

“FORUM”

degli Aviatori d'Italia

**A.A.A. – Fidenza in visita alla Galleria Nazionale
d'Arte Moderna e Contemporanea di Roma.**

Le origini del volo nell'Arte del XX Secolo - articolo alle pg 28-30

**IL FUTURISMO E
L'AEROPITTURA**

CRALI TULLIO
NAIO SULLA CITTA' - 1939



Marzo 2025

n°144

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. 4-8	“OPERAZIONE CANARINO” – LA STORIA DELL’ARP, IL PRECURSORE DEI DRONI.....ricerche del Com.te Thomas Ricci)
- Pg. 9-10	“DONNE CON LE ALI” – MIRIAM AL MANSOURI PILOTA EAU COMBAT READY.....(fonte Formiche Miranda-Wikipedia)
STORIE DI MARE	
-Pg. 11-12	“DUELLANTI AD ORIENTE” - L’INDIA DIFESA IN SEI GLORIOSI SCONTRI.....(STV Emilio Mediolani)
VISITE VIRTUALI AGLI ENTI AERONAUTICI	
-Pg. 13-16	IL 2° STORMO – MOVIMENTO CAPITANO PILOTA MARIO D’AGOSTINI(Wikipedia)
AVVISI E COMUNICAZIONI	
Pg. 17	QUOTE SOCIALI 2025.....(AAA – Presidenza Nazionale – Sez. Fidenza)
EVENTI E RICORRENZE	
Pg. 18-19	DAI BANCHI DELL’ISTITUTO AERONAUTICO AL MUSAM DI VIGNA DI VALLE.....(Strega – foto Brocco)
Pg. 20	AVIATORI VOLONTARI ALLA CAMPAGNA AISM(Strega – Verduri – Marcato)
Pg. 20	80° ANNIVERSARIO DEGLI ECCIDI DI VIA BARACCA E CARSOLE – FIDENZA.....(Strega - Fidenza Blog)
Pg. 21	ASSEMBLEA ANNUALE DEI SOCI DI SEZIONE – FIDENZA.....(Strega – foto Lomi)
ACCADDE NEI NOSTRI CIELI	
- Pg. 22-24	A MARZO.....(M. Salomone)
- Pg. 24-27	28 MARZO – LA FESTA DELL’ARMA AZZURRA NELLE VARIE EPOCHE.....(M. Salomone)
CESMA NEWS	
-Pg. 28	“L’USO RESPONSABILE DELL’INTELLIGENZA ARTIFICIALE IN AMBITO MILITARE”(Team Comun.ni AAA)
ATTUALITÀ	
Pg. 29-31	“RITORNO AL FUTURISMO” MOSTRA AAAA ALLA MOSTRA A ROMA.....(Strega – Cordaro)
DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO	
- Pg. 32	“CAMBIO NAVETTA PER LA MISSIONE “CREW-10”.....(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
- Pg. 32	“ASTEROIDE 2024 YR4” - IL MONITORAGGIO PROSEGUE”.....(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
PAGINE DI AEROMODELLISMO	
- Pg. 33-34	PAOLO E IL SUO MODELLO FIESELER Fi.156C “STORCH” (CICOGLIA).....(Wirgi Models)
- Pg. 35	“OPERAZIONE CANARINO” - I MODELLI DI TOM, SOCIO AEROMODELLISTI DA TORONTO(Thomas Ricci)
EDITORIA STORICA AERONAUTICA	
- Pg. 36	“I VELIVOLI SEGRETI DELL’ASSE”(Marco Zagni)
CONVENZIONI	
- Pg. 37-38	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2025.....(AAA-Fidenza)
- Pg. 38	OPEN DAY AL 6° STORMO DI GHEDI – GIORNATA DEDICATA AI GIOVANI CON ESIBIZIONE DELLE FRECCHE TRICOLORI
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 39	MARZO-APRILE 2025.....(Redazione Forum)

In copertina

Una suggestiva immagine di “Aeropittura” dal titolo: “NASO SULLA CITTÀ - 1939” - una vertiginosa picchiata sui grattacieli, opera dell’artista **Tullio Crali**, legato al movimento del “Futurismo”.

“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



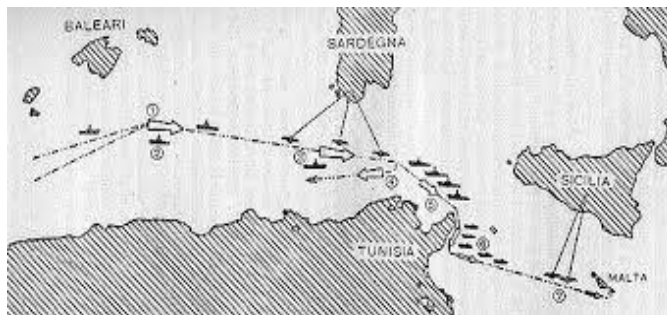
Sito Web

www.assoaeronautica.it



STORIE AERONAUTICHE

OPERAZIONE CANARINO nella "Battaglia di mezzo agosto" ...spunta un "canarino"



Nell'agosto 1942 scatta l'operazione aeronavale alleata "Pedestal"; un'operazione britannica per trasportare rifornimenti all'isola di Malta nell'agosto del 1942, durante la II Guerra Mondiale. "La Battaglia di mezzo agosto" fu l'operazione aeronavale dell'Asse italo-tedesco per contrastare il passaggio dei rifornimenti alleati.

Nell'ambito della Battaglia di mezzo agosto, si inserisce una missione segreta denominata "Operazione Canarino".

Il contesto - Malta era una base da cui navi, sottomarini e aerei britannici attaccavano i convogli dell'Asse diretti in Libia, durante la Campagna del Nord Africa (1940-1943). Dal 1940 al 1942, l'Asse condusse l'Assedio di Malta, con forze aeree e navali. Nonostante le numerose perdite, gli inglesi consegnarono sufficienti rifornimenti per la popolazione e le forze militari a Malta, che poterono resistere, anche se cessò di essere una base offensiva per gran parte del 1942. L'elemento di rifornimento più cruciale nell'Operazione "Pedestal" fu il carburante, trasportato dall'Ohio, una petroliera di proprietà americana con un equipaggio britannico. Il convoglio salpò dalla Gran Bretagna il 3 agosto 1942 e attraversò lo Stretto di Gibilterra per raggiungere il Mediterraneo nella notte tra il 9 e il 10 agosto.

L'ultimo successo l'Asse - Il tentativo dell'Asse di impedire alle cinquanta navi del convoglio di raggiungere Malta, utilizzando bombardieri, E-boat tedesche, MAS e MS italiani, campi minati e imboscate sottomarine, fu l'ultimo successo considerevole dell'Asse nel Mediterraneo. Più di 500 marinai e aviatori della Marina mercantile e della Royal Navy furono uccisi e solo cinque delle quattordici navi mercantili raggiunsero Grand Harbour. Sebbene costosa per gli Alleati, fu una vittoria strategica; l'arrivo della Ohio giustificò la decisione di rischiare così tante navi da guerra; il suo carico di carburante per l'aviazione rivitalizzò l'offensiva aerea maltese contro le navi dell'Asse. I sottomarini tornarono a Malta e gli Spitfire decollati dalla portaerei HMS "Furious" consentirono di fare il massimo sforzo contro le navi dell'Asse. I convogli italiani dovettero deviare ulteriormente dall'isola, allungando il viaggio e aumentando il tempo durante il quale potevano essere organizzati attacchi aerei e navali.

Il contributo della Regia Aeronautica - La "Battaglia di Mezzo agosto" organizzata dalle Forze dell'Asse per contrastare l'operazione inglese "Pedestal", vide impegnati anche gli aerei della Regia Aeronautica SM.79, in una grande offensiva ai convogli inglesi diretti verso l'isola di Malta, con i Gruppi 30^o e 32^o dalla Sicilia, gli aerosiluranti del 132^o Gruppo dall'isola di Pantelleria e i Gruppi 105^o e 130^o dalla Sardegna.

Spunta l'arma segreta: un "canarino" - Il 12 agosto del 1942 un SM.79 Kamikaze, predisposto per essere radiocomandato e carico di esplosivo, decollò dall'aeroporto di Villacidro in Sardegna, per colpire le unità della flotta inglese.

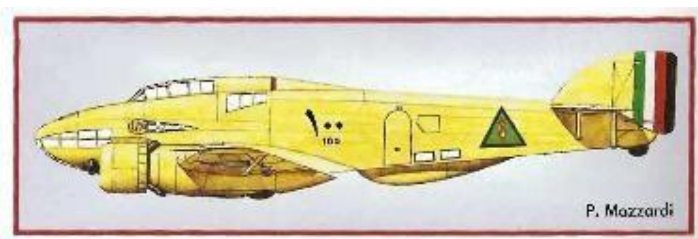


Figura: <https://www.baronerosso.it/forum/aeromodellismo-progettazione-e-costruzione/138419-s79-operazione-canarino.html>

Il precursore dei droni - Contro le navi inglesi del convoglio "Pedestal", l'aereo SM.79 giallo canarino si rese protagonista del primo tentativo tutto italiano di attacco con aereo senza pilota, che rappresentò il primo esempio della storia di Aereo Radio Pilotato.

"Operazione Canarino", la cronaca - Il 12 agosto 1942 dal campo di Trunconi parti, per partecipare alla "Battaglia di Mezzo agosto", anche uno strano apparecchio tutto dipinto di giallo: era il primo aereo telecomandato della storia dell'aviazione.

L'aereo venne trasferito in gran segreto dal centro sperimentale di Guidonia (vicino Roma) e dopo un collaudo che ebbe esito positivo, fu tentata un'operazione contro la flotta inglese. Si trattava di un trimotore SM.79 destinato alla demolizione, scelto e adattato per sperimentare questo sistema. Per essere più visibile dall'operatore che doveva radioguidarlo da una notevole distanza (circa 4.000 m) venne verniciato in giallo e per questo motivo venne battezzato "Il Canarino" e tutta l'operazione prese appunto il nome di "Operazione Canarino". Le apparecchiature di radiocomando erano state messe a punto dal Colonnello Ferdinando Raffaelli coadiuvato dai due tecnici: l'ingegner Leandro CERINI e il Maggiore Emilio MONTUSCHI.

Armato con due bombe da 1.000 chili, l'aereo - inizialmente con pilota a bordo - venne fatto decollare e portato in quota dal Maresciallo pilota Francesco BADII; sistemati i comandi secondo i parametri prestabiliti, il pilota si lanciò col paracadute e l'aereo venne radiocomandato dal Colonnello Raffaelli che, su un trimotore Cant.Z.1007, seguiva il "Canarino" a distanza.

Arrivato in vista dell'isolotto tunisino di La Galite, nelle cui vicinanze ormai si trovava anche la flotta inglese e un nutrito numero di aerei delle forze aeree dell'Asse (*era infatti in corso la più grande battaglia aeronavale del Mediterraneo durante la Seconda Guerra mondiale: la "Battaglia di mezzo agosto"*), l'apparecchio iniziò a non rispondere più ai radiocomandi e invece di esplodere

su una nave inglese, proseguì la sua rotta sino alle montagne algerine.

Il ritrovamento e il mistero - L'SM.79 finì la sua corsa nel deserto algerino, i resti furono rinvenuti dalle autorità locali a Sud-Ovest di Khenchela a circa 70 km a Sud di Philippeville, **in montagna** ad una quota 1.800 m, completamente carbonizzato e con la sorpresa delle autorità di non avere trovato nessun resto umano, ma solo una targa "Marelli" di un generatore elettrico. Il caso rimase un mistero per molto tempo.

Altri studi e fine del progetto - Ritornati a Guidonia, il Colonnello Raffaelli e gli altri due tecnici proseguirono le loro ricerche e a metà del 1943 altri due aerei erano



ormai pronti per essere usati; sopravvenne però l'armistizio dell'8 settembre e il progetto venne definitivamente abbandonato. Secondo Emilio Nuscis, che in quel periodo lavorava all'aeroporto di Villacidro, prove per la messa a punto di apparecchiature per il radiocomando di aerei "kamikaze"... senza pilota, vennero eseguite con successo anche dai tecnici radio dell'aeroporto di Trunconi a Villacidro.

Altri studi - In seguito anche i tedeschi misero a punto un loro aereo telecomandato che fu usato, con modesti risultati, durante lo sbarco in Normandia. - Nel 1944, gli americani studiarono un loro aereo radiocomandato (operazione Aphrodite) ma gli studi si fermarono al collaudo.

ARP – un "concept" italiano - Gli esperimenti sul progetto proseguirono in Italia, per la forte convinzione dell'idea e del mezzo, apportando miglioramenti e modifiche. Ma con il finire della guerra il Colonnello Raffaelli dovette con rammarico emanare l'ordine che tutto fosse abbandonato e distrutta tutta la documentazione.

(nella foto a lato il velivolo identificato come il futuro ARP).



In sostanza Raffaelli aveva ideato un ARP (Aereo Radio Pilotato) basato sul velivolo italiano Savoia Marchetti SM.79, commissionando poi il suo progetto di radio-controllo del volo, alla Società Lombarda in Cantù. Il prototipo di aereo così realizzato, da considerare come precursore del drone, ben 80 anni in anticipo, prese il nome di AR.4 ed aveva una semplicissima configurazione costruttiva.

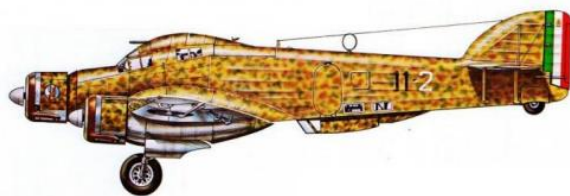


Foto sopra – l'SM.79 in un disegno del Canarino

A lato una foto dei protagonisti dell'operazione Canarino. da sin., l'ing. Leandro Cerini, il M.Ilo Mario F. Badii e il Cap. Emilio Montuschi.

Studi precedenti - L'Ingegnere Mario DE BERNARDI - sempre con l'ing. Cerini, elaborò già nel 1934-35 la parte e il concetto del dispositivo relativo alla guida e al controllo dell'aereo, progettando il "pilota automatico". Il progetto consisteva in un doppio sistema giroscopico (girobussola più indicatore di virata) che comandava, per mezzo di un servo attuatore, gli alettoni e il timone di direzione; a questo si univa un servosistema che agiva - mediante un apparecchio sensibile alle variazioni di pressione ed un altro sensibile alle variazioni di velocità - su un regolatore di flusso d'aria attraverso un venturimetro: le risultanti variazioni di pressione e depressione comandavano per mezzo di uno stantuffo il timone di profondità. Il nuovo dispositivo, dal peso di circa 8 kg, fu sperimentato positivamente nel 1936 su aerei *Caproni 97* e *Savoia Marchetti 81*; non ebbe però l'approvazione dell'Ufficio Tecnico della Stato Maggiore, pur meritando in seguito al De Bernardi e al Cerini riconoscimenti ufficiali.



Il dispositivo sarà poi la base, a Seconda Guerra Mondiale iniziata, del progetto "ARP" (Aereo Radio Pilotato), avanzato nel luglio 1940 dal colonnello R. Raffaelli, capo dell'Ufficio Operazioni dello Stato Maggiore Generale. Alla realizzazione, assistita dalla Direzione Superiore Studi ed Esperienze (DSSE di Guidonia), oltre al Raffaelli, al Cerini ed al De Bernardi., lavorarono i Capitani Montuschi e Marini, e il Tenente Rospigliosi.

Il pilota automatico a comandi riuniti – ideato da De Bernardi-Cerini era asservito ad un complesso radio rice-trasmittente con due distinti impulsi, per le variazioni di rotta e di quota; poteva essere diretto eventualmente a vista con l'aiuto di un collimatore a grande campo e luminosità. Il primo impiego operativo avvenne il 12 agosto 1942 contro la flotta inglese nel Mediterraneo. Il radiopilota fu montato come già detto, su un bombardiere S.79 armato e la radioguida su un Cant.Z.1007 bis; un banale guasto all'apparato trasmittente della radioguida interruppe il comando a distanza poco prima dell'obiettivo, causando la perdita del velivolo e il fallimento della operazione bellica.

Giuseppe Prunai



L'idea di base - All'entrata in guerra dell'Italia, la Regia Aeronautica era dotata di aerei di vecchia concezione, male armati e poco veloci. Ciò nonostante apparivano competitivi e per giustificare la pervicace presenza d nei cieli, una voce maligna affermava che i nostri caccia scampavano alla contraerea inglese in Nord Africa perché le tabelle di tiro della difesa aerea albanica non contemplavano velocità così basse e i proiettili sparati da terra esplodevano dinanzi al velivolo senza danneggiarlo.

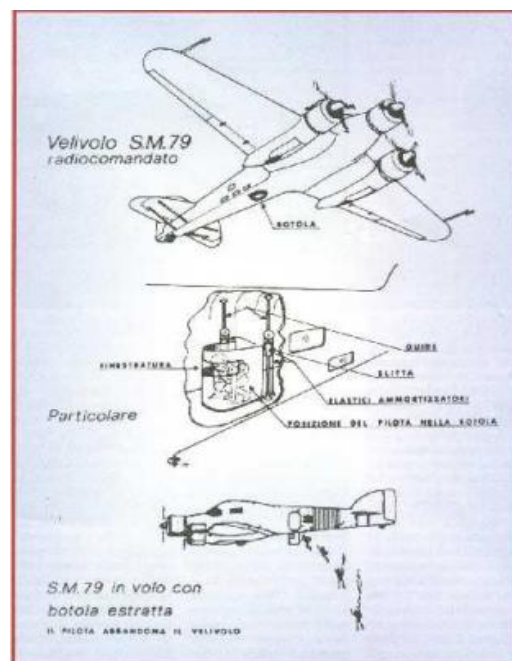
Soprattutto, era esiguo il numero dei bombardieri con i quali contrastare i convogli navali diretti alle basi inglesi nel Mediterraneo. I dispositivi di puntamento erano piuttosto imprecisi per colpire con le bombe le varie navi ed un bombardamento a tappeto era impensabile perché il numero di ordigni disponibile era quanto mai esiguo.

Mentre si cercava il modo di bloccare il flusso di rifornimenti alle basi inglesi, il 18 luglio 1940, l'allora Colonnello della R.A. Ferdinando Raffaelli (foto sopra) propose allo Stato Maggiore di realizzare un velivolo radiocomandato da far schiantare sulle navi nemiche facendo esplodere una o due bombe di grande potenza.

Quali i vantaggi di un simile sistema? - Il primo era quello di infliggere notevoli danni al nemico; il secondo era quello di aumentare il raggio d'azione di un velivolo perché, non essendo previsto il viaggio di ritorno, avrebbe potuto impiegare tutto il carburante per raggiungere anche un obiettivo lontano. Inoltre, non si sarebbe messa a rischio la vita dei piloti e si sarebbero potuto impiegare aerei ormai dismessi o in via di dismissione.

Accettata la proposta, iniziarono in breve le sperimentazioni presso la DSSE (Divisione Superiore Studi ed Esperienze) di Guidonia, vicino Roma. Per semplicità, fu deciso di far decollare l'aereo con un pilota a bordo che poi si sarebbe lanciato con il paracadute. A questo scopo, nel ventre della carlinga fu realizzata una botola di uscita che, dopo il lancio, si richiudeva per effetto di due grossi elastici. (schema a lato). Dopo il lancio, l'ARP veniva preso in carico da un altro velivolo munito delle apparecchiature trasmettenti, il cosiddetto "aereo P" (pilota), che si manteneva a distanza e a quota di sicurezza. Per gli esperimenti, furono messi a disposizione due Savoia Marchetti S.79, denominato "Sparviero", più noto come il "Gobbo Maledetto".

Si trattava di un trimotore ad ala bassa, inizialmente progettato come aereo da trasporto civile. Negli anni '37-'39 stabilì 26 record mondiali e fu, per un certo periodo, il più veloce medio bombardiere del mondo. Era realizzato in legno, tela e metallo. Il suo primo impiego bellico risale alla guerra di Spagna. Aveva una lunghezza di 15,625 metri, un'altezza di 4,60 metri ed un'apertura alare di 21,20 metri, mentre la superficie alare era di 61,70 m². Pesava a vuoto 6.945 kg, a pieno carico 10.725 kg. Era dotato di tre motori radiali Alfa Romeo della potenza di 780 CV ciascuno. La velocità massima era di 430 km/h, l'autonomia da 1.900 a 2.300 km, la tangenza era di 6.300 m.



(foto a lato - lo "Sparviero" o "Gobbo maledetto", antenato del drone: l'arma segreta di Mussolini)

Si è ironizzato molto, a guerra finita, su quelle ali di tela, del resto abbastanza diffuse sugli aerei degli anni '30. Tutti ricorderanno la gag di Paolo Villaggio con il personaggio di Fantozzi in ferie sul Savoia Marchetti con le ali di tela.

“Per fortuna che le ali erano di tela”, - mi disse un giorno il Generale di Squadra Aerea Giulio Cesare Graziani, già comandante di S.79, incontrato casualmente ad un convegno (foto a dx).

“In volo su Alessandria d’Egitto con un S 79, ho preso una cannonata da una corazzata inglese: il proiettile ha fatto uno buco di un metro quadrato in un’ala ed è passato da parte a parte senza esplodere. Se l’ala fosse stata di lamierino, non sarei qui a raccontarla!”



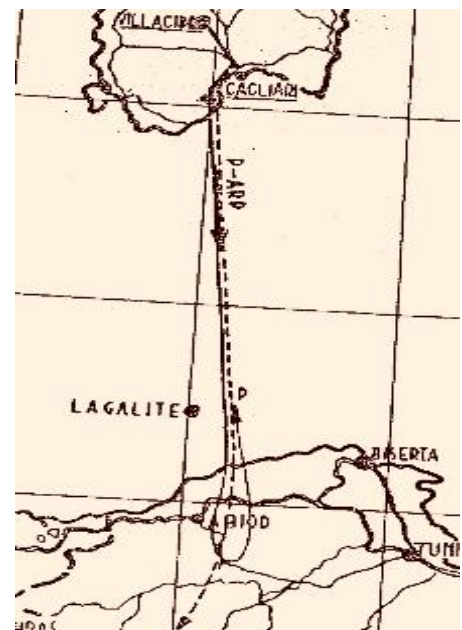
Sull’aereo di comando, il cosiddetto aereo P, fu installata una seconda cloche – una sorta di joystick – manovrando la quale si inviavano impulsi radio all’ARP che venivano captati da un ricevitore radio a bordo dell’ARP. Il trasmettitore era un 320/Ter, il ricevitore un RA-18, entrambi modificati per poter lavorare su frequenze comprese fra i 300 e i 2.000 MHz (per quante ricerche abbiamo fatto, non siamo riusciti a trovare traccia del trasmettitore 320/Ter). Quanto al ricevitore, da tutti indicato come un RA-18, pensiamo ad un errore iniziale, poi ripetuto dagli autori successivi. Non c’è traccia di un ricevitore RA-18, bensì di una radio militare AR-18, realizzata dalla Ducati di Bologna. Aveva due gamme di onda media con copertura da 200 a 520 kHz e sei di onda corta con copertura da 0,7 a 22 MHz. Per quei tempi, era un gioiellino di tecnologia. Il cambio di gamma era affidato ad un tamburo rotante. Purtroppo, non era molto selettivo: la mancanza di uno stadio di amplificazione ad alta frequenza, rendeva praticamente nulla la reiezione alla frequenza immagine. Quest’apparato, opportunamente modificato, è stato il cavallo di battaglia di gran parte dei radioamatori italiani nel dopoguerra. Anche il ricevitore dell’ARP era stato modificato e schermato per evitare che segnali estranei dessero informazioni errate ai servocomandi.

Il debutto operativo - Finalmente, nel maggio 1942, il debutto dell’“ARP” e dell’aereo “P”, che furono trasferiti in gran segreto all’aeroporto di Trunconi, presso Villacidro, vicino Cagliari. Il 12 agosto il decollo. L’ARP era stato dipinto di giallo perché fosse sempre ben visibile da P.

Ma qui conviene riportare quanto scrisse, in un suo libro, l’allora Colonnello Raffaelli: *“La partenza avvenne poco dopo le 13:00 del 12 agosto: raggiunta la quota stabilita di 2.000 metri, il pilota dell’S.79, mar. Mario Badii, si lanciava regolarmente sul campo stesso di Villacidro; il Cant.Z.1007Bis (equipaggio: Gen. Faffaelli, Ten. Rospigliosi, M.llo Palmieri, 1° Av Mot. Monticelli) che ormai aveva assunto l’A.R.P. in teleguida, lo seguiva a breve distanza mentre i G.50 della scorta decollavano. Dopo il lancio la piccola formazione si dirigeva su Elmas, sulla cui verticale dovevano aggregarsi i due Re.2001 con bombe: ma questi si erano già diretti verso l’obbiettivo. Lasciato il cielo di Elmas, fu raggiunto Capo Pula, punto prestabilito d’inizio della navigazione, cercando ancora, con un ampio giro, sempre alla quota di 2.000 m, di ricongiungersi con i vari cacciatori.*

Riuscito vano anche questo tentativo - e tenuto conto anche della limitata autonomia di cui disponevano ormai i due G.50 aggregatisi - la strana e minuscola formazione si poneva in rotta verso l’obiettivo; tanto viva era, malgrado tutto, la speranza di poter violare la cintura di protezione della caccia nemica. L’attacco era stato previsto con direttrice da Sud a Nord dopo un avvicinamento che, contornando da Est l’isoletta della Galite, avrebbe condotto gli aerei a Sud del convoglio nemico, la cui posizione, segnalata dalla ricognizione, risultava a 10 miglia a Ovest del meridiano dell’isoletta. Tale direttrice (vds cartina a lato) era consigliata da ragioni di visibilità e da considerazioni relative agli altri attacchi concomitanti. Fino in vicinanza della Galite, il telecomando funzionò egregiamente; ma quando già i contorni dell’isola cominciarono a stagliarsi nitidamente all’orizzonte, improvvisamente l’aereo telecomandato cessò di eseguire i comandi trasmessigli, sia nel piano orizzontale che in quello verticale; il volo proseguiva stabilissimo - salvo una lieve precessione verso destra - rivelando con ciò l’efficienza di tutti gli organi del velivolo, compreso l’autopilota, ma i ripetuti vani tentativi di comandare sia la rotta che la quota denunciarono ben presto una avaria nel complesso trasmettente, ove il dielettrico di un condensatore si era bruciato senza possibilità di sostituzione in volo. Avaria mai verificatasi nel corso delle precedenti numerose prove ed ascrivibile a due cause: il materiale autarchico comparso negli apparati recentemente sostituiti ed il prolungato funzionamento continuativo richiesto al trasmettitore durante i vari, quanto vani, giri di attesa della caccia di cui sopra.

Non rimase che seguire per un certo tratto l’S.79, mentre ogni provvedimento veniva tentato per riattivare il trasmettitore: appena superata la Galite i due G.50 di scorta venivano intanto posti in libertà col segnale convenuto, per non farli trovare in difficoltà di carburante in pieno mare.



Superata la fascia costiera algerina ed accertata dal marconista l'impossibilità di porre riparo all'avaria, l'S.79 ARP fu abbandonato alla sua sorte, lasciandolo proseguire - ormai autonomo - verso la zona desertica dell'interno. Il ritorno del Cant.Z.1000bis, a volo radente, ebbe luogo senza avvenimenti degni di nota".

Successivamente fu ipotizzato il guasto di un condensatore fisso con dielettrico di carta. Perché, in quel tempo, le Forze Armate italiane, oltre alle scarpe di cartone, avevano anche apparati radio con condensatori a carta! L'S.79, continuò il suo volo fino schiantarsi su monti a Sud Ovest di Khenchela, in Algeria. Le autorità locali furono impressionate dal fatto che non furono trovati i resti dell'equipaggio. Circostanza che fu attribuita all'esplosione e all'incendio.



L'équipe di Raffaelli non si arrese e proseguì studi, ricerche e prove che si orientarono verso aerei più piccoli, ovviamente di legno e tela, commissionati all'"Aeronautica Lombarda" di Cantù. I primi velivoli furono pronti nell'agosto del 1943, ma il successivo 8 settembre, quando si stavano preparando i piani per un attacco alle navi alleate avvistate tra Salerno e Ischia, arrivò la notizia dell'armistizio. Al padre del Drone italiano, non restò che distruggere apparecchiature e documentazione.

Dopo la guerra, Ferdinando Raffaelli (foto sinistra, tratta dal portale dell'Aeronautica Militare) percorse tutti i gradi della carriera fino a divenire Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare. Fu decorato con due Medaglie d'Argento ed una di Bronzo al Valor Militare, nonché di una Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico. È deceduto nel gennaio 1981.

Ricerche e recensioni del Comandante Thomas Ricci
Socio AAA-Fidenza residente a Toronto – Ontario - Canada

Il testo di Marco Zagni "I velivoli segreti dell'Asse - dalla realtà al mito" viene suggerito in dettaglio ai lettori, nella rubrica "Editoria storica Aeronautica" a Pg._35__

A pg _36__ le foto degli aeromodelli "ARP" – "P" e del caccia di scorta CR.42, realizzati dal Socio AAA aeromodellista Tom Ricci Toronto – Canada.



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

Ruth Law – e il primo aereo rosa – n° 142/143

In occasione della Festa della Donna celebrata l'8 marzo, facciamo un balzo in avanti nel tempo ed arriviamo ai giorni nostri, per parlare di una coraggiosa donna pilota, che ancora oggi è oggetto di grande scandalo nel suo clan: **Miriam Al Mansouri** – pilota "combat ready" nell'Air Force degli Emirati Arabi Uniti.



MARIAM, LA PILOTA ARABA CHE BOMBARDA L'ISIS RIPUDIATA DAL SUO CLAN

In Occidente è diventata il simbolo dell'emancipazione delle donne arabe e della loro lotta contro il fanatismo islamico. Ma per la gente del suo clan è una vergogna da cui prendere le distanze pubblicamente. Miriam al-Mansouri, a 35 anni, ha conquistato gli onori delle cronache di tutto il mondo, come la prima donna pilota dell'aviazione militare degli Emirati Arabi Uniti - comandante di un F-16 - che ha bombardato le postazioni dell'ISIS in Siria. E la reazione della famiglia al-Mansouri – la seconda per importanza ad Abu Dhabi – non ha tardato a venire.

A pubblicare il comunicato l'agenzia di stampa palestinese Wattan. «Noi, la famiglia Mansouri degli Emirati Arabi Uniti – si legge nel comunicato – dichiariamo qui pubblicamente che ripudiamo la cosiddetta Mariam Al-Mansouri, così come chiunque prenda parte alla brutale aggressione internazionale contro il fraterno popolo siriano, a partire dalla nostra ingrata sorella Mariam Al-Mansouri. La nostra famiglia è fiera di tutti gli uomini liberi che difendono la loro causa e di tutti quelli che prendono le armi per difendere l'onore della loro nazione – prosegue la nota -. Noi siamo fieri degli eroi sunniti in Iraq e nel Levante (chiaro riferimento all'ISIS, ndr) e di tutti quelli che alzano la bandiera della giustizia, ovunque sia».

Il Maggiore Al-Mansouri ha sette fratelli e una laurea in letteratura inglese. È entrata in aviazione nel 2007 e oggi è Comandante di Squadriglia. Le foto la mostrano con il velo islamico sotto il casco. A un giornale arabo ha raccontato di essere trattata come i colleghi maschi dai suoi superiori e che non ci sono differenze fra uomini e donne nell'addestramento e negli incarichi. A suo dire, i suoi famigliari la sostengono nel ruolo di pilota militare, ma probabilmente, come dimostra la nota, nel suo clan c'è anche chi la pensa diversamente.

Miriam Al Mansouri – la prima donna pilota dell'UAE-Air Force, che ha attaccato l'ISIS

Miriam Al Mansouri è la prima donna pilota degli Emirati Arabi Uniti e fa parte della missione di attacco all'Isis in Siria. Alla guida di un F-16 Block 60 con il velo, Al Mansouri è al comando della squadra che probabilmente ha lanciato bombe sulle postazioni dei jihadisti a Raqqa, Aleppo e Idlib.

Il sogno di volare - Nata ad Abu Dhabi nel 1979, Al Mansouri è stata la prima donna a far parte dell'Aeronautica Militare degli Emirati Arabi. Era un'adolescente quando cominciò a sognare di entrare nelle forze aeree del suo Paese, nonostante fosse vietato alle donne. Lavorò molti anni al Comando Generale, prima di farlo.

Il processo di formazione non è stato semplice. Al Mansouri ha dovuto dimostrare un alto livello di conoscenza teorica e pratica prima di laurearsi all'Università della Forza Aerea Khalifa bin Zayed nel 2007.





Riconoscimenti e critiche - Il vicepresidente degli Emirati Arabi, lo sceicco Mohamed Bin Rashed al Maktoum, ha consegnato alla Al Mansouri la medaglia del premio Mohamed Bin Rashed come riconoscimento per il suo impegno.

Invece, secondo il quotidiano *al-Quds al Arabi*, dopo avere partecipato alla missione in Siria, la donna è stata criticata dal suo stesso clan. Nonostante gli Al Mansouri abbiano espresso sostegno *"alla rivoluzione in Siria contro il regime del presidente Bashar al-Assad"*, credono sconveniente che una donna partecipi alle operazioni di attacco. I pregiudizi sociali e la tradizione culturale e religiosa continuano a condizionare il ruolo delle donne nella società, non solo araba.

il tempo delle donne (negli emirati arabi) - I passi in avanti a livello sociale ottenuti dalle donne nell'UAE fanno parte del progetto politico di Jequesa Fatima bint Mubarak, la terza moglie del fondatore e presidente degli Emirati Arabi ed emiro di Abu Dhabi, lo sceicco Zayed bin Sultan Al Nahyan.

Oggi nel Consiglio dei Ministri degli Emirati Arabi ci sono quattro donne, mentre al Consiglio nazionale federale, l'organo legislativo, il 22% dei seggi è occupato da donne: una cifra bassa, ma allo stesso tempo la più alta rappresentanza femminile in una istituzione legislativa della regione.

Gli Emirati esprimono anche la prima donna araba con un incarico di rappresentanza alle Nazioni Unite, ambasciatrici in Spagna, Svizzera e Montenegro e un console donna a Hong Kong. La rivista *Sayidaty* ha incluso otto donne degli Emirati Arabi nella lista delle 50 donne arabe più influenti del 2014.

testo di Rossana Miranda tratto da "Formiche"



Mariam al-Mansouri nata nel 1979, è la prima donna pilota di caccia degli Emirati Arabi Uniti ed è stata una delle prime donne ad entrare nell'Accademia dell'Aeronautica Militare degli Emirati Arabi Uniti (UAEAF). Pilota un F-16 "Fighting Falcon" e ha guidato gli attacchi aerei della missione degli Emirati Arabi Uniti contro l'ISIS in Siria.

Primi anni di vita e istruzione - Al-Mansouri è una di otto figli. La sua famiglia è imparentata con Sultan bin Saeed Al Mansoori, un ingegnere e politico degli Emirati Arabi Uniti. In un'intervista con la rivista "Deraa Al Watan", ha detto che la sua famiglia ha supportato i suoi obiettivi di carriera, ma ha dovuto superare gli stereotipi di genere lungo il percorso. L'ha aiutata il fatto di aver terminato il liceo con ottimi voti. Ha conseguito una laurea triennale

in letteratura inglese presso l'Università degli Emirati Arabi Uniti.

La carriera militare - Al-Mansouri prestò servizio nell'esercito prima di iniziare l'addestramento al volo. Frequentò il Khalifa bin Zayed Air College dell'Aeronautica Militare degli Emirati Arabi Uniti per piloti, laureandosi nel 2007. Ricevette la medaglia Mohammed bin Rashid Pride of the Emirates, per l'eccellenza nel suo campo. Prima degli attacchi aerei siriani, al-Mansouri è stata intervistata sul "The National", un quotidiano di Abu Dhabi, nel giugno 2014. Nel luglio 2014, intervistata dalla "CNN" sulla sua carriera nell'UAEAF, ha detto che *"aspirava a diventare pilota fin dal liceo, ma ha dovuto aspettare che le donne ne fossero autorizzate. Nel frattempo, ha conseguito la laurea e ha lavorato per lo Stato Maggiore dell'esercito in altre posizioni"*.

Intervento militare del 2014 contro l'ISIS in Siria - Gli Emirati Arabi Uniti sono stati tra i cinque alleati arabi che si sono uniti agli Stati Uniti nell'intervento militare del 2014 contro l'ISIS in Siria, per sconfiggere le forze dell'ISIS e sono stati i primi a partecipare. In un'intervista con MSNBC, Yousef Al Otaiba, ambasciatore degli Emirati negli Stati Uniti, ha raccontato che quando i piloti di cisterne dell'aeronautica militare statunitense hanno contattato via radio la missione degli Emirati Arabi Uniti, durante il rifornimento in volo e hanno sentito la voce di al-Mansouri, sono rimasti inizialmente sorpresi e in silenzio per un breve periodo. Al Otaiba l'ha definita un *"pilota pienamente qualificato, altamente addestrato e pronto al combattimento"*. Considera al-Mansouri un modello per le donne negli stati islamici e arabi.

La stampa internazionale - Spiegel Online e Frankfurter Allgemeine Zeitung hanno fatto riferimento all'accoglienza di al-Mansouri sui social media, dove era stata soprannominata *"Lady Liberty"* e *"l'incubo dei combattenti dell'ISIS"*. Spiegel ha utilizzato il titolo *"Operazione Wüstenmaid"* (*Operazione Fanciulla del deserto*). La fonte di notizie tedesca ha avviato una sorta di campagna di pubbliche relazioni. Gli stati arabi del Golfo Persico hanno utilizzato il suo esempio e il coinvolgimento del principe saudita Chalid bin-Salman, pilota di un IDS Panavia Tornado, contro l'estremismo. Alcune dichiarazioni in una trasmissione di *"The Five di Fox News Channel"* su al-Mansouri sono state considerate sessiste dai media internazionali. Il giorno dopo, Eric Bolling, co-conduttore del talk show serale, si è scusato per le sue osservazioni. Il "Times of Israel" è rimasto scettico sulla *"femme fatale"*. Il coinvolgimento di Al-Mansouri nelle missioni aeree potrebbe aver portato agli Emirati Arabi Uniti un'attenzione mediatica positiva. Il "Times" ha fatto riferimento all'effettivo record misto sui diritti delle donne e al decimo posto degli Emirati Arabi Uniti in una lista di 22 nazioni arabe per quanto riguarda l'uguaglianza per le donne.

Fonte Wikipedia



STORIE DI MARE, DI NAVI E DI MARINAI

DUELLANTI AD ORIENTE - l'India difesa in sei gloriosi scontri

Nel giugno del 1782, conclusa con il trattato di Salbay la guerra contro i Maharatti, gli inglesi possono concentrare le forze contro Hyder Ali; il primo luglio anticipando l'arrivo di rinforzi francesi, Porto Novo viene investita. L'ammiraglio Francese Suffren (*foto a dx*) reagisce energicamente e attacca Hegapatam, con l'obiettivo di impadronirsi d'un porto sicuro e discretamente attrezzato. Egli ha superato il momento critico; il convoglio dalla Francia e l'energica attività corsara avviata, gli hanno permesso di arrivare all'estate del 1782 con munizioni e ricambi per sei mesi e viveri per un anno; appena tre mesi prima le scorte erano quasi esaurite e restavano alla squadra navale polvere e proiettili per una sola battaglia. Anche l'ammiraglio



inglese Hughes (*foto a sx*) si era ritrovato alle prese con le difficoltà logistiche della campagna; la base di Trincomalee era priva di arsenale e l'ammiraglia "Mammouth" era stata rialberata con mezzi di fortuna, esaurendo i pezzi di rispetto della squadra. Nonostante ciò, comprendendo di dover fronteggiare un pericolo tanto grave, per la prima volta in sei mesi, prende l'iniziativa. A partire dal 23 giugno entrambi gli ammiragli sono così in mare, ognuno a caccia dell'avversario, sfiorandosi presso Cuddalore, dove Hughes si ancorò. Qui, nel pomeriggio del 5 luglio, Suffren avvistò la squadra inglese all'ancora, ma una improvvisa tempesta impedì la manovra dei francesi che avrebbero avuto buon gioco nell'attaccare naviglio alla fonda. Dopo una notte trascorsa a riparare i danni della tempesta, il sole del 6 luglio illuminò la formazione inglese in linea di fila sopravvento alla squadra francese, che aveva ancora una nave semi-disalberata e lontana dal teatro dell'azione. Hughes e Suffren erano quindi numericamente alla pari (undici vascelli per parte); sfruttando la posizione sopravvento, l'ammiraglio inglese passò all'attacco accostando a un tempo ed ingaggiando il nemico "nave contro nave". Dopo due ore di fuoco la quarta nave della linea francese, la



"Brilliant" aveva perso l'albero di maestra ed era stata costretta ad uscire di formazione; alle 13 un salto di vento allontanò le due formazioni favorendo ancora gli inglesi, poiché quattro loro vascelli restarono a contatto con due navi francesi tra cui la già danneggiata "Brilliant" che subì un fuoco concentrato dell'intera retroguardia nemica. Suffren accostò con l'ammiraglia e altre navi, respingendo l'attacco e salvando il vascello in difficoltà. Ma il "Sévère" si trovava nei guai, attaccato dagli inglesi "Sultan" e "Burford"; il suo comandante, Etienne de Cillart, ordinò la resa e fece ammainare la bandiera, ma i suoi ufficiali si ammutinarono e proseguirono la lotta respingendo gli inglesi.

La battaglia si concluse nel pomeriggio con un nulla di fatto sul piano tattico, ma con uno strascico polemico per il caso del "Sévère". Gli inglesi infatti pretesero, a norma delle regole di guerra, la consegna della nave arresasi. Richiesta che Suffren, pur con grande cortesia, dovette opporsi, rispedendo però il pavido de Cillart in patria, assieme ad altri due comandanti (entrambi ben ammanigliati a corte, e uno imparentato con lo stesso ammiraglio) il cui comportamento negligente lo aveva ormai esasperato, arrecandogli, tra l'altro uno smacco strategico. Suffren fu infatti costretto a soprassedere all'attacco contro Negapatam, Tuttavia le qualità militari cominciarono a farsi sentire; il 18 luglio Suffren era nuovamente pronto a prendere il mare mentre Hughes aveva appena deciso di andare a Madras per finire le riparazioni.

In agosto il comandante francese visitò Hyder Ali per concordare le mosse successive. Giunte dalla Francia due navi di linea di rinforzo e otto trasporti con truppe, munizioni e materiali, il 25 Suffren attaccò Trincomalee (già investita via terra), bombardandone le fortificazioni e sbarcando un contingente d'assalto di 1.300 uomini; il 31, dopo tre giorni di furiosi combattimenti, le forze da sbarco di Suffren occuparono lo strategico porto. Non passarono 48 ore che, la sera del 2 settembre le fregate francesi avvistarono la squadra inglese che, ormai sorpresa dagli avvenimenti, tentava di portare soccorso a Trincomalee. Hughes, sfruttando i ben forniti depositi di Madras, aveva voluto concedere alle sue navi tempo sufficiente a vettovagliare, riparare i danni, far riposare gli equipaggi. Il francese, a corto di tutto e mal servito dalla sua base di Cuddalore, era invece costretto a recuperare dai mercantili, e anche da alcune fregate i pezzi di rispetto per riattrezzare le proprie navi, finendo per abbattere case ed edifici pubblici pur di reperire il legname necessario. La presa di Trincomalee cambiava molte cose; Hughes, compresa appieno l'entità del disastro causato dalla propria lentezza, iniziò a ripiegare con i suoi 12 vascelli di fronte ai 15 che Suffren aveva già preparati alla battaglia. L'ammiraglio inglese tentò pertanto di attirare sottovento il nemico, dando il via ad una corsa che vide impegnate le due squadre per tutta la notte e la mattinata seguente. Alle 14 del 3 settembre, con la propria linea ancora disordinata, Suffren alzò il segnale di attacco.

In effetti la battaglia, iniziata a 25 miglia a Sud-Est di Trincomalee, nella prima fase vide i francesi entrare in azione ancora sparpagliati e in posizione di svantaggio, con l'avanguardia e la retroguardia lontane dall'ammiraglia "Héros", che con due vascelli si espose all'attacco di ben 7 navi avversarie, mentre 2 fregate francesi impegnavano coraggiosamente la retroguardia inglese al fine di ritardarne la manovra.

Per la prima volta Suffren perse il controllo della battaglia, subissando di ordini i suoi già confusi capitani; lo scontro finì con uno smacco tattico per i francesi che, pur numericamente superiori, subirono gravissimi danni sull' "Héros" e su altri due vascelli, disalberati, nonché 82 morti e 255 feriti, per lo più caduti sulle tre navi impegnate contro il centro inglese. Hughes non volle però forzare la mano; anche le sue navi avevano subito danni e perdite. L'ammiraglio inglese approfittò quindi di un salto di vento per sganciarsi, dato che Trincomalee non poteva comunque essere ripresa.

Nelle settimane successive la pazienza di Suffren fu messa ancora a dura prova: già all'indomani della battaglia del 3 settembre andò perduto su una secca l'"Orient", da 74 cannoni, seguito un mese dopo dal "Bizarre", arenatosi presso Cuddalore. Dopo quest'ultimo accidente, l'ammiraglio francese cercò riparo dai monsoni ad Achem, porto olandese di Sumatra, dove si trovò costretto, sempre per reperire pezzi di rispetto, a disarmare alcune unità minori. *(a lato Battaglia di Cuddalore)*

Hughes, con la squadra maltrattata da un tifone mentre incrociava nel golfo del Bengala, si trasferì a Bombay, dove il 28 novembre arrivarono dall'Inghilterra cinque nuove navi di linea agli ordini del commodoro Richard Bickerton.



Contemporaneamente, la situazione dei francesi in India, già resa precaria dalla morte di Hyder, si faceva ancora più difficile; due convogli di rifornimenti furono intercettati dalla Royal Navy con la perdita di una ventina tra trasporti e navisorta, mentre il terzo gruppo rimase bloccato assieme a 2.500 soldati del Generale Patisier de Bussy con le truppe colpite da una epidemia di febbri.

Suffren riprese però energicamente in mano la situazione, rinsaldando l'alleanza col successore di Hyder, Tipu Sahib e attaccando con successo il traffico mercantile inglese, per poi recarsi a Trincomalee, dove nel marzo 1783 fu raggiunto dai rinforzi, scortati da tre vascelli. Sbarcati a Porto Novo i 2.300 soldati rimasti a de Bussy (che ottenne dagli alleati indiani viveri, ma non traini per il suo nutrito parco di artiglieria), l'ammiraglio francese incontrò nelle acque antistanti Trincomalee la squadra di Hughes, ma senza impegnarla essendo in inferiorità numerica, e lasciandola proseguire per Madras. Nel frattempo un corpo inglese di 20.000 uomini, al comando del Generale James Stuart, investì Caddalore; dopo una settimana di schermaglie gli inglesi attaccarono sloggiando gli indo-francesi dalle difese esterne, ma subendo perdite terribili.

Hughes prese il mare per supportare le operazioni dei compatrioti, obbligando Suffren a combattere seppur in condizioni sfavorevoli; i nuovi rapporti di forze pendevano tutti a favore dell'ammiraglio inglese che disponeva ormai di 18 vascelli e ottimi sottordini, mentre il comandante francese contava su 15 logore navi di linea, e con pochi capitani all'altezza della situazione.

Già il 10 giugno, ricevuta una richiesta d'aiuto dal Generale de Bussy, Suffren fece vela verso Cuddalore, arrivando davanti alla città proprio mentre si svolgeva l'attacco di Stuart. Per una settimana le due squadre, da cui dipendeva il destino dell'assedio, manovrarono per raggiungere una posizione vantaggiosa. Il 17 Suffren riuscì a giocare Hughes entrando nel porto di Cuddalore, ottenendo dalla guarnigione preziose informazioni e 1.200 uomini destinati a coprire i vuoti tra gli equipaggi.

Il 20 giugno le due formazioni entrarono finalmente in contatto, con Hughes in linea di fila pronto a ricevere l'attacco di Suffren, sferrato nonostante disponesse di tre navi in meno. In un combattimento tatticamente indeciso, e con gravi perdite da ambo le parti, Suffren obbligò comunque l'avversario a ripiegare, abbandonare l'armata e tornare a Madras, mentre i francesi gettavano le ancore davanti Cuddalore sbarcando 2.400 uomini di rinforzo.



Quando tutto sembrava perduto, l'ultimo duello aveva visto la netta vittoria di Suffren, ribaltando le sorti francesi nello scacchiere. Il 29 giugno giungeva però ai contendenti la notizia della tregua e della firma dei preliminari di pace. *(foto a lato - Battaglia nell'Oceano indiano)*

La guerra era finita e almeno in Oceano Indiano, con molti onori per la Marine Royal che soprattutto per merito di Suffren usciva a testa alta dal conflitto costato alla flotta inglese decine di navi da guerra compresi 20 vascelli perdendo, i francesi, circa metà naviglio della Royal Navy.

I risultati strategici della guerra furono per Londra ancora più gravi; non solo per la perdita di Minorca, Florida e Tobago (e la mancata acquisizione della supremazia totale in India, dove peraltro Tipu Sahib era ancora in campo

grazie all'audace condotta di Suffren), quanto per l'indipendenza degli Stati Uniti e per il danno subito sul piano geopolitico. Parigi ritenne, non a torto, che l'equilibrio strategico mondiale ne fosse uscito alterato.

Quando nel 1787 una crisi nei Paesi Bassi portò l'Inghilterra e la Francia sull'orlo di una nuova guerra, il risoluto intervento di William Pitt il Giovane e la crisi finanziaria che stava minando alla base il regime di Luigi XVI portarono Parigi a cedere. Tre anni dopo, in occasione della crisi anglo-spagnola per la baia di Nookta fu l'Assemblea degli Stati Generali, radunata l'anno precedente dal sovrano francese per trovare una soluzione alla gravissima crisi culminata nella presa della Bastiglia, a impedire la guerra.

Suffren all'epoca era già morto. Dopo il rientro in patria, dove era giunto il 26 marzo 1784, dopo tre anni di assenza, era stato accolto a corte con tutti gli onori, mentre l'Ordine di Malta lo aveva nominato suo ambasciatore presso Luigi XVI.

Quando nell'ottobre 1787 peggiorò la situazione con l'Inghilterra a causa della crisi dei Paesi Bassi, Suffren ebbe l'incarico di approntare la flotta. Non avrebbe però affrontato i rivali tanto ammirati. Morì infatti l'8 dicembre 1788, a 59 anni, per un colpo apoplettico dopo essere stato sfiorato, in vita, da centinaia di palle dei fucilieri inglesi mentre dal ponte della sua nave arringava gli equipaggi all'assalto.

Più tranquilla la sorte di Hughes, anch'egli rientrato in patria a guerra finita; promosso ammiraglio commodoro, non avrebbe mai più alzato la propria insegna. Ritiratosi a vita privata, spese buona parte delle ricchezze accumulate in opere di carità, morendo nella sua casa di campagna nell'Essex (1794).

(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.

Forum n° 139 - **46ª Brigata Aerea** – (Pisa)

n° 140 - **6° Stormo** – (Ghedi)

n° 141 - **31° Stormo** – (Ciampino)

n° 142/143 - **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 2° Stormo sulla Base Aerea di Udine - Rivolto

Il 2° Stormo - prima denominato 2° Stormo Caccia, è uno stormo dell'Aeronautica Militare e dal 1° luglio 2007 svolge il ruolo di polo missilistico di riferimento per la difesa aerea nazionale. Dipende dal Comando delle Forze da Combattimento di Milano e oggi ha sede presso l'aeroporto di Rivolto nel comune di Codroipo, in provincia di Udine.

Lo Stormo, **intitolato alla memoria del Capitano Pilota Mario D'Agostini**, ha alle sue dipendenze il Gruppo Missili e l'80° Gruppo OCU, che si occupa dell'addestramento ed abilitazione del personale di categoria Difesa Aerea Missilistica sul sistema d'arma “SPADA” e dal 2020 rappresenta un punto di riferimento all'interno della Forza Armata come polo missilistico, con l'introduzione del nuovo sistema d'arma “SIRIUS” e l'evoluzione dal SIRIUS verso il “MAADS”.

La lunga storia - Il 2° Stormo Caccia Terrestre venne costituito sulla sede della Caserma “La Marmora” a Torino, il giorno di Natale del 1925, assemblando il 7° Gruppo Autonomo Caccia Terrestre (dal campo di Ciampino), con la 76ª Squadriglia caccia, l'84ª Squadriglia, l'86ª e la 91ª Squadriglia su FIAT CR.1 e Nieuport 29), l'8° Gruppo di Volo (dal Campo Volo Mirafiori) con le Squadriglie 92ª, 93ª, 94ª e 95ª, su Ni.29 ed Ansaldo AC.2) ed il 13° Gruppo caccia (dall'Aeroporto di Venaria Reale) con la 77ª Squadriglia aeroplani, la 78ª Squadriglia Caccia, la 82ª Squadriglia e la 85ª Squadriglia su SPAD S.XIII e CR.1).

A far parte dello stormo furono chiamate squadriglie con gloriose tradizioni alle spalle, quali la 91ª di Francesco Baracca, di Fulco Ruffo di Calabria e di Ferruccio Ranza (comandante di Stormo dal 1927), la 77ª di Pier Ruggero Piccio e di Giannino Ancillotto e la 78ª di Guido Nardini ed Amedeo Mecozzi. Il 10 gennaio 1926 lo Stormo conta su un organico di 405 uomini. Il 10 gennaio 1927 il VII Gruppo esce dallo Stormo diventando autonomo, sostituito dal 23° Gruppo di Cinisello Balsamo con la 74ª Squadriglia, la 75ª Squadriglia caccia e la 79ª Squadriglia con i Ni.29 e dalla 83ª Squadriglia con i CR.1; in maggio i Nieuport vennero sostituiti dagli Ansaldo AC.3. Dal 1928 al 1929 lo Stormo è comandato da Pietro Pinna Parpaglia e dall'ottobre 1929 è comandato da Mario Ajmone Cat. Dal 1929 il 7° ed il 23° Gruppo adottarono i nuovi Fiat CR.20. Il 19 novembre 1929 il 13° Gruppo va a Mirafiori, seguito nel 1930 da tutto lo Stormo.

Il 15 gennaio 1931 lo Stormo perde il 23° Gruppo oltre alla 85ª Squadriglia del 13° Gruppo ed alla 95ª dell'8° Gruppo. Dal 15 gennaio 1936 dipende dalla 2ª Brigata Aerea di Mirafiori retta dal Generale Renato Mazzucco. Tra il maggio 1934 e l'agosto 1935 lo Stormo fu comandato Vittorio Marchesi. Nel giugno del 1934 inizia il transito sui FIAT CR.30, sui quali, nel mese di settembre 1935 per la Guerra d'Etiopia, si giungeva al rischieramento dell'8° Gruppo e di una parte del 13° Gruppo sull'aeroporto di El-Adem (poi Base aerea Gamal Abd el-Nasser). Nel dicembre successivo l'intero reparto andava all'Aeroporto di Berca. Il 24 maggio 1936 anche lo Stormo e la parte restante del 13° Gruppo partivano da Napoli sul piroscalo “Città di Trieste” e arrivavano il 27 all'Aeroporto di Benina, raggiungendo l'8° Gruppo. Nel 1938 allo Stormo arrivano i Breda Ba.65 da assalto e nella primavera del 1939 i FIAT CR.32 al posto dei Breda 65. Il 9 agosto 1939 si sposta a Castel Benito nell'Aeroporto di Tripoli.

Allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, lo stormo è in Africa settentrionale (nell'Aeronautica della Libia-Ovest), con il 13° Gruppo a Castel Benito sui primi CR.42 e l'8° Gruppo sui CR.32 all'Aeroporto di Tobruch, nella 14ª Brigata Aerea “Rex” (nell'Aeronautica della Libia-Est). Lo Stormo, comandato dal Colonnello Angelo Federici, era dotato di 45 CR.32 e 35 CR.42, con 73 piloti, 147 specialisti e 124 avieri.

Seconda guerra mondiale 1940 - L'11 giugno 1940 una formazione di Bristol Blenheim e Gloster Gladiator inglesi attaccava il campo T3 di Tobruk, ma i lenti caccia dell'8° Gr. non riuscirono a raggiungerli. Nello stesso mese il reparto operò ottenendo dei successi (9 Blenheim abbattuti, un idro Short S.25 Sunderland e 3 Gladiator). A metà giugno erano state trasferite sul campo T2 di Tobruch la 77ª e la 82ª Squadriglia, del 13° Gruppo mentre la 78ª restava a Buka. Alla fine di giugno l'8° Gr. cedeva i rimanenti CR.32 e il 1° luglio riceveva altri CR.42. All'inizio di luglio il 13° Gruppo si schierava con 18 CR.42 sul campo T3.

Il 9 agosto lo Stormo avevano solamente 6 aerei operativi fino all'arrivo nello stesso mese dei motori con gli apparati antisabbia. Il 4 settembre lo Stormo attacca una formazione di Blenheim in volo sulla Marmarica abbattendone 2. Quindi il reparto si frazionava con le squadriglie disposte all'Aeroporto di Martuba, al T4 di Tobruch, al T2 e a Sidi Hamed el Magrum (80 km a sud di Bengasi), l'8° Gruppo, ad Uadi Tamet (ad Ovest di Sirte) e Monastir ed il 13° all'Aeroporto militare di Gambut. Al 15 settembre lo stormo

disponeva di 56 CR.42 operativi ed il 25 settembre avvenne uno scontro tra 3 CR.42 e 6 bombardieri inglesi. Gli italiani attaccarono la seconda pattuglia della formazione riuscendo ad abbatterne 2.

L'11 dicembre l'8° Gruppo rimase con un solo velivolo operativo, cedendolo al 13° Gruppo che, con gli aerei efficienti rimasti, va a Bengasi. Successivamente anche questo reparto, con pochi velivoli operativi, ripiega su Tobruk, mentre gli aerei inefficienti rimasero sull'Aeroporto di Benina. Il 20 dicembre i primi aerei dello Stormo iniziavano a tornare in Italia. Per i primi sei mesi di operazioni vengono effettuate 2.403 missioni, abbattendo 45 velivoli nemici e perdendone 13, mentre perdono la vita dieci piloti. Per l'operazione venne conferita una Medaglia d'Argento al Valor Militare.

Il reparto viene rischierato in Italia alla fine del 1940 per la difesa delle principali città del settentrione e del centro.

1941 - Lo Stormo si rischiera a Mirafiori il 20 gennaio 1941 con 68 piloti e 119 specialisti, in attesa dei nuovi Macchi MC.202 quando il reparto disponeva di 12 CR.42 ceduti dal 157° Gruppo. Per due mesi ebbe il compito di difesa di alcuni aeroporti dell'Italia settentrionale come Torino, Milano, Genova e Savona. Alla fine di febbraio arrivarono i primi Macchi MC.200 portando la dotazione del reparto a 62 MC.200 e 22 CR.42. Fino alla fine di novembre successivo lo stormo svolse un servizio d'allarme con spostamenti di sede: all'Aeroporto di Novi Ligure, Aeroporto di Varese-Venegono, Aeroporto di Albenga, Aeroporto di Piacenza-San Damiano, Aeroporto di Bergamo-Orio al Serio, Aeroporto di Jesi, Aeroporto di Milano-Linate, vigilando fin sulla costa adriatica e con la 93ª Squadriglia inquadrata per un periodo nel 54° Stormo.

Il 25 novembre l'8° Gruppo tornava in Africa settentrionale, prima al campo K3 di Bengasi poi, arretrato a El Nufilia (circa 20 km ad ovest di Ben Giauad nel Distretto di Sirte) ed il 13° Gruppo andava a Ciampino.

1942 - Nel gennaio 1942 il comando di Stormo era all'Aeroporto di Torino-Caselle con una squadriglia d'allarme; altre sezioni d'allarme diurno e notturno erano sugli aeroporti di Albenga, Genova, Novi Ligure, Venegono e Sarzana.

Il 14 febbraio lo Stormo va sull'aeroporto K3 di Bengasi, dove era arrivato anche l'8° Gruppo per la difesa del porto della città. Alla fine di febbraio il 13° Gruppo va a Castel Benito ed ai primi di marzo a Misurata. Dopo quasi un mese il Gruppo va sul campo K3 insieme all'8° Gruppo ed il comando di Stormo.

Nel mese di aprile il comando di Stormo passa dal Colonnello Umberto al Maggiore Athos Ghelardi. Nel mese di maggio lo Stormo va a Martuba, poi a Ain Gazzale (a Sud di Sirte); l'8° Gruppo va ad Abu Haggag (Fuka) ed il 13° a Bu Amud. I due gruppi arrivarono alla fine dicembre con 3 MC.200 l'8° Gruppo e 10 Macchi 200 più 3 MC.202 il 13°. Il 10 dicembre l'8° Gruppo iniziava il rientro in Italia per riorganizzarsi e il 13°, ricevuti gli aerei operativi dell'altro gruppo, restava in Libia.

In questo periodo i MC.200 dello Stormo effettuarono più di 4.800 missioni belliche per quasi 9.000 ore di volo. L'8° Gruppo con i MC.200 va Sarzana per scorta alle navi e difesa di La Spezia.

1943 - Il 13° Gruppo prese parte alla campagna di Tunisi. Nei primi mesi del 1943 opera anche con i MC.200 armati con bombe alari da 15 kg: il 10 gennaio, su 17 velivoli che presero parte ad un attacco a Tanner e su una colonna meccanizzata, 12 rientrarono bersagliati dalla contraerea ed uno venne abbattuto; il giorno dopo 3 aerei nella stessa azione venivano attaccati al rientro da una formazione di Curtiss P-40 e 2 aerei italiani vennero abbattuti. Il 22 gennaio 1943 venne ferito gravemente il tenente Giorgio Savoja su Macchi MC.202 del 13° Gruppo, di scorta ai bombardieri SM.79. Poi il gruppo rientra in Italia lasciando ad altri gruppi i 5 aerei operativi.

Lo stormo usò i Macchi MC.200 e i MC.202, per circa un anno, fino al gennaio del 1943 quando venne sciolto dopo 10.000 ore di volo ed ingenti perdite.

A Caselle, il 13° Gruppo del Ten. Col. Vincenzo Dequal riceve una decina di MC.202 nel mese di luglio. Il gruppo venne poi trasferito in Sicilia, dove i Macchi MC.202, appena atterrati, vennero resi non operativi dal bombardamento di una formazione nemica.

Il gruppo venne poi inviato all'aeroporto di Arena Metato per il servizio d'allarme con i caccia Dewoitine D.520 catturati sugli aeroporti francesi. Il 13 agosto veniva sciolto lo Stormo ed i suoi due gruppi divennero autonomi, l'8° a Sarzana e il 13° in Sardegna all'Aeroporto di Olbia-Venafiorita. Nei primi sette mesi del 1943 lo stormo effettuò 1.520 ore di volo, 19 combattimenti con 8 aerei nemici abbattuti e 5 distrutti al suolo.

Successivamente all'armistizio dell'8 settembre dopo il ritiro dei tedeschi dalla Sardegna il 13° Gruppo, o meglio la 82ª Sq., si riportava di sua iniziativa da Venafiorita a Casa Zeppara vicino ad Oristano per andare insieme al 155° Gruppo (poi 155° Gruppo ETS) del 51° Stormo per combattere durante la guerra di liberazione. L'8° Gruppo del comandante Maggiore Bacich, il gruppo (dislocato a Sarzana) all'alba dell'8 settembre va con 22 MC 200 prima a Guidonia Montecelio poi a Castiglione del Lago. Il 10 settembre visto che l'aeroporto di Sarzana era in mani tedesche Bacich trasferiva il gruppo sull'Aeroporto di Decimomannu, il 13 settembre sulla Base aerea di Siacca, il 16 settembre ad Agrigento, il 22 settembre a Korba (Tunisia) e il 1° ottobre all'Aeroporto di Lecce-Galatina. Nella primavera del 1944, quando il reparto era in Sardegna, su ordine del Tenente Colonnello Duilio Fanali, Comandante del Raggruppamento Caccia dell'Unità Aerea, 11 MC.200, 2 CR.42 ed un FIAT G.50 si spostarono ai primi di giugno a Leverano nel 5° Stormo. L'11 luglio attaccarono un treno blindato tedesco in Kosovo. Poi ancora da Lecce il gruppo con i MC.202 operò su vari obiettivi in territorio balcanico, da Scutari a Tirana, Durazzo, ecc., combattendo fino al termine della guerra (5 maggio 1945).

La ricostituzione - A dicembre 1950 lo Stormo viene ricostruito sull'aeroporto di Vicenza con il solo 8° Gruppo su North American P-51D "Mustang". In seguito, il reparto cambiò base nel mese di giugno e si trasferì sull'aeroporto di Orio al Serio dove nel 1953 viene raggiunto dal 13° Gruppo. Nel 1954 viene consegnata la bandiera e l'anno dopo, il 1955, inizia la consegna dei primi aerei a getto de Havilland DH.100 "Vampire".



Nel 1956 lo Stormo, dopo l'aggiunta del 14° Gruppo (o XIV Gruppo) e dopo aver ceduto ad altri reparti i "Mustang", completa la transizione su aerei a reazione e cambia denominazione in 2ª Aerobrigata Intercettori Diurni (o 2ª Brigata Aerea Intercettori Diurni). Nello stesso anno arrivano i North American F-86E "Sabre" che progressivamente sostituiranno i Vampire. Dal 13 aprile 1956 al 23 settembre 1957 è comandato da Vincenzo Lucertini futuro Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare.

Nel 1957 il Reparto viene spostato a Cameri e nello stesso anno venne fondata la Pattuglia Acrobatica Nazionale, che prende il nome di "Lanceri Neri" dallo stemma della Brigata, equipaggiata su sei velivoli North American F-86 "Sabre" dal caratteristico colore nero con le ali dipinte con il tricolore.

La Brigata venne sciolta nuovamente nel 1962, per poi essere ricostruita nel 1964 a Treviso come 2° Stormo Caccia con il 14° Gruppo e con il 103° Gruppo e i nuovi FIAT G.91R.



Nel 1989 il 103° Gruppo viene assegnato al 51° Stormo mentre il 14° Gruppo rimane con il 2° Stormo e nel 1991 inizia la transizione sul nuovo velivolo AMX in sostituzione dei G.91R. Nel 1994 il 2° Stormo viene trasferito sulla base di Rivolto, già sede delle Frece Tricolori e occasionale base di rischieramento durante le numerose esercitazioni negli anni '70 e '80. Dalla nuova base, il 2° Stormo partecipa con i suoi assetti all'Operazione "Decisive Endeavour" con missioni di supporto aereo in favore delle forze di terra delle Nazioni Unite dispiegate in Bosnia ed Erzegovina in ambito all'operazione "Implementation Force".

Nel 1999 il 14° Gruppo partecipa all'Operazione "Allied Force" rischierandosi sulla base di Amendola (FG) con 3 velivoli AMX, ottenendo lusinghieri risultati. Nell'ottobre 2002 il 14° Gruppo viene sciolto e posto in Riserva, e nel dicembre dello stesso anno viene posto alle dipendenze dello Stormo il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico, le Frece Tricolori.



Il reparto missili - Il 1° luglio 2007, nell'ottica della riorganizzazione dell'Aeronautica Militare, passano sotto il comando del 2° Stormo i Gruppi Intercettori Teleguidati (58°, 72° e 80°), poi soppressi nel 2009 e il Reparto Missili del disciolto 17° Stormo, mentre il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico torna ad essere *Gruppo autonomo*.

Il Gruppo missili viene dotato del Sistema missilistico "Spada 2000" per la difesa antiaerea, dotato del missile "Aspide". Questo sistema è in corso di ritiro a causa di obsolescenza.



Nel mese di settembre 2020 il Gruppo Missili ha cominciato ad operare su un nuovo sistema, la cui seconda unità è stata consegnata il 16 marzo 2021, si tratta del **Posto Comando SIRIUS un sistema BMC4 (Battle Management Command, Control, Communication & Computer)** che integra un radar di scoperta multifunzionale "KRONOS 3D LAND" di moderna concezione con apposito apparato hardware e software. Si tratta di un sistema adottato dall'Aeronautica Militare per l'aggiornamento di una parte delle precedenti batterie missilistiche di difesa aerea SPADA/Aspide. Il "SIRIUS" è dotato di grande mobilità grazie ad un proprio veicolo dedicato, del tipo 8x8 ad alta mobilità sia fuoristrada che su lunghe percorrenze stradali oppure per via aerea anche su velivoli tattici C-130, circostanza che ne consente lo spostamento in tempi molto rapidi, sia a livello tattico che strategico.

Il sistema sarà integrato da tre lanciatori, ciascuno dotato di 8 celle di lancio per il nuovo missile "CAMM-ER" di MBDA, dotato di una portata di circa 45 km che costituiranno le unità di fuoco che potranno essere dislocate anche a distanza significativa rispetto al sistema BMC4; tale assieme formerà il "MAADS" (Medium Advanced Air Defence System), ovvero un sistema di difesa contraerea dotato di efficacia contro un ampio spettro di minacce. Infatti il missile è in grado di contrastare *Air Breathing Threats (ABT)*, come caccia e aerei d'attacco, bombardieri, elicotteri, velivoli non pilotati, droni, missili da crociera minacce con motori a razzo come missili superficie-superficie, missili balistici tattici o missili anti-radiazioni.

I lanciatori saranno installati su camion Astra 8x8, a loro volta dotati di grande mobilità su strada su lunghe distanze e fuoristrada che potranno essere connessi con il sistema di comando e controllo, mediante un sistema radio che gli consentirà di essere posizionati anche a grande distanza dal posto comando. Ciascun lanciatore trasporta 8 celle caratterizzate dal sistema di lancio di tipo Soft Vertical Launch, che vede l'espulsione del missile dal canister "a freddo" (con l'impiego di un generatore di gas) e

l'attivazione del motore quando il missile è distante e già in fase di *turn-over*, ovvero la virata che da un volo verticale lo porta ad un volo orizzontale verso il bersaglio. Ciò consente di evitare che l'area di lancio venga investita dal getto del motore, a vantaggio dell'integrità del lanciatore e della sicurezza del personale.

Grazie alla una grande mobilità il SIRIUS risulterà facilmente proiettabile per intervenire in contesti particolari, sia sul territorio nazionale che internazionale, ovvero laddove vi sia l'interesse di mantenere il controllo di uno spazio aereo, il MAADS potrà essere dispiegato sia come sistema d'arma completo, oppure utilizzando solamente il SIRIUS, come sistema di comunicazione, scambio dati e sistema di sorveglianza di precisione con elevate capacità di discernimento e definizione dello spazio aereo, allo scopo di definire il ruolo indicato come RAP Enhancer (Reconnaissance Air Picture) o Gap Filler, in presenza di zone senza una adeguata copertura radar (come potrebbe essere una circondata da montagne) colmando delle lacune nell'ambito di un quadro di sorveglianza aerea.

Secondo i piani previsti per l'Aeronautica Militare, il Gruppo Missili riceverà un totale di 4 sistemi MAADS dotati di 1 SIRIUS e di 3 lanciatori ciascuno, con la relativa dotazione di missili CAMM-ER.

Organizzazione - Il 2° Stormo dipende dal Comando Forze da Combattimento, con sede a Milano.

Reparti dipendenti

- Reparto missili (questa organizzazione è relativa al vecchio sistema SPADA in dismissione)
- 700° Gruppo mobile sistemi missilistici - con batterie missilistiche "SPADA" (a corto raggio, destinate alla difesa di punto)
- 701° Gruppo mobile sistemi missilistici - con batterie missilistiche "SPADA"
- Gruppo Addestramento Sistemi Missilistici
- 602ª Squadriglia collegamenti - S.208M
- Gruppo Protezione delle Forze
- 80° Gruppo OCU
- il 402° Gruppo Supporto Tecnico Operativo,
- il 502° Gruppo Supporto Logistico Operativo,
- l'Infermeria di Corpo, la Compagnia Protezione delle Forze ed il Servizio Amministrativo.

Il 2° Stormo fornisce inoltre supporto tecnico, amministrativo e logistico al 313° Gruppo (Autonomo) Addestramento Acrobatico, noto più comunemente come Frece Tricolori. Le altre unità dipendenti sono gli organi di staff costituiti da Ufficio Comando, Ufficio Operazioni, Ufficio Sicurezza Volo e Servizio Locale e Comprensoriale di Prevenzione e Protezione.

Araldica



Stemma del 2° Stormo dalla fondazione sino alla fine della seconda guerra mondiale.



Emblema del 2° Stormo durante la seconda guerra mondiale.



Stemma ricavato da quello dello 8° Gruppo caccia terrestre
Nel settembre 1943.



Stemma dello 8° Gruppo caccia terrestre

Onorificenze alla bandiera



Medaglia d'Argento al Valor Militare

«Dopo mesi e mesi di una guerra vissuta nelle aspre solitudini africane, dove la lotta contro gli elementi non è meno pura della battaglia contro il nemico dopo essersi a lungo prodigati in superbia, tenace ed eroica azione contro le forze aeree nemiche, i suoi equipaggi, durante la battaglia nel deserto, affrontando e superando ogni ostacolo e rischio scrivevano una pagina di gloria nel cielo della Marmarica. Combattendo vittoriosamente in volo l'agguerrita ala nemica e intervenendo direttamente nell'azione con arditi mitragliamenti a terra infliggevano, non senza duri e sanguinosi sacrifici, perdite gravissime. Cielo dell'Egitto e della Marmarica, dicembre 1940.»

QUOTE SOCIALI 2025



*La quota annua di iscrizione o rinnovo
all'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA – Sez. di Fidenza*

è stabilita in € 25,00 – di cui € 15,00 vengono versati alla Presidenza Nazionale per la gestione del Sodalizio a livello centrale (che comprende anche la spedizione postale agli iscritti della pubblicazione bimestrale “AERONAUTICA”).

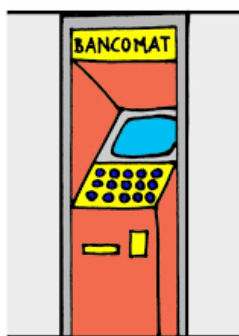
Una quota annua ridotta a € 15,00 viene richiesta a coloro che intendano iscriversi alla Sezione, in qualità di Soci Familiari (domiciliati presso il titolare) che fanno espressa rinuncia alla rivista.

*Per la gestione di un intero anno della Sezione, rimangono quindi soltanto € 10,00 per ciascun socio iscritto ed un ammontare stimato di circa 1.600€ totali. Tale è la voce delle **entrate annue di bilancio** per assicurare una sede dignitosa, sostenere gli oneri amministrativi e le spese di esercizio (materiali, progetti, manifestazioni, pubblicazioni, proselitismo, acquisti, assicurazioni, oneri postali e bancari, realizzazione del notiziario FORUM degli Aviatori ecc.*

*Considerata la sproporzione tra le limitate **entrate** e le indispensabili **spese da sostenere**, appare evidente come la Presidenza di Sezione debba tentare di adottare piccole iniziative imprenditoriali, per assicurare la continuità delle attività, confidando anche su **ulteriori risorse provenienti da donazioni, contributi volontari degli stessi Soci, rari sponsor di imprese** e altrettanto rari contributi di enti locali, quale riconoscimento e sostegno alle attività di volontariato socialmente utili, svolte dall'AAA - Aviatori d'Italia, nel ruolo di Ente Morale facente parte del Terzo Settore.*

Si ringraziano i Soci che da anni sostengono la Sezione, con quote extra, contributi volontari e tanto lavoro di volontariato.

Coloro che desiderino fornire un contributo alle attività della Sezione e/o come sostegno alla realizzazione del notiziario “FORUM degli Aviatori” distribuito on-line gratuitamente ai soci e a chi ne fa richiesta, possono utilizzare le coordinate bancarie di seguito riportate o rivolgersi direttamente in sede il sabato



bonifico bancario

intestazione: Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Fidenza

Codice IBAN: IT 41 K 06230 65170 000030405990

Causale: “contributo volontario”

Verrà emessa sempre la ricevuta a favore del contribuente

LE PAGINE DEGLI EVENTI



Associazione Arma Aeronautica
"Aviatori d'Italia" E.T.S.
Sezione di Fidenza



ITAer F. DE PINEDO

Istituto Tecnico Aeronautico Statale

DAI BANCHI DELL'ISTITUTO AERONAUTICO AL MUSAM DI VIGNA DI VALLE

La Sezione AAA di Fidenza ha l'onore di avere tra i propri iscritti, un consistente gruppo di studenti, ex studenti e diplomati dello storico Istituto Tecnico Aeronautico Statale ITAS di Roma, divenuto poi ITAer. Fin dalla sua costituzione nell'anno 1968, fu intitolato al mitico Aviatore Francesco De Pinedo.

***Ma perché da Roma a Fidenza?** Chi scrive è uno studente "fondatore" del De Pinedo, classe 1954, iscritto al 1° anno di fondazione dell'ITAS. Le strade poi si dividono, la stessa professione intrapresa (in questo caso militare A.M.) è una di quelle che – come gli aerei – ti porta lontano! Oggi la Sezione AAA "Aviatori d'Italia" di Fidenza è considerata (parole del Presidente Nazionale Gen. SA Giulio Mainini) una tra le più attive a livello nazionale e svolge non soltanto attività celebrative e commemorative, ma lavora con gli studenti in regime di alternanza scuola/lavoro, eventi di orientamento e formazione, recupero, restauro e valorizzazione del materiale storico aeronautico, simulatori di volo, mostre, conferenze, fiere, studi, pubblicazioni di storia e attualità e una rivista mensile on-line che parla esclusivamente del mondo dell'Aviazione. Chi ama e desidera essere ancora attivo e soprattutto "utile" come Aviatore volontario in questo campo, rimettendo in gioco la propria professionalità ed esperienza, trova nella Sezione di Fidenza, come appagare la propria passione.*

Per il 50° anniversario di costituzione - nel 2018 – tra le tante iniziative sono stati realizzati al De Pinedo due murali all'interno dell'edificio scolastico: il primo rappresenta l'ammarraggio sul Tevere, avvenuto nel 1925, a conclusione della prima impresa di Francesco De Pinedo, con il suo idrovolante "Gennariello". Si trattò di un volo di 55 mila chilometri da Roma a Melbourne, poi Tokyo e ritorno a Roma: un giro e mezzo la circonferenza della Terra. Un'impresa aeronautica per quell'epoca ai limiti del fantastico. Il secondo murale è l'immagine di un pilota delle Frecce tricolori, l'ex studente Colonnello Stefano Centioni, che riprende gli altri componenti della Pattuglia acrobatica nazionale durante una figura di volo a rovescio.

Anche Fiorenza De Bernardi, figlia d'arte e prima donna pilota civile in Italia, è stata presente per incontrare in un faccia a faccia le settanta studentesse del De Pinedo dell'anno 2019. Poi tanti altri come l'Astronauta Col. AM Luca Parmitano.

***L'obiettivo della nuova scuola** - in quel lontano anno nel 1968, l'obiettivo era proprio quello di offrire ai giovanissimi studenti provenienti dalle scuole medie, un percorso formativo direttamente proiettato verso la professione di pilota o assistente al traffico aereo, sia nel mondo civile che in quello militare. Un "Target" - al tempo del tutto innovativo – che è stato raggiunto innumerevoli volte e ha portato moltissimi studenti ad intraprendere con successo la carriera militare o civile fino ai più alti livelli, ma anche rimanendo nell'ambito degli sport aeronautici.*

***Una tradizione familiare** - Tanti figli d'arte si sono iscritti e in qualche caso, da citare doverosamente, la passione per il volo è stata talmente forte, da divenire una tradizione familiare. È il caso dello studente "fondatore" FC - classe 1954, iscritto nell'A.S. 1968 al De Pinedo e diplomato nell'A.S. 1973/'74, con un fratello MC diplomato al De Pinedo e pilota militare e con figlio EC – anche lui diplomato al De Pinedo e pilota civile ed infine con il giovanissimo nipote TC, iscritto da settembre 2025 al 1° anno del De Pinedo.*

***Tre generazioni dal 1968!** La passione indubbiamente c'era già, ma dobbiamo riconoscere al ITAer De Pinedo, che è riuscita a plasmarla a dovere, traendone stima e considerazione.*

***Le Ali nel DNA** - Anche se per molti studenti la strada ha preso altre direzioni, la famosa impronta a forma di ala che entra nel DNA, non svanisce; ecco come nasce la voglia di rimpatriata di questo gruppo di ex giovani, che torna a frequentarsi e a frequentare gli ambienti aeronautici con uno spirito di appartenenza che la dice lunga sul meraviglioso mondo dell'Aviazione.*

Ad oggi su Roma gli iscritti sono una quindicina – tutti ex pinguini del "De Pinedo" - che, aggregati alle iniziative di altri soci Aviatori d'Italia, si impegnano con piacere a stare insieme, uniti anche da una chat di gruppo che viene quotidianamente invasa di contatti, news, gag e tanto "azzurro"!

***La visita al MUSAM** - Domenica 2 marzo il nutrito Gruppo "De Pinedo" si è dato appuntamento al nuovo MUSAM di Vigna di Valle, per la prima uscita dell'anno. All'ingresso l'accoglienza privilegiata, riservata ai Soci AAA, di un Aviatore volontario quale esperta guida del Museo, senza la quale il percorso espositivo risulterebbe esteticamente bello a vedersi, ma privo di storia e di una sequenza logica, che risulta indispensabile per ripercorrere i primordi delle coraggiose ascensioni e poi gli oltre cento anni di volo, di pionierismo, di eroismi e di quell'ineguagliabile genio tecnico-ingegneristico, misto a passione e fantasia tutte italiane.*

In gruppo sparso, proprio come a scuola, con tanto di ritardatari e con il Capo classe in testa, entrano gli ex studenti Fabio, Massimo, Stefano e Signora, Daniele, Aron; un altro Stefano con un amico, Giann Enrico e Signora, Attilio e Maurizio, Alfredo e Signora, Giancarlo e Carlo con Signora e due coppie di amici ospiti: Un bel gruppo di una ventina di "pasionari del volo".



Gli ex studenti in grigio (parliamo dei capelli e non dell'abbigliamento) con le loro "ragazze" e gli amici, seguono con attenzione **Pietro Tantillo**; non si tratta in questo caso del Professore ma di un Socio AAA della Sezione locale, che opera come guida volontaria per il Museo. Tantillo ha saputo trasferire con dovizia di particolari inediti - o quanto meno poco conosciuti - date, eventi, modelli, caratteristiche, storie e anche aneddoti di questa grande avventura del volo, iniziata nel 1804 con il "pallone di Garnering".



L'aeronautica Militare (come da "Protocollo di intesa" tra AM e AAA) privilegia i nostri Soci che entrano gratuitamente al museo, con facilitazione anche per il nucleo familiare (-50%) a fronte del prezzo intero di € 10,00.- Ecco un altro buon motivo per essere socio AAA e portare con sé la tessera valida per l'anno in corso. Nel mondo dell'Aeronautica Militare, delle FFAA, nelle Industrie Aeronautiche e in tanti musei, il Socio dell'Associazione Arma Aeronautica è persona conosciuta, stimata, in possesso di valide garanzie e quindi un pizzico privilegiata.



l'MC.72 a dx

Le foto - Giancarlo immortalato da un fotografo che segue con interesse la trasmissione "la sala inclinata"

il CR.42 a sx



il G.91 sotto



I gruppo De Pinedo in hangar"



e il "Tornado"



Un raduno di Aviatori non potrebbe essere suggellato in modo diverso, da una bella tavolata con vista mare; lascia sgomenti però, la scarsità delle portate! La tavola è vuota!!



A conclusione della bella giornata, la consegna alla Guida Pietro Tantillo di una pubblicazione realizzata dalla Sez. AAA di Fidenza, in occasione del 100° della nascita della MOVIM Luigi Gorrini.

Complimenti al Capo Classe Fabio per l'ottima organizzazione della simpatica rimpatriata, ben riuscita grazie agli ex studenti, alle gentili Signore e Amici. Con il dono di un bel cielo assolato e ... doverosamente azzurro, si è conclusa positivamente la prima uscita del "Gruppo De Pinedo" al MUSAM di Vigna di Valle.

Strega - F. Cordaro
foto S. Brocco e altri



7-8 marzo 2025 - Campagna AISM a Salsomaggiore Terme e Fidenza

Due Soci della Sezione di Fidenza e del Nucleo di Salsomaggiore Terme, operano in due eventi ogni anno, come Volontari AISM. Nelle giornate del 7 e 8 marzo 2025, Giorgio M. e Piero V. hanno gestito i banchi allestiti presso le rispettive residenze comunali, per la campagna primaverile di raccolta fondi a favore della ricerca e sostegno alle persone colpite da sclerosi multipla.

Quest'anno con lo slogan **"FERMIAMO LA SCLEROSI MULTIPLA CON UN FIORE"**, sono state offerte piante di gardenia e ortensia ad un numeroso pubblico, che ha contribuito generosamente alla raccolta fondi.

Soddisfazione per questa iniziativa di solidarietà, è stata espressa dai Sindaci **Luca Musile Tanzi di Salsomaggiore e Davide Malvisi di Fidenza**, che hanno raggiunto gli Aviatori Volontari presso il punto AISM nella piazza del Comune, per complimentarsi e posare per una foto ricordo.



Foto a destra - il Sindaco Luca Musile Tanzi a Salsomaggiore con i Soci Volontari Giorgio e Piero

Foto a sinistra – il Sindaco Davide Malvisi a Fidenza con la Sig.ra Bertilla ed il Socio AAA Giorgio



Celebrazione 80° anniversario degli eccidi di Via Baracca e di Carzole – Fidenza

Domenica 9 marzo 2025

Nell'80° anniversario degli eccidi di Via Baracca e di Carzole di Coduro, domenica 9 marzo, Fidenza si è ritrovata nella piccola chiesa parrocchiale di Coduro per la funzione religiosa di suffragio celebrata da Don Marek Jaszczak. Un corteo si è poi mosso verso il monumento dedicato ai Caduti di Carzole, per la benedizione della corona di alloro deposta ai piedi del monumento. Nello spazio attorno i gonfaloni dei comuni di Fidenza, Fontanellato e Piacenza, i labari delle Associazioni Combattentistiche, le insegne del volontariato e la Banda "Città di Fidenza" per le esecuzioni musicali. Di seguito uno stralcio dell'intervento del Sindaco di Fidenza, Davide Malvisi, che certamente merita di essere divulgato:

Oggi, a 80 anni di distanza, siamo qui non solo per ricordare le 16 vite giustiziate per rappresaglia dai nazisti, ma per raccogliere l'eredità morale di chi, in quelle ore drammatiche, non si voltò dall'altra parte. Rendiamo Onore a quei fidentini che, in nome della dignità umana, misero a rischio se stessi, affinché l'ignominia degli assassini non ricadesse sulla nostra città. Ma la memoria non è solo un atto di omaggio al passato. È anche un ponte verso il presente e il futuro.

Queste commemorazioni non devono trasformarsi in un semplice racconto storico, in una narrazione di eventi lontani e scollegati dal nostro tempo. Devono essere un monito per le nuove generazioni, perché comprendano che la libertà, la giustizia e la democrazia non sono conquiste scontate, ma beni fragili, che possono essere messi in discussione dalla indifferenza, dall'egoismo e dalla violenza. I giovani devono sapere che la pace non è un regalo eterno, ma un impegno quotidiano. La pace si costruisce con gesti concreti, con l'educazione ai valori della solidarietà, del rispetto, della convivenza civile. È compito di tutti noi, delle istituzioni, della scuola, delle famiglie e di una comunità come la nostra, lavorare affinché questi valori siano trasmessi con forza, affinché il passato non venga dimenticato e non si ripetano gli stessi errori. Viviamo tempi di angoscia e incertezza. Molte delle certezze che hanno accompagnato le nostre vite sembrano sgretolarsi. Abbiamo paura per il futuro dei nostri figli.

Da alcuni anni, una guerra feroce brucia alle porte del nostro continente. Il conflitto in Ucraina, con le sue stragi, i suoi profughi, il suo carico di distruzione, ci ricorda quanto fragile sia la pace. In Medio Oriente, il dolore si rinnova ogni giorno sotto i bombardamenti, nelle macerie di città distrutte, negli sguardi di bambini che non conoscono altro che la guerra. E non sono le uniche terre martorate: guerre dimenticate infiammano l'Africa, l'Asia, ogni angolo del mondo. Ovunque, la brutalità umana si ripete, uguale a sé stessa, lasciando dietro di sé devastazione e morte. Eppure, la storia ci insegna che c'è sempre chi sceglie il coraggio, la solidarietà, la pietà.

I fidentini che non si nascosero nel marzo del 1945, che non voltarono lo sguardo, sono i testimoni di un'umanità che resiste alla barbarie. Dalle Carzole e da via Baracca ci arriva un insegnamento prezioso: la pace non è un bene scontato. È un valore straordinario, fragile, da difendere ogni giorno con le nostre azioni, il nostro senso civico, la nostra capacità di scegliere il bene anche quando è difficile. Ed è per questo che il nostro impegno deve essere continuo. Ogni scuola che insegna la storia, ogni famiglia che trasmette ai giovani il rispetto per gli altri, ogni comunità che coltiva il senso di appartenenza mantenendo viva la propria storia e i propri valori sta contribuendo a costruire un futuro più giusto e più sicuro. Anche la nostra comunità di Fidenza ha un ruolo fondamentale: educare i suoi giovani, promuovere i valori della democrazia e della pace, affinché il sacrificio di quei giovani non sia stato vano. Senza memoria non c'è futuro. E senza pace non c'è vita.



ASSEMBLEA ANNUALE DEI SOCI AAA-FIDENZA 2025

Sabato 15 marzo 2025 si è tenuta l'Assemblea Annuale dei Soci della Sezione di Fidenza, presso la sede di Via G. Mazzini, con una più che soddisfacente presenza totale di 58 Soci votanti in presenza e per delega.

Presidente e Segretario di Assemblea sono stati eletti rispettivamente il **Socio Aggregato Piero Verduri** e **Socio Effettivo Guglielmo Gaiani**.



Nella relazione del Presidente è stato posto particolare risalto alle attività dell'anno 2024, che è risultato assolutamente eccezionale per numero e qualità degli eventi, anche grazie alla esposizione della Mostra di Architettura Aeronautica, che ha toccato ben tre città del Nord e Centro Italia. Non meno rilevante la presenza dello stand AAA-Fidenza nelle due Fiere della Tecnologia e dell'Ingegno del XX

Secolo a Fidenza e quella dell'industria Commercio e Produzione di Soragna, che come sempre richiamano migliaia di visitatori e numerose nuove iscrizioni al Sodalizio.

Alcune novità si presentano all'apertura delle attività 2025, quale l'acquisizione di un elicottero AB 47.G3, di cui è stato avviato il restauro per futura esposizione statica, un cockpit F-104 che potrebbe essere già esposto nella prossima edizione fieristica, un progetto di rivisitazione dei simulatori di volo e l'inserimento di una esposizione aeromodellistica.

Il programma degli eventi e dei progetti 2025, è stato approvato, includendo due conferenze nelle scuole, il programma di visite conoscitive e di aggiornamento professionale, il proseguimento dei lavori di restauro e valorizzazione del patrimonio aeronautico ed infine la chiusura dei lavori sul libro "Nei cieli parmensi" e la sua pubblicazione.

il decennale della rinascita della Sezione (2015/2025) che dovrà essere organizzato nella primavera dell'anno in corso, prevede la cerimonia di svelamento e inaugurazione del restyling del monumento aereo nel Largo degli Aviatori a Fidenza ed altre attività da definire.

Situazioni Soci e bilancio - in merito a tale trattazione, la valutazione è risultata migliore del previsto, con un trend di iscritti superiore alle perdite per "attrition" fisica o per demotivazione e un bilancio economico sostanzialmente positivo, dove il calo della consistenza monetaria è ampiamente bilanciato dall'incremento del valore dei beni mobili (dotazioni).

La situazione logistica vede la consueta cronica carenza di spazi idonei alle attività di restauro, cui si fa fronte utilizzando infrastrutture private, generosamente poste a disposizione dai soci. Anche per l'anno in corso, è previsto di mantenere la sede presso la struttura di Via Mazzini.

Novità assoluta è la richiesta allo S.M.A. di un apporto AM nelle due Fiere locali, inoltrata dai rispettivi comuni di Fidenza e Soragna, che sembra sia stata accettata e che porterà quindi grande visibilità e richiamo anche per l'AAA.

L'organigramma della Sezione con tutti gli incarichi dell'anno 2024, viene confermata dall'Assemblea anche per l'anno 2025.

Concludendo i lavori, il Presidente ha esortato i Soci ad una maggior partecipazione alle attività associative, non soltanto durante gli eventi ma nella gestione organizzativa e amministrativa.

A conclusione dell'Assemblea, un piacevole buffet è stato organizzato per i partecipanti, dalla Presidenza del Circolo Culturale Fidentino, suggellato con il tradizionale Gheregheez.



Fidenza

Primavera al

"Largo degli Aviatori"

Ringraziamo il **Socio Giancarlo LOMI**, fotografo ufficiale della Sezione, per aver colto e inviato alla redazione di "Forum", questa bellissima immagine scattata al termine dell'Assemblea Annuale dei Soci, con la quale sintetizza in modo poetico, la forte presenza e l'attività degli "Aviatori d'Italia" nella città e nel territorio parmense.

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 marzo

- 01/03/1999 A seguito di una profonda ristrutturazione della Forza Armata nascono il Comando Squadra Aerea, il Comando Logistico AM ed il Comando Aeronautica Militare di Roma. Viene soppressa la II Regione Aerea.
- 02/03/1966 Vigilia di una grande evento al Quirinale per una iniziativa voluta dal Presidente della Repubblica, Giuseppe Saragat (PSDI). Il Capo dello Stato si accinge a ricevere per ringraziarli, nel cortile del Quirinale, 2.000 militari di leva di Esercito, Marina, Aeronautica prossimi al congedo, che rappresentano i 70 mila commilitoni che a breve faranno ritorno a casa. Presente il Ministro della Difesa Roberto Tremelloni (PSDI), il 3 marzo Saragat, fra l'altro Comandante Supremo delle Forze Armate dirà a militari di leva: **«Ricordate, che una sola volta la nostra Costituzione usa la parola sacro, ed è per affermare che la difesa della Patria è sacro dovere del cittadino».**
- 03/03/1977 Alle ore 15:05, cinque minuti dopo dalla partenza, un velivolo C-130 "VEGA" dell'Aeronautica Militare decollato dalla 46ª Aerobrigata di Pisa con a bordo 5 uomini dell'equipaggio dell'Arma Azzurra, 1 ufficiale e 38 cadetti della Marina Militare in volo di ambientamento, si schianta per cause mai accertate sul Monte Serra, altura fra Pisa e Lucca. Le vittime sono 44.
- 04/03/1937 Muore a Torino il Colonnello della Regia Aeronautica Marchese Fabio Fantauzzi, Amministratore della Società Anonima Aviolinee Italiane (SALI). Aviatore e combattente dalla forte personalità, eccellente organizzatore. Genero di Vittorio Valletta, Direttore Generale della FIAT.
- 05/03/1936 Guerra d'Etiopia - Crolla il fronte etiopico del Nord. La travolgente offensiva italiana causa la distruzione delle quattro armate mobilitate dal Negus.
- 06/03/1936 Guerra d'Etiopia - Missione aerea dal Generale Ferruccio Ranza su Addis Abeba. Da un'altezza di quattromila metri, l'osservatore ed il fotografo iniziano il rilevamento fotografico della città, mentre il Generale Ranza dirige l'apparecchio sul centro dell'abitato della capitale *«per godermi»*, afferma, *«a mio piacere lo spettacolo della capitale del Negus»*. La difesa antiaerea apre il fuoco, ma il velivolo italiano non sgancia alcuna bomba su Addis Abeba (*significato del nome in lingua locale: "Nuovo fiore"*) visto l'ordine tassativo impartito dal Comandante per le operazioni militari contro l'Abissinia e Governatore della Somalia italiana, Generale Rodolfo Graziani, di *«astenersi in qualunque circostanza da qualunque atto di guerra contro la città»*. 900 sono le foto scattate.
- 07/03/1958 Non appena mette piede sul suolo italiano, la stampa italiana esalta il noto pilota e giornalista aeronautico Maner Lualdi per un raid portato a termine. Iniziata il 7 agosto 1957, l'impresa si è conclusa l'11 febbraio 1958 a Rio de Janeiro utilizzando un *Fiat G.49 "Arcobaleno"*. Obiettivo del raid, collegare, simbolicamente, le comunità italiane sparse per il mondo, un totale di 23 milioni di persone, il 90 % delle quali residenti nelle Americhe. Monomotore metallico ad ala bassa progettato dall'Ingegnere Gabrielli, il biposto *FIAT G.49* a livello internazionale ha riscosso l'ammirazione di tecnici e piloti. Compiuta la traversata oceanica, il raid è proseguito toccando Canada, Stati Uniti, Messico, Guatemala, Costa Rica, Panama, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perù, Cile, Argentina, Uruguay e Brasile. Munito sotto le ali di due enormi serbatoi tali da consentirgli un'autonomia di 14 -15 ore, l'apparecchio per addestramento di piloti militari, ha raggiunto una velocità di 250 km orari.
- 08/03/1941 Seconda Guerra Mondiale - La Missione Militare Italiana in Spagna in visita a Saragozza, consegna al sindaco della città aragonese il progetto definitivo, approvato da Mussolini, del Mausoleo che sarà eretto per accogliere i 4.000 Legionari italiani caduti nella Guerra di Spagna (1936-39). Sui 175 aviatori legionari caduti, nel cimitero municipale *«El Torrero»* di Saragozza già riposano, dal novembre 1940, 121 aviatori.
- 09/03/1938 Volendo soddisfare una richiesta del Ministro degli Esteri polacco Józef Beck di compiere un volo con il Duce, alle ore 14:10 Mussolini decolla con l'illustre ospite dal campo di Guidonia pilotando personalmente un trimotore che sorvola l'Agro Pontino, Sabaudia, Littoria, Anzio, il Lido di Roma ed il cielo dell'Urbe.
- 10/03/1980 Hanno inizio le elezioni per gli Organismi della rappresentanza militare. Sono interessati 580 mila militari, di carriera ed in servizio di leva, di Carabinieri, Esercito, Marina, Aeronautica, Guardia di Finanza.
- 11/03/1985 Mauro Zunino, presidente dell'Aeroclub Savona-Riviera si appella al Capo dello Stato Sandro Pertini affinché, con un suo intervento possa ovviare al blocco dello scalo aereo di Villanova, dovuto al prolungato sciopero dei pompieri addetti al servizio antincendi che protestano per i persistenti ritardi nell'adeguamento degli organici. Il Presidente Pertini con una lettera del Segretario alla Presidenza, Antonio Meccanico, assicura il proprio Interessamento.

- 12/03/1990 La programmazione di RAI 2 prevede, in prima serata, la messa in onda di «*Aquile*», sette episodi di vita aeronautica ambientati fra gli allievi dell'Accademia dell'Arma Azzurra con la regia di Ninì Salerno. Oltre a noti attori e attrici, la miniserie ha per protagonisti uomini dell'Aeronautica Militare e l'impiego di mezzi militari.
- 13/03/1940 Il Bollettino della Regia Aeronautica rende noti i seguenti movimenti negli alti gradi dell'Arma Azzurra: Generale B.A. Augusto Bonola trasferito dall'Aeronautica Africa Orientale Italiana (AOI) alla Scuola di Applicazione per assumere l'incarico di Comandante; Generale B.A. Arnaldo Sabatini, Comandante della III ZAT, trasferito all'Aeronautica Africa Orientale Italiana.
- 14/03/1939 Magnifica prova del Capitano Pilota Lodovico Laurin su aliante A.L.3 dell'Aeronautica Lombarda Ambrosini che, in condizioni atmosferiche proibitive, nei cieli laziali, conquista il primo «C d'Argento» in Italia, con quota massima di 2.800 metri. Per «C» si intende la licenza di pilota d'aliante denominata "brevetto C"; Il distintivo attesta la capacità del pilota di volare per 5 ore, percorrendo 50 km ad una quota superiore ai 1.000 metri.
- 15/03/1963 Il Presidente del Consiglio Amintore Fanfani (DC) inaugura presso l'Aeroporto di Pisa San Giusto il tempio che accoglie i militari dell'Aeronautica sterminati a Kindu, in Congo, nel novembre 1961. Presenti i famigliari delle vittime, il Capo dello Stato emerito Giovanni Gronchi (DC), il Ministro della Difesa Giulio Andreotti (DC), il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale Aldo Remondino, rappresentanze e labari dell'Arma Azzurra. Il Presidente della Repubblica Antonio Segni, improvvisa indisposizione è stato impossibilitato a partecipare alla cerimonia. L'Ordinario Militare Monsignor Arrigo Pintonello ha celebrato la Santa Messa.
- 16/03/1976 Radiotrasmittenti clandestine avrebbero interferito con comunicazioni terra-bordo riguardanti i voli di linea nella zona di Roma e in altre località italiane, minacciando la sicurezza delle comunicazioni aeree. Per combattere questi attentati alla sicurezza del volo, vengono adottati i seguenti provvedimenti: temporanea chiusura dell'emittente di «*Roma radar*» su cui si è verificato il maggior numero di interferenze e ordine a tutti i piloti di informare il controllore a terra con il quale sono in collegamento; i piloti procedono in base a piani di volo preventivamente autorizzati dall'Aeronautica Militare, cui è appunto affidato il controllo della circolazione aerea, e a punti obbligati devono segnalare via radio, la posizione e la quota in cui si trovano, ai controllori con i quali sono in contatto.
- 17/03/2000 Organizzato dal Colonnello Pilota in congedo Costantino Petrosellini ha luogo, fin dal giorno precedente, presso l'aeroporto di Rivotto, il 2° Raduno Reduci del 63° Gruppo Osservazione Aerea (O.A.) 41ª e 113ª Squadriglia. Nella lapide marmorea a caratteri bronzei è scritto: «*Da questo Aeroporto il 63° Gruppo O.A. iniziò le operazioni belliche nel secondo conflitto mondiale. I superstiti pongono questa pietra a ricordo del magnifico reparto scomparso e dei suoi gloriosi Caduti. Marzo 1988*».
- 18/03/1964 Harold Julian Amery, Ministro dell'Aeronautica britannica, annuncia ai Comuni la decisione del Governo conservatore di dotarsi di 5 elicotteri italiani *Agusta Bell 47G*. Protestano i laburisti. La scelta ha riguardato due elicotteri: l'americano *Hiller 12E* e l'italiano *Agusta Bell 47G*. Dopo un lungo studio in tema di costi e piani di produzione, il Governo britannico ha preferito l'*Agusta Bell 47G*
- 19/03/1999 La Commissione di politica culturale del Parlamento regionale catalano approva una mozione con la quale domanda «*alle Camere italiane di chiedere scusa per i terrificanti e tristemente noti bombardamenti aerei fascisti su Barcellona*» durante la Guerra Civile di Spagna che «*causarono 2.500 morti tra la popolazione civile*». Per lo storico Sergio Romano: «*Come si possono chiedere le scuse all'Italia repubblicana di oggi che non ha nessuna responsabilità?*». Per lo storico Rosario Villari: «*Non abbiamo nulla a che fare con l'Italia di allora*».
- 20/03/1961 I resti di cinque aviatori italiani, da pochi giorni nel cimitero di Bengasi, attendono di essere traslati in Italia per essere identificati da una commissione ufficiale; i nomi saranno resi noti al Ministero della Difesa. A bordo di un *S.79* decollato nel 1941 da un aeroporto della costa libica diretto all'oasi di Cufra per rifornire tale presidio isolato, il velivolo non fece più ritorno alla base causa un guasto che lo costrinse ad atterrare nel deserto. Causa la scarsità di viveri i 5 aviatori morirono di sete.
- 21/03/1933 Il Comando Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento di Torino istituisce la Scuola Provinciale di Volo a Vela, che va a beneficio soprattutto dei giovani Pre Avieri. Nel 1932 la Scuola ha conseguito i seguenti risultati: 27 brevetti di volo a vela, 2 brevetti di volo a motore, 60 brevetti fra montatori e motoristi d'aviazione.
- 22/03/1970 Dopo sei mesi di inattività dovuta a gravi dissesti della pista, riapre al traffico l'aeroporto di Napoli-Capodichino. Costo dei lavori, a cura del Genio Aeronautico, oltre 300 milioni di lire.
- 23/03/1928 Riguardo lo sviluppo delle linee aeree commerciali l'Italia occupa il terzo posto in Europa. Il primo è tenuto dalla Germania, che possiede 24.000 km di rete; il secondo dalla Francia con 14.000. Le linee aeree italiane hanno una lunghezza complessiva di circa 5.000 km.
- 24/03/1936 Guerra d'Etiopia - In un discorso alla Camera, il Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, Generale Giuseppe Valle annuncia quanto segue: il Mediterraneo è sotto il controllo della Regia Aeronautica; entro il mese di maggio è previsto il rinnovamento del bombardamento; il numero delle squadriglie è quasi raddoppiato.
- 25/03/1986 La Corte di Cassazione conferma le assoluzioni per gli accusati del "Golpe Borghese" del 7 dicembre 1970. Fra gli assolti vari ufficiali, fra i quali i Generali dell'Aeronautica Militare Giuseppe Casero e Giuseppe Lo Vecchio. Per la magistratura italiana il 7 dicembre 1970 non vi fu alcun tentativo di colpo di stato.

26/03/1933	Viene reso noto il programma per il Decimo anniversario della Fondazione dell'Arma Azzurra previsto il successivo giorno martedì 28 a Roma sulla via dell'Impero. Per la prima volta Ufficiali e Sottufficiali della Regia Aeronautica sfileranno inquadrati in una grande parata.
27/03/1954	Diciassette ex appartenenti all'Arma Azzurra costituiscono a Firenze una Sezione dell'Associazione Arma Aeronautica.
28/03/1940	La cerimonia per il XVII annuale della fondazione dell'Arma Azzurra, ha luogo in forma solenne sull'aeroporto di Ciampino, nel ricordo delle vittoriose Campagne di Etiopia (1935-36) e di Spagna (1936-39),
29/03/1942	Seconda Guerra Mondiale - XIX anniversario di fondazione alla Regia Aeronautica. Il « <i>Börsen-Zeitung</i> », organo di stampa delle Forze Armate tedesche, nel ricordare come sia stato « <i>uno dei primi pensieri del Duce quello di ricostruire l'Arma Aerea italiana e di portarla gradatamente verso un costante sviluppo tecnico e militare fino all'attuale imponente grado di perfezione</i> », elogia « <i>le superbe imprese conseguite dall'Aviazione italiana in tempo di pace</i> », fra cui « <i>la crociera del Decennale, intimamente legata al nome di Italo Balbo e che resterà come pietra miliare nella storia aeronautica del mondo, nonché le gloriose audacissime imprese belliche portate a termine durante tre guerre dai meravigliosi piloti italiani</i> ». Viene esaltata « <i>l'intensa attività svolta dall'Ala Fascista in questi ultimi 22 mesi di guerra, che culmina nell'imponente bilancio di ben 2.221 apparecchi nemici abbattuti</i> ».
30/03/1944	Seconda Guerra Mondiale - Un comunicato del Quartier Generale delle Forze Armate della Repubblica Sociale Italiana rende noto che aviatori del I Gruppo Caccia, al comando del Capitano Pilota Adriano Visconti, hanno conseguito 14 vittorie sicure contro le forze aeree anglo-americane nei cieli del Veneto, tra il 18 ed il 28 marzo.
31/03/1943	Seconda Guerra Mondiale - Tributo della Regia Aeronautica alla Patria in Armi nel mese di marzo: Caduti 60; feriti 71; dispersi 99.

APPROFONDIMENTO - 28 MARZO - LA FESTA DELL'ARMA AZZURRA NELLE VARIE EPOCHE di Michele Salomone

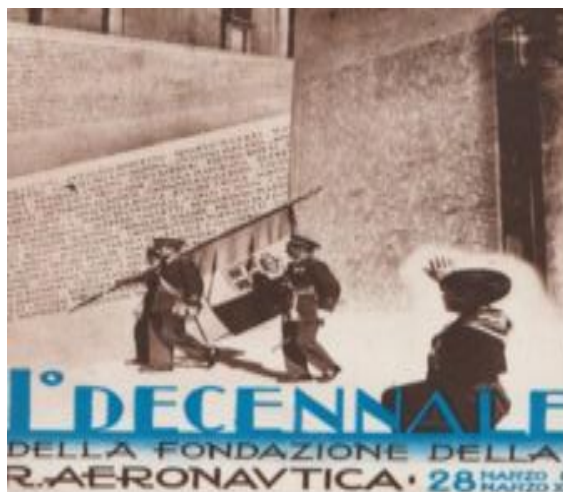
Nel 102° Anniversario della Fondazione dell'Aeronautica riteniamo opportuno vivere e riflettere l'evento osservando come, in vari periodi è stato celebrato il Compleanno dell'Arma Azzurra.

28 MARZO 1933 - DECENNALE DELLA FONDAZIONE, PER LA PRIMA VOLTA IN SFILATA

La cerimonia ha luogo martedì 28 marzo a Roma, sulla via dell'Impero. Vi prendono parte 4.000 fra Ufficiali e Sottufficiali della Regia Aeronautica ai quali si aggiungono 150 piloti delle linee aeree civili.



Due cartoline del Decennale.
a sinistra - 1923, il Generale Pier Ruggiero Piccio primo Comandante Generale dell'Arma ed il Capo del Governo Mussolini, fondatore della Regia Aeronautica. La cartolina a destra raffigura un balilla che



omaggia la Bandiera della Regia Aeronautica

La mattina del 27, Ufficiali e Sottufficiali marciano inquadrati dal Ministero dell'Aeronautica verso il Quirinale per rendere omaggio al Sovrano Vittorio Emanuele III. Nel pomeriggio, sempre inquadrati, raggiungono, per visitarla, la Mostra della Rivoluzione Fascista presso il Palazzo delle Esposizioni in via Nazionale. La mattina del 28, Decennale della Fondazione, alle ore 8,30, Ufficiali e Sottufficiali convergono alla Tomba del Milite Ignoto e all'Ara dei Caduti fascisti in Campidoglio, quindi si trasferiscono in via dell'Impero dove ha luogo la rivista preceduta dalla solenne consegna della Medaglia d'Argento al Valor Militare alla Bandiera dell'Arma Azzurra con la seguente motivazione: «*Con la perizia, la bravura e l'eroismo dei suoi magnifici equipaggi ha scritto in ventisei mesi di ininterrotte, aspre e difficili operazioni, le più belle pagine dello stroncamento della ribellione cirenaica.*

Cielo della Cirenaica, novembre 1929-gennaio 1932» (Roma, Regio Decreto 25 aprile 1932). Per la prima volta Ufficiali e Sottufficiali della Regia Aeronautica sfilano inquadrati in una grande parata. Dopo la rivista, gli uomini dell'Arma Azzurra si adunano al teatro di Domiziano sul Palatino, dove il Generale Italo Balbo li presenta al Capo del Governo.

28 MARZO 1940 NEL RICORDO DELLA VITTORIOSE CAMPAGNE DI ETIOPIA E DI SPAGNA

Mentre nel vecchio continente instabile ed inquieto il Secondo Conflitto spira inesorabile in attesa di allargarsi, l'Italia non belligerante celebra in un'apparente tranquillità il XVII annuale di fondazione dell'Arma Azzurra nell'aeroporto di Ciampino Sud, presenti Autorità, militari, civili e religiose.

Ciampino 28 marzo 1940: da sinistra uomini e mezzi della Regia Aeronautica; i decorati di Medaglia d'Oro al Valor Militare, Generale Liotta, Tenente Colonnello Muti abbracciato da Mussolini.



Dinanzi ad una folla immensa l'evento si apre con le note dell'Inno Giovinezza; ai pochi squilli di tromba segue il rombo incessante dei motori frammisto all'urlo delle eliche. Accompagnato dal Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica Generale designato d'Armata Aerea Francesco Pricolo, il Capo del Governo, acclamato dalla folla, consegna le ricompense ai famigliari dei Caduti ed ai piloti che durante le vittoriose Campagne di Etiopia (1935-36) e Spagna (1936-39), hanno confermato la supremazia aerea italiana.

Alla lettura delle motivazioni, dal gruppo dei congiunti si staccano le madri, i padri, le vedove, i figli dei Caduti della Guerra di Spagna. La prima a salire sul podio è una vedova in gramaglie che reca in braccio un bimbo di appena due anni. Sfilano davanti a Mussolini i genitori, le vedove, i figli delle Medaglie d'Oro. Al termine della lettura di ogni motivazione, il crepitare delle mitragliatrici rimarca la solennità dell'evento.

Salgono sul podio i piloti delle imprese leggendarie. Il primo è **Ettore Muti** cui viene appunta sul petto la Medaglia d'Oro al Valor Militare, vicino alle decorazioni precedentemente guadagnate in altre gloriose imprese belliche. Muti è un veterano di tante guerre visto che, falsificando il documento d'identità ha partecipato quindicenne alla Prima Guerra Mondiale. Il Capo del Governo lo abbraccia rivolgendogli ripetuti elogi. Al **Generale Aurelio Liotta** viene consegnata la Medaglia d'Oro al Valor Militare per le operazioni in Africa Orientale Italiana, settembre 1936 - febbraio 1937. Ricevono l'Ordine Militare di Savoia vari generali e colonnelli fra cui il Sottosegretario per l'Aeronautica Pricolo.

La cerimonia si conclude con il sorvolo dell'aeroporto di numerosi velivoli dell'Arma Azzurra.

1943-45 NEL TURBINE DEL GRANDE CONFLITTO, I COMPLEANNI INSANGUINATI

1943 - Mentre le sorti del conflitto volgono al peggio, il Ventennale dell'Arma Azzurra viene celebrato senza annunci roboanti. Le forze aeree anglo-americane imperversano nei cieli italiani.

Domenica 28 marzo 1943 nel Sacrario degli Eroi dell'Aria a Roma convergono Gaetano Polverelli, Ministro della Cultura Popolare ed il Generale Rino Corso Fougier, Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica. È una cerimonia, cupa, dove, nell'ora greve del momento, l'omaggio ai Caduti è prego di significato. Il 3 aprile, il Duce, con i vertici delle Forze Armate si reca in un aeroporto di guerra per celebrare il Ventennale dell'Arma ed incontrare gli equipaggi. Stanno ormai per giungere l'invasione della Sicilia, la caduta del regime e l'armistizio dell'8 settembre.

1944 - In un'Italia divisa ed occupata da eserciti stranieri contrapposti, le due Aeronautiche nate dall'armistizio dell'8 settembre del '43, quella rimasta fedele al Re e quella della Repubblica Sociale Italiana (RSI) che intende proseguire la guerra al fianco dell'alleato tedesco, celebrano il XXI Anniversario della Fondazione. Lo fanno con cerimonie diversificate e senza particolari annunci in quanto alto è il rischio di incursioni nemiche. Le due Aeronautiche, rinunciano a scontrarsi fra di loro, ma fanno comunque causa comune con il rispettivo alleato. Al vertice della Regia Aeronautica dislocata al Sud ed alleata alle forze anglo-americane vi è il Ministro Segretario di Stato e Capo di Stato Maggiore Generale di Divisione Aerea Renato Sandalli; al vertice dell'Aeronautica della RSI vi è il Sottosegretario di Stato, Generale di Brigata Aerea Arrigo Tessari.

Divise in un particolare e drammatico momento storico, le due Armi Azzurre sono unite dal Compleanno.

1973 CINQUANT'ANNI DI AERONAUTICA MILITARE - "MAC 73"

Eccoci al Cinquantenario, "MAC 73" (Manifestazione Aerea Cinquantenario). Dal 1946 l'Italia è una Repubblica.

La cerimonia ha luogo sabato 22 settembre 1973 nella splendida cornice dell'aeroporto di Pratica di Mare gremito di gente, alla presenza del Presidente della Repubblica, Giovanni Leone. Il giorno prima Leone (DC), in un messaggio inviato al Ministro della Difesa, Mario Tanassi (PSDI), ha reso «*omaggio alla memoria dei Caduti, alle Medaglie d'Oro, alle Organizzazioni d'Arma, agli orfani dei Caduti. Rendo omaggio ai più giovani, a quelli che oggi si preparano con impegno, con fermezza, con studio e volontà ad arricchire le tradizioni dell'Aeronautica Militare. [...] La vostra fedeltà alle istituzioni, nel mutamento dei regimi e degli ordinamenti, conferma che nel vostro animo vivo e profondo è il senso della Patria. Ed alla grande realtà della Patria che noi rendiamo omaggio in questo momento*» (<https://archivio.quirinale.it/discorsi-bookreader//discorsi/Leone.html#page/820/mode/2up>).



A sinistra - Novembre 1971, il Capo dello Stato Giuseppe Saragat riceve al Quirinale il neo CSM dell'A.M. Vincenzo Lucertini (primo a sinistra) che reggerà le sorti dell'Arma Azzurra nel Cinquantenario. A destra la Cartolina commemorativa MAC 73. Sotto - 1973 il Capo dello Stato Giovanni Leone decora la Bandiera dell'Aeronautica



Mancano pochi minuti alle ore 16:00 quando il Capo dello Stato, accompagnato dal Ministro della Difesa, giunge all'aeroporto di Pratica di Mare da Castelporziano con un elicottero presidenziale. Ad attenderlo sono il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Ammiraglio Eugenio Enke, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Generale Vincenzo Lucertini, il Comandante della 2ª Regione Aerea Generale Giulio Cesare Graziani. Passati in rassegna i velivoli, il Capo dello Stato inaugura, in un hangar dell'aeroporto, la Mostra statica dove sono esposti oltre 20 velivoli di varie epoche. Passato in rassegna il Reparto d'Onore ed il Gruppo Bandiere, il

Capo dello Stato raggiunge la tribuna presidenziale atteso dalle Autorità militari, civili e religiose.

Viene concessa alla Bandiera dell'Aeronautica la Medaglia d'Oro al Valor Aeronautico con la seguente motivazione:

«In cinquanta anni di attività interamente consacrata al servizio della nazione italiana ed in aiuto generoso verso le umane genti d'ogni Paese, l'Aeronautica Militare ha sempre offerto un raro esempio di dedizione alla Patria ed ai più alti ideali di civiltà. Erede della passione dei Pionieri del volo e forgiata dall'eroismo dei suoi Caduti, tesa costantemente alla affermazione delle attività aviatorie per la conquista pacifica dei cieli, affrontava cionondimeno impavida il turbine devastatore delle guerre, sempre e dovunque combattendo senza odio. Ai suoi uomini, forti di una prestigiosa specializzazione tecnica e professionale, va anche il nobilissimo merito di aver fornito, con generoso slancio al di là di ogni rischio, nei cieli di tutto il mondo, una validissima spinta al progresso aeronautico e spaziale, imprescindibile fattore di civiltà e di più intima unione fra i popoli. Per le illustri e innumerevoli benemeritenze acquisite di fronte alla nazione, in mezzo secolo di storia, l'Italia repubblicana, riconoscente, assegna alla Bandiera dell'Aeronautica Militare, nel giorno del suo giubileo, il massimo segno di Valore Aeronautico» (28 marzo 1973).

Il Presidente della Repubblica decora la Bandiera dell'importante riconoscimento. Successivamente, migliaia di persone seguono con entusiasmo le acrobazie aeree delle Frecce Tricolori italiane su G.91 e delle Pattuglie Acrobatiche di Gran Bretagna, Francia, Belgio. Una manifestazione commovente, destinata a rimanere scolpita nelle epoche.

(Si suggerisce la visione del filmato <https://www.facebook.com/groups/29391227445/posts/10161349606242446/>).

POZZUOLI 28 MARZO 1980, TAGLIO DELLA CRAVATTA AL PRESIDENTE PERTINI

Giungiamo al 1980, venerdì 28 marzo. Il 57° Compleanno si svolge nell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli con il Capo dello Stato, Sandro Pertini (PSI), che presenzia al giuramento degli allievi del *Corso Vulcano III*.



Da sinistra il Presidente Pertini con il Generale Bernardini, suo Consigliere Militare.

A dx il Generale Mettimano, nel 1980 Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.



La cerimonia ha inizio quando il Presidente Pertini, acclamato da una moltitudine di persone, appare sull'enorme piazzale dell'Accademia atteso dal Ministro della Difesa, Adolfo Sarti (DC), dai Capi di Stato Maggiore della Difesa e dell'Aeronautica, Ammiraglio Giovanni Torrisi e Generale Alessandro Mettimano, il Comandante dell'Accademia Generale Franco Pisano.

Tributati gli onori al Capo dello Stato, la massima Autorità prende posto sul palco centrale salutato dai rappresentanti del Senato e della Camera Dante Schietroma (PSDI) e Giancarlo Tesini (DC), Bucciarelli Ducci (DC), giudice della Corte Costituzionale, il sindaco di Napoli Maurizio Valenzi (PCI), il Sindaco di Pozzuoli, Angelo Gentile (DC), i consiglieri regionali Ciro Cirillo (DC) ed Emilio De Feo (DC). Cirillo sarà rapito a Napoli il 27 aprile 1981 dalle Brigate Rosse che uccideranno il Brigadiere di Polizia Luigi Carbone, addetto alla scorta e l'autista Mario Cancellò. Cirillo sarà liberato il successivo mese di luglio.

Subito dopo il giuramento urlato a squarciagola dagli allievi, l'Accademia viene sorvolata da velivoli dell'Arma Azzurra.

Il messaggio augurale del Gruppo Medaglie d'Oro al Valor Militare viene letto dal Generale Giuseppe Cimicchi, (foto a lato) Eroe dell'Aeronautica.

Al termine la scena viene monopolizzata dal Presidente Pertini che, fra una battuta e l'altra, rilascia varie dichiarazioni: «*Mi sono commosso. Al momento di salutare la bandiera, ho allungato la mano, ne ho preso un lembo e l'ho baciata. L'ufficiale che avevo accanto mi ha detto "Che cosa fa presidente? Il protocollo!". Ma io gli ho risposto: "Io sono un indisciplinato. Ho voluto baciare il tricolore, perché è il simbolo della nostra Italia"» (Raffaele Indolfi, «Il caloroso incontro tra Napoli e Pertini», «Avanti», 29 marzo 1980). L'ufficiale cui ha fatto cenno il Capo dello Stato*



riguardo il protocollo da osservare, è sicuramente il Generale di Squadra Aerea Umberto Bernardini, in quel periodo Consigliere Militare del Presidente. Poco dopo il Presidente della Repubblica incontra gli Allievi ed i loro familiari. Alla fine del pranzo consumato al Circolo Allievi, il Capo dello Stato, non può sottrarsi al tradizionale taglio della cravatta, rituale che gli allievi impongono alla massima autorità che presiede al giuramento.

OGGI

Sono trascorsi 102 anni e l'Aeronautica Militare Italiana è ancora in piedi, anzi sempre in volo e non poteva essere altrimenti. Sono trascorsi decenni, è passato oltre un Secolo in cui l'Arma Azzurra è stata protagonista indiscussa, passando indenne in epoche di pace ed in epoche di guerra. Sono passati governi, regimi e formule politiche, sono mutati gli assetti istituzionali, ma l'Arma Azzurra è stata ed è ancora presente perché, come ebbe a dire in modo lungimirante il Presidente Giovanni Leone nell'indimenticabile Cinquantenario di fondazione, «*vivo e profondo è il senso della Patria*».

Centro Studi Militari Aerospaziali, ciclo conferenze del 2025

il 25 febbraio 2025, presso la Casa dell’Aviatore, si è svolta la conferenza dal titolo

“L’uso responsabile dell’Intelligenza Artificiale in ambito militare: opportunità e vulnus”

organizzata dal Centro Studi Militari Aerospaziali “Giulio Douhet” (CESMA) dell’Associazione Arma Aeronautica, con il supporto dell’Aeronautica Militare.



1° flash - Il Direttore del Centro Studi Militari Aerospaziali:

“...sfruttare le capacità positive della tecnologia per migliorare le capacità operative, ma farlo in una modalità etica, controllata e antropocentrica”.

La conferenza è iniziata con i saluti del Direttore del CESMA, Gen. S.A. (r) Giovanni Fantuzzi, che ha evidenziato come il Centro Studi abbia voluto analizzare con un approccio interdisciplinare la tematica dell’inserimento dell’Artificial Intelligence nel campo militare, da un punto di vista etico, ovvero quale sia la sfida per il programmatore, per il pilota, per il decisore, per il capo di una Forza Armata, nello sfruttare le capacità positive della tecnologia, per migliorare le capacità operative, ma farlo in una modalità etica, controllata e antropocentrica.

2° flash - L’Avvocato Emanuela Cerasella, promotrice e moderatrice della conferenza:

“...necessario analizzare il tema etico rispetto alle peculiarità del mondo militare e rendere l’Intelligenza Artificiale uno strumento antropocentrico”.

I lavori sono proseguiti con l’intervento della promotrice e moderatrice della conferenza, Avvocato Emanuela Cerasella, giurista, coordinatrice del sottogruppo “neuro-diritto” del gruppo di neurobioetica dell’Ateneo Pontificio “Regina Apostolorum” che, nel suo intervento di inquadramento, ha sottolineato come sia necessario rendere l’A/I uno strumento che mantenga la persona al centro.

Sono seguiti gli interventi di esperti relatori e la tavola rotonda in cui, illustri esponenti dell’università, dell’industria, del clero, della ricerca e del mondo filosofico, hanno approfondito temi quali il dilemma tra etica ed efficacia nell’uso dello strumento A/I, algoretica, A/I oggetto e non soggetto, investimenti pubblici e privati, regolamentazione europea necessaria ma non frenante lo sviluppo.

È poi intervenuto il Dott. Paolo Di Giannantonio, giornalista televisivo e autore, con un intervento tra il passato della prima Guerra del Golfo e l’attuale situazione geopolitica.



3° flash - Il Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare:

“...l’Intelligenza Artificiale deve costituire uno strumento consapevole nelle mani dell’uomo, con lo scopo di produrre effetti positivi”.

La conclusione della conferenza è stata affidata al Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Luca Goretti, che ha evidenziato come ogni settore della Forza Armata potrà sfruttare i vantaggi dell’Intelligenza Artificiale e che, come ogni innovazione che apporta dei benefici, porta con sé anche dei rischi. Questi risiedono nei processi decisionali critici che devono sempre essere presi dall’uomo, la cui intelligenza umana sarà sempre superiore alla A/I, in quanto quest’ultima basata solo su dati e statistiche.

Tra i numerosi e interessati ospiti in sala, anche gli Allievi dell’Accademia Aeronautica di Pozzuoli.

il Team Comunicazione della Presidenza Nazionale A.A.A. - Aviatori d’Italia ringrazia l’Ing. Leonardo Chicarella, della Direzione del Centro Studi Militari Aerospaziali, per aver condiviso la notizia

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.



“RITORNO AL FUTURISMO”

Potrebbe sembrare la riedizione del film “Ritorno al Futuro” di Robert Zemeckis, interpretata da Michael J. Fox e Christopher Lloyd, che divenne un’icona del cinema degli anni ’80; in realtà vogliamo parlare di un movimento che ha fatto ancor più epoca e che da un secolo, continua a fare tendenza e suscitare studi e apprezzamenti.

Parliamo appunto del **“Futurismo”**, un movimento letterario, culturale, artistico e musicale italiano dell'inizio del XX secolo, nonché una delle prime avanguardie europee. Ebbe influenza su movimenti affini che si svilupparono in altri paesi dell'Europa, in Russia, in Francia, negli Stati Uniti d'America e in Asia. I futuristi esplorarono ogni forma di espressione: la pittura, la scultura, la letteratura (poesia), il teatro, la musica, l'architettura, la danza, la fotografia, il cinema e persino la gastronomia.

La nascita e fondazione del movimento si devono al poeta italiano Filippo Tommaso Marinetti che ne espose il Manifesto nell'anno 1909.

Il Futurismo nasce quindi in Italia, in un periodo di notevole fase evolutiva dove tutto il mondo dell'arte e della cultura era stimolato da numerosi fattori determinanti: le guerre, la trasformazione sociale dei popoli, i grandi cambiamenti politici e **le nuove scoperte tecnologiche e di comunicazione, come il telegrafo senza fili, la radio** (a lato lo stand dedicato a G. Marconi), **gli aeroplani e le prime cineprese**; tutti fattori che arrivarono a cambiare completamente la percezione delle distanze e del tempo, "avvicinando" fra loro i continenti, creando nuove connessioni.



Il XX secolo era quindi invaso da un nuovo vento, che portava una nuova realtà: la velocità. I futuristi intendevano idealmente "bruciare i musei e le biblioteche" in modo da non avere più rapporti con il passato per concentrarsi così sul dinamico presente; tutto questo, come è ovvio, in senso ideologico. Le catene di montaggio abbatterono i tempi di produzione, le automobili aumentavano ogni giorno, le strade iniziarono a riempirsi di luci artificiali, **si avvertiva questa nuova sensazione di futuro e velocità sia nel tempo impiegato per produrre o arrivare a una destinazione, sia nei nuovi spazi che potevano essere percorsi, sia nelle nuove possibilità di comunicazione.**

(a lato: “Motociclista” di Fortunato Depero 1923 – sotto l’Automobile da corsa di Ugo Giannattasio 1920)

Ecco cosa dichiarava il primo manifesto dedicato a tutti i compagni d'avventura che sposarono il movimento: *“Noi vi dichiariamo che il trionfante progresso delle scienze ha determinato nell'umanità mutamenti tanto profondi, da scavare un abisso fra i docili schiavi del passato e noi liberi, noi sicuri della radiosa magnificenza del futuro...”*

Perché Forum tratta questo argomento? – Abbiamo detto che il Futurismo fu stimolato dalle nuove scoperte tecnologiche e di comunicazione, come il telegrafo senza fili, la radio, gli aeroplani, tutte invenzioni che accorciavano tempi e spazi; il XX Secolo iniziava quindi all’insegna di una nuova realtà: **la velocità.** **Il fondatore del movimento futurista - Marinetti** dopo un lungo volo in idrovolante sul Golfo della Spezia, ne trasse ispirazione per elaborare il manifesto dell’**“Aeropittura**. Infatti, nella città della Spezia degli anni ‘30 sono nati innumerevoli edifici futuristi pubblici e privati, opere di pregio e di grande interesse storico e artistico. Il Golfo della Spezia, all’epoca uno dei più attivi idroscali d’Italia, attirò l’interesse del neonato movimento Futurista, che degli idrovolanti, nati all’inizio del XX Secolo proprio in questo golfo, fece il suo simbolo e prese La Spezia ad esempio di **“città nuova”**. Marinetti arrivò a celebrare la città con l’**“Aeropoema del Golfo della Spezia”**, un volo futurista sul Golfo, nel quale il protagonista parte da Cadimare proprio in idrovolante. Fu così che, dagli **idrovolanti**, cominciò l’avventura futurista della Spezia.



L’Aeropittura è una declinazione pittorica del futurismo che nasce già negli anni ‘10, ma che si afferma negli anni successivi alla I Guerra Mondiale, come espressione del mito della macchina e della modernità, caratteristico dalle nuove scoperte tecnologiche, del movimento marinettiano. **L’Aeropittura manifesta l’entusiasmo per il volo, il dinamismo e la velocità dell’aeroplano, e la possibilità di “sollevarsi” dai propri problemi e immaginare un futuro migliore.** Le caratteristiche dell’Aeropittura e i temi guida si vanno precisando nel corso degli anni Venti per trovare infine una codificazione nel Manifesto dell’Aeropittura futurista,

pubblicato nel 1929 da Marinetti, Balla, Fortunato Depero, Prampolini, Gerardo Dottori, Benedetta Cappa, Fillia, Tato e Somenzi, ma anticipato da Filippo Tommaso Marinetti nell'articolo della "Gazzetta del Popolo" del 22 settembre 1929 dal titolo "Prospettive di volo".

L'A.A.A. Fidenza alla mostra sul futurismo – Alla Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea di Roma è stata per tre mesi la Mostra "Tutto il FUTURISMO", argomento di particolare interesse culturale anche per la presenza di molte opere di Aeropittura. Tra gli appassionati aviatori che hanno seguito passo passo la realizzazione della replica del MC.72 a Desenzano, è girata una voce: **È vero che ci sarà anche un idrovolante? Sì** - verrà esposta la riproduzione a grandezza reale dell'idrovolante Macchi Castoldi realizzato dal Comitato Idroscalo Desenzano, simbolo di bellezza e dell'eccellenza italiana. Nel 1934, questo idrovolante stabilì il record mondiale di velocità per idrovolanti, raggiungendo i 709 km/h, una velocità incredibile per l'epoca e tuttora imbattuta nella categoria "Idro". C'è anche un legame diretto tra il "bolide alato rosso" e Marinetti: **nell'Aeropoema del Golfo della Spezia**, Marinetti racconta di aver volato proprio su questo idrovolante, insieme al **Maresciallo Francesco Agello**, il pilota che stabilì il record. Detto tutto ciò, agli appassionati Aviatori non rimane che organizzare un viaggio per unirsi ai consoci romani, per visitare questa grande esposizione di opere futuriste, con particolare attenzione da rivolgere all'Aeropittura.

Le Opere -



A dx
"l'uomo aereo"
Osvaldo Peruzzi 1934



A sx - "Gran volta rovesciata"
Tullio Crali 1938

Sotto "Sorvolando in spirale il Colosseo"
Tato 1930



Sotto: "Vite orizzontale" T. Crati 1938

Sotto "Aerocaccia" T.Crali



Bozzetto per decorazione Sala d'aspetto Idroscalo Ostia (Roma)

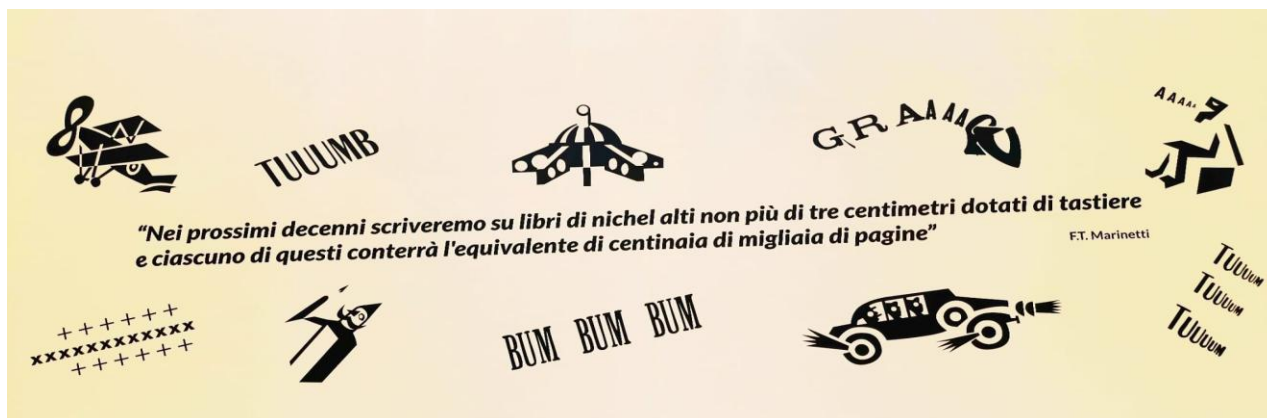


A sinistra: una immagine di aeropittura sacra: "La Madonna degli Aviatori" – Bruno Tano 1931 che possiamo identificare come la Madonna di Loreto.

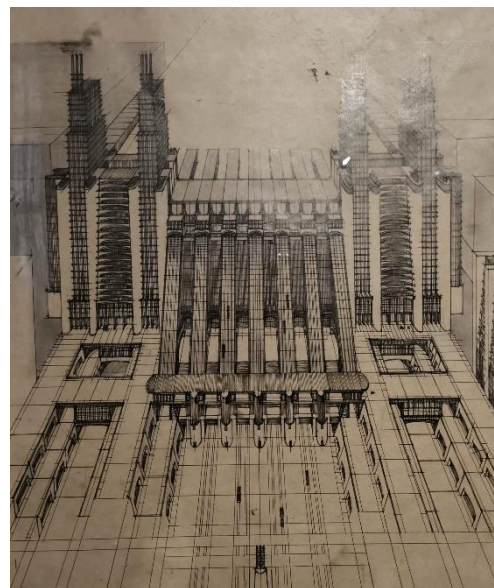
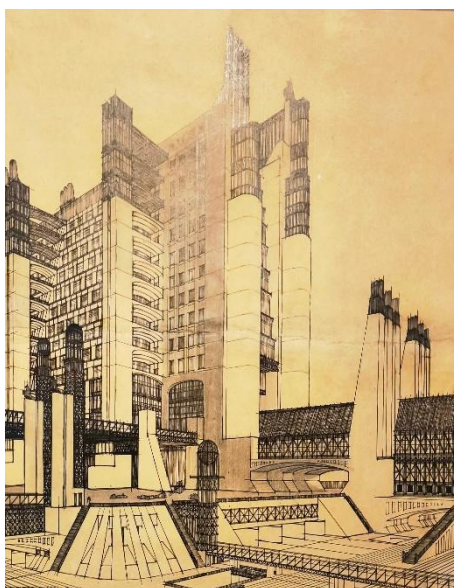
A destra: sembrerebbe una anticipazione delle Freccie Tricolori, ma si tratta dell'opera: "Canto patriottico in Piazza di Siena" – Giacomo Balla 1915



Al centro e sotto due citazioni da cui appare evidente la lungimiranza del Marinetti e del movimento Futurista; il trionfo delle scienze, le continue scoperte tecnologiche e nel campo delle comunicazioni, modificheranno radicalmente la vita quotidiana.



I disegni architettonici sotto riportati, potrebbero sembrare progetti attuali, anche avveniristici; in realtà si tratta di disegni, realizzati a matita e china nera su carta da lucido, relativi ad una ipotesi di stazione d'aeroplani e treni ferroviari, con funicolare e ascensori su tre piani stradali.



Testo e foto: **Strega & F. Cordaro**

Soci dell'AAA-Fidenza in visita alla Galleria Nazionale d'Arte Moderna di Roma: "FUTURISMO E AEROPITTURA"



DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO

Un omaggio in occasione della Giornata internazionale della donna CAMBIO NAVETTA PER LA MISSIONE "CREW-10"

Tratto da "Global Science" - Inserito da Gianluca Liorni il 12 febbraio 2025

La NASA ha deciso insieme a Space X di usare la capsula **Crew Dragon Endurance** per la prossima missione 'Crew-10', invece del nuovo modello in fase di completamento. La scelta di servirsi ancora del vecchio veicolo è stata fatta per evitare ulteriori ritardi della partenza, prevista inizialmente per questi giorni ma poi posticipata di un mese proprio per dare il tempo a SpaceX di ultimare la nuova capsula. L'azienda spaziale di Elon Musk però ha bisogno ancora di altro tempo, mentre la partenza di Crew-10 non è più rinviabile. Da qui la scelta di utilizzare ancora una volta la Crew Dragon Endurance, che porterà sulla Stazione Spaziale il nuovo equipaggio composto **dalla Comandante Anne McClain e dalla pilota Nichole Ayers, ambedue della NASA (Foto sopra)**. Con loro a bordo saranno gli specialisti di missione **Takuya Onishi** dell'agenzia spaziale giapponese **JAXA** e **Kirill Peskov**, cosmonauta della **Roscosmos**.

Partire appena possibile è importante soprattutto per riportare sulla Terra gli astronauti Suni Williams e Butch Wilmore, giunti a giugno scorso per restare appena otto giorni sulla Stazione Spaziale Internazionale ma poi, per problemi di sicurezza della navetta Boeing Starliner, che avrebbe dovuto riportarli a casa, sono rimasti bloccati in orbita bassa per oltre otto mesi. L'arrivo ormai imminente di Crew-10, e cioè della settantatreesima missione di lunga durata sulla Stazione Spaziale, segna anche il ritorno a casa dell'astronauta NASA **Nick Hague** e del cosmonauta di Roscosmos **Aleksandr Gorbunov**, che sono parte dell'equipaggio numero nove che ha operato sulla Stazione nei mesi passati. La nuova Crew Dragon, ancora in fase di ultimazione, dovrebbe essere utilizzata anche per l'imminente partenza della missione **Ax-4**, che porterà sulla Stazione Spaziale quattro astronauti di varie nazioni per un soggiorno di due settimane. Contrariamente a quanto deciso dalla Nasa per la partenza di Crew-10, per Ax 4 al momento non sono stati annunciati ritardi o cambi di navetta.

ASTEROIDE 2024 YR4, IL MONITORAGGIO PROSEGUE

Tratto da "Global Science" - Inserito da Valeria Guarnieri il 12 febbraio 2025

Asteroidi vicino alla Terra (Elaborazione artistica, crediti: ESA – P. Carril)

Continua a essere tenuto sotto controllo e ora alla squadra di sguardi elettronici che lo seguono si aggiunge anche il **telescopio Webb**: il sorvegliato speciale è **2024 YR4**, un **asteroide** scoperto recentemente che da fine gennaio è salito agli onori della cronaca per una sua futura 'visita' alla Terra. La probabilità di rischio di impatto, alla data del 10 febbraio, è passata dall'1,2% al 2,3%, ma rimane comunque piuttosto bassa.

La probabilità di impatto riflette l'incertezza attuale sull'orbita reale dell'oggetto a causa delle poche osservazioni effettuate finora e degli effetti di perturbazioni gravitazionali dei pianeti a lungo termine. **2024 YR4**, che è ancora al primo posto nella risk list stilata dall'Esa, è monitorato dai telescopi più potenti per cercare di **misurare la sua orbita**: un dato fondamentale per capire quale piega potrebbe prendere il suo passaggio, previsto il 22 dicembre 2032. L'asteroide viene studiato tramite la **luce visibile che riflette dal Sole**: in generale, se il corpo celeste è molto luminoso dovrebbe avere ampie dimensioni, ma questa connessione dipende anche da quanto la sua superficie sia in grado di riflettere la luce. Secondo i calcoli effettuati sinora, **2024 YR4** dovrebbe avere un'ampiezza compresa tra 40 e 90 metri.

Il **telescopio Webb** può costituire un valore aggiunto in queste osservazioni: infatti, può osservare la **luce infrarossa** (calore) che viene emessa dall'asteroide. Gli astronomi potranno utilizzare gli **strumenti Miri e Nircam**: con il primo sarà possibile ottenere una stima più precisa delle dimensioni di **2024 YR4**, mentre con il secondo si potranno effettuare misurazioni aggiuntive della sua posizione quando si troverà oltre il campo d'azione dei telescopi di terra. Le campagne di osservazione con il Webb verranno effettuate ai primi di marzo e a maggio; i dati che verranno raccolti saranno utilizzati per studiare i cambiamenti nella temperatura di **2024 YR4** e ottenere **ulteriori misurazioni della sua orbita** prima che scompaia dalla vista. L'asteroide tornerà osservabile nel 2028. Il corpo celeste è al centro dell'attenzione di due gruppi di lavoro internazionali sugli asteroidi supportati dall'Onu: **IAWN** (International Asteroid Warning Network), presieduto dalla **NASA**, e **SMPAG** (Space Mission Planning Advisory Group), presieduto dall'Esa. L'**Agenzia Spaziale Italiana** partecipa attivamente a questi due comitati, che si sono riuniti a Vienna la scorsa settimana a margine dello Scientific and Technical Subcommittee dell'Unoosa (United Nations Office for Outer Space Affairs).

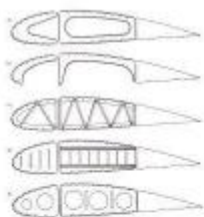
I due comitati Iawn e Smpag hanno lavorato, dall'agosto 2024, su uno **scenario ipotetico di impatto asteroidale** per testare le proprie capacità, in preparazione alla Conferenza sulla Difesa Planetaria per l'anno 2025 dell'International Academy of Aeronautics. Le raccomandazioni per i profili di missione spaziale, discusse nell'ambito dell'esercitazione in corso, potrebbero essere utilizzate come esempi per affrontare la situazione di **2024 YR4**.

Un'ulteriore attestazione dell'importanza attribuita dall'Onu alla difesa planetaria è data dalla designazione del 2029 quale **'International Year of Asteroid Awareness and Planetary Defence'**. L'iniziativa, che ha ricevuto l'*endorsement* dell'ESA, è mirata a promuovere la collaborazione internazionale nell'ambito della difesa planetaria e a informare il pubblico sui rischi e sulle opportunità connessi agli asteroidi vicini alla Terra. Il 2029 è stato scelto per un raro evento astronomico: il passaggio ravvicinato dell'asteroide **99942 Apophis**.

Proprio a tale evento si lega la missione dell'ESA **Ramses** (Rapid Apophis Mission for Space Safety) che si propone di affiancare l'asteroide **Apophis** durante il suo incontro con la Terra per studiare gli **effetti mareali** sulla struttura del piccolo corpo, verificando eventuale attività sismica e sollevamento di polveri. L'**ASI**, quale maggiore finanziatore, ha assunto la **leadership** della missione. Contribuirà con la realizzazione dello spacecraft e almeno uno dei due cubesat che saranno rilasciati in prossimità di Apophis oltre che diversi strumenti scientifici, tra i quali un analizzatore di polveri e uno spettrometro ad immagine nel visibile e nell'infrarosso a onde corte (SWIR).

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 TAMIYA in scala 1:48 del Fieseler FI156C Storch (cicogna).

Il Modello – Scatola di assemblaggio decisamente interessante che oltre a permettere la riproduzione dello Storch contiene diversi figurini e materiale tipico di un campo di volo improvvisato che vi aiuteranno nella creazione di diorami operativi del tutto originali. Il kit TAMIYA 61100 si compone di circa 250 pezzi, diversi dei quali destinati all'assemblaggio di taniche e barili di benzina, sacchi, cerate e altro materiale da campo. Il kit permette di ricreare "da scatola" una bella riproduzione dello Storch cogliendo in pieno le sue



caratteristiche di robustezza ed estrema

leggerezza. Il cockpit è molto ben riprodotto ed arricchito con dettagli in fotoincisione. Può essere ammirato meglio se si decide di lasciare il portellone d'imbarco aperto. In questo modo si riesce anche a cogliere la struttura tubolare che "tiene insieme" la sottile fusoliera. Le ali sono sostenute da un longherone metallico sul quale si appoggia il trapezio rovesciato, in acciaio armonico, che

rappresenta la struttura portante del carrello. Quest'ultimo può essere dotato dei classici ruotini oppure degli sci di atterraggio per le attività su piste e campi innevati. Le ali sono ben riprodotte con numerosi dettagli che permetteranno di assemblare i flaps in posizione abbassata. Piano di coda e deriva sono rappresentati in un unico pezzo, ma con un po' di lavoro è possibile separare le parti fisse da quelle mobili dando un tocco di realismo in più al modello. Il motore è ben dettagliato e può essere ulteriormente arricchito con i cavi dell'impianto elettrico e "tuberie" varie. Tre differenti capottine permetteranno di riprodurre uno dei 5 esemplari proposti. Fra questi troviamo anche quello che portò via dalla prigionia sul Gran Sasso Benito Mussolini il 12 settembre 1943 liberato dal blitz dei commando tedeschi guidati da Otto Skorzeny.





Fra le livree proposte, quella invernale è a mio avviso quella più complessa da affrontare. Di fatto si dovrebbe completare il modello con la livrea mimetica che andrebbe poi "ricoperta" da quella invernale. Ma senza esagerare con la "copertura" stendendo un velo di

"bianco" che andrebbe dosato ed eventualmente asportato nelle parti sottoposte maggiormente ad usura da agenti atmosferici e ad attrito dei flussi incidenti durante il volo.



Il Progetto – Nel luglio 1935, il Ministero dell'Aviazione del Reich emise una specifica tecnica per la realizzazione di un velivolo da utilizzare nel ruolo di aereo da collegamento e ricognizione ma in grado di svolgere anche missioni di aerocooperazione con l'esercito con compiti di osservazione e supporto all'artiglieria. Vincolo inderogabile: spiccate capacità STOL. La motorizzazione imposta nella specifica tecnica era di un 8 cilindri a V invertita a scelta fra un Argus As 10 o un Hirth HM 508.

La soluzione dalla Fieseler venne selezionata dopo diverse prove comparative in volo con i prototipi presentati da altri importanti produttori quali ad esempio Bayerische Flugzeugwerke e Focke-Wulf Flugzeugbau AG. La produzione in serie prese il via nel corso del 1937 e sempre nello stesso anno i primi esemplari raggiunsero i reparti di volo. Il suo compito principale fu quello di aereo da collegamento e osservazione da destinare all'esercito. Il prototipo volò per la prima volta nel 1936 e dimostrò caratteristiche STOL eccellenti: poteva sollevarsi in volo con un vento di prua di soli 40 km/h. La produzione venne avviata in Germania, Francia e Cecoslovacchia continuando fino alla fine del conflitto. Soltanto in questo periodo vennero prodotti circa 2 900 "cicogne". La bontà del progetto fece sì che la produzione continuasse anche dopo la fine della guerra: vennero infatti prodotti sempre in Francia, come Morane-Saulnier MS-500 e i suoi derivati, ed in Cecoslovacchia come Mraz K-65 Cap. Lo Storch era un monoplano dotato di ala alta a struttura composita. Ala e piani di coda erano entrambi controventati; ogni semiala poteva essere ripiegata all'indietro limitando notevolmente il suo ingombro e rendendolo così facilmente "parcheggiabile". Il carrello poteva essere dotato di sci estendendone l'impiego in zone innevate. I finestrini bombati dell'abitacolo assicuravano al pilota e all'osservatore un'eccellente visuale laterale ed inferiore.



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

P:IVA 01734920331
www.wirgimodels.com

railway modelling and more...

"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 ripeso 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

Facciamo riferimento all'articolo dedicato alla **"Operazione Canarino"**, riportato nelle prime pagine di questo numero di Forum, per completare quanto ci ha raccontato il Comandante Thomas Ricci – nostro Socio AAA da Toronto (Ontario - Canada) - con le foto della ricostruzione della missione segreta, attraverso i modelli dell'**SM.72 nella versione "ARP"** (aereo radio pilotato), del **Cant.Z 1001 "P"** (aereo pilota a distanza) e del **caccia G.50** impiegato come scorta. La realizzazione è stata eseguita dallo stesso Socio Thomas Ricci, che fa parte di un gruppo di appassionati aeromodellisti di Toronto, specializzati nella riproduzione in scala di aerei italiani della II Guerra Mondiale.





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...

"I VELIVOLI SEGRETI DELL'ASSE" - Dalla realtà al mito

«Noi ci rendevamo conto che la guerra, giudicata a freddo sotto tutti i punti di vista, era perduta, e che non si vincono i conflitti con armi segrete non ancora pronte.»

Nelle ultime fasi della Seconda Guerra Mondiale, Hitler ha dato ordine a esperti tecnici e scienziati di produrre strumenti bellici avanzatissimi i cui prototipi, acquisiti in seguito dai vincitori, potrebbero aver dato origine all'ufologia. Marco Zagni descrive in questo saggio gli aerei sperimentali e segreti (in particolare tedeschi) progettati e costruiti dalle Forze dell'Asse in quel periodo. Ha svolto un'interessante indagine per confermare, entrando in territori ai confini della realtà (?) e del mito degli UFO, alcune ricerche condotte a quell'epoca da diversi studiosi in campi scientifici alternativi o poco noti, i cui sviluppi hanno avuto conseguenze impressionanti, tali da costringere le Forze Alleate a porre il silenzio sulle prestazioni di determinati motori e prototipi, in particolare sugli aerei «tutta ala» e sui controversi «velivoli a disco».

Questa ricerca e i suoi risultati sono supportati da una serie di documenti, in parte inediti o mai tradotti in italiano, e da un ricco inserto fotografico.



Riportiamo un breve testo tratto da una recente pubblicazione: *“Uno Sparviero camuffato da canarino sfreccia nei cieli del Mediterraneo come precursore dei droni odierni, sfidando tempeste di fuoco. I labirinti della storia ci conducono alla Seconda Guerra Mondiale, quando creatività, progettazione e sperimentazione sfociano nella corsa alle armi. E c'è un alone di mistero”* - racconta Marco Zagni nel suo recente libro **“I velivoli segreti dell'Asse - Dalla realtà al mito”** (rif. in questo numero di Forum nelle pagine dedicate all'editoria storica aeronautica) *“perché in alcuni casi si tratta di soluzioni proiettate nel futuro. Negli anni '30 in Italia c'è una capillare attività applicata a missilistica, radioguida e sviluppo motori. Nel 1940, con la guerra, la Regia Aeronautica pensa a velivoli privi di equipaggio, comandati a distanza, dotati di ordigni devastanti. Droni, li chiameremmo oggi. L'obiettivo è colpire la flotta inglese, evitando perdite tra i piloti.*

Le ricerche si svolgono in uffici di Roma e alla – “Sezione Applicazioni Speciali” di Guidonia. Al progetto lavorano ingegneri, aviatori, alti graduati, tra cui De Bernardi, Cerini, Marino, Montuschi, Raffaelli. Lontano da occhi indiscreti un Savoia Marchetti SM.79 “Sparviero” si alza in volo con un'insolita livrea gialla. È denominato “Canarino”. Una soluzione che lo renderebbe ben visibile e vulnerabile, con scarse probabilità di rientro alla base. Ma c'è qualcosa di ancora più strano: l'aereo è privo di equipaggio. È tallonato da un altro aereo che ne osserva le evoluzioni grazie al colore facilmente individuabile nell'orizzonte, dove cielo e mare si fondono. Si sta sperimentando un comando a distanza, teleguidato. (foto a lato scritte goliardiche contro gli alleati, verniciate sulle bombe).



*La soluzione prevede il volo in contemporanea di due aerei. Poco dopo il decollo, è previsto che il pilota del **velivolo esplosivo** dotato di apparecchiatura ricevente, abbandoni il mezzo, paracadutandosi. I comandi passano all'altro aereo, con radiocomando trasmettente per orientare il drone verso l'obiettivo.*

*Nel 1942 la scena si sposta a Villacidro, in Sardegna, dove il terribile Sparviero si annida imbottito di esplosivi, con la sua classica colorazione. Il 12 agosto l'atmosfera sulla pista è resa infuocata dal sole e dalla tensione. Sta per scatenarsi la **Battaglia di mezzo agosto**, in quota va componendosi la formazione che ha nel mirino la **portaerei Victorious** e i suoi Hurricane.*

*Il drone viene abbandonato dal **pilota Mario Badii**, che si lancia. Il velivolo-bomba è sotto il controllo dell'aereo pilota, un Cant.Z. 1007 con equipaggio composto da Monticelli, Raffaelli, Palmieri, Rospigliosi. All'improvviso, odore di bruciato, un'esile scia di fumo. C'è un guasto al radiocomando, non è possibile orientare il drone, che, dopo un lungo volo senza controllo, si schianta tra le alture dell'Algeria. Un sopralluogo rivela un cratere spaventoso e - inspiegabilmente - l'assenza dell'equipaggio. Prosegue lo sviluppo del progetto, che mette in allarme i servizi segreti inglesi.*

*L'evoluzione passa all'Aeronautica Lombarda di Cantù: sotto la direzione di Stelio Frati e **Ermenegildo Presti**; viene realizzato uno specifico aereo da assalto radioguidato. Il sistema trasmettente è collocato questa volta su un caccia Macchi “Folgore”. Il prototipo è collaudato da Nello Valzania il 13 giugno 1943 a Venegono (Varese), poi trasferito a Guidonia. Si pensa alla produzione in serie. L'Armistizio mette la parola fine all'intento, il precursore del drone vola verso il crepuscolo. Per scomparire nel nulla, rafforzando l'enigma di una via italiana alle armi sperimentali”.*

Marco Zagni

LE PAGINE DELLE CONVENZIONI

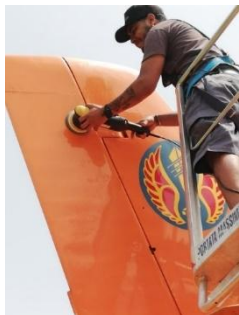


Car Detailing è una ditta specializzata nella cura delle carrozzerie, dotata di mezzi e macchinari sofisticati, che nel tempo si è specializzata anche nella cura estetica degli aerei.

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, cieli 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



DECOR



DECOR.TINTEGGIATURE.23



327-1552543



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

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



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

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

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

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

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

AVVISO LAST MINUTE!

Aeroporto militare Ghedi (BS)
base del 6° Stormo A.M.
ore 9:30/12:30

**Giornata per i giovani
in occasione del tradizionale
addestramento Freccie Tricolori**

**NECESSARIA REGISTRAZIONE
PER INFO E ACCREDITI
CONSULTA IL SITO**

<https://eventiam.aeronautica.difesa.it/giornata-per-i-giovani2025/><https://eventiam.aeronautica.difesa.it/giornata-per-i-giovani-2025/>



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

- Sabato 15 marzo** **Fidenza sede AAA – ore 9,30 Assemblea Annuale dei Soci di Sezione 2025**
- Mercoledì 26 marzo** **Aeroporto militare Ghedi (BS) – base del 6° Stormo A.M. – ore 9:30/12:30 Giornata per i giovani in occasione del tradizionale addestramento Freccie Tricolori (locandina e info a Pg 38)**
<https://eventiam.aeronautica.difesa.it/giornata-per-i-giovani2025/><https://eventiam.aeronautica.difesa.it/giornata-per-i-giovani-2025/>
- Venerdì 28 marzo** **Comando Rete POL A.M. - Parma celebrazione del 102° anniversario di fondazione dell'A.M.**
Al momento della pubblicazione non sono pervenute notizie del programma
- Venerdì 28 marzo** **Distaccamento Aeroporto Piacenza celebrazione del 102° anniversario di fondazione dell'A.M.**
Al momento della pubblicazione non sono pervenute notizie del programma
- Sabato 29 marzo** **Istituto ISS Bodoni Parma - ore 9,30 Conferenza a favore degli studenti delle V classi, sui bombardamenti a Parma e Provincia. Col. A. Bianchi - Presidente AAA Fidenza, introduce il M.o E. Tibaldi – Presidente Comitato Celebrazioni Vittime del Cornocchio.**
- 25 aprile** **80° anniversario della Liberazione - al momento non sono pervenute notizie del programma**
- 25-26-27 aprile** **Soragna – 46° Mostra dell'Artigianato, Produzione e Commercio – eccezionale presenza di uno stand dell'Aeronautica Militare e dell'Ass. Arma Aeronautica, con simulatori di volo e materiale illustrativo.**

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.