

# “FORUM”

*degli Aviatori*



*Associazione Arma Aeronautica  
Sezione di Fidenza & Redazione “Forum”*

*gli “Aviatori d’Italia”*



*augurano*

*Buone Feste*



*Dicembre 2021*

*n° 105*

***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° 105 – data di emissione: 20 dicembre 2021

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

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](mailto:redazione_forum@libero.it)

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

**... i social di ASSOAERONAUTICA FIDENZA**

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

Se hai un contributo da fornire all'aggiornamento della pagina, invia materiale agli amministratori: [redazione\\_forum@libero.it](mailto:redazione_forum@libero.it)

[roberto.miat@gmail.com](mailto:roberto.miat@gmail.com)

[assoaeronautica.fidenza@gmail.com](mailto:assoaeronautica.fidenza@gmail.com)

Per info e contatti: [fidenza.assoaeronautica@gmail.com](mailto: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](http://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 ASSOAERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....(AAA Team Comunicazione)
<b>STORIE AERONAUTICHE</b>	
- Pg. 4-7	“MARTIN 187 BALTIMORE” – L’ULTIMO BOMBARDIERE ITALIANO.....(Web <a href="http://www.EAF51">www.EAF51</a> )
<b>AVIAZIONE CIVILE</b>	
- Pg. 8-10	“LA DONNA CHE PARLAVA AGLI ELICOTTERI” .....(HeliPRESS – Guendalina Marra)
<b>STORIE DI MARE</b>	
- Pg. 11-14	LA MARINA DEL RE - 1ªPARTE “LA MARINA DEL RISORGIMENTO”.....(S.T.V. Emilio Mediolì)
<b>ATTUALITÀ</b>	
- Pg. 15	AGGIORNAMENTO DEL SITO <a href="http://WWW.ASSOAERONAUTICAFIDENZA.IT">WWW.ASSOAERONAUTICAFIDENZA.IT</a> – DICEMBRE 2021.....(Pacomar)
- Pg. 16-19	“TORNA A CASA L’OROLOGIO DEL PILOTA CADUTO”.....(Strega-Buratti-stampa-AAA Udine)
<b>LE PAGINE DEGLI EVENTI E RICORRENZE</b>	
- Pg. 20	VIRGO FIDELIS PATRONA DEI CARABINIERI.....(WEB – stampa locale)
- Pg. 21	RETE POL A.M. - 33° ANNIVERSARIO M.LLO MARIO CUCCARO.....(Strega-foto Gandolfi)
- Pg. 22	SANTA BARBARA PATRONA DEI MARINAI.....(Strega-STV Mediolì)
- Pg. 22	MADONNA DI LORETO PATRONA DEGLI AERONAUTI – SAN DAMIANO.....(Strega-Verduri)
- Pg. 23	MADONNA DI LORETO PATRONA DEGLI AERONAUTI – RETE POL PARMA.....(GdP-foto A.M.)
- Pg. 24-27	CERIMONIA DI GEMELLAGGIO TRA FIDENZA E GALLARATE.....(Strega-foto Lomi)
<b>AVVISI E COMUNICAZIONI</b>	
- Pg. 28	RINNOVO QUOTE ASSOCIATIVE ANNO 2022.....(AAA Fidenza)
- Pg. 29	AVIATORI D’ITALIA – DIVENTA ANCHE TU FOLLOWER!.....(AAA P.N.)
- Pg. 30	PRESIDENZA NAZIONALE AAA – CALENDARIO 2022- 5XMILLE - XXI RADUNO NAZIONALE.....(AAA-P.N.)
- Pg. 31	COMUNICAZIONE ATTIVITÀ A.I.S.M. ....(AISM-AAA)
<b>DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO</b>	
-Pg. 32-34	I COSMONAUTI PERDUTI E IL DISASTRO DI NEDELIN” .....(recensioni di F. Cordaro)
<b>LE MEMORIE DI PETRONIO</b>	
-Pg. 35-37	“NATALE 1943” .....(Petronio Malagoli)
<b>EDITORIA AERONAUTICA</b>	
- Pg. 38	“LA RAGAZZA CHE PARLAVA ALL’ELICOTTERO”.....(G. Evangelisti)
- Pg. 38	TIPOLOGIA DELLE MATRICOLE MILITARI.....(ARMAEREO - ricerche di Enzo Vicini)
<b>CONVENZIONI</b>	
- Pg. 39	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2021.....(AAA-Fidenza)
<b>AGENDA DEL MESE</b>	
- Pg. 40	DICEMBRE 2021 - GENNAIO 2022.....(Redazione Forum)

**In copertina:** Gli Auguri di Buone Feste da parte della Sezione AAA Fidenza & Redazione “FORUM” degli Aviatori

## **“FORUM degli Aviatori”**

**dal 2013 al 2021**

**105 numeri di “Forum”  
105 mesi di notizie  
sull’Associazione Arma Aeronautica e  
sul mondo dell’Aviazione;  
nove annate dedicate  
ininterrottamente alla Tua  
informazione.**

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

**[www.assoaeronautica.it](http://www.assoaeronautica.it)**

e nei canali social  
dell’Associazione Arma Aeronautica



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

**[www.assoaeronautica.it](http://www.assoaeronautica.it)**

su **[www.assoaeronauticafidenza.it](http://www.assoaeronauticafidenza.it)**

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



 **Pagina Facebook**  
[facebook.com/assoaeroarma](https://facebook.com/assoaeroarma)

 **Instagram**  
[instagram.com/assoaeroarma](https://instagram.com/assoaeroarma)

 **Twitter**  
[twitter.com/assoaeroarma](https://twitter.com/assoaeroarma)

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

 **YouTube**  
[youtube.com/assoaeronautica](https://youtube.com/assoaeronautica)

 **Sito Web**  
[www.assoaeronautica.it](http://www.assoaeronautica.it)

## STORIE DI UOMINI E AEREI



### IL MARTIN 187 BALTIMORE - L'ULTIMO BOMBARDIERE ITALIANO

Fonte: [www.EAF51.org](http://www.EAF51.org)

*Il Martin Baltimore fu il velivolo in dotazione allo "Stormo Baltimore" dell'ICAF (Italian Co-belligerent Air Force), costituito da 132° e 28° Gruppo, nel periodo 1943-45.*

**Il velivolo** - Il Martin 187 Baltimore (primo volo nel giugno del 1941) è un velivolo derivato dal Martin Maryland, prodotto in cinque versioni (dal Mk.I al Mk.V). Fu utilizzato primariamente dalla RAF come bombardiere medio sul fronte mediterraneo, ma anche dalla Francia, dalla RAAF, dalla SAAF, dalla Aviazione Ellenica (Balkan Air Force). Sul fronte mediterraneo utilizzarono il Baltimore a partire dal 1942 cinque Squadron inglesi, tre sudafricani, tre australiani ed uno greco. A partire dal 1945 esso fu assegnato all'Aeronautica Italiana Cobelligerante (ICAF – *Italian Co-belligerent Air Force*), mentre alcuni esemplari furono ceduti alla FAFL (*Forces Aériennes Françaises Libres*) ed alla Aviazione turca.



Pur essendo un bombardiere medio (6 bombe da 500 libbre) era pesantemente armato: fino ad un massimo di 12 mitragliatrici: 2 mitragliatrici da 12,7mm. alari in caccia, 2 Browning da 7,7 mm nella finestra ventrale posteriore, 2 mitragliatrici da 12,7mm nella torretta Martin superiore, ben quattro mitragliatrici fisse posteriori (non presenti nella versione ICAF). Con 4 uomini di equipaggio, era mosso da due motori Wright Cyclone da 1.600 HP (1.700 HP nella versione Mk.IV), e da due eliche Hamilton a passo variabile, che lo spingevano ad una velocità massima di 515 km/h a 4.570 metri, mentre la velocità di crociera era di 360 Km/h. Il pilota accedeva alla cabina di pilotaggio arrampicandosi sull'ala ed entrandovi dall'alto. Il bombardiere vi entrava da uno sportello sotto al muso, e gli altri due uomini di equipaggio, il mitragliere dorsale e l'ufficiale di rotta da un portello ventrale posteriore. Si trattava di un buon aereo, robusto e abbastanza veloce, ma difficile al decollo, a causa della brutale potenza erogata dai due motori Wright. Dei 1.575 Martin Baltimore costruiti, oggi non esiste più alcun esemplare al mondo, mentre una parte di esso (una deriva posteriore appartenente ad un velivolo del 28° Gruppo) è conservata al Museo storico di Vigna di Valle. L'ICAF ebbe in carico cinquanta Baltimore delle versioni Mk.IV e Mk.V, sprovvisti delle quattro mitragliatrici posteriori. Quasi tutti, ad eccezione di 8 esemplari, erano di seconda mano, in quanto già appartenuti al 253° Wing della RAF.



**Breve riassunto delle vicende belliche** - Il Martin 187 Baltimore fu assegnato a quello che sarebbe diventato noto proprio come lo "Stormo Baltimore", costituito il 1° Luglio 1944 presso Ottaviano (Napoli). Ne facevano parte il 132° ed il 28° Gruppo bombardieri. La prima base dello Stormo fu un brutto aeroporto, costruito in una zona agricola a Campo Vesuvio (Napoli) dove vennero presi in carico i velivoli. Il reparto fu poi trasferito a Campo Marino (vicino a Termoli, Campobasso) nel mese di Novembre 1944, da dove operò per l'attività bellica. Gli equipaggi erano costituiti da volontari provenienti da unità di bombardieri, aerosiluranti e trasporto della Regia Aeronautica, che avevano deciso di schierarsi con le forze che combattevano al Sud. Lo Stormo fu posto sotto il comando del Ten. Col. Pilota Renato Roveda, che ne mantenne la guida dalla sua costituzione (1° Luglio 1944) fino al termine del conflitto. Lo stormo era inquadrato alle dipendenze del 254° Wing della della Balkan Air Force (BAF) dalla quale manteneva una dipendenza operativa. Gli aerei appartenevano a tutti gli effetti alla Aeronautica Italiana Cobelligerante (ICAF) e volavano con le coccarde tricolori. I due gruppi che costituivano lo Stormo, ciascuno a sua volta formato da due squadriglie, erano comandati da figure già all'epoca leggendarie, assi degli aerosiluranti della Regia Aeronautica. Il 28° Gruppo (le "Streghe")

era posto sotto il comando di Carlo Emanuele Buscaglia (M.O.V.M). Rimasto vittima di un incidente al decollo proprio con il Baltimore il 23 Agosto 1944, morirà il giorno seguente a causa delle ustioni riportate. Buscaglia fu in seguito sostituito dal Ten. Col. Pil. Paolo Moci.

Moci aveva maturato una lunga esperienza operativa in seno al 41° Gruppo Bombardieri, a suo tempo comandato da Ettore Muti. Tra l'altro era stato uno dei piloti che avevano partecipato alla missione di bombardamento compiuta da quattro S.81 della Regia Aeronautica su Bahrein nel settembre del 1940. Si tratta della missione di bombardamento portata alla maggiore distanza dalle basi di partenza tra quelle compiute da forze sia alleate che dell'Asse che operarono nell'area Europea ed Africana nella Seconda Guerra Mondiale, con un volo di oltre 4.100 Km. Del 28° Gruppo facevano parte la 19ª Squadriglia del Ten. Vittorio Sanseverino e la 260ª del Cap. Umberto Scarpellato. Il 132° Gruppo (le "Grappe") era guidato dal Magg. Pilota Massimiliano Erasi, che dopo la sua morte in combattimento fu sostituito dall'allora Cap. Giulio Cesare Graziani, divenuto in seguito Gen. di S.A. Al 132° Gruppo appartenevano la 253ª squadriglia del Cap. Enrico Marescalchi e la 281ª del Cap. Giulio Cesare Graziani.



I distintivi di entrambi i gruppi riportano quattro gatti, ad indicare la cronica scarsità di personale rispetto alle esigenze operative del reparto (i soliti quattro gatti). Il crest dello stormo era costituito da uno scudetto metà bianco e metà nero, con quattro teste di gatti (bianchi su sfondo nero e neri su sfondo bianco). Il 28° Gruppo adottò lo scudetto nero con quattro gatti bianchi, mentre il 132° Gruppo utilizzò in seguito quello che è ancora oggi il distintivo del reparto: la nota immagine del mondo con i quattro gatti randagi.

*Gli attuali badge del 132° Gruppo e 28° Gruppo.*



Nel Novembre 1944 da Campomarino (Campobasso), nei pressi del fiume Biferno, inizia l'attività bellica. Il reparto, una volta raggiunto il completo con gli organici, operò con 32 velivoli, di cui 24 usati ed 8 nuovi provenienti dai depositi inglesi di Malta. Le operazioni di bombardamento furono volutamente limitate al solo territorio jugoslavo. Come per il 4° ed il 51° Stormo ICAF, si decise infatti di evitare operazioni sul territorio dell'Italia settentrionale, dove i piloti dei bombardieri avrebbero potuto scontrarsi con i piloti che avevano aderito all'ANR. I nostri piloti raggiungevano la zona di operazioni in circa 15 minuti di volo, il tempo necessario per i Baltimore di attraversare l'Adriatico.



La situazione logistica era pesante. Campi di volo di fortuna, costituiti da grette, privi di infrastrutture, che si trasformavano in pantani con la pioggia, generando il costante pericolo di incidenti di volo. Gli equipaggi dormivano nelle tende, fredde d'inverno e calde d'estate, con vestiario insufficiente e inadeguato; la situazione logistica

era pesante. Campi di volo di fortuna, costituiti da grette, privi di infrastrutture. Nonostante ciò lo Stormo Baltimore operò continuamente contro le forze tedesche in



ritirata sul territorio jugoslavo, distinguendosi in operazioni portate contro obiettivi difficili: ponti, strade, porti, nodi

ferroviari, postazioni antiaeree. Dopo solo tre mesi dall'inizio della attività bellica, a seguito dei risultati ottenuti, lo Stormo si classificò al primo posto tra i reparti del 254° Wing, posizione che mantenne fino al termine delle ostilità.



Massimiliano Erasi si guadagnò in questo periodo l'appellativo di "Mister Bridge", datogli dalla RAF per la distruzione del ponte di Biace, un piccolo villaggio nei pressi di Podgorica, vicino al confine fra Albania e Jugoslavia, obiettivo più volte attaccato ma senza successo dai bombardieri e caccia bombardieri della RAF. Paolo Moci fu invece soprannominato "Mr. StopTrain" a seguito del "centro" e conseguente distruzione di un treno carico di munizioni nello scalo ferroviario di Bos Novi in Croazia nel Marzo 1945

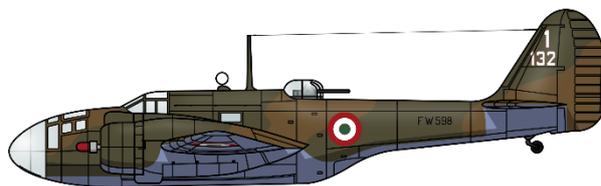
Non molti sanno che Massimiliano Erasi (nella foto sopra ai comandi di un Baltimore) viveva un dramma personale: di origine istriana, era spesso costretto ad operare con missioni offensive sul territorio natio. Perderà la vita nel corso di una missione di bombardamento del molo dell'Arsa, il 21 Febbraio 1945, solo due mesi prima della fine della guerra. L'aereo di Erasi, colpito da una durissima reazione della contraerea, si schianta nella zona di Albone. Con lui perdono la vita i tre membri dell'equipaggio, Di Stefano, Sciamanni e Rossi. Nel periodo operativo con L'ICAF (15 Novembre 1944- 5 maggio 1945) lo Stormo Baltimore compì 189 missioni in 144 giorni di volo, sganciando 1.225 tonnellate di bombe, perdendo nove velivoli, di cui sei in incidenti e tre in azione. Lo stormo verrà decorato con la MEDAGLIA D'ARGENTO il 5 Giugno 1947. Il Baltimore fu di fatto l'ultimo bombardiere in servizio nella Aeronautica Italiana, fino all'entrata in linea dei Tornado. Va sottolineato che dopo lo scioglimento dello Stormo Baltimore, la specialità Bombardieri non fu più ricostruita nell'Aeronautica italiana (oggi infatti si parla di CB o CBR, non di unità da bombardamento puro).

#### **Lo schema di colorazione del Martin Baltimore ICAF -**

L'argomento è molto controverso, inizialmente non si avevano dubbi circa la mimetica dei Baltimore italiani in quanto, provenendo da reparti della RAF inquadrati nella Desert Air Force, avevano tutti il tipico schema desertico (Desert Scheme) a bande Middle Stone ES 30266 e Dark Earth ES 30118 con superfici inferiori in Azure Blue ES 35231. Nel 1996 il notiziario del CMPR

scrisse che i Baltimore italiani erano dipinti con lo schema Temperate Land Scheme adottato dalla RAF nei territori oltremare non desertici, come era appunto la penisola italiana. Tale schema sostituiva il Middle Stone con il nuovo Dark Green ES 34079 ma manteneva l'Azure Blue per le superfici inferiori. La notizia trovava una significativa conferma nella testimonianza del Gen. Roberto Crespi (già pilota di Baltimore) e dello scrittore aeronautico Giulio Lazzati. Di fronte a tali autorevoli testimonianze poco resta da aggiungere; l'osservazione delle foto bianco nero disponibili mostra in effetti due tipi, a volte tre, schemi diversi identificabili dal contrasto più o meno marcato visibile tra le due tonalità mimetiche delle superfici superiori.

Una spiegazione storica circa la presenza di mimetiche visibilmente diverse potrebbe derivare dal fatto che provenendo da reparti della Desert Air Force, erano inizialmente tutti nello schema mimetico desertico. Successivamente con la costituzione della Balkan Air Force il 10 giugno 1944 e lo spostamento del fronte di guerra sul territorio italiano, si provvide a ritinteggiare i velivoli nel più consono Temperate Land Scheme, tipico delle zone a clima appunto temperato. Chiaramente i Baltimore non vennero tutti immediatamente ridipinti, anzi i più vecchi o malandati, dei quali era prevista



l'imminente radiazione, continuarono a mantenere lo schema desertico ad alto contrasto di colori. Potrebbe essere così spiegata la coesistenza di aerei con due diverse mimetiche. A questi due schemi principali se ne aggiungono altri due, uno, dell'immediato dopoguerra, costituito da una colorazione uniforme delle superfici superiori che da alcuni confronti effettuati potrebbe essere il Dark Earth ES 30118, seguita dal 16 febbraio 1948 dalla tipica colorazione degli aerei militari italiani degli anni cinquanta: alluminio su tutte le superfici ma non è esclusa la completa sverniciatura lasciando il rivestimento in "natural metal". Con tale colorazione i Baltimore superstiti vennero infine radiati negli anni 1950-51.

Nella foto a lato è raffigurato il Martin Baltimore Strega 10 del 132° Gruppo, del Ten. Crespi (un Mk.V matricola FW 821, con la numerazione 10-132 sul timone). Sul lato sinistro del muso era disegnato un fiore bianco con la dicitura "Fiorellino". Ed i simboli relativi alle 72 missioni compiute (56 dal del Ten. Crespi e le altre dal Sottotenente Pil. Lino Rolandi). I velivoli del 132° Gruppo erano denominati "Grappa" con numero progressivo, mentre quelli del 28° Gruppo erano "Strega". Il callsign dell'aereo di Crespi era "Grappa 10".



La mimetica era in Temperate Land Scheme mentre l'insegna personale del pilota comprendeva il fiore bianco con centro giallo, gambo e foglie verdi, che spunta dal terreno rappresentato da alcune righe bianche con la scritta "Fiorellino" in giallo. Ai lati le missioni compiute rappresentate da bombette colorate in bianco, giallo, rosso e bianco con banda rossa (successo, insuccesso, aereo colpito). Sul timone oltre al numero individuale ed a quello di gruppo dipinti in bianco e bordati di rosso, c'era l'insegna personale del Sottotenente Rolandi costituita da una stella e la scritta "Stellina" entrambe in bianco.

#### General characteristics:

**Crew:** 4: pilot, navigator/bombardier, radio operator, gunner

**Length:** 48 ft 6 in (14.8 m)

**Wingspan:** 61 ft 4 in (18.7 m)

**Height:** 14 ft 2 in (4.32 m)

**Wing area:** 538.5 sq ft (50 m<sup>2</sup>)

**Empty weight:** 15,991 lb (7,253 kg)

**Gross weight:** 23,185 lb (10,900 kg)

**Powerplant:** 2 x Wright GR-2600-A5B

geared radial engines,  
1,700 hp (1,268 kW) each

#### Performance:

**Maximum speed:** 305 mph (488 km/h, 295 kn)  
at 11,600 ft (3,540 m)

**Cruise speed:** 224 mph (360 km/h, 195 kn)

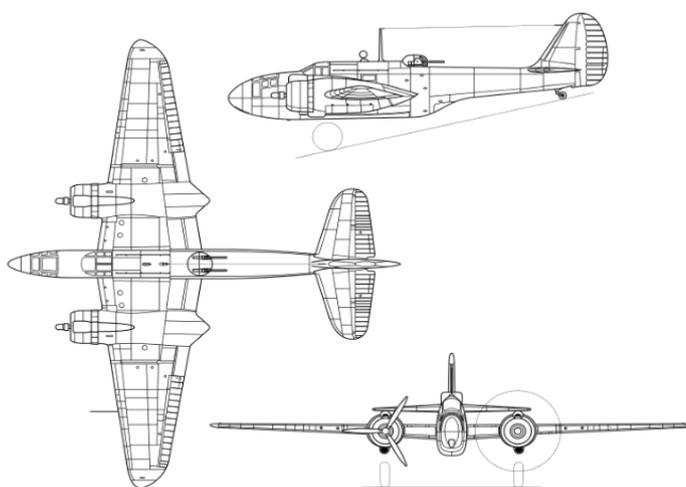
**Range:** 980 mi (1,577 km, 850 nmi)

**Wing loading:** 46.2 lb/sq ft (226 kg/m<sup>2</sup>)

#### Armament:

4 x wing mounted 0.30 in (7.62 mm) M1919 Browning machine guns - 2-4 x 0.303 in (7.7 mm) machine guns in dorsal turret - 2 x 0.303 in (7.7 mm) machine guns in ventral position - provisions for up to 4 x fixed rear firing 0.303 in (7.7 mm) machine guns.

**Bombs:** 2,000 lb (910 kg) carried internally





## AVIAZIONE CIVILE

### LA DONNA CHE PARLA AGLI ELICOTTERI GIUGNO 2020 – intervista di Guendalina Marra al Comandante Maria Concetta Micheli

**Maria Concetta Micheli, la prima donna pilota italiana: dall'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana al Guinness World Record, la storia di una grande passione.**



*Nel numero di novembre di Forum vi ho raccontato di un bambino degli anni '60, innamorato degli elicotteri; negli anni '70 ormai avevo 16 anni e frequentando la Ditta Agusta a Cascina Costa, ebbi occasione di incontrare per la prima volta una "donna pilota" di elicottero. Vi voglio raccontare di questa "Pioniera dell'Ala rotante", attraverso una bella intervista di HeliPRESS e ulteriori notizie fornite dalla fondazione Giovanni Agusta.*

Fine anni '60, aeroporto di Firenze Peretola. Sono gli anni in cui i DC-3 e i Fokker 27 fanno la spola sulle rotte delle grandi città del turismo. Sono gli anni del consolidamento del movimento femminista nel nostro Paese. Sono gli anni in cui anche in Italia è ancora virtualmente tutto possibile. Un gruppo di giovani donne, intorno ai 25 anni, osserva attenta e divertita dagli spalti l'esibizione dell'Esercito italiano, una dimostrazione di volo che si trasforma in un invito a salire a bordo di un AB.204B, uno "Huey". È il colpo di fulmine che dà vita ad una leggenda mondiale dell'ala rotante: Maria Concetta Micheli, prima donna italiana pilota di elicotteri.



Nata a Mercatale di Cortona, in Toscana, la carriera del comandante Micheli inizia con il numero 116, quello del suo brevetto di pilota privato. È l'8 ottobre 1971: la storica Scuola Nardi dell'aeroporto di Bresso è il luogo in cui inizia una leggenda da Guinness dei Primati.

Determinazione, grinta, coraggio, sono le chiavi di un successo testimoniato da premi, riconoscimenti e anche una biografia:

**"La ragazza che parlava all'elicottero"**. Più che un libro, è una testimonianza dedicata a tutte le donne che vogliono osare. Alle donne che come Maria Concetta Micheli credono prima di ogni altra cosa nella passione per il volo e sfidano ogni pregiudizio. Ed è così, sfidando i pregiudizi di un mondo, quello degli

elicotteri, tipicamente maschilista, è diventata la donna dei record. Leggiamo l'intervista:

#### **Comandante, come ha iniziato la sua carriera?**

Dopo il brevetto da pilota privato ho iniziato a lavorare all'Agusta di Cascina Costa, molto tempo prima del matrimonio con la Westland. Ero stata assunta come segretaria, ma avevo anche la possibilità di accumulare le ore di volo che servivano per il brevetto commerciale di pilota di elicotteri.

#### **Così è iniziata la strada verso il Guinness dei primati.**

In quel periodo all'Agusta ho frequentato dei corsi di specializzazione in meccanica, credevo molto nelle potenzialità future dell'elicottero, per questo ho realizzato degli innumerevoli lavori editoriali tra cui un audiovisivo "l'elicottero dall'impossibile al possibile".

#### **Le sono valsi anche un titolo prestigioso: pioniere del progresso aeronautico "per capacità sia nel campo tecnico che editoriale, per lo sviluppo nel settore civile dell'elicottero".**

Quel riconoscimento è arrivato nel 1985, direttamente dalle mani di una leggenda del volo e Medaglia d'Oro al Valor Militare dell'Aeronautica italiana, il generale Giulio Cesare Graziani. Ripercorrendo la mia storia, credo di essere entrata nel Guinness World Record 2001 per questi meriti e, soprattutto, per il fatto di essere stata la prima donna italiana pilota di elicotteri.

#### **Nelle pagine della sua biografia cita le tre macchine su cui ha iniziato la sua carriera: AB.212 , NH.300, A.109. Il migliore?**

Sono particolarmente legata all'NH.300 perché è con questo mezzo che ho conseguito il mio primo brevetto. Per l'AB.212 ho la specializzazione per la manutenzione come ground instructor, mentre per l' A.109 ho seguito un ground course.

**Il suo elicottero preferito?** Non ho preferenze particolari, amo tutti gli elicotteri indistintamente. Ma se proprio mi obbligate a esprimere una preferenza, l'elicottero che oggi prediligo è il CH-47 "Chinook". Mi appassiona la sua meccanica e la sua versatilità. L'esperienza mi dice che forse il mio interesse nei suoi confronti deriva dal fatto che non ho mai avuto il piacere di volare con lui.

**Negli anni '80 è entrata a far parte delle Whirly Girls International, l'associazione internazionale delle pilote elicottero.** Fui contattata direttamente dalla segreteria, mi volevano fortemente tra le iscritte. Per me fu un onore perché rappresentava l'ennesima conferma che valeva la pena sfidare i pregiudizi.

**Non è semplice lavorare in un ambiente prettamente maschile.**

Assolutamente. Pensi che all'inizio, nelle pause pranzo all'Agusta, durante l'addestramento, i piloti andavano a mangiare tra di loro mentre io dovevo stare al tavolo con i meccanici. In fondo erano anni in cui la donna era vista come madre-moglie e null'altro. Figuriamoci quanto scalpore poteva farne una al comando di un aereo o di un elicottero.

**Poi però è diventata anche comandante pilota all'Elialpi.**

All'Elialpi devo molto. In quell'azienda la mia esperienza è cresciuta, e sono cresciuta anche io e la mia consapevolezza del mezzo. Nelle zone montane, gli elicotteri esprimono al massimo la loro incredibile versatilità.

**Lei è anche testimone dell'evoluzione nel campo della sicurezza e dell'ergonomia.**

Rispetto al periodo in cui ho preso il brevetto, i grandi progressi, sia tecnici che elettronici, hanno indubbiamente aumentato le condizioni di sicurezza in volo. Non solo: credo sia anche merito della sinergia tra il pilota e gli strumenti, sempre più perfezionati e tecnologici.

**Il suo amore per gli elicotteri sembra davvero a 360 gradi: non solo pilota ma anche scrittrice di fiabe a tema per bambini. Com'è nata questa iniziativa?**

Sono sempre stata convinta che per far conoscere un'idea e far amare qualsiasi cosa bisogna cominciare dai bambini. Per questo presentato sotto forma di fiaba, con parole semplici e disegni colorati l'elicottero, un mezzo che agli inizi degli anni '80 era pressoché sconosciuto, soprattutto nel settore civile. L'obiettivo era quello di educare i bambini sia a conoscere l'elicottero, sia a riconoscerne l'utilità del suo impiego per fini ecologici ed umanitari.

**Air Zermatt, Elialpi, Agusta. Ma qual è il volo più bello della sua carriera?**

Senza dubbio il mio primo decollo da solista. Solo io, l'elicottero e il cielo.



**E i luoghi?**

Devo dire che i voli sul mare e in montagna mi hanno sempre emozionata, ma al Centro e Nord Italia ci sono alcuni dei panorami più suggestivi del mondo.

**Ha mai avuto paura?**

In realtà no. Nelle situazioni critiche ho cercato sempre di mantenere il controllo, sia sul piano tecnico che psicologico. La mente sempre allenata ad affrontare le difficoltà e di fronte a un problema cerco sempre di salvare il salvabile, forse è una caratteristica comune dei piloti di elicottero. In fondo è una macchina che dipende molto dal pilota. Almeno ai miei tempi.

**Come ci si sente ad essere considerata una pioniera del settore elicotteristico?**

Mi sento orgogliosa di essere considerata una pioniera. Non solo per quanto riguarda il volo ma anche per aver virtualmente aperto le porte, sia nel settore civile e successivamente in quello militare, a tutte quelle donne che oggi considero mie degne eredi.

**Che consiglio darebbe ad un ragazzo che vuole avvicinarsi a questo mondo?**

Lo esorterei a non arrendersi mai, nonostante le difficoltà che restano comunque tante, nonostante i tempi. Proverei a convincerlo a tenere duro di fronte alle avversità, allo studio e alla concentrazione che richiede, dicendogli che quello del pilota di elicotteri è il lavoro più bello che esista. Bisogna credere nei propri sogni con ogni parte di se stessi, solo una grande passione può portare a grandi risultati. Chi lo sa, magari dietro la porta c'è un nuovo Guinness World Record. Basta dare sempre il massimo, i risultati poi arrivano.

**HelipRESS** - intervista di Guendalina Marra

## LE ATTIVITÀ ED I RICONOSCIMENTI



**Maria Concetta Micheli** (Mercatale di Cortona, 7 dicembre 1942) è la prima donna italiana pilota di elicotteri. È stata la prima donna italiana a conseguire, nel 1971, il brevetto di pilota di elicottero presso la **Scuola Nardi** all'aeroporto di Bresso (Milano). Successivamente ha iniziato la sua attività di formazione presso l'**Agusta s.p.a. Costruzioni Aeronautiche** all'aeroporto di Milano Malpensa,

specializzandosi sia nel settore di volo che in quello tecnico. Nel 1982 ha prestato il proprio servizio presso la **Soc. Elialpi S.p.a.**, acquisendo diverse esperienze di volo in montagna, nel trasporto materiale per la costruzione di rifugi, nel trasporto foraggi per animali ed effettuando atterraggi su zone impervie e di difficile accesso. Ha inoltre prestato servizio nei voli civili di collegamento tra Cascina Costa e la Costa Smeralda, successivamente da Napoli a Ponza.

Nel 1985 riceve il riconoscimento ufficiale di **pioniere dell'Aeronautica Italiana** firmato dal generale Giulio Cesare Graziani. Il 15 dicembre 2016 il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Enzo Vecciarelli, le ha conferito il **brevetto militare ad honorem**. Nel 1981 diventa membro effettivo delle **Whirly Girls International**, ovvero l'Associazione Internazionale delle Pilote Elicottero, fondata nel 1955; inoltre l'organizzazione *Whirly-Girls International* ha anche pubblicato sulla sua rivista ufficiale "*The Collective Pitch*", un articolo



intitolato, "*Whirly Girls: un'organizzazione di First Ladies*". Nel 1983 ha scritto le parole della canzone *Ciao elicottero*, musicata dal maestro Stelvio Cipriani. Ha composto inoltre la *Preghiera dell'elicotterista*, citata dalla Radio Vaticana l'11 novembre 1984. Nel 1984 ha realizzato un altro audiovisivo dedicato all'infanzia, intitolato *L'elicottero chiacchierone* in cui racconta in forma di fiaba la storia dell'elicottero dalla sua nascita, della sua evoluzione e come può essere impiegato. Il 21 giugno 2009 presso il Museo dell'Aria e dello Spazio di San Pelagio (Padova) è stata inaugurata e dedicata a Maria Concetta Micheli la "*Sala degli elicotteri*". (Foto a lato). È stata anche nominata

ambasciatrice dei Guardiani di Pace della Confederazione Internazionale dei Cavalieri Crociati, con sede ad Assisi.

Il 10 dicembre 2011 le viene conferita dalla Confederazione Internazionale dei Cavalieri Crociati la **Palma d'Oro per la Cultura di Pace** in qualità di prima donna pilota di elicotteri italiana. Il 13 ottobre 2012 presso il Museo dell'Aria e dello Spazio di San Pelagio (Padova) è stata inaugurata e le è stata dedicata, l'**area didattica "Maria Concetta Micheli"**. Contemporaneamente il Comune di Due Carrare le ha conferito la **cittadinanza onoraria**. Ha tenuto conferenze presso varie scuole, Rotary e Lions Clubs, sulla storia e l'utilità dell'elicottero nel mondo moderno. Il 16 febbraio 2018 viene insignita dell'annullo filatelico delle poste italiane, il secondo anniversario del "*conferimento brevetto militare ad honorem prima donna italiana pilota di elicotteri*". Dal 25 febbraio al 1° marzo 2018 ha partecipato come testimone alla Convention dell'Associazione *Whirly Girls International* denominata "*HAI HELI - EXPO 2018*" tenutasi a Las Vegas (USA).

Foto a lato: Annullo filatelico delle P.T.



**ONORIFICENZE:** Nel 1985 le fu conferito il riconoscimento ufficiale di "**Pioniere dell'Aeronautica Italiana**", quale comandante e pilota esperto. Successivamente nel 1988 le fu conferita l'onorificenza di **Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana**. Nel 2012 ha ricevuto il titolo di **Commendatore al Merito della Repubblica Italiana**. Il suo primato di pilota è stato inserito anche negli annali del **Guinness dei primati dell'anno 2001**. (Fonte: Wikipedia)

Grazie alla disponibilità della "**Fondazione Museo Agusta**", direttamente dall'ex Capo piloti **Luciano Forzani**, provengono dettagli sull'attività svolta dalla Micheli presso Agusta. Maria Concetta Micheli proveniva dalla Nardi e venne ben accolta dall'allora Capo piloti - Comandante **Ottorino Lancia**. Suo istruttore alla Nardi fu un certo **Sivieri** che assieme al Com.te Forzani aveva prestato servizio presso il **6° Stormo A.M. di Ghedi**. Quando giunse in Agusta, la Micheli aveva un brevetto di pilota di elicottero di primo grado, pertanto, con il Com.te Lancia si impegnò a perfezionare il proprio addestramento, attraverso il quale crebbe come pilota. Per motivi non noti, tale attività non proseguì a lungo, infatti successivamente la Micheli lasciò l'Agusta pur rimanendo nell'ambito elicotteristico.

Fonte: **Roberto Garberi - Archivista "Fondazione Museo Agusta"**



## STORIE DI MARE, DI BARCHE E DI MARINAI

(Il mese scorso abbiamo parlato di Aviazione Marina ma è opportuno fare un po' di storia della Marina)

### LA MARINA DEL RE

#### La Marina del Risorgimento (1ª parte)

La Regia Marina Italiana, come tutto ciò che era regio ed italiano, nacque il 17 marzo 1861 con la proclamazione del Regno d'Italia (*emblema a lato*) ma una Marina italiana era sempre esistita. Senza risalire alla flotta romana vincitrice dei cartaginesi o alle flotte delle Repubbliche marinare, le origini della Marina Italiana vanno cercate negli Stati che si erano formati nella penisola dal XVIII secolo in poi.

La Marina sarda ebbe le sue basi a Villafranca, Nizza e Genova ed era una flotta costiera composta per lo più di galere; la Marina del Granducato di Toscana era ben poca cosa, con base a Livorno, e la Marina pontificia era ridotta ad alcune unità per la sorveglianza doganale delle coste.



Le due Marine principali erano nella Repubblica di San Marco (*immagine a lato: il Gonfalone di San Marco emblema da guerra della marina veneziana issato solo sulla nave del "Capitano Generale da Mar"*) e nel Regno di Napoli; la prima, carica di secoli e di gloria, cercava sempre più faticosamente di mantenere le proprie posizioni, in difesa dei traffici con l'Oriente mediterraneo; la seconda, creata dal nulla da John Acton, un marinaio inglese di origine, ma di formazione cosmopolita, era uno strumento militare efficiente.

Diventato ministro della Marina nel 1779, l'Acton si era impegnato a farla diventare di medie dimensioni, con scuole, arsenali e fabbriche di armi; lo scopo principale della Marina napoletana era di contrastare le incursioni dei corsari nordafricani, ancora molto attivi nel Mediterraneo.

La rivoluzione francese e l'avventura napoleonica in Italia rimescolarono le carte; sparirono le Marine sarda, toscana e pontificia, sparì soprattutto la Marina veneta con la sua repubblica, la Marina napoletana passò quasi tutta in Sicilia con i Borboni (*stemma a lato*), mentre la parte che restava a Napoli dava all'Italia Francesco Caracciolo, martire della libertà impiccato da Nelson. A Napoli nacque in quegli anni la Marina di Gioacchino Murat, con nuove strutture, nuove leggi e miglioramenti di quelle già esistenti finché la restaurazione del 1815 portò alla formazione degli Stati italiani, teatro dei moti di indipendenza del Risorgimento.

La marina veneta era definitivamente sparita come bandiera, pur rimanendo come uomini e istituzioni nella Imperial Regia Marina austro-ungarica, mentre la Marina toscana e pontificia restavano semplici forze di sorveglianza doganale; aveva un grande impulso la Marina borbonica grazie ad una illuminata politica che conservò quanto di buono aveva creato Gioacchino Murat e, nello stesso tempo, favorì lo sviluppo tecnico della flotta, prima Marina del Mediterraneo ad introdurre il vapore nella navigazione civile e militare. Rinasceva e si sviluppava anche la Marina sarda, mettendosi in luce con operazioni contro i corsari barbareschi e con navigazioni oceaniche.

I moti insurrezionali misero in chiaro i veri rapporti di forze esistenti tra le Marine italiane, in particolare nel 1848/1849; la Marina austro-ungarica era già segnata dall'ammutinamento dei fratelli Bandiera, ufficiali di marina figli di ammiraglio, e la proclamazione della Repubblica di Venezia allontanò gran parte degli ufficiali, confluiti in massa nella Marina sarda. La marina austro-ungarica trasferì la sua base a Pola, lasciando a Venezia solo il vecchio arsenale e poche navi.

La Marina borbonica, dopo avere partecipato ad una campagna militare in Adriatico insieme alla flotta piemontese, dovette tornare a Napoli per il voltafaccia di Re Ferdinando ed entrò in crisi per alcune defezioni, che non intaccarono però una compagine solida e ben addestrata quale essa era, trattata con ogni riguardo dal Re di Napoli.

Dopo il 1849 ebbe invece un notevole impulso la Marina sarda, sia per la sempre più manifesta intenzione del Regno sabauda di porsi quale punto di riferimento per l'unità d'Italia, sia per la presenza di abili politici, quali il Cavour, che vedevano l'utilità di una buona mariniera, sia civile che militare.

La Guerra di Crimea diede alla Marina sarda la possibilità di misurare le proprie forze, non sotto l'aspetto del combattimento, ma sotto quello più complesso dell'impegno logistico per rifornire l'esercito italiano in Crimea. Pur aiutate dalle flotte inglese e francese, le navi sarde dovettero superare parecchie difficoltà e ciò fornì l'occasione a molti ufficiali di misurarsi in campo internazionale con i colleghi stranieri.



La prima vera occasione bellica per la Marina sarda fu non tanto la guerra del 1859, quanto la campagna garibaldina per la conquista del Regno di Napoli nel 1860, e la successiva campagna in Adriatico con l'assedio di Ancona.

Nella campagna garibaldina vi furono aspetti navali notevoli: il primo fu la necessità assoluta per Garibaldi di dotarsi di mezzi navali, sia per la spedizione dei Mille sia per il successivo rifornimento. Il problema venne risolto con la "cattura" del "Lombardo" e del "Piemonte" e con l'acquisto in Gran Bretagna e Francia di parecchi piroscafi che formarono la Marina dittatoriale.

Il secondo aspetto fu la necessità di avere una forza navale per fiancheggiare dal mare l'avanzata dei garibaldini; anche qui il problema si risolse con la defezione di una corvetta borbonica dalla sua parte. Un ulteriore problema, rappresentato dal passaggio dello stretto di Messina, fu risolto grazie anche all'indecisione che ormai serpeggiava nella Marina borbonica, minata da defezioni e patriottismi dell'ultimo momento.

A questo riguardo fu essenziale la presenza d'una squadra navale inviata dal conte di Cavour e comandata dall'ammiraglio Carlo Pellion di Persano; compito del Persano fu di favorire in ogni modo Garibaldi senza però apparire in primo piano, promuovendo defezioni e dimissioni, più o meno volontarie, di ufficiali di Marina per fornire ufficiali addestrati ai garibaldini, e anche stabilire contatti con ufficiali di Marina borbonici al fine di agevolare il passaggio della marina borbonica dalla parte dei vincitori. Fu un aspetto abbastanza indecoroso dell'unità d'Italia, se pensiamo che vi furono ufficiali che "trattarono" il proprio passaggio; una menzione d'onore da parte della Storia dovrebbe andare a quegli ufficiali e marinai che, a bordo della fregata "Partenope" seguirono il Re Francesco di Borbone nell'ultima resistenza di Gaeta.

Gli ufficiali borbonici, però, con la loro cospirazione a favore di Garibaldi fecero ben poco, il tentativo di cattura dell'ammiraglia "Monarca" fallì e la loro funzione si esaurì con l'entrata di Garibaldi a Napoli.

Il Persano a bordo della pirofregata "Maria Adelaide", si trasferì invece in Adriatico per appoggiare dal mare l'avanzata attraverso gli Stati pontifici dell'esercito piemontese che tentava di ricongiungersi con Garibaldi e riportare sotto il controllo regio l'unità d'Italia: La città di Ancona venne conquistata dalle cannonate delle navi sarde e il Persano si mise personalmente in luce, dando origine però a difficili rapporti con gli altri ufficiali della flotta.

In quegli anni il Persano fu uno dei personaggi più notevoli e controversi del Risorgimento e, insieme, della storia della Marina italiana: era uno dei migliori ufficiali, preparato, preciso, con doti innate di comando, ma estremamente vanitoso, con un pessimo carattere che lo metteva spesso in urto con gli altri. Aveva anche la tendenza ad agire di testa propria, creando situazioni impreviste che poi non riusciva a controllare; aveva però chiaro in mente il futuro sviluppo per una grande Marina, ma i problemi avrebbero superato le sue capacità.

I problemi della nuova Marina italiana erano molti; la giovane nazione italiana aveva una lunghissima linea di costa da difendere in caso di guerra e vi erano da tutelare diverse linee di navigazione commerciale che facevano capo ai tre porti principali: Genova, Napoli e Palermo. Vi era poi, in prospettiva, un desiderio della nuova classe dirigente italiana; avere una influenza all'estero, prima nel Mediterraneo e poi sulle nazioni che ospitavano nuclei di nostri emigranti; cercare poi delle colonie in qualche angolo del mondo, corollario indispensabile per l'immagine di grande potenza quale si voleva dare all'Italia. Lo strumento per tutti questi obiettivi era una Marina da guerra forte e ben organizzata.

Per il momento vi era solo un gruppo di navi in legno, un po' ad elica e un po' a ruote, abbastanza obsolete visto ciò che in quel periodo storico stava succedendo.

Nel marzo 1858 il governo di Napoleone III aveva impostato le prime fregate corazzate: "Invincible", "Normandie" e "Couronne", seguite dalla celebre "Gloire", la prima nave corazzata del mondo. Si trattava di navi con lo scafo ancora in legno e i cannoni in batteria, ma l'innovazione era profonda; si sparavano proiettili esplosivi, non più a palla piena o a mitraglia, come si usava da secoli. La risposta inglese fu immediata con la messa in cantiere delle corazzate "Warrior" e "Black Prince". Corazzate, quindi, cannoni più potenti, scafi in ferro, non più navi a vela con motore ausiliario, ma navi a motore con vela ausiliaria.

Nel 1861, anno in cui scoppiò la guerra civile americana, in campo navale vi erano tante novità: la torretta girevole per i cannoni, la corazza a fianchi inclinati, la mina, la torpedine e il sommergibile (a manovella, una costruzione sperimentale sudista nella quale morirono tutti gli occupanti "C.S.A. Hunley", non prima però di avere affondato la corvetta nemica "Housatonic"). Ma si impose all'attenzione di tutti una vecchia arma, lo sperone; combinato alla potenza della propulsione a elica e con buona protezione della nave diventava un'arma micidiale.

Tutti questi aspetti si presentavano alla Marina italiana la quale, oltre a porsi il problema dell'impegno finanziario per dotarsi di una flotta moderna, aveva da risolvere altre questioni abbastanza gravi: quante e quali navi costruire? A chi farle costruire? Chi doveva comandarle e come?

Morto il Cavour, che aveva a cuore la Marina, il più deciso a risolvere i problemi fu il Persano, ministro della Marina dal 3 marzo 1862 all'8 dicembre 1862, periodo breve ma sufficiente per impostare il primo piano organico del rinnovamento della flotta: 24 fregate corazzate di 1° ordine, 10 fregate corazzate di 2° ordine, 9 fregate, 12 corvette, 14 avvisi, 6 cannoniere corazzate, 12 cannoniere, 14 trasporti, uno yacht reale.

Era un programma grandioso, superiore ovviamente alle risorse economiche del Paese, ma anche a quelle tecniche; infatti la maggior parte delle unità costruite furono appaltate a cantieri esteri. In Italia esistevano pochi stabilimenti adatti a costruzioni navali di un certo livello: a Genova il cantiere della Foce e il cantiere Ansaldo, a Napoli il cantiere di Castellamare di Stabia, a Livorno il vecchio arsenale, destinato a diventare in futuro il cantiere Orlando.

Non vennero costruite, ovviamente, tutte le unità richieste; nel 1866 la Regia Marina allineava 12 unità corazzate, molto meno del previsto, ma pur sempre un grande sforzo finanziario per il bilancio statale. Le navi erano state costruite per la maggior parte in Francia, due negli Stati Uniti, una in Gran Bretagna e le altre in Italia; erano navi con lo scafo in legno ricoperto di piastre di ferro e dotate di sperone; quella inglese, l'ariete corazzato battezzato "Affondatore", era anche dotata di torre girevole per i cannoni.

Insieme alle navi bisognava costruire anche gli uomini, e questo era un altro problema; una difficoltà generale per tutte le Marine erano i contrasti fra i vecchi ufficiali della scuola velica e i nuovi ufficiali macchinisti; si discuteva, poi, su quali fossero le migliori tattiche da usare con le corazzate, ma tali discussioni fervevano negli stati maggiori navali senza che si vedesse una soluzione. In Italia vi era poi il problema della fusione fra gli ufficiali provenienti dalle varie regioni; erano problemi di regionalismi o di concezioni politiche, problemi più di forma che di sostanza, ma allora assai sentiti. I motivi più gravi di contrasto esistevano però fra gli ufficiali provenienti dalle due Marine principali, gli ex-sardi e gli ex-napoletani; il comune giuramento al nuovo Re d'Italia non impediva una latente ostilità fra i primi, che si sentivano scavalcati in graduatoria dai secondi, e i secondi che avevano sperato in un miglior trattamento nella nuova Marina.

La soluzione del problema veniva anche ritardata dal conservare due scuole ufficiali separate, una a Genova e l'altra a Napoli, dall'aver anche nelle stesse città le sedi di due dipartimenti navali principali, con poteri autonomi d'arruolamento, d'imbarco e d'armamento delle navi; esisteva anche il 3° dipartimento di Ancona, ma contava ben poco, se non nulla.

Vi erano ai vertici anche alleanze e rivalità trasversali; il piemontese Persano prediligeva per le nomine e gli incarichi i napoletani, sia perché spesso nel 1860 s'era personalmente impegnato con loro, sia per ripicca nei confronti dei suoi colleghi piemontesi con i quali non andava d'accordo. Tutto ciò non esclude che al di là delle beghe personali vi fossero, ed erano parecchi, elementi di fiducia e devoti al servizio.

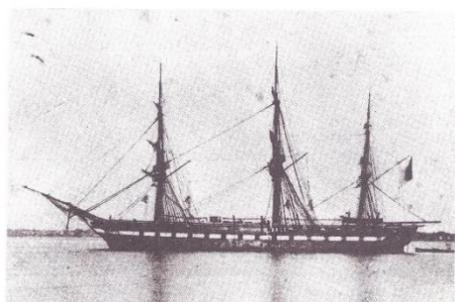
I marinai nel complesso erano buoni, ma tecnicamente impreparati: mancavano macchinisti, fuochisti, cannonieri, scarseggiavano ufficiali e sottufficiali istruttori; sulle navi era pratica comune avere in macchina personale straniero.

Anche gli arsenali di Genova e Napoli erano antiquati e, soprattutto, soffocati come spazio in questi porti ormai a vocazione commerciale.

**Fine prima parte.**

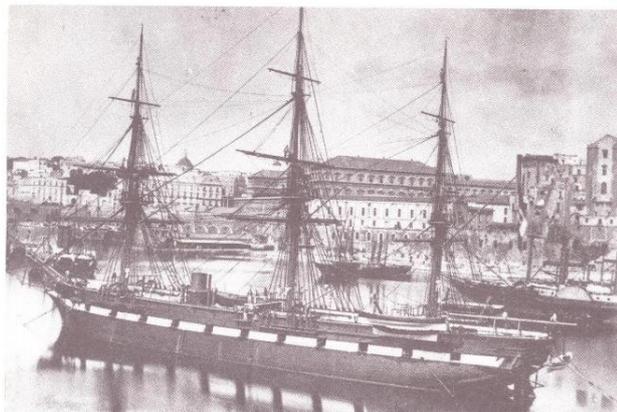
STV Emilio MEDIOLI

Carlo Alberto



**Foto 1** La pirofregata "Carlo Alberto" - anche questa unità appartiene a quel ristretto numero di navi che costituiscono la Marina sarda preunitaria. La "Carlo Alberto" però non è stata costruita in Italia, ma è stata comprata in Gran Bretagna, dove vi è maggior esperienza in campo di costruzioni navali, soprattutto di macchine e caldaie.

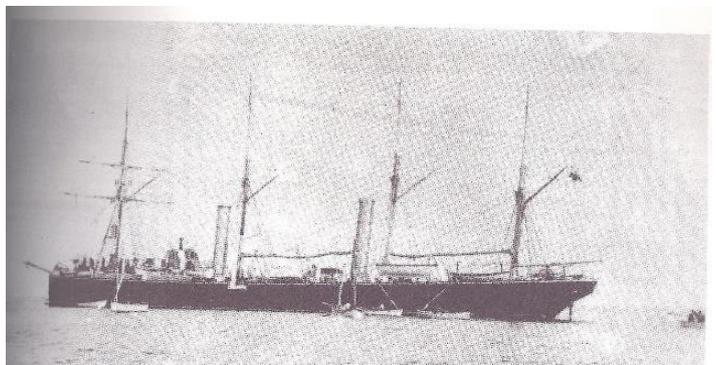
**Foto 2** Sono i primi di Agosto del 1866 e la flotta italiana, reduce dalle tristi giornate di lissa, si trova all'ancora nel porto e nella rada di Ancona. Le navi sono tutte scostate dalle banchine per evitare contatti tra i marinai e la popolazione di Ancona, piena di indignazione per la sconfitta subita. Tutti sono messi sotto accusa anche se qualcuno si è comportato bene con dignità, coraggio e senso del comando. Foto rarissima dove il fotografo, nel riuscito tentativo di "riempire" con tutta la flotta, ha prodotto due scatti, successivamente abilmente unificati.



europée. Nella foto, la "Magenta" è a Napoli nel 1970.

**Foto 3 - La pirocorvetta Magenta** - Al momento dell'unione italiana, la Marina del Granducato di Toscana è ben poca cosa e la sua maggior unità, una pirocorvetta, è in costruzione a Livorno. Diventata italiana, viene battezzata "Magenta" e varata il 17 luglio 1862; una delle migliori unità a vela della Regia Marina, viene destinata prima a stazionare in Sud America, poi inviata in missione verso la Cina e il Giappone, per stabilire relazioni commerciali con quelle nazioni. Il viaggio dura fino al marzo 1868, al comando del C.F. Arminjon, e vengono firmati trattati di commercio e di amicizia con le due nazioni orientali, riuscendo così ad inserire diplomaticamente l'Italia nell'assalto all'Estremo Oriente, condotto da tutte le nazioni

**Foto 4 L'avviso "Rapido"** - ormeggiato probabilmente nel Golfo di Napoli. Costruito nel 1876/77 dal cantiere Orlando di Livorno, è l'espressione di una nuova tendenza della Marina: tutto è destinato alla velocità. In questo caso, però, il risultato è inferiore alle aspettative; progettato come avviso veloce da ben 16 nodi, ne fa a stento 14, ma si è dovuto poi faticare a raffreddare il motore. Il fatto è che l'unità è troppo grande, il che dà luogo a parecchie critiche da parte dei tecnici; tutto ciò non toglie, però che nel corso della sua lunga esistenza abbia compiuto lunghe ed importanti navigazioni, persino in Corea, con missioni durate anni; in previsione di questo, come si vede dalla foto il "Rapido" è dotato di una doppia propulsione, a vela e a motore.



S. Ten. Vascello Emilio Medioli

## ATTUALITÀ

[www.assoaeronauticafidenza.it](http://www.assoaeronauticafidenza.it)



**aggiornamento: dicembre 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 novità ....è quello di farci una visitina ogni tanto. Vi aspettiamo, numerosi!

*"Pacomar" in redazione*

## LE PAGINE DEGLI EVENTI



### **“TORNA A CASA L’OROLOGIO DEL PILOTA MILITARE CADUTO MEZZO SECOLO FA”**

- *I Ricercatori di aerei caduti rinvergono - dopo 50 anni - l’orologio di un pilota militare deceduto in un drammatico incidente aereo sull’Appennino e lo riconsegnano alla Famiglia.*



Grazie all’impegno del GRAC (Gruppo Ricercatori di Aerei Caduti) e dell’Associazioni Arma Aeronautica si compie un gesto di commovente solidarietà umana, che dimostra come gli “Aviatori d’Italia” non dimenticano i propri fratelli Caduti in servizio.

**Il Gruppo GRAC** - Tra le fila dei soci dell’Associazione Arma Aeronautica, Sezione di Fidenza, operano anche alcuni componenti del GRAC; si tratta di appassionati di aeronautica impegnati da anni nel rintracciare gli aerei caduti sul nostro territorio, dai primi decenni del 1900 ai giorni nostri. Quando il Gruppo inizia una ricerca, i componenti si recano nella zona interessata per cercare i testimoni oculari, atti ad individuare più esattamente possibile il punto del crash. Successivamente si organizzano delle ricerche sul campo con i metal detector, per individuare frammenti aeronautici. Una volta rinvenuti i reperti, che forniscono garanzia di aver individuato l’esatto punto di impatto dell’aeromobile, l’area viene mappata e consultando documenti nei vari archivi, si cercano tutti i dati del volo: il tipo di velivolo impiegato la missione e il nome degli aviatori coinvolti. Infine viene inserito il report della ricerca svolta, nel corposo sito del GRAC ([www.gracpiacenza.com](http://www.gracpiacenza.com)) accessibile al pubblico. È ormai una prassi consolidata per il Gruppo che in caso di ritrovamento di un oggetto appartenuto ad una persona coinvolta nell’incidente, si cerchi sempre di rintracciare eventuali parenti per restituire l’oggetto. È successo recentemente per un braccialetto con inciso il nome di un pilota americano caduto durante la Seconda Guerra Mondiale. Tramite il web è stato possibile (anche se non facile) rintracciare negli Stati Uniti d’America i parenti del pilota; in particolare la sorella quasi novantenne, che è venuta in Italia per recarsi sul posto dove era caduto il suo congiunto e, dopo una toccante cerimonia, ha potuto riavere il monile del fratello morto in Italia oltre settanta anni fa, poco più che ventenne.



**La storia del ritrovamento** - Ultimamente, durante una delle numerose uscite al Passo del Pellizzone (Appennino Emiliano in provincia di Parma) per cercare frammenti dei due aerei “Republic F-84F” appartenenti al 50° Stormo di Piacenza e caduti in quella zona la mattina del 13 maggio 1971, oltre ad altri interessanti reperti, i ricercatori del GRAC hanno ritrovato un orologio danneggiato con inciso sul retro **“AMI Cronometro tipo CP-2 MM 201000”**, appartenuto al S.Ten Pilota dell’Aeronautica Militare - Aldo Spagnol - di soli 23 anni.



**Il volo** - Quella mattina di 50 anni fa, due caccia F-84F del 50° Stormo impegnati in una esercitazione, mentre sorvolavano il Passo del Pellizzone (quota 1.236 m) a causa un forte temporale e della scarsa visibilità, entrarono in collisione e precipitarono al suolo. Ai comandi dei due reattori c'erano il S.Ten. Aldo Spagnol e S.Ten. Roberto Varaldo; dopo lo scontro in volo, l'aereo di Spagnol esplose, mentre quello di Varaldo precipitò alcune centinaia di metri più avanti mentre il pilota tentava di lanciarsi, ma la bassa quota fu fatale anche per lui. Sul luogo dell'incidente venne eretto un monumento che tutt'oggi è mèta di pellegrinaggio.



**I contatti** - Essendo venuti a conoscenza del fatto che il S.Ten Spagnol era originario della provincia di Udine, la Sezione Arma Aeronautica di Fidenza e il GRAC hanno interpellato la Sezione di Udine, appurando che nel piccolo Borgo di Valvasone vive ancora la madre del pilota, di 99 anni. Le due Sezioni hanno quindi deciso di organizzare una semplice cerimonia, per restituire alla famiglia l'orologio rinvenuto, che poi verrà esposto in una bacheca contenente già del materiale appartenuto ad Aldo Spagnol.



**La cerimonia di consegna** - Valvasone è annoverato tra i "Borghi più belli d'Italia", oggi fa parte del Comune di Valvasone-Arzene e possiede un'architettura medioevale ben conservata ed esaltata dalla presenza di un Castello restaurato e visitabile, che al suo interno espone affreschi e mosaici di spiccato valore.

Sabato 27 novembre 2021, l'incontro tra le delegazioni di Fidenza e Udine, presso il Nucleo AAA nel piccolo e accogliente Borgo di Valvasone, si svolge all'insegna di una ospitalità calorosa e cameratesca, in fondo sono tutti "Aviatori d'Italia"; sono presenti i Presidenti delle Sezioni di Fidenza e di Udine e il Capo Nucleo locale.

Il Vice Sindaco Bellone guida il gruppo alla visita presso la Cappella della Famiglia Spagnol, dove un tempietto di ispirazione aeronautica accoglie le spoglie di "Aldo":



Si! solo Aldo, perché il S. Tenente Spagnol nasce in questa terra, forse unico esempio di pilota militare nativo di questo Borgo, i cui abitanti – anche dopo mezzo secolo - non hanno dimenticato uno dei loro "ragazzi", partito con grandi progetti e un grande entusiasmo da Aviatore ma tornato troppo presto, a 23 anni, come Caduto in servizio.



Nella bella residenza Comunale, il Sindaco Markus Maurmair accoglie le delegazioni esprimendo nel suo intervento a nome personale e della cittadinanza, la sensibilità e l'apprezzamento per il generoso gesto di riconsegna dell'orologio, rinvenuto dopo 50 anni dall'incidente; un oggetto appartenuto ad un "figlio" di questa Comunità e riportato "a casa" per volontà dei ricercatori di relitti aerei e degli Aviatori d'Italia. Dal canto suo il Presidente della Sezione di Fidenza sottolinea come una così lunga ed ardua ricerca sul campo, evidenzia una passione, un impegno ed una professionalità aeronautica di tutto rispetto; lo spessore morale prevalente di questi ricercatori ed in particolare di Stefano e Arrigo, sta tuttavia nella scelta successiva; pensando a quale possa essere la soddisfazione personale di entrare in possesso di un reperto di tale interesse, ricercato con

grande impegno e dispendio di risorse, diviene encomiabile il generoso gesto di questi uomini di privarsene, restituendo ad una madre di 99 anni questo ricordo del figlio perso.



In un momento di particolare coinvolgimento emotivo, la delegazione fidentina ha consegnato il reperto nelle mani del sindaco Maurmair, raccontando brevemente ai presenti le vicende della ricerca durata due anni ed i concitati momenti



dell'inusuale ritrovamento. Unitamente all'orologio del S. Ten Spagnol, sono state consegnate piccole parti del velivolo rinvenute sul luogo dell'incidente. *"A nome dei ricercatori del GRAC, degli Aviatori di Fidenza, di Udine e del Nucleo di Valvasone"* - ha concluso il Col. Bianchi – *"esprimo la convinzione che questo gesto possa essere gradito alla Famiglia, alle Autorità ed a tutti gli Aviatori d'Italia, come esempio che l'Aeronautica Militare Italiana e i suoi appartenenti non dimenticano i loro "Fratelli", come il Ten. Aldo Spagnol, nativo di questi luoghi e deceduto in servizio"*.



A conclusione della cerimonia, il Sindaco Markus Maurmair, il Presidente Romeo Zolli della Sezione di Udine ed il Capo Nucleo AAA locale Giorgio Milani, hanno consegnato preziosi e graditi oggetti ricordo alla delegazione di Fidenza, che



a sua volta ha fatto dono di due pubblicazioni del Socio Buratti, riguardanti "i cieli piacentini" e la "MOVM Gorrini", nonché una stampa firmata dal Maestro Dabbene, con soggetto "l'Ultimo Asso" della II Guerra Mondiale - MOVM Luigi Gorrini.

La squisita ospitalità del Comune di Valvasone-Arzena e degli Aviatori locali, si è conclusa con un amichevole conviviale suggellato dal tradizionale brindisi aeronautico, una breve visita del castello, onorata dalla esperta guida del Sindaco in persona e dalla immancabile foto ricordo all'ingresso del Maniero.

Presidenza AAA Fidenza



Recensione da AAA communication

## Grazie agli Aviatori d'Italia "torna a casa" dopo 50 anni l'orologio del pilota caduto Aldo Spagnol

Cinquant'anni fa, la mattina del 13 maggio 1971, due caccia "Republic F-84F" del 50° Stormo di Piacenza dell'Aeronautica Militare stavano sorvolando il Passo del Pellizzone sull'Appennino Emiliano, in provincia di Parma, durante un'esercitazione, a causa della scarsa visibilità dovuta a un forte temporale, i due velivoli entrarono in collisione, precipitando al suolo. Nel drammatico incidente aereo persero la vita due piloti militari, il Sottotenente Aldo Spagnol e il Tenente Roberto Varaldo e in loro onore è stato eretto in quello stesso luogo un monumento, tutt'oggi meta di pellegrinaggio.

Ma gli "Aviatori d'Italia" non dimenticano mai i propri fratelli caduti in servizio. Grazie all'impegno dell'Associazione Arma Aeronautica e del GRAC (Gruppo Ricercatori di Aerei Caduti) si è compiuto un gesto di commovente solidarietà umana, con il rinvenimento – dopo 50 anni – dell'orologio di uno dei due piloti militari vittime di quel tragico evento, il S.Ten. Spagnol, e la sua successiva riconsegna alla famiglia del Caduto, in una cerimonia avvenuta a Valvasone-Arzene lo scorso 27 novembre.



Tra le fila dei soci della sezione di Fidenza dell'A.A.A. – Aviatori d'Italia operano anche alcuni componenti del GRAC: durante una spedizione al valico del Pellizzone per cercare frammenti dei due F-84F precipitati mezzo secolo prima, i ricercatori di relitti aerei hanno ritrovato interessanti reperti, tra cui un orologio danneggiato con inciso sul retro "AMI Cronometro tipo CP-2 MM 201000" e le lancette ferme probabilmente sull'orario del fatale impatto: apparteneva ad Aldo Spagnol, che aveva soli 23 anni. L'A.A.A. Fidenza ed il GRAC han quindi contattato la Sezione di Udine dell'Associazione, appurando che nel piccolo borgo di Valvasone vive ancora la madre del pilota, di 99 anni. Tra i "borghi più belli d'Italia", dall'architettura medievale ben conservata e con un castello restaurato e visitabile che espone al suo interno mosaici e affreschi, Valvasone fa oggi parte del Comune di Valvasone-Arzene, in provincia di Pordenone.

(i quotidiani Libertà di Piacenza e Gazzetta di Parma)



Lo scorso 27 novembre, la delegazione della sezione di Fidenza, comprendente il presidente Col. Alberto Bianchi, il socio Luigi Buratti e due appassionati ricercatori del GRAC, Arrigo Francani e Stefano Terret, si è recata in Friuli incontrandosi con il Presidente dell'A.A.A. Udine Romeo Zolli e il Capo Nucleo di Valvasone, Giorgio Milani. I soci delle sezioni friulane ed emiliane si sono quindi recati al cimitero di Arzene per visitare la tomba del S.Ten. Spagnol presso la Cappella di famiglia, davanti alla quale hanno letto la Preghiera dell'Aviatore, dopo un momento di raccoglimento e commozione. Con l'accoglienza e le toccanti parole di ringraziamento del sindaco Markus Maurmair e del vicesindaco Massimiliano Bellone, in un momento di particolare coinvolgimento emotivo, i delegati fidentini dell'A.A.A. – Aviatori d'Italia hanno riconsegnato alla cittadinanza del Borgo l'orologio appartenuto al loro "figlio caduto", riportato a casa dopo mezzo secolo, insieme a piccole parti del velivolo rinvenute sul luogo della tragedia: i preziosi cimeli verranno esposti in una bacheca che già conserva alcuni ricordi e materiali appartenenti al giovanissimo e sfortunato pilota.



La cerimonia è proseguita con lo scambio di ricordi tra le Sezioni dell'Associazione Arma Aeronautica ed il Comune, in un clima di reciproca stima e amicizia: i soci di Fidenza hanno donato alle loro controparti di Udine due pubblicazioni del socio Buratti su "I cieli piacentini" e la "MOVVM Gorrini", nonché una stampa firmata dal Maestro Dabbene, con soggetto "L'Ultimo Asso" della 2ª Guerra Mondiale - MOVVM Luigi Gorrini. A sua volta il Sindaco Markus Maurmair ha fatto dono ai fidentini di un libro sulla "Città de Voleson", la Sezione di Udine ha offerto il proprio crest ed il Nucleo di Valvasone ha offerto un prezioso prodotto locale con dedica.

(MESSAGGERO VENETO) - Il quadrante segna ancora l'ora della tragedia: le 10.32 Il sottotenente di Arzene perse la vita il 13 maggio 1971 - Morì in un incidente aereo nei cieli dell'Emilia: dopo mezzo secolo ritrovato l'orologio del pilota friulano Spagnol - Il quadrante segna ancora l'ora della tragedia: le 10.32 - DAVIDE FRANCESCUTTI 04

DICEMBRE 2021 - ARZENE. Rimasto per oltre 50 anni nel silenzio dei boschi, un orologio affiora dal luogo di un tragico evento per ricordare un giovane aviatore caduto durante il servizio, mentre realizzava il suo sogno: volare. Quello ritrovato è il cronografo del sottotenente Aldo Spagnol, pilota di Arzene scomparso nel 1971, a soli 23 anni, in un incidente aereo sui cieli di Bardi (zona montana nella provincia di Parma, al confine con quella di Piacenza).

(IL GAZZETTINO) - Ritrovato sui monti l'orologio di Aldo il pilota morto in volo 50 anni fa. Valvasone Arzene - Un cimelio riscoperto sotto la terra di una montagna fa riemergere dalle nebbie del passato il tragico destino dell'arzenese Aldo Spagnol. Le lancette sono ferme in quel preciso momento, le 10 e minuti 32. Come l'ultimo segnale sui radar, poi dei due F-84F militari non c'è più traccia. Le testimonianze successive raccontano di due aeroplani che si sono toccati in volo.

## LE PAGINE DELLE RICORRENZE



### 26 novembre - celebrazione della “Virgo Fidelis” - Patrona dei Carabinieri.

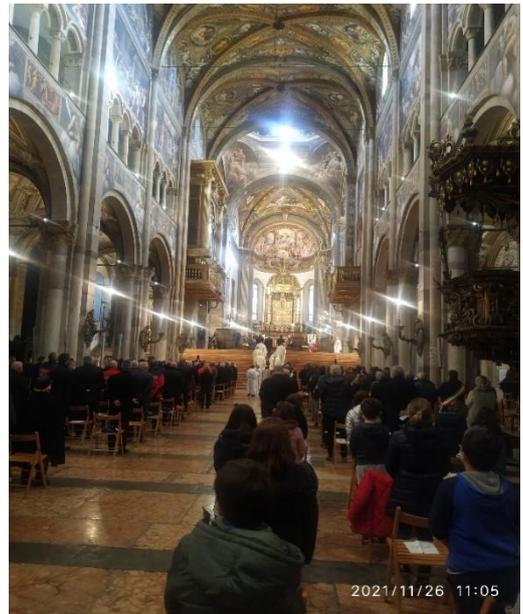
La cerimonia si è svolta nella Cattedrale di Santa Maria Assunta di Parma; la celebrazione Eucaristica in onore della Patrona dell’Arma dei Carabinieri - “Maria Virgo Fidelis” è stata officiata dall’Ordinario Militare per l’Italia, S.E. Rev.ma Mons. Santo Marciànò, unitamente al Vescovo di Parma – Mons. Enrico Solmi.

Erano presenti le massime autorità cittadine, tutte le rappresentanze delle Associazioni Combattentistiche e d’Arma senza insegne.

Nonostante le limitazioni sanitarie imposte, tutti i posti assegnati erano occupati da tanti fedeli, considerato che la celebrazione era aperta al pubblico e da una rappresentanza delle scuole inferiori locali.

*Nella foto l’interno della Cattedrale gremito di rappresentanze e fedeli, durante la celebrazione Eucaristica da parte dell’Ordinario Militare. Sulla destra la rappresentanza delle scuole.*

**La proclamazione come Patrona** - La proclamazione di Maria “Virgo Fidelis” avvenne l’8 dicembre 1949 per volontà del Papa Pio XII, accogliendo l’istanza di monsignor Carlo Alberto di Cavallerleone, Ordinario Militare per l’Italia. La celebrazione della festa venne fissata per il giorno 21 novembre, in concomitanza della commemorazione liturgica della presentazione di Maria Vergine al tempio.



Nell’ambito della cerimonia, è stata celebrata anche la ricorrenza dell’80° Anniversario della “Battaglia di Culqualber” e la “Giornata dell’Orfano”. Al termine della celebrazione religiosa. È stato letta una breve rievocazione del fatto d’Armi.

**La Battaglia di Culqualber** - la battaglia di Culqualber, fu combattuta in Abissinia fra italiani e britannici durante il secondo conflitto mondiale. Il giorno 21 novembre del 1941, infatti, il primo Gruppo Mobilitato dei Carabinieri si sacrificò nella difesa del caposaldo di Culqualber, un eroico

*gesto che valse la seconda Medaglia d’Oro al Valor Militare alla Bandiera dell’Arma dei Carabinieri, dopo quella del primo conflitto mondiale.*

A seguito del gradito invito ricevuto dal Comandante Provinciale dei Carabinieri di Parma – Colonnello Pasqualino Toscani - era presente alla cerimonia il Presidente della Sezione Arma Aeronautica di Fidenza.

## LE PAGINE DELLE RICORRENZE



**19 novembre – Comando Rete POL  
A.M. 1988/2021**

**commemorazione del 33° anniversario del tragico incidente occorso al M.ilo Mario Cuccaro.**

Come ogni anno la grande famiglia della Rete POL si riunisce intorno al monumento con l'effigie della Madonna di Loreto, realizzato all'interno del Comando in memoria del M.ilo Cuccaro.

L'intero piazzale è intitolato al veterano militare che nella storia ormai sessantennale della Rete POL, costituisce l'unico militare deceduto in servizio.

La commemorazione è sempre densa di fraterna solidarietà, da parte dei colleghi e dei Comandanti che si sono succeduti in tanti anni, nei confronti dei familiari, sempre presenti alla ricorrenza insieme al Tenente del Ruolo d'Onore - Marco Rainieri sopravvissuto all'incidente grazie proprio al M.ilo Cuccaro, che estrasse dall'abitacolo dell'automezzo in fiamme l'allora Aviere Specialista Rainieri, antepoendo alla propria salvezza tale coraggioso e generoso gesto, che gli fu fatale.



La Santa Messa è stata officiata dal Cappellano Militare – Don Daniele Benecchi – nella piccola Cappella di San Cristoforo, recentemente realizzata all'interno della Base aeronautica, alla presenza dei familiari e di una rappresentanza delle Sezioni AAA di Fidenza e Parma con il proprio Labaro.

Dopo la Preghiera dell'Aviatore recitata dal Tenente Femminò, il Comandante

Tenente Colonnello Vito Casano, ha rivolto il saluto dell'Ente ai presenti, con particolare riferimento alla famiglia Cuccaro, al Cappellano Militare ed alle rappresentanze dell'Associazione Arma Aeronautica.



Questa tradizionale commemorazione, oltre al contenuto di suffragio nei confronti del militare caduto, porta con sé, tra le file dei Draghi, il memento dell'esperienza, del delicato mestiere svolto dalla compagine operativa del POL ed un silente forte monito dei veterani nei confronti delle nuove generazioni, per ricordare che dietro ogni mestiere - ed in particolare nella mission della Rete POL e dei suoi militari - si cela il rischio di infortuni e la inderogabile necessità di operare sempre con impegno, serietà e nel più scrupoloso rispetto delle regole, contribuendo quotidianamente ad elevare il livello di sicurezza nelle operazioni.

Al termine della cerimonia religiosa in Base, il gruppo dei partecipanti si è spostato presso il Deposito di Collecchio, dove è stata deposta una corona e resi gli onori presso il cippo che ricorda il luogo dell'incidente del novembre 1988.



**Strega – foto Gandolfi**

## LE PAGINE DELLE RICORRENZE



### 4 dicembre - ricorrenza della "Santa Barbara" - Patrona dei Marinai

Il giorno 4 dicembre 2021, presso la Chiesa dell'Oratorio dei Rossi in Parma, i Marinai della Sezione di Parma dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia, hanno ricordato la ricorrenza della loro Patrona con una Messa in onore della Santa Barbara e di tutti i militari Caduti servendo la Patria.

Dopo la cerimonia religiosa, durante la quale è stata letta la Preghiera del Marinaio, un corteo con le rappresentanze, i Vessilli ed i Labari, si è spostato presso i Portici del Grano per la deposizione di una corona con la resa degli Onori ai Marinai parmigiani scoppiati nella II Guerra Mondiale.

*STV Mediolis*



### 10 dicembre - ricorrenza della MADONNA DI LORETO – "Santa Patrona degli Aeronauti"



Alla cerimonia per la ricorrenza della Santa Patrona degli Aeronauti, organizzata presso il Distaccamento Aeroporto San Damiano, su invito del Comandante – T. Colonnello Francesco Rossi, ha partecipato una rappresentanza della Sezione Arma Aeronautica di Fidenza, costituita dal Vice Presidente Franco Gorrini, l'Alfiere Domenico Illari (*foto a lato*) in accompagnamento del Labaro intitolato alla MOVIM Luigi Gorrini e il Socio Piero Verduri – Capo Nucleo di Soragna.



La celebrazione Eucaristica è stata officiata dal Vescovo – S.E. Mons. Adriano Cevolotto; era presente il Prefetto di Piacenza, unitamente alle più alte autorità civili e militari locali. Oltre il Comando e lo spiegamento del personale di base inquadrato, erano presenti altri Generali delle FFAA, le rappresentanze delle Associazioni Arma Aeronautica di Piacenza e Fidenza, oltre alle Associazioni Combattentistiche e d'Arma di altre FFAA e CCAA, con Vessilli e Labari.



Al termine della cerimonia religiosa, un breve intervento del Comandante del Distaccamento Aeroportuale ed il saluto delle Autorità presso il Bar Volo.

*(foto Verduri)*

## 10 dicembre - ricorrenza della MADONNA DI LORETO “Santa Patrona degli Aeronauti”



**A Parma** - Si sta per concludere il Giubileo Lauretano, l'Anno Santo iniziato con l'apertura della Porta Santa della Basilica di Loreto promosso per la proclamazione della Beata Vergine Lauretana a “Patrona degli Aeronauti” avvenuta il 24 marzo 1920. Durante questo anno celebrativo l’Aeronautica Militare ha voluto fortemente che la Sacra Effigie della Madonna di Loreto, benedetta da Papa Francesco, fosse presente in tutte le sue basi e quindi anche presso il Comando Rete POL e nella città di Parma.



La mattina di venerdì scorso - 10 dicembre - il Vescovo di Parma – Mons. Enrico Solmi - ha officiato la celebrazione alla presenza delle massime autorità civili e militari. L'evento è stato organizzato dal Comando Rete POL Aeronautica Militare, in collaborazione con tutte le componenti di aviazione civile locali, come la Compagnia di Riprese aeree (CGR), l'Aeroclub “Gaspere Bolla” e la Società di gestione dell'Aeroporto Giuseppe Verdi

(SoGeAP); organizzazioni presenti alla cerimonia con i loro massimi rappresentanti. In rappresentanza del Comune di Parma lo stesso Sindaco Federico Pizzarotti. Presenti tutte le rappresentanze delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma con Vessilli e Labari.

Per la prima volta quest'anno la cerimonia si è tenuta presso la chiesa dell'Oratorio dei Rossi, lasciando dopo oltre venti anni - per motivi contingenti - il tradizionale hangar della Compagnia Generale di Riprese aeree. Nella Chiesa di Via Garibaldi ricordiamo che è conservata la copia della Santa Effigie presente nel Santuario di Loreto; immagine che venne portata in pellegrinaggio in tutta Italia lo scorso anno, compresa Parma, in occasione del centenario della proclamazione della Beata Vergine a Patrona degli Aeronauti.



### Cerimonia Messa con il vescovo per la Madonna di Loreto Aviatori in festa per la patrona «Noi sempre vicini alla gente» L'impegno dell'Aeronautica militare in questi tempi difficili

**Parma** - Il vescovo di Parma, Mons. Enrico Solmi, ha officiato la messa per la Madonna di Loreto, patrona degli aviatori, nella chiesa dell'Oratorio dei Rossi. La cerimonia è stata presieduta dal vescovo Solmi, con la partecipazione del sindaco Federico Pizzarotti, del comandante T. Col. Vito Casano e di altre autorità civili e militari. Durante la messa, il vescovo ha sottolineato l'impegno dell'Aeronautica militare in questi tempi difficili, esprimendo il suo apprezzamento per il servizio svolto dal personale della Rete POL.



Alla presenza delle massime autorità

civili, militari e religiose locali, e delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, il Comandante – T. Col. Vito Casano ha sottolineato che “l’Aeronautica Militare non ha mai fatto mancare la sua vicinanza alla gente – soprattutto in questo particolare periodo storico difficile ed incerto, offrendo costantemente il suo servizio alla collettività ed al Paese”. Il Comandante si è poi rivolto ai suoi Uomini e Donne inquadrati: “permettetemi di esprimere il più sincero e sentito apprezzamento a tutto il personale della Rete POL che, silente, opera quotidianamente con assoluto spirito di abnegazione, secondo i dettami del giuramento prestato; tale personale svolge la propria professione col desiderio di ben fare e con la passione che da sempre contraddistingue i Draghetti della rete POL”.

(testo parzialmente tratto dalla Gazzetta di Parma 11.12.21 – foto concesse dall’A.M.)

**IL GEMELLAGGIO DELLE SEZIONI DI GALLARATE E FIDENZA**  
**Fidenza – Residenza storica Comunale – Sala del Consiglio 8 dicembre 2021**



*L'Associazione Arma Aeronautica  
Sezione di Gallarate  
M.O.V.M. Cap. Pilota Gustavo Moreno*



*L'Associazione Arma Aeronautica  
Sezione di Fidenza  
M.O.V.M. Cap. Pilota Luigi Gorrini  
S.M. Arm. Dante Corradini*

*Riunite in Assemblea Plenaria il giorno 8 dicembre 2021  
presso la storica Sala del Consiglio Comunale della città di Fidenza,  
riconoscendosi nello Statuto Sociale dell'A.A.A. e nelle finalità in esso sancite  
di mantenere vivo l'amor di Patria, il culto della Bandiera e dell'Onore, nonché di  
tramandare il patrimonio culturale e spirituale dell'Aeronautica Militare,  
**I Presidenti delle Sezioni A.A.A. di Fidenza e Gallarate**  
qui rappresentate, determinano e sottoscrivono il seguente*

***Atto di Gemellaggio***  
*in nome del quale*

***Si impegnano:***

*a promuovere idonee iniziative tra le rispettive Sezioni per sviluppare proficui rapporti di collaborazione,  
nell'intento di favorire la reciproca conoscenza e frequentazione, nonché di costituire valide opportunità  
ed iniziative atte a testimoniare e trasmettere i valori e gli ideali condivisi tra  
l'Associazione Arma Aeronautica e l'Aeronautica Militare,  
nonché la conoscenza del patrimonio di storia aeronautica alle nuove generazioni.*

***Convengono inoltre:***

*di affermare l'interesse delle rispettive Sezioni e dei rispettivi Associati, a consolidare vincoli  
di reciproca amicizia e solidarietà; di attivare iniziative di interscambio in ambito associativo,  
finalizzato alla diffusione della cultura aeronautica ed allo studio di tematiche sull'Aviazione, attraverso  
ricerche, mostre, convegni, pubblicazioni, progetti e lavori di gruppo tra gli associati e/o destinati ai giovani  
ed agli appassionati, anche come forma didattica ed al contempo di valorizzazione del patrimonio aeronautico.*

*Sezione AAA di Fidenza  
Il Presidente  
Col. (r) Alberto Bianchi*

*Sezione AAA di Gallarate  
Il Presidente  
Col. (r) Michele Ciorra*

***I Testimoni d'Onore***

*Il Presidente Onorario  
Cav. A.S. Benito Gorrini*

*il Vice Presidente  
Ezio Di Mio*

**PER CHI HA VOGLIA DI LEGGERE: Perché un gemellaggio?** Durante un periodo di frequentazione e di attività sviluppate in comune, i presidenti delle Sezioni AAA di Gallarate e Fidenza hanno potuto constatare che le due compagini svolgono attività simili e indirizzano le proprie riprese su temi e progetti condivisi. La riflessione è che molte delle oltre 200 Sezioni AAA nazionali, pur appartenendo alla stessa organizzazione il cui statuto prevede molteplici finalità, limitano il proprio interesse alle attività celebrative e commemorative, tralasciando le fondanti iniziative tese alla diffusione - soprattutto nei giovani - della cultura aeronautica, dell'orientamento professionale, della ricerca e dello studio di problematiche inerenti l'Aeronautica, delle proposte formative in ambito aviatorio e degli sport aeronautici; tutte attività queste che promuovono un proselitismo concreto ed efficace, avvicinando giovani, studenti e appassionati al meraviglioso mondo dell'Aeronautica.

Non appare quindi superfluo promuovere ed esortare i propri Soci ad una collaborazione e ad un impegno di gruppo che possa porre a fattor comune esperienze e risorse, per conseguire una utile sinergia ed un più facile conseguimento degli obiettivi. Troppe volte si è constatato in passato un certo campanilismo tra diverse realtà associative, una difficoltà ad intraprendere attività comuni. **Tantissime visite conoscitive vengono fatte dalle Sezioni nei Reparti Operativi, ma quante attività di interscambio avvengono tra Sezioni?** Proprio di recente AAA Fidenza ha promosso un incontro con AAA Udine per dare vita ad una importante iniziativa di alto valore morale, storico-aeronautico e umano. Un'ulteriore attività tecnico-didattica è in atto tra le Sezioni di Fidenza, Gallarate e Modena. Ecco quindi una buona occasione per ridare entusiasmo ai Soci e far nascere rapporti intersezionali.



Con questo atto votato dai rispettivi CCDD, determinato e sottoscritto dai Presidenti di Sezione e avallato dai Testimoni d'Onore (foto a lato) le Sezioni di Fidenza e Gallarate, riunite in assemblea plenaria il giorno 8 dicembre 2021, hanno concordato un protocollo di intesa atto a sviluppare attività comuni previste dallo Statuto dell'Associazione Arma Aeronautica – Aviatori d'Italia.

Questo atto impegna solo moralmente i Soci delle due Sezioni ed in particolare i CCDD ed i presidenti attuali e futuri, a coltivare la frequentazione tra i Soci, lo scambio culturale e tecnico-professionale, la promozione di eventi, ricerche, studi e progetti mirati alla diffusione della cultura aeronautica ed alla trasmissione dei valori e delle tradizioni che accomunano gli appartenenti all'Associazione Arma Aeronautica e all'Aeronautica Militare. **Non è stato solo un evento goliardico di un giorno, vogliamo credere di aver avviato una attività costruttiva e duratura.**

**LA CERIMONIA** - A Fidenza - il giorno 8 dicembre 2021 - presso la Sala del Consiglio della storica Residenza Comunale, si sono dati convegno i rappresentanti delle Sezioni di Gallarate e Fidenza. Giornata fredda e nevosa che tuttavia non ha fermato i fieri Soci del varesotto dall'intraprendere una partenza antelucana per essere presenti con le loro uniformi sociali ed il loro Labaro, alla cerimonia organizzata in Comune, grazie alla sensibilità e ospitalità del Sindaco Massari. La scelta della data era quasi scontata, tradizionalmente gli Aviatori borghigiani onorano la loro Santa



Patrona,  
Madonna

di Loreto, il giorno dell'Immacolata, per non interferire con le cerimonie dell'Aeronautica Militare, fissate nella ricorrenza del 10 dicembre. Giorno di riflessione per gli Aeronauti quindi, ma anche di festa e di tradizionale scambio di auguri natalizi, in cui poteva ben collocarsi anche la cerimonia solenne di sottoscrizione dell'atto di gemellaggio tra le due Sezioni.

(foto sopra e a lato – l'intervento introduttivo ed esplicativo del Presidente di Fidenza Col. Bianchi e la passionale quanto interessante replica del Presidente di Gallarate – Col. Ciorra)



Il colpo d'occhio alla bella sala consiliare prelude ad un atto solenne, la Sezione di Gallarate espone il Labaro decorato e intitolato alla MOVIM Capitano pilota Gustavo Moreno, pilota della I Guerra Mondiale; Fidenza espone i Labari dei Nuclei di Pieveottoville, di San Secondo e di Soragna, oltre quello della Sezione, intitolato alla MOVIM Luigi Gorrini – l'Ultimo Asso della II Guerra Mondiale. Ecco spiegato il motivo della presenza dei due aerei degli anni '20 e '40, nella pergamena di Gemellaggio. Il tema della giornata gli Aviatori fidentini lo hanno dedicato, per dovere di ospitalità, alle meragliese macchine volanti degli anni dei pionieri, per questo motivo il tavolo è adorno di due modelli di biplano in legno, realizzati con amorevole passione e maestria dal Socio Rino.



Sarà la Madrina della cerimonia – la Socia Piera Verduri – a predisporre per la firma le pergamene ed a ricevere gli omaggi delle due delegazioni. (foto sopra)

In un momento reso solenne dalla resa degli onori dei tanti labari presenti che si stringono intorno al tavolo, le firme vengono apposte dai Presidenti di Sezione e poi dai Testimoni d'Onore, che sono per Gallarate il Vice Presidente Ezio De Mio e per Fidenza il Presidente Onorario Benito Gorrini.

Adempite le formalità della firma, i partecipanti si rilassano e, in un clima di amichevole goliardia, avviene lo scambio di oggetti ricordo; l'artista socio di Fidenza **Maestro Luciano Dabbene** offre agli ospiti, a nome della Sezione fidentina, un'opera carboncina che ritrae il Pilota Gustavo Moreno con il suo aereo. Si aggiungono un libro e la medaglia ricordo in bronzo del centenario della MOVIM Luigi Gorrini.



La Presidenza di Gallarate offre ai "neo gemelli" un quadro dell'artista **Maestro Roberto Zanella**, che ritrae le gesta del pilota Luigi Lucini nel canale di Corfù, con il suo FIAT BR.20 nel 1942. Il titolo/motto è "O tutti vivi o tutti morti". A corredo dell'opera, il curriculum incorniciato del pilota Lucini.

Infine le due delegazioni lasciano al Sindaco – in ricordo dell'evento - un gagliardetto della Sez. di Gallarate con dedica ed un modello di biplano.



Al termine della suggestiva cerimonia, le delegazioni “neo gemelle” hanno reso onore al monumento agli Aviatori di Fidenza, nel Largo omonimo, deponendo una corona sulla targa dedicata alla MOVIM Gorrini e ... imperturbabilmente sugli attenti - sotto una insolita ed abbondante nevicata – hanno recitato la Preghiera dell’Aviatore in onore degli Aviatori Caduti e della Santa Patrona.

La giornata intensa di eventi è proseguita al ristorante, dove i graditi ospiti gallaratesi, hanno incontrato un nutrito gruppo di Soci fidentini con

familiari, gettando le basi per quell’auspicato processo di familiarizzazione e frequentazione, su cui si sono impegnate le Sezioni.

Non poteva certo mancare in una tale circostanza, un brindisi augurale per le fortune delle Sezioni Aeronautiche; l’onore di gestire il tradizionale entusiastico atto che suggella ogni avvenimento goliardico aeronautico, è stato offerto per doverosa ospitalità alla delegazione Gallaratese, lasciando alle parole del Colonnello Ciorra, il mitico grido del Ghereghegheez.



Al termine del pranzo, prima di dare corso alla sessione ludica della giornata, la presidenza di Fidenza ha voluto ringraziare gli ospiti della Sezione di Gallarate, tutti i soci e famliari intervenuti al conviviale affrontando i disagi della nevicata ed infine i Soci che hanno collaborato alla organizzazione dell’evento, con poarticolare riferimento ad Angelo Gorrini, alle Signore Franca, Marcella e Federica per i tanti doni e addobbi realizzati ed infine al modesto e bravo Rino, per le sue amorevoli realizzazioni in legno.



*(Nelle immagini sopra, due momenti dello scambio dei preziosi oggetti ricordo tra le delegazioni).*

*In redazione Strega - foto di Giancarlo Lomi*

## AVVISI E COMUNICAZIONI



### **AVVISO A TUTTI I SOCI: RINNOVO TESSERAMENTO ANNO 2022** **È tempo di effettuare i versamenti delle quote associative annuali**

Per sostenere i costi di gestione della nostra associazione, i costi organizzativi degli eventi, di funzionamento della sede, delle assicurazioni, delle attrezzature nonché dei sistemi di comunicazione (come il sito internet e Forum - che ci tengono informati e sempre in stretto contatto) occorre auto-sostenerci. **il Consiglio Direttivo di Sezione ha stabilito di mantenere per l'anno 2022, l'importo della quota associativa in € 20,00, confidando nei contributi volontari extra, che molti generosi soci versano.**

**Ricordiamo a chi non ha partecipato alle Assemblee e agli incontri di Sezione, che alcuni degli oneri inseriti nel bilancio preventivo 2021, non sostenuti a causa della emergenza sanitaria in corso, sono stati devoluti a favore della dotazione della Sezione, per beni e servizi destinati ai Soci, ai progetti ed agli eventi in programma. Con ciò siamo convinti di aver continuato a fornire - tutti insieme - un contributo importante alla nostra attività ma anche a scopo di pubblica utilità.**

**È molto importante mettersi in regola quanto prima, al fine di poter chiudere la contabilità e procedere al versamento alla Presidenza Nazionale delle quote, nei tempi previsti. Si ricorda infatti che della quota sociale stabilita, per ogni Socio iscritto, debbono essere versati € 10,00 alla Presidenza Nazionale, per le spese generali di gestione del Sodalizio e per l'invio del mensile "AERONAUTICA".**

**Le quote versate in ritardo generano notevole aumento di lavoro amministrativo e contabile per la Sezione e possono comportare la cancellazione automatica dalle liste di invio del mensile AERONAUTICA. Sanare tali "automatismi" comporta disservizio ed ulteriore complicato lavoro.**

**Il bollino adesivo 2021, che verrà consegnato unitamente alla ricevuta a seguito del versamento della quota annuale, va applicato sulla propria tessera personale per renderla valida nell'anno di riferimento ed ottenere le agevolazioni previste per i possessori di tessera badge A.A.A.**

### **Quote 2022 - come mettersi in regola senza stress:**

**LE QUOTE POSSONO ESSERE VERSATE il sabato mattina in sede - in orario 9,00-11,30 - In alternativa ai vostri rappresentanti di zona;**

per Salsomaggiore Terme -	<b>Sergio Vaccari</b>	cell. <u>333 493 2461</u>
per Fidenza e CRAL Bormioli -	<b>Roberto Miati</b>	cell. <u>331 702 5002</u>
per Fiorenzuola d'Arda -	<b>Luigi Buratti -</b>	cell. <u>338 713 6037</u>
per Soragna -	<b>Piera o Pier Ugo Verduri -</b>	cell. <u>347 145 1030</u>



infine è possibile effettuare comodamente il pagamento, tramite bonifico bancario, presso un bancomat, intestandolo a: **Associazione Arma Aeronautica - Sezione di Fidenza**

**Codice IBAN: IT 41 K 06230 65170 000030405990**

**Causale: quota associativa AAA anno 2022 - Socio: (nome e cognome)**

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

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

In occasione del versamento della quota associativa può essere effettuato un ulteriore versamento quale **"contributo volontario"** alla gestione della Sezione AAA - utilizzando lo stesso codice IBAN

**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](http://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](http://www.assoaeronauticafidenza.it)*

*contatti: [assoaeronautica.fidenza@gmail.com](mailto:assoaeronautica.fidenza@gmail.com)*

*redazione: [redazione\\_forum@libero.it](mailto: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](mailto: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 divulgiamo, 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.** – L'Assemblea Generale dei Soci AAA ha approvato e ufficializzato 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 – Freccie Tricolori, a cui tutti i partecipanti potranno assistere. 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. Sono state 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 della propria 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 dei soli Soci di Fidenza:** [assoaeronautica.fidenza@gmail.com](mailto:assoaeronautica.fidenza@gmail.com)

**COMUNICAZIONE**  
dell'ASSOCIAZIONE ITALIANA SCLEROSI MULTIPLA (A.I.S.M.) – Sez. di Parma



**Spett. ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA**  
**c.a. Presidenza della Sezione di Fidenza**  
**Via G. Mazzini, 3**  
**43036 FIDENZA**

*Cari amici,*  
*anche quest'anno il nostro evento di raccolta fondi LA MELA DI AISM ha segnato un grande momento di unione per la nostra associazione. L'impegno profuso da tutti i volontari, le associazioni, i gruppi operativi e le istituzioni che hanno deciso di supportarci è stato fondamentale.*

*Siamo orgogliosi di avervi al nostro fianco e siamo grati a tutti voi per aver partecipato e creduto nella nostra associazione.*

*MELA in autunno, GARDENSIA per la festa della donna, ERBE AROMATICHE in primavera, PANDOTTONE nel periodo natalizio, sono momenti fondamentali per il sostegno delle nostre attività che si traducono in risposta ai bisogni delle persone con SCLEROSI MULTIPLA.*

*Il nostro impegno è quello di aumentare i servizi ed essere sempre più presenti nella vita delle persone coinvolte nella SM al fine di esserne sempre il punto di riferimento.*

*Questo è possibile solo grazie all'impegno incessante di tutti i volontari, e al sostegno economico generato dalla raccolta fondi. Confidiamo di avervi sempre al nostro fianco anche nelle prossime edizioni.*

**Un caro saluto a tutti voi, da noi di AISM Parma**  
*Lettera firmata*

**AISM - INSIEME UNA CONQUISTA DOPO L'ALTRA**

*Cari Amici Soci,*

*questa giusta e apprezzabile manifestazione di gratitudine da parte della organizzazione AISM verso la Sezione di Fidenza dell'Associazione Arma Aeronautica ed in particolare nei confronti dei volontari che hanno sostenuto le attività passate - per le quali cito soltanto i nomi dei Soci che hanno sostenuto l'ultima edizione: **Afro - Giorgio - Roberto e Sergio** - costituisce senza dubbio una grande soddisfazione personale per i singoli; non di meno ritengo che rappresenti il più tangibile, evidente e concreto riconoscimento dell'impegno che la Sezione A.A.A. di Fidenza - "Aviatori d'Italia" ha sempre profuso nei confronti della cittadinanza e spesso ben oltre i confini comunali, provinciali e regionali, promuovendo e ponendo in atto molteplici **attività socialmente utili**.*

*Al contempo ritengo che la speranza di AISM di poter confidare anche in futuro nel prezioso contributo dei Soci volontari possa essere garantita, nel nostro caso, dalla lodevole sensibilità e generosa predisposizione verso il prossimo dei nostri "Aviatori d'Italia".*

*La Presidenza ed il Consiglio Direttivo della Sezione si uniscono con piacere ed orgoglio, alle espressioni di apprezzamento e gratitudine espressi nei confronti dei nostri Soci Volontari di ieri, di oggi e certamente anche del prossimo futuro.*

*Fidenza 12 dicembre 2021*

*Un fiero abbraccio*



## “DIAMO SPAZIO ...ALLO SPAZIO”

### I COSMONAUTI PERDUTI E IL DISASTRO DI NEDELIN

Fonte: YouTube – La Biblioteca di Alessandria – La storia dell’esplorazione spaziale - Verso lo spazio 5

Nelle ultime puntate abbiamo raccontato di come i sovietici, fossero riusciti ad ottenere le prime vittorie nello spazio con i satelliti Sputnik, il primo essere vivente nello spazio (Laika) e le prime missioni verso la Luna. Ora inizieremo a parlare di quel decennio d'oro degli anni '60 che porterà prima un essere umano nello spazio e poi nel 1969 fino alla Luna.

Iniziamo dai sovietici che precedettero il lancio di Gagarin e poi parleremo di uno dei più grandi misteri dell'esplorazione spaziale, quello dei “cosmonauti perduti”, ovvero di quella leggenda che secondo la quale cosmonauti sovietici si sarebbero persi nello spazio o sarebbero morti durante il lancio, di cui l'Unione Sovietica non ha mai parlato per questioni di propaganda. Noi ne parleremo soltanto dal punto di vista scientifico.

La nostra storia inizia con lo Sputnik-4, una missione completamente diversa dalle precedenti, che continuò tuttavia ad essere chiamata Sputnik da parte degli analisti occidentali che non conoscevano il vero nome attribuito dai sovietici.

Infatti lo Sputnik-4 non è più un satellite, lo scopo è quello di testare una capsula in orbita. Questo aspetto gli americani l'avevano capito, avevano ottenuto delle foto che rappresentavano lo Sputnik 4 e avevano intuito che era troppo grande per alloggiare semplicemente un cane, o per essere un semplice esperimento. In realtà sembrava proprio una capsula per portare l'uomo nello spazio, infatti lo Sputnik-4 era un primo modello delle capsule “Vostok” che saranno poi quelle che porteranno Gagarin nello spazio. La cosa particolare è che all'interno è già presente un cosmonauta, non una persona vera, né un animale ma è “Ivan Ivanovic”, un nome generico dato ad un manichino, inserito all'interno di una tuta spaziale e inviato nello spazio per simulare e studiare le reazioni di un corpo umano in tali estreme condizioni, tra lancio e permanenza nello spazio e il non semplice rientro nell'atmosfera.



La missione Sputnik-4 fu un discreto fallimento, Ivan Ivanovic – il manichino - infatti non tornerà sano e salvo sulla Terra perché al rientro nell'atmosfera verrà perso il controllo della capsula, che precipiterà addirittura negli Stati Uniti, vicino ad una cittadina dell'Illinois. Lì arriverà il detrito più grande della capsula, che si era disintegrata al rientro nell'atmosfera; questo relitto venne fotografato e poi restituito ai sovietici.

Una curiosità era costituita dal fatto che sul manichino c'era proprio scritto “manichino” (MAKET) nel caso qualcuno lo avesse trovato, rischiando di scambiare per un alieno o per un cosmonauta vero morto nello spazio. La particolarità di questa missione e di tutte le missioni successive non era solo quella di

inviare e studiare un manichino, ma per testare il sistema di comunicazioni. In tutte queste missioni erano presenti dei messaggi registrati che venivano continuamente spediti verso Terra. Molto probabilmente alcuni di questi messaggi vennero captati anche da radioamatori, i quali probabilmente li scambiarono per veri messaggi provenienti da astronauti. Astronauti di cui l'Unione Sovietica non parlava perché non esistevano e che quindi si supponeva esser astronauti persi nello spazio.

Tra questi radioamatori i più famosi erano una coppia di fratelli di Torino - Achille e Giovanni Battista Judica Cordiglia, che diffusero prima nel loro circolo e poi alla stampa, il fatto di aver captato dallo spazio delle voci.





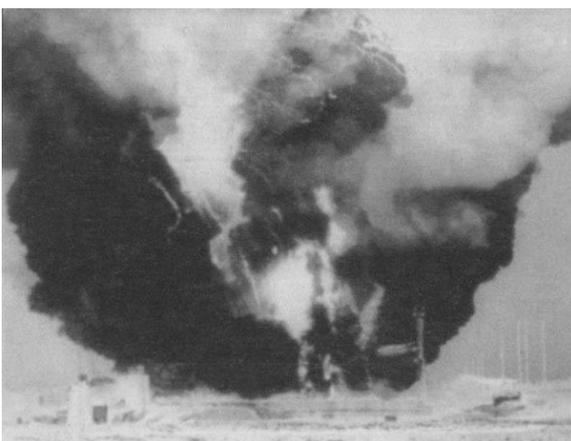
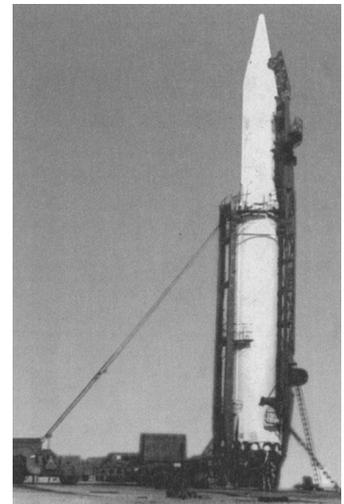
Probabilmente proprio i messaggi registrati, ma non solo delle voci, addirittura dei respiri, dei sospiri, dei battiti di cuore accelerati, che loro imputavano essere quelli dei cosmonauti perduti. L'alone di segretezza che all'epoca circondava queste missioni, non permise di capire l'origine di questi segnali e la spiegazione emersa solo dopo il crollo dell'Unione Sovietica, quando i fascicoli top secret dedicati a queste missioni vennero desegretati, scoprendo che in effetti si trattava semplicemente di test.

L'Unione Sovietica ebbe certamente i suoi disastri e molto spesso cercò di insabbiarli; oggi sappiamo che cosa successe perché dopo anni di segreti abbiamo i documenti originali. In particolare, fu difficile per l'Unione Sovietica insabbiare un disastro che provocò 150 morti ma è molto probabile invece, che sia riuscita a farlo per un disastro con un solo cosmonauta perduto nello spazio.

Il disastro dei 150 morti (molto probabilmente addirittura 190) è passato alla storia come il “disastro di Nedelin”, non è strettamente correlato ad un incidente durante l'esplorazione spaziale, quanto piuttosto ad un progetto finalizzato alla realizzazione di razzi che invece di portare l'uomo nello spazio portassero le bombe atomiche sulle città avversarie. Un progetto che era in corso sia da parte dei sovietici che da parte degli americani. In particolare, nell'Unione Sovietica questo progetto portato avanti da un certo Jangel aveva portato alla realizzazione del razzo “R16”, più piccolo rispetto allo R7 usato per i lanci spaziali, ma soprattutto diverso in quanto utilizzava un tipo di carburante su base idrazina. Senza entrare in difficili dettagli, l'idrazina imprimeva una spinta maggiore con una quantità e un peso minore, fatto che naturalmente offriva un grande vantaggio. Questo tipo di carburante era però molto instabile e quindi meno sicuro; questo rendeva molto difficile il suo utilizzo.

A dispetto del pericolo, chi spingeva affinché ci si lavorasse più in fretta possibile per fornire quanto prima all'esercito quei vettori strategici, era il generale Nedelin, che aveva obbligato i progettisti e gli scienziati ad accelerare il più possibile i lavori sul nuovo razzo, rifiutandosi di accettare delle normalissime norme di sicurezza, anche quando gli stessi progettisti gli fecero presente che il razzo non era ancora pronto.

Il 24 ottobre 1960 uno dei primi prototipi del razzo si trovava sulla rampa di lancio, l'obiettivo era che il primo lancio avvenisse improrogabilmente il 9 novembre, in modo da rendere noto al mondo l'esordio dei primi razzi sovietici di questo tipo, in coincidenza della ricorrenza della Rivoluzione d'Ottobre.



Durante questa giornata erano presenti scienziati, progettisti e un gran numero di ufficiali in visita, per assistere alle operazioni di lancio; Nel momento in cui si stava riempiendo per la prima volta il combustibile, avvenne qualcosa, probabilmente il cedimento di alcune paratie che dovevano tenere separato il combustibile dall'esterno e il combustibile divenne instabile. Probabilmente gli scienziati proposero di fermare il progetto, svuotare il razzo dal combustibile, effettuare le riparazioni, per poi riempirlo di nuovo ma Nedelin, che si trova sul posto insieme ad altri ufficiali che lo accompagnavano, rifiutò di sospendere le operazioni e ordinò di continuare i lavori per far partire quel razzo il prima

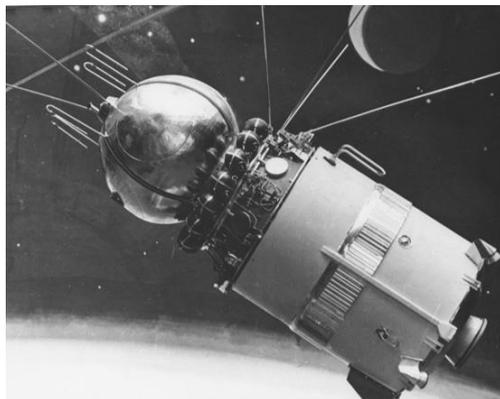
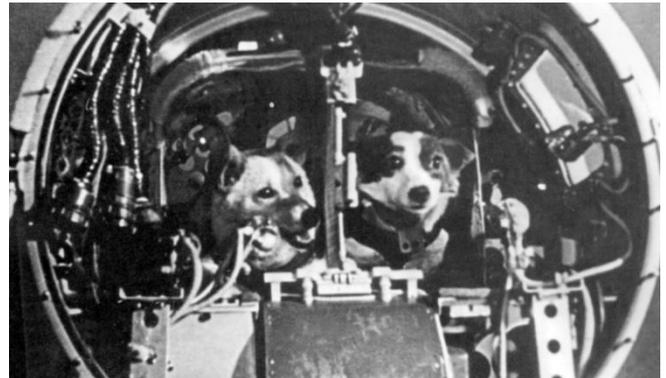
possibile. Non contento convinse gli ufficiali ad avvicinarsi al razzo per osservare meglio i lavori. Ad un certo

momento intorno alla rampa si trovavano circa 250 persone, quando il secondo stadio del razzo, quello più in alto, ebbe un malfunzionamento, partì una scintilla, divampò un incendio ed il razzo esplose. Nel disastro, nella palla di fuoco che si dice che fosse visibile addirittura a 50 chilometri di distanza, morirono 190 persone tra cui probabilmente lo stesso Nedelin mentre invece Jangel, il progettista che non si trova sul posto, si salvò.

I sovietici insabbiarono il tutto e lo fecero dicendo che quelle persone erano morte in un disastro aereo mentre si recavano proprio ad osservare il cosmodromo di Baikonur, dove in realtà era avvenuto il disastro.

Ecco quindi un vero "insabbiamento" ma di questo segreto oggi sappiamo tutto perché i report ufficiali, seppur secretati per tantissimi anni, furono conservati dall'Unione Sovietica; non è reperibile invece alcuna documentazione relativa a cosmonauti perduti nello spazio.

Parallelamente andava avanti intanto anche l'esplorazione spaziale. Nell'agosto del 1960 lo Sputnik 5 aveva portato due cani nello spazio, Belka e Strelka che vuol dire freccia e scoiattolo, i quali tornarono sulla Terra, a differenza di Laika, grazie a un meccanismo che permetteva alla capsula di rientrare. Furono quindi i primi esseri viventi ad andare nello spazio e a tornare indietro sani e salvi, tanto che poi uno dei due cani, che era una femmina, ebbe addirittura sei cuccioli di cui uno venne donato da Chruščëv al Presidente Americano Kennedy.



Le missioni continuarono, lo Sputnik 6 portò nuovamente due cani nello spazio insieme al primo sistema televisivo che avrebbe permesso di riprendere il tutto e per la prima volta venne testata la possibilità di far rientrare la capsula senza i retrorazzi di rallentamento, ma impostando una corretta rotta di rientro per un atterraggio non distruttivo.

Lo Sputnik 7 e lo Sputnik 8 furono dei tentativi di lanciare delle sonde verso Venere, con lo Sputnik 9 fu invece spedito nello spazio sia un vero cane, sia il manichino "Ivan Ivanovic"; in questa missione rientrarono tutti interi sulla Terra, sia il cane vivo che il manichino integro.

Lo Sputnik 10 fu l'ultimo tentativo, si voleva essere realmente sicuri che tutto funzionasse e lo Sputnik 10 praticamente non era che la prima versione di quella nave, la Vostok, che di lì a poco avrebbe portato il primo uomo sovietico nello spazio, Yuri Gagarin.

*(ricerche e recensioni di F. Cordaro)*

## Omaggio a Petronio

In ricordo del Socio, Amico e collaboratore di Forum, Gen. Petronio Malagoli, riproponiamo questo mese l'ultima storia tratta dalle "LE MEMORIE DI PETRONIO": episodi di vita vissuta da un Ufficiale appartenente ad una ... "Aeronautica d'altri tempi". Questa storia è stata pubblicata sulle pagine di Forum n° 45 a dicembre 2016.

*Il racconto che ci propone questo mese Petronio non è la solita sua disavventura in servizio, non ci sono gag e non si ride; è però una storia bellissima, sembra una fiaba ed è scritta dalla "Maestra Rita", sorella ormai scomparsa di Petronio, con il quale hanno vissuto da bambini gli anni della Guerra, per l'esattezza durante il periodo dell'occupazione tedesca nel Sud della Francia, dove abitavano.*

*Con questa storia così toccante che ci si potrebbe girare un film, vogliamo augurare Buon Natale, un po' di pace e serenità, non solo ai lettori ma a tutti coloro che – estranei ai giochi di potere – loro malgrado saranno in prima linea anche a Natale. Soldati o civili: tutte vittime della stessa guerra.*



### "Natale '43"

*"Maestra, ci racconti di quando eri bambina?"*

*Quante volte i miei alunni mi hanno rivolto questa domanda. Con le mie piccole storie personali sono sempre riuscita ad attirare la loro attenzione ed al termine del corso elementare loro sapevano tutto di me ed io ero a conoscenza di ciò che avveniva nelle loro famiglie.*

*Il racconto più richiesto è sempre stato "Natale 1943". Credo che durante la narrazione il mio indice d'ascolto superasse quello della "Piccola fiammiferaiid" di Andersen, senza voler togliere nulla alla fama del grande favolista danese!*

**24 dicembre 1943** - Avevo otto anni. Abitavo in quel periodo nel Sud-Est

*della Francia, al Cannet, nei pressi di Cannes. La zona era allora occupata dai Tedeschi.*

*Noi bambini non eravamo consci della drammaticità del momento. Le scuole erano quasi sempre chiuse, di ciò eravamo soddisfatti.*

*Nel pomeriggio della vigilia la mia famiglia decise di recarsi a Contes, un paesino nell'interno a 18 chilometri da Nizza. In quella località abitavano i miei nonni materni. L'itinerario del viaggio era: Cannes - Nizza in treno, Nizza - Contes in corriera. Ai civili allora non era permesso, se non in rarissimi casi, usare automobili private.*

*Sul treno non vi erano posti a sedere. Ci accontentammo di rimanere in piedi. Il tragitto era molto breve e per far trascorrere il tempo, osservavo con mio fratello, di venti mesi maggiore di me, il paesaggio snodarsi velocemente ai miei occhi. Improvvisamente un boato, una brusca frenata. Cademmo uno a ridosso dell'altro come birilli colpiti da una palla. Il treno si fermò tra nuvole di polvere e fumo di carbone. Eravamo nelle vicinanze di Cagnes-sur-Mer. Un ordine echeggiò tra i militari tedeschi che precipitosamente scesero dal convoglio e temendo un attentato, si misero a controllare i documenti di tutti i passeggeri; forse temevano un attentato.*

Noi eravamo italiani, dopo l'otto settembre, eravamo doppiamente nemici della Germania: primo perché i tedeschi ci consideravano traditori, secondo perché eravamo in zona di occupazione. Mio padre aveva evitato la deportazione per la sua sana e robusta costituzione: era più utile a lavorare al Vallo Atlantico che in un lontano campo di concentramento! Fu inserito nell'organizzazione TODT e viaggiava quindi regolarmente, con tanto di permesso!

Ci informarono che il ponte sul fiume Var era crollato, distrutto da un improvviso attacco aereo. Per pochi attimi si era evitata una tragedia! I miei genitori decisero di proseguire il viaggio sicuri di arrivare a Nizza in tempo per prendere l'ultima corriera per Contes. Guadammo il fiume che fortunatamente era quasi in secca.

In quel momento le mie belle scarpette nuove cominciarono a stringermi i piedi come morse. Nizza era ancora lontana, credo sei o sette chilometri. Mia madre decise di farmi proseguire in pantofole. Procedevamo lentamente, troppo lentamente e quando giungemmo a Nizza, in piazza Massena, l'ultima corriera per Contes era partita da pochi minuti.

Era scesa la notte ed una splendida luna inargentava il paesaggio rendendolo quasi magico. Vigeva il più stretto coprifuoco e le strade erano deserte. Decidemmo di continuare il viaggio per il semplice fatto che ormai non potevamo più tornare indietro e gli alberghi erano stati quasi tutti requisiti. L'unica alternativa era di andare avanti.

Ci aspettavano diciotto chilometri di strada, dovevamo sempre costeggiare il fiume Paillon. Mia madre prese i bagagli, molto leggeri a dire il vero, mio fratello le camminava accanto con molta dignità, mentre io, come invalida, fui sistemata sulle robuste spalle di mio padre. Era la notte di Natale. Le case immerse nel buio per l'oscuramento imposto dalla guerra, avevano, al chiarore della luna, un aspetto spettrale. Dall'interno, però giungevano, come ovattati, suoni di musiche e canti natalizi.

"Alto-la!" Mio padre si bloccò, la tensione fece indurire i suoi muscoli ed io percepii il pericolo. Dall'ombra sbucò una ronda tedesca armata fino ai denti. La luna con i suoi giochi di luci ed ombre dava loro un aspetto irrealistico. L'elmetto creava intorno agli occhi una zona scura. A me parvero fantasmi. Uno dei fantasmi, quello che probabilmente aveva il comando, mi osservava, poi spostava il suo sguardo su mio fratello e di nuovo su di me. Che sapesse qualcosa delle mie scarpe? Anche mio fratello era oggetto di osservazione e lui si era comportato da vero uomo. Conclusi che la sua indagine aveva un altro motivo. Alla luce di una pila esaminò i soliti documenti. Tutto in ordine. Perché dunque continuava ad osservarci?

Se ci avessero ucciso e gettati nel fiume nessuno si sarebbe accorto della nostra scomparsa. Non vi era anima viva, solo le acque del fiume, illuminate dalla luna, mormoravano una dolce nenia natalizia. Sembravamo delle statue. Finalmente il capo parlò. Si esprimeva in un buon francese. Mi colpì il tono della sua voce, non era secco e perentorio come ero abituata a sentire, aveva una sfumatura di stanchezza che allora non colsi pienamente, ma col passare degli anni, compresi che non era stanchezza, ma una profonda tristezza e, a distanza di tanti anni, ripensandoci, ancora mi commuovo.

La ronda si unì a noi ed insieme percorremmo un buon tratto di strada. Il capo parlava con i miei genitori ed un soldato prese sulle spalle mio fratello. Certamente dovevamo sembrare uno strano gruppo formato da italiani e tedeschi in territorio francese, militari e civili tra cui due bambini. Camminavamo

*tranquillamente come vecchi amici mentre tutta l'Europa era percorsa dalla frenesia dell'odio. Era un miracolo della notte di Natale!*

*Nel silenzio della notte, malgrado le crisi di sonno, mi giungeva frammentariamente la conversazione che si svolgeva tra i miei genitori ed il capo ronda. Alcuni giorni prima il comando gli aveva comunicato la morte, vittime di un bombardamento, di tutti i membri della sua famiglia, compresi i due figli che avevano l'età mia e di mio fratello. Nell'occasione della vigilia di Natale avrebbe potuto restare tranquillamente al comando, aveva però preferito essere di servizio. Nel silenzio della notte santa si sentiva più vicino ai suoi cari.*

*A pochi chilometri da Contes i Tedeschi tornarono indietro. Era quasi l'alba quando ci salutarono. Il capo pose la sua mano sulla mia testa e su quella di mio fratello come volesse benedirci. Vidi, al tenue chiarore delle prime luci del giorno, delle lacrime rigargli il volto. Non so il perché, in quel momento avrei voluto abbracciarlo, ma le mie braccia erano tenacemente trattenute dalle mani di mio padre. Gli altri due militari, in un francese quasi incomprensibile ci rivolsero alcune frasi di commiato. Erano giovanissimi, probabilmente all'inizio della guerra, avevano aspettato, come noi, i doni di Babbo Natale!*

*Col passare degli anni compresi il dramma di quei tre uomini, soli in un paese straniero, nella notte di Natale del lontano 1943.*

*La Maestra Rita Malagoli*



**Renoir – Terrasses à Cagnes - 1905 (Cagnes-sur-Mer molto prima della Guerra)**



## EDITORIA STORICA AERONAUTICA

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

*Maria Concetta Micheli*

### **“LA RAGAZZA CHE PARLAVA ALL’ELICOTTERO”**

*Questo libro racconta la storia di Maria Concetta Micheli, la prima donna italiana ad aver conseguito, nel 1971, il brevetto di pilota di elicottero. La sua passione per gli elicotteri l’ha portata a ricoprire un ruolo che fino ad allora era stato prettamente maschile, in un’epoca in cui la disparità tra i sessi era decisamente più accentuata di oggi. Maria Concetta ha dovuto lottare ogni giorno per far conoscere il proprio valore e superare i pregiudizi, ma la sua straordinaria determinazione e la forza del suo carattere l’hanno portata ad ottenere nel tempo i riconoscimenti più alti. Il suo messaggio è rivolto a tutti, ma soprattutto alle donne che vogliono intraprendere lavori prettamente maschili. Le invita a non farsi intimorire mai e a perseverare nel loro obiettivo, ricordando che i lavori meglio riusciti sono quelli in cui si crede. E, in un’Italia che fatica ancora ad ottenere la piena uguaglianza tra donne e uomini nel mondo del lavoro, esorta tutti a riconoscere il valore delle persone indipendentemente dal sesso.*

*Giorgio Evangelisti è pilota di aeroplani e di alianti, nonché pilota militare ad honorem. Giornalista*

*dal 1958, ha al suo attivo pubblicazioni di argomento aeronautico su quotidiani e riviste specializzate italiane e straniere, nonché oltre trenta libri sull’aviazione e i suoi grandi protagonisti. Nel 1968 ha conseguito il premio “Mario Massai” per il contributo alla diffusione giornalistica dell’aeronautica e, nel 2003, il premio speciale alla carriera dell’Associazione Arma Aeronautica.*



## TIPOLOGIA DELLE MATRICOLE MILITARI (NORMA DAAA AER.P-7 DEL 6.6.2016)

*Lo scorso mese abbiamo pubblicato un lungo elenco per la classificazione degli aeromobili in dotazione alle FFAA e CCAA dello Stato, in possesso di una componente aerea. Entriamo di seguito nel dettaglio pubblicando uno stralcio della norma emanata dallo Stato Maggiore Difesa - Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l’Aeronavigabilità (DAAA – meglio conosciuta come ARMAEREO):*

*Tutti gli aeromobili militari sono suddivisi in specialità e a ciascuna specialità è assegnata una sequenza di matricole secondo la tabella seguente.*

<b>Classe</b>	<b>Specialità aeromobile</b>	<b>Matricola Militare</b>
Velivoli	Da Combattimento.....	4000>39999
	Ruolo Antisommergibile.....	40000>49999
	Uso Scuola e Addestramento.....	50000>60999
	Per Trasporto e Soccorso .....	61000>79999
Elicotteri.....		80000>99999
Alianti .....		100000>109999
<b>Aeromobili a Pilotaggio Remoto</b>		
	AV-Strategici.....	AV-SA-0001>AV-SA-9999
	AV-Strategici.....	AV-SB-0001>AV-SB-9999
	AV-Tattici.....	AV-T-0001>AV-T-9999
	AV-Leggeri.....	AV-L-0001>AV-L-9999
	AV-Mini.....	AV-M-0001>AV-M-9999
	AV-Micro.....	AV-P-0001>AV-P-9999
	SRCC.....	SRCC-0001>SRCC-9999

Gli APR sono classificati in base al peso: micro (m)<2 kg – mini (M) 2-20 kg – leggeri (L) 20-150 kg tattici (T) 150-500 kg – strategici (SA/SB)>500 kg, suddivisi in Classe A e Classe B a seconda della quota di tangenza: SA=tangenza 15.000 m, SB=tangenza 8.000 m AV=Aerial Vehicle SRCC=Stazione Remota di Comando e Controllo

**Nota** - Gli aeromobili della Guardia di Finanza, Corpo Armato ad ordinamento militare, hanno la Matricola Militare e l’MDS. Gli aeromobili della Polizia di Stato, Corpo Armato a conduzione civile, hanno la Matricola Militare e l’MDS, tranne il velivolo P.68. Gli aeromobili dei Vigili del Fuoco, Corpo civile, non hanno la Matricola Militare nè l’MDS.

Il velivolo PC-6/H2-B2 del 60° Stormo ha mantenuto la matricola civile HB-FJZ.

## TUTTE LE CONVENZIONI



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

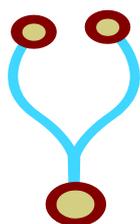
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRCR, per promuovere attività comuni e scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2021 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini. 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 ASSOERONAUTICA-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)

e 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.assoeronauticafidenza.it](http://www.assoeronauticafidenza.it) Poliambulatorio DPR - Via Emilia

Ovest, 12/a, 43126 Parma - PR - tel. 0521-2981



### FERRARINI - PORTE BLINDATE E INFISSI [www.ferrarini.pr.it](http://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](mailto: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](http://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](mailto: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 DICEMBRE 2021 - GENNAIO 2022

**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 ancora rispettare le regole anti COVID in vigore; **in particolare per l'accesso è richiesto il SUPER GREEN PASS**. Anche il Circolo è aperto con gli orari 9-11 e 15-18.

**Sabato 18 dicembre**  
**Sabato 18 dicembre**

**Parma – Sede Assoarma – Via Cavour** – ore 10,30 Sala convegni tradizionale scambio di auguri natalizi  
**Fidenza Sede Sociale** – ultimo incontro dell'anno 2021 – riunione del CD e Soci operativi per organizzazione evento Befana e scambio auguri natalizi

**Martedì 4 gennaio**  
**Mercoledì 5 gennaio**  
**Giovedì 6 gennaio**

**Fidenza sede sociale ore 9,00** – attività operativa Soci AAA Fidenza per evento Befana Aeronautica 2022  
....come sopra

**Largo degli Aviatori – ore 10,30 Evento Befana Aeronautica** – accesso libero a tutti i bambini accompagnati da un adulto – l'evento si svolgerà in rispetto delle regole sanitarie anticovid in vigore alla data dell'evento. In caso di maltempo l'evento avrà luogo sotto i portici del Comune, in Piazza Garibaldi 1.

### 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](mailto: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](mailto: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.**