono stati acquistati con fondi della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dati in gestione al 31° Stormo. Nel 2021 la linea di volo operava con 12 velivoli:

n° 2 velivoli **Dassault "Falcon 50"**; MM62026 - MM62029 (foto a destra)



n°1 velivolo **Dassault "Falcon 900EX"**; MM62210 (foto a sinistra)

n°2 velivoli **Dassault "Falcon 900EX EASy"**; MM62244 - MM62245 (foto a sinistra)

n°3 velivoli **Airbus A319CJ**; MM62174 - MM62209 - MM62243 (foto a destra)



n°2 elicotteri **AgustaWestland VH-139A**; MM81806 - MM81807 (foto a sinistra)

n°2 elicotteri **AgustaWestland UH-139A** MM81811 (ex I-DPCA) - MM81812 (ex I-DPCK) già della Protezione Civile. (foto a sinistra)

Fino all'anno 2012 il Dipartimento della Protezione Civile aveva in dotazione due Piaggio P.180 "Avant" e due AgustaWestland AW.139. Nell'ambito della cosiddetta "spending review" il governo Monti decise chiudere il Reparto di Volo della Protezione Civile e di

affidare la gestione dei quattro velivoli all'Aeronautica Militare, la quale li assegnò al 31° Stormo. I due P.180 sono stati gestiti dallo stormo per conto della Protezione Civile fino al 2018, successivamente sono stati ceduti al 14° Stormo di Pratica di Mare. I due

elicotteri, immatricolati MM81811 (ex I-DPCA) e MM81812 (ex I-DPCK), risultavano al 2022 ancora in carico al 31° Stormo e a disposizione della Protezione Civile, ma di fatto assegnati a una scuola di volo.

Carmelo Raiti - (Sortino, 25 settembre 1917 – Mediterraneo occidentale, 3 aprile 1941) 1° Aviere Armiere, decorato con la Medaglia d'Oro al Valor Militare per comportamento eroico in combattimento a bordo di un aereo da ricognizione marittima.

Storia dello Stormo - Fu costituito il 1° ottobre 1933 all'idroscalo di Orbetello con il 93° Gruppo (*costituito nel 1930*) e il 94° Gruppo (*su quattro Squadriglie, 196ª, 197ª, 198ª e 199ª*) equipaggiato con idrovolanti SIAI S.55X, e inizialmente denominato "Stormo Sperimentale da Bombardamento Marittimo". Assunse la denominazione di 31° Stormo nel 1936. Il Comandante dello Stormo era il Tenente Colonnello Stefano Cagna fino al 20 novembre 1933, quando venne sostituito dal Colonnello Alberto Briganti fino al 5 marzo 1936. Nel giugno 1940 fu rischierato all'Aeroporto di Cagliari-Elmas con i CANT.Z.506 (*in dotazione dal 1939*) agli ordini del Col. Franco Cavallarini con il XCIII Gruppo del Ten. Col. Domenico Docimo con la 196ª Squadriglia (*dotata di 8 Cant.Z.506*) e 197ª Squadriglia (*dotata di 8 Cant.Z.506*) ed il XCIV Gruppo del Ten. Col. Bruno Borgetti con la 198ª Squadriglia (*dotata di 8 Cant.Z.506*) inquadrato nel Comando Aeronautica della Sardegna - ASAR del Gen. D.A. Ottorino Vespignani di Cagliari, effettuando l'11 giugno la prima azione di guerra compiuta dalla Regia Aeronautica. La notte del 17 giugno successivo, 4 Cant. Z.506 bombardarono il porto di Biserta; vennero anche svolte ricognizioni ad Algeri ed Orano per controllare le forze navali francesi. A causa delle gravi perdite subite, fu sciolto il 5 novembre 1940 e restò in attività solo il 93° Gruppo, per essere sciolto alla fine della Seconda Guerra Mondiale. Al 15 marzo 1941 il 93° disponeva di 9 Cant.Z.506 ad Elmas.

Il 1° marzo del 1965, il Centro Elicotteri di Pratica di Mare assume la denominazione di 31° Stormo Elicotteri, articolato su due Gruppi: il 93° ed il 94°. Il 6 ottobre del 1976 il 31° Stormo Elicotteri acquisisce il Reparto Volo Stato Maggiore (RVSM) e i suoi mezzi ad ala fissa. Il RVSM era stato costituito nel 1925 a Roma-Centocelle e poi ricostituito nel 1946. Nel dopoguerra era dotato di un FIAT G.212, un Douglas C-47, quattro Savoia Marchetti SM.79, due FIAT G.12 e due Savoia Marchetti SM.75. Il 1° settembre 1952 in seno al RVSM fu formato il 306° Gruppo e, dopo il trasferimento a Roma-Ciampino avvenuto nel 1957, il 302° Gruppo. Negli anni '60 questi due gruppi di volo erano dotati di aerei del tipo Convair CV-440, Douglas C-47, C-53 e DC-6B, sostituiti negli anni 70 da alcuni Piaggio PD.808 e da due Douglas DC-9-32 (*foto a lato - il DC-9-32 del 31° Stormo, oggi esposto a Volandia* (*foto a destra - nella foto sotto il Presidente della Repubblica - Sandro Pertini in volo con i Campioni del Mondo su un DC-9 del 31° Stormo*).



Con l'assorbimento del RVSM da parte del 31° Stormo, quest'ultimo si trasferì da Pratica di Mare all'aeroporto di Ciampino, risultando formato dal 93° Gruppo e dal 306° Gruppo, equipaggiati con tre CV-440, quattro DC-6B, otto PD.808, due DC-9-32 e due elicotteri Agusta-Sikorsky ASH-3D/TS. Dismessi i vecchi aerei a elica, a partire dal 1985 la linea di volo fu rinnovata con due "Gulfstream" III e quattro Dassault "Falcon" 50, i quali sostituirono anche i piccoli PD.808. Nel 2000 i due DC-9 lasciarono

il posto a due Airbus A.319CJ, ai quali nel 2003 se ne aggiunse un terzo (M.M.62209). Nel 2005 il primo A.319CJ (MM62173) fu venduto al governo turco e sostituito da un A.319CJ nuovo (MM62243). Tra il 1999 e il 2006 cinque Dassault "Falcon" 900 sostituirono i due "Gulfstream" III e due dei quattro "Falcon" 50; nel 2012 due elicotteri AW.139 presero il posto dei due ormai vetusti SH-3D, noti al grande pubblico soprattutto per i voli papali (*foto a destra*)



Per i voli di Stato a lungo raggio, dagli anni '50 agli anni '90 la Presidenza della Repubblica e il Governo ricorsero anche al noleggio di aerei delle compagnie Linee Aeree Italiane e Alitalia. Per sopperire alla mancanza di aerei di Stato a lungo raggio e a fusoliera larga, nel 2015 si procedette al leasing di un Airbus A-340 500 della Etihad Airways, dato in gestione all'Alitalia, basato a Fiumicino e operato da equipaggi del 31° Stormo. Il leasing dell'aereo con matricola civile I-TALY, è stato rescisso nel 2018.

Lo stemma del 31° Stormo – (*a dx*) riproduce l'aquila dell'A.M. integrata nella prua di un'imbarcazione, quella degli Argonauti, illuminata dalle sette stelle delle Pleiadi. Deriva dal distintivo della 1ª Squadriglia Navale S.A., formata nel 1918 a Venezia-San Nicolò e comandata da Gabriele D'Annunzio.



Lo stemma del 93° Gruppo – (*a sx*) del 31° Stormo riproduce due aerei, un Falcon 50 e uno dei velivoli (Savoia Marchetti S.55A) utilizzati per la trasvolata Atlantica Italia - Brasile del 1930, che superano le Colonne d'Ercole. Dei trasvolatori atlantici dell'idroscalo di Orbetello, culla del 93° Gruppo e del 31° Stormo, gli equipaggi s'impegnano "a rinnovare le gesta", odierno motto dello stormo. **Il 306° Gruppo Trasporti Speciali** ha ereditato lo stemma del vecchio Reparto Volo dello Stato Maggiore, con quattro stelle a losanga, quattro carte da



gioco con l'asso e la rappresentazione stilizzata di varie tipologie di velivoli, già in dotazione al Reparto, e l'abbreviazione RVSM, sostituita dal numero 306, il tutto su smalti blu e celeste. Stemmi molto simili sono stati utilizzati dagli ex reparti volo dei comandi delle tre regioni aeree.

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, 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 sono stati cancellati d'ufficio per morosità e poi riabilitati attraverso una complessa procedura sanatoria. **TALE SITUAZIONE NON È PIÙ SOSTENIBILE – TUTTI I SOCI SONO INVITATI A METTERSI IN REGOLA CON L'ISCRIZIONE PER IL NUOVO ANNO, ENTRO IL 31 GENNAIO 2025**

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 della pubblicazione “AERONAUTICA”

PAGINE DEGLI EVENTI E DELLE RICORRENZE



45° ANNIVERSARIO DELL'UCCISIONE DELL'APP. DEI CC LUCIANO MILANI

Il 19 novembre scorso a Bardi, è stato commemorato il 45° anniversario dell'uccisione dell'Appuntato dei Carabinieri Luciano Milani, all'epoca effettivo alla Stazione di Bardi.

La cerimonia iniziata nella Parrocchia di Bardi con la celebrazione di una Messa officiata dal Cappellano Militare della Legione Carabinieri Emilia Romagna, Don Giuseppe Grigolon, concelebrata dal parroco Don Luigi Pini, alla presenza del Prefetto di Parma, del Comandante Provinciale dei Carabinieri di Parma, dei Comandanti della Compagnia di Borgo Val di Taro e della Stazione Carabinieri di Bardi, del rappresentante del Sindaco di Bardi, del Sindaco di Varsi e di numerosi militari in servizio ed in congedo, appartenenti all'Associazione locale. In particolare era presente una Rappresentanza dell'Ass. Arma Aeronautica di Fidenza, con il Presidente – Col. Alberto Bianchi il Socio Aviere VAM Massimo Riccò da Salsomaggiore e il Socio ANVAM Leonardo Fabbri da Bardi. Molti i cittadini presenti, dei quali alcuni hanno ancora vivo il ricordo del tragico evento.

Un gruppo di giovani studenti delle scuole elementari di Bardi, coinvolti emotivamente, ha consegnato alla vedova dell'Appuntato Milani una raffigurazione di un berretto da Carabiniere, sul quale hanno apposto le loro firme.

Dopo la cerimonia religiosa, il corteo ha raggiunto il Parco Milani, per deporre una corona presso il monumento che ricorda il giovane milite ed a seguire ha raggiunto località Ponte Raffi, per un momento di raccoglimento, nel luogo ove lo stesso fu ucciso.

Dopo l'intervento del Prefetto Garufi, il Col. Pagliaro ha ricordato l'Appuntato Milani, sottolineando come questo giovane eroe dei Carabinieri sia fonte di ispirazione ed esempio per tutti e il Suo ricordo deve essere un momento per riflettere, soprattutto in una società sempre più caratterizzata da egoismo ed individualismo, ove la risposta migliore può essere la solidarietà, l'altruismo, proprio come fanno i Carabinieri ogni giorno al servizio della collettività.



Strega – fonte Parma TODAY



CELEBRAZIONE DELLA VIRGO FIDELIS PATRONA DELL'ARMA DEI CARABINIERI

Il 21 novembre a Parma il Comando Provinciale dei Carabinieri ha celebrato la ricorrenza con una Messa officiata dal Vescovo presso il meraviglioso Santuario di S. Francesco del Prato (in fase di restauro), in onore della Patrona dell'Arma dei Carabinieri "Maria Virgo Fidelis"; la data cade in occasione del 83° anniversario della "Battaglia di Culqualber" e della "Giornata dell'Orfano".

Nel Piazzale San. Francesco, già dal primo mattino, i Carabinieri hanno incontrato la cittadinanza con l'esposizione di una mostra statica di mezzi e materiali del R.I.S., dei Carabinieri Forestali e della Sezione Radiomobile del N.O.R.M. della Compagnia di Parma. La celebrazione della Virgo Fidelis risale al 1949, quando Sua Santità Pio

XII proclamò ufficialmente Maria "Virgo Fidelis Patrona dei Carabinieri", fissandone la ricorrenza al 21 novembre, data in cui la Cristianità celebra la festa liturgica della Presentazione di Maria Vergine al Tempio. Ma la stessa data è memorabile anche per fatti storici in cui l'Arma si è resa protagonista durante la Seconda Guerra Mondiale: il 21 novembre del 1941, infatti, ebbe luogo una delle più cruente battaglie in terra d'Africa. Un intero Battaglione di Carabinieri si sacrificò nella strenua difesa, protrattasi per tre mesi, del **caposaldo di Culqualber**. Per quel fatto d'arme, alla Bandiera dell'Arma venne conferita la seconda Medaglia d'Oro al Valor Militare, dopo quella ottenuta per la partecipazione alla Prima Guerra Mondiale.

Quei Caduti sono entrati a far parte della folta schiera di Eroi che, in pace come in guerra, hanno saputo tener fede al Giuramento prestato fino all'estremo sacrificio.

Dopo la Celebrazione Eucaristica, officiata dal Vescovo - S.E. Mons. Enrico Solmi, il Comandante Provinciale dei Carabinieri, Colonnello Andrea Pagliaro, ha salutato e ringraziato i presenti, sottolineando il significato della particolare giornata, nella quale i Carabinieri ricordano la loro Patrona che non solo da loro conforto quando si trovano ad affrontare - durante le indagini - fatti cruenti, ma pone l'accento sul valore della fedeltà, intesa come rispetto degli impegni assunti in favore della collettività; un aspetto fondamentale che ha fatto maturare chiesa di S.Paolo, alla presenza delle autorità civili e militari locali e delle Associazioni combattentistiche, d'Arma e del Volontariato. La presenza delle amministrazioni di Fidenza, e del territorio, credo siano state necessarie per testimoniare la vicinanza ai Militari dell'Arma, al loro lavoro e ai loro sacrifici: i Carabinieri, infatti, sono impegnati ogni giorno e notte per garantire sicurezza e legalità nel nostro territorio, sacrificando la maggior parte del loro tempo al servizio dei cittadini.

fonte: © ParmaToday



il 21 novembre, anche nella città di Fidenza l'Arma dei Carabinieri ha celebrato la Santa Patrona "Virgo Fidelis", con una messa celebrata nella chiesa di S. Paolo, alla presenza delle autorità militari e civili nonché delle Associazioni Combattentistiche, d'Arma e del Volontariato del territorio.

Ben cinque i Sindaci delle città confinanti, tra cui Fontevivo, Varsi e Fidenza rappresentata da Marco Tedeschi, che hanno testimoniato la vicinanza della cittadinanza e della popolazione parmense, verso i Militari dell'Arma, ai quali va il riconoscimento per il loro immenso lavoro svolto ed i sacrifici sostenuti a favore del loro prossimo.

I Carabinieri, come noto, sono impegnati ogni giorno e notte per garantire sicurezza e legalità nel nostro territorio, sacrificando la maggior parte del loro tempo al servizio dei cittadini.

Nel suo intervento, il Comandante della Compagnia Carabinieri di Fidenza – Capitano Nadal - ha sottolineato questo impegno costante e professionale dei militi dell'Arma, ringraziando i suoi uomini e donne, che accolgono sempre con competenza le richieste e le segnalazioni dei cittadini, invitandoli a ricorrere senza indugi al loro intervento.



FESTA PER L'ACCENSIONE DELL'ALBERO A FIDENZA



7 dicembre - Piazza Garibaldi gremita a Fidenza, per l'accensione dell'Albero di Natale. Alla presenza del sindaco Davide Malvisi, e della banda Città di Fidenza che ha accompagnato in musica l'evento, è avvenuta in un clima Natalizio molto sentito dalla cittadinanza, la tradizionale accensione dell'Albero, che è divenuto un momento di grande festa ed aggregazione per la città e per tutti i numerosi presenti.

Anche il calendario degli eventi organizzati per il periodo di festività natalizie, è molto ricco, con inizio dal 24 novembre fino al 26 gennaio 2025. Mostre attrazioni per tutte le età, spettacoli, cultura, tradizione, gare luci, immancabile gastronomia, bancarelle, canti e chi più ne cita; noi ci fermiamo qui.



8 DICEMBRE – CONVIVIALE NATALIZIO AAA FIDENZA



Salsomaggiore Terme, 8 dicembre - Tradizionale incontro dei soci, in apertura delle festività natalizie, a chiusura delle attività dell'anno sociale e per lo scambio di auguri; all'evento partecipano le famiglie, gli ospiti e gli Amici più vicini agli Aviatori della Sezione di Fidenza, cui fanno capo anche i Nuclei di Pievottoville, Salsomaggiore, San Secondo e Soragna.

L'evento ha luogo ogni anno il giorno 8 dicembre - ricorrenza religiosa dell'Immacolata e festa nazionale che prelude alla più importante e sentita

ricorrenza per gli Aviatori e per tutta la Gente dell'Aria, che è la Festa della Santa Patrona degli Aeronauti – la Madonna di Loreto - che cade il 10 dicembre.

Quest'anno il luogo d'incontro è stato l'agriturismo "La Broncarda", in località San Nicomede - Salsomaggiore Terme, in un manufatto agricolo sapientemente restaurato, ed in una sala ricavata dalla caratteristica stalla in mattoni e soffitti a volte.

Dopo un pranzo molto apprezzato e consumato all'insegna della festa e della rimpatriata tra Soci e amici, il Presidente Bianchi si è rivolto ai presenti per un saluto ed il ringraziamento per la partecipazione sempre numerosa, citando brevemente, gli aspetti positivi che caratterizzano il Sodalizio fidentino ed i lusinghieri risultati ottenuti durante l'anno trascorso. Non sono certo secondari i legami che intercorrono tra i Soci e l'interesse suscitato in ognuno a partecipare ogni settimana agli incontri in sede, un impegno ormai fisso per molti, che si ripete da un decennio, grazie allo spiccato spirito di appartenenza sbocciato e maturato nel tempo.



A chiusura delle attività annuali della Sezione, con una cerimonia ormai entrata nella tradizione, il Consiglio Direttivo ha affidato al Presidente Onorario – Av. Sc. Benito Gorrini - decano dell'Associazione, la consegna degli attestati di Fedeltà per i 25 e 20 anni di iscrizione e di Benemerenza.

Nelle foto la consegna del diploma dei 25 anni al Socio Alcide Menta e dei 20 anni a Rino Pelagatti, Arrigo Francani e Renato Gallicani





A sx la consegna del diploma di Benemerenza all'Av Sc. Ettore Lavelli e la consegna delle tessere sociali ai nuovi iscritti 2024 – Luogotenenti Arturo Califano e Pierangelo Segino



Nelle foto la consegna del diploma di Amicizia al socio ANVAM Leonardo Fabbri e da ultima si è aggiunta la prestigiosa proposta di nomina a "Socia honoris causa" per la Sig.ra Federica P. in virtù del costante e prezioso contributo alle attività della Sezione.



Come sempre, tradizione vuole che a suggellare ogni evento, sia il brindisi augurale degli Aviatori, con la storica sbicchierata del Gheregheez!

Tra dolci spumanti e caffè. Insieme allo scambio di auguri, ha preso la scena l'attesissima lotteria di Natale, gestita con maestria dalle gentili Signore consorti, con l'aiuto in sala dei Bambini.

Per l'estrazione erano stati raccolti dai soci, un numero di premi superiori ai partecipanti, quindi – salvo gli sfortunati - ognuno è tornato a casa con un bel ricordo della piacevole giornata.

Un caloroso ringraziamento per il prezioso contributo organizzativo ad Angelo e Romana Gorrini, Franca Teodori, Rino, Marcella e Federica Pelagatti, Umberto Concàri, Franco ed Elisabetta Gorrini, Giancarlo Lomi, Renato Gallicani, Marco Fiorenza ed infine ai medio-piccoli Alessandro, Cecilia, Tita, Rebecca, molto interessati alla lotteria!

L'Agriturismo "La Broncarda" suggerito da Domenico e gestito da Angelo e Franca, si è rivelato una ottima scelta per accoglienza, qualità dei cibi e del servizio, meritando un bis nel 2025.



Strega



10 DICEMBRE – RICORRENZA DELLA MADONNA DI LORETO celebrazioni per la Santa Patrona degli Aeronauti

Ma chi sono gli Aeronauti? Anche nella Preghiera dell'Aviatore il termine non va inteso nel senso comune di "pilota", bensì di tutti coloro che - come professione o passione - hanno a che fare con l'arte del volo.

La Madonna di Loreto, nella sua bontà ed amore non farebbe certo discriminazioni, quindi con il termine latino dettato dal Papa nel 1920 "Sancta Aeronautarum Patrona" viene invocata la protezione della Vergine Lauretana, per ... tutta la "Gente dell'Aria". La protezione di Maria "Virgo Lauretana", non si evoca e non si limita pertanto all'attività di volo, ma si riferisce ad ogni persona che viaggia e a quanti, sui velivoli stessi o nei servizi di terra, sono responsabili della sicurezza e della tranquillità di coloro che sono trasportati.

Facciamo un passo indietro - Il Papa Benedetto XV, accogliendo i desideri degli Aviatori della Prima Guerra Mondiale (1914-1918), proclamò la Madonna di Loreto "Celeste Patrona di tutti gli Aviatori" con il Breve

Pontificio del 24 marzo 1920.

In occasione del Centenario 2020, la statua conservata presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare ha fatto tappa nelle maggiori città italiane, in un pellegrinaggio in occasione del Giubileo Lauretano 2019-2021.

Il Santo Padre approvò anche la formula di benedizione degli aerei, che fece inserire nel Rituale Romano. La formula è costituita da tre orazioni speciali.

- Nella prima si implora Dio affinché l'aereo serva alla sua gloria e al bene dell'umanità, e si fanno voti di incolumità per coloro che se ne servono.
- Nella seconda e nella terza si implora che la Vergine Maria e l'Angelo del Signore accompagnino i trasvolatori e li facciano arrivare incolumi alla meta.

Il 12 Settembre dello stesso anno 1920, ebbe luogo a Loreto una cerimonia religioso-patriottica per la proclamazione della Madonna di Loreto a Patrona. Di lì a poco, il 28 marzo 1923, l'Aeronautica Militare sarebbe stata fondata quale Forza Armata. Da allora, in tutti i Reparti dell'Aeronautica Militare, si venera la Virgo Lauretana e ogni anno l'Aeronautica Militare e le componenti dell'Aviazione Civile, celebrano solennemente tale ricorrenza il 10 dicembre.

Vediamo le cerimonie a casa nostra



A PARMA - Con una Messa celebrata dal Vescovo – SE Mons. Enrico Solmi – presso la chiesa conosciuta come l'Oratorio de' Rossi, i militari in servizio ed in congedo dell'Arma Aeronautica, hanno reso onore alla Madonna di Loreto, sotto la protezione della quale hanno affidato da oltre un secolo le loro vite e la loro sorte nei cieli.

L'Arma Aeronautica festeggia la Patrona e prega per la pace
Autorità militari, civili e religiose hanno preso parte alla cerimonia, insieme alla numerosa presenza della Gente dell'Aria, del Gonfalone della Città e dei Labari e insegne delle Associazioni Combattentistiche, d'Arma e del Volontariato.

Più volte il Vescovo nella sua Omelia ha ripetuto il termine di Pace, soffermandosi anche sul ruolo indispensabile degli Aviatori militari che si occupano proprio di proteggere i cieli e mantenere la pace. Una parola che viene anche citata nella preghiera dell'Aviatore, dove si invoca Dio – **Colui che dona l'arcobaleno ai nostri cieli – a dare agli Aviatori – in pace e in guerra - le Ali delle aquile per i voli più arditi e la Sua stessa forza ... perché nessuna ombra sfiori la nostra terra.**

A SAN DAMIANO UNA CELEBRAZIONE TRA GLI AEREI

Al Distaccamento Aeroportuale militare di San Damiano è stata celebrata, il 10 dicembre, la Patrona degli Aeronauti, la Madonna di Loreto. Davanti ai reparti schierati in un hangar, il Vescovo emerito della Diocesi di Piacenza-Bobbio, Mons. Gianni Ambrosio, ha celebrato la messa. È seguito, poi, l'intervento del Comandante del Distaccamento aeroportuale, Tenente Colonnello Salvatore Occini e infine è stato letto il messaggio del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, il Generale di SA Luca Goretti. Il Comandante Occini ha ricordato "l'impegno del personale e la collaborazione delle Associazioni d'Arma, nell'incessante attività volta ad attuare la trasformazione di San Damiano. La recente realizzazione della Balloon Cup è solo uno degli esempi che dimostrano come la nostra base abbia saputo lavorare con capace duttilità ed elasticità alla crescita del territorio piacentino, collaborando in maniera proficua con le istituzioni e le realtà locali. Un lavoro", ha continuato, "che ha ripercussioni significative sull'intero tessuto sociale della provincia e tra i più importanti spicca la creazione del Museo del volo.



La celebrazione della Beata Vergine di Loreto - ha scandito il Vescovo Ambrosio - è anche *“una preziosa occasione, non solo per riflettere profondamente sui valori che ispirano il nostro agire quotidiano, ma anche e soprattutto per riconsiderare il nostro impegno umano, sociale e professionale, ovvero il significato pieno della nostra missione”*.



Carpaneto Andrea Arfani.

L'Aeronautica ha operato in Italia e all'estero per il *“bene della collettività”* ha detto poi *“Per la gente, con la gente, tra la gente; è una massima incisa nel nostro animo, un elemento di forza per fronteggiare un contesto internazionale sempre più caratterizzato dai drammatici conflitti nell'Est Europa e nel Medio Oriente che portano, come ha sostenuto Papa Francesco alla guerra mondiale a pezzi.*

Alla giornata erano presenti il Prefetto Paolo Ponta, il Questore Ivo Morelli, l'Assessore comunale di Piacenza Gianluca Ceccarelli, il Vice Presidente della Provincia Franco Albertini, e i Sindaci di San Giorgio, Donatella Alberoni e

Fonte: © IlPiacenza



Alla cerimonia, tra le altre, erano presenti le delegazioni delle Associazioni Arma Aeronautica di Fidenza e Piacenza, con i rispettivi Labari.

Nelle foto: un momento della cerimonia in hangar, con l'effigie della Virgo Lauretana - l'Alfiere di Fidenza Illari con Labaro davanti all'altare - i Soci Illari e Pelagatti posano davanti al mitico “G.91” restaurato a San Damiano e volante.



CONVIVIALE NATALIZIO TRA ASSOCIAZIONI ANMIG/ANIOCI PER IL TRADIZIONALE SCAMBIO DI AUGURI

Onorificenze Cavalleresche) si sono dati convegno i Soci di entrambi i prestigiosi Sodalizi parmensi, per un brindisi augurale nella imminenza delle Festività Natalizie. A fare gli onori di casa il Presidente ANMIG - Fabrizio Prada ed il Delegato Provinciale ANIOCI - Comm. Alessandro Ghidini.

Ad onorare l'evento, immancabile e ormai tradizionale, la presenza della maschera di Parma il mitico “Dsèvod”, che ha posato volentieri con Rebecca, la più giovane presente all'evento, che presumibilmente incontrava per la prima volta Maurizio Trapelli nelle vesti di Dsèvod; uno scioglilingua che bisogna imparare a pronunciare e che deriva proprio da un gioco di parole del nome di Salati Desevedo, servo ignorantello ma molto arguto, che amava prendere e prendersi in giro, tant'è che, giocando sui termini “de-salato, cioè insipido” è nato il nome “Dsèvod”, in lingua parmigiana. L'usanza attuale è che Dsevod vada ad inizio anno, a portare gli auguri all'amministrazione comunale e “tirare le orecchie” al sindaco per le promesse non mantenute. Vedremo!



Chiusa la parentesi folkloristica della giornata, torniamo al conviviale natalizio del giorno 14 dicembre, introdotto dagli interventi di saluto ai convenuti, da parte dei referenti ANMIG e ANIOCI, che hanno colto l'occasione per parlare delle due Associazioni a chiusura delle attività annuali, lasciando poi la parola alla Gentile Sig.ra Marzia Pasquali, quale Vice Presidente dell'Ass. Naz. Divisione Acqui - Sezione di Parma. A seguire, il Comm. Ghidini ha consegnato l'ambito diploma al Cav. Roberto Tanzi - salsese nuovo iscritto alla Delegazione Parmense. Un gradevole buffet offerto ai partecipanti è stata l'occasione per trattenersi in sede per una piacevole conversazione tra Soci.



Strega - foto M.A.



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

..... avvenne nel mese di dicembre

- 01/12/1990** Muore a Roma, all'età di 82, anni il Pluridecorato al Valore Generale Aldo Remondino. Consigliere militare del Capo dello Stato Giovanni Gronchi dal 1959 al 1961, in tale anno assume l'incarico Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica che conserverà fino al 1968. Accademista del Corso Drago, combattente in più conflitti compresa l'ultima guerra, è stato protagonista e testimone della storia dell'Arma Azzurra ivi compresa la ricostruzione e lo sviluppo della stessa.
- 02/12/1974** Alitalia annuncia che dal 1° gennaio 1975 abolirà una serie di voli. Saranno annullati i collegamenti atlantici con Chicago e Filadelfia (due soli saranno gli scali Alitalia negli Stati Uniti: New York e Boston); sospesi i voli per Lima, Montevideo, Douala, Dubrovnik, Khartum, Budapest, Casablanca, Nicosia e Marsiglia; abolita la transiberiana per Tokio via Mosca. Previsto un ulteriore aumento delle tariffe l'abolizione dei voli charter attualmente organizzati dalla SAM (Società aerea mediterranea) per conto dell'Alitalia. La decisione resa noto dal delegato Alitalia Nordio scaturisce dalla grave crisi che investe l'aviazione civile mondiale, tartassata dall'aumento del prezzo del carburante.
- 03/12/1932** Muore la ventunenne aviatrice italiana Gaby Angelini durante un volo Bengasi-Tobruk. Il corpo della giovanissima Gaby, unitamente all'apparecchio distrutto, viene rinvenuto nella zona di Cirene. Causa una tempesta di nubi aveva tentato un atterraggio forzato. La notizia viene resa nota dal Colonnello Lordi, Comandante l'Aeronautica in Cirenaica. L'11 dicembre Bengasi tributa un commosso saluto alla bionda aviatrice le cui spoglie giungono a Milano il giorno 14, accolte dalla madre e da tantissimi cittadini. Conseguito il brevetto di pilota a soli 19 anni, Gaby prese parte al Giro di Lombardia – classificandosi al settimo posto – e ad un raid europeo, dove conseguì lusinghieri riconoscimenti in Italia ed all'estero. (approfondimento nella rubrica "DONNE CON LE ALI" alle pagine 6-9)
- 04/12/2020** Dopo il restauro curato dal 1° Reparto Genio dell'Aeroporto militare di Villafranca, la statua della Madonna di Loreto viene trasportata nella zona della Chiesa intitolata alla Beata Vergine Lauretana, nella zona residenziale del citato aeroporto.
- 05/12/1940** Seconda Guerra Mondiale - Il Sottotenente pilota da caccia Gabriele Ferretti duca di Castelferretto muore eroicamente durante un volo di guerra su Malta abbattuto dalla contraerea nemica. Conseguito il brevetto di pilota a 17 anni, si era arruolato volontario per servire la Patria in armi disdegnando la vita comoda ed i beni che aveva facilmente a disposizione. L'11 dicembre avrebbe compiuto 21 anni. Medaglia d'Oro al Valor Militare. Nipote del deputato del Regno d'Italia e podestà di Torino, aviatore Franco Ferretti, conte di Castelferretto.
- 06/12/2023** Ha inizio l'esercitazione militare NATO *Poggio DART 2023* tesa a verificare le capacità di comando del centro *DACCC (Deployable Air Command And Control Centre)* di Poggio Renatico. All'esercitazione, che avrà termine il successivo 15 dicembre – prendono parte gli *F-16 USAF* di stanza ad Aviano, *F-4* turchi da Istrana e velivoli italiani *F-35*, *Eurofighter*, *Tornado* e *AV-8B*. Le attività si svolgono nell'Italia centro-settentrionale.
- 07/12/1982** Garantita una maggiore sicurezza nei cieli nel sud Tirreno e tra Roma e Milano con n. 3 nuovi radar remoti per la copertura del traffico aereo sulla fascia occidentale della penisola. La progettazione è stata curata dall'Aeronautica Militare. I tre radar sono installati a Monte Stella, nella parte meridionale del golfo di Salerno, a Monte Codi, sulla costa sud occidentale della Sardegna e a Poggio Lecceta, una collina nelle campagne di Livorno. Complessivamente sono costati 15 miliardi, ma soprattutto ci sono voluti lunghissimi anni di preparazione, studi, progetti e lavori. Undici anni per il radar di Salerno, dieci per quello sardo e sei per Poggio Lecceta. Per il Generale Lamberto Bartolucci, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica si tratta di un «*augurio di Natale agli italiani*».
- 08/12/2020** Un Falcon 50 del 31° Stormo dell'Aeronautica Militare trasporta urgentemente da Olbia a Ciampino un uomo di 44 anni in imminente pericolo di vita. Giunto a Ciampino il paziente viene ricoverato presso lo European Hospital di Roma
- 09/12/1975** Dopo l'esplosione avvenuta a Roma il 13 ottobre 1975 a Roma alla centrale SIP di viale Shakespeare, che isolò quattordicimila telefoni dell'EUR, a seguito di un accordo tra i Ministeri della Difesa, dell'Interno e delle Poste, reparti militari sorvegliano le più importanti centrali di telecomunicazione internazionale. Si tratta di 79 uomini dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica (3 ufficiali, 4 sottufficiali e 72 militari), messi di guardia ai centri telefonici e telex intercontinentali di Acilia, alla stazione radiotrasmittente di Pomezia, a quella radiofonica di

- Palo, nel Lazio, e al centro telespazio nella Piana del Fucino. Una legge risalente al 1949 prevede l'impiego di reparti militari nella vigilanza di impianti di grande interesse pubblico.
- 10/12/1940** Seconda Guerra Mondiale - Visita ai campi di aviazione dell'Africa Orientale Italiana del corrispondente romano del giornale tedesco *Muenchener Neueste Nachrichten* che descrive ammirato il servizio dei trasporti aerei per i rifornimenti militari ed il funzionamento dei grandi apparecchi italiani.
- 11/12/1997** Predisposto protocollo tra Consiglio Nazionale delle Ricerche ed Aeronautica Militare per lo sviluppo congiunto di programmi nazionali nel campo della meteorologia, della climatologia e del telerilevamento. Incluso un piano meteorologico nazionale per coinvolgere anche il Ministero dell'Ambiente e l'Enea. La firma CNR-AMI è prevista per il successivo 17 dicembre.
- 12/12/1988** Alle ore 9,45 un *MB.339* Aermacchi pilotato dal Tenente Colonnello Paolo Scoconi, di 36 anni, impegnato in una esercitazione solitaria si schianta come una bomba ai bordi della pista della base di Rivolto, sede della Pattuglia Acrobatica Nazionale (PAN). Il pilota, deceduto nel 1989 avrebbe dovuto sostituire il Comandante, Colonnello Diego Raineri.
- 13/12/1969** Un bimotore di addestramento dell'Aeronautica Militare *P.166M* precipita in mare nel tratto antistante di Marina di Latina. Perdonò la vita il Colonnello Edmondo D'Amato, 51 anni, Comandante della Scuola Avanzato Elica (SVBAE) di Latina ed il Tenente Massimiliano Potenti, 25 anni, inizialmente disperso.
- 14/12/2022** Rivenuto il corpo senza vita del Capitano Fabio Antonio Altruda, 33 anni, il cui velivolo, caccia *Eurofighter* dell'Aeronautica Militare, di rientro da una missione addestrativa, è precipitato la sera del giorno precedente nei pressi del 37° Stormo di Trapani-Birgi, reparto di appartenenza del giovane ufficiale pilota campano.
- 15/12/1995** «*Il Politecnico di Torino e l'Aeronautica*» è il titolo di una grande mostra apertasi nel capoluogo piemontese che si concluderà il 20 gennaio 1996. L'evento, curato da Angiola Maria Sassi Perino e Giorgio Faraggiana, è collegato al Centenario della nascita di Antonio Capetti, scienziato, docente e rettore del Politecnico. La figura di Capetti è strettamente legata all'Aeronautica visto che già nel 1918, laureatosi in *Ingegneria industriale*, divenne assistente e collaboratore di Modesto Panetti, lo scienziato fondatore Laboratorio di aeronautica all'interno del Politecnico. In seguito Capetti succedette a Panetti nella direzione della Scuola
- 16/12/1950** Nell'ambito di una maggiore difesa del Mediterraneo centrale, hanno luogo Roma esercitazioni aeree combinate fra l'Aeronautica Militare Italiana e l'Armée de l'Air di Francia. Impiegati velivoli *Vampire* e reparti radar.
- 17/12/1940** Seconda Guerra Mondiale - Viene accertato che il Tenente Pilota Mario Visentini, già distintosi nei conflitti di Etiopia e Spagna per le sue eroiche imprese di guerra, in Africa Orientale Italiana dall'aprile 1940, il giorno 12, dopo una fulminea azione che incendiava al suolo apparecchi nemici, venuto a conoscenza che il comandante della sua squadriglia era stato costretto ad atterrare, causa avaria, in un campo nemico presso Arona, raggiungeva tale luogo traendolo in salvo.
- 18/12/1939** La Legge n. 2109 *Modificazioni al R. Decreto-Legge 22 febbraio 1937-XV, n. 220, convertito nella Legge 25 giugno 1937-XV, n. 1501, relativo all'ordinamento della Regia Aeronautica. (039U2109)*, all'art. 2 stabilisce il seguente Ordinamento della Regia Aeronautica: 1 Ufficio Stato Maggiore; 4 Comandi di Zona Aerea Territoriale; 1 Comando Aeronautica della Sicilia; 1 Comando Aeronautica della Sardegna; 1 Comando Aeronautica dell'Egeo; 1 Comando Aeronautica della Libia; 1 Comando Aeronautica dell'Africa Orientale Italiana; 1 Comando Aeronautica dell'Albania.
- 19/12/1935** Il Regio Decreto n. 2364. stabilisce le «*Norme per il conferimento della Medaglia Militare Aeronautica di Lunga Navigazione Aerea*». Recita l'articolo 1: «*È istituita la medaglia militare aeronautica di lunga navigazione aerea, la quale potrà essere di primo grado (d'oro), di secondo grado (d'argento), di terzo grado (di bronzo). Essa è sostenuta da un nastro di seta celeste chiaro recante al centro un'aquila rispettivamente d'oro, d'argento o di bronzo, il tutto conforme al modello annesso. La medaglia ed il relativo nastro con aquila verranno portati con le stesse modalità stabilite per le decorazioni nazionali*».
- 20/12/1925** Viene fondato sull'aeroporto di Bologna il 21° Stormo Aeroplani da Ricognizione formato da tre gruppi di volo e sette squadriglie.
- 21/12/1996** L'Aermacchi acquista la SIAI Marchetti, ramo di azienda del gruppo Agusta controllato da Finmeccanica. L'accordo, siglato tra Finmeccanica, Aermacchi e SIAI Marchetti, consentirà la nascita di un polo aeronautico per la costruzione di aerei di addestramento.
- 22/12/1940** Seconda Guerra Mondiale - Dopo un'audace azione portata a termine il giorno precedente sul fronte greco, il Capitano pilota Andrea Brezzi viene dichiarato disperso. Decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare, tale riconoscimento si aggiunge alle altre decorazioni meritate nell'attuale conflitto ed in quello etiopico. Il ventinovenne ufficiale valdostano è figlio del senatore Giuseppe Brezzi, pioniere dell'Aeronautica e combattente nel Primo Conflitto Mondiale, in qualità di ufficiale pilota dell'Aviazione. Nel 1929, la particolare competenza aeronautica valse a Giuseppe Brezzi la nomina a senatore.
- 23/12/1949** Un quadrimotore Alitalia "*Lancaster*" partito da Roma in mattinata, innalzatosi da pochi minuti dal campo di aviazione di Dakar in Africa Settentrionale, prende fuoco. Il pilota, accortosi in tempo che il motore non risponde più ai comandi, esegue un atterraggio di fortuna che, data la tempestività della manovra, riesce perfettamente. Le fiamme sprigionatesi dal motore hanno raggiunto le ali e la carlinga. Tutti i passeggeri sono rimasti incolumi.

- 24/12/2012** Con la vendita al colosso americano General Electric della Divisione Aeronautica di Avio Spa, finisce in mani straniere un altro pezzo importante dell'industria nazionale. Un'operazione da 3,3 miliardi di euro. Da una storia nata a Torino nel 1908 da una costola della FIAT si era giunti alla espansione e diffusione della produzione aeronautica in campo militare e civile.
- 25/12/1991** Intorno a mezzogiorno, un incendio divampa presso la sede di Capo Mele del Gruppo Radar dell'Aeronautica Militare. Rimangono feriti un Aviere di leva ed un carabiniere ambedue in servizio al Gruppo.
- 26/12/1917** Prima Guerra Mondiale - Successivamente alla disfatta italiana di Caporetto (24 ottobre–12 novembre 1917), si intensificano le battaglie aeree. Nel cielo di Treviso, 30 aerei da bombardamento nemici, scortati da numerosi caccia, vengono fronteggiati da 15 caccia italiani e 4 inglesi. Vengono abbattuti dalla caccia italiana – che non subisce perdite – 9 velivoli nemici.
- 27/12/1902** Nasce a Casalpusterlengo Francesco Agello. Conseguito nel 1924 il brevetto di pilota militare, il Maresciallo della Regia Aeronautica Agello, il 23 ottobre 1934 battendo un suo precedente record di velocità in idrovolante, a Desenzano raggiunge i 709,202 km/h, primato ad oggi ancora imbattuto. Promosso sottotenente, gli viene conferita la Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico. Il Capitano Francesco Agello morirà sull'aeroporto di Milano-Bresso, causa in un incidente di volo, il 26 novembre 1942 quando, pilotando un *Macchi M.C.202* in fase di collaudo si scontrerà con un caccia dello stesso tipo guidato dal Pluridecorato al Valore Tenente Colonnello Guido Masiero. Anche Masiero perderà la vita.
- 28/12/1989** Sul monte Carpegna, fra le Marche e la Toscana, ad un'altezza di 1.200 metri, vengono rinvenuti i corpi del Capitano Claudio Ludovisi, 28 anni, di Cles (Trento) e del Tenente Michele Burlamacchi, 23 anni, di Viareggio decollati intorno alle ore 14,00 del giorno precedente a bordo di due caccia F-104S dal 5° Stormo di Rimini-Miramare.
- 29/12/1919** Nasce ad Olbia Pietro Bonannini, eroico Aviere armiere della Regia Aeronautica nel Secondo Conflitto Mondiale. A bordo di velivoli CZ.506 della 170ª Squadriglia Autonoma Ricognizione Marittima di stanza a Siracusa-Augusta, con la sua mitragliatrice abbatte 9 apparecchi nemici meritando 2 Medaglie d'Argento al Valor Militare e 1 di Bronzo Valor Militare. Morirà in un incidente aereo il 7 settembre 1961 con il Maresciallo Pilota Spinelli Garibaldi, a bordo di un *Macchi M.416* che, decollato da Frosinone, precipita nei pressi di Pratica di Mare. La sua Olbia gli ha dedicato una via.
- 30/12/1967** Curatore per la *Rivista di Meteorologia Aeronautica* della rubrica "Il tempo in Italia", dopo diciannove anni ha termine la collaborazione del Tenente Colonnello Edmondo Bernacca. Il primo numero della "Rivista di Meteorologia Aeronautica" aveva visto la luce nel luglio del 1937. Bernacca entra nelle simpatie degli italiani dissertando in tv delle previsioni del tempo. Concluderà la carriera con il grado di Generale.
- 31/12/1942** Seconda Guerra Mondiale - Fine anno nell'Aeroporto di Catania dalle annotazioni del cappellano militare don Luigi Piccoli: «*La sera del 31 una breve funzioncina raccoglie gli avieri in cappella, per ringraziare Dio dei benefici avuti nel 1942. Nella notte sul 31 tre allarmi danno l'addio all'anno che sta per morire. Quali sorprese ci riserva il 1943? Sappiamo che l'avvenire è nelle mani di Dio e che è quindi in buone mani. Guardiamo allora con fiducia davanti a noi e lasciamo fare al Signore, che sa quello che si fa*» (Don Luigi Piccoli, «*L'anima degli Aviatori. Diario di guerra*», Ufficio missionario diocesano Verona, 1943).

M. Salomone

CENTRO STUDI MILITARI AEROSPAZIALI E STUDENTI ALL’ISTITUTO “DE PINEDO” DI ROMA PER PREPARARE UN CONVEGNO STORICO A MARZO 2025

a cura del Team Comunicazione della Presidenza Nazionale A.A.A. - Aviatori d’Italia

“Tra il dire e il fare: tecnologia, industria e organizzazione militare del settore aeronautico in Italia 1935-1940”

Mercoledì 6 novembre, il Centro Studi Militari Aerospaziali ha organizzato un incontro di preparazione al convegno a tema storico aeronautico “Tra il dire e il fare: tecnologia, industria e organizzazione militare del settore aeronautico in Italia 1935-1940”, che sarà tenuto il prossimo mese di marzo 2025.

L’attività, che segue l’evento di apertura tenutosi il 19 giugno scorso al Villino Douhet, sede dell’Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d’Italia e del Centro Studi, è stato ospitato presso l’Istituto Tecnico Trasporti e Logistica “Francesco De Pinedo” di Roma. Presenti, oltre all’ideatore e coordinatore scientifico dell’evento, Prof. Gregory Alegi, il vicedirettore del CESMA Brig. Gen. in congedo Roberto Chivilò, un folto numero di studenti e diversi rappresentanti del corpo insegnante, lo storico militare Dott. Paolo Varriale, un team dell’Ufficio Storico dell’Aeronautica Militare guidato dal Colonnello Gerardo Cervone e uno del Museo Storico AM di Vigna di Valle (MUSAM) guidato dal Comandante del Centro Storiografico e Sportivo, Col. Dario Bovino.

Protagonisti e destinatari principali dell’incontro, nove ragazzi che formeranno due gruppi del “De Pinedo”, organizzati dalle professoressa Sabrina Barba e Donatella Lodico, e una rappresentanza di studenti universitari del capitolo italiano di Students for Exploration and Development of Space (SEDS), che formeranno un terzo gruppo. I tre team di studenti avranno una parte attiva di studio e partecipazione ai lavori del convegno di marzo 2025.



Momento centrale dell’incontro, l’intervento di apertura del Prof. Gregory Alegi che ha ripercorso, attraverso interessanti collegamenti storici e tecnologici, lo sviluppo del settore aeronautico in Italia fra le due Guerre Mondiali, focalizzandosi poi sul ruolo propulsivo svolto dal trofeo Schneider e sui suoi riflessi sulle vicende del secondo conflitto mondiale e, in particolare, della Regia Aeronautica. In vista dell’appuntamento di marzo 2025, il Prof. Alegi ha concluso offrendo una serie di stimolanti spunti di riflessione e argomenti di studio e di approfondimento. A integrare il quadro generale di informazioni per il lavoro dei tre gruppi di studenti, ha fatto seguito una interessante lezione di introduzione sulle metodologie di ricerca storiografica

da parte del Dott. Paolo Varriale e, a seguire, gli interventi del Colonnello Cervone sull’Archivio Storico dell’Aeronautica Militare e del Colonnello Bovino di presentazione del MUSAM, offrendo nel complesso ai presenti un quadro ampio e accattivante della storia militare aeronautica e degli strumenti di cui potranno avvantaggiarsi sia gli studenti nel lavoro di preparazione sia chiunque voglia confrontarsi con lo studio di questo periodo storico.

Il Vicedirettore del CESMA ha concluso l’incontro ringraziando - a nome del Direttore, Generale di Squadra Aerea in congedo Giovanni Fantuzzi - l’Istituto Tecnico Trasporti e Logistica “Francesco De Pinedo” per l’ospitalità, i Relatori per il loro prezioso contributo e i tanti intervenuti, invitando soprattutto gli studenti presenti ad interessarsi di storia, in quanto strumento indispensabile per comprendere il nostro passato e ausilio per interpretare con più consapevolezza critica il presente. Ha poi sottolineato l’attenzione del CESMA per il coinvolgimento attivo dei giovani nelle attività del Centro Studi e, infine, ha colto l’occasione per illustrare il piano delle attività di avvicinamento al convegno di marzo 2025 per i tre gruppi di giovani. A partire dalle prossime settimane sono infatti previste visite di studio presso l’Archivio Storico dell’A.M. e presso il MUSAM, momenti che risulteranno per i tre gruppi esperienze coinvolgenti e molto utili ad approfondire sul campo i temi oggetto del convegno.

A margine dell’incontro il Brig. Gen. Chivilò ha dichiarato: “Se la missione principale del CESMA è creare, valorizzare e diffondere cultura e conoscenza del settore aerospaziale, è naturale che la scuola e l’università siano per noi partner privilegiati. Questa collaborazione con un istituto tecnico aeronautico di riferimento a Roma e nel Lazio, come il De Pinedo, e con un’associazione di universitari entusiasti e preparati, come il SEDS, si propone non solo di coinvolgere nelle nostre attività i giovani, ma di far sì che essi siano e si sentano protagonisti”.

Ringraziamo la Direzione del Centro Studi Aerospaziali per aver condiviso la notizia con il Team Comunicazione della Presidenza Nazionale A.A.A. - Aviatori d’Italia.

ATTUALITÀ



ECCO COME I QUANTUM COMPUTER POTREBBERO RIVOLUZIONARE IL TRASPORTO AEREO

Tratto da Repubblica – Italian Tech di Antonio Dini

È la frontiera sulla quale le compagnie stanno lavorando: gli elaboratori quantistici permettono di usare nuovi algoritmi capaci di risolvere i problemi meglio e in meno tempo

Dove va il futuro del trasporto aereo? Come tutti i settori è sempre più dipendente dall'informatica, perché il computer gioca un ruolo chiave in tutte le fasi del volo: dalla progettazione degli aerei a quella delle infrastrutture,

dalla gestione delle compagnie alla ottimizzazione dei piani di volo, della logistica aeroportuale, della biglietteria. Dietro c'è sempre un computer, anche se ovviamente non è sempre stato così: il trasporto aereo di massa è nato in un'epoca, all'inizio del Novecento, in cui i computer non c'erano o, quando c'erano, erano relegati a compiti secondari. La leggendaria Pan Am portava passeggeri in tutto il mondo, attraverso l'Atlantico e il Pacifico, fin dagli anni Trenta, prima che la parola "computer" uscisse dai romanzi di fantascienza e diventasse parte del lessico familiare delle persone comuni.

Prima del computer

E il computer ci ha messo un sacco di tempo prima di giocare un ruolo significativo. Il più famoso tra tutti gli aerei, quello che ha definito un'intera epoca, la "Jet Age" (l'era del jet), è il Boeing 747, il "Jumbo", che è nato come evoluzione di un progetto militare nel 1969 ed è stato pensato "su carta", con tecnografi, penne tecniche Rapidograph, squadre e normografi. Invece, il primo aereo integralmente progettato al computer arriva molto dopo: è il Boeing 777. L'azienda americana ha utilizzato un software specifico chiamato CATIA (Computer-Aided Three-dimensional Interactive Application), sviluppato dalla Dassault Systèmes in collaborazione con IBM) per creare ogni disegno tecnico del 777. Il suo volo inaugurale è stato fatto nel 1994: in venticinque anni è completamente cambiato il modo di "pensare" gli aerei.

Dopo il computer

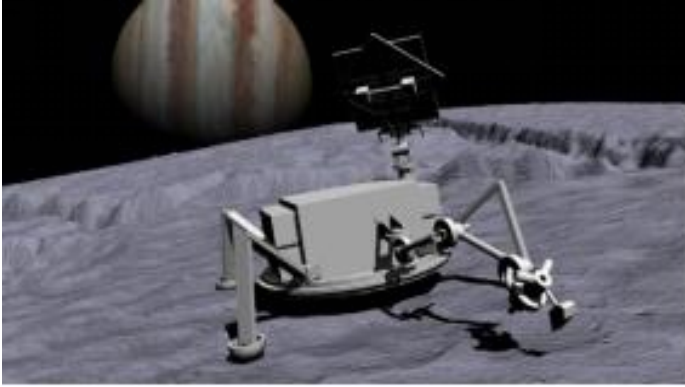
Tuttavia, il rapporto tra aereo civile e computer è più antico. Anzi, andando a studiare le carte, è fondamentale per l'informatica. Infatti, la "computer science", che gli epistemologi ancora dibattono se sia una scienza o una tecnica (nel caso, una branca della matematica per la sua derivazione dalla logica matematica), è sì nata teoricamente nell'Ottocento e nella pratica con le prime applicazioni a cavallo della Seconda Guerra Mondiale, tuttavia ha visto le sue prime applicazioni commerciali subito dopo la guerra proprio nel settore del trasporto aereo. Per la precisione, nel 1960 American Airlines sviluppò SABRE (Semi-Automated Business Research Environment), il primo software commerciale della storia, che serviva per risolvere un problema fondamentale: permettere le prenotazioni elettroniche da parte di agenti ed agenzie di viaggio in tutto il territorio americano. La mossa si rivelò talmente azzeccata che tutti si dotarono di sistemi simili. Pochi anni dopo, nel 1971, la concorrente United Airlines creò un proprio sistema di prenotazione, Apollo, successivamente diventato Galileo.

Il futuro

E oggi immaginiamo però quale possa essere il futuro del rapporto tra computer e trasporto aereo la curiosità porterebbe a immaginare che si tratti di soluzioni come i big data, il cloud computing o l'intelligenza artificiale. Sbagliato, ma per difetto, non per eccesso. Infatti, la frontiera sulla quale le compagnie aeree stanno lavorando è il quantum computer. Gli elaboratori quantistici permettono una trasformazione radicale dell'informatica. Se in teoria esiste un numero infinito di algoritmi (è dimostrato dall'informatica teorica con una prova matematica), i sottoinsiemi di quelli utilizzabili dai computer classici è alquanto limitato. Ma c'è un altro sottoinsieme, che si sovrappone solo in parte con quello utilizzabile dai computer classici, che funziona perfettamente (almeno in teoria) sui computer quantistici.

Tra questi algoritmi ce ne sono alcuni che consentono di rivoluzionare interi settori applicativi: dalla meteorologia ai problemi di ottimizzazione, ad esempio di una rete in cui si muovano una serie di oggetti virtuali. Alcuni di questi algoritmi sono perseguiti con determinazione dalle compagnie aeree perché potrebbero rivoluzionare il modo con il quale si programmano i voli, si prevede il meteo, si gestiscono le evoluzioni dei costi dei biglietti sulla base di previsioni sempre più precise nel comportamento dei passeggeri. Insomma - il futuro dell'informatica è ancora una volta allineato con quello del trasporto aereo.

DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO



L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE AL SERVIZIO DELLO SPAZIO

Tratto da "Global Science" - Articolo di Silvia Martone dell'11 dicembre 2024

Nell'immagine a lato OceanWater simula l'intervento di un lander sulla Luna. (Crediti: NASA/Ames Research Center)

La **NASA** testa l'intelligenza artificiale per cercare tracce di vita sulla luna di **Giove, Europa o sulla luna di Saturno, Encelado.**

L'obiettivo degli ingegneri e degli scienziati della **NASA** è quello di rendere i **lander robotici** più autonomi possibile, per ridurre i tempi di intervento in caso di problemi. Immaginate un **lander** che, sulla luna di Giove, tenta di prelevare un **campione di ghiaccio**, ma la sua paletta si incaglia. Potrebbero volerci ore prima che dalla **Terra** arrivino comandi e a quel punto il trapano potrebbe essere rotto o lo stesso mezzo essere caduto in un crepaccio. Se invece grazie all'intelligenza artificiale i robot potessero gestire situazioni autonomamente sarebbe tutto più facile ed efficiente.

Con due programmi finanziati dalla NASA, si punta a sviluppare un **software autonomo**, addestrato utilizzando l'**apprendimento automatico**, il **ragionamento** e l'**intelligenza artificiale generativa**, per le future missioni di lander e rover sulle lune oceaniche.

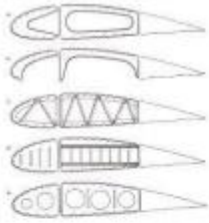
Questi programmi sono l'**Ocean Worlds Lander Autonomy Testbed (OWLAT)**, che è una configurazione robotica del **Jet Propulsion Laboratory** della NASA, e l'**Ocean Worlds Autonomy Testbed for Exploration, Research and Simulation (OceanWaters)**, che è uno strumento di realtà puramente virtuale della **NASA Ames**.

Owlat è progettato per replicare fisicamente il modo in cui un braccio robotico potrebbe operare nell'ambiente a bassa gravità di una di queste lune. Con il braccio, gli ingegneri possono simulare la raccolta di materiale dalla superficie, la perforazione o la penetrazione nel ghiaccio, oltre a misurare le proprietà del ghiaccio utilizzando la tecnica **Bevameter** (che giudica la capacità di una superficie di sopportare il carico di un veicolo a ruote su di essa) o una piastra di affondamento a pressione (che misura quanto il terreno affonda quando viene applicata la pressione). Il braccio è dotato di una telecamera "**pan-and-tilt**" per ispezionare ciò che gli strumenti stanno eseguendo. I ricercatori possono simulare avarie, guasti tecnici e pericoli per vedere come il software autonomo del braccio reagisce ai problemi senza bisogno di assistenza da remoto.

OceanWaters nel frattempo, fa la stessa cosa, ma in realtà virtuale e con un lander completo basato su uno studio di progettazione del 2016, non solo un braccio robotico. Per la simulazione è possibile selezionare una varietà di **modelli dettagliati di terreno**, non solo variazioni di lune ghiacciate, ma anche il deserto terrestre di **Atacama** in **Cile**, che viene spesso utilizzato come scenario. Grazie allo strumento **GSAP (Generic Software Architecture for Prognostics)** di **OceanWaters**, una delle cose che la simulazione può modellare è l'energia della batteria: quanta energia viene consumata dal lander che esegue determinate azioni e quale è la durata della batteria.

Sia **Owlat** che **OceanWater** si basano sullo stesso sistema operativo robotico, che è un software autonomo che riceve la telemetria dai sensori del robot ed emette comandi in risposta. Attraverso il sistema operativo del robot, è possibile simulare vari obiettivi di missione e il software di correzione dei guasti basato sull'intelligenza artificiale può risolvere i problemi quando si presentano.

Ci sono un certo numero di **grandi lune ghiacciate** nel sistema solare esterno, e si pensa che molte contengano oceani, quindi non mancheranno obiettivi da visitare per il lander del futuro.



PAGINE DI AEROMODELLISMO

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

...A PROPOSITO DI MODELLISMO:

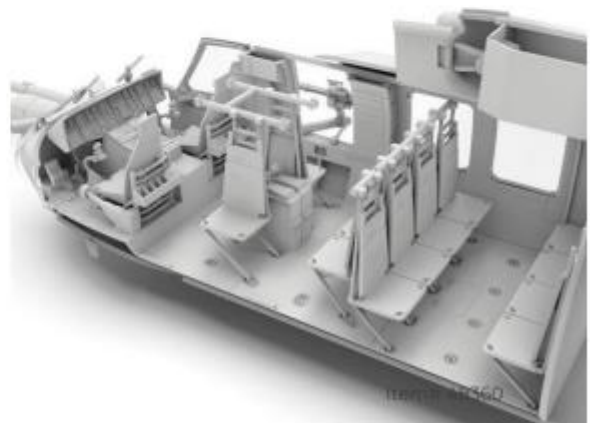
ANNUNCIO per gli appassionati di modellismo statico

Il nostro Socio AAA Paolo è un appassionato modellista che ci accompagnerà su Forum anche nei prossimi mesi, suggerendo acquisti mirati di kit di montaggio di ottimo livello, di cui fornirà anche i particolari. Questo mese Paolo propone il kit ICM in scala 1:48 dell' MH60L Black Hawk.

Il Modello – Novità assoluta ed imminente, che dovremmo avere giusto in tempo per le festività Natalizie. ICM propone in scala 1:48 uno degli elicotteri da trasporto tattico multiruolo più famosi e tutt'ora al servizio di numerose forze armate. Il kit, ICM48360, permetterà di riprodurre la versione MH60L, Direct Action Penetrator (DAP), in uso al 160^o Special Operations Aviation Regiment. Non sono ancora disponibili le foto di dettaglio delle sprue, ma i pochi rendering messi a disposizione da ICM confermano l'alto grado di dettaglio della riproduzione di questa "macchina" ad ala rotante.



Gli interni sono maniacalmente riprodotti. Il compartimento per il trasporto delle truppe può essere riconfigurato posizionando i posti a sedere in funzione della missione da affrontare. Il cockpit, la consolle centrale, cloche e collettivo sono iper dettagliati. Non si hanno ancora informazioni sul grado di riproduzione delle due turbine, ma il cinematisimo di gestione del rotore è replicato come al vero.





In commercio è possibile reperire numerosi set di dettaglio che permetteranno di arricchire ulteriormente questo bellissimo kit. Segnalo i prodotti della ResKit: RSU48-0279 (230 Gallon Fuel Tanks), RSU48-0114 (Main Rotor MH-60) e RSU48-0113 (Tail Rotor MH-60).

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

MH-60L Black Hawk, 160th SOAR (Abn), Tennessee, 2007;
 MH-60L Black Hawk, 160th SOAR (Abn), PANAMAX, 2011;

MH-60L Black Hawk, 160th SOAR (Abn), 2012;

Molto interessante è l'articolo ICM 3067 che contiene il set di colori acrilici dedicati a questo kit di montaggio. Ideale per chi, avvicinandosi per la prima volta a questo hobby, vuole andare a colpo sicuro sulle tinte dei colori da utilizzare. L'unica raccomandazione che mi sento di dare è sempre la solita: un modello "così bello" deve essere affrontato ad aeropenna.



Il Progetto – Il Sikorsky UH-60 Black Hawk è un elicottero medio, bi-turbina a singolo rotore, multiruolo o da assalto, prodotto dall'azienda statunitense Sikorsky Aircraft Corporation dagli anni settanta. Il progetto prende forma a seguito di una specifica emessa nel 1972 dall'United States Army che prevedeva un programma, denominato Utility Tactical Transport Aircraft System (UTTAS), per la sostituzione degli elicotteri UH-1 Huey, vera e propria spina dorsale della componente elicotteristica statunitense.

Sikorsky Aircraft Corporation presentò una versione militare del suo progetto S-70 che realizzò in quattro prototipi denominati YUH-60. Il primo prototipo venne portato in volo nell'ottobre 1974 e si trovò poi a gareggiare con il suo diretto rivale proposto da Boeing-Vertol: l'YUH-61. In seguito ad una serie di prove di valutazione comparative l'esercito scelse la proposta Sikorsky. L'UH-60A "Black Hawk" (falco nero) entrò in servizio nel Giugno del 1979 assegnato alla 101st Airborne Division della U.S. Army. Il primo utilizzo operativo avvenne nel 1983 durante l'operazione Urgent Fury sul suolo dell'isola di Grenada.

Successivamente gli UH-60A vennero utilizzati nell'invasione statunitense di Panama del 1989 e successivamente nella guerra del Golfo nel 1991. Nell'ambito dell'operazione UNOSOM in Somalia, il Black Hawk diventò protagonista di un'azione bellica nota come battaglia di Mogadiscio. La battaglia venne combattuta il 3 ottobre 1993 dagli U.S. Army Rangers e dal 1st Special Forces Operational Detachment-Delta (1st SFOD-D, "Delta Force"), con il supporto aereo del 160th Special Operations Aviation Regiment. Questo reggimento aviotrasportato era imbarcato su elicotteri MH-60, versione del Black Hawk con motori diversi da quelli di serie ed avionica potenziata.

La battaglia di Mogadiscio è stata ben "raccontata cinematograficamente" nel film "Black Hawk down" che consiglio di vedere.

La versione base del 1979 ha subito diverse "fasi" di miglioramento dando origine a numerose varianti con aggiornamenti continui dell'avionica, dell'apparato propulsivo e della cellula. Le migliorie introdotte hanno fornito capacità operative con una versatilità impressionante. Il costo unitario del velivolo varia con la versione e in funzione delle differenti specifiche ed equipaggiamenti: quella "base" per l'esercito statunitense, UH-60L Black Hawk, costa 5,9 milioni di dollari, mentre la variante per la United States Air Force, denominata MH-60G Pave Hawk, arriva a costare 10,2 milioni di dollari.

Il Black Hawk è in grado di compiere una vasta gamma di missioni: trasporto tattico di truppe e di

materiale, guerra elettronica, missioni di evacuazione medica, pattugliamento costiero e, nella versione specifica VH-60 Whitehawk Marine One, il trasporto del Presidente degli Stati Uniti.

La versione standard per l'US Army può essere equipaggiata con alette laterali che consentono di trasportare fino a quattro serbatoi di carburante supplementari esterni per operazioni che richiedono maggiore autonomia.

Nelle operazioni di assalto aereo può dispiegare una squadra di 11 soldati equipaggiati o trasferire un obice M102 da 105 mm con 30 colpi e gli artiglieri necessari (6 uomini) in una singola sortita. In alternativa, può imbarcare un carico di 1170 kg (2600 lb) o sollevarne al gancio baricentrico uno di 4050 kg (9000 lb).

Il suo armamento standard consiste di due mitragliatrici brandeggiabili M60 da 7,62mm, ma la versione MH-60L può essere armata con cannoncino da 30mm, razzi da 2,75" e cannoni a canna rotante M134D installati alle portiere laterali o lungo la direzione di volo.



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

Suggeriamo quindi alle nostre appassionati lettrici e lettori, un testo che ormai ha più di novanta anni, ma non per questo risulta meno interessante. Anzi, è proprio lo stile espressivo di altri tempi e soprattutto la storia annotata giorno per giorno dalla intraprendente Gaby, immersa nella vita sociale dei primi decenni del Novecento, in una società piuttosto maschilista, che fanno di questo testo una rara perla di intraprendenza, coraggio e...sapore aeronautico.

Nel 1933, per le edizioni Arnoldo Mondadori, la mamma di Gabriella Angelini pubblicò

«Il diario di Gaby»

A lato la copertina del testo originale 1933 - praticamente introvabile in commercio - ma recentemente riproposto dalla casa editrice "Idrovolante Edizioni"



€ 14,40

<https://www.idrovolanteedizioni.com/libri/il-diario-di-gaby/>



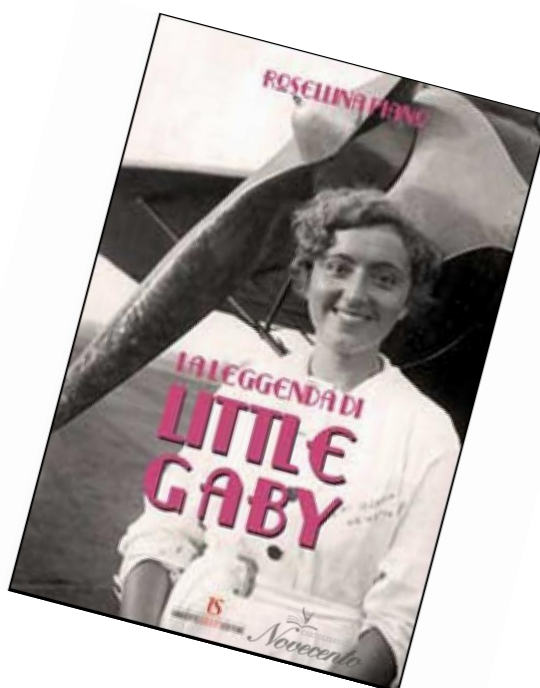
Leggenda di Little Gabry

Umberto Soletti Editore

Autore: Piano Rosellina

Pagine: 84 Libro rilegato

25,00 €



LA PAGINA DELLE CONVENZIONI



Car Detailing è 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*" da alcuni anni interviene per la pulizia, lavaggio, disinfestazione, sanificazione lucidatura e ceratura del nostro aereo Macchi MB.326 (il "*Macchino*"), che è divenuto il Totem degli Aviatori e punto di riferimento e appuntamento della città di Fidenza.



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, 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*".

Abbiamo quindi stipulato di un accordo tra AAA e la Ditta *Car Detailing* di Fidenza, per un trattamento in regime di convenzione, riservato ai Soci in regola con l'iscrizione dell'anno in corso. 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.



- Lavaggio a mano
- Detailing
- Sanificazione 180°
- Decontaminazione
- Lucidature
- Verniciatura volanti e sedili in pelle/plastiche
- Rivestimento sedili, ciela volanti e pelle
- Ambient light
- Oscuramento vetri
- Wrapping
- Concessionaria ufficiale Labocosmetica Maniac line - Mafra

FIDENZA VIA DANTE ALIGHIERI 3

328 4478590
0524 500020

"Car Detailing" - Via Dante Alighieri, 3 - 43044 FIDENZA
cell. 328 447 8590 - tel. 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 2025



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.org o assoaeronautica.fidenza@gmail.com)

AGENDA DEL MESE DI DICEMBRE 2024/GENNAIO 2025



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

- Venerdì 20 dicembre** **Fidenza – Ridotto del Teatro Magnani – ore 11,30 - il Sindaco e la Giunta Comunale sono lieti di invitare autorità e cittadini ai tradizionali Auguri di Natale alla Città.**
- Sabato 21 dicembre** **Fidenza Sede AAA – Via G. Mazzini n° 3 – ore 10,30** Incontro conviviale degli Aviatori d'Italia – Sez. di Fidenza, con i Cavalieri ANIOC della delegazione di Fidenza. Saluto del Delegato provinciale e del Sindaco della città di Fidenza. Brindisi augurale.
- Martedì 14 gennaio** **Sala del Consiglio Comunale Piazza Garibaldi, 1 – ore 16.00** – partecipazione solo ad invito del Sindaco al “Tavolo della Cultura e Turismo”.
- Sabato 18 gennaio** **Il Commissario Straordinario della Federazione dell'Istituto del Nastro Azzurro fra Combattenti Decorati al Valor Militare di Parma - Marco Montagnani - INVITA tutti gli iscritti a partecipare alla riunione** indetta per discutere del futuro della Federazione di Parma. Sarà presente all'evento, insieme al Commissario Straordinario, il Presidente Nazionale Gen. D. Carlo Maria Magnani. Al termine della riunione è stato organizzato un pranzo per tutti i partecipanti. Orario e luogo verranno comunicati a breve.
Adesioni richieste entro e non oltre il prossimo 31 dicembre (Per info 329/2614578)

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.