

“FORUM”

degli Aviatori



Novembre 2021

n° 104

***Bollettino di informazione dell’Associazione Arma Aeronautica
Sezione di Fidenza***

“FORUM degli Aviatori”

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 IX - n° 104 – data di emissione: novembre 2021

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

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 ASSOERONAUTICA FIDENZA

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

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

roberto.miat@gmail.com

assoaeronautica.fidenza@gmail.com

Per info e contatti: fidenza.assoaeronautica@gmail.com

La pagina facebook di [assoaeronautica.fidenza](https://www.facebook.com/assoaeronautica.fidenza) è stata aperta per tenere i contatti fra i membri della nostra Associazione ma anche tra gli appassionati di Aviazione e dell'Arma Azzurra. Nel sito www.assoaeronautica.fidenza.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 ASSOERONAUTICA.....(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	155° GRUPPO “PANTERE NERE” - 80 ANNI DI STORIA DEL REPARTO.....(Web www.EAF51)
AVIAZIONE CIVILE	
- Pg. 9-11	“ELIVIE” – GLI ELICOTTERI DELL’ALITALIA E UN BAMBINO INNAMORATO.....(Aviazionecivile.it – Strega)
STORIE DI MARE	
- Pg. 12-14	AVIAZIONE NAVALE.....(fonte: sito ufficiale della Marina Militare)
ATTUALITÀ	
- Pg. 15	AGGIORNAMENTO DEL SITO WWW.ASSOERONAUTICAFIDENZA.IT – OTTOBRE 2021.....(Pacomar)
- Pg. 16-18	“QUANTUM POTES TANTUM AUDE” I PICCOLI GRANDI” IDRO” DI MANTEGANI.....(C. Mantegani-Strega)
LE PAGINE DEGLI EVENTI E RICORRENZE	
- Pg. 19	CENTENARIO DEL MILITE IGNOTO – PELLEGRINAGGIO DEI BERSAGLIERI DI PARMA.....(Giulio Brani)
- Pg. 20	MOVVM MARIA PLOZNER MENTIL E “LE PORTATRICI CARNICHE”.....(Giulio Brani-Strega)
- Pg. 21-22	SESSANTENNALE DELL’ECCIDIO DI KINDU – PISA E GALLARATE.....(Sito A.M./ AAA)
- Pg. 22	I PARÀ RICODANO “I LEONI DI EL ALAMEIN CADUTI”(ANPd’I Parma)
- Pg. 23-24	IL 4 NOVEMBRE A SORAGNA E A FIDENZA.....(Verduri-Miati-Ponzi)
- Pg. 25	RIUNIONE DEL CONSIGLIO DIRETTIVO DI SEZIONE A SORAGNA.....(Strega - foto Lomi)
- Pg. 26-29	RIAPERTI I CANCELLI DEL REPARTO ALTA VELOCITÀ.....(Gaiani)
AVVISI E COMUNICAZIONI	
- Pg. 30	AAA “AVIATORI D’ITALIA” - DIVENTA FOLLOWER.....(AAA P.N)
- Pg. 31	CALENDARIO A.A.A. 2022
- Pg. 31	COMUNICAZIONI DELLA PRESIDENZA NAZIONALE AAA – 5X MILLE/XXI RADUNO NAZIONALE.....(AAA-PN)
DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO	
-Pg. 32-34	“VERSO LO SPAZIO 4” – “LA PRIMA CORSA ALLA LUNA”(F. Cordaro)
EDITORIA AERONAUTICA	
- Pg. 35-36	LA VITA E LA BIBLIOTECA DEL GENERALE AMALIO RIGHETTI.....(L. Santoni “Il Tirreno”- Foto fam. Righetti)
CONVENZIONI	
- Pg. 37	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2021.....(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 38	NOVEMBRE-DICEMBRE 2021.....(Redazione Forum)

In copertina: opera realizzata dall'Artista Marcella Mancherini, in ricordo dell'eccidio dell'equipaggio del velivolo A.M. Fairchild C-119, avvenuto a Kindu (Congo) l'11 novembre 1961

“FORUM degli Aviatori”



dal 2013 al 2021

**104 numeri di “Forum”
104 mesi di notizie
sull’Associazione Arma Aeronautica e
sul mondo dell’Aviazione;
nove anni 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
dell’Associazione Arma Aeronautica.

Recensioni di Forum o l’accesso al 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



Storie di uomini e aerei

Il 155° Gruppo – 80 anni di Storia del Reparto

(Fonti: <http://www.panterenere.it/storia/1941.html> - <http://www.155gr-panterenere.it/storia.htm>
<http://www.aeronautica.difesa.it/csa/cbr/50stormo/sto155.asp>)

Tratto da www.EAF51.org - MEMORIE E RACCONTI – Storie dimenticate di uomini e aerei

Foto tratte dal web

MEMORIE E RACCONTI

Storie dimenticate di uomini ed aerei

1941

Il 15 Giugno 1941 viene fondato il 155° Gruppo Caccia Terrestre sulla base di Ciampino Sud. Esso è costituito dalle squadriglie 351, 360 e 378 ed è equipaggiato con velivoli G.50bis (*immagine a lato – un G.50 del 20° Gruppo*) Alla fine di gennaio il Gruppo al completo si trasferisce a Castel Benito (Tripoli), tuttavia, a causa di alcune inefficienze ai velivoli e per la mancanza di assistenza a terra, il Reparto non può prendere parte ad azioni belliche. Il 6 aprile 1941 gli aerei del Gruppo atterrano a Bengasi appena riconquistata ed il giorno successivo ricevono il battesimo del fuoco.

Da aprile a luglio 1941, il Gruppo è impegnato a fondo nello svolgimento di missioni di scorta e di protezione ai convogli navali e ad altri velivoli. In tali occasioni il reparto viene più volte elogiato dai Comandi superiori. Il 26 luglio 1941, la 360ª Squadriglia lascia il Gruppo che, il 30 agosto si trasferisce nuovamente in prima linea, ad Ain el Gazala, iniziando subito il combattimento. Nel periodo che va dall'estate al novembre 1941 il Reparto è impegnato al massimo in azioni offensive e difensive. Nel dicembre 1941 il Gruppo, ormai provatissimo, viene rimpatriato.



1942

Da gennaio a maggio 1942 il 155° Gruppo si ricostituisce a Ciampino Sud con le tre Squadriglie originarie, completa l'addestramento su MC.200 (*foto a lato un MC.200*) e successivamente su MC.202. Il 24.3.1942 i primi Macchi arrivano al 155° Gruppo

(*immagine sotto un Macchi MC 202 della 360ª Sq. 155° Gruppo a Gela*).

Da quel momento fa parte del 15° Stormo Caccia. Il 29 maggio 1942 è completato il trasferimento sulla base di Gela da dove il Gruppo dovrà operare per la scorta dei bombardieri su Malta. Nei cieli di Malta, gli uomini del 155° Gruppo combattono con valore ed abnegazione e vengono decorati sul Campo dal Duce. Il 10 novembre 1942, in seguito allo sbarco alleato in Africa Settentrionale Francese, il Reparto riceve l'ordine di trasferirsi ad El Alcuina (Tripoli). Nella nuova sede però, le precarie condizioni logistiche, non permetteranno una attività continuativa. Nel dicembre del 1942 la situazione, per i continui bombardamenti e per la mancanza di direttive, diviene insostenibile ed il Gruppo avvilto, ma conscio di aver fatto il possibile, rientra in perfetto ordine a Gela e quindi a Ciampino Sud.



C.202 Serie V/IMM8399 of Capitano Carlo Miani, CO of 360ª Squadriglia, 155° Gruppo, 51° Stormo, Gela, August 1942



1943

Tra il fine gennaio ed il maggio 1943 il Gruppo è impegnato nella difesa della Capitale ed effettua il passaggio sui nuovi velivoli MC. 205 che, purtroppo in scarso numero, si affiancarono ai provati MC.202. Il 21.4.1943 sono consegnati al 155° Gruppo e al 51° Stormo i Macchi 205, comunque la maggioranza dei velivoli in dotazione resta sempre il Macchi202

(Immagine sopra un Macchi MC.205 con le insegne della 360ª Sq. 155° Gruppo, nel 1943).

Il 16 maggio 1943 il reparto è trasferito a Monserrato (Sardegna), per proteggere gli impianti bellici dell'isola e per contro i convogli nemici. Nel periodo da maggio a settembre l'attività è incessante e logorante, con continue partenze su allarme e frequentissimi scontri con la caccia nemica. Malgrado la grande disparità di forze, i piloti del Gruppo abbattano 50 aerei nemici; il Sergente Pilota Ferruccio Serafini immola la vita, scagliandosi contro un avversario con il suo aereo, alla sua memoria viene decretata la medaglia d'Oro al V.M.

All'armistizio troviamo il 155° Gr. distribuito tra Milis e Casa Zeppara al Comando del Magg. Duilio Fanali. L'8 Settembre 1943 il Gruppo, pressoché unico esempio, rimane unito e malgrado gravissimi rischi, salva e mantiene efficiente il materiale assegnatogli opponendosi a tutti i tentativi di sopraffazione. Tra settembre e dicembre 1943 il Reparto accresce la sua efficienza utilizzando materiale abbandonato. In questo periodo il comandante riesce ad ottenere la revoca dell'ordine di ridurre il 155° Gruppo in posizione "quadro".

1944

Nel Gennaio 1944, sull' Aeroporto di Galatina (Lecce), il 155° Gruppo costituisce, insieme ai gruppi 20° e 21°, il nuovo 51° Stormo C.T.. Lo formano le squadriglie 361 e 378 con i velivoli MC. 202 e 205.



Macchi C.205 "Veltro"
Cap. Pilota Duilio Sergio Fanali - Serie I.M.M.9348 s/n 155
155° Gruppo C.T., 51° Stormo



1945/1947

Da gennaio al maggio 1945 il Gruppo viene impiegato nei Balcani in azioni di ricognizione e mitragliamento. Nonostante le condizioni del tempo proibitive e il materiale vetusto a disposizione, i piloti del Gruppo si comportano egregiamente guadagnandosi la stima e l'ammirazione degli Alleati. Al termine della guerra l'attività del 155° Gruppo si concretizza in 8.057 ore di volo di guerra, 127 velivoli nemici abbattuti, 31

piloti dispersi o caduti ('41-'43). Tra il 1945 ed il 1947, sulla base aerea di Lecce, il reparto mantiene addestrato il personale, volando sui vetusti MC. 202 e sugli Spitfire versione V e IX. *(foto sopra: lo Spitfire Mk.IX MK 805 con le insegne del 51° Stormo, restaurato ed esposto al Museo Storico Aeronautico di Vigna di Valle).*

1947/50

Dal 1947 al 1950, il 155° Gruppo riceve i più moderni velivoli North American P-51 "Mustang" e, seguendo il 51° Stormo prima a Vicenza poi a Treviso, continua la sua attività in seno all'Aeronautica Militare.

(nella foto a lato il "Mustang" restaurato in A.M. ed esposto al Museo Storico Aeronautico di Vigna di Valle – l'esemplare MM 4323 espone la coccarda tricolore italiana e le insegne distintive del Generale di Squadra Aerea Ranieri Cupini, che lo utilizzò sino al 1953, data della radiazione).



1950-85

Il 1° Gennaio 1951 il 155° Gruppo si stacca dal 51° Stormo per costituire il 6° Stormo sulla base di Treviso. Successivamente viene trasferito a Ghedi dove è raggiunto dal 6° Gruppo che prende la denominazione di 154° Gruppo e, insieme al ricostituito 156°, danno vita alla 6ª Aerobrigata. Avrà da allora in dotazione, in tempi successivi, i velivoli D.H. 100 Vampire, F-84G e F-84F.

(nell'immagine a lato un velivolo De Havilland DH.100 "Vampire" di fabbricazione britannica in forza al 6° Stormo)

Dal 1951 al 1963, nel mutare delle condizioni economiche e politiche della Nazione, il Reparto esplica un'attività sempre crescente e dimostra continuamente la volontà di ben operare. Il 1° Ottobre 1963 il Reparto viene trasferito sulla Base di Piacenza e diventa indipendente dal punto di vista operativo. Il 1° Aprile 1967, in seguito ai nuovi orientamenti organizzativi dei Reparti di volo, il 155° Gruppo diviene la parte operativa del neo ricostituito 50° Stormo C.B. proseguendo con i velivoli F-84F la sua attività.

(immagine a lato un F-84F del 6° Stormo l'appartenenza al 155° Gruppo è evidenziata dal colore azzurro sul timone di coda; per gli altri Gruppi era giallo e rosso).



Il periodo dal 1967 al 1973 il Reparto, con le Squadriglie 361, 364, 365 e 378, opera sulla Base di S. Damiano (PC) effettuando il passaggio dal F-84F al moderno e più veloce F-104S. Il 13 Ottobre 1973 il 155° Gruppo lascia il 50° Stormo e viene assegnato al 51° Stormo sulla Base di Istrana (Treviso). Dal 1973 al 1985 il reparto opera ininterrottamente dalla Base di Istrana con i velivoli F-104S. Il 1° gennaio 1985 il Gruppo viene riassegnato al 6° Stormo sulla Base di Ghedi (Brescia), ed inizia la conversione sul nuovo velivolo multiruolo, il "Tornado". Dal 1985 al 1990 il Reparto opera dalla Base di Ghedi insieme al 154° Gruppo mettendosi



ripetutamente in evidenza per gli ottimi risultati operativi ottenuti in numerose esercitazioni nazionali e NATO. *(nella foto a lato un velivolo Lockheed F-104S restaurato ed esposto a Base Tuono, con le insegne del 50° Stormo, 155° Gruppo).*



1990-91

Il 23 Luglio 1990 il 155° Gruppo viene riassegnato al 50° Stormo sulla Base di S. Damiano; finalmente le "Pantere Nere" hanno ritrovato la loro casa. Dal settembre 1990 il 155° Gruppo ha preso parte all'Operazione Locusta, operando dalla Base di Al Dhafra, negli Emirati Arabi Uniti, nell'ambito di una forza multinazionale, per l'applicazione delle risoluzioni dell'ONU contro l'Iraq. Dal 17 Gennaio al 27 Febbraio velivoli e personale del 155° Gruppo sono impiegati nell'operazione "Desert Storm" per la liberazione del Kuwait, a 46 anni di distanza dall'ultima operazione bellica. Nei 42 giorni di guerra gli equipaggi del 155° volano 91 sortite contro obiettivi militari in Kuwait ed in Iraq, distinguendosi per la professionalità e determinazione. Dopo un giorno dall'inizio della guerra, nella notte tra il 17 e il 18, viene abbattuto un Tornado con un equipaggio del 155°: il Magg. Bellini e il Cap. Cocciolone verranno presi prigionieri e rilasciati al termine della guerra. Il 26 Febbraio 1991 gli equipaggi del 155° compiono l'ultima missione sul Kuwait e rientrano in Italia.



1998

Il 26 Febbraio 1998 viene consegnato con una cerimonia il primo Tornado ECR: il 50-05 MM 7019, questo esemplare partecipò all'ultima missione sul Golfo Persico il 27/2/91.

(nella foto a lato il Tornado ECR insegne 50-06 del 155° Gruppo Volo – 50° Stormo San Damiano, Piacenza.

Sull'estremità del timone di coda, appare in numeri romani (CLV) l'appartenenza al 155°)

1999

Il Gruppo partecipa alla "Deliberate Forge" (o *Deliberate Guard Forge*) sulla Bosnia. In questo periodo c'è la Guerra del Kosovo e in due mesi i Tornado del 155° compiono 176 missioni sganciando 115 missili HARM contro le postazioni radar serbe. La guerra del Kosovo fa sì che il 155° sia anche il primo Gruppo ad usare gli NVG, gli occhiali da visione notturna, in dotazione all'Aeronautica Militare.



2000

Nel mese di Luglio il 155° è stato il primo Gruppo di volo dell'AMI ad usufruire del nuovo Distaccamento militare italiano di Goose Bay - Canada. Nel mese di Agosto il 155° Gr. è a Nellis AFB per partecipare all'esercitazione Green Flag 2002 - Il 25 Aprile 2002 alle 08:26 dalla base russa di Baikonour in Kazakhstan è partito alla volta della Stazione Spaziale Internazionale (ISS), che raggiungerà Sabato 27 Aprile, l'astronauta Italiano Roberto Vittori. Vittori è stato un pilota di Tornado proprio nel 155° Gruppo dove ha anche ottenuto la Combat Readiness. La missione sulla ISS durerà fino al 5 Maggio 2002. Il 28 giugno 2002 nelle mani del Col. Ivo Dal Farra la ditta Alenia ha consegnato l'ultimo Tornado ECR previsto per il 155°.

2011

In occasione della crisi libica, con risoluzione 1973 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite che nel marzo del 2011 ha istituito una no-fly zone sulla Libia per tutelare l'incolumità della popolazione civile dai combattimenti tra le forze lealiste a Mu'ammar Gheddafi e le forze ribelli del Consiglio nazionale di transizione, i velivoli del 155° Gruppo prendono parte all'intervento militare nell'ambito della partecipazione italiana all'Operazione "Unified Protector".

(foto a lato - Tornado ECR del 155° Gruppo Volo – 50° Stormo, schierati sulla Base Aerea AMI di Trapani Birgi durantel'Operazione Unified Protector"



rendendo così la base bresciana l'unica dotata di tali velivoli.

Con un ultimo sorvolo, una formazione di Tornado del 155° Gruppo, saluta la storica Base di San Damiano per trasferirsi al 6° Stormo di Ghedi (foto a lato).

2016

Il 14 settembre 2016, a seguito della soppressione del 50° Stormo sulla base di Piacenza-San Damiano, il 155° Gruppo ETS viene trasferito al 6° Stormo a Ghedi,



(Nella foto a lato l'intera linea Tornado ECR – sulla pista di San Damiano - pronta al decollo per il trasferimento alle dipendenze del 6° Stormo, sulla Base aerea bresciana di Ghedi).

Il 155° Gruppo Volo è intitolato al **Sergente Pilota Ferruccio Serafini Medaglia d'Oro al V.M.** - Falcade (BL) 20 Gennaio 1920 - Maschiareddu (CA) 22 Luglio 1943.

Motivazione: "Ardito valoroso Pilota da caccia, giovane temprato nelle più ardue e dure battaglie aeree, era sempre luminoso esempio e sprone per coraggio, aggressività e decisione. Anelando il combattimento, si offriva volontario quando maggiore era il rischio e non desisteva dalla lotta, se non dopo aver sparato l'ultima cartuccia, collaborando efficacemente alle più brillanti vittorie del Reparto e conseguendo magnifici risultati individuali. Nel corso di un accanito scontro con preponderanti formazioni nemiche, non pago del successo ottenuto con l'abbattimento di due incursori, uno sicuro e l'altro probabile, rimasto privo di munizionamento, si scagliava contro un terzo aereo avversario infrangendosi al suolo, in uno con esso, nell'ultimo supremo olocausto". (Cielo di Sardegna 22 Luglio 1943).





AVIAZIONE CIVILE

“ELIVIE”- gli elicotteri di Alitalia ... e un bambino innamorato

Avevo 12 anni quando iniziai a volare su un Bell 47 Jota con le righe sulle fiancate (era il pentagramma Alitalia? Non lo sapevo!) ed i grandi galleggianti - che invece sapevo - erano un ottimo freno aerodinamico e un pericolo, perché se atterravi “pesante” rimbalzavi. Dal 1966 ogni anno aspettavo con ansia la fine della scuola per intraprendere la mia vacanza aerea, viaggiando in elicottero al seguito di un padre pilota. Ero aiutante di bordo nei soli viaggi di trasferimento, addetto ai tacchi, alla cavezza del rotore, alle braghe di ancoraggio, ai bagagli, all’imbuto del rifornimento con la pelle di daino e ... alle lunghe attese in aeroporto o dove capitava, quando il volo non era di trasferimento ma di effettivo lavoro. Se il pilota era in volo, i miei tutori erano gli specialisti; ricordo ancora i loro nomi e “i lavoretti” che mi insegnavano a fare. Quante cose ho imparato e quali esperienze ho vissuto a differenza dei miei coetanei. Se le raccontavo non mi credevano, quindi smisi subito di farlo. Ho volato tantissimo in quegli anni come semplice zavorra e altrettanto ho fatto nei successivi 50 anni in Aeronautica, eppure sfiorare le scogliere (come nella foto) sospesi sul mare, fermarsi in “hovering” dove la natura mostra le sue più affascinanti meraviglie, accostare uno yacht in navigazione per un saluto, atterrare sulla sponda di un laghetto, fare pipì e ripartire; avvistare branchi di animali selvatici è una sensazione unica e irripetibile che neppure un piccolo lento aereo da diporto può regalare. In assenza di aeroporti o eliporti, il più delle volte si atterrava in un campo di calcio apparentemente deserto – ma solo per per il tempo di fermare il rotore - per poi essere circondati da centinaia di curiosi. Ecco, queste cose facevano parte delle brevi ma indimenticabili vacanze della mia adolescenza. **L’elicottero è un’invenzione straordinaria, non è in competizione con l’aereo: ...è un’altra cosa! Una macchina da lavoro estremamente versatile, un mezzo aereo senza concorrenza!**



Oggi, dopo oltre mezzo secolo da quelle prime esperienze, trovare in internet un articolo su ELIVIE e sui Bell 47 Jota, mi ha indotto a condividere con voi questo testo sulla breve ma intensa avventura di “ELIVIE” - una articolazione ALITALIA sull’ala rotante - che ha dato il via anche ad altre compagnie di “Eliservizi” – sia come trasporto sia soprattutto come lavoro aereo - ma certamente è stata la più importante.

Strega



La storia di Alitalia è fatta di grandi eventi, come l’arrivo del B 747 nel 1970, e di piccole storie quasi sconosciute, ed ormai pressoché dimenticate.

Una di queste ultime è la storia della ELIVIE, prima vera e propria compagnia italiana per il trasporto passeggeri su elicotteri. ELIVIE venne fondata il 23 novembre del 1956 dall’Alitalia, con capitale condiviso con l’IRI. Il nome ufficiale della compagnia era in realtà inizialmente ELI Linee Italiane Spa, mutato poi nel più commerciale Elivie ai primi del 1957.

Il progetto di ELIVIE venne concepito in Alitalia intorno alle metà degli anni ’50, quando sembrava che l’elicottero avrebbe presto preso piede a livello commerciale su larga scala, soppiantando

molti dei mezzi tradizionali su ruota, e transitando la società urbana del XX secolo nella modernità e nel futuro, tanto annunciato negli anni ’30 e ’40. Nessuno immaginava ancora quanto grande sarebbe risultato da lì a poco il problema del petrolio e si fantasticava ampiamente di un futuro prossimo, fatto di collegamenti supersonici ad ogni livello, nell’attesa dei viaggi di massa nello spazio.

L'elicottero, sulla scia dell'esperienza americana, doveva quindi diventare un comune e diffuso mezzo di trasporto, servendo le necessità di spostamento sulle piccole distanze.

In modo particolare, il progetto dell'ELIVIE avrebbe dovuto servire due distinte nicchie: la prima relativa ai passeggeri in transito dagli aeroporti verso il centro delle città, la seconda dagli aeroporti in direzione delle località turistiche di maggior richiamo. Solo la seconda dimensione, per una lunga serie di ragioni, ebbe capacità di concretizzarsi.

Il 20 luglio del 1959, quindi, i primi Agusta Bell 47J della ELIVIE, con la caratteristica livrea pentagramma dell'Alitalia, iniziarono a servire l'aeroporto di Napoli-Capodichino, Sorrento e le isole di Capri e Ischia.

Si decise di puntare inizialmente sul servizio turistico per una molteplicità di fattori. In primo luogo perché più remunerativo, stante soprattutto il livello dei turisti che in quegli anni si recava nelle due famose isole. Si trattava in larga misura di turisti americani, e dell'aristocrazia italiana, non certo preoccupata dai costi del volo, e peraltro anche utile per la promozione del servizio stesso, essendo molti di questi viaggiatori spesso parte del jet set del cinema, della cultura e dell'economia. Un ritorno indiretto di immagine che, giustamente, contribuì al lancio del prodotto ed al suo consolidamento.

Il grande successo del servizio, esercitato come regolare servizio di linea, ebbe ovviamente il suo trionfo nel periodo estivo, servendo più volte al giorno Napoli (aeroporto e stazione marittima) con Ischia e Capri.

Operavano per conto di Elivie ben quattro esemplari di AB.47J, consegnati nel 1959 e immatricolati rispettivamente I-EUNO, I-EDUE, I-ETRE e I-EQAT, seguendo un modo singolare e progressivo di registrazione che si protrarrà anche con parte dei modelli successivi. Si trattava di elicotteri da quattro posti acquistati dalle Forze Armate italiane, ed erano tutti dotati di pattino gonfiabile (*non è esatta la dizione riportata nel testo, i galleggianti erano pre-gonfiati ndr*) per la gestione in sicurezza delle tratte quasi esclusivamente volate sul mare.



Per i primi anni, il servizio veniva sospeso nei mesi invernali da novembre ad aprile, per riprendere poi nella tarda primavera e proseguire sino agli inizi dell'autunno. Le macchine, nel periodo invernale, venivano spesso utilizzate per noleggi alle società petrolifere o per lavori aerei, rendendo in tal modo meno oneroso il loro mantenimento. Dal 1961, venne sperimentato il collegamento tra l'aeroporto di Milano Malpensa e quello di Torino, per favorire un rapido trasporto dei passeggeri in partenza con i voli internazionali, ma il servizio ebbe poco successo, e venne presto sospeso; stessa sorte subì il progettato servizio tra aeroporti e città, che avrebbe dovuto essere attivato a Roma e Milano.

Per rispondere alla crescente domanda estiva, invece, ELIVIE si dotò ben presto di un elicottero più capiente, l'AB-102, (*foto sopra*) di cui acquistò due esemplari nel 1961, ma che non si rivelarono all'altezza delle aspettative, venendo poi alienati nel 1965.

Nel 1963 era stato acquistato invece un moderno AB.204B (*foto a lato*) da nove posti, la cui sperimentazione ne dimostrò l'affidabilità e la robustezza ed al quale seguirono altri quattro esemplari nel 1965, andando a sostituire i due AB.102.

Nel 1968 la ELIVIE passò sotto la gestione della compagnia sussidiaria dell'Alitalia, la ATI – Aero Trasporti Italiani, alla quale sarebbero stati affidati tutti i collegamenti nazionali e la sperimentazione del servizio Aerobus, una sorta di collegamento multiplo tra città. Il personale della ELIVIE, che aveva raggiunto le 18 unità, venne quindi inglobato in ATI.

La nuova amministrazione, presieduta dal Generale Giovanni Buonamico quale Presidente e dal Comandante Marcello Mainetti come Direttore Generale, si dimostrò entusiasta del servizio elicotteristico, che volle espandere con collegamenti sempre meno stagionali ed estesi, ma senza



tenere in considerazione gli elevati costi di esercizio degli apparecchi ed il sempre maggiore costo del carburante. Elementi che si riveleranno poco dopo fatali per la prosecuzione delle attività.

Nel 1968 venne deciso di incrementare il numero dei mezzi con l'acquisto di due moderni AB.206A (*foto a lato*) e due grandi Sikorsky S-61 da ben 26 posti (*foto sotto*) che entrarono in servizio sulle rotte da Napoli e Sorrento per Ischia e Capri. Con un incremento così poderoso della flotta, il risultato dell'estate del 1968 fu sorprendente, con un totale di 34.821 passeggeri trasportati in tutta la rete di compagnia.



Photo © by: Angelo GIALANELLA 1971 / Archive Ottogalli

Nel 1969 venne invece inaugurato un nuovo collegamento, anche invernale, tra Venezia e Cortina d'Ampezzo, che ebbe un certo successo, puntando anche in questo caso sulla danarosa clientela che nel boom economico raggiungeva in numero sempre maggiore l'esclusiva località di montagna. Da Napoli iniziarono invece i collegamenti con Catania e, in alcune occasioni, con le isole Eolie, che ebbero un certo successo nel periodo estivo.

Il 1969 fu invece un anno poco fortunato per ELIVIE. L'IRI decise di ritirare il suo impegno nella gestione della compagnia, considerando il servizio ormai troppo oneroso, e trasferendo interamente ad Alitalia la gestione del servizio, per mezzo della controllata ATI.

Ai primi di settembre un AB.47J (l'esemplare I-ETRE) ebbe un incidente in atterraggio a Napoli, senza provocare vittime ma provocando danni tali all'elicottero da doverlo dichiarare perduto. Pochi mesi dopo, il 1° dicembre, l'AB.204B I-EVCO ebbe un incidente precipitando in mare al largo di Pesaro, fortunatamente anche in questo caso senza provocare vittime, ma determinando la perdita del velivolo. E poi ancora, poco dopo, il 14 gennaio del 1970 un altro AB.204B (l'esemplare I-EVCA) andò perduto in mare al largo di Pescara, provocando questa volta però nove vittime, durante un volo da Napoli ad una piattaforma offshore per conto dell'AGIP.



Photo © by: Angelo GIALANELLA 1969

Gli incidenti del 1969 e del gennaio del 1970 compromettono l'operatività della compagnia nella successiva stagione estiva, vedendo sospeso temporaneamente l'utilizzo del servizio con gli AB.204B per accertamenti tecnici. Restano in servizio gli AB.206 e gli S-61N, con costi di esercizio tuttavia proibitivi rispetto ai ben più economici AB.204. Il calo dei passeggeri che ne consegue, e la successiva riduzione del traffico nel periodo invernale, inducono i vertici della compagnia a riconsiderare l'intero progetto. Pesano enormemente sul bilancio non solo i costi della manutenzione, ma anche e soprattutto il sempre più costoso carburante.

Il 30 giugno del 1971, all'inizio di una promettente stagione estiva, il consiglio di amministrazione dell'Alitalia decise la sospensione del servizio e la cessazione di ogni attività da parte della ELIVIE, che venne messa poco dopo in liquidazione. Terminò così, bruscamente, il primo e praticamente unico vero servizio elicotteristico per il trasporto di linea dei passeggeri in Italia, lasciando solo uno sbiadito ricordo dimenticato oggi dai più.

La fonte di alcune immagini della flotta ELIVIE è di Damiano Gualdoni, <http://www.dgualdo.it/elivie.htm>, che consigliamo a tutti gli appassionati. Presumibilmente è l'unico sito dove reperire immagini della flotta Elivie.



STORIE DI MARE, DI BARCHE E DI MARINAI

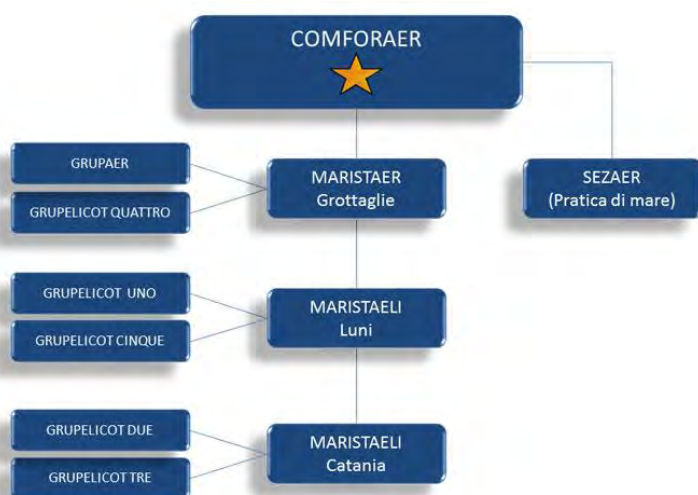
AVIAZIONE NAVALE

(fonte: sito ufficiale Marina Militare)

Nel 1989 fu approvata la Legge N. 36, che consentiva alla Marina di dotarsi della componente aerotattica multiruolo da imbarcare sulla Portaerei Garibaldi. Il 1° febbraio 1991 venne costituito il Gruppo Supporto Aerei Imbarcati (GRUPAER) che acquisì successivamente un totale di 16 velivoli da combattimento radarizzati AV-8B PLUS (foto a lato) capaci di svolgere missioni di difesa aerea, di attacco al suolo e di ricognizione.



Il 2 maggio 1994, presso la base di Grottaglie, fu costituito il Nucleo Lotta Anfibia (N.L.A.), la cui peculiarità era la specializzazione nel fornire supporto al Reggimento San Marco.



Eventi, quelli citati, che hanno caratterizzato la storia recente dell'Aviazione Navale.

I nuovi orizzonti successivamente aperti sia nel settore elicotteristico che nell'ala fissa portarono, alle soglie del nuovo secolo, ad una significativa riorganizzazione dell'Aviazione Navale con la costituzione, il 1° gennaio 2000, del Comando Forze Aeree (COMFORAER – organigramma a lato) che il 10 giugno 2005 ricevette la Bandiera di Guerra, con lo scopo prioritario di razionalizzare l'impiego operativo delle risorse disponibili (personale, materiali e mezzi).

Il 19 marzo 2001 la Marina acquisì il primo EH-101, nuovo elicottero multi ruolo sviluppato grazie ad una "joint venture" tra l'Agusta e la Westland e sicuramente il più avanzato e moderno disponibile sul mercato (foto a lato). Destinato a prendere il posto degli ormai vetusti SH-3D, che cominciarono ad essere progressivamente dismessi, il nuovo mezzo ad ala rotante era disponibile nelle varianti Maritime Patrol Helicopter (MPH) (per operazioni di sorveglianza e contrasto alle Unità di superficie e subacquee), Helicopter Early Warning (HEW) (per operazioni di sorveglianza aerea e di superficie a grande distanza e di supporto alla componente



aerotattica imbarcata) ed Assault Support Helicopter (ASH) (per il trasporto di truppe, mezzi e materiali, nonché per evacuazione sanitaria).



(foto a lato: Elicottero SH-3D della Marina Militare sostituito dal più moderno EH-101)

Iniziò quindi la fase di valutazione operativa dei nuovi elicotteri EH-101, assegnati al 1° Gruppo Elicotteri, nonché l'attività di addestramento dei relativi equipaggi. A causa della delicatezza e delle problematiche connesse all'entrata in servizio di una macchina digitale, molto più complessa e sofisticata delle precedenti, lo Stato Maggiore

Marina maturò la decisione di creare un Gruppo di Lavoro EH-101, a cui affidare il compito di valutare le prestazioni e le capacità del nuovo elicottero, con l'obiettivo di elaborare proposte di modifica alle pertinenti strutture operative a terra e a bordo, alla dottrina d'impiego, all'organizzazione operativa e logistica ed alle procedure di addestramento.

Sulla scia dei successi conseguiti dal suddetto Gruppo di lavoro, il 1° gennaio 2006 fu costituito, sempre presso Maristaeli Luni, il Centro Sperimentale Aeromarittimo (C.S.A.). Tale Centro posto alle dirette dipendenze del 2° Ufficio "Studi e Nuovi Programmi" del 6° Reparto Aeromobili rappresenta uno strumento essenziale per la Marina, svolgendo un ruolo importantissimo nello sviluppo dei nuovi programmi ed in tutte le attività di studio, valutazione operativa, sperimentazione e modifica degli elicotteri, con particolare riferimento agli aspetti inerenti allo specifico ambiente marittimo ed all'impiego a bordo delle Unità Navali.

Per quanto concerne l'ala fissa, il 4 ottobre 2001 fu consegnato il primo di due Piaggio P-180 *(foto a lato)* ottenuto in prestito dall'AM, che fu rischierato a Pratica di Mare, dove venne creata una Sezione Aerea dedicata (SEZAER). A partire dal 2004 furono consegnati i tre velivoli destinati alla Marina per soddisfare le esigenze di supporto alle attività sperimentali e di verifica dei sistemi delle unità navali, di mobilità della Forza Armata e, grazie alla disponibilità del sistema FLIR (Forward Looking Infra-Red) e di un kit per l'evacuazione medica (MEDEVAC), svolgere missioni di pattugliamento marittimo e di trasporto medico.



Dopo la costituzione di COMFORAER, nell'ottica di conseguire una più spinta razionalizzazione delle Componenti Aeree imbarcate e rispondere in modo sempre più appropriato a nuove e crescenti esigenze operative, fu adottato il concetto di impiego degli aeromobili secondo i moduli delle Sezioni Elicotteri/Aerei, con l'obiettivo di ottimizzare l'addestramento e la standardizzazione degli equipaggi, innalzare la disponibilità e l'efficacia operativa degli aeromobili e migliorare ulteriormente l'impiego delle risorse umane e materiali, elevando la prontezza al combattimento e la sicurezza del volo. Con la rinnovata organizzazione è COMFORAER che, in risposta alle esigenze delle Unità Navali e dei Teatri Operativi, costituisce le Sezioni Elicotteri/Aerei da impiegare selezionando accuratamente il personale nonché il numero, la tipologia e la configurazione degli aeromobili.

Altra pietra miliare dell'Aviazione Navale è stata l'entrata in linea, il 27 marzo 2008, della Portaerei Cavour, ora Nave Ammiraglia della Marina (foto sotto) concepita in modo da assicurarne la massima flessibilità di



impiego, potendo fungere anche da Quartier Generale avanzato per Comandi Complessi Operativi, da unità per Operazioni Anfibie, da nave ospedale e da unità per gli interventi umanitari di grande scala. La sua versatilità è data anche dalle molteplici configurazioni che può assumere il suo principale sistema d'arma, costituito da un insieme di aerei ed elicotteri dalle capacità multiruolo. Ad esempio, nel caso della missione umanitaria "White Crane" (2010), dal Cavour hanno operato principalmente elicotteri pesanti EH-101 ed SH-3D, configurati in modo ottimale per

massimizzare le capacità di trasporto logistico e di assistenza medica. In altre occasioni, laddove il focus delle missioni di volo sia l'attacco al suolo, prevale la componente ad ala fissa (AV-8B). Nel complesso il Cavour, disponendo di un ponte di volo con 7 spot impiegabili simultaneamente, con aree di parcheggio per altri otto aeromobili, grazie ad una superficie netta di 6.800 m², ha la capacità di imbarcare una ventina di aeromobili, fra elicotteri (EH-101, AB.212 e SH-90A) ed aerei (AV-8B Plus ed in futuro anche i nuovi F-35B), secondo una configurazione mista che viene attentamente calibrata in modo da ottenere il miglior compromesso operativo ai fini dell'ottimale svolgimento della missione assegnata alla Portaerei.

L'ultima novità in fatto di nuovi aeromobili riguarda l'ingresso in servizio dell'SH-90 (foto a lato) elicottero multiruolo in grado di svolgere missioni d'individuazione e neutralizzazione di obiettivi subacquei e di superficie, operazioni di assalto marittimo e di trasporto truppe, mezzi e materiali, nonché di evacuazione sanitaria. La linea SH-90, in fase di acquisizione, prevede 56 elicotteri (di cui 46 nella versione da pattugliamento marittimo -MPH e 10 nella versione da assalto marittimo -ASH) ed è destinata a sostituire progressivamente e completamente la linea AB.212 (foto sotto). Sia la configurazione ASH che la configurazione MPH hanno anche



caratteristiche ognitempo e potranno operare da bordo di piccole Unità, anche di notte e in condizioni meteo-marine particolarmente avverse. L'elicottero nella configurazione MPH, quando in operazione dalle Fregate di nuova costruzione, ha la possibilità di essere assicurato sul ponte di volo senza l'impiego delle classiche catene, utilizzando un sofisticato sistema di ancoraggio automatico denominato *deck-lock*, che utilizza un arpione posto sull'elicottero ed una griglia posta sul ponte di volo in cui quest'ultimo si innesta. Anche la movimentazione dell'elicottero in hangar e sul ponte può essere effettuata in

modo automatico, senza impiego di personale ed anche in situazioni di elevato sbandamento della piattaforma, grazie ad un carrello scorrevole su rotaie al quale viene vincolato l'elicottero. (Del nuovo aereo imbarcato F-35B di cui sono acquisiti dalla MM i primi esemplari, parleremo in un prossimo numero NDR).

ATTUALITÀ

www.assoaeronauticafidenza.it



aggiornamento: novembre 2021
Ecco l'indirizzo dove visitare il **sito dell'Associazione Arma Aeronautica Sezione di Fidenza**; una nuova opportunità per tutti, soci e non soci, per rimanere in stretto contatto con la nostra Associazione, con il mondo dell'Aviazione militare e civile, con gli sport aeronautici e con l'Associazione locale. Un sito strutturato in maniera semplice, intuitivo nella navigazione, realizzato con la più aggiornata tecnologia di programmazione, che consente di poter essere visualizzato sia da computer che da tablet e smartphone; un sito di facile navigazione da parte di chiunque in ogni momento e in ogni luogo:
SEMPRE A PORTATA DI MANO

Già dalla prima pagina il visitatore può avere informazioni sulle più recenti attività, svolte e in programma, con la possibilità di approfondire gli argomenti di maggior interesse semplicemente con un click sull'icona relativa all'argomento, oppure accedendo alla pagina **"ATTIVITÀ"** dal menu principale. Sempre dalla home page c'è la possibilità di scaricare i vari numeri arretrati di **"Forum degli Aviatori"** dell'anno in corso, cliccando sull'icona dedicata ed entrando nella relativa pagina. Si trovano anche alcuni link di siti web decisamente interessanti per gli appassionati di Aviazione, come ad esempio il **"flight track"**, un sito che consente di visionare in tempo reale il tracciato delle rotte di volo degli aerei civili, oppure il link della pagina ufficiale della Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Non poteva certo mancare una pagina dedicata alla storia della nostra Sezione AAA! Cliccando alla voce **"chi siamo"** il visitatore può fare un tuffo nel passato, rivivendo la nascita della sezione AAA di Fidenza ed **incontrando l'Asso Luigi Gorrini** a cui è dedicata la Sezione. L'emozione di rivivere ciò che è stato un tempo, sicuramente farà nascere la voglia di voler vivere assieme a noi ciò che è il presente. A questo punto, con la massima semplicità, si può scaricare il modulo di iscrizione per poi inviarlo, compilato, per email oppure consegnarlo personalmente in Sezione, trovando il nostro indirizzo email ed indirizzo civico nella pagina dedicata ai contatti.

Visitando il sito, in qualsiasi momento, si può accedere alla nostra pagina **Facebook** oppure al canale **YouTube** dove poter visualizzare video relativi alla nostra Associazione; in fondo a tutte le pagine, infatti, è presente una piccola area denominata **"seguici"** in cui si trovano le icone che, sempre con un click, consentono di accedere alle piattaforme precedentemente citate.

Il sito viene periodicamente aggiornato e l'unica maniera per non correre il rischio di perdersi le novitàè quello di farci una visitina ogni tanto. Vi aspettiamo, numerosi!

"Pacomar" in redazione



“QUANTUM POTES TANTUM AUDE...”

Questo è il titolo che ho ricevuto e che trovo estremamente adatto per parlare di **Carlo Mantegani, Socio della Sezione AAA di Gallarate**, con la quale è in programma un gemellaggio e ora scoprirete uno dei motivi.

Carlo è un appassionato costruttore di riproduzioni volanti radioguidate e recentemente ha fatto dono alla redazione di Forum, delle foto di alcuni gioielli che ha

realizzato in scala davvero eccezionale e che - tutti regolarmente – VOLANO! Prima di parlare di Carlo leggiamo la cronaca del primo decollo dello **S.V.A. 5**, realizzato in scala 1/2.75 - ultimo modello in ordine di tempo realizzato dal modellista.

“Sabato 12 giugno 2021 è stato il giorno fatidico del collaudo per lo S.V.A. 5. Prova di carico sul Dokker e mezza fusoliera ospitata dalla 500 dell’amico Cente, poi partenza per il campo di Gorla. Un’ora per il montaggio con 32° C. Al termine del paziente lavoro ammiriamo un biplano da museo impreziosito dal vessillo di S. Marco. Breve prova motore e via per un rullaggio sulla pista erbosa. Con la mia adrenalina in salita sento il motore accelerare e il modello rullare per mettersi contro vento. Il grosso biplano non è un aeromodello ma un veicolo a due ruote traballante, trascinato in avanti dall’elica. La prima fase del decollo, prima che il peso passi dalle ruote sulle ali è critica, ma vedo muoversi il biplano sobbalzando dapprima lentamente sulle pesanti ruote poi più rapidamente fino al distacco dall’erba verde e dalla terra sicura. Le ali scintillanti della mia macchina volante salgono dolcemente verso il cielo virando per evitare gli alberi. Vedo il mio pilota teso e concentrato. Un attimo di distrazione può provocare un disastro. I montanti, i tiranti tesi dagli arridatoj, l’orotex delle ali sostengono i 23 kg e tengono perfettamente ma la loro resistenza all’avanzamento è tanta. Il campo per questo modello non è grande e poco è il margine di libertà.

I tanti spettatori presenti con il passaparola sono pronti con i loro tablet a catturare immagini, l’aspettativa è altissima... In alto nel cielo contro il sole le ali diventano leggere e trasparenti. La linea del corpo affusolata come il ventre di un pesce scompare e prende ora strane rassomiglianze con la libellula. Sottile l’attaccatura della coda nervosa e lunga. Dopo pochi giri il rumore del motore cambia per la marmitta che si è dissaldata quindi Umberto decide di atterrare e, a motore ridotto, lo posa sull’erba. Sento applausi e un “bravo” salire al cielo con il disco del sole basso sull’orizzonte. E’ fatta penso fra me. Finirò i galleggianti e con un motore più potente decollerà dalla pista liquida. Il realismo in volo è notevole e a terra è degno di ammirazione. Tanto lavoro e cura paziente mi hanno ampiamente ripagato! Dicevano i latini: bisogna sempre osare tutto quello che si può...”



Carlo Martegani

Scopriamo insieme in questa pagina che – più di aeromodelli – si tratta in realtà di aerei in scala ridotta. Di seguito mostriamo alcune prestigiose realizzazioni, mentre Carlo Mantegani parla di sé:

“Sono nato a Varese e vivo in valcuvia a 600 m con vista del lago Maggiore e vicino al lago di Varese. Dopo una breve parentesi nell'industria sono entrato negli istituti tecnici come insegnante nei corsi serali e come preside per 35 anni, con una laurea in ingegneria al politecnico di Milano. Ho fatto il militare alla scuola di artiglieria semovente di Bracciano poi Sottotenente nell'Ariete ed ora Tenente.



© nicola calò



© nicola calò

Dalla gioventù ho coltivato l'aeromodellismo anche a livello agonistico prima nel volo libero, dove sono stato anche campione italiano; successivamente nel radiocomando. da 30 anni costruisco riproduzioni di idrovolanti storici grazie alla vicinanza dei laghi. Queste realizzazioni sono visibili sul mio sito www.idromodelli.it. - Su 16 edizioni del Trofeo Schneider in miniatura ne ho vinte 6 e 4 secondi posti.

*2 secondi posti in inghilterra e in francia. Da 25 anni organizzo sul lago di Varese idromeetings internazionali non competitivi, con i migliori riproduttori europei. Le mie riproduzioni sono state pubblicate sulle migliori riviste specializzate italiane e straniere. Scelgo i miei progetti col criterio della bellezza perché **un aereo bello vola anche bene**, secondo un detto aeronautico. Faccio conferenze di*



carattere storico aeronautico e scrivo articoli da diversi anni. Sono socio dell'Aero Club Varese, del gruppo aeromodellistico Valceresio e giudice nazionale - categoria riproduzioni.



© nicola calò

Da diversi anni negli istituti tecnici, in cui sono stato, ho sempre impiantato atelier di aeromodellismo, consapevole della validità formativa di questa attività in un momento in cui i giovani non sanno

usare le mani. L'ultima mia realizzazione è lo S.V.A. 5 in scala 1/2.75 ora in prova terrestre ma presto sarà trasformato in idro. Per la scelta sono stato catturato dal rigoroso studio ingegneristico, per la prima volta in quegli anni, dell'ing. Rosatelli e dalla bellezza del progetto. I particolari li ho fotografati a Vigna di Valle, sull'esemplare in mostra e da me riprodotto fedelmente. Ora ho cambiato motore e quindi è in fase nuovamente di collaudo. Ho scelto un motore cecoslovacco 4 tempi benzina 12 cv con 3 cilindri in linea e 130 cc., che dovrà tirarlo fuori dall'acqua.



È costruito in legno, alluminio e rivestito in tessuto termoretraibile. Andrà in volo con un'elica 29-10 con 5000 giri al massimo. Particolare cura ho messo per il coefficiente di robustezza per un peso non trascurabile. È figlio dei 2 anni di covid, lavorando soprattutto all'aperto sotto un portico. In volo non è un modello volante ma un biplano in dimensioni ridotte per il suo grande realismo. È stato recentemente in mostra a Induno in occasione delle celebrazioni degli 80 anni della morte di Ferrarin dove ho portato, su grande schermo, il mio audiovisivo "100(foto concesse da C. Martegani) anni dal raid Roma-Tokyo".

Abbiamo invitato l'ing. Carlo Mantegani – l'amico Socio della Sezione di Gallarate – a portare qualche sua prestigiosa realizzazione a Fidenza/Parma, per esporla in una prossima mostra; potrebbe essere anche l'occasione per offrire ad un pubblico appassionato, una conferenza autobiografica del costruttore di aerei in scala ridotta e conoscere le sue lunghe esperienze nel campo. Carlo ha accettato l'invito ponendo solo due condizioni: aiutarlo a risolvere il problema del trasporto degli ingombranti modelli e... confidare nella bontà del Signore, affinché doni buona salute a un appassionato "ragazzo di 84 anni"!

Ringraziando il Socio AAA di Gallarate per averci regalato la sua esperienza, salutiamo Carlo Mantegani con un "arrivederci a presto a Fidenza" e buon lavoro per il prossimo "IDRO"

Strega (foto concesse da C. Martegani)

Carlo Martegani Tel. 347 095 8194 sito: idromodelli.it

LE PAGINE DELLE RICORRENZE

Celebrazioni per il CENTENARIO DEL MILITE IGNOTO



IL PELLEGRINAGGIO DEI BERSAGLIERI DI PARMA Tappa a TIMAU omaggio alla MOVIM Maria Plozner Mentil e alle "Portatrici carniche"

Immagine a lato: opera dedicata a Maria Plozner Mentil

Lassù, in Carnia, ai confini con l' Austria, sotto il Passo di Monte Croce Carnico, alle pendici del Pal Piccolo, che nel marzo del 1916 fu teatro di sanguinosi scontri fra il Regio Esercito e l'Esercito Austroungarico e che il 27 marzo vide la fine eroica del ventenne parmigiano Michele Vitali Mazza, Sottotenente dei Bersaglieri Medaglia d'Oro Al Valor Militare alla memoria, i Fanti Piumati di Parma, rappresentati dal neo Presidente Leonardo Levati, dal Vice Attilio Reverberi, dal Presidente Regionale Onorario Luigi Carlo Baroni, dal Presidente Provinciale Gianni Cabassa e dall'Alfiere Natalino Iretti, sono saliti il 26 ottobre per rendere onore al Milite Ignoto, nel Centenario della traslazione della salma da Aquileia a Roma.

Per la speciale occasione, l'Associazione Nazionale Bersaglieri ha realizzato una impegnativa "Staffetta Cremisi della Pace" che, simboleggiata dalla Campana Maria Dolens di Rovereto, nel corso di alcune settimane, ha toccato le più significative località ed i Sacrali del Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, ove riposano, spesso gli uni accanto agli altri, i Caduti di entrambi gli Eserciti e una miriade di Soldati Ignoti, per terminare il 4 Novembre a Roma, all'Altare della Patria.



Dato l'alto significato morale ed il messaggio di fraternità che ha voluto lanciare tale iniziativa dopo 103 anni dalla fine della Prima Guerra Mondiale, anche l'Associazione Austriaca della Croce Nera, (omologa alla nostra Onor Caduti) ha voluto partecipare all'esordio della Staffetta al Brennero, dove Italiani e Austriaci hanno reso gli Onori ai Caduti di entrambi i fronti.



Sono state giornate di intensa commozione benedette da un cielo azzurro lucido e brillante dove il verde dell'Alloro si mescolava ai Tricolore, al Cremisi dei nostri gloriosi Medaglieri

puntellati dalle centinaia di Medaglie al valore e al nero delle nostre Piume che, ancora una volta, carezzavano “la guancia ardente”.

La Sezione di Parma ha partecipato alle Tappe di Bolzano anche con il Presidente Provinciale Gianni Cabassa. Successivamente a Udine e Timau, per poi salire alle pendici del Pal Piccolo a portare i colori della sua Città al nostro Michele, sotto la lapide in bronzo che lì è stata collocata nel 2019 in occasione del 90° di Fondazione della Sezione ANB di Parma a lui dedicata.

A Timau, ultimo paese italiano prima del confine, fra quegli aspri monti, dove scorre in un minaccioso percorso il torrente But, vi è un grande prato ove si erge, autentica isola di serenità e pace, il Sacrario Militare in cui riposano, sotto il dolce manto della Madonna della Neve, 1.764 Caduti, dei quali 298 Soldati Ignoti sono certamente Italiani e 65 sono Soldati Austroungarici. Qui, in questa Chiesa ove l'altare è rappresentato da un'imponente scultura in bronzo di un Fante disteso ed esanime dal quale si erge un imponente Crocefisso in granito scuro (foto a lato) con una austera cerimonia militare, abbiamo scoperto una targa in ricordo della nostra Staffetta per il Milite Ignoto. Questo è il paese delle Portatrici Carniche che nella giovane Maria Plozner Mentil, Medaglia d'Oro al Valor Militare, ha il suo emblema. Anche Maria dal 1937 riposa accanto ai suoi Soldati per i quali, per mesi, portò, arrampicandosi su quei ripidi sentieri, al pari di tante altre compagne, caricate di una gerla, le vettovaglie e le munizioni in prima linea, fino al giorno in cui la vigliacca fucilata di un cecchino non ne troncò la vita.



Nell'imponente museo della Prima Guerra Mondiale, curato con delicata passione e capace maestria dal Direttore Luca Piaquadio, che negli anni ha raccolto con religiosa devozione anche i resti di Caduti oltre a importanti cimeli di quel fronte, è ben descritta la vita di queste straordinarie donne di Timau e di Paluzza sconosciute ai più ma autentiche Eroine, immortalate nel Monumento che ne narra la storia e le vicissitudini e che, dal 2011, è riconosciuto Monumento Nazionale.

Mentre, infine, lasciamo questi luoghi, il pensiero corre al nostro giovanissimo Michele che, senza dubbio, tante volte, pieno di vita e di giovanile baldanza, avrà certamente calcato questi ripidi sentieri ignaro della Gloria che di lì a poco lo avrebbe colto all'alba dei suoi vent'anni e immortalato per sempre.

Giulio Brani

LE PAGINE DELLE RICORRENZE



SESSANTENNALE DELL'ECCIDIO DI KINDU 11 novembre 1961/2021

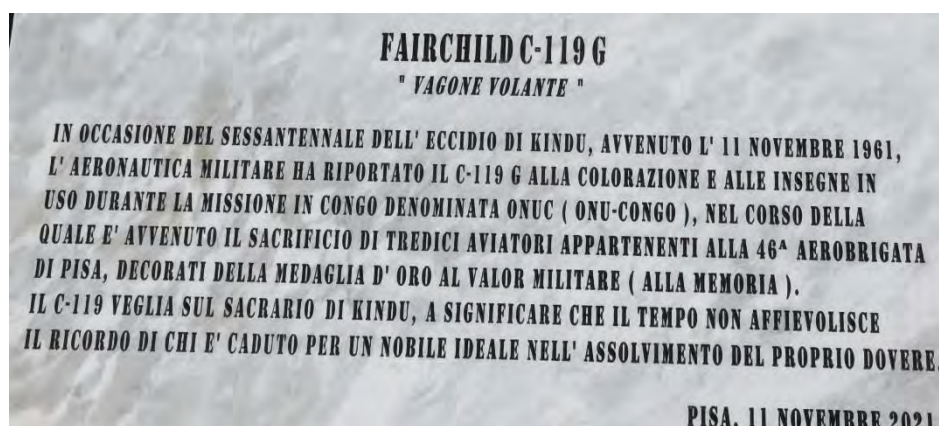
Giornata commemorativa alla 46^a Brigata Aerea di Pisa, per i 60 anni dall'Eccidio di Kindu, località del Congo dove l'11 novembre 1961 avvenne l'uccisione di tredici aviatori dell'allora 46^a Aerobrigata, in missione di pace per conto dell'ONU.

L'Ordinario Militare S.E. Monsignor Santo Marciànò ha celebrato una Messa di suffragio alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale

di Squadra Aerea Luca Goretti, del Commissario Generale per le Onoranze ai Caduti, Generale di Divisione Gualtiero Mario De Cicco, del Comandante della 46^a Brigata Aerea, Generale di Brigata Aerea Alessandro De Lorenzo, dei familiari dei Caduti e delle autorità civili e militari di Pisa.

"Un anniversario pieno di sacrificio e di memoria, che ha un contenuto non tanto di morte tragica quanto di dono di vita, di chi ha messo al centro il bene degli altri", ha detto Monsignor Marciànò durante l'omelia. "Si legge, tra le righe di questo tragico evento, un martirio d'amore, una fede implicita di chi vive per gli altri, una fede che sigilla questo dono come martirio. Questi sono i militari italiani, che lavorano nelle missioni di pace per la giustizia, la legalità e la libertà dei popoli".

"Oggi non siamo qui per commemorare chi ci ha lasciato, ma per far rivivere questi equipaggi che non se ne sono mai andati. Vogliamo ricordarli mentre lavorano accanto ai propri velivoli, pronti a ripartire per una nuova missione", le parole pronunciate dal Gen. Goretti nel corso della celebrazione. "Missioni di pace, missioni in cui questi tredici aviatori hanno testimoniato la capacità italiana di portare umanità e speranza nel mondo. Questi aviatori sono dentro di noi, dentro la famiglia dell'Aeronautica Militare. Una squadra, una comunità che oggi si ritrova insieme e deve sentirsi orgogliosa di avere nella propria storia, nella propria famiglia, tali esempi di vita".



La giornata è stata arricchita dall'inaugurazione di una mostra fotografica, curata e illustrata dallo storico Paolo Farina, che ripercorre i fatti di Kindu e alcune delle missioni che la 46^a Brigata Aerea compie da oltre ottant'anni in tutto il mondo, con i suoi aerei da trasporto e da un annullo filatelico realizzato per l'occasione in collaborazione con Poste Italiane.

Nell'immagine sopra, la targa ricordo scoperta in occasione del 60° anniversario dell'eccidio di Kindu, con la dedica dell'Aeronautica Militare.
(fonte: testi ed immagini tratte dal sito ufficiale dell'Aeronautica Militare)

LE PAGINE DEGLI EVENTI

SESSANTENNALE DELL'ECCIDIO DI KINDU - 1961/2021



Anche la Sezione AAA di Gallarate, ha commemorato il 60° anniversario del tragico avvenimento di Kindu (ex Congo belga) avvenuto l'11 novembre del 1961, quando un intero equipaggio di 13 uomini dell'Aeronautica Militare, in missione di Pace per conto dell'O.N.U., vennero barbaramente massacrati dai ribelli.

Da quanto emerse all'epoca, sembrerebbe che i ribelli che combattevano per l'indipendenza della loro nazione dalla colonizzazione del Belgio, scambiarono il nostro equipaggio per militari belgi. Ciò nonostante il nostro velivolo Fairchild C-119 A.M., riportasse sulla fusoliera in modo molto visibile la scritta ITALIAN AIR FORCE; presumibilmente le belve assassine non erano

in grado di leggerla, o forse dovevano comunque saziare la loro folle bramosia di sangue.

La lodevole cerimonia in memoria delle vittime dell'Aeronautica Militare, voluta dalla locale Sezione AAA, si è svolta nella strada intitolata dalla città di Gallarate ai Martiri di Kindu ed ha visto la partecipazione del Sindaco al fianco di una nutrita rappresentanza degli Aviatori d'Italia, guidata dal Presidente – Col. Ciorra - con l'Alfiere in accompagnamento del Labaro di Sezione, intitolato alla MOVIM Gustavo Moreno.

(Ciorra - Strega)



IN RICORDO DEI LEONI DI EL ALAMEIN CADUTI

Sabato 23 ottobre i Paracadutisti di Parma e hanno reso omaggio ai "Leoni di El Alamein" presso il monumento dedicato alla Divisione Folgore, presente nel Parco Bizzozzero della città, fin dall'anno 2017.

Erano presenti le rappresentanze dell'ANPd'I (Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia) e del Gruppo "Folgore", che hanno eseguito un Alzabandiera e dopo aver deposto una corona d'alloro al monumento, hanno reso gli Onori ai Caduti, recitando poi la Preghiera del Paracadutista. La cerimonia – breve ma vissuta come sempre con grande trasporto emotivo dei Paracadutisti e del pubblico presente, si è conclusa dopo una breve allocuzione, con il militaresco ordine di "Rompete le righe!"

A chiusura della giornata del sabato, le rappresentanze locali e provenienti dal territorio hanno usufruito del "rancio", unitamente alle famiglie ed ospiti, presso la località di Guardasone.

Ricordiamo che l'opera monumentale riproduce il sito noto come "Quota 33" di El Alamein, in scala ridotta.

Domenica 24 ottobre, le stesse rappresentanze si sono date convegno presso l'ingresso del Cimitero monumentale della Villetta, per raggiungere in corteo la Lapide in "**memoria dei Soci che hanno compiuto l'ultimo lancio**" e deporre una corona di alloro.

(fonte: ANPd'I Parma)

IL 4 NOVEMBRE A SORAGNA

A seguito del gradito invito ricevuto dal Sindaco di Soragna e dall'ANCR (Ass. Nazionale Combattenti e Reduci) una rappresentanza della Sezione AAA di Fidenza – Nucleo di Soragna, ha partecipato alla cerimonia organizzata per la celebrazione della Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate.

Grazie alla clemenza del tempo che ha regalato una bella giornata, si sono radunate davanti al Municipio le Autorità locali e le rappresentanze delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, tra cui ANCR e ANA e del volontariato, per la deposizione di fiori alla lapide dei Caduti; dopo la Messa celebrata nella Chiesa Parrocchiale, si è formato un corteo preceduto dalla Banda di Felino, che a tappe ha reso omaggio, scandito dagli squilli di tromba, ai Caduti di Nassiriya, ai Marinai d'Italia, alla stele dei Bersaglieri, alla lapide dei Caduti del 18 marzo 1945 ed infine il corteo ha raggiunto il Parco delle Rimembranze, per rendere omaggio al Monumento dedicato ai Caduti.



Tra gli interventi delle autorità – dopo il Sindaco Matteo Concari - anche quello degli studenti della Scuola Secondaria di primo grado locale.

Alla cerimonia ha partecipato il Capo Nucleo AAA di Soragna, Pier Ugo Verduri, che affiancava l'impeccabile Alfieri - Socio Giampaolo Benna - in accompagnamento del Labaro del Nucleo, intitolato ai Fratelli Verduri.

Strega (foto Verduri)

IL 4 NOVEMBRE A FIDENZA

La Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate è stata celebrata dal Comune di Fidenza domenica 7 novembre, alla presenza delle autorità civili e militari, delle associazioni combattentistiche e d'Arma e le rappresentanze del volontariato locale. Un folto pubblico ha come sempre preso parte alla cerimonia, contribuendo a sottolineare il significato della ricorrenza e il forte sentimento di partecipazione dei cittadini.

Dopo la Messa celebrata nella chiesa di San Pietro Apostolo, un lungo corteo è sfilato – al seguito del Gonfalone della città – lungo il percorso fino al Parco delle Rimembranze, dove si sono raccolti i numerosi partecipanti per la deposizione della corona al Monumento ai Caduti, evento sottolineato dall'Alzabandiera, accompagnato dalle note del Silenzio d'Ordinanza.



Banda "Città di Fidenza" ha accompagnato ogni istante del lungo cerimoniale, eseguendo l'Inno Nazionale, la Canzone del Piave ed altri brani.

Fin dal mattino presto, ben nove corone erano allineate sotto i portici della residenza comunale, per la rituale benedizione impartita da Don Felice; successivamente le rappresentanze delle varie associazioni e organizzazioni, hanno provveduto alla deposizione ai monumenti ai "Caduti di Castione Marchesi", ai "Caduti di Cefalonia", "Partigiano", ai "Carristi", ai "Caduti e Dispersi in Russia", agli "Alpini d'Italia Caduti", al monumento aereo dedicato agli "Aviatori d'Italia", al Monumento dedicato al Bersagliere S. Ten. Salvini.

La cerimonia ha ricordato anche il centenario del Milite Ignoto, attraverso la recitazione di una Preghiera dedicata dalla Prof.ssa Mara Dallospedale al Soldato Ignoto, tumulato all'Altare della Patria in Roma cento anni fa, al termine della Grande Guerra.



Ogni momento della celebrazione è stato seguito dalla rappresentanza dell'Associazione Arma Aeronautica – Aviatori d'Italia, con l'Alfiere in accompagnamento del Labaro intitolato alla MOVIM Luigi Gorrini; in particolare è stata deposta una corona d'alloro al Monumento simbolo dell'Aeronautica, in Largo degli Aviatori.

(Informazioni e immagini tratte da FidenzaBlogspot) foto A. Miati

AAA-FIDENZA RIUNIONE DEL CONSIGLIO DIRETTIVO DI SEZIONE NELLA SEDE DEL NUCLEO DI SORAGNA

Il 6 novembre scorso la Presidenza della Sezione AAA di Fidenza, ha convocato la riunione del Consiglio Direttivo di Sezione, per affrontare numerosi argomenti e progetti da discutere e approvare.

Tra gli altri argomenti il CD ha deliberato il voto da inviare all'Assemblea Nazionale del 30 novembre, relativo ad aspetti organizzativi ed amministrativi per il XXI Raduno AAA ad Alghero nel 2022, l'impegno della Sezione ad organizzare la manifestazione a favore dei bambini nel giorno della Befana, il Gemellaggio con la Sezione di Gallarate e la data della cerimonia, la conferma del conviviale del giorno 8 dicembre, in onore della Santa Patrona degli Aeronauti – Madonna di Loreto e per brindare al Gemellaggio con i Soci della Sezione di Gallarate.



La riunione è stata ospitata dal Capo Nucleo di Soragna – Socio Verduri – presso la propria Sede, che viene concessa e condivisa con il Gruppo Alpini di Soragna, presso “la Casa degli Alpini”.

Dopo la riunione si è tenuto un conviviale con Soci, familiari ed ospiti; primi tra gli Ospiti, il Presidente del locale Gruppo ANA – Comandante Luca Morini (Socio AAA) e il Presidente della locale Sezione ANCR (Associazione Nazionale Combattenti e Reduci) – Sig. Gianni Guasti (Socio AAA e papà del Socio AAA Luca, Maggiore Pilota sperimentatore A.M., che al 60° PAN di Rivolto a settembre scorso, ha deliziato decine di

migliaia di fans con le sue evoluzioni, durante la presentazione di un velivolo AM).

Unitamente ai Vice Presidenti Gorrini e Vaccari ed al Capo Nucleo ospitante, dopo un simpatico conviviale molto apprezzato, la presidenza di Sezione ha fatto dono ai Soci Morini e Guasti, di un'opera realizzata dal Maestro Luciano Dabbene, raffigurante il “Duello aereo” della MOVIM Gorrini; opera che andrà a impreziosire la parete del Circolo già dedicata all'Aeronautica.

Il bravo Socio fotografo Giancarlo Lomi, avendo apprezzato come tutti i partecipanti la squisita cucina e ospitalità della Casa ANA, non poteva certo mancare uno “scatto ricordo” al bravo “Equipaggio” del Circolo, in configurazione operativa ... in cucina!



Un sentito ringraziamento ai tutti i partecipanti e alla organizzazione ed un caloroso arrivederci a presto!

Strega – foto Lomi

APERTI I CANCELLI ALL'IDROSCALO DELL'ALTA VELOCITÀ

Nei giorni 16-17 Ottobre, le "Giornate autunnali del FAI" hanno consentito dopo un lungo periodo di inaccessibilità, la visita dell'Idroscalo di Desenzano del Garda, sede nel periodo tra le due guerre del mitico Reparto Alta Velocità della Regia Aeronautica. Alcuni nostri soci hanno partecipato alla visita di questo scrigno, custode di testimonianze tra le più importanti della storia della nostra Aeronautica, che ha permesso ai visitatori di rivivere le vicende entusiasmanti di circa un decennio di sperimentazione e di grande abilità tecnica ed aviatoria. In questo luogo di grande fascino, sin dalla Prima guerra mondiale base di reparti di idrovolanti per il presidio dei confini, ebbe sede dal 1928 la Scuola di Alta Velocità, poi ribattezzata RAV (Reparto Alta Velocità) su iniziativa dell'allora Segretario di Stato dell'Aeronautica Italo Balbo. Lo scopo principale di questo centro di eccellenza era di addestrare piloti e sperimentare velivoli per la conquista del Trofeo Schneider.



L'Idroscalo di Desenzano del Garda

Considerata la grande importanza della gara, sul finire degli anni 'Venti, la Regia Aeronautica ritenne indispensabile individuare una sede stabile, dedicata alla preparazione dei mezzi e degli uomini. L'idroscalo di Desenzano, per le infrastrutture già in essere e per le favorevoli condizioni dell'ambiente quali: dimensioni e forma del lago, che consentono partenze, ammaraggi ed evoluzioni in qualsiasi senso, condizioni atmosferiche generalmente buone, vento che è predominante dal nord, in direzione favorevole al decollo e collocazione a distanza dall'abitato che assicurava all'idroscalo la riservatezza dell'attività in esso svolta, risultò la sede maggiormente idonea allo scopo. In esso fu quindi istituita, nel 1928, la

Scuola di Alta Velocità, al comando della quale venne posto il Ten. Col. Pilota MARIO BERNASCONI, ingegnere e ufficiale dotato di capacità tecniche ed organizzative rilevanti. Grazie anche ai notevoli finanziamenti assegnati, l'idroscalo venne rapidamente adeguato e potenziato con nuove infrastrutture: fu dotato di una completa officina per le lavorazioni meccaniche generali, di un'attrezzatissima officina di precisione per la modifica e costruzione degli strumenti di bordo, di un laboratorio cinefotografico e di un centro medico d'avanguardia, dotato di tutte le più moderne apparecchiature per il controllo delle condizioni psicofisiologiche dei piloti.



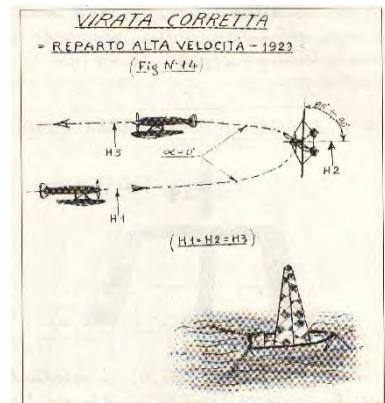
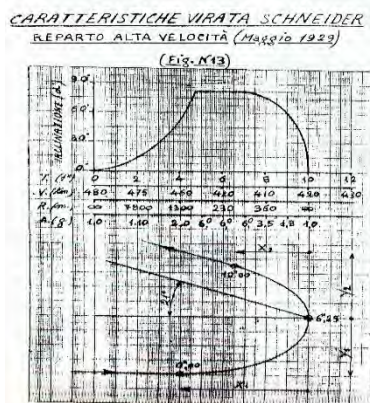
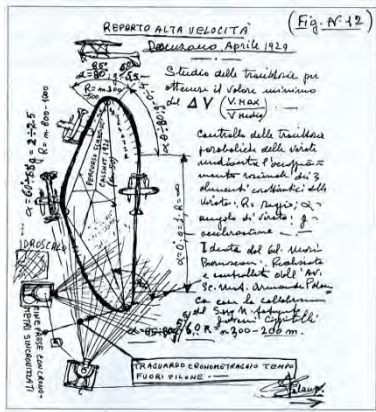
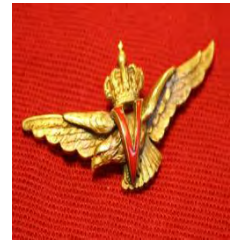
L'attività al Reparto Alta Velocità

All'idroscalo l'attività era intensissima, dura e pericolosa: continui voli d'allenamento alla guida di velivoli difficili e poco manovrabili da portare al limite delle loro prestazioni, permettendo in tal modo il collaudo sia degli uomini stessi che delle macchine.

La preparazione dei piloti era particolarmente rigorosa: figure già esperte che venivano selezionate in un primo tempo in base ad un bando di concorso e dovevano possedere i seguenti requisiti: età inferiore ai 30 anni, 3 anni di pilotaggio, con qualifica di "ottimo" e condizioni psicofisiologiche perfette, accertate da un'apposita commissione dell'Istituto Medico Legale della Regia Aeronautica.

Dopo questa prima selezione, una scelta personale era effettuata dal Comandante stesso con un controllo visivo nel corso di esibizioni acrobatiche individuali. I piloti provenivano dall'aviazione terrestre, pertanto appena trasferiti al RAV, iniziavano ad effettuare addestramenti con manovre in acqua. Dopo una prima abilitazione, una seconda selezione era fatta sempre dal comandante (che volava al posto del secondo pilota) sottoponendo gli allievi durante le varie fasi del volo, a particolari controlli sulla sensibilità, sui tempi di reazione, sul mantenimento dell'equilibrio ad elevati valori di accelerazione e, soprattutto, ad effettuare virate corrette a quota costante.

Con questa seconda selezione il gruppo di piloti si era ridotto ad una quindicina; successivamente, nella fase di preparazione alla partecipazione alla Coppa, veniva effettuato uno specifico allenamento sui normali idrocorsa della squadriglia, che riduceva ulteriormente l'organico a circa otto elementi. Nell'aprile 1928 venne dato ufficialmente il via all'attività della base: fu lo stesso Comandante BERNASCONI a portare in volo un'idrocorsa Macchi M.52 ed iniziare così il primo Corso Velocisti. Lo specifico brevetto, che avrebbe dato diritto ai piloti di fregiarsi del simbolo del Reparto: Ali da pilota con al centro una "V" rossa, poteva essere conseguito solo al superamento dei 500 km/h di velocità. Lo studio teorico delle manovre da eseguire era fondamentale e molto accurato; di seguito sono illustrati alcuni elaborati utilizzati al RAV: sono schizzi, appunti, schemi ecc. approntati in modo informale utilizzando dati frutto di studi continui ed esperienze che giornalmente venivano acquisite.



La Coppa Schneider

La "Coupe d'Aviation Maritime Jacques Schneider" venne istituita nel 1911 per volere di Jacques Schneider, facoltoso ingegnere francese di 38 anni, pilota e grande appassionato di aeroplani terrestri e di idrovolanti. La gara divenne molto popolare negli anni 'Venti e 'Trenta, si disputava percorrendo tre volte un circuito di forma triangolare di complessivi 350 chilometri (280 nelle prime edizioni) ebbe cadenza annuale dal 1913 al 1926 e biennale dal 1927 al 1931. Il trofeo, messo in palio la prima volta nel 1913, veniva assegnato: provvisoriamente alla nazione vincitrice dell'edizione in corso e definitivamente a quella vincitrice di tre edizioni consecutive nell'arco di cinque anni.

L'Italia si aggiudicò tre edizioni: a Venezia nel 1920 con Luigi Bologna su Savoia S.12bis alla media di 170,54 Km/h; ancora a Venezia nel 1921 con Giovanni De Briganti su Macchi M.7bis alla media di 189,66 Km/h e infine ad Hampton Roads (USA) nel 1926, con Mario de Bernardi su Macchi M.39 alla media di 396,69 Km/h

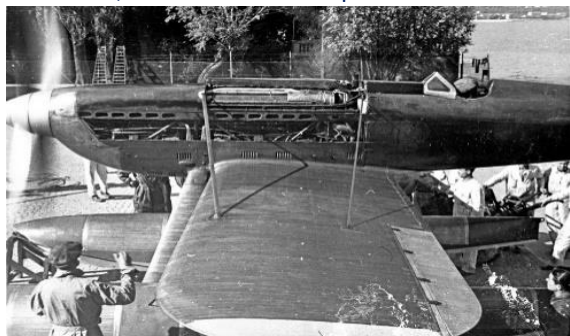
Gli Inglesi dopo essersi aggiudicati la Coppa nelle edizioni del 1927 e del 1929, si aggiudicarono anche quella del 1931 contestata in quanto disputata malgrado le rappresentanze della Francia e dell'Italia avessero chiesto il suo rinvio causa l'indisponibilità momentanea di velivoli pronti per la competizione, rinvio non accettato in quanto non previsto dal regolamento di gara; l'Inghilterra gareggiò quindi senza rivali aggiudicandosi facilmente l'edizione in corso e di conseguenza, in modo definitivo la Coppa. Il trofeo disegnato da E. Gabard, è una fusione argentata montata su una base di marmo e rappresenta lo Spirito del Volo che bacia le onde. Divenne proprietà assoluta del Royal Aero Club britannico dopo le vittorie inglesi degli anni 1927 - 1929 - 1931 ed è conservato, unitamente all'aeroplano vincitore, allo "Science Museum" di Londra al quale fu donato nel 1977.



Oltre la Coppa, la conquista del Record Mondiale di Velocità

La richiesta italiana di rinvio era dipesa dall'indisponibilità momentanea di un velivolo affidabile e competitivo, anche alcuni incidenti che avevano provocato la perdita dei piloti, avevano suggerito il ritiro della squadra dalla competizione. Il velivolo che avrebbe dovuto partecipare alla gara era il Macchi MC.72 non pronto come detto ma dotato di grandi potenzialità; fu quindi sottoposto alle modifiche alla cellula, da parte della Macchi e alla motoristica da parte della FIAT

(le aziende da cui proveniva) che avrebbero permesso di realizzare un nuovo velivolo dotato di un motore di maggiore potenza, come peraltro richiesto dalla Regia Aeronautica. La soluzione, rivelatasi geniale, consistette nell'abbinamento, in tandem, di due motori della potenza di 1.000 CV ciascuno, sovralimentati da un compressore di grandi dimensioni.



Le caratteristiche del propulsore erano impressionanti: 24 cilindri disposti a "V" aventi una cilindrata complessiva di 52.000 cm³ ed una potenza di 2.400 CV. azionanti due eliche controrotanti. Vennero anche risolti altri aspetti tecnici e dopo innumerevoli esperimenti e studi condotti anche a Desenzano, furono risolti i diversi problemi che ancora ne limitavano la sicurezza e la competitività.

Trascorse il 1932 e nella primavera del 1933 si ritenne il velivolo ormai pronto per superare il record di velocità appartenente ancora agli inglesi. Il 10 aprile il Maresciallo Francesco Agello, nei quattro migliori passaggi sui cinque previsti, stabilì la media di

682,403 Km/h, battendo il record. Malgrado i già eccellenti risultati, la ricerca proseguì e si riuscirono a migliorare le prestazioni della macchina anche mediante un nuovo carburante: una miscela di benzina, alcool etilico, benzolo e tetraetile di piombo, studiata dal chimico inglese Banks, che aveva collaborato con i suoi connazionali durante la Coppa Schneider e che ora era libero da impegni con il suo Paese.

Questo ritrovato consentì di portare la potenza del motore a 3.200 CV - una belva impressionante. In queste condizioni, si compirono altri tentativi nella primavera del 1934, infruttuosi in quanto piccoli problemi compromettevano il tentativo di abbattere il record. Rimase quindi l'ultima possibilità prima dell'arrivo dell'inverno che avrebbe poi impedito altri tentativi. La macchina ulteriormente perfezionata ed il pilota ormai al massimo della condizione non delusero le aspettative: nei passaggi effettuati Agello stabilì la media di 709,202 Km/h, nuovo e tuttora imbattuto record di velocità per idrovolanti con motore a pistoni.

Il tramonto

Il Reparto Alta Velocità cesserà inspiegabilmente la propria attività nel 1936, rendendo vana la grande esperienza acquisita, soprattutto nel campo dei motori in linea raffreddati a liquido. Agello verrà trasferito in qualità di pilota collaudatore presso l'aeroporto di Bresso (MI) dove il 24 febbraio 1942 all'età di 40 anni, perderà la vita durante il collaudo di un C.202 entrato in collisione con un altro velivolo.

Malgrado il triste epilogo, l'attività dell'idroscalo e i successi del Reparto Alta Velocità non potranno essere mai dimenticati dall'Aeronautica Militare che ne ha conservato l'eredità, dagli appassionati che ne ricordano gli avvenimenti e dalla cittadina di Desenzano, che conserva con orgoglio - radicata nella sua storia - l'esperienza di quegli anni; basti ricordare le figure del RAV come il Comandante Bernasconi e gli assi Agello, Dal Molin, Motta ed altri, che compaiono nella toponomastica cittadina. Anche il bellissimo monumento dedicato agli aviatori del RAV, opera dell'architetto Borgogna e dello scultore Quaglino, denota quanto importante sia stata la presenza di questo autentico reparto di eccellenza.



(Foto l'arch. Borgogna, lo scultore Quaglino e il Gen. Bernasconi, il giorno dell'inaugurazione)

Superata la parentesi del RAV, nel 1941 l'idroscalo fu adibito a base di reclutamento e dall'8 settembre 1943 l'installazione fu occupata dai tedeschi. Nel corso degli anni le strutture dell'idroscalo vennero utilizzate anche come luogo di villeggiatura per i militari delle basi di Ghedi e Montichiari e per le loro famiglie, dopodiché seguì un lungo periodo di abbandono.

La visita all'idroscalo di oggi

Una visita assai avvincente sulla superficie dell'idroscalo di circa 38.000 m² quadrati, in parte occupata dagli hangar, dalle strutture abitative anni 'Venti per i Sottufficiali e la Truppa e da una villa di inizio '900, la villa padronale "Villio-Sparavieri", consistente in un edificio di tre piani destinata agli alloggi per gli ufficiali.

Sono inoltre presenti altre infrastrutture, quali il caratteristico serbatoio dell'acqua che garantiva anche una buona riserva antincendio, il locale che ospita ancora il verricello per la movimentazione degli idrocorsa, gli scivoli al lago e la piazzola ove venivano effettuati alcuni cronometraggi durante le prove. Gli hangar conservano la struttura originale a travi e ospitano oggi una mostra sulla storia dell'idroscalo e del RAV, con cimeli di provenienza privata, fra i quali spiccano oggetti ed accessori di Agello, cimeli della famiglia Dal Molin e pannelli illustrativi. In prossimità dell'ingresso è visibile un monumento dedicato al RAV ed ai suoi aviatori ed un'antenna portabandiera in cemento alta circa 20 metri, sovrastata da una sfera terrestre e celeste alata, con sottostanti due cornucopie a formare una cetra. Fu denominata da Gabriele D'Annunzio "Colonna Marciana" e venne costruita dai militari della base su progetto di Giancarlo Maroni. Il pennone, che venne inaugurato il 1° maggio 1926, alla presenza del Vate, del musicista Arthur Honegger e dell'architetto Maroni, è visibile ancora oggi sulla destra dopo l'ingresso, mentre la scultura è stata rimossa per motivi di sicurezza ed è conservata all'interno dei locali della base.



Fortunatamente, grazie ad una sinergia tra i soggetti interessati a conservare e tramandare la memoria di questo importante patrimonio storico-aeronautico, si è dapprima impedita la perdita delle strutture che era posta a rischio da un piano di sviluppo edilizio che prevedeva per la zona una destinazione turistico-alberghiera e successivamente - grazie all'Aeronautica Militare, alla Regione Lombardia, agli Enti locali e all'Associazione di Volontariato "Comitato Idroscalo Desenzano" - è iniziato il recupero delle strutture e la loro valorizzazione, già oggi assai apprezzabile. Particolarmente interessante e meritoria, è l'opera in corso di



realizzazione - in dimensioni reali - di una copia statica del Macchi MC.72 che si aggiudicò il primato: un lavoro certosino che indica la misura dell'interesse e della passione che si sta mettendo in campo.



Articolo di Guglielmo Gaiani



AVVISI E COMUNICAZIONI

L'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA "AVIATORI D'ITALIA" È SU FACEBOOK

PER CONNETTERTI CON AAA - AVIATORI D'ITALIA,
ACCEDI A FACEBOOK.
CONTINUIAMO A SOSTENERE LA NEO NATA
COMUNICAZIONE DIGITALE DELL'ASSOCIAZIONE
COINVOLGENDO TUTTI I NOSTRI AMICI, SOCI
E APPASSIONATI DI AERONAUTICA, DEL VOLO,
DELLO SPORT E DELLA NOSTRA SEMPRE AMATA
ARMA AZZURRA!



DIVENTA FOLLOWER - condividi questo post e invita gli amici a seguire i profili ufficiali della Presidenza Nazionale. Non dimenticate di visitare il Sito Web sempre più aggiornato **www.assoaeronautica.it**.

Entra in contatto con noi, la tua Sezione A·A·A· è

a Fidenza, Pieveottoville, Salsomaggiore Terme, San Secondo e Soragna

sito web: www.assoaeronauticafidenza.it

contatti: assoaeronautica.fidenza@gmail.com

redazione: redazione_forum@libero.it

AVVISI E COMUNICAZIONI



IL CALENDARIO A.A.A. / 2022

Il calendario dell'Associazione Arma Aeronautica "Aviatori d'Italia" quest'anno sarà dedicato all'F-35 Lightning II, caccia di 5ª generazione impiegato dall'AM presso il 32° Stormo di Amendola, con immagini inedite e brevi contenuti che coinvolgono i principali attori: piloti, specialisti, tecnici e collaboratori dello Stormo.

Le pagine di presentazione avranno l'onore di ospitare il contributo di pensiero da parte del Capo di Stato Maggiore dell'AM, Gen. S.A. Luca GORETTI, del Presidente Nazionale dell'AAA, Gen. S.A. (c) Giulio MAININI e del Comandante del 32° Stormo, Col. Roberto MASSAROTTO.

Per chi fosse interessato all'acquisto, il costo del calendario è di **€ 10,00 a copia** oltre le spese di spedizione.

Nella immagine sopra un'anteprima in bianco e nero della copertina del **Calendario AAA 2022.PRENOTAZIONI** - presso la sede AAA di Fidenza entro il 4 dicembre 2021. Si potrà prenotare il calendario anche contattando la presidenza all'indirizzo e-mail: assoaeronautica.fidenza@gmail.com

o il vostro referente di zona: **Roberto Miati - Sergio Vaccari – Pier Ugo Verduri**

COMUNICAZIONE DALLA PRESIDENZA NAZIONALE AAA

5XMILLE - La Presidenza Nazionale ha inviato un messaggio a firma del Gen. Mainini, per sensibilizzare i Soci a devolvere il loro 5x1000 all'Associazione Arma Aeronautica – Aviatori d'Italia; attualmente meno del 3% dei Soci destina il 5xmille all'AAA. Ferma restando la libertà di una scelta personale per la destinazione del proprio contributo, la considerazione che condividiamo e pertanto divulghiamo, è che se il 25% dei Soci condividesse tale scelta, la Presidenza Nazionale raggiungerebbe l'autonomia amministrativa e non sarebbe più necessario che le Sezioni inviassero parte delle quote di iscrizione annuale, potendo trattenere l'intera somma a favore della organizzazione e delle iniziative locali. Può essere indicativo informare che per gli oltre 200 Soci di Fidenza, ogni anno viene versata alla P.N. un somma di oltre 2.000 €, che diversamente potrebbe rimanere in cassa, ad uso del buon andamento della Sezione. **In altre parole il contributo del nostro 5xmille tornerebbe nelle nostre finanze.**

Successivamente verranno pubblicizzate le indicazioni per la destinazione del 5xmille all'A.A.A.

XXI RADUNO NAZIONALE A.A.A. – La Presidenza Nazionale AAA ha comunicato che è stata deliberata dal CD la manifestazione del XXI Raduno Nazionale presso la città di Alghero; in tale occasione da tutta Italia si concentreranno presso l'Aeroporto e la Città di Alghero le rappresentanze di oltre 200 Sezioni, con i propri Labari, per partecipare agli eventi che includeranno anche la presenza in esibizione, della Pattuglia Acrobatica Nazionale – Frecce Tricolori, a cui tutti i partecipanti potranno assistere. Al riguardo il CD della Sezione di Fidenza ha già deliberato il voto da esprimere all'Assemblea Generale Nazionale dei Soci (a distanza) indetta per la fine del mese di novembre. Nell'anno 2018 una corposa delegazione della Sezione di Fidenza partecipò al XX Raduno a Latina, organizzando un gruppo che comprendeva anche le Sezioni di Reggio Emilia e Modena.

Le strutture ristorative ed alberghiere di Alghero hanno stipulato una vantaggiosa convenzione con l'AAA, per favorire la sistemazione dei partecipanti in confortevoli alberghi in località di mare o cittadine. Il pranzo del giorno dell'evento verrà offerto a tutti i partecipanti dalla Presidenza Nazionale AAA. Verranno inoltre stipulate convenzioni con le linee marittime e assicurati i collegamenti tra porto e/o aeroporto con le località di soggiorno e della manifestazione. I soci interessati a partecipare al Raduno di Alghero, sono pregati di rappresentare il proprio intendimento alla Presidenza di Sezione, che provvederà ad organizzare il viaggio e la sistemazione per tutto il gruppo dei Soci e ospiti. Entro il mese di gennaio 2022 verranno completate le liste degli interessati, per inviare alla P.N. il numero stimato dei partecipanti e le esigenze logistiche connesse al viaggio, vitto alloggio e trasporti locali.

PER ULTERIORI INFORMAZIONI: assoaeronautica.fidenza@gmail.com



“DIAMO SPAZIO ...ALLO SPAZIO”

LA PRIMA CORSA ALLA LUNA

(fonte: YouTube - La Biblioteca di Alessandria – Storia dell'esplorazione spaziale - Verso lo spazio 4)

Salve, bentornati a leggere le note dedicate allo spazio; oggi parliamo della prima corsa alla Luna, cioè dei primi tentativi dell'Uomo di inviare un oggetto verso la Luna. Una gara che - esattamente come le altre che abbiamo raccontato e come quelle che seguiranno - vedono come protagoniste le due super potenze dell'epoca. Da una parte l'Unione Sovietica che in questa fase ha i migliori razzi ed è in grado di ottenere i migliori risultati e dall'altra gli Stati Uniti.

I sovietici all'epoca stavano avendo la meglio nella corsa allo spazio, avevano lanciato lo Sputnik1 e lo Sputnik 2 che ha portato con sé la cagnolina Laika, mentre gli americani stavano solo - con molto affanno - cercando di raggiungerli.

Gli americani avevano due progetti: l'Explorer dell'esercito, seguito da Werner Von Braun che aveva inviato in orbita l'Explorer 1, il primo satellite americano; il secondo progetto era il Vanguard della Marina, decisamente più fallimentare. Ci saranno tanti lanci fallimentari del progetto Vanguard,



tuttavia otterrà anch'esso dei risultati spedendo nello spazio quello che attualmente è l'oggetto che da più tempo orbita, il Vanguard 1, che probabilmente rientrerà nell'atmosfera non prima di 200 anni; fu il primo satellite peraltro ad essere alimentato da batterie solari.

Dov'è la differenza? I satelliti americani erano molto leggeri, molto piccoli a causa della scarsa capacità dei razzi vettori di portare nello spazio carichi più pesanti; molto diversa era invece la capacità dei vettori sovietici. Gli americani nella prima parte del '58 tentano più missioni rispetto ai sovietici, ma sono questi ultimi che fanno la missione migliore il 21 maggio del 1958, mettendo in orbita lo Sputnik 3, un satellite di 1.300 kg circa. È un satellite enorme per l'epoca che contiene all'interno varia strumentazione che permette di compiere addirittura 12 esperimenti, le cui informazioni vengono poi comunicate a terra. Una disparità gigantesca se consideriamo che i satelliti americani più pesanti dell'epoca pesavano solamente 70 kg.

Abbiamo raccontato di fallimenti americani e successi sovietici, ma in realtà anche i sovietici avevano dei fallimenti, con una sostanziale differenza: gli americani annunciavano le missioni prima che queste partissero ed erano seguite da televisioni e giornalisti pertanto ogni volta che la missione falliva la notizia era divulgata a tutto il mondo; in Russia questo non avveniva, i sovietici annunciavano l'avvenuta missione solo quando questa aveva avuto successo e arrivavano addirittura a numerare le missioni saltando quelle senza successo.



Il risultato è che apparentemente i sovietici ad ogni lancio riuscissero ad ottenere dei successi, cosa non vera e questo è assolutamente realistico; d'altra parte però questo fatto aveva creato anche una leggenda nera, diffusa ancora oggi, secondo la quale i sovietici avrebbero perso decine di uomini nello spazio, senza mai comunicarlo.

Il 1958 si chiude con un piccolo successo americano, viene infatti messo in orbita il primo satellite del progetto "Score", pomposamente definito come il primo satellite per le telecomunicazioni mandato in orbita. In realtà le sue funzionalità erano minime, disponeva infatti di due antenne in grado di captare ricezioni che giungevano dalla terra, da quattro centri di ricerca militari situati negli Stati Uniti, e con altre due antenne li rispediva verso questi centri. Aveva inoltre all'interno due nastri di circa 4 minuti che contenevano gli auguri di Natale del Presidente Eisenhower, che venivano ritrasmessi verso Terra.



In effetti si trattava di un gran risultato ma durò solamente 19 giorni, in quanto le batterie durarono solamente quel poco tempo; si trattava veramente di un primo timidissimo tentativo di iniziare un processo che continuerà negli anni successivi. Quando mandarono in orbita lo Score, alla fine del 1958, gli americani dissero di aver messo in orbita un satellite addirittura di quattro tonnellate che avrebbe quindi ampiamente sopravanzato il massimo peso messo in orbita dai sovietici. In realtà si trattava di un falso perché il satellite pesava i soliti 70 kg ma quando aveva raggiunto l'orbita era rimasto attaccato all'ultimo stadio del razzo che pur non facendo parte del satellite, era di fatto conteggiato nel peso totale.

A questo punto, pur evidenziando una macroscopica differenza di capacità nel portare in orbita peso utile, entrambe le potenze riescono a mettere in orbita dei satelliti. Gli Stati Uniti pochi mesi più tardi, con la missione Vanguard, metteranno addirittura in orbita il primo satellite definito meteorologico, anche se gli strumenti che avrebbero dovuto misurare la densità delle nuvole e permettere di osservarle dall'alto funzionarono poco.

Nel frattempo la corsa per lo spazio si sposta verso la Luna.

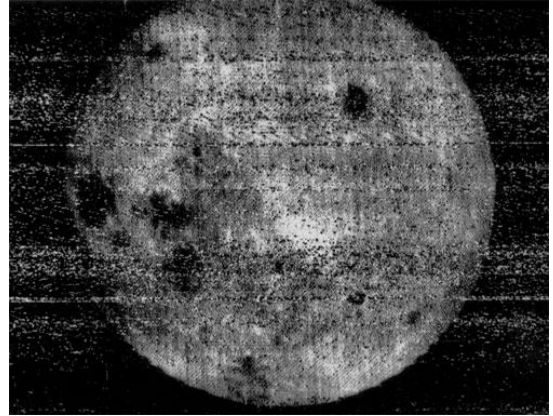
Ovviamente era ancora prematuro pensare di inviare un uomo sulla Luna, anche se sicuramente qualcuno lo stava già progettando; in realtà all'epoca non era ancora stato inviato un uomo neanche nello spazio. Nella prima corsa alla Luna inizieranno due progetti paralleli, quello sovietico chiamato "Progetto Luna" e quello americano chiamato "Pioneer" che avranno come obiettivo quello di mandare un oggetto (una sonda) il più vicino possibile alla Luna, raggiungere possibilmente l'orbita lunare e quindi fotografare la Luna da vicino, se non addirittura raggiungerla fino a toccarla.

Tra agosto e dicembre 1958 gli Stati Uniti avevano già lanciato le prime 4 sonde del progetto Pioneer ma erano stati quattro fallimenti, in quanto alcuni erano esplosi alla partenza e altri non erano riusciti a superare l'orbita terrestre.

I sovietici avevano ancora una volta dimostrato di essere un passo avanti agli americani, perché nel gennaio del 1959 Radio Mosca annunciava al mondo che la sonda "Luna 1" aveva raggiunto l'orbita lunare ed era passata a circa seimila chilometri dalla Luna. Era un successo strepitoso perché era il primo oggetto terrestre che si avvicinasse così tanto ad un altro corpo celeste; gli americani non poterono far altro che congratularsi con i sovietici per il risultato raggiunto.

Un'altra curiosità: "Luna 1" era in realtà "Luna 5", infatti c'erano già stati quattro tentativi ma anche questi, come i primi quattro tentativi americani, erano falliti. Questo spiega anche come mai i sovietici, pur avendo una tecnologia avanzata, avrebbero lanciato la loro prima sonda in ritardo rispetto agli americani: ancora una volta avevano nascosto le tracce dei loro fallimenti.

A questo punto per gli americani inizia una corsa frenetica per cercare di recuperare, ma l'unico risultato che riescono a raggiungere con il Pioneer 4 è di mandare una sonda che passa a 60.000 km dalla Luna, cioè dieci volte la distanza raggiunta dai sovietici. I sovietici oltretutto non stavano a guardare, il 12 settembre 1959 il "Luna 2", che in realtà sarebbe Luna 6, raggiunge finalmente la Luna e si "schianta" sulla sua superficie (ancora non esistevano i meccanismi per poter rallentare e allunare dolcemente); la sonda porta con sé due gagliardetti dell'Unione Sovietica e una piccola placca esagonale. Volendo far risaltare questa vittoria sovietica, Khrushchev invierà una copia di quei gagliardetti ad Eisenhower, dimostrando ancora una volta la superiorità sovietica.



Gli americani cercano ancora di recuperare ma due settimane dopo i sovietici effettuano il terzo lancio, il "Luna 3", che raggiunge la Luna, orbitando intorno e fotografando la parte nascosta del nostro satellite. La luna, come la maggior parte dei satelliti del nostro sistema solare, ha un'orbita sincrona con la Terra, quindi compie un giro intorno alla Terra mentre compie la rotazione sul suo asse, da ciò deriva il fatto che dalla Terra non riusciamo ad osservare la parte opposta della Luna che rimane perennemente nascosta. Fino all'arrivo della sonda sovietica, l'Uomo non era mai riuscito ad osservare il lato nascosto della Luna. Il "Luna 3" riesce a inviare sulla Terra una ventina di foto che vennero diffuse dai sovietici, che per primi daranno anche nomi sovietici a tutto quello che hanno scoperto, come ad esempio il "mare moscoviese".

Con lo Sputnik - nel 1958 - sembrava che sovietici stessero avendo la meglio, ma alla fine del 1959 la distanza appariva addirittura incolmabile. I sovietici continuavano a mandare sonde verso la luna, gli americani non riuscivano neanche ad avvicinarsi. Era necessario un cambio di rotta ma questo cambio di rotta non giungerà tanto presto, i sovietici avranno ancora la meglio per un lungo periodo.

Concludo questa puntata di una lunga trattazione che ormai viene pubblicata da mesi su Forum, sottolineando che è una storia fatta a piccoli passi, perché una delle cose più interessanti è forse proprio il racconto di storie meno conosciute piuttosto che il progetto Apollo, che tutti conoscono, anche se sicuramente ci arriveremo per gradi. Raccontare questi frammenti di storia spaziale, dando ad ognuno la sua importanza, mi appassiona e spero coinvolga anche i lettori, perché - dopotutto - stiamo parlando di uno dei più grandi viaggi intrapresi dall'umanità, quando, oggetti da noi costruiti hanno varcato i confini del nostro pianeta, su cui eravamo rimasti bloccati dall'alba dei tempi.



*Ricerche, recensioni e adattamento di **Fabio Cordaro***

(fonte: YouTube – La Biblioteca di Alessandria – La storia dell'esplorazione spaziale - Verso lo spazio 4)



EDITORIA STORICA AERONAUTICA

Letti, selezionati e... quando possibile acquistati per Voi!

LA BIBLIOTECA DEL GENERALE AMALIO RIGHETTI

A primavera 2020 è venuto a mancare all'affetto dei suoi familiari e dei tantissimi estimatori – Aviatori e Sportivi - il Generale S.A. Amalio Righetti, personaggio che non esito a definire “storico” (*deportato in Germania nel 1943, fu il compagno di baracca di Giovannino Guareschi*).

“Nato a Como il 9-7-1920 – il padre Ufficiale dell'Esercito, un'infanzia e gioventù trascorsi a Venezia, da molti anni era residente a Marina di Carrara. Righetti frequenta l'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, Corso “Vulcano I” dove diviene Ufficiale della Regia Aeronautica, ottiene il brevetto di pilota nel 1942 e viene inviato alla Scuola Caccia di Gorizia.



*Dopo l'armistizio del 1943 viene catturato dai tedeschi ed internato nei campi di concentramento in Germania e in Polonia, di Brewnerworde, Sandbostel, Czestochowa, Benjaminovo, e Wietzendorf. Nei lager fu **compagno di baracca di Giovanni Guareschi**, scrittore molto caro ai parmigiani e dell'attore **Gianrico Tedeschi**.*

Dopo la fine della guerra riprende il servizio come Ufficiale dell'Aeronautica, prima a Lecce poi a Gioia del Colle e si sposa a Venezia con Amelia, una Crocerossina conosciuta a Como, da cui ha due figli - Silverio e Veniero (il mio amico e compagno del 48° Corso Allievi Ufficiali dell'Aeronautica).

Prosegue la carriera nell'Aeronautica Militare al 51° Stormo e nel '60 venne chiamato a Roma per ricoprire l'incarico di Aiutante di Volo del Generale S.A. Remondino, nel periodo in cui era Consigliere del Presidente Gronchi e poi Capo di Stato Maggiore AM.

Nel 1967 assunse l'incarico di Comandante del 51° Stormo poi ancora a Roma con incarichi allo Stato Maggiore AM, all'Ispettorato Logistico e al Comando della 3ª Aerobrigata a Verona Villafranca nel 1972. Nel grado di Generale ha ricoperto l'incarico di Vice Comandante al Centro Alti Sudi della Difesa e Vice Comandante dell'Ispettorato Logistico, assumendo l'ultimo incarico di Comandante del Deputy Air Defence, prima del



congedo nel grado di Generale di Squadra Aerea. Dopo il congedo avvenuto nel 1978 andò a vivere a Marina di Carrara, in una graziosa villetta, ereditata dallo zio con cui divise la detenzione nei campi di concentramento.

Diventa quindi carrarese di adozione e fa parte del Panathlon Club, diventandone successivamente presidente e poi Presidente Onorario. È stato anche presidente dell'Aeroclub di Luni-Sarzana, continuando l'attività di volo, finché l'età glielo permise.

Si è spento serenamente nella sua casa di Marina il 29 febbraio 2020, a quasi 100 anni (li avrebbe compiuti a luglio) e per sua volontà non ha voluto manifestazioni pubbliche per il suo funerale, avvenuto in maniera riservata”.

(Stralcio del testo di Luca Santoni pubblicato su “il Tirreno”)



Fig. 20 anni 50 arrivano gli aerei a reazione mio nonno sul F-84G Thunderjet

Il figlio Veniero, anch'egli Generale dell'AM attualmente in congedo ma sempre legato al nostro ambiente, ha voluto onorare il ricordo del padre, donando la numerosa biblioteca conservata nella residenza di Carrara e collezionata in quasi un secolo di vita, ad un amico-collega oggi Presidente della Sezione di Fidenza dell'Associazione Arma Aeronautica, designandolo quale destinatario e custode di questa preziosa eredità.



(Nella foto sopra il Comandante Amalio Righetti pronto al decollo su un velivolo Lockheed F-84G del 51° Stormo negli anni '50. Nella foto a lato il Generale S.A. Righetti – figura elegante e distinta di Ufficiale d'altri tempi, saluta il Capo di Stato Maggiore pro tempore - Gen. Alessandro Mettimano, nel giorno del congedo). -

Dal canto mio, con animo grato nei confronti della famiglia e del Generale Righetti – che ho avuto l'onore di conoscere e modo di stimare, coltivando una stretta amicizia cameratesca – e non solo – con il figlio Veniero, ma soprattutto mosso dagli stessi sentimenti e legami con l'Aeronautica Militare, ho ritenuto utile ed opportuno porre a disposizione di tutti i Soci della Sezione ma anche dell'intero Sodalizio AAA - Aviatori d'Italia, la preziosa biblioteca.

La raccolta è stata selezionata e inventariata, i testi sono elencati in ordine di data di pubblicazione e vanno dal 1928 al 2013; sono consultabili per titolo, per autore e per editore. Non è preso in considerazione il valore storico, che tuttavia risulta genericamente elevato, in quanto molti testi sono rari se non introvabili.

L'elenco dei libri è consultabile presso la biblioteca della Sezione di Fidenza, o a richiesta presso la Presidenza e presso la Redazione di Forum degli Aviatori, ai seguenti indirizzi e-mail:

assoaeronautica.fidenza@gmail.com

redazione_forum@libero.it

Strega (foto concesse dalla famiglia Righetti)

TUTTE LE CONVENZIONI



ACCORDO 2020-2021 TRA A.A.A. FIDENZA E ASSOCIAZIONE FIDENTINA CULTURALE RICREATIVA

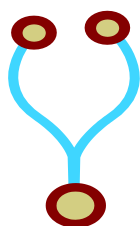
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRCR, per promuovere attività comuni e scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2021 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini. I Soci sono invitati a prendere visione dei programmi in atto, potendo aderire per tutto l'anno 2021, alle iniziative ed agli eventi di entrambi i Sodalizi.



OBBIETTIVO VOLARE

Oggi **Obiettivo Volare** ha assunto la fisionomia di un Aeroclub certificato ufficialmente dall'Aero Club d'Italia ed è una scuola di volo VDS (volo da diporto e sportivo).

AVIOSUPERFICIE c/o frazione Cannetolo FONTANELLATO (PR)
INFORMAZIONI ANCHE PRESSO ASSOAEERONAUTICA-FIDENZA



POLIAMBULATORIO DALLA ROSA PRATI

Per quanto riguarda prestazioni ed esami di laboratorio, verrà applicata un'agevolazione del 10% sul tariffario privato. Viene applicato un unico tariffario agevolato riservato a tutte le associazioni/aziende/fondi che hanno sottoscritto l'accordo. **La convenzione è estesa anche a favore dei familiari dei Soci in regola per l'anno 2021** (l'elenco delle prestazioni fornite in convenzione e relativi prezzi, essendo soggetti a frequenti variazioni, sono consultabili direttamente presso il Front Office del Poliambulatorio DPR, o contattando il centralino. Per ulteriori informazioni contattare l'A.A.A. di Fidenza, agli indirizzi riportati in ultima pagina o nel sito www.assoaeronauticafidenza.it Poliambulatorio DRP - Via Emilia Ovest, 12/a, 43126 Parma - PR – tel. 0521-2981



FERRARINI - PORTE BLINDATE E INFISSI www.ferrarini.pr.it

L'azienda parmigiana, con esperienza quarantennale in sicurezza e serramenti, su presentazione della **tessera personale di Socio A.A.A. 2021**, applicherà un'agevolazione del 8% sui prezzi di listino. La convenzione è estesa a favore dei familiari e non è cumulabile con altre offerte e/o promozioni in corso.

E-mail: info@ferrarini.pr.it tel: 0521-994054 Show-room: Via Depretis, 4/a, 43126 Parma - PR



Gotha VIAGGI

Via Collegio dei Nobili 2/d - 43121 Parma – tel. 0521-798409 - Agenzia di Viaggi specializzata nei viaggi di lavoro e di gruppi. Già da alcuni anni i titolari organizzano viaggi e soggiorni per l'A.A.A., alla quale riservano un vantaggioso trattamento in convenzione, conoscendone le esigenze e favorendo la riuscita dei Tour di gruppo. www.gothaviaggi.it – convenzione valida per i soci AAA 2021.



CABEZA LOCA - LABORATORIO GRAFICO DI PROGETTAZIONE E STAMPA

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



PIZZONI PIANTE E FIORI

La simpatica "Celestida", amica degli Aviatori e titolare del vivaio A Fidenza, ha proposto ai Soci dell'AAA ed ai lettori di Forum, l'applicazione di prezzi agevolati in regime di convenzione. La fornitura e l'ornamento floreale del monumento aereo di Fidenza è realizzato a titolo volontario dal vivaio Pizzoni.

Via Martiri delle Foibe, 127/sx - 43036 Fidenza (PR)



AGENDA DEL MESE DI SETTEMBRE-OTTOBRE 2021

Il Sabato... AAA – Sezione di Fidenza – le attività amministrative sono assicurate in sede ogni sabato mattina in orario 9-11 e tutti i giorni feriali, in orario lavorativo, contattando i referenti di zona o i recapiti chat o e-mail della Sezione. Per frequentare la sede AAA ed il Circolo Culturale, occorre rispettare le regole anti COVID in vigore; in particolare per l'accesso è richiesto il GREEN PASS. Anche il Circolo è aperto con gli orari 9-11 e 15-18.

- Venerdì 19 novembre** Parma – Comando Rete POL A.M. – commemorazione del compianto M.Cuccaro presso la chiesetta in campo e trasferimento presso il DC di Collecchio, per la deposizione di una corona al Cippo ricordo.
- Venerdì 26 novembre** Parma – Cattedrale di Santa Maria Assunta ore 11,00 – celebrazione in onore della Patrona dell'Arma dei Carabinieri "Maria Virgo Fidelis". La Messa sarà officiata dall'Ordinario Militare per l'Italia, S.E. Rev.ma Mons. Santo Marciànò.
- Sabato 27 Novembre** Valvasone (PN) – Residenza Comunale - cerimonia di consegna ai familiari, da parte del GRAC e della Sez. AAA Fidenza, dell'orologio del pilota Aldo Spagnol, deceduto nell'incidente aereo avvenuto nel 1971 presso il Monte Pellizzone (PR) e rinvenuto l'estate scorsa, dopo lunghe ricerche, dal Gruppo Ricercatori Aerei Caduti.
- Sabato 4 dicembre** Parma – Oratorio de' Rossi – ore 11,00 celebrazione della festività di Santa Barbara – Patrona della Marina Militare – S. Messa in onore dei Caduti sul Mare e di tutti i militari caduti servendo la Patria. Ore 12 Portici del Grano - deposizione di una corona d'alloro ed Onori ai Marinai scomparsi nella II G.M.
- Mercoledì 8 dicembre** Fidenza - Residenza Comunale ore 10,00 - cerimonia di sottoscrizione del Gemellaggio tra le Sezioni AAA di Gallarate e Fidenza. Ore 11,00 Largo degli Aviatori – Monumento aereo agli Aviatori, cerimonia di Alzabandiera e Onori agli Aviatori Caduti - Preghiera dell'Aviatore. Presenti le rappresentanze delle Associazioni con Labari
- Venerdì 10 dicembre** Comando Aeronautica Militare di Parma – Oratorio de' Rossi ore 10,30 – S Messa in occasione della ricorrenza della Madonna di Loreto, Santa Patrona degli Aeronauti.

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 – Circolo Comando Distaccamento Aeroportuale San Damiano - Piacenza - Comando I Regione Aerea Milano -

A.A.A. Presidenza Nazionale Roma – Presidenza Regionale Piemonte ed Emilia Romagna e Sezioni di: Bologna – Cremona – Ferrara – Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore, San Secondo e Soragna; Modena e Nuclei dipendenti – Ferrara - Gallarate - Piacenza – Reggio Emilia - Forlì - Faenza - Cremona – Casalmaggiore – Taranto - Tarcento;

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 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 - AEROCLUB 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 - AEROCLUB 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 – Redazione mensile VFR Aviation. Comune di Guidonia Ass. Cultura – Pro loco Guidonia – Gruppo studentie diplomati Istituto Tecnico Aeronautico Statale Francesco De Pinedo Roma – Youtube, "Storie di Kosmonautika" – La Biblioteca di Alessandria -

dove può essere richiesto anche in forma cartacea.