

“FORUM”

degli Aviatori d'Italia



Gennaio-Febbraio 2025

*Numeri
142/143*

Notiziario di informazione dell'Associazione Arma Aeronautica

“Aviatori d'Italia”

Sezione di Fidenza

“FORUM degli Aviatori d’Italia”

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

anno XIII- n° 142/143 – periodo di emissione: febbraio 2025

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, sul tuo cell. o PC

Se hai un contributo da fornire, invia materiale agli amministratori: redazione_forum@libero.it Per info e contatti: assoaeronautica.fidenza@gmail.com

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	“F-104 - LETTERA DI ADDIO DI UN “CACCIATORE DI STELLE”.....(Starfighters.it - anonimo)
- Pg. 5	“DONNE CON LE ALI” – RUTH LAW E IL PRIMO AEREO ROSA.....(Strega-Wikipedia-C.San Pelagio)
STORIE DI MARE	
-Pg. 6-9	“BATTAGLIE AERONAVALI – MIDWAY PRIMA VITTORIA”.....(STV Emilio Mediolì)
VISITE VIRTUALI AGLI ENTI AERONAUTICI	
-Pg. 10-11	IL 37° STORMO – MAGG. PIL. “CESARE TOSCHI”.....(Wikipedia - portale A.M. – Aviation Report)
AVVISI E COMUNICAZIONI	
Pg. 12	QUOTE SOCIALI 2025.....(AAA – Presidenza Nazionale – Sez. Fidenza)
EVENTI E RICORRENZE	
Pg. 13	AVIATORI E CAVALIERI GEMELLATI E SEMPRE PIÙ VICINI.....(Strega – foto Lomi)
Pg. 14	IL GIORNO DELLA MEMORIA A FIDENZA(Strega)
Pg. 14	IL GIORNO DEL RICORDO A FIDENZA E SALSOMAGGIORE.....(foto fidenza blog - Verduri)
Pg. 15	RICORDANDO I DEPORTATI DI PARMA NEL RIFUGIO R-27.....(A. Di Betta)
Pg. 16	TRADIZIONALE CONSEGNA DEL CALENDARIO A.M. AL SINDACO DI FIDENZA(Strega – foto Miatì)
Pg. 16	ASSEMBLEA DELL’ISTITUTO DEL NASTRO AZZURRO E NOMINA COMMISSARIO.....(Gen. C. Magnani – Strega)
Pg. 17-18	IN RICORDO DELL’AVIATORE - MARCHESE GUIDOBALDO DALLA ROSA PRATI.....(Strega – C. Migliavacca – GdP)
ACCADDE NEI NOSTRI CIELI	
- Pg. 19-20	A GENNAIO E FEBBRAIO.....(M. Salomone)
- Pg. 20-22	IL FUTURISMO FRA L’AEROMUSICA DI F. BALILLA-PRATELLA E L’AEROPITTURA DI TULLIO CRALI.....(M. Salomone)
CESMA NEWS	
-Pg. 23-24	“QUANTUM TECHNOLOGIES” – PRIMA CONFERENZA CESMA 2025.....(Team Comun.ni AAA)
ATTUALITÀ	
- Pg. 25-26	R.U.N.T.S. – UNA MATERIA FLUIDA DA APPROFONDIRE.....(Strega)
-Pg. 27	LO SGUARDO DELLE SENTINELLE SULLE VALANGHE DI GHIACCIO.....(ricerche e recensioni di F. Coprdaro)
DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO	
- Pg. 28	“RIENTRI INCONTROLLATI MINACCIA PER LA SICUREZZA AEREA”.....(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
PAGINE DI AEROMODELLISMO	
- Pg. 29-31	PAOLO E IL SUO MODELLO MITSUBISHI Ki-21 Ib “SALLY”(Wirgi Models)
- Pg. 32-33	AEREI DI CARTONE – COME TI TRASFORMO UNA SCATOLA DI BISCOTTI IN UN TORNADO IDS.....(Mirco Lombardini)
EDITORIA STORICA AERONAUTICA	
- Pg. 34	“DALL’ALTO” AEROPITTURA FUTURISTA(Web - F.M. Ricci)
- Pg. 34	“TUTTO IL FUTURISMO” - GALLERIA D’ARTE MODERNA - ROMA.....(Web – Strega – foto The Aviation)
CONVENZIONI	
- Pg. 35-36	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2025.....(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 37	FEBBRAIO-MARZO 2025.....(Redazione Forum)

In copertina: “Acrobazie in cielo” - opera dell’artista Tullio Crati realizzata nel 1932. Dopo il primo conflitto mondiale esplose la passione per il volo, simbolo di modernità e progresso, mentre l’aviazione viveva in tutto il mondo una “età dell’oro”. In quegli anni l’Italia era una delle nazioni più progredite in campo aeronautico e la figura dell’Aviatore era ammirata e idealizzata. In questo contesto nacque l’AEROPITTURA come declinazione della corrente Futurista, in cui Tullio Crati e tanti altri artisti dell’epoca, trasmettevano attraverso le loro opere, le sensazioni adrenalitiche che si provano su un aereo; il brivido di sfrecciare nel cielo, polverizzando il tempo e lo spazio e trasmettendo la sensazione che la terra scorra velocissima ... sotto l’osservatore, su un aeroplano immobile.

“FORUM” degli Aviatori d'Italia

13 anni di attività

dal 2013 al

2025



143 numeri - 143 mesi di notizie

sull'Associazione Arma Aeronautica
e sul mondo dell'Aviazione;
dedicati ininterrottamente alla Tua
informazione.

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

www.assoaeronautica.it

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

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

www.assoaeronautica.it

su www.assoaeronauticafidenza.it

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



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



Pagina Facebook

facebook.com/assoaeroarma



Instagram

instagram.com/assoaeroarma



Twitter

twitter.com/assoaeroarma



Telegram

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



YouTube

youtube.com/assoaeronautica



Sito Web

www.assoaeronautica.it



STORIE AERONAUTICHE

Fonte: Starfighters.it



F-104 - LETTERA DI ADDIO DI UN "CACCIATORE DI STELLE"

*Testo tratto dal blog di Aldo Rossi.
l'Autore è sconosciuto ma certamente si tratta
di una persona dall'anima delicata e sensibile.*



"Permettetemi di presentarmi: sono un F-104 "Starfighter" ma gli amici mi chiamano, semplicemente, "Spillone". Avendo meno di 50 anni mi sento ancora giovane ma qualcuno ha deciso che sono comunque troppo vecchio per volare. E io, purtroppo, mi sono fatto da parte, mio malgrado.

Sono nato nel 1956 negli Stati Uniti e si dice che il mio Papà, che si chiamava Clarence (*Kelly*) Johnson, sia stato uno dei più grandi progettisti di aeroplani della Storia. Non so...! Per me è stato sempre e solo il mio Papà.

Per qualche anno ho vissuto in America dove, alcuni miei fratelli più sfortunati, furono fatti partire per il Sud Est Asiatico da dove non tornarono più; altri, qualche anno dopo, partirono alla scoperta del mondo e arrivarono fino in Giappone, fu però in Europa che trovarono, infine, una bella casa e tantissimi amici che gli hanno voluto bene.

Io sono arrivato in Italia, in un posto vicino al mare nella bella Toscana, dove il tempo è bello e si mangia bene; I miei specialisti mi hanno sempre dato dell'ottimo JP4, un'infinità di amorevoli attenzioni e ho sempre vissuto un'esistenza tranquilla; certo, decollare in meno di 5 minuti è un po' stressante, ma non mi posso lamentare: è stata comunque una bella vita.



Vero è che in famiglia abbiamo un caratteraccio, i nostri piloti ci trattano con i guanti soprattutto adesso che l'età è avanzata, però siamo ancora capaci di correre veloci e salire in alto come pochi altri al mondo.

I giovani come ad esempio il nostro cuginetto EF-2000 "Typhoon", sono agili e nervosi, precisi ma lenti; soprattutto sono anonimi e, in definitiva, anche un po' antipatici. Dovete sapere cari amici che, nella nostra famiglia siamo tutti bellissimi: alti, snelli e slanciati. Alcuni si vestono in modo stravagante (come ad esempio un mio fratello che anni fa indossò uno sgargiante vestito tutto rosso e che adesso si gode la meritata pensione a Maranello) qualcuno addirittura ha indossato un costume da tigre, ma di solito siamo ragazzi a modo.

In Italia vestiamo sempre con un impeccabile completo grigio molto più discreto dell'abbinamento col verde che abbiamo indossato per anni; dopotutto siamo militari anche noi e l'etichetta va rispettata!

Oggi però sono un po' triste; tra poco non voleremo più e ci metteranno tutti a riposo.

È la vita: dobbiamo fare largo alle nuove leve. Qualcuno dice che siamo rumorosi, che quando passiamo lasciamo dietro di noi una brutta fumata nera e che la nostra mira non è più quella di una volta; ma altri, chi ci conosce bene sul serio, ovvero i nostri piloti e i nostri meccanici dicono che gli aerei più giovani non hanno neanche un briciolo della nostra personalità, del nostro carattere e che l'emozione che provano quando stanno con noi, non gliela regalerà mai nessun altro.

Le poche volte che ci lasciano uscire e che ci portano a prendere una boccata d'aria, magari in qualche "airshow", siamo sempre circondati da una folla di persone.

E noi che siamo dei sentimentali, sappiamo che ci vogliono bene e che quando non potranno più vederci volare gli dispiacerà moltissimo.

È il nostro destino: in quel momento potremo finalmente tornare a cacciare le stelle senza pensieri e senza la paura che qualcuno dei nostri piloti si faccia male per colpa nostra.

Adesso vi saluto, se vi capiterà di incontrare uno di noi, fermatevi a salutarlo: Lui sarà contento e vi regalerà un'emozione, quella che sa dare solo l'ultimo, vero... "Cacciatore di Stelle".

(Dal Web)



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 secondari, 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. Forum vuole 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) – Forum n° 137

Ann Mary Campana (la ragazza abruzzese pioniera del volo negli USA) – Forum n° 138

Raymonde de Laroche (la prima licenza rilasciata a una donna) - n° 139

Jacqueline Cochran (la prima donna a superare il muro del suono) - n° 140

Gabriella Angelini (provetta, ambiziosa e passionale donna italiana - n° 141

Parliamo in questo numero di Forum di Ruth Law – e il primo aereo rosa

Abile meccanico e aviatrice acrobatica, che vola senza scalo da Chicago a New York

Nata con il nome di **Ruth Bancroft Law** è stata una pioniera dell'aviazione americana negli anni '10; nasce a Lynn (Massachusetts) 21 maggio 1897 e muore a San Francisco (California) il 1° dicembre 1970.

Ruth si innamora del volo in tenera età, ispirata da suo fratello Rodman Law, paracadutista e pioniere stuntman di film, con il quale si mise alla prova per tenere il passo fisicamente durante la loro infanzia. Viene istruita da Harry Atwood e Arch Freeman all'Atwood Park di Saugus, Massachusetts, essendole state rifiutate le lezioni da Orville Wright perché, secondo quanto riportato da Law, riteneva che le donne non fossero inclini alla meccanica. ma questo la rese solo più determinata, tanto che in seguito disse "Il modo più sicuro per farmi fare una cosa è dirmi che non posso farla". Era un'abile meccanico. Acquista il suo primo aereo proprio da Orville Wright e, al contrario di quanto sosteneva il pioniere dell'aviazione, Law diventa un'abile meccanica e riceve il brevetto di pilota nel novembre 1912, diventando la quinta donna pilota autorizzata negli Stati Uniti.

Nel 1915 dà una dimostrazione di volo acrobatico a Daytona Beach, in Florida, davanti a una grande folla, annunciando che avrebbe fatto il giro della morte per la prima volta. Nella primavera del 1916, prese parte a una gara di altitudine, arrivando due volte di stretta misura seconda ai piloti maschi. Era furiosa, determinata a stabilire un record che avrebbe retto sia agli uomini che alle donne.

La sua più grande impresa ha luogo il 19 novembre 1916, quando ottiene il record di distanza volando senza scalo da Chicago a Hornell, nello stato di New York, superando molte difficoltà. La sua partenza viene ritardata a causa di una tempesta e dalle temperature così basse da rendere impossibile avviare il motore; a pochi chilometri da Hornell, il carburante finisce, il motore si spegne e Law percorre le ultime due miglia planando a motore spento. Law aveva volato per quasi 1.000 chilometri senza fermarsi. Dopo aver fatto rifornimento, lascia Hornell e parte per New York City, facendo tappa per la notte a Binghamton. Il tempo di volo totale degli oltre 1.400 chilometri da Chicago a New York è di 8 ore, 55 minuti e 35 secondi, **battendo così il record americano di volo senza scalo e il record mondiale di volo continuo per donne pilota**. Il presidente Woodrow Wilson partecipò a una cena tenuta in suo onore il 2 dicembre 1916. Durante la cerimonia per illuminare per la prima volta la Statua della Libertà, Law vola intorno alla fiaccola della Libertà su un aeroplano infuocato che scandisce il messaggio "Libertà" per la gioia di migliaia di ammiratori.

Con l'entrata degli Stati Uniti nella Prima Guerra Mondiale nell'aprile 1917 promuove una campagna senza successo affinché le donne possano pilotare aerei militari. Colpita dal rifiuto, scrive un articolo intitolato **Let Women Fly!** nella rivista *Air Travel*, dove sostiene che il successo nell'aviazione dovrebbe dimostrare l'idoneità di una donna a lavorare in quel campo. Dopo la guerra continua a stabilire record: il 10 giugno 1919 arriva a 4.500 metri di quota. Nello stesso anno trasporta anche la prima posta aerea ufficiale alle Isole Filippine e forma il **Ruth Law's Flying Circus**, una compagnia di tre aerei che stupiva gli spettatori alle fiere statali e provinciali. Si ritira dall'aviazione nel 1922.

Dopo la guerra, continuò a stabilire record. Dopo che Raymonde de Laroche della Francia stabilì un record di altitudine femminile di quasi 13.000 piedi (4.000 m) il 7 giugno 1919, batté il record di Laroche il 10 giugno, volando a 14.700 piedi (4.500 m). Laroche, a sua volta, batté il record di Oliver il 12 giugno, volando a un'altezza di 15.748 piedi (4.800 m).

Una mattina del 1922, Law si svegliò e lesse con sorpresa l'annuncio del suo pensionamento sul giornale; suo marito si era stancato del suo lavoro pericoloso e aveva fatto quel passo per porre fine alla sua carriera di aviatrice, ^[11] e lei acconsentì alla sua richiesta. Attribui un crollo nervoso del 1932 alla mancanza di voli, essendosi stabilita a Los Angeles, trascorrendo le sue giornate a fare giardinaggio. Nel 1948, Law partecipò a un evento dello Smithsonian a Washington, DC per celebrare la donazione dell'aereo Kitty Hawk dei fratelli Wright, nonostante il precedente rifiuto di Orville Wright di insegnarle.

Morì il 1° dicembre 1970 a San Francisco. È sepolta nel cimitero di Pine Grove a Lynn, Massachusetts.





STORIE DI MARE, DI NAVI E DI MARINAI

Le Battaglie aeronavali

MIDWAY – prima vittoria

Negli ultimi mesi del 1941, la tensione col Giappone nel Pacifico crebbe alla stessa velocità di quella che ormai contrapponeva Stati Uniti e Germania in Atlantico; qui, però, dopo una serie di incidenti, il 31 ottobre 1941 un sommergibile tedesco affondò un cacciatorpediniere americano, provocando 115 vittime. Mentre l'attenzione della Casa Bianca era calamitata dagli avvenimenti nell'Atlantico (già dopo il fallito attacco di un U-boot al caccia "Greer", Roosevelt aveva ordinato alla U.S. Navy di "sparare a vista" contro unità tedesche e italiane trovate nella zona neutrale), la Pacific Fleet, cui vennero sottratti uomini e navi per rafforzare la Flotta Atlantica, rafforzò degli avamposti basati su alcune isole, i cui nomi presto entreranno nella storia -Wake, Guam, Midway - con la squadra dell'ammiraglio Halsey, incaricato di trasportare nelle basi avanzate materiali e aerei di rinforzo.

La mattina del 7 dicembre 1941, domenica, il gruppo navale formato dalla portaerei "Enterprise" e dagli incrociatori dell'**Ammiraglio Spruance** (foto a lato) stava appunto rientrando da una di queste sortite; il gruppo avanzava adottando le misure di navigazione in stato di guerra, volute dallo stesso Halsey, con l'ordine quindi di sparare a qualsiasi imbarcazione con bandiera giapponese gli si dovesse parare dinanzi, sampan compresi. Ad un certo punto la radio gracchiò, annunciando che aerei nipponici stavano attaccando Pearl Harbor e ribadendo un "refrain" (ritornello) destinato ad entrare nella storia; **<Non si tratta di un'esercitazione!>**. I due ammiragli, rientrando nel porto sconvolto e in fiamme, ebbero solo modo, quella sera stessa, di osservare attoniti la distruzione portata da 353 aerei nemici, partiti da sei portaerei, nel cuore della potenza navale americana nel Pacifico. Una scossa tremenda, per quello che Yamamoto definiva "un gigante addormentato"; e una amara lezione sul cambio della guardia avvenuto nelle moderne flotte, dove il vecchio simbolo di potenza sui mari, le corazzate, stavano lasciando il passo alle portaerei e allo strumento aeronavale.



Halsey, sin dai primi giorni di guerra, impiegò le portaerei rimaste, assieme ai preziosi incrociatori di scorta, per lanciare una serie di attacchi in profondità contro le postazioni nipponiche, ma i raid

effettuati dall'ammiraglio potevano sembrare punture di spillo a fronte dello scatenarsi delle forze aeronavali del Giappone. Queste, tra dicembre 1941 e aprile 1942 affondarono due navi da battaglia inglesi al largo di Singapore; quindi distrussero una squadra navale alleata nel Mar di Giava, bombardarono e devastarono Port Darwin in Australia e infine lanciarono una vasta offensiva contro la flotta inglese in Oceano Indiano. Le quattro portaerei su cui poteva contare Halsey, suddivise in due task force, una ai suoi ordini diretti, l'altra affidata al contrammiraglio Fletcher, non inflissero danni ingenti alle difese nipponiche; ma rappresentarono una buona palestra per piloti meno esperti e addestrati di quelli giapponesi (un'élite formatasi nei lunghi anni di guerra in Cina) e furono comunque in grado di mettere in subbuglio gli alti comandi di Tokyo, già divisi nella strategia da seguire. La Task Force 8 di Halsey, con gli incrociatori di Spruance alle calcagna, il 1° febbraio 1942 esordì colpendo nelle Isole Marshal; mentre gli aerei della "Enterprise" colpivano le postazioni nemiche nell'arcipelago, gli incrociatori di Spruance si avvicinarono all'isolotto fortificato di Wotje bombardandolo e affondando diverse unità nemiche.

L'azione guadagnò a Spruance un encomio e la partecipazione ad altre azioni, come il bombardamento delle Isole Wake e Markus. I suoi incrociatori scortarono quindi le portaerei di Halsey in uno dei raid più spettacolari della guerra, facendo decollare dal piccolo e traballante ponte della "Hornet" un gruppo di bombardieri medi dell'esercito, che in teoria non era possibile impiegare su tali navi, per colpire Tokyo, il 18 aprile 1942. Il "**raid di Doolittle**" (dal nome del colonnello che guidò l'azione) non inflisse danni gravi, ma con i suoi risvolti psicologici e propagandistici squilibrò completamente la strategia avversaria, che già si stava ingolfando in un crescente numero di missioni divergenti.

Mentre la vulnerabilità di Tokyo si palesava sempre di più, gli esperti del comando americano del Pacifico decifrarono il codice navale nipponico, raccogliendo un numero crescente di informazioni, sebbene ancora incomplete e non sempre valutate con chiarezza. A maggio i due gruppi di Halsey e Fletcher tornarono in mare per parare una nuova offensiva anfibia giapponese nel settore di Port Moresby, che aveva quale obiettivo tagliare le comunicazioni tra lo scacchiere australiano e quello del Pacifico centrale.

Mentre Halsey, appena rientrato dal raid contro Tokyo, arrancava nelle Salomone, Fletcher si scontrò con la flotta giapponese nel Mar dei Coralli, dove il 7-8 maggio 1942 si svolse la prima battaglia tra portaerei della storia, con le due formazioni avversarie mai arrivate al tradizionale contatto balistico. La battaglia si concluse con una vittoria tattica dei giapponesi che affondarono la portaerei "Lexington", danneggiando gravemente anche la "Yorktown": il 50% delle forze aeronavali americane presenti nel Pacifico.

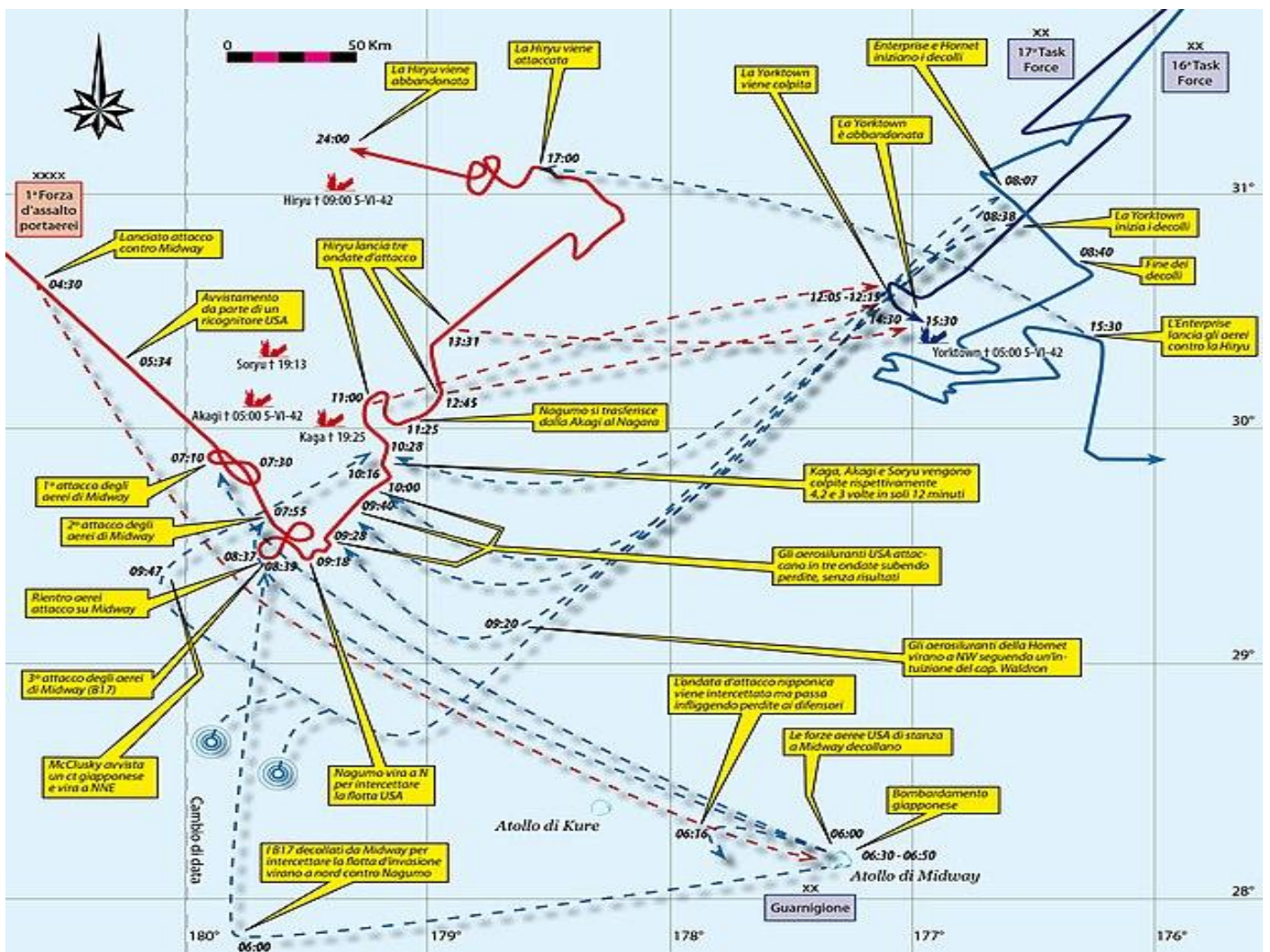
Lo scontro, tuttavia, aveva costretto i nipponici a soprassedere all'attacco contro Port Moresby, caldeggiato dall'alto comando di Tokyo, rilanciando l'ardito "progetto MI" di Yamamoto. Spregiudicato giocatore d'azzardo, convinto che occorresse infliggere agli americani un colpo letale annientando, dopo le corazzate affondate a Pearl Harbor, anche quelle portaerei che si stavano dimostrando pericolose. Yamamoto aveva concepito un piano ambizioso e complesso, avversato dall'alto comando navale, ma mirato ad ottenere il risultato parzialmente sfuggitogli alle Isole Hawaii: la distruzione delle forze aeronavali avversarie.

Per farlo, Yamamoto aveva organizzato, su scala mai vista, un'operazione improntata alla classica tattica nipponica dell'imboscata. Una forza anfibia avrebbe minacciato la base americana situata nella sperduta isola di Midway, che tenendo fede al suo nome era un avamposto irto di radar e sistemi di comunicazione posto a metà strada tra le basi navali nipponiche e le Hawaii. La minaccia

non era solo diretta a neutralizzare ed occupare l'isola, che solo con qualche difficoltà avrebbe potuto essere difesa da una successiva controffensiva americana. Lo scopo principale era infatti attirare le portaerei nemiche e colpirle con un attacco sferrato dal gruppo di 6 portaerei, i cui addestratissimi piloti e tecnici di volo avevano messo a ferro e fuoco un teatro di guerra che andava dall'Oceano Indiano alle Hawaii, attuando una sorta di "Blitzkrieg" aeronavale che, per molti versi, superava quello hitleriano.

Il piano era brillante ma, come spesso accadeva negli studi operativi giapponesi, appariva come una sorta di complicato balletto che coinvolgeva ben cinque squadre navali, una flotta aerea basata a terra, una flotta di sommergibili, i reparti da sbarco e corredato con due azioni diversive da coordinare accuratamente. Vero che la grande offensiva del dicembre era stata ancora più complessa; ma all'epoca i piani erano basati su attacchi multipli contro forze avversarie frastornate e impreparate.

La principale forza d'attacco, scagliata contro Midway, comprendeva la 2ª Flotta e la 1ª Flotta aerea, rispettivamente agli ordini dell'**Ammiraglio Kondo** (responsabile tattico delle operazioni) e dell'**Ammiraglio Nagumo** (foto a lato) che guidava le portaerei d'attacco e il cui curriculum era arricchito dai devastanti raid su Pearl Harbor, Port Darwin e nell'Oceano Indiano. Le due flotte contavano complessivamente su 4 portaerei di squadra e una leggera (con 251 aerei), 4 corazzate, 13 incrociatori – quasi tutti pesanti, capaci di fornire con le navi da battaglia una robusta capacità antiaerea – e 33 cacciatorpediniere. Vi erano poi una quarantina di unità ausiliarie, di scorta e da trasporto, che imbarcavano 6.000 uomini e 53 velivoli da lasciare su Midway, una volta occupata. Questa forza d'urto principale era poi appoggiata indirettamente da altre ingenti unità aeree e navali, compresa la squadra di riserva (la 1ª Flotta) guidata dallo stesso Yamamoto, imbarcatosi sulla fiammante supercorazzata "Yamato". Un dispiegamento in massa, con 7 corazzate, 9 incrociatori, 34 caccia, 15 unità di supporto, che inquadrava inoltre una formazione destinata ad attaccare le isole Aleutine, col compito di distrarre il nemico e di occupare un territorio a ridosso dell'Alaska. Particolare importante, mentre con la riserva Yamamoto aveva tenuto solo una vecchia portaerei-scuola equipaggiata con un pugno di aerei di modello superato e due incrociatori, con la 5ª Flotta impegnata nella diversione sulla Aleutine erano state destinate una nuovissima portaerei di squadra e una portaerei leggera con una ottantina di velivoli.



Una dispersione di forze rivelatasi controproducente. Il piano, inoltre, già tarato da una eccessiva complessità e dalla suddivisione dei reparti stava per scontrarsi con altri tre nodi. Primo, gli americani avrebbero schierato non due portaerei, ma tre, avendo

recuperato anche la "Yorktown", rientrata a Pearl Harbor azzoppata dagli attacchi aerei nemici nel Mar dei Coralli, ma rimessa in mare a tempo di record, seppur con riparazioni di emergenza.

Assieme ad "Hornet" ed "Enterprise", la componente imbarcata americana avrebbe così potuto addirittura superare, di un soffio, il numero di aerei operativi sulle portaerei avversarie: 231 velivoli contro 227, cui però si aggiungevano i 118 ospitati sulle piste di



Midway, che l'**Ammiraglio Nimitz** (foto a lato) aveva fatto alacramente fortificare con tutto quello che aveva potuto racimolare tra marines, pezzi antiaerei, e radar, trasformando l'isola nella quarta "portaerei" americana.

Ora si trattava di sfruttare le informazioni raccolte e la mobilitazione di tutti i mezzi disponibili, che oltre alle portaerei e ai velivoli di Midway avrebbero compreso solamente 8 incrociatori (con la nuovissima unità antiaerea "Atlanta") e 15 caccia, oltre 4 petroliere di supporto. La strategia di Nimitz era ad un tempo uguale e contraria a quella di Yamamoto; si trattava infatti di far cadere i giapponesi in una imboscata, cogliendo di sorpresa le loro portaerei mentre erano impegnate contro Midway, ma concentrando tutte le forze in un punto focale del teatro dei combattimenti.

La missione avrebbe dovuto essere condotta dall'esperto Halsey, che però era tornato dalle Salomone con una grave malattia alla pelle che costrinse quest'uomo energico ed esplosivo in un letto d'ospedale.

Quando Nimitz gli chiese a chi avrebbe dovuto affidare la sua squadra, la lista proposta da Halsey era brevissima; si riduceva infatti al nome dell'ammiraglio Spruance, il comandante degli incrociatori che, oltre ad essere un amico e un ufficiale che conosceva da quasi un quarto di secolo, era riuscito a tenergli dietro durante le fulminee azioni condotte in quei primi mesi di guerra.

Ai suoi due ammiragli, Nimitz ricordò che <<nell'assolvere il compito assegnatovi vi atterrete al principio del rischio calcolato, e cioè evitare di esporre le vostre forze agli attacchi di forze nemiche superiori, sempre che non esista la prospettiva di infliggere gravi perdite al nemico>>.

Il piano prevedeva di ritorcere contro i giapponesi il concetto di imboscata, concentrando nel momento e nel posto giusti le forze disponibili. Spruance suggerì di posizionarsi in maniera tale da minacciare il fianco sinistro della squadra di Nagumo, quando questa avesse lanciato i suoi attacchi contro Midway: a 320 miglia a nord-est dell'isola, dove le due task force americane avrebbero dovuto ricongiungersi il 2 giugno.

Il piano che pure scorreva lungo una sottile lama di rasoio, funzionò. Nimitz aveva integrato le informazioni ricevute dall'intelligence con una ben organizzata rete di ricognizione aerea che sin dalla mattina del 3 permise di avvistare la flotta nemica. L'ampio fronte lungo il quale avanzava una forza di 200 navi suddivise in cinque squadre e vari gruppi autonomi non rendeva facile la sorveglianza; ma gli americani ebbero in quei giorni quasi sempre un quadro relativamente preciso della situazione.

Arrivato nelle prime ore del 4 giugno a 215 miglia a nord-ovest di Midway, Nagumo, peraltro privo dei due suoi assi dell'aviazione navale, Genda e Fuchida, ammalati, aveva lanciato la prima ondata di attacco, con 72 bombardieri e 36 caccia "Zero" (foto a lato), tra i più leggendari aerei del conflitto del Pacifico. Nel frattempo, Nagumo aveva approntato un secondo gruppo d'attacco armato con siluri, nel caso in cui le portaerei americane si fossero mostrate; era una eventualità prevista, e che anche Yamamoto auspicava, per poterle schiacciare nella prevista imboscata.



Mentre il primo gruppo d'attacco rientrava e il secondo si riarmava celermente grazie all'abilità dei tecnici di volo, gli ammiragli giapponesi iniziarono a perdere il controllo della battaglia. I contrattacchi aerei partiti da Midway, benché inefficaci, obbligavano gli "Zero" in volo di copertura della 1ª Flotta Aerea a disperdersi e a consumare carburante. Uno dei ricognitori giapponesi, partiti in ritardo, segnalò quindi la presenza di navi americane 240 miglia a nord di Midway, in posizione ideale per lanciare un contrattacco. Nagumo ordinò allora di tornare a equipaggiare coi siluri gli aerei in fase di riarmo; nuovi messaggi concitati provocarono confusione e ritardi, creando alla fine un micidiale imbuto. Ora le portaerei nipponiche dovevano infatti recuperare sia gli aerei di ritorno da Midway, sia i caccia di copertura, tutti a corto di carburante, e decidere come riarmare gli aerei pronti a partire, costringendo i tecnici di volo a compiere i classici salti mortali. Un vortice di problemi contrastanti da risolvere, che rendeva Nagumo vulnerabile ad un tempestivo contrattacco americano partito da portaerei, di cui ignorava il numero e l'esatta posizione. E proprio quando ormai una moderna battaglia aeronavale poteva essere decisa in una manciata di minuti.

Quanto poi accadde ebbe in effetti dell'incredibile, pur avendo una precisa ragion d'essere. Fletcher, costretto ad arrancare con la sua portaerei malandata, aveva distaccato Spruance con la "Hornet" e l'"Enterprise" verso il nemico, per accorciare le distanze. Quest'ultimo, assumendosi a mente fredda non pochi rischi, approfittò della libertà accordatagli e consigliato dall'esperto staff di aviatori navali ereditato da Halsey, decise di far decollare i suoi aerei alle ore 7, quando la distanza stimata dal nemico era 150-180 miglia, con l'obiettivo di cogliere Nagumo mentre stava rifornendo gli aerei della prima ondata.

Le tattiche di combattimento aeronavale elaborate dagli esperti americani prevedevano infatti attacchi coordinati tra aerosiluranti e bombardieri in picchiata; per coordinare i raid occorreva giungere sul bersaglio assieme, ma quello che sulla carta sembrava fattibile, nella realtà, fatta di venti contrari, decolli troppo diluiti, piloti in parte inesperti e sistemi di aeronavigazione ancora primitivi, mandò ogni piano alle ortiche. Tuttavia il sacrificio di intere squadriglie americane, che persero 37 dei 41 aerosiluranti

partiti con la prima ondata, e l'eccessiva sicurezza dei veterani dell'aria giapponese, aprì la strada a 49 bombardieri in picchiata "Dauntless" delle portaerei "Enterprise" e "Yorktown". La squadriglia americana si avventò come una furia sulle portaerei nipponiche, approfittando dell'assenza degli "Zero", allontanatisi durante i precedenti combattimenti. In 5 minuti, tra le 10,25 e le 10,30 di quel 4 giugno 1942, devastarono "Akagi", "Kaga" (foto a lato) e "Soryu", le portaerei orgoglio della flotta giapponese; queste, ridotte in fiamme e squassate dalle esplosioni provocate dai depositi di benzina avio e dalle armi accatastate sui ponti mentre si riarmavano freneticamente gli aerei, sarebbero affondate portando con sé centinaia di insostituibili piloti e tecnici veterani. E con loro, la speranza di vittoria del Giappone.

(foto sotto altra portaerei giapponese in fiamme).



La battaglia certo non era finita; da una quarta portaerei giapponese, la "Hiryu", rimasta intatta, il contrammiraglio Yamaguchi, uno dei più brillanti comandanti aeronavali giapponesi, che inutilmente aveva criticato le scelte tattiche di Nagumo, fece partire un raffazzonato contrattacco, che riuscì però a colpire a morte la già malconcia "Yorktown", più tardi finita da un sommergibile. Il comando delle forze aeree. Mentre Fletcher fu costretto a trasbordare su un incrociatore, Spruance, informato della esatta posizione della "Hiryu", prese un'altra azzardata decisione: far decollare 40 bombardieri in picchiata senza scorta di caccia, che preferì tenere a difesa delle sue portaerei, così da togliere di

mezzo anche l'ultima minaccia aerea nemica. Gli aerei di Spruance centrarono la "Hiryu", che stava preparando un nuovo raid, affondandola (foto sotto).

Rinnovati attacchi aerei americani colpirono altre unità nipponiche, compresi due incrociatori pesanti; per conto suo Spruance completò la sua eccellente prestazione di comandante in mare, aiutando gli apparecchi che rientravano di notte accendendo le luci, sfidando così il rischio di un attacco subacqueo pur di salvare i piloti. Per contro, Yamamoto rinunciò a tentare un estremo attacco con la flotta di corazzate e incrociatori a disposizione, limitandosi a dar spazio alla conquista di parte delle Aleutine.

La vittoria conseguita alle Midway, col decisivo contributo di Spruance, era eccezionale sul piano tattico; al costo di una portaerei, un cacciatorepediniere, 147 aerei e 307 uomini, la flotta americana aveva eliminato 4 portaerei, un incrociatore pesante, 258 aerei e oltre 3.000 uomini, compresi 110 piloti - la crema del corpo aereo nipponico - e il 40% dei tecnici di volo. Sul piano strategico, la spinta offensiva nipponica aveva subito una formidabile scossa; ma Yamamoto era ben deciso a rendere la vita dura al nemico senza perdere l'iniziativa strategica, poiché come ricorda lo storico inglese John Keegan, la battaglia di Midway, pur rappresentando una sconfitta di proporzioni catastrofiche, non fece perdere un metro di territorio al Giappone e non modificò minimamente i confini del suo impero.



(S. Ten. Vascello Emilio Mediolì)

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, continuando secondo la "scaletta" proposta dall'organigramma dell'Aeronautica Militare.

Il 37° Stormo sulla Base Aerea di Trapani-Birgi

Il 37° è uno stormo caccia dell'Aeronautica Militare. Ricostituito dal 1984, ha sede presso l'Aeroporto di Trapani-Birgi. Dipende dal Comando delle Forze da Combattimento di Milano. Dal 2012 è operativo con il velivolo Eurofighter Typhoon F-2000.

Lo Stormo, intitolato alla memoria del **Maggiore Pilota Cesare Toschi**, ha come Reparto Operativo il **18° Gruppo Caccia Intercettori Ognitempo** (stemma a lato).



STORIA - Lo stormo fu costituito all'aeroporto "Fortunato Cesari" di Lecce il 1° aprile 1939 come **37° Stormo Bombardamento Terrestre** della Regia Aeronautica, con i velivoli Savoia-Marchetti S.M.81, trimotori da bombardamento affidati ai due reparti dello stormo (retto dal colonnello Goffredo Gorini): il 54° e 55° Gruppo

II GUERRA MONDIALE - Al 10 giugno 1940 era ancora al comando di Gorini con il 54° Gruppo del Magg. Giuseppe Colavolpe con la 218ª (7 Sm.81) e 219ª Squadriglia (6 SM.81) ed il 55° Gruppo del Ten. Col. Erminio Ermo con la 220ª (6 SM.81) e 221ª Squadriglia (6 SM.81) inquadrato nella IV Zona Aerea Territoriale (ZAT) del Gen. S.A. Eraldo Ilari di Bari. Durante la Seconda Guerra Mondiale partecipò, il 9 luglio 1940, alla "Battaglia di Punta Stilo" con 26 velivoli, in quella che fu la sua prima azione bellica terminata con 8 aerei distrutti e due navi nemiche danneggiate. Il 54° Gruppo fu di stanza in Nordafrica sin dall'11 luglio 1940, da dove, spostandosi tra gli aeroporti di Ain el-Gazala, Barce (oggi al-Marj) e Aeroporto di Martuba, compì pattugliamenti marittimi e bombardamenti sia notturni che diurni meritandosi la Medaglia d'Argento al Valor Militare. Dalla fine dell'ottobre 1940 il 37° Stormo, che nel frattempo aveva inglobato il 116° Gruppo con le sue 276ª Squadriglia e 277ª Squadriglia, partecipò alla campagna di Grecia e di Jugoslavia volando sui Fiat BR.20 con i quali partecipò anche alla difesa di Corfù e Cefalonia. L'11 giugno 1941 il comando dello Stormo e il 55° Gruppo passarono all'aeroporto militare di Gerbini (nella piana di Catania) per meglio coordinare gli attacchi contro Malta, che iniziarono il 18 ottobre. Quasi un mese dopo però in una di queste incursioni il Maggiore della 276ª Squadriglia Cesare Toschi, Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria e al quale è intitolato il 37° Stormo. Dal gennaio al luglio 1942, prima il 55° e poi il 116° Gruppo operarono dall'aeroporto di Castelvetro. Successivamente il 55° e 116° tornarono a Lecce continuando comunque le ricognizioni e le scorte ai convogli, quindi il 3 settembre 1942 l'intero stormo si insediò a Reggio Emilia dove acquisì i bombardieri medi CANT Z.1007bis. La vita dell'unità stava comunque volgendo al termine. Il 55° Gruppo il 28 novembre fu trasferito in Sardegna e compì la sua ultima missione di guerra il 18 maggio 1943. Il 116° continuò invece a decollare dall'aeroporto di Latina e, dalla metà di aprile, da Cameri, dove rimase sino al 15 giugno 1943, data in cui assunse la posizione quadro.



LA RICOSTITUZIONE - Rimase in quella posizione fino al 1° ottobre 1984, quando fu ricostituito dall'Aeronautica Militare, come 37° Stormo "Cesare Toschi", nella sua attuale sede in Sicilia. Dal 1984 dunque lo Stormo, di stanza all'aeroporto di Trapani-Birgi (luogo di nascita del 18° Gruppo Caccia Intercettori alle dipendenze dello stormo), impiegò il **Lockheed F-104 Starfighter** (foto a sinistra). Nel marzo 1985 lo stormo ricevette la bandiera di guerra. Nel 1999 prese parte alle missioni militari in Kosovo. Lo stormo fu il primo dell'Aeronautica Militare a transitare sugli F-16 nell'ambito del programma Peace Caesar. La prima consegna dei velivoli ricondizionati dalla Lockheed Martin nella versione **F-16A Block 15 ADF Fighting Falcon** (foto a destra) è del 2003, e venne celebrata il 17 luglio.



Dal 28 marzo 2006 al 2010 ha avuto in organico, oltre al 18°, anche il 10° Gruppo Caccia Intercettori, da quella data in organico al 36° Stormo, avendo cessato di volare con gli F-16 per passare agli Eurofighter Typhoon trasferendosi a Gioia del Colle. Nel 2011 lo stormo ha preso parte all'operazione "Odyssey Dawn" in Libia. Dopo la fine del programma "Peace Caesar" nel 2012, lo stormo ha acquisito gli Eurofighter 2000 (EFA) provenienti da Gioia del Colle e Grosseto il 18 ottobre dello stesso anno, quando con cerimonia ufficiale ha preso in carico gli EFA assegnati al 18° gruppo.

ORGANIZZAZIONE - Dipendono dal 37° Stormo:

- il Comando Aeroporto militare "Livio Bassi"
- il Comando Stormo
- Il 18° Gruppo caccia
- Il 437° Gruppo Servizi Tecnici Operativi
- Il 537° Gruppo Servizi Logistici Operativi
- Il Gruppo Mobile Supporto Aeromobili
- Il Servizio Tecnico Rinforzato (Gruppo Efficienza Aeromobili dal 2004 al 2012)
- Il 216° Nucleo Gruppo Protezione delle Forze del 16° Stormo
- Il 6° Laboratorio Tecnico A.M. di Controllo
- Il Distaccamento Aeroportuale di Pantelleria
- Il Distaccamento Aeronautico di Lampedusa
- l'82° Centro C/SAR (per la logistica - operativamente dipende dal 15° Stormo)
- la 135ª Squadriglia radar remota (per la logistica - operativamente dalla 4ª Brigata telecomunicazioni)
- La Squadriglia T.L.C. del 2° Reparto Tecnico Comunicazioni

ONORIFICENZE - *Alla Bandiera di Guerra*



Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia

«Prestigioso Stormo dell'Aeronautica Militare, dalle gloriose tradizioni, impiegato senza soluzione di continuità, nei vari teatri di crisi al servizio della comunità internazionale, dopo aver operato nell'ambito dell'operazione "Unified Protector" in Libia, "Inherent Resolve" in Iraq e varie attività di polizia aerea in zone ai confini dell'alleanza atlantica, il 37° Stormo assicura, inoltre, da più di un anno, il monitoraggio dei traffici e movimenti marittimi nel Mediterraneo, partecipando attivamente a scorte di assetti da trasporto diretti al supporto dell'ospedale di Misurata e ricognizioni a protezione delle unità italiane impegnate nell'area. Ha sostenuto altresì con i propri velivoli, in collaborazione con altri stormi, l'operazione "Prima Parthica" in Iraq per contrastare la minaccia del terrorismo islamico in terra irachena. Il valore, le spiccate virtù militari, lo straordinario spirito di sacrificio e l'esemplare efficienza che da sempre contraddistinguono questo reparto, hanno permesso di totalizzare un elevato numero di ore di volo in operazioni reali conseguendo straordinari obiettivi e riscuotendo unanimi apprezzamenti in ambito internazionale.

Cieli della Libia, dell'Iraq, dell'Alleanza Atlantica, 2011 - 2020» - 6 ottobre 2020

Velivoli utilizzati dal XVIII gruppo nella sua storia

1916 – 1° Costituzione a Taiedo (Milano)

1916 – Caproni' Ca.3

1918 – Caproni' Ca.5

1929 – 2° Ricostituzione a Milano (3° Stormo)

1929 – FIAT CR.20

1931 – FIAT CR.20bis

1937 – FIAT CR.32

1939 – FIAT CR.42

1941 – Macchi MC.200

1942 – Macchi MC.202

1943 – SAI Ambrosini S.207

1943 – Dewoitine D.520

1944 – Macchi MC.205V

1956 – 3° Ricostituzione a Villafranca (3° Stormo poi Aerobrigata)

1956 – RF-84F 'Thunderflash'

1974 – F-104G 'Starfighter'

1983 – Costituzione a Gioia del Colle (N.O.D.A.)

1983 – F-104S 'Starfighter'

1984 – 4° ricostituzione

1984 – F-104S 'Starfighter' (37° Stormo Trapani Birgi)

1989 – F-104S ASA 'Starfighter'

1999 – F-104S ASA-M 'Starfighter'

2003 – F-16A ADF 'Fighting Falcon'

2012 – EF 2000 Eurofighter

(Fonte Wikipedia – portale A.M. – Aviation Report)

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€ che erogheranno i nostri Soci di Fidenza 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 e le sue utenze, le attività, la logistica, progetti e mostre, l'amministrazione, le spese di gestione, le apparecchiature, i noleggi, le assicurazioni, il notiziario, la manutenzione periodica del monumento aereo, 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 quote ed erogazioni volontarie e tanto lavoro a titolo di volontariato, per assicurare una 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 dalla Presidenza Nazionale, "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 E NON OLTRE IL 28 FEBBRAIO 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 viene effettuato 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



che caratterizzeranno il nuovo anno 2025.

A ricevere i partecipanti, all'evento, il **Cav. Luigi Franceschetti** (nella foto a lato riceve un omaggio degli Aviatori) - Presidente del Circolo Culturale Fidentino, che ospita anche la sede Aeronautica da molti anni.

Molti i Soci Aviatori partecipanti, che hanno condiviso con le Autorità presenti, gli ospiti e una delegazione dei Cavalieri guidata dal **Delegato Provinciale Comm. Alessandro Ghidini**, una mattinata all'insegna dell'amicizia e della condivisione, caratterizzata dal consueto senso di appartenenza e goliardia.



tra Aviatori e Cavalieri, sia la dimostrazione che la sinergia tra le associazioni sia l'unica ed efficace via per affrontare insieme le tante e onerose attività che i volontari di ogni sodalizio, in osservanza degli obiettivi statutari, pongono in atto come iniziative socialmente utili.

L'evento è stata anche l'occasione propizia per consegnare all'Ing. Andrea Massari (foto sopra) l'attestato di Socio Benemerito degli Aviatori d'Italia, in riconoscimento della vicinanza e fattiva collaborazione manifestata in due mandati da Sindaco della Città di Fidenza. Anche l'attuale Sindaco Davide Malvisi, è stato nominato Socio Benemerito degli Aviatori d'Italia, per aver dimostrato nell'incarico di Vice Sindaco e nell'attuale veste di primo cittadino, considerazione e stima dell'intera Amministrazione Comunale, nei confronti del Sodalizio della Gente dell'Aria (foto in apertura dell'articolo).



concludendo con un meritato riconoscimento al Socio Rino Pelagatti, mitica figura degli Aviatori d'Italia, che da anni dedica le sue opere di artigianato aereo a tutti gli appassionati, traducendo generosamente il suo lavoro in "Arte donata".

AVIATORI E CAVALIERI GEMELLATI E SEMPRE PIÙ VICINI

Conviviale natalizio tra Aviatori e Cavalieri
nomina Socio Onorario Sindaco di Fidenza e
Presidente della Provincia uscente, già Sindaco di Fidenza

Il 21 dicembre scorso gli Aviatori ed i Cavalieri OMRI di Fidenza si sono riuniti nella sede della Sezione Arma Aeronautica e Circolo Culturale, per il tradizionale scambio di auguri natalizi. La chiusura dell'anno sociale è sempre occasione per fare un punto di situazione e tracciare un calendario programmatico delle attività, eventi e progetti



Proprio la goliardia, trova sempre in prima fila Cav. Ermanno S. - per gli amici "Nonno Abelardo" (foto a sx) che non ha mancato all'appuntamento annuale, assumendo la veste di **Araldo dei Cavalieri** e recitando una nuova simpatica filastrocca, scritta per l'occasione ed espressa con simpatica rima.

Dopo aver fatto onore al ricco buffet organizzato dal bravo Giorgio, ha preso la parola il Col. Bianchi, per ringraziare e sottolineare come il gemellaggio avvenuto



Dopo le repliche di Massari e del Sindaco Malvisi, che ha a ampiamente elogiato il contributo dell'Associazione in città e nel territorio, è stata la volta del Comm.

Ghidini (foto alato) che salutano e ringraziando autorità e partecipanti, ha sottolineato ed esaltato il ruolo dei Cavalieri nel contesto sociale dell'intero territorio parmense,



Strega

27 gennaio - Giorno della Memoria 2025 a Fidenza



“Se comprendere è impossibile, conoscere è necessario, perché ciò che è accaduto può ritornare, le coscienze possono nuovamente essere sedotte ed oscurate: anche le nostre.” (Primo Levi)

La giornata è stata istituita in ricordo delle vittime dell'Olocausto, per commemorare lo sterminio e le persecuzioni del popolo ebraico, nonché dei deportati militari e politici italiani nei campi di sterminio nazisti.

Il Giorno della Memoria 2025 è stato celebrato a Fidenza con una serie di eventi, testimonianze e momenti di riflessione a dimostrazione di una persistente coscienza, da parte della città, della necessità storica e culturale di trasmettere la memoria dei

fatti che hanno segnato il Novecento e tutta la storia dell'umanità.

Il palinsesto degli eventi organizzati in occasione del 27 gennaio è stato molto ricco, diffuso ed aperto a tutta la cittadinanza. Ben 10 iniziative di diverso tipo, come la presentazione di libri, mostre, lo svolgimento di cortei, concerti, proiezioni e visite guidate. L'Associazione Arma Aeronautica, unitamente alle rappresentanze dell'Associazione locale, han partecipato alla commemorazione.

10 febbraio - Giorno del ricordo a Fidenza



Lunedì 10 febbraio 2025, in Via Martiri delle Foibe, il Sindaco ha celebrato la ricorrenza depositando una corona in memoria delle vittime delle “Foibe”, presso il cartello toponomastico della strada intitolata al ricordo delle vittime delle Foibe in Fidenza.

Autorità comunali, cittadini e Associazioni hanno presenziato



all'evento, che nel pomeriggio è stato oggetto di una Riunione straordinaria del Consiglio Comunale, presso la Sala Consiliare del Comune.



10 febbraio

Giorno del ricordo a Salsomaggiore Terme

Anche a Salsomaggiore il Nucleo locale AAA, ha partecipato alla ricorrenza, inquadrandosi nel picchetto di militari e volontari che ha reso gli onori nel momento della deposizione della corona alle vittime dello sterminio. Presenti il Capo Nucleo AAA Sergio Vaccari, ed i Soci Piero Verduri (nella foto a lato) e Roberto Sghia.

Commemorazione del Giorno della Memoria 2025 presso il rifugio antiaereo di Parma centro, identificato come "R27 - San Giovanni"

Nell'imminenza della giornata nazionale dedicata alla memoria della Shoah, per commemorare il Giorno della Memoria, domenica 26 gennaio la Sezione di Parma dell'**Associazione Nazionale Combattenti Forze Armate Regolari Guerra di Liberazione** (ANCFARGL), guidata dal **Presidente – Dott. Andrea Di Betta** - ha organizzato un incontro con alcune famiglie di Internati Militari di Parma, all'interno del Rifugio antiaereo denominato **"R-27 – San Giovanni"** in Parma centro.



Da anni Di Betta ed il suo gruppo di volontari si dedica con generosa passione e professionale impegno alla riabilitazione dei molti rifugi situati nei sotterranei di Parma, che avevano una capienza mai sufficiente e non certo confortevole, ma relativamente sicura, di migliaia di posti.

Rendere fruibile al pubblico questi luoghi malsani, che versavano in abbandono da ottanta anni, non è stato e non sarà compito facile; ciò nonostante, con qualche precauzione, finalmente da qualche anno gli interessati possono seguire il Dott. Di Betta sottoterra, nella certezza di essere al seguito della guida più preparata e professionale in materia, che con parole semplici, aneddoti e riferimenti storici, illustra la situazione offrendo "una fotografia molto realistica" delle tremende condizioni fisiche e di ansia, in cui versava la popolazione durante la Guerra di liberazione.

Come noto la "Liberazione" venne portata avanti a suon di bombardamenti anche nel territorio parmense, alle volte indiscriminati o quanto meno imprecisi, che causarono ... diciamo così: "danni collaterali" tragici ed incalcolabili. È proprio il caso di citare le parole del Sindaco anni addietro: **"le bombe – anche quelle alleate – quando ti arrivano in testa, fanno male allo stesso modo!"**



Il Presidente Di Betta intervenendo nella circostanza che ha voluto dedicare al Giorno della Memoria, ha così commentato l'impegno del suo gruppo: *"il lavoro fin qui svolto è solo l'inizio, abbiamo bisogno di completarlo con risorse e conoscenza. Il motivo è piuttosto semplice: noi abbiamo reso disponibile l'R27, ma per farlo diventare uno **spazio espositivo della Guerra di Liberazione**, abbiamo bisogno della Città, proprio nell'80esimo della Liberazione (1945-2025). Non potremo essere mai uno spazio definitivo senza la Storia dei parmigiani".*

Di Betta - Strega

**TRADIZIONALE CONSEGNA DEL CALENDARIO A.M.
AL SINDACO DI FIDENZA
E RIUNIONE PROGRAMMATICA ATTIVITÀ 2025**

Archivate le festività e assolti gli impegni più pressanti, il Sindaco di Fidenza ed il Presidente della Sezione fidentina dell'A.A.A. – Aviatori d'Italia, sono riusciti a programmare il tradizionale incontro di inizio anno, in cui gli Aviatori donano al primo cittadino il Calendario Azzurro dell'Aeronautica Militare, come simbolo di amicizia, vicinanza e collaborazione con il Comune, nelle attività socialmente utili.

Un impegno, quello degli Aviatori volontari, che da quest'anno diviene più efficace ma soprattutto ufficialmente riconosciuto, dall'entrata dell'Associazione Arma Aeronautica – ETS, nel Ruolo Unico del Terzo Settore.

Il tradizionale incontro tenutosi nella Sala del Consiglio Comunale il giorno 8 febbraio, è stata l'occasione per tracciare le linee programmatiche delle attività 2025 e per gli anni successivi. Tra le attività poste in programma, conferenze, mostre e la rivisitazione del monumento aereo in occasione del 102° di fondazione dell'A.M. (28 marzo); gli eventi Fiera di maggio e ottobre 2025 con nuovi apporti e scenari, la celebrazione della ricorrenza del San Giorgio tra Cavalieri e Aviatori, mostre e conferenze aperte alla cittadinanza.



**ASSEMBLEA DELL'ISTITUTO DEL NASTRO AZZURRO - PARMA
NOMINA NUOVO COMMISSARIO STRAORDINARIO**

Il giorno 18 gennaio 2025 si sono riuniti a Parma gli iscritti alla Federazione Provinciale locale - **Soci ordinari** (decorati al Valore o congiunti) e **Soci sostenitori** (simpatizzanti che desiderano dare il loro contributo e condividere gli ideali dell'Istituto), per discutere il futuro della Federazione di Parma ed individuare una soluzione efficace, definitiva ed immediata alla difficile situazione di incertezza e demotivazione che si è venuta a generare durante il lungo periodo di commissariamento. Va ricordato infatti l'impegno del **Cav. Roberto Spagnoli**, successivamente sostituito nell'incarico di Commissario straordinario, ad agosto scorso, dal **Consigliere Nazionale Dott. Marco Montagnani**.



Nell'assemblea del 18 gennaio 2025, alla presenza del **Presidente Nazionale Gen. Carlo Maria Magnani**, è stata recepita ed accolta la disponibilità del Dott. Arduini, ad assumere l'incarico di Commissario Straordinario.

Con il decreto di nomina del 21 gennaio 2025, il Dott. Ubaldo Arduini assume - sotto la stessa data - l'incarico di Commissario Straordinario della Federazione Provinciale di Parma, dell'Istituto del Nastro Azzurro, tra Combattenti Decorati al Valor Militare, con l'impegno di indire quanto prima le elezioni per il rinnovo delle cariche sociali (decreto di nomina a lato).

Con l'auspicio che il prestigioso Labaro Azzurro - che raccoglie in sé il sacrificio di così tanti nostri Valorosi - torni presto e con orgoglio a sfilare nella nostra città, formuliamo al Dott. Arduini i più sentiti auguri di buon lavoro.

Socio Ordinario – Col. Alberto Bianchi



IN RICORDO DEL MARCHESE GUIDOBALDO DALLA ROSA PRATI



"A testa in giù, per il piacere dell'avventura"

«Ho 84 anni, il potentissimo motore dell'aereo acrobatico Pitts 260 ruggisce nella messa in moto. In pochi secondi sono in volo e il ruggito si trasforma in canto, divorso il tempo volando rasoterra a 300 all'ora. Con le ali accarezzo verdi prati ed aridi cespugli, volgo lo sguardo all'indietro e vedo fuggire velocissima l'amata Terra e la mia vita. Punto verso l'azzurro del cielo e mi lascio abbagliare dai raggi del sole, le pupille velate di lacrime.»

(Guidobaldo Dalla Rosa Prati 2000)

Caro Guidobaldo, caro Amico,
per molti di noi sei stato e rimarrai un mito; non solo per gli Aviatori, anche per la Gente di Mare e per quelli a cui piace il vento in faccia.

Venivo a trovarti in Aeroclub, o sulla tua barca a Porto Lotti, o in quella tua casa-museo in strada Duomo, per ascoltare storie e avventure, appassionanti e divertenti; alle volte anche le tue disavventure di cui, con ironia, ridevi per primo. Mi hai concesso amicizia al punto di farmi leggere il tuo diario, che è poi divenuto un libro, quando ancora era scarabocchiato su un quadernetto: che spasso!

Attraverso quelle pagine e quelle foto in bianco e nero ti ho conosciuto meglio: un Signore romantico e amante della vita. E intanto prendeva forma "il mito". Mi dicevi che non si deve temere l'avventura, che è così bello ed emozionante quando all'improvviso ti prende e ti porta lontano!

Però ho sempre pensato che nella tua lunga vita, hai reso la vita difficile al tuo Angelo custode:
...E non sono neppure sicuro che sia finita!

*Cieli azzurri nobile Amico
Strega*



**Associazione Arma Aeronautica
"Aviatori d'Italia"
Sezione di Fidenza**

A nome dei Soci tutti e della Redazione di "Forum degli Aviatori d'Italia",
trasmetto con animo afflitto da profondo cordoglio,
un abbraccio di fraterna solidarietà e vicinanza alla famiglia
del nostro indimenticabile Amico Aviatore,
Marchese Guidobaldo Dalla Rosa Prati.

Il Presidente
Col. Alberto Bianchi



Il pilota Guidobaldo e ...quel suo "volo folle" adottato dalle Frecce Tricolori



Caro direttore,

nei giorni scorsi è mancato Guidobaldo Dalla Rosa Prati, come ricordato anche dal "nostro" quotidiano con un bell'articolo di Luca Pelagatti. Nel pezzo si leggono parole che tratteggiano la sua figura di grande parmigiano, serio imprenditore, amante dell'avventura nel senso più nobile del termine.

Dalla Rosa è stato anche, e soprattutto, un superbo aviatore, un pilota provetto che, non è un'esagerazione dirlo, aveva veramente il volo nel sangue. Colonna portante dello storico Aero Club cittadino "G. Bolla" aveva migliaia di ore di volo all'attivo.

Tramite le pagine della Gazzetta vorrei raccontare un aneddoto che forse non tutti sanno. **Il Marchese Dalla Rosa è stato inventore di una speciale e difficile figura acrobatica denominata "volo folle".** Una manovra in cui l'aeroplano vola a bassa quota, cambiando repentinamente la quota andando su e giù, al tempo stesso sbattendo le ali. Sembra totalmente fuori controllo, quasi sul punto di schiantarsi al suolo, ma in realtà il

pilota lo sta conducendo magistralmente lavorando delicatamente di mano e piede.

Questa figura ebbe un tale successo da essere addirittura adottata dalle Frecce Tricolori, la miglior pattuglia acrobatica del pianeta, che ancora oggi la portano in giro per il mondo nelle loro esibizioni. Un paio di anni fa arrivò a Parma il Comandante delle Frecce per consegnare personalmente un prestigioso riconoscimento in cui si certificava la paternità della manovra al nostro Marchese.

Ma al di là di questi aspetti c'è una cosa in particolare, molto importante, che mi premeva sottolineare di Guidobaldo Dalla Rosa, ed era la sua grande umanità. Ogni volta che ho avuto la possibilità di parlare con lui ho sempre trovato un uomo dalla grande disponibilità, intelligente, arguto, a cui piaceva anche, con la grande ironia di autentico parmigiano che lo contraddistingueva, dispensare con grande simpatia battute nel nostro arrotato dialetto. Con Guidobaldo Dalla Rosa se ne va un grande parmigiano, un gran pilota, un romantico sognatore innamorato della vita. Nel Paradiso degli Aviatori troverà ad attenderlo un altro superbo pilota parmigiano, suo grande amico, Pino Valenti, e con due piloti di quel calibro, anche gli angeli impareranno finalmente a fare le acrobazie. Ci mancherà tantissimo.

Buon volo Marchese

Carlo Migliavacca

**Socio e addetto stampa dell'Associazione Arma Aeronautica
"Aviatori d'Italia" - Sezione di Parma**

ACCADDE NEI NOSTRI CIELI ... a gennaio/febbraio



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

*Buona lettura **Strega***

IL CALENDARIO DEGLI EVENTI STORICI DELL'AERONAUTICA MILITARE

..... avvenne nel mese di gennaio e febbraio

GENNAIO

- 01/01/2004 Causa allerta terrorismo, viene prorogata fino al 6 gennaio l'ordinanza – in vigore dal 24 dicembre 2003 – che blocca il sorvolo di Roma agli aerei da turismo. Sono esclusi i voli di Stato e quelli di pubblica utilità. Previsto, in caso di necessità, l'intervento dei velivoli *F-104* ed *AMX* dell'Aeronautica Militare.
- 02/01/2008 Muore a Torino l'aviatore ingegnere Pietro Morelli. Nato ad Ascoli Piceno nel 1924, progettista di numerosi alianti, nel 1952 fondò il Centro di Volo a Vela presso il Politecnico di Torino di cui fu presidente fino al 1958.
- 03/01/1996 A Lugo di Romagna, città natale di Francesco Baracca, Asso dell'Aviazione italiana nel Primo Conflitto Mondiale, al teatro Rossini, viene riproposta l'opera futurista «*L'aviatore Dro*» del compositore e musicologo Francesco Balilla Pratella anch'egli lughese. Nel 1920 «*L'aviatore Dro*» suscitò scalpore imponendosi all'attenzione generale come prototipo di rappresentazione lirica del mondo futurista. Nato nel febbraio 1909, il Futurismo, movimento culturale, mette in discussione i canoni accademici dell'epoca incuneandosi in tutti i campi, compreso quello aeronautico
- 04/01/1937 Con la Legge n. 35 viene istituita una Cassa Ufficiali della Regia Aeronautica. La Cassa è amministrata da un Consiglio composto di n. 4 membri nominati dal Ministro per l'Aeronautica e di n. 1 nominato dal Ministro per le Finanze. Il controllo sulle operazioni e sui bilanci è affidato ad un Comitato di n. 3 sindaci, n. 2 nominati dal Ministro per l'Aeronautica e n. 1 dal Ministro per le Finanze. I membri del Consiglio ed i sindaci durano in carica tre anni e possono essere riconfermati. Tutte le prestazioni sono gratuite.
- 05/01/2020 Muore a Milano il pittore Tullio Crali. Nato a Igalo, in Montenegro, il 13 dicembre 1910, è stato un esponente di spicco del Futurismo italiano, celebre per i suoi dipinti aeronautici.
- 06/01/1969 Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) dà inizio alla propria attività per il nuovo anno rendendo noto che sarà data priorità all'industria aeronautica tenendo in considerazione le collaborazioni internazionali.
- 07/01/1940 Il Bollettino della Regia Aeronautica rende noto che l'Asso di Guerra, Medaglia d'Oro, Generale Silvio Scaroni viene destinato ad assumere il comando della II Divisione Caccia Terrestre "Borea" in Torino-Caselle. Nato a Brescia nel 1893, Scaroni ha partecipato alla Prima Guerra Mondiale inizialmente in Artiglieria con il grado di Tenente, successivamente nell'Aviazione da caccia facendo parte della famosa Squadriglia degli Assi di Francesco Baracca. È entrato nella Regia Aeronautica nel 1923 con il grado di capitano.
- 08/01/2025 Un velivolo *C130* dell'Aeronautica Militare riporta in Italia la giornalista Cecilia Sala arrestata ed incarcerata in Iran lo scorso 19 dicembre.
- 09/01/1980 Il Governo presieduto da Francesco Cossiga (DC) formato da DC, PSDI, PLI, trova l'accordo riguardo la nomina dei vertici militari. Nuovo Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare è il Generale di Squadra Aerea Lamberto Bartolucci nato ad Orbetello (Grosseto) nel 1924, attualmente Capo dell'Ispettorato Telecomunicazioni e Assistenza al Volo (ITAV). Frequentatore della Regia Accademia Aeronautica nel 1942, Corso Aquila 2°, causa l'armistizio dell'8 settembre 1943 attraversa le linee rientrando nel citato istituto ricostituitosi a Brindisi. Succederà il successivo 2 aprile al Generale Alessandro Mettimano.
- 10/01/1939 Un velivolo *Savoia-Marchetti SM.75*, composto di tre motori Alfa Romeo, conquista il primato internazionale di velocità su 2.000 chilometri di percorso con carico di 10 mila chilogrammi, circuito Santa Marinella-Napoli (Vesuvio)-Monte Cavo-Santa Marinella alla velocità di Km 330,97. Pilotato dai capitani Nunziante e Baiocco, con a bordo il motorista Maffezzoni, l'*SM75* ha trasportato un passeggero
- 11/01/1961 Visita del Sottosegretario dell'Aeronautica Italo Balbo ai Campi d'Aviazione di Torino
- 12/01/1961 Sciopero di ventiquattrore del personale Alitalia che protesta per il trasferimento del traffico aereo dall'aeroporto di Ciampino a quello di Fiumicino, ed avanza richiesta di una indennità giornaliera di lire 500 a compenso del disagio derivante dal maggior tragitto da dover compiere per raggiungere la nuova sede.
- 13/01/1993 Viene ucciso a coltellate, a Bruxelles, il Generale in congedo dell'Aeronautica Militare Roberto Boemio, 58 anni. I giornali belgi scrivono di una tentata rapina; in Italia, invece, l'assassinio da varie parti viene collegato alla tragedia di Ustica considerato che il 27 giugno 1980 il Boemio era Capo di Stato Maggiore del Comando III Regione Aerea di Bari.
- 14/01/1926 Il Regio Decreto n. 142 introduce delle modifiche al Regio Decreto Legge 13 novembre 1924. n. 1990, per la prima applicazione delle norme relative al reclutamento ed all'avanzamento degli ufficiali dell'Arma Aeronautica

discussioni nei circoli politici, in ambito accademico e giornalistico. Certo è che il Futurismo attrae personaggi destinati a diventare celebrità della Cultura. Pittori, scultori, scenografi, compositori, illustratori, costumisti quali Francesco Balilla Pratella, Umberto Boccioni, Carlo Carrà, Luigi Russolo, Gino Severini, Fortunato Depero, Achille Funi, Mario Sironi, Giacomo Balla, Tullio Crali.

DAL PRIMO CONFLITTO MONDIALE AL FASCISMO, L'AEROMUSICA FUTURISTA

Con l'avvicinarsi del Primo Conflitto il Futurismo calamita l'attenzione ed il consenso del mondo nazionalista ed interventista, ma anche di quelle componenti della sinistra facenti capo al sindacalismo rivoluzionario di Georges Sorel.

Dal termine del conflitto agli inizi degli anni Venti, nonostante sia uscita vittoriosa dalla guerra, l'Italia è attraversata da disordine, sovversione, crisi politica, economica e sociale. Alto è il rischio di una guerra civile. Se una parte delle sinistre auspica una rivoluzione simile a quella bolscevica affermatasi in Russia nel 1917, dal canto loro, le forze nazionali e patriottiche si oppongono all'ondata rossa mettendo in campo reduci vilipesi, nazionalisti, futuristi di Marinetti e Fasci di Combattimento, questi ultimi fondati da Benito Mussolini a Milano, il 23 marzo 1919. Fra scontri, gazzarre di piazza e palcoscenici culturali, il Futurismo va avanti. La sera del 4 settembre 1920 va in scena a Lugo, in Romagna, al teatro Rossini, «**L'Aviatore Dro**», opera drammatica del compositore lughese Francesco Balilla Pratella, autore futurista.

Annoiato da una vita agiata e colma di ricchezze peraltro dissipate, il giovane Dro ripudia l'avvenente Ciadi per intraprendere un cammino, oseremmo affermare ascetico, che lo porta ad amare la natura solcando, da improvvisato aviatore, il cielo con il nascente mezzo aereo che, però, lo porterà alla morte.

L'opera di Pratella riscuote successo: se la critica la definisce tradizionale dal punto di vista musicale, Marinetti esaltando il ruolo centrale del pilota, la fa decollare definendola «*aeromusica dell'aviazione*».



Nelle immagini sopra: Francesco Balilla Pratella autore de «L'Aviatore Dro», i Manifesti dell'Aeropittura e dell'Aeromusica

Tutto ciò avviene in un contesto alquanto drammatico per l'Italia, con i governi liberali che assistono impotenti alla caduta della Nazione verso baratro. Nell'ottobre 1922 Re Vittorio Emanuele III conferisce l'incarico di formare il nuovo Governo al trentanovenne Benito Mussolini che dà vita ad un Esecutivo di coalizione appoggiato da liberali, popolari e dai 34 deputati fascisti. A questo punto sono d'obbligo talune precisazioni.

A volte, in modo avventato e superficiale, il Futurismo lo si è voluto identificare con il Fascismo, cosa non aderente ai fatti in quanto, il citato movimento letterario, artistico e musicale nasce dieci anni prima la fondazione dei Fasci di Combattimento, ben tredici anni prima che il Fascismo conquisti il governo, circa sedici anni prima l'affermarsi dello Stato autoritario fascista.

Il fondatore del Futurismo fa parlare di sé perfino nella lontana Russia comunista di Lenin. Anatolij Vasil'evič Lunačarskij, Commissario del popolo per l'istruzione, in occasione del II Congresso dell'Internazionale Comunista del luglio-agosto 1920, definisce «*Marinetti rivoluzionario*».

Lo stesso Antonio Gramsci, tra i fondatori del Partito Comunista, evidenzia come, «*Molti gruppi di operai hanno visto simpaticamente (prima della guerra europea) il futurismo. Molto spesso è avvenuto (prima della guerra) che dei gruppi di operai difendessero i futuristi dalle aggressioni di cricche di "letterati" e di "artisti" di carriera*» (A. Giordano, «*Gramsci la vita il pensiero i testi esemplari*», Accademia Sansoni editori, «*Il Resto del Carlino*», Bologna 1971).

Pertanto, il Futurismo preesiste ed attraversa l'epoca fascista, va ben oltre la morte del suo fondatore (avvenuta il 2 dicembre 1944), sopravvive al Secondo Conflitto Mondiale sconfinando fino ai nostri giorni.

TULLIO CRALI, AEROPITTORE FUTURISTA DALL'EPOCA FASCISTA AI NOSTRI GIORNI

Certo, possono esservi state vedute comuni, nell'ambito di un rapporto comunque libero fra Futurismo e Fascismo, ma è innegabile che il momento più alto in cui convergono riguarda l'evoluzione dell'aeroplano. Per quanto il fenomeno futurista si sia manifestato in molti campi, esaminiamo – perché ci riguarda da vicino – quello aeronautico.

Se, infatti, il Futurismo esalta le scoperte, auspica macchine ed apparecchi assolutamente veloci in nome della modernità tecnica, il Fascismo costituzionalizza l'Aviazione quale Arma autonoma dando vita, nel 1923, alla Regia Aeronautica. Nasce l'**aeropittura futurista**. Presi e pervasi da una sensibilità aviatoria, vari artisti, librandosi con il pensiero nel *più pesante dell'aria*, ingegnano nuove creatività che colpiscono per gli scenari raffigurati, dominati dall'aeroplano e da colui che lo pilota che, nelle alate geometrie variabili disegnate, offusca fino a farle scomparire città e paesaggi. È una vera Rivoluzione utile anche per la giovane Arma Azzurra. Essendo rilevanti le opere dei vari artisti e compositori, nel febbraio 1931 e nel marzo 1934 vedono rispettivamente la luce il **Manifesto dell'Aeropittura** ed il **Manifesto futurista dell'Aeromusica**.

Fra i vari *aero-pittori* vogliamo soffermarci in particolare su Tullio Crali per dimostrare quanto ancora oggi sia vivo e vitale il messaggio futurista. Nato ad Igalò, in Dalmazia, nel 1910, Crali viene contagiato dal Futurismo nel 1925. Intensa è la sua produzione artistico-aviatoria. Per brevità ci soffermiamo solo su alcune opere. Diviene uno dei preferiti di Marinetti e, nel 1938, *per motivi d'arte* vola gratuitamente su tutte le sue linee autorizzato dal Colonnello Umberto Klinger presidente dell'Ala Littoria.

Proprio di tale anno è il dipinto «*Incuneandosi sulla città*», la cui scena è dominata da un aviatore immortalato nell'abitacolo del velivolo che dirige al suolo infilandosi fra i numerosi palazzi alti ed austeri della città.

Nonostante il Secondo Conflitto, Crali prosegue nella sua opera: nel 1943 partecipa alla Quadriennale d'Arte a Roma e nel 1944, a Venezia, all'ultimo raduno dei Futuristi. Se per alcuni la morte di Marinetti, avvenuta a Bellagio il 2 dicembre 1944 costituisce la fine del Futurismo, il dinamismo culturale e l'effervescenza futurista di Crali ed altri artisti allontana tale infausto presagio: l'idea coniata da Marinetti è destinata a vivere. «*Vento divino*» opera del 1969 ritrae un pilota kamikaze che richiama l'epopea degli aviatori giapponesi della Seconda Guerra Mondiale.



Nelle immagini sopra: Tullio Crali ed alcune delle sue opere: «*Incuneandosi sulla città*», «*Vento divino*», «*Frecce Tricolori*»

QUELLA MATTINA A RIVOLTO, RICORDATA DAL GENERALE GIANLUIGI ZANOVELLO

Dalla metà degli anni Ottanta Crali coltiva un duraturo e proficuo rapporto con la Pattuglia Acrobatica Nazionale, che riscuote l'apprezzamento e l'ammirazione dei piloti delle nostre Frecce Tricolori. Proprio alle «*Frecce Tricolori*» l'aeropittore futurista dedica una serie di dipinti l'ultimo dei quali viene terminato nel 1993.

In proposito, alquanto significativa è la testimonianza del Generale Gianluigi Zanovello, protagonista della Pattuglia Acrobatica Nazionale quale gregario, capo formazione ed infine Comandante del 313° Gruppo:

«Tullio Crali me lo rammento bene. È venuto a Rivolto una mattina. Voleva farsi delle idee per realizzare un quadro sulle Frecce Tricolori. Me lo ricordo molto gentile, delicato, cordiale. Lontano mille miglia dallo stereotipo dell'artista pieno di sé, presuntuoso e tronfio. Ha voluto incontrare i piloti, vedere un volo acrobatico e poi... ha chiesto di entrare nell'abitacolo di un 339 e di essere lasciato solo lì, in meditazione.

Non è facile infilarsi in un caccia. Soprattutto ad una certa età. Con qualche difficoltà ci siamo riusciti. Abbiamo chiuso il tettuccio e ci siamo allontanati, lasciandolo in contemplazione. Non riuscivo ben a capire cosa stesse facendo, e cosa stesse mirando. Il dubbio me lo sono tolto quando, riaperto con delicatezza il plexiglass del velivolo, l'abbiamo tirato fuori dal cockpit piano piano. L'ho guardato un attimo negli occhi: sembrava un ragazzino al quale hanno regalato un momento di estasi. Dietro quello sguardo ho percepito la passione, il trasporto, la silente eccitazione che precede ogni volo delle Frecce Tricolori. La stessa emozione che provavo io legandomi al seggiolino prima di ogni volo.

Tullio Crali, un grande artista, un grande uomo, un grande appassionato» («Il ricordo del Comandante Gianluigi Zanovello» in <https://storiadellefreccecolori.it/tullio-crali-e-le-frecce-tricolori/>).

L'ultimo respiro Crali lo esala il 5 gennaio 2000 a Milano «*tenendo stretta al pugno, fino all'ultimo, la bandiera futurista: "Noi siamo sul promontorio estremo dei secoli!...Perché dovremmo guardarci alle spalle, se vogliamo sfondare le misteriose porte dell'Impossibile? Il Tempo e lo Spazio morirono ieri. Noi viviamo già nell'assoluto, poiché abbiamo già creato l'eterna velocità"»* (Tiziana Carpinelli, «*Tullio Crali: la vertigine del futurismo*», 1° ottobre 2003, in <https://www.fucinemute.it/2003/10/tullio-crali-la-vertigine-del-futurismo/>).

Dal 15 gennaio all'11 aprile 2020 Londra gli ha dedicato la mostra: «*Tullio Crali. A futurist life*».

Promossa e sostenuta dal Ministero della Cultura, in occasione dell'Ottantesimo anniversario dalla morte di Filippo Tommaso Marinetti, lo scorso 3 dicembre è stata inaugurata a Roma, presso la Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea la mostra «*Il Tempo del Futurismo*» a cura di Gabriele Simongini, visitabile fino al prossimo 28 febbraio (<https://lagallerianazionale.com/mostra/tempo-del-futurismo>).

A 116 anni dalla nascita il Futurismo è ancora vivo e vegeto!

Michele Salomone

Centro Studi Militari Aerospaziali, prima conferenza del 2025 “Quantum Technologies”

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

La conferenza ha riunito le più importanti istituzioni e realtà dell’industria, dell’università e della ricerca per approfondire la conoscenza sulle applicazioni della tecnologia quantistica

Giovedì 30 gennaio 2025, nella splendida cornice dell’Auditorium Adriano Visconti di Palazzo Aeronautica a Roma, si è tenuta con il patrocinio dell’Aeronautica Militare la conferenza dal titolo “**Quantum Technologies**”, organizzata dal Centro Studi Militari Aerospaziali (CESMA), organismo a carattere scientifico dell’Associazione Arma Aeronautica - Aviatori d’Italia.

L’obiettivo della conferenza è stato quello di fornire una panoramica completa sulle Tecnologie Quantistiche, analizzando le potenzialità e l’evoluzione dei tre principali campi: Quantum Computing, Quantum Communication e Quantum Sensing. Sono state esaminate le opportunità offerte dalle Tecnologie Quantistiche e il loro potenziale impatto sulla società, si è parlato dell’importanza di investire in questo settore per rimanere competitivi in un mercato in rapida crescita e della necessità di elaborare una strategia come Sistema Paese con un focus particolare e verticale sulle molteplici applicazioni in ambito aerospazio e difesa.

I lavori sono stati avviati dal Direttore del Centro Studi, Generale di Squadra Aerea (r) Giovanni Fantuzzi che dopo i saluti ha presentato il tema della conferenza evidenziando l’importanza. Vari Relatori dall’università, dalla difesa e dall’industria hanno trattato in dettaglio le applicazioni delle tecnologie quantistiche nel Sensing, nel Computing e nelle Communication, offrendo una panoramica della formazione universitaria in tale ambito e dell’interesse verso queste tecnologie nel settore difesa.

È seguita una tavola rotonda, moderata dal dott. Fabio Squillante, Direttore di Agenzia Nova, dove esperti dell’industria e del mondo della finanza si sono confrontati su quella che potrebbe essere una “*rivoluzione*” dettata dal prossimo avvento delle tecnologie quantistiche.



La conclusione dei lavori è stata affidata al Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti, che nel suo intervento ha evidenziato l’importanza di trattare argomenti d’avanguardia come le Quantum Technologies in quella che ha definito una transizione culturale, iniziata con l’introduzione in Aeronautica Militare del velivolo di quinta generazione F-35 e che si sta dirigendo verso il prossimo velivolo di sesta generazione con il programma GCAP. Il Generale Luca Goretti, infine, ha voluto sottolineare l’opportunità di “*comprendere e sfruttare le Tecnologie Quantistiche come fattore essenziale per colmare il divario tecnologico del nostro Paese e affrontare con successo la sfida globale della competizione tecnologica*”. competenze e degli investimenti affinché l’Italia possa davvero essere rilevante nel panorama mondiale dal punto di vista dell’innovazione. A seguire il Generale Fantuzzi ha introdotto l’organizzatrice e moderatrice della conferenza, dott.ssa Noemi Ferrari, Co-Founder e CTO di Quantum Tech.



Vari Relatori dall'università, dalla difesa e dall'industria hanno trattato in dettaglio le applicazioni delle tecnologie quantistiche nel Sensing, nel Computing e nelle Communication, offrendo una panoramica della formazione universitaria in tale ambito e dell'interesse verso queste tecnologie nel settore difesa.

È seguita una tavola rotonda, moderata dal dott. Fabio Squillante, Direttore di Agenzia Nova, dove esperti dell'industria e del mondo della finanza si sono confrontati su quella che potrebbe essere una "rivoluzione" dettata dal prossimo avvento delle tecnologie quantistiche.

La conclusione dei lavori è stata affidata al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti, che nel suo intervento ha evidenziato l'importanza di trattare argomenti d'avanguardia come le Quantum Technologies in quella che ha definito una transizione culturale, iniziata con l'introduzione in Aeronautica Militare del velivolo di quinta generazione F-35 e che si sta dirigendo verso il prossimo velivolo di sesta generazione con il programma GCAP. Il Generale Luca Goretti, infine, ha voluto sottolineare l'opportunità di "comprendere e sfruttare le Tecnologie Quantistiche come fattore essenziale per colmare il divario tecnologico del nostro Paese e affrontare con successo la sfida globale della competizione tecnologica".

Il Generale Giovanni Fantuzzi ha concluso l'evento ringraziando con soddisfazione tutti i partecipanti e rimarcando l'importanza delle Quantum Technologies che oggi costituiscono "un asset strategico indispensabile per assicurare competitività e sovranità tecnologica al Paese".

Il Direttore del Centro Studi Militari Aerospaziali ha poi ricordato i prossimi eventi del CESMA, a partire da quello del prossimo 5 febbraio 2025 a Roma, presso il Villino Douhet, per riflessioni di carattere storico ed etico a 80 anni dalla bomba atomica su Hiroshima e, subito a seguire, il 13 febbraio, sempre al Villino Douhet, il convegno "Dal Vampire allo Starfighter: l'evoluzione tecnico operativa dell'AM dall'adesione alla NATO alla crisi di Cuba", secondo di un ciclo di quattro incontri organizzati dal Generale Ispettore Capo (r) Basilio Di Martino per riflettere su altrettanti punti di svolta nella storia dell'Aeronautica Militare.



*La Redazione di "Forum degli Aviatori d'Italia" – Sez. AAA-Fidenza,
ringrazia il CESMA
e il Team Comunicazione della Presidenza Nazionale A.A.A. - Aviatori d'Italia
per aver concesso la possibilità di divulgare informazioni su questo prestigioso evento.*

R.U.N.T.S. – UNA MATERIA NUOVA, “FLUIDA”, CHE VA APPROFONDITA ...e che genera ancora molti dubbi



**A distanza di 4 mesi dall'avvenuta iscrizione dell'AAA al RUNTS,
i dubbi ed i quesiti non sono pochi – “Essere o non essere iscritti?”**

Grazie alle indicazioni pervenute dalla P.N., proviamo a fare il punto di situazione e cerchiamo di capire.

Nel numero 140 del notiziario Forum emesso a novembre scorso, riportavamo la seguente notizia:

“L'ISCRIZIONE AL RUNTS È FINALMENTE UNA REALTÀ - Dal 2 ottobre 2024, l'A.A.A. è iscritta al Registro Unico Nazionale Terzo Settore (RUNTS). Con la **comunicazione del 8 ottobre 2024**, la Presidenza Nazionale AAA aveva infatti reso noto che, con Determinazione Dirigenziale n° G12908 del 2.10.2024, la Regione Lazio ha iscritto al RUNTS (Sez. “altri Enti del Terzo Settore”) l'A.A.A. che assume quindi il nome di: **“Associazione Arma Aeronautica – Aviatori d'Italia ETS”**. Ne consegue che anche il nuovo Statuto, elaborato all'uopo dal Gruppo di lavoro e già approvato dall'Assemblea Straordinaria dei Soci del 23.03.2024 è entrato in vigore sotto la stessa data del 2 ottobre 2024. Il testo del nuovo Statuto e Regolamento di Attuazione, sono stati divulgati alle Sezioni”. (Come conseguenza dell'iscrizione al RUNTS, viene annullata l'iscrizione dell'AAA nel registro delle persone giuridiche della Prefettura di Roma, per le attività di Protezione Civile).

Con la citata comunicazione del 8 ottobre 2024, la P.N rammenta che: **“a mente dell’art. 25, comma 11 dello Statuto Sociale, la Sezione non può dotarsi di uno Statuto autonomo, né può iscriversi autonomamente al RUNTS”**.

Con successiva comunicazione del 5 novembre 2024, la P.N. indica alle Sezioni la procedura per ottenere l’esenzione dall’imposta di bollo, e il modello di carta intestata che dovranno adottare le Sezioni (**Aviatori d’Italia – ETS – Sez. e codice**), ribadendo che la Sezione non può dotarsi di uno Statuto autonomo, né può iscriversi autonomamente al RUNTS”.

Si era così avverato un complesso progetto portato avanti da almeno due anni, a conclusione di un’idea che covava anche nelle sedi territoriali da tempo ancor più remoto. Come conseguenza, molte Sezioni (come la nostra), hanno organizzato riunioni informative e preso quindi contatti con gli enti locali, per presentarsi con soddisfazione nella nuova veste di ETS, per rafforzare l’offerta di impegno nelle attività socialmente utili e naturalmente covando più concrete speranze di ottenere agevolazioni, soprattutto nella concessione a titolo non oneroso, di beni mobili e immobili per la gestione delle proprie attività.

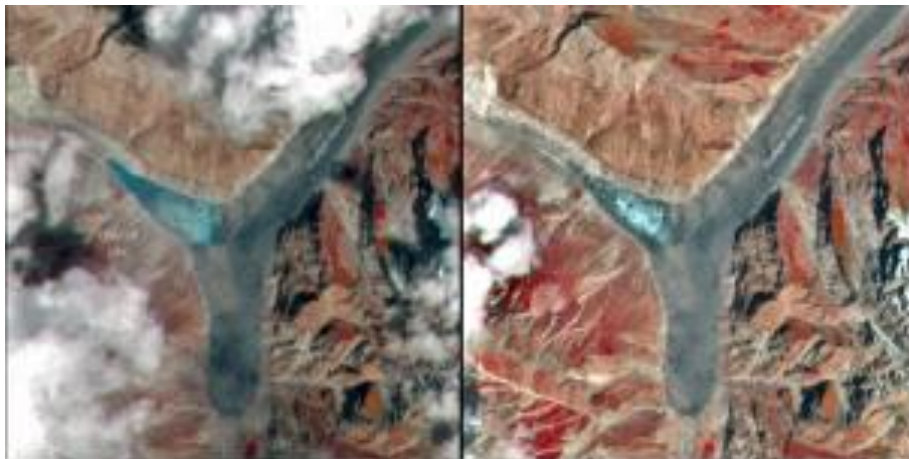
Inizia un nuovo anno pieno di aspettative ma ... - fulmine a ciel sereno - il 10 febbraio 2025 la P.N. comunica che “i riflessi per le Sezioni” non sono pari alle aspettative: le richieste inoltrate dalle Sezioni agli enti locali, sono state per lo più rigettate e al momento si deve ritenere che **soltanto la Presidenza Nazionale sia iscritta al RUNTS**, mentre le Sezioni **“continueranno a funzionare come hanno fatto fino ad ora”**. Tuttavia” - continua il comunicato – **“se una Sezione vuole poter usufruire di tutti i benefici derivanti dal T.S., deve fare autonomamente tale iscrizione, facendosi carico degli oneri derivanti**” Omissis.

Preso atto che la materia, nonostante la lunga fase di studio a cui si sono dedicati esperti, è **considerata “fluida” e “necessita di approfondimenti con il MLPS”**, e che quindi **“le indicazioni emanate debbono intendersi non definitive ed in continua evoluzione”**, appare lecito – in attesa di aggiornamenti - chiedersi:

- Se sia più opportuno non inserire nella carta intestata delle Sezioni l’acronimo “ETS” – non essendo di fatto le Sezioni iscritte al Terzo Settore;
- Se la Sezione che intende iscriversi autonomamente al RUNTS potrà farlo in deroga al citato comma 11 dell’art. 25 dello Statuto, o se l’articolo sarà oggetto di ulteriore modifica;
- Se la Sezione che intende iscriversi autonomamente al RUNTS potrà farlo figurando come “Ente autonomo” (l’identificazione *RUNTS cita: Sez. “altri Enti del Terzo Settore”*) nonostante nell’Ordinamento dello Statuto AAA, non si identifichi come Ente, bensì come **“ articolazione di livello territoriale”** dell’Ente AAA-ETS (art. 9).
- Atteso che lo Statuto prevede che l’A.A.A.-ETS svolga la propria attività principalmente attraverso le Sezioni e i Nuclei dislocati nei Comuni del territorio nazionale o in alcune sedi situate all’estero, come può il Ministero LPS giustificare il fatto che i soggetti che principalmente svolgono le attività previste per far parte del RUNTS, non possano poi beneficiare delle previste agevolazioni.
- Se (come sembrerebbe logico in funzione di quanto precedentemente esposto) le Sezioni potranno comunque accedere ai benefici previsti (imposta di bollo, uso di beni immobili degli enti locali) non attraverso una richiesta autonoma all’ente locale, ma attraverso la P.N., in qualità di articolazioni operanti sul territorio.
- Parimenti - per quale motivo - la Sezione che si “iscrive autonomamente” al RUNTS (sempreché sia possibile e comunque facendosi carico degli oneri derivanti) non possa poi accedere “autonomamente” anche al 5x1000.

*Auspicando che l’impegno finora espresso dalla P.N. in materia, avviato nell’intento di portare benefici all’intera nostra comunità, trovi quanto prima risposte definitive e soprattutto idonee a soddisfare le esigenze e le legittime aspettative di tutti i Soci, dal livello centrale a quello territoriale, lasciamo ai nostri affezionati lettori, una indispensabile **pausa di riflessione** e - per i più volenterosi - di approfondimento.*

La Presidenza AAA-Fidenza



Lo sguardo delle “Sentinelle” sulle valanghe di ghiaccio

Tratto da “Global Science”

Valeria Guarnieri - 16 gennaio 2025

La loro evoluzione, un tempo caratterizzata da meccanismi molto ‘rilassati’, ha subito una brusca accelerata a causa del **cambiamento climatico**, dando luogo a fenomeni che possono essere molto pericolosi in prossimità di zone abitate: si tratta dei **ghiacciai**, i cui movimenti sono al centro di un recente studio di *Journal of Glaciology*. La ricerca, condotta da scienziati dell’**Università di Portsmouth** e dell’**International Center of Integrated Mountain Development**, si focalizza su un particolare tipo di movimento dei ghiacciai, definito **surge glaciale**, e si è basata sia su dati satellitari che su modelli digitali di elevazione (DEM). Le informazioni utilizzate provengono

Il Ghiacciaio Shisper visto dal satellite “Sentinel-2” - facente parte della costellazione Copernicus - e tenuto sotto osservazione dagli scienziati.

Il programma satellitare Europeo “Copernicus”, è formato da una costellazione di 6 satelliti chiamati “Sentinelle”; rappresenta la pietra angolare degli sforzi dell’Unione Europea per monitorare la Terra e i suoi ecosistemi, attraverso avanzati sistemi di telerilevamento satellitare.

dalla **costellazione Sentinel-2 di Copernicus**, il programma di Osservazione della Terra della Commissione Europea.

I movimenti dei ghiacciai, dovuti alla forza di gravità, comportano lo spostamento del materiale accumulato dall’alto verso il fondovalle e generalmente si verificano nell’arco di decenni. La lentezza di questi processi, influenzati anche da fattori ambientali, fa sì che i ghiacciai siano utilizzati come indicatori dei cambiamenti climatici. In alcuni casi, però, si verifica il **surge glaciale**: i movimenti avvengono con **grande velocità**, tanto che il ghiaccio si sposta anche di parecchi chilometri in breve tempo. Dopo questa sorta di valanga, i ghiacciai rimangono generalmente quieti e il materiale da essi sparso si scioglie in tempi più brevi.

I surge tendono a manifestarsi in zone remote e poco antropizzate, ma vi sono delle eccezioni e in queste circostanze vanno più che mai tenuti sotto controllo perché possono avere conseguenze molto pesanti su persone e infrastrutture. Lo studio analizza il caso del **ghiacciaio Shisper**, situato nella catena montuosa del Karakorum che si estende lungo i confini tra Cina, Pakistan e India. All’inizio del 2018 lo Shisper è stato interessato da un **surge glaciale**, che ha sbarrato un fiume, comportandosi come una diga e formando un **lago**. Grazie alle immagini di **Sentinel-2**, è stato possibile monitorare l’andamento di questo specchio d’acqua che ha vissuto **fasi alterne di riempimento e di drenaggio**. Ne sono state individuate sei che si sono susseguite fino a quando, nel 2020, il ghiacciaio ha smesso di muoversi.

Nel momento di massima espansione il bacino era arrivato a contenere oltre 33 milioni di metri cubi d’acqua, l’equivalente di più di 13mila piscine olimpioniche. Nelle fasi di drenaggio il lago si è svuotato piuttosto rapidamente, producendo delle **inondazioni** definite (*Glacial lake outburst flood*); una di esse, nel 2022, ha spazzato via il ponte Hassanabad, un’importante struttura dell’autostrada che collega Cina e Pakistan, danneggiando pesantemente anche l’area circostante.

Gli scienziati hanno rilevato che in particolari contesti ambientali i ghiacciai possono essere maggiormente soggetti ai surge e formare bacini. Non è facile fare previsioni su queste valanghe di ghiaccio, ma i **dati satellitari** permettono di identificarne i primi movimenti e di tracciarle: in questo modo è possibile ipotizzare quali saranno i luoghi più esposti al **rischio Glof**. L’analisi delle immagini dallo spazio, inoltre, ha evidenziato che i pericoli connessi ai surge si potrebbero presentare anche dopo anni dal termine del movimento, come è accaduto appunto con il lago Shisper. Anche in questo filone di studi, quindi, i **satelliti hanno fatto la differenza**, consentendo di approfondire un insidioso fenomeno naturale e di studiare misure di mitigazione.

(Ricerche e recensioni di F. Cordaro)

DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO



Un frammento di rottame spaziale, forse proveniente dalla capsula "Dragon" che ha riportato sulla terra l'equipaggio "Crew-7".

I RIENTRI INCONTROLLATI DALLO SPAZIO, MINANO SEMPRE PIÙ LA SICUREZZA AEREA

Tratto da "global Science" – G. Liorni il 4 febbraio 2025

Deorbitare per far disintegrare in atmosfera satelliti in disuso, serbatoi vuoti dei lanciatori e persino intere stazioni spaziali dismesse, è una pratica utilizzata fin dagli albori dell'esplorazione spaziale da tutte le agenzie spaziali del mondo. Oggetti che, alla fine della loro vita operativa o funzionalità, vengono volutamente lasciati precipitare nell'atmosfera e i frammenti che restano finiscono per inabissarsi negli oceani nella quasi totalità dei casi. **Non c'è modo di controllarli** o pilotarli: da un certo momento in poi la loro caduta viene lasciata totalmente in balia degli elementi e tutto ciò che possiamo fare è osservare inermi, pronti a dare l'allarme. Questa procedura finora **non ha mai provocato danni di qualche tipo**, la superficie del nostro pianeta è principalmente

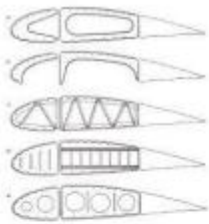
ricoperta d'acqua, il 71%, quindi le probabilità che ciò che resta di questi detriti finisca per colpire persone e centri abitati sono vicinissime allo zero. In questi anni però la situazione sta cambiando notevolmente. L'aumento costante dell'attività spaziale a cui assisteremo nell'immediato futuro, la sua ricaduta sul trasporto aereo e sulla sicurezza civile, sono fattori che stanno acquisendo sempre più importanza, come trattato in uno studio mirato, appena pubblicato su *Nature/Scientific Reports*, che mostra con dati e grafici l'aumento esponenziale dei rientri incontrollati di questi ultimi anni e il numero sempre crescente di oggetti lanciati in orbita, soprattutto a seguito della creazione di varie mega costellazioni di satelliti.

Stiamo assistendo infatti a una crescita esponenziale dell'attività spaziale mondiale. Da un quarto di secolo circa ormai, numerose aziende private hanno affiancato le agenzie spaziali di Stato, moltiplicando in modo impressionante il numero di lanci e di velivoli messi in orbita. In questo momento ci sono oltre **2.300 rottami di razzi** che fluttuano in orbita bassa, sulle nostre teste, e stanno tutti perdendo quota più o meno velocemente. A un certo punto la gravità terrestre li farà precipitare definitivamente in atmosfera e tutto ciò che potremo fare è monitorare al meglio la loro discesa, cercando di capire se, e in che punto, colpiranno la superficie. I timori principali che scaturiscono dall'aumento di rientri incontrollati riguardano gli effetti sull'aviazione civile. Se la probabilità di danni provocati dai rottami spaziali nelle zone ad alta densità di popolazione è appena dello 0,8%, dove c'è più concentrazione di traffico aereo (come nel nord-ovest degli Stati Uniti, nel nord Europa e nelle grandi città asiatiche sul versante del Pacifico), la percentuale sale fino al 26%, un valore indiscutibilmente preoccupante. Le implicazioni legate alla sicurezza poi non sono l'unico problema. L'esplosione parziale di 'Starship 7' durante il volo sperimentale di qualche giorno fa, ad esempio, ha costretto l'ente che regola il traffico aerospaziale negli Usa ad attivare le procedure di sicurezza, che generano ritardi al traffico aereo. Numerosi aeromobili in volo nelle zone vicine agli impatti, hanno dovuto attendere così a lungo il permesso di atterrare che alla fine sono stati costretti a spostarsi verso un altro aeroporto, perché stavano finendo il carburante. Ritardi e disagi ai passeggeri sono un effetto collaterale minore, ma certamente non trascurabile.

Chiudere completamente il traffico aereo durante un rientro atmosferico di un rottame spaziale è **una delle proposte attualmente al vaglio dalle autorità**. Anche se oggi può ancora sembrare eccessiva, nei prossimi decenni diverrà inevitabile perché la situazione è sempre più critica. Nello studio trattato si apprende che **la predittività è attualmente poco efficace**: l'incertezza è tale che, a soli 60 minuti precedenti l'impatto, l'area prevista per la caduta dei rottami si estende ancora per ben 2000 chilometri quadrati. Anche se conoscessimo esattamente il punto dove cadono i detriti, prosegue lo studio, non sapremmo comunque il loro comportamento, se restano integri o si spaccano in più parti e, in questo ultimo caso, l'eventuale distribuzione dei frammenti. Quello che sappiamo per certo, si sottolinea, è la delicatezza del problema perché anche se un impatto non è statisticamente facile che avvenga, **anche un minuscolo frammento in caduta** può avere effetti tragici, ad esempio se colpisce un aereo in volo con passeggeri a bordo. In attesa di una regolamentazione aggiornata e comune, le autorità di tutto il mondo possono già oggi decidere di non far volare temporaneamente gli aerei nelle regioni in cui è prevista la caduta di un rottame spaziale. Questo è accaduto ad esempio nel novembre 2022, quando l'enorme booster cinese 'Lunga Marcia 5B' ricadde sul pianeta senza alcun controllo: Francia e Spagna chiusero il traffico aereo, perché inizialmente si pensava che il razzo sarebbe caduto in sud Europa (fortunatamente finì nel Pacifico).

Lo Spazio è luogo ultimo di conquista, esplorazione e colonizzazione. L'industria mondiale punta sempre più allo sfruttamento commerciale dell'orbita bassa e la popolazione umana ha sempre più necessità di interconnettività e comunicazione globale. L'aumento delle attività produttive nello Spazio è già in atto e le previsioni per il prossimo futuro ci dicono che **l'incremento sarà enorme**, una nuova era industriale a tutti gli effetti. Sarà quindi inevitabile avere delle regole condivise, utili a gestire una mole immensa di traffico che farà continuamente avanti e indietro tra il nostro pianeta e lo Spazio. E così come avviene sulla Terra, questa futura attività spaziale richiederà un impegno preciso per lo 'smaltimento dei rifiuti'.

(Ricerche e recensioni di F. Cordaro)



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 del Mitsubishi Ki-21-Ib "Sally".

Il Modello – ICM ha proposto nel 2023 per la prima volta il suo kit in scala 1:48 del Mitsubishi Ki-21 "Sally". Il kit (ICM48195) si compone di oltre 250 pezzi. La qualità della riproduzione è in linea con l'alto grado di dettaglio che oramai ICM propone nelle sue realizzazioni: pannellature esterne finemente incise, parti interne maniacalmente riprodotte, dettaglio motori decisamente realistico. Già da scatola il kit permette di realizzare un'ottima



riproduzione del Sally, ma per i modellisti più esigenti è un'eccellente base di partenza per l'attività di super dettaglio delle parti interne di questo kit. Cockpit, abitacolo, vano bombe e baia carrelli si prestano molto bene ad un ulteriore lavoro di dettaglio che può essere condotto con parti auto costruite o utilizzando i numerosi set di upgrade reperibili in commercio. Ad esempio il set Eduard 491414 Ki-21-I ICM permette di arricchire tutte le parti interne del Sally. I trasparenti presenti nella confezione sono di altissima qualità e l'ampia "vetratura" del "Sally" permetterà all'osservatore più attento di apprezzare sino in fondo il vostro lavoro di super dettaglio.



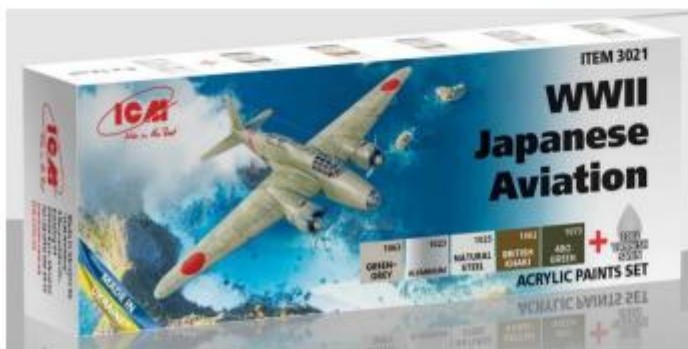
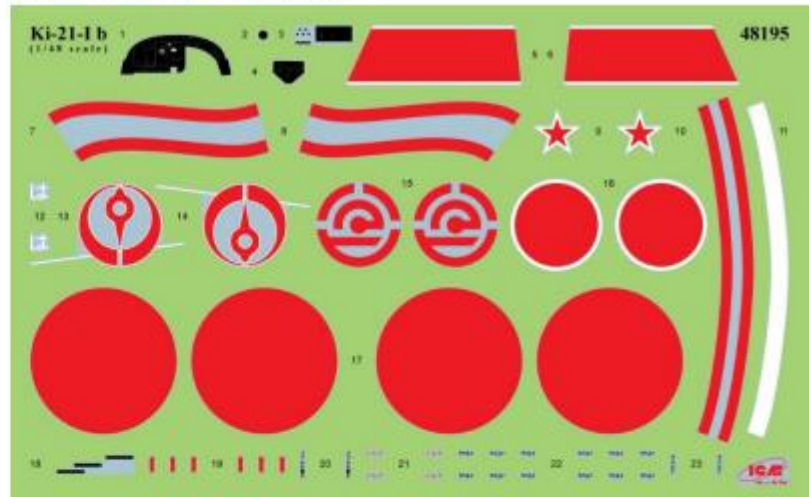
Il foglio decals permette di realizzare uno dei quattro esemplari proposti:

Ki-21-Ib 'Sally', 60th Sentai (60th Air Group), China, 1940

Ki-21-Ib 'Sally', 60th Sentai 2nd Chutai (60th Air Group, 2nd Squadron), China, 1940

Ki-21-Ib 'Sally', Hamamatsu Army Flying School, Japan, probably 1941

Ki-21-Ib 'Sally', 25 Hikodan Shireibu Hikohan (25 Air Brigade HQ Flight), Japan, 1943



Interessante è l'articolo ICM 3021 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 colore da utilizzare. L'unica raccomandazione che mi sento di dare è sempre la solita: un modello "così bello" deve essere affrontato ad aeropenna e per i più esperti l'uso delle decals è concesso solo in parte.

Il Progetto – Il progetto del Mitsubishi Ki-21 nacque in risposta a una specifica ministeriale risalente al febbraio del 1936 per un bombardiere che avesse un carico bellico di oltre 750 kg di esplosivo, in grado di raggiungere una velocità massima di 400 km/h ed avere un'autonomia di almeno 5 ore di volo alla velocità di crociera di 300 km/h.

Due le aziende Giapponesi che risposero alla specifica iniziale: la Mitsubishi con il suo Ki-21 e la Nakajima con il Ki-19. Il Ki-19 dimostrò subito di possedere propulsori decisamente affidabili e migliori caratteristiche di volo anche se complessivamente esprimeva prestazioni inferiori a quelle del Ki-21 che venne sottoposto ad un supplemento di prove valutative. I nuovi prototipi predisposti dalla Mitsubishi subirono una riprogettazione di alcune parti strutturali e vennero nel contempo dotati di nuovi motori. Mitsubishi riuscì così ad aggiudicarsi la commessa e ad iniziare già nel Novembre del 1937 la produzione in serie. I Ki-21 entrarono in linea con i primi reparti già nell'Agosto del 1938. Le prime esperienze operative avvennero durante l'impiego nella guerra contro la Cina e furono utili per indicare le modifiche necessarie a migliorare le prestazioni del velivolo. Vennero quindi studiate le versioni Ib e Ic migliorate nell'armamento difensivo e nella difesa passiva, che vide incrementata la sopravvivenza dell'aeromobile ai colpi avversari soprattutto nelle parti più critiche come quella dei serbatoi di carburante che furono anche aumentati nelle loro dimensioni. La versione IIa fu dotata di motori più potenti: si passò dai Nakajima Ha-5, radiali a 14 cilindri da 850 hp, che equipaggiavano le versioni Ia e Ib, ai più potenti radiali a 14 cilindri Mitsubishi Ha-101, in grado di garantire una potenza nominale di 1 500 hp. La velocità massima salì così a ben 485 km/h a 4700 m di quota. L'ultima versione di serie fu la IIb che vide rimossa la caratteristica vetratura "a serra" del dorso della fusoliera, sostituita da una torretta dorsale, azionata a pedale, dotata di una mitragliatrice Ho-103 Type 1 da 12,7 mm che migliorò le potenzialità difensive dell'aereo in coda.

Il Ki-21 rimase in linea per tutta la durata del secondo conflitto mondiale prendendo parte a tutte le principali operazioni della guerra nel Pacifico. Il Ki-21 fu la "spina dorsale" dei reparti da bombardamento dell'aviazione dell'esercito Giapponese, anche se fu chiaro fin dai primi combattimenti che i limiti principali erano lo scarso armamento difensivo e la mancanza di serbatoi auto sigillanti.

Con il passare del tempo, anche le prestazioni velocistiche del Ki-21 vennero meno: gli avversari erano sempre più moderni ed agguerriti e già nel corso del 1940 i reparti di prima linea vennero ri-equipaggiati con gli esemplari più potenti della versione IIa e IIb. Sul finire del conflitto gli esemplari rimasti vennero usati dal reparto di forze speciali "Giretsu Kuteitai", comandato dal generale Kyoji Tominaga, per operazioni contro le truppe americane ad Okinawa e nelle Isole Ryukyu. Tra i diversi impieghi operativi non vanno dimenticate le molte missioni suicide.



“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.

PAGINE DI AEROMODELLISMO



Durante l'ultima Fiera della Tecnologia e dell'Ingegno del XX Secolo, che si tiene a Fidenza, abbiamo incontrato tra il pubblico in visita al nostro stand aeronautico, un ragazzo che sembrava più interessato degli altri al simulatore e soprattutto al grande cockpit del CB Buccaneer. Quando vedi tra i visitatori una persona che si sofferma sui dettagli e fa domande precise, non fantasiose, hai davanti uno che la sa lunga! Che non si accontenta di qualche informazione ad effetto. Il ragazzo era Marco Lombardini, che dopo la visita allo stand e un giretto sul simulatore dinamico, ci ha invitati a visitare il suo stand proprio di fronte a noi. Esponeva degli aeromodelli in grande scala, diciamo 1/10 – 1/12 al massimo, particolarmente curati nei dettagli e decisamente realistici. MAI AVREMMO IMMAGINATO CHE ... fossero di cartone!

I curiosi siamo diventati noi, abbiamo bombardato Marco di domande e la scintilla è nata violentemente, tanto che, nell'arco del w.e. di fiera, Mirco e Papà Davide ...hanno fatto domanda per diventare Soci dell'AAA di Fidenza.

Papà Davide segue Marco lo aiuta e verosimilmente incoraggia questo hobby.

Siamo di fronte ad un ragazzo con le mani d'oro e il cuore azzurro: domanda accettata dal CD già in fiera, con "rito abbreviato".

Nuovi incontri nelle settimane successive, approfondimenti reciproci sulle attività svolte e naturalmente la proposta all'aeromodellista che lavora insolitamente col cartone, di rivelarci il segreto della sua arte, con cui - magicamente - trasforma una scatola di biscotti in un Tornado supersonico.



Di seguito la presentazione
AEREI DI CARTONE

Immergiamoci nel mondo che coinvolge passione - modellismo - air force.

Salve, mi chiamo Mirco Lombardini, sono un ragazzo di 22 anni e vivo a Reggio Emilia; vorrei raccontarvi la mia storia. Tutto partì alla età di 3 anni quando i miei nonni mi portavano al campovolo di Reggio Emilia, dove ho cominciato ad appassionarmi al mondo degli aerei; all'età di 6 anni ho visto per la prima volta un velivolo a jet, era un MB-326 E immatricolato I-RVEG che stava facendo le prove motore ed io sono rimasto folgorato da questa "voce" che è come se mi avesse detto "vieni qui" ed io da quel sussurro della voce mi sono detto "anche io voglio fare qualcosa di unico". Da quel momento mi rimbeccai le maniche e alla età di 10 anni iniziai a farmi il mio primo modello, proprio l'MB.326E. L'inizio della lavorazione fino alla conclusione del lavoro è stato un susseguirsi di emozioni; dopo di che siamo arrivati al giorno faticoso della conclusione del "macchi" ed è stata una grandissima gioia, non era molto bello però era il primo che ho fatto.

Questa soddisfazione mi ha dato la forza e la concentrazione per immergermi ancora di più in questo nuovo mondo.

Dopo l'MB.326E si sono susseguiti molti altri velivoli: un MB.339PAN – un MB.346 – un MB.326K – un F-14 – un Tornado IDS – un F-104.



Mi sono detto “**mi voglio spingere oltre e realizzare modelli di misure ancora più grandi**” e creai un MB.339PAN da 75 cm. La difficoltà principale che trovai fu quella di realizzare il cockpit, i seggiolini e gli sportelli, però con la mia resilienza ci riuscii.

Dopo si aggiunsero un MB.326K da 75 cm – il Tornado IDS da ben 175 cm - MB.326E da 75cm – un FIAT G.91R con la livrea delle frecce tricolori sempre da 75 cm ed ho al momento altri velivoli in costruzione.

Il giorno 8 aprile 2021 venne fondato “**Passione_modellismo_air_force**” (**P.M.A.F**) dove nello stemma è raffigurata una grande aquila per onorare tutti i piloti dell'Aeronautica Militare.

Nello stemma **P.M.A.F** sono state inserite tre stelle che raffigurano le dimensioni dei miei primi modelli: **20 cm 75 cm 175 cm.**

Un anno dopo, si arriva ad un'altra data importante il 22 novembre 2022 quando è stata fondata **Eagle Team** che è la squadra aquila che racchiude tutti gli aeroplani italiani (lo stemma viene raffigurato da tre stelle e l'aquila, nello stemma ci sono due aeromobili l'MB.326E ed il Tornado IDS.

A parte i tanti modelli realizzati, so che siete curiosi di sapere qualcos'altro: **Come costruisco i modelli?**

La costruzione del modello del velivolo comincia con una ricerca fotografica completa sul velivolo, andando a caccia di ogni singolo dettaglio che si trova, poi si stampano gli schemi del reattore.

Dopo lo stampaggio prendo le misure per poi inserirle nella scala desiderata.

Di conseguenza inizio dalla base di cartone e comincio a sagomare la base del modello, poi mi costruisco la cellula dell'abitacolo e di conseguenza il cockpit ed il seggiolino. Dopo si creano i condotti delle prese d'aria che portano al motore.



In seguito mi sposto a costruire il motore - sia la parte esterna che quella interna - e la stessa cosa riguarda anche il modello; finito il motore lavoro sulla fusoliera del velivolo a 360 gradi, sagomando il cartone per dargli la forma desiderata.

Dopo avergli dato la forma approssimativa del velivolo, lavoro sui piani orizzontali; in questo caso si utilizza il cartone, poi si lavora alla deriva, si continua con la semiala usando cartone acqua e vinavil.

Ci spostiamo nella parte della cellula dell'abitacolo e del muso. Infine il velivolo viene ricoperto di stucco e levigato con il vinavil vengono attaccati i fogli, e si attaccano i carelli.

Poi si passa a verniciare il modello, finita la verniciatura iniziamo a mettere tutti gli stencil e tutte le scritte per gli specialisti. A questo punto il modello è concluso.

Ogni persona ha una passione **COLTIVATELA** come io da un semplice materiale povero “**come il cartone**” sono riuscito a fare quello che vedete.



Ciao a tutti - Mirco Lombardini



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

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

una chiave di lettura quanto più possibile oggettiva e completa. Il nostro collaboratore Salomone ci ha parlato di futurismo, quindi vi proponiamo...

“Dall’Alto” – Aeropittura futurista

di Franco Maria Ricci

testi di A. Baffoni, M. Duranti e V. Sgarbi

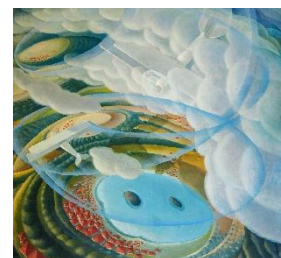
Paesaggi, aerei, visioni dall'alto: al movimento futurista dell'Aeropittura è stato dedicato questo libro, come complemento naturale della mostra esposta al Labirinto del Masone (Parma), grazie alla iniziativa di Franco Maria Ricci. Il libro/catalogo rappresenta una interessante e piacevole ricognizione sul movimento che coinvolge alcuni tra i principali artisti italiani del Novecento, infatuati dal roboante nuovo stile di vita concesso dal mondo tecnologico, fatto di treni, macchine, velocità, costruzioni avveniristiche e progresso. Venivano abbattute le barriere spaziali, si conquistava della terza dimensione, grazie a quelle meravigliose macchine volanti.

Anno 2022 – 84 pagine / € 40

Acquisti anche on-line

Una anticipazione sull'opera - Forma moderna e intrigante di paesaggismo, tutta italiana, l'Aeropittura è la protagonista della mostra esposta al Labirinto della Masone. Nata come sviluppo del Futurismo, riflette l'interesse per la resa pittorica del movimento e della velocità, oltre alla fascinazione nei confronti del volo e delle vedute aeree. Seguendo le declinazioni del movimento, il libro presenta le quasi cento opere in mostra. All'introduzione firmata da Vittorio Sgarbi e centrata sull'opera di Rheo Martin Pedrazza, segue il testo critico di Massimo Duranti, curatore della mostra, che presenta il clima in cui si sviluppa l'Aeropittura e mette in luce le peculiarità dei suoi interpreti, esplorando le sfaccettature degli stili. Prevale la pittura, in cui si affermarono Dottori, Peruzzi, Fillia, Prampolini, Crali e Tato, oltre ai grandi maestri Balla e Depero che pur non essendo futuristi sperimentarono con le

prospettive aeree numerose volte, ma non mancano disegni, acquerelli, grafiche di medie dimensioni e anche alcune aerosculture. Chiudono il volume lo scritto di Andrea Baffoni, che traccia originali parallelismi tra labirinto e Aeropittura, e gli apparati che raccolgono bibliografia, cronologia e manifesti della corrente. (fonte: Web)



PER COMPLETARE I SUGGERIMENTI - In tema di futurismo, suggeriamo a chi potrà farlo, la visita alla **Galleria Nazionale di Arte Moderna e Contemporanea di Roma**, che espone fino al 28 marzo 2025 una interessante e ricca mostra curata da Gabriele Simongini dal titolo: **“IL TEMPO DEL FUTURISMO”**.

La mostra celebra l'ottantesimo anniversario dalla scomparsa di Filippo Tommaso Marinetti, avvenuta il 2 dicembre 1944. Diversamente dalle mostre del passato dedicate al rivoluzionario movimento d'avanguardia fondato nel 1909 da Marinetti, questa mostra si concentra sul rapporto tra arte e scienza/tecnologia e illustra quel “completo rinnovamento della sensibilità umana, avvenuto per effetto delle grandi scoperte scientifiche” posto alla base della nascita del Futurismo.

Una riflessione oggi attualissima, se si pensa che lo tsunami tecnologico dell'intelligenza artificiale sta investendo l'umanità, avverando la profezia della macchinizzazione dell'umano e dell'umanizzazione della macchina preconizzata proprio dai futuristi. La mostra punta a essere inclusiva, didattica e multidisciplinare, si rivolge al grande pubblico e in particolare alle nuove generazioni. Per questo illustra i concetti di velocità, di spazio, di distanza e di sensibilità percettiva evidenti nei capolavori del Futurismo contestualizzandoli nella società dell'epoca, rivoluzionata dalle innovazioni scientifiche e tecnologiche.

Sono esposte circa 350 opere fra quadri, sculture, progetti, disegni, oggetti d'arredo, film, oltre a un centinaio fra libri e manifesti, con un'attenzione alla matrice letteraria del movimento marinettiano che non ha precedenti, insieme con un idrovolante, automobili, motociclette e strumenti scientifici d'epoca. **L'idrovolante MC.72** ricostruito dal **Comitato Idroscalo Desenzano**, presentato a Desenzano nel 2023 ed esposto per la prima volta al **100° Anniversario dell'Aeronautica Militare**, a giugno dello stesso anno è un'opera eccezionale progettata e curata dal gruppo di tecnici guidato dall'ing. **Ermanno Tira**.



(Fonte – “THE AVIATION”)

LE PAGINE 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...
 • Cielo 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

**HANGAR
ITALY**
Volo. Motori ed Emozioni

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

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

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

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

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



AGENDA DEL MESE DI FEBBRAIO MARZO 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

Fino al 28 febbraio	Galleria Nazionale di Arte Moderna e Contemporanea Roma – “TUTTO IL FUTURISMO” ingresso €15
Lunedì 10 marzo	Parma - Portici del Grano ore 11,30 – cerimonia nel 150° anniversario della morte di Giuseppe Mazzini
Sabato 15 marzo	Sede AAA-Fidenza – ore 9,30 Assemblea annuale dei Soci di Sezione, aperta a tutti i soci – le convocazioni saranno inviate agli interessati in largo anticipo.
Giovedì 28 marzo	102° anniversario di costituzione dell’Aeronautica (già Regia Aeronautica dal 1923). Programmi ed eventi al momento non noti, saranno divulgati successivamente

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.