

“FORUM”

degli aviatori

Comune di Fidenza Aeronautica Militare Associazione Arma Aeronautica Perenini

ASSOAERONAUTICA FIDENZA
Incontra gli studenti

SABATO 30 MARZO 2019
#AERONAUTICA96
96° ANNIVERSARIO DELLA COSTITUZIONE DELL'AERONAUTICA



Marzo 2019 - n° 72

**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 VII- n° 72 – data di emissione: 25 marzo 2019

Sezione di Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore – San Secondo - Soragna – Pieveottoville
Responsabile: Alberto Bianchi – Sezione A.A.A. di Fidenza - sede: Via Mazzini n° 3 - 43036 FIDENZA
per informazioni e contributi informativi: redazione_forum@libero.it



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

... i social di ASSO AERONAUTICA FIDENZA li consulti quando vuoi, dove vuoi, sono sempre con te

Se hai un contributo da fornire all'aggiornamento della pagina, invia materiale agli amministratori:
redazione_forum@libero.it roberto.miati@gmail.com assoaeronautica.fidenza@gmail.com

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

È stata aperta per tenere i contatti fra i membri della nostra Associazione ma anche tra gli appassionati di Aviazione e dell'Arma Azzurra. Saranno visibili gli eventi organizzati dalla nostra Sezione, le gite in programma, le manifestazioni ma avrà anche contenuti storici e argomenti che riguardano il mondo aeronautico.

Se sei già Socio, entra nella nostra chatt fornendo il tuo numero di cell. alla Sezione

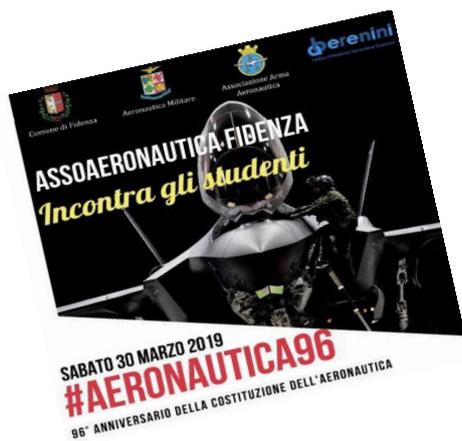
Sommario:

- Pg. 2	UNA PAGINA FACEBOOK TUTTA ASSO AERONAUTICA
- Pg. 3	96° A.M. – “UN ANNO INSIEME” – ASSO AERONAUTICA FIDENZA INCONTRA GLI STUDENTI(Strega)
LE PAGINE DI STORIA	
- Pg. 4-10	L’AERONAUTICA MILITARE NEGLI ANNI DELLA GUERRA FREDDA(dal WEB)
- Pg. 11-13	DON BOREA – “IL MIO POSTO ERA LÀ E LÀ ERO RIMASTO”(GRAC - Web)
ATTUALITÀ	
- Pg. 14	“LEI IN DIFESA” LA NUOVA RUBRICA DI DIFESA ONLINE.....(DIFESA on-line)
- Pg. 15-16	MAGGIORE FEDERICA MADDALENA – PILOTA DI EUROFIGHTER.....(SOLE 24 ore - Monica D’Ascenzo)
- Pg. 17-21	PROGETTO MAXWELL – SECONDA FASE(testi Strega – fotografie di C. Gandolfi)
LE PAGINE DEGLI EVENTI	
- Pg. 22	“QUOTA 212” - UN’ASSEMBLEA DEI SOCI TUTTA DA GUARDARE(Strega)
- Pg. 23-24	PREMIO A.N.I.O.C. 2019(Strega foto Gandolfi)
EDITORIA STORICA	
- Pg. 25	DELTA EDITRICE – “LA REGIA NELLA BATTAGLIA D’INGHILTERRA”(di Corrado Barbieri)
- Pg. 25	“STACCANDO L’OMBRA DA TERRA”(di Daniele Del Giudice)
- Pg. 26	“ALTA PROFONDITÀ” STORIE E MISTERI DI MARE(di Folco Quilici)
MOSTRE – MANIFESTAZIONI E VISITE	
- Pg. 27	“MOSTRAERONAUTICA” AEROMODELLI E NON SOLO(ADAF Feltrinelli Milano)
- Pg. 28	VISITA ALLA 46° BRIGATA AEREA PISA –
- Pg. 28	PROGAMMA VISITE, EVENTI E PROGETTI 2019 DELLA SEZIONE AAA FIDENZA
CONVENZIONI	
- Pg. 29-30	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2019

L’AGENDA DEI MESI DI MARZO-APRILE 2019

in copertina: locandina dell’evento del 30 marzo 2019 presso l’IISS Berenini di Fidenza in occasione del 96° Aeronautica (immagine leader AM2019)

96° ANNIVERSARIO DI COSTITUZIONE DELL'AERONAUTICA



Nel 96° dell'A.M., l'Associazione Arma Aeronautica di Fidenza non poteva mancare l'appuntamento con i giovani e gli appassionati di aviazione, per confermare e approfondire il concetto slogan 2019, apparso sul calendario A.M.:

"Esistiamo perché siamo utili"

Assoaeronautica lo farà incontrando gli studenti a casa loro, all'Istituto "Agostino Berenini" di Fidenza, sabato 30 marzo 2019. Una giornata piena di eventi aperta anche al pubblico, in cui tutti potranno assistere a filmati mozzafiato e racconti entusiasmanti, ma solo pochi potranno essere ... **"PILOTI PER UN GIORNO"** provando l'emozione del simulatore di volo.

SABATO 30 MARZO 2019 #AERONAUTICA96 96° ANNIVERSARIO DELLA COSTITUZIONE DELL'AERONAUTICA

CITTÀ DI FIDENZA

PROGRAMMA

9.30

Alzabandiera e deposizione corona di alloro - Monumento Arma Aeronautica in Largo Aviatori

10.30

EVENTO APERTO AL PUBBLICO!!!

AssoAeronautica incontra gli studenti dell'IISS "A. Berenini" - Dialogo con un ospite speciale: Col. Pilota Flavio Babini già comandante gruppo caccia A.M., scrittore Racconti e filmati di un pilota militare durante la guerra fredda

Diventa pilota per un giorno con il
SIMULATORE DI VOLO **New!**

Naturalmente non potevamo resistere al richiamo della novità costituita dal CALENDARIO INTERATTIVO A.M. 2019. Non un "cosa da appendere e dimenticare, ma ...UNA REALTÀ AUMENTATA DALLA TECNOLOGIA, CHE PRENDE VITA E RACCONTA L'AERONAUTICA, CON DODICI FILMATI CHE TI PROIETTANO IN VOLO, CON UN SOLO CLIC SUL TUO TABLET O SMARTPHONE. ECCO PERCHÉ ASSOAERONAUTICA FIDENZA HA VOLUTO CREARE UN COLLAGE PER VOI, CHE RIPRODUCE LE IMMAGINI DEL CALENDARIO A.M. 2019. Un poster 50x70 ... CHE PRENDE VITA PER PORTARVI IN VOLO SULLE ALI DELL'AERONAUTICA MILITARE, e raccontarvi ... "perché siamo utili al Paese"

Il poster interattivo verrà presentato all'evento del 30 marzo 2019, all'IISS Berenini di Fidenza

Via Vittorio Alfieri, 4 - **Un modo per trascorrere ... "un anno insieme"**

Poster interattivo disponibile dal 30.01.2019, presso la sede di Sezione - in via Mazzini 3 Fidenza o contattando i seguenti indirizzi e-mail: asoaeronautica.fidenza@gmail.com o redazione_forum@libero.it
FIDENZA - ORE 10,30 Istituto ISS "Agostino Berenini", Via Vittorio Alfieri, 4

ASSOAERONAUTICA INCONTRA GLI STUDENTI - UN EVENTO APERTO AL PUBBLICO - filmati e dialoghi con un ospite speciale: il Colonnello pilota militare Flavio Babini, già Comandante di Gruppo Caccia dell'Aeronautica Militare, durante la Guerra Fredda. Oggi il Colonnello Babini è uno scrittore con al suo attivo tre interessanti libri che l'autore presenterà come una raccolta delle sue esperienze di pilota militare e attraverso una interessante ed inedita visione di quel periodo storico. **ASSALTO ALL'EUROPA** è la sua ultima opera.



STORIE AERONAUTICHE

L'AERONAUTICA MILITARE NEGLI ANNI DELLA GUERRA FREDDA

(Fonte: Aerei militari – Forum / Blue Sky)



Una Potente forza aerea

Considerando gli anni di vita della Forza Aerea italiana, inquadrata oggi nell'Aeronautica Militare e prima del 2 giugno 1946 nella Regia Aeronautica (con le brevi parentesi dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana e dell'Italian Co-belligerent Air Force), si tende in genere ad assumere che essa abbia raggiunto il massimo storico della sua potenza operativa nel quinquennio compreso tra il 1935 ed il 1940, nel periodo che va dalla Campagna d'Etiopia all'inizio della Seconda Guerra Mondiale. Se questo concetto può essere ritenuto valido sul piano della consistenza numerica, dato che **all'ingresso nel secondo conflitto mondiale la Regia Aeronautica disponeva di circa 3.479 aeroplani**, dei quali però solo 1.569 considerati bellicamente efficienti, esso non è tale se viene invece riferito alle capacità belliche reali. **Alla fine degli anni Cinquanta l'Aeronautica Militare, infatti, raggiunse un potenziale senza precedenti, tale da risultare una delle più importanti dell'Europa Occidentale e la più importante dello scacchiere meridionale della NATO.** Erano gli anni detti della **"Guerra Fredda"**, per indicare l'esistenza di un permanente stato di tensione politica e strategica, fortunatamente privo di scontri diretti, che si era instaurato tra il blocco europeo atlantico (filoamericano) e quello orientate (filosovietico), subito dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale. Quello stesso periodo fu in realtà molto caldo in diverse altre parti del mondo, come la Corea, dove tra il 1950 ed il 1953 infuriò un conflitto ad alta intensità tra il Sud del paese, appoggiato dagli Stati Uniti, ed il Nord comunista, sostenuto in maniera diretta dai cinesi ed indiretta dai sovietici. Altre dure guerre furono combattute in quegli stessi anni dai francesi in Indocina ed Algeria, mentre nel 1956 ci fu il secondo dei brevi ma intensi scontri militari più volte intercorsi tra i Paesi Arabi, allora sostenuti militarmente dall'Unione Sovietica, ed Israele, appoggiata dagli occidentali. Se in occasione dei momenti critici, il primo dei quali fu il blocco di Berlino mentre quello più grave fu la crisi dei missili cubani, tale stato di tensione non sfociò in guerra aperta anche in Europa, fu **grazie all'avvenuta affermazione del concetto strategico di "Deterrenza Nucleare" reciproca.** Essa si basava allora, sul mantenimento di una elevata capacità di colpire in maniera massiccia il possibile avversario con armi nucleari strategiche, aventi potenze distruttive variabili da alcune centinaia di kiloton (un kiloton o KT equivale a 1.000 tonnellate di esplosivo convenzionale come il trinitrotoluene) fino a diversi megaton (un megaton o MT corrisponde a un milione di tonnellate di TNT), e con armi nucleari tattiche, di potenza limitata a qualche decina di kiloton. La bomba atomica "Little Boy" lanciata su Hiroshima nel 1945, sarebbe stata considerata, 15 anni dopo, solo di tipo tattico. **Fu in tali contingenze politiche e militari che la consistenza numerica e le capacità belliche dell'Aeronautica Militare italiana, rimaste ad uno stadio minimo nel quinquennio 1946-1950, salirono rapidamente ad un livello molto elevato, senza che l'opinione pubblica nazionale, duramente impegnata nell'opera di ricostruzione del paese, se ne rendesse mai pienamente conto.** La delicatezza della situazione politica interna, che vedeva la presenza del Partito Comunista Italiano (PCI), molto forte sul piano numerico e organizzativo, ancora allineato su posizioni ideologico-strategiche vicine a quelle dell'Unione Sovietica, impose infatti che a tale processo di marcato rafforzamento non venisse data alcuna pubblicità, restando un fatto noto solo ai militari, ad una ristretta cerchia di uomini politici della Democrazia Cristiana (il partito di maggioranza relativa che controllava in

maniera esclusiva il Ministero della Difesa) ed a pochi giornalisti della stampa aeronautica, che aveva allora, per numero di testate e di lettori, una diffusione assai meno ampia di quella odierna. La massiccia crescita numerica dell'Aeronautica Militare e la sua riorganizzazione in Aerobrigate composte da tre gruppi operativi di 25 velivoli ciascuno, seguendo un'impostazione organizzativa assai simile a quella dei Wings da combattimento dell'USAF iniziarono a partire dal 1952. Questo potenziamento rientrava nell'attuazione dei piani MDAP (Mutual Defence Assistance Program), di fornitura diretta di materiali bellici moderni (o abbastanza moderni), che vennero attuati dagli Stati Uniti per rafforzare adeguatamente sul piano militare i loro deboli alleati europei della NATO in vista di un possibile confronto bellico con l'Unione Sovietica ed i paesi, allora chiamati "satelliti", del Patto di Varsavia. Il generale Matthew Ridgway, comandante in capo delle Forze Alleate in Europa, giunse infatti a pronosticare l'inizio di questo ipotetico scontro per il maggio del 1953.



Nell'ambito di tali programmi, nel corso dei restanti anni Cinquanta, gli Stati Uniti cedettero a titolo gratuito all'Italia ed agli altri stati europei alcune migliaia di moderni velivoli da combattimento a reazione di prima, seconda e terza generazione: andavano dai Lockheed T-33 "Shooting Star" da addestramento avanzato e dai caccia-bombardieri Republic F-84 "Thunderjet" con ala dritta e velocità subsonica, ai caccia per superiorità

aerea con ala a freccia North American F-86 "Sabre", capaci di raggiungere la velocità del suono in affondata, fino ai caccia-bombardieri North American F-100 "Super Sabre", ampiamente supersonici (peraltro accettati solo da alcune delle Forze Aeree europee.

(nelle immagini sopra e a lato, due F-84F del 50° Stormo, che li ebbe in linea fino al 1972)

Un rapido ammodernamento

Iniziò quindi per l'Aeronautica Militare un rapido processo di ammodernamento e rafforzamento che la portò, nella seconda metà di tale decennio, a disporre di ben



sette aerobrigate dotate ciascuna di circa 75 moderni aerei da combattimento, che venivano costantemente mantenute al massimo stadio di approntamento operativo. Tale processo raggiunse il suo apice intorno al 1958 quando la nostra Forza Aerea giunse ad avere in carico oltre 500 caccia e caccia-bombardieri a reazione, tutti di quella che poi sarà chiamata Classe 80 (F-84G, F-84F, F-86E in versione canadese ed F-86K), larga parte dei quali era stata posta, a partire dal 1951, sotto il comando della 56th TAF (Tactical Air Force) della NATO, dipendente dal Comando Aereo Alleato

del Sud Europa (Airsouth) e successivamente, dal 1955, a quello della V ATAF (Allied Tactical Air Force), che sarebbe stata costantemente comandata da un generale di squadra italiano.

Tutti questi caccia, pur non essendo presenti in linea di volo contemporaneamente, per gli ovvi periodi di revisione e messa a punto e per le inevitabili perdite dovute ad incidenti di volo, **costituirono per alcuni anni la più potente forza aerea da combattimento dell'Europa Occidentale continentale basata su aeroporti ampliati ed ammodernati secondo standards stabiliti anch'essi dalla NATO**; all'AM poteva paragonarsi solo l'Armee de l'Air che, tuttavia, non aveva ancora beneficiato della politica di "grandeur" voluta dal generale De Gaulle che la porterà poi a rivaleggiare con la Gran Bretagna e ad essere una delle tre uniche potenze della NATO dotata di strumenti per il bombardamento strategico nucleare; d'altra parte, proprio in coincidenza con la creazione della sua famosa Force de Frappe la Francia assunse una posizione "a latere" che ne faceva un'importante alleata del blocco occidentale ma non direttamente rispondente alla NATO. Negli anni Cinquanta, però, la Francia era infatti pesantemente impegnata in Algeria, mentre la Luftwaffe tedesca, cancellata dalla sconfitta subita nella Seconda Guerra Mondiale, cominciava solo allora ad essere concretamente ricostruita.

Anche la RAF britannica, che era allora la massima Forza Aerea Europea, manteneva una consistente parte dei propri reparti operativi in Medio ed Estremo Oriente. Essa procedette inoltre, in quello stesso periodo, ad un ridimensionamento dei propri effettivi per motivi di carattere finanziario, riducendone la consistenza di circa il 30%. **In tale congiuntura le sette aerobrigate da combattimento italiane, provviste di armi atomiche tattiche e concentrate tutte su basi aeree poste nell'area centro-settentrionale della penisola per gravitare sulla parte centrale dell'area balcanico-danubiana, costituirono il più potente contributo europeo alle capacità belliche dissuasive della NATO.**



In sequenza nelle foto vengono ritratti alcuni momenti della consegna dei "Thunderjet", trasportati via mare e trattati con una speciale vernice protettiva spray chiamata "Cocoon" (Bozzolo). In Aeronautica noi usavamo definirli "aerei coconizzati"





In termini numerici questo deterrente era stato costituito con l'acquisizione di **179 caccia per superiorità aerea diurni Canadair CL-13A "Sabre" Mk.4 (più conosciuti come F-86E)**, rimasti in servizio dal 1956 al 1964; **128 caccia-bombardieri leggeri diurni FIAT G.91R-1 "Gina/Romeo"** (dall'agosto 1958 all'aprile 1992); **103 G.91T-1 "Tango/Virus"**, versione biposto del precedente; circa **130 addestratori avanzati e ricognitori tattici Lockheed T-33A ed RT-33A** (in linea dal 1952 al 1982); **93 caccia intercettori ognitempo North American/FIAT F-86K "Sabre/Kappone"** (utilizzati dal novembre 1955 al luglio 1973); **254 caccia-bombardieri diurni Republic F-84G "Thunderjet"**, con limitate capacità di bombardamento tattico nucleare (in servizio dal marzo

1952 al luglio 1957); **150 caccia-bombardieri Republic F-84F "Thunderstreak" con piene capacità di "strike" nucleare** (in linea dal gennaio 1956 al maggio 1972) e **78 caccia-ricognitori fotografici tattici Republic RF-84F "Thunderflash" con possibilità di combattimento in emergenza** (novembre 1955-luglio 1973). **A conti fatti, si tratta di oltre 1.000 macchine,**



alcune delle quali (come l'F-84F), dotate di un reale e consistente potenziale operativo. La missione tipica di tali forze sarebbe stata quella **d'interdizione aero-tattica, sia convenzionale che nucleare**, svolta nei confronti delle forze motorizzate di prima e seconda linea appartenenti all'Unione Sovietica ed ai paesi del Patto di Varsavia. Queste, in caso di un ipotetico conflitto, sarebbero entrate in movimento **lungo le direttrici d'invasione aventi come meta finale i "paesi europei occidentali dell'area centrale e meridionale"**, in parole povere **le prime nazioni ad essere invase sarebbero state l'Italia e la Germania Occidentale.** Nel 1958 questo potente nucleo di forze dell'Aeronautica Militare era costituito da tre Aerobrigate di caccia-bombardieri: la 5a, la 6a e la 51a, dotate degli F-84F, giunti in Italia per sostituire gli F-84G che erano stati già forniti in precedenza e che vennero man mano riversati alle aeronautiche greca e turca. Il relativo armamento atomico era conservato presso le stesse basi aeree sotto il controllo congiunto americano ed italiano, seguendo la procedura rigidamente codificata detta "della doppia chiave". In base ad essa, l'attivazione e l'uso degli ordigni sarebbero potuti avvenire solo a seguito del consenso contemporaneo di entrambi i governi. L'eventuale missione d'interdizione nucleare tattica sarebbe stata svolta da velivoli isolati che avrebbero effettuato la parte iniziale del volo

verso l'obiettivo prescelto tutta ad alta quota, per minimizzare i consumi e consentire una buona autonomia operativa. A



partire dalla distanza di un centinaio di chilometri dal bersaglio, il velivolo sarebbe sceso a bassissima quota per effettuare l'avvicinamento finale, minimizzando la possibilità d'essere individuato dai radar avversari ed essere abbattuto dalle difese missilistiche. Giunto in prossimità dell'obiettivo, il caccia-bombardiere avrebbe cabrato improvvisamente effettuando una veloce salita fino a qualche centinaio di metri, sganciando l'ordigno nucleare quasi

all'apice di questa traiettoria e riabbassandosi subito dopo, secondo una tecnica di lancio detta "sopra la spalla". Dopo la separazione dal velivolo lanciatore, l'ordigno avrebbe raggiunto l'area del bersaglio seguendo una parabola balistica nettamente più lunga di quella derivante da uno sgancio effettuato in volo livellato, per dare al vettore il tempo sufficiente per allontanarsi dall'area della gigantesca esplosione.

La missione di difesa aerea del territorio e di eventuale scorta diretta del caccia-bombardieri sarebbe stata invece assicurata dalle Aerobrigate 2a e 4a, dotate di Canadair F-86E Mk.IV, copia prodotta su licenza in Canada del North American F-86E "Sabre", di cui arrivarono in Italia esemplari ceduti quasi tutti dalla RAF britannica che li aveva avuti in carico per breve tempo, in sostituzione degli obsoleti de Havilland "Vampire". Se ne sarebbe infatti integralmente privata con l'ingresso in linea degli Hawker "Hunter" di costruzione nazionale. Sul territorio britannico non sarebbe restato nessun esemplare del prestigioso caccia americano, tanto che il "Sabre" attualmente visibile presso il museo della RAF di Hendon è stato riceduto all'utente originario dalla stessa Aeronautica Militare Italiana. Gli F-86E da caccia diurna erano integrati dagli intercettori ognitempo F-86K del 1° Stormo Caccia, versione costruita su licenza in Italia in circa 221 esemplari, anche per conto di altri paesi europei della NATO, tra i quali Germania e Francia; in un secondo tempo la Francia ne ricedette all'AM altri 40 esemplari. Le capacità operative di questi reparti da combattimento venivano mantenute ad un elevatissimo livello grazie al continuo svolgimento di grandi manovre interalleate cui partecipavano reparti messi a disposizione da tutti i membri della NATO, con continui trasferimenti e riallineamenti sulle basi europee settentrionali oltre che su quelle greche e turche. La loro efficienza militare veniva inoltre periodicamente verificata dagli alti ufficiali della stessa NATO e da membri del governo e del Congresso americani. Quest'ultimo, avendo stanziato i fondi per fornire anche al nostro paese sia gli aeroplani che la maggior parte dei relativi equipaggiamenti e materiali di consumo, verificava attentamente che i soldi del contribuente statunitense fossero ben spesi e lo, furono certamente, grazie anche all'elevato contributo umano ed organizzativo dell'AM, i cui uomini dettero sempre prova di una altissima professionalità. Tali capacità furono rese evidenti presso il pubblico solo grazie alle esibizioni delle pattuglie acrobatiche che ognuna delle Aerobrigate operative doveva mettere, a turno, annualmente a disposizione. L'aspetto spettacolare di tali manifestazioni contribuì, per molti versi, a far passare in secondo piano quello militare effettivo. A partire dal successivo 1959 i programmi MDAP di assistenza militare diretta si esaurirono ed i velivoli a disposizione cominciarono ad essere progressivamente superati nelle loro prestazioni per l'introduzione in servizio, sia presso le aeronautiche occidentali che in quelle orientali, delle nuove generazioni di caccia-bombardieri largamente supersonici e di caccia intercettori bisonici.

L'avvento del processo di distensione Est-Ovest, che mitigò l'aspro clima di scontro permanente del periodo precedente, e la necessità di rimpiazzare i vecchi aviogetti con altri di nuova costruzione, assai costosi da acquistare e da mantenere, portò ad un ridimensionamento della consistenza numerica della nostra aviazione militare. Le Aerobrigate vennero gradatamente ritrasformate in Stormi costituiti da uno o due gruppi operativi ed il numero degli aeroplani disponibili si

ridusse progressivamente, fino a stabilizzarsi verso la seconda metà degli anni Sessanta su un totale all'incirca costante di 300-330 aerei da combattimento. La nuova linea sarebbe stata costituita essenzialmente dai caccia bisonici Lockheed F-104G, costruiti su licenza da un consorzio di imprese europee comprendente la FIAT come capocommessa italiana: questi sarebbero stati utilizzati sia come caccia-bombardieri convenzionali e nucleari che come intercettori ognitempo. Con gli



F-104G e i G.91 l'AM sostituì i caccia Classe 80, istituendo una "hi-lo mix", cioè un insieme di aeroplani relativamente semplici ed economici (i G.91) e sofisticati e costosi (gli F-104), anticipando (come impostazione) quella che poi divenne la prima linea da caccia dell'US Air Force, con la componente "lo" costituita dagli F-16 e quella "hi" sugli F-15. Giuseppe Ciampaglia (Aeronautica & Difesa)

Esemplare di RF-84F con in mostra il sistema di fotocamere "Trimetrogon".

Una delle poche immagini a colori dei Sabre "Mk.4"



F-86K Versione ampiamente riprogettata e adattata al combattimento in assenza di visibilità.

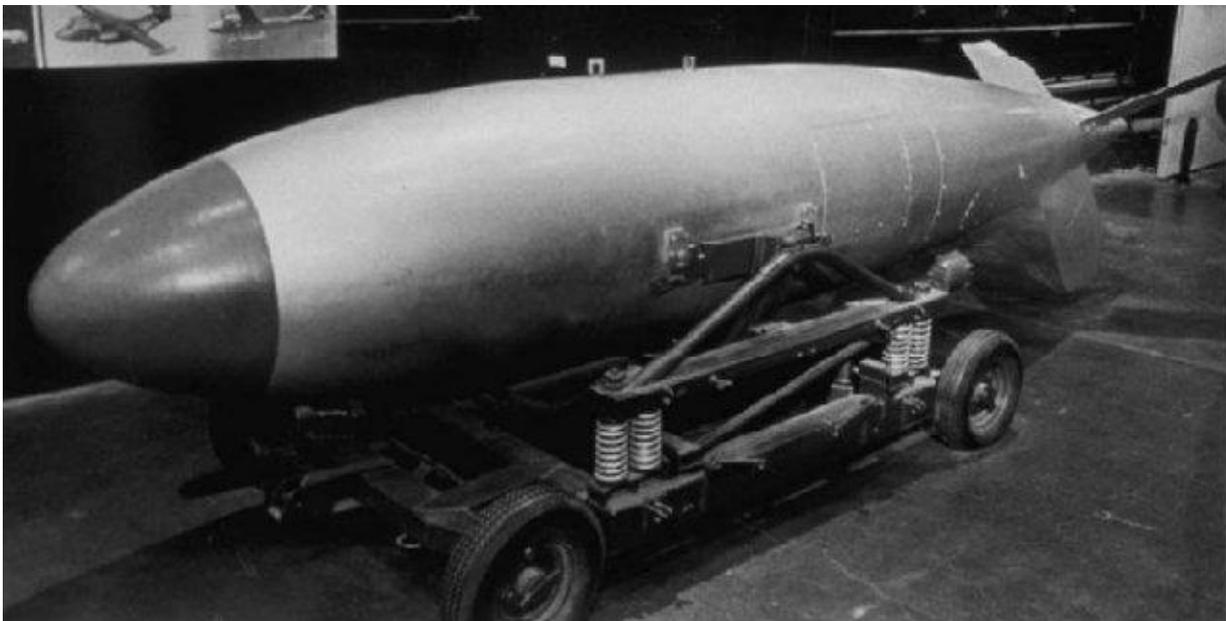


F-84G "Thunderjet" restaurato con i colori della pattuglia acrobatica "Tigri Bianche".

Largamente diffusi nell'Aeronautica Militare Italiana ed impiegati per le missioni più disparate, dal collegamento veloce, all'addestramento avanzato, anche i Lockheed T-33A furono molto longevi.



All'epoca, per equipaggiare con ordigni nucleari gli F-84 nelle versioni G ed F, erano previste le Mark 7 (Mk-7)



PAGINE DI STORIA

Articolo tratto dal sito GRAC - pubblicato per gentile concessione del Gruppo Ricercatori Aerei Caduti - Piacenza

"IL MIO POSTO ERA LÀ, E LÀ ERO RIMASTO"

Sono le parole che don Giuseppe Borea disse al giudice durante il "processo" in risposta all'accusa di non aver abbandonato la sua parrocchia caduta in mano ai "banditi" (Cfr. "Relazione C. Borea). Don Borea quindi poteva aver salva la vita lasciando la sua chiesa di Obolo quando in paese arrivarono i partigiani. Poteva ancora salvarsi fuggendo con i partigiani quando fu avvisato che stavano arrivando i fascisti per arrestarlo. Ma lui era "soldato" di un'altra "milizia" e aveva da obbedire a un altro "Comandante"... Un comportamento che nè giudici nè fascisti nè partigiani potevano comprendere.

Per condannare un innocente da che mondo e mondo, a cominciare da Gesù e per il resto dei giorni, le prove di colpevolezza vanno costruite a tavolino. Il caso Don Borea non ha fatto eccezione. Per poterlo assassinare "legittimamente" bisognava costruire capi d'accusa falsi e trovare un "giudice" che lo condannasse a morte. E così fu fatto. Non è mai stato un problema per il potere trovare "uomini" capaci di tanto. In nessuna epoca il Maligno ha fatto mancare il supporto ai suoi seguaci...



Il cappellano della Divisione Val d'Arda (di Giuseppe Zurla)

Questa è una storia di 70 anni fa che si svolse interamente nella nostra provincia e principalmente su quella parte di Appennino a sud del territorio comunale di Gropparello dove dai monti Santa Franca, Menegosa e Lama nascono torrenti che poi formeranno le valli del Chero e dell'Arda. Posti di una bellezza unica che è impossibile non amare, posti per vivere, ma dove, all'epoca di quei fatti, poteva capitare di morire giovani, sul ciglio di una strada come al passo dei Guselli, ai margini di un bosco come a Montelana o fucilati in gruppo come alla Rocchetta di Morfasso. Colpa della guerra, di quella follia collettiva di cui nonostante ricorrenti propositi l'umanità non riesce ad emendarsi e che ancora oggi continua a mietere vittime in diverse parti del mondo. E' la storia di un prete di montagna che svolgeva il suo ministero ad Obolo, una frazione di Gropparello con poche case a 900 metri d'altezza. Il nucleo del paese un po' defilato alle pendici del monte omonimo, poi sulla strada provinciale, la vecchia osteria qualche abitazione, e una bella chiesetta dedicata a San Bartolomeo con annessa canonica. (nella foto la Chiesa di Obolo)



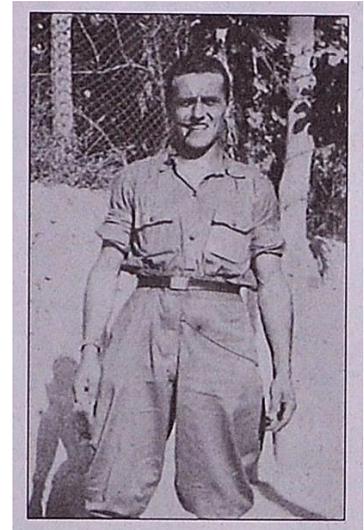
E' qui che Don Giuseppe fu mandato dalla Curia nell'estate del 1937 dove si mosse con l'impegno di un buon pastore. Non si dedicava solo alla cura delle anime, ma, giovane e pieno di energie, tanto s'impegnò che riuscì a far arrivare in quel posto sperduto la

corrente elettrica partecipando fisicamente ai lavori di scavo per la posa della linea. In un secondo tempo riuscì pure a far restaurare la chiesa e la canonica. Ma ecco incombere il conflitto mondiale che, almeno all'inizio, non riguardava il piccolo paese di montagna, gli accadimenti sembravano lontanissimi, arrivavano notizie frammentarie, spesso contraddittorie. Ma poi il coinvolgimento arriva ed è totale dopo l'otto settembre del 1943 con l'armistizio che l'Italia firma con gli alleati e che non venne accettato dal binomio Mussolini Hitler che volevano continuare la guerra. Nella stragrande maggioranza i giovani rifiutarono di arruolarsi, non rispondendo ai bandi di leva ma dandosi alla macchia

perché non esistevano alternative, o con i fascisti o con i partigiani. Chi non si consegnava era passibile di fucilazione. Di colpo la montagna si animò di un'umanità varia come mai era capitato. C'era di tutto, disertori, prigionieri di guerra fuggiti dai campi di concentramento, inglesi, slavi, russi, polacchi, cittadini, campagnoli, operai ed impiegati.



(Foto a sx: Camillo Borea, partigiano combattente della Divisione "Vald'Arda". Foto sopra: attestato di riconoscimento per Don Borea, rilasciato dal Comandante della 1ª Brigata "Oltre Po", Carlo Gaboardi. Foto a dx: Carlo Borea, partigiano combattente della Divisione "Piacenza").



Basta poco per catalogare i Borea come antifascisti, poiché già dopo l'otto settembre i suoi fratelli Carlo e Camillo scelsero di andare in montagna. Don Giuseppe invece, con spirito di fratellanza, continuava il suo apostolato con uguale fervore tra le parti, la parola di Dio era per tutti, spesso non portava la tonaca ma vestiti da montanaro, nessuno mai lo vide armato e sulla camicia aveva una vistosa croce rossa, simbolo e grado dei cappellani militari. A differenza di altri sacerdoti indubbiamente si espose. Fu lui ad occuparsi dei primi caduti della divisione Val d'Arda uccisi a Montelana che nonostante i divieti vennero portati al cimitero di Obolo per la composizione e la sepoltura e fu sempre che lui che accorse ai Guselli dopo la strage del 4 Dicembre. Andava al preventorio per confortare e distribuire immaginette sacre, ma uguale fervore usava al Colombello o a Groppo Ducale dove i partigiani tenevano dei prigionieri. A volte portava lettere a volte anche libri.

L'ordine del suo arresto partì dal capitano della milizia Filippo Zanoni ma certo non fu solo lui a decidere. Forse qualcuno più in alto volle dare una lezione al clero piacentino colpendo severamente uno dei suoi esponenti. Ancora prima dell'arresto la sentenza era già scritta. Che tribunale mai sarà quello che non ascolta i testi, rimprovera il difensore per eccesso di zelo, si rifiuta di ascoltare militari repubblicani che volevano testimoniare a favore di Don Giuseppe mentre da via libera all'anonimo che l'accusa di aver ucciso un milite fascista con tre colpi in testa davanti al preventorio! E poi la montatura circa una deposizione scritta della sorella che lo accusava di attenzioni morbose. Una deposizione che la ragazza non aveva mai scritto e che per altro nessuno vide. In compenso non venne ammessa la sua deposizione a favore del fratello.

Don Giuseppe affrontò il processo farsa con estrema dignità ma i giudici restarono sordi e non esitarono a mettersi sulla coscienza un ulteriore delitto quando doveva esser ormai chiaro che si era agli ultimi giorni di guerra. Al di là della più bieca propaganda che vaneggiava di armi capaci di ribaltare la situazione era noto a tutti che la Linea Gotica aveva ceduto in più punti e i tanks americani stavano risalendo la via Emilia.

Non si capisce il motivo di tanto accanimento verso un sacerdote colpevole di aver sempre professato la sua fede. Le cronache ci riportano quel commoventissimo, straziante incontro con la madre e le parole di pace e di perdono rivolte al plotone d'esecuzione.

I delatori di Don Borea assicurati alla giustizia

(Notizia pubblicata sul quotidiano "Piacenza Nuova", 25 maggio 1945)

Possiamo assicurare il popolo piacentino che, grazie all'opera infaticabile della Questura, quattro dei nove delatori dell'eroico cappellano patriota Don Giuseppe Borea, fucilato dai fascisti il 9 febbraio scorso, sono stati arrestati.

Dall'incartamento dell'istruttoria avviata dalle autorità repubblicane emerge il modo bluffistico con cui la pratica era stata manipolata e condotta, specialmente per quanto riguarda il fango gettato sulla figura del cappellano partigiano, allo scopo evidente di mettere alla gogna il sacerdote cattolico piacentino, reo solo di non aver collaborato con i nazifascisti. Le indagini proseguono, e non mancheremo di rendere di pubblica ragione i nuovi dettagli. Il ragno - non soltanto metaforico - della Polizia e della giustizia tesse continuamente ed implacabilmente la sua rete (1) .

(1) Invece i responsabili del martirio di Don Borea non furono puniti: essi vennero tutti graziati pochi mesi dopo l'arresto. E i parenti del martire non adirono le vie legali contro i colpevoli perché Don Giuseppe Borea, nel suo testamento spirituale (redatto un'ora prima della fucilazione), scrisse fra l'altro: "Volentieri e di cuore perdono a coloro che mi hanno fatto del male" : le stesse parole che poi pronunciò di fronte al plotone di esecuzione.

(Immagine a lato: "I delatori di Don Borea assicurati alla giustizia", articolo pubblicato dal quotidiano "Piacenza Nuova" il 25 maggio 1945, stralcio della "Relazione Camillo Borea").

Qualche mese dopo i suoi carnefici ebbero dall'Italia libera la pietà che loro gli avevano negato. Il presidente del tribunale Angelo Poggesi e i 6 giudici che lo condannarono furono arrestati e poi liberati perché assolti in istruttoria il 6 Luglio 1946 per sopraggiunta amnistia.

Amnistiato pure il Generale Raffaele De Logu capo del comando territoriale di Alessandria che respinse con granitica fermezza la domanda di grazia inoltrata dal vescovo di Piacenza rifiutandosi anche di sottoporla al Duce. Sempre sua la responsabilità di trasmettere l'ordine di eseguire subito la sentenza.

Delatori, testimoni mendaci, comandante e componenti del plotone d'esecuzione e tutti coloro coinvolti a diversi gradi ebbero l'amnistia o sentenze lievi. I famigliari avrebbero potuto ricorrere ma non lo fecero per onorare la memoria del loro congiunto che aveva perdonati i suoi carnefici ancora prima che l'avessero ucciso. Questa abissale differenza di comportamenti onora il martire e squalifica i suoi aguzzini.



Tanto tempo è ormai passato, ma, a Obolo, pare sia tutto rimasto come prima. Sul prato antistante la chiesetta un cartello c'informa di quei lontani avvenimenti. In un angolo in fondo c'è una foto di Don Giuseppe che ci guarda con il suo viso di bambino. Se dobbiamo attenerci alle sacre scritture forse sarà uno di quei giusti che potranno riscattare tutto il male del mondo.

*"Giuseppe Borea, martire della Resistenza" di Lucia Romiti
Si ringraziano l'Autrice Lucia Romiti e l'Editore "Il Nuovo Giornale" per aver autorizzato la pubblicazione del presente volume sul sito del Grac.*

Il Nuovo Giornale, diocesi di Piacenza-Bobbio

ATTUALITÀ



“LEI IN DIFESA”

NASCE IL GIORNO 8 MARZO LA RUBRICA DEDICATA AL MONDO FEMMINILE DELLA DIFESA E DELLA SICUREZZA

(fonte DIFESA ON LINE – articolo di Maria Grazia Labellarte del 08/03/19)

Carissime lettrici e carissimi lettori, avete presente le polemiche sui titoli delle cariche istituzionali coniugati al femminile e sulla mamma che “cucina e stira”? Ecco, tranquillizzatevi: quello che state per leggere non c’entra niente.

Nasce, infatti, una nuova rubrica su *Difesa Online*: "Lei in difesa", una rubrica non solo veramente nuova ma anche vivace e al passo con i tempi, che intende gettare uno sguardo al mondo femminile nella Difesa e nella Sicurezza - a livello nazionale ed internazionale - con interviste, analisi, eventi e progetti formativi. Faremo in modo che, il più spesso possibile, siano le protagoniste a raccontare e a raccontarsi. L'appuntamento da segnare sull'agenda elettronica è al giovedì.



Per chi ha meno di 25 anni, ricordiamo che il servizio militare femminile effettivo, su base volontaria, è stato introdotto in Italia con la legge 20 ottobre 1999 n. 380, che stabilì la possibilità di arruolamento delle donne. L'Italia è stata (e ti pareva!) l'ultimo paese membro della Nato ⁽¹⁾ a consentire l'ingresso delle donne nelle Forze Armate: prima del 2000 il loro impiego in guerra era previsto solo nel Corpo delle infermiere volontarie della Croce Rossa Italiana, nato nel 1908, e nel Corpo delle infermiere volontarie dell'ACISMOM nato nel 1940, corpi ausiliari delle Forze Armate stesse. Si pensi che nel Regno Unito durante la seconda guerra mondiale già 600.000 donne prestarono servizio nei corpi ausiliari.

Diadora Bussani, classe 1962, è stata la prima donna italiana a presentare domanda di ammissione all'Accademia navale di Livorno nel 1981. Poi, la sua battaglia è durata quasi un quinto di secolo: dopo essere stata esclusa dal bando di concorso per potervi accedere, il tribunale amministrativo regionale ne accolse il ricorso. Decisione, poi, annullata dal Consiglio di Stato. La legge n. 66 del 1963 aveva nutrito in lei la speranza dell'arruolamento: purtroppo, quello che dava con una mano permettendo l'impiego femminile nei pubblici uffici senza limiti alla carriera, toglieva con l'altro in quanto escludeva le professioni militari in nome delle naturali diversità biologiche fra uomo e donna. Il 2 novembre 1982, la U.S. Navy le concesse simbolicamente l'arruolamento.

Sono trascorsi venti lunghi anni, dunque da quel 1999: nel frattempo, tante “lei” sono entrate nelle Forze Armate.

Sono stati raggiunti proprio tutti gli obiettivi che le donne si erano prefissate? Quali sono le sfide future?

Per rispondere a queste domande e per dare

voce a tante donne in divisa, non vi resta altro da fare che seguire ogni settimana, il giovedì, la nostra nuova rubrica: **Lei in Difesa**.



MAGGIORE FEDERICA MADDALENA – PILOTA DI EUROFIGHTER

(Fonte: il "SOLE 24 ORE" – un articolo di Monica D'Ascenzo, datato 09.4.2018)



“E’ stato amore a prima vista. Ed è diventato la mia vita”. Federica Maddalena parla così del volo. Da un paio di mesi è stata nominata maggiore dell’aeronautica, è pilota di Eurofighter ed è appena tornata dalla sua ultima missione. Una domenica per riposarsi a casa a Grosseto e domani mattina riparte per Milano, dove martedì mattina interverrà a Teatro della Scala alla conferenza di apertura di Stem in the City, sul tema “Imagining a new world – Nuove frontiere, per una scienza delle possibilità”.

(Nella foto a fianco Federica Maddalena, pilota di Eurofighter nelle missioni italiane nel mondo)

Quando parla del volo il suo sorriso e la luce dei suoi occhi si percepiscono anche solo in una conversazione telefonica.

Un sogno di bambina? “No, è nato dopo. Sono cresciuta a Sulmona e a L’Aquila c’era un aeroclub. Ai tempi del liceo sarei andata volentieri a provare a volare, ma i miei non mi ci hanno mai portato”. Un sogno rimandato di pochi anni, considerato che l’occasione per salire su un aereo per imparare a pilotarlo Federica lo ha colto il primo anno di università, a cui si era iscritta dopo il liceo classico. “Studiavo architettura, quando nel 2000 hanno aperto l’opportunità alle donne di entrare nelle forze armate. Mia madre seppe del concorso e mi disse: “ma perché non provi?”. Mia madre ha sempre creduto che dovessimo trovare la nostra strada, mia sorella ed io” racconta il Maggiore sottolineando come la mamma, da sempre casalinga, è una femminista che ha vissuto il ’68 e che ha sempre spinto le figlie a realizzarsi.

L’iter per l’ingresso delle donne in Italia nelle Forze Armate non è stato semplice: iniziò con una proposta di legge del 1963, nel 1992 un campione di 29 ragazze si addestrò come i militari uomini alla caserma dei Lancieri di Montebello a Roma, ma solo nel 2000 arrivò il via libera all’ingresso delle donne nei corpi militari con la legge 20 ottobre 1999, n. 380, “Delega al governo per l’istituzione del servizio militare volontario femminile”. “Ero al primo anno dell’università e ho fatto il primo concorso dell’aeronautica aperto alle donne. Il concorso consiste in test medici, prove attitudinali, prove di matematica, di inglese e così via. Sono state sei mesi di prove e poi c’è stato il tirocinio di una settimana per capire se il volo può fare per te. Ho passato tutte le prove e ho vinto il concorso. Quando ti capita una fortuna simile non puoi che lasciare tutto e iniziare la carriera militare” sottolinea Federica, il cui padre aveva una carriera in ambito militare e proprio da lui ai tempi sono venuti i dubbi sulla scelta della figlia: “Venendo da una realtà piuttosto piccola e di provincia, mio padre non vedeva l’ambiente militare adatto a una ragazza e quindi mi ha fatto ragionare sulle difficoltà che avrei potuto incontrare. Lui non ha mai vissuto una Forza Armata con le donne e non poteva immaginare come sarebbe stato”.

E com’è? “E’ un posto dove anche le donne possono stare a pieno titolo. È dura, certo. Abbiamo dovuto scardinare modi di fare e di pensare. Ma in questi 18 anni c’è stato un cambio generazionale. Ora ci sono tanti giovani e tante donne. Siamo ormai più di undicimila”. Secondo i dati al dicembre 2016), il personale militare femminile in servizio nelle quattro Forze armate nazionali è suddiviso in: 5.991 (6,30%) nell’Esercito; 1.246 (3,10%) nell’Aeronautica; 2.041 (5,20%) nella Marina (compresa la Guardia costiera); 2.569 (2,47%) nell’Arma dei Carabinieri.

“Nel mio gruppo volo sono l’unica donna su 50. Nello stormo, ente operativo composto da un migliaio di persone qui a Grosseto, le donne sono circa il 3%, in vari ruoli e vari gradi. La mia realtà quotidiana la vivo come unica ragazza. A volte farebbe piacere interfacciarsi di più con una donna che ha il tuo stesso modo di vivere e di sentire, ma devo dire che mi trovo molto bene con gli uomini con cui riesco a interagire bene” osserva il maggiore, proseguendo poi: “Per noi che

passiamo tanto tempo in missioni e facciamo turni di allarme di 24 ore, a un certo punto gli uomini diventano come fratelli e si supera la barriera maschio-femmina. Gli uomini sono molto competitivi ma anche molto diretti e con loro si lavora bene”.

Dopo il concorso del 2000 Federica Maddalena ha frequentato cinque anni di accademia e poi è volata in Texas alla scuola di volo della Nato, ENJJPT, a Wichita Falls per prendere il brevetto di pilota militare. Da lì è stata assegnata a una linea volo a Gioia del Colle in Puglia a un 339. Dal 2008 è a Grosseto e vola sull'Eurofighter. E, come si diceva, è appena tornata da una missione: “Sono tornata questa notte dall'Estonia, dove sono stata per un mese. Lì l'Italia è presente per conto della Nato, perché inserita in una turnazione per supportare i Paesi baltici, che non hanno forze armate in grado di essere autonome nella sorveglianza dello spazio aereo nazionale. Sono stata lì con altri piloti di Gioia del Colle e Trapani, perché si tratta di missioni miste” spiega il maggiore, sottolineando poi come “nelle Forze Armate italiane non ci sono ruoli preclusi alle donne, anche in caso di missioni in zone di guerra. In Italia le donne nelle forze armate sono entrate tardi, ma con tutti i ruoli fin da subito, perché i tempi erano maturi. Siamo formati allo stesso modo, perché dovremmo avere delle limitazioni?”



Da pochi mesi promossa maggiore, il primo grado fra quegli degli ufficiali superiori, Federica Maddalena ha ruoli di comando: “All'interno del gruppo volo ci sono le qualifiche operative, e io sono capo-formazione nella parte volativa (vale a dire: guida più aeroplani in volo) e sono Comandante di Squadriglia nella parte organizzativa di ufficio, quindi ho sotto di me poco meno di una decina di militari. Mi occupo della gestione del personale, ho impegni organizzativi, non volo solamente”. Ma come interpreta il suo ruolo di leadership? “Non avendo avuto esempi di riferimento di capi femminili, ho dovuto trovare il mio personale modello di leadership. Sono una che ascolta, più che una che impartisce ordini. Oltre all'autorità ci vuole autorevolezza che conquisti attraverso l'interazione umana” osserva. E come leader di una squadra come affronta eventuali critiche? “La nostra formazione prevede che dopo il volo ci sia un debriefing in cui si analizza il volo, gli errori e le cose positive. C'è un esercizio di autoanalisi e critica, che ti forma e rappresenta un momento di crescita. Se non analizzi gli errori non capirai mai come affrontare le stesse situazioni in modo migliore la volta successiva. Quindi si è abituati alla critica e non ci si chiude. Nella professione, perché la vita privata poi è un'altra cosa”.



*Martedì alla Scala di Milano sarà uno dei “role model” femminili che rappresentano il cambiamento possibile. Cosa direbbe a una delle ragazze in sala? **“Le ragazze devono sognare, perché i sogni si possono realizzare. Io non avevo neanche il coraggio di sognare quello che poi ho avuto l'opportunità di fare. Adesso si può sognare di essere qualunque cosa da grandi e ci si deve impegnare per realizzare i propri sogni a qualsiasi livello”.***

Un'ultima cosa, il papà ora è contento? “I miei genitori sono molto orgogliosi di me. Mio padre si è tranquillizzato rispetto alle preoccupazioni iniziali. Vedendo me tranquilla non può che essere felice. Sono miei grandi fan” conclude il maggiore con quel sorriso soddisfatto e felice di chi ha saputo seguire il proprio destino e mettere a frutto il proprio talento.



PROGETTO MAXWELL – SECONDA FASE

Quel che mi viene in mente oggi, parlando del progetto Maxwell è: **“PER ASPERA AD ASTRA”** - il famosissimo motto latino adottato anche da molti reparti delle Forze Armate italiane e addirittura dalla Royal Air Force, con una piccola variazione: **“Per ardua ad Astra”**.

“Arduo” anche per noi infatti, è stato il percorso del progetto Maxwell; le avversità non sono mancate, la strada ci ha riservato le sue **“asperità”** ma la tenacia di tutte le organizzazioni coinvolte, il coraggio delle splendide persone che ne fanno parte e – naturalmente - una buona dose di fortuna, hanno contribuito a far **“decollare”** anche la seconda fase del progetto di restauro di un aereo storico dell’AM, nel contesto del disposto del Ministero Istruzione Università e Ricerca (MIUR) della **alternanza scuola-lavoro**.

Obiettivo finale: un monumento aereo all’ingresso dell’Istituto aeronautico di Milano.

Siamo soltanto a metà percorso, quindi non siamo ancora **“ad astra”** tuttavia alcune iniziali **“asperità”** sembrano superate e dopo quasi due mesi di stallo, necessari a completare un complesso iter burocratico, **la Sezione Arma Aeronautica di Fidenza ha ottenuto in comodato d’uso gratuito l’hangar n° 2 dell’Aeroporto di San Damiano (PC) ex sede storica del 50° Stormo**. Oggi l’aeroporto del 50° Stormo è riconfigurato a Distaccamento Aeroportuale e come si può vedere dalle foto, la

grande struttura a disposizione dell’Associazione Arma Aeronautica, era l’hangar del 155° Gruppo Volo, quello delle **“Pantere nere”** che si fecero onore cento volte nei tempestosi cieli di guerra.

Quale onore ritrovarsi una mattina concessionari di tutto questo **“ben di Dio”** per affrontare un tema nobile, come il progetto didattico/professionale dell’alternanza scuola-lavoro. Quasi 2.000 mq di superficie, velocemente attrezzati dall’AAA ad officina restauro ma anche a uffici, adibiti a Direzione Corsi, Sala Soggiorno Studenti, Aula Briefing, Sala Simulatore di Volo, e ancora spogliatoi, servizi, docce, magazzini ecc. **COSA VUOI DI PIÙ DALLA A.M.?**



(Nelle foto la Direzione Corsi e l’Aula Briefing all’interno dell’hangar delle **“Pantere Nere”**).

Gli uffici già arredati hanno richiesto un trasloco di attrezzature informatiche di proprietà della Sezione e dei Soci AAA di Fidenza, come 3 PC portatili e uno fisso, maxi schermo, 3 stampanti e accessori vari per rendere adeguatamente tecnologica la sede del progetto.

I giovani arrivati dall'Istituto Aeronautico J.C.Maxwell di Milano, hanno vissuto ed operato per alcuni giorni nella base militare, in una sorta di "full immersion" in ambiente militare, tra lavori di restauro, lezioni di ogni genere: sicurezza, regolamenti, gestione allarmi ecc.- Un'esperienza decisamente nuova per i giovani frequentatori, giorni di vita intensa, in tuta blu e gilet giallo (non quelli parigini ma quelli dell'Associazione Aeronautica – foto a lato).



Briefing mattutino ad inizio lavori, attività di restauro affiancati dai tecnici/tutor AAA e visite ad alcune installazioni all'interno della base aerea, come lo **Shelter del "Tornado muticolor"** dedicato al 70° anno dello Stormo e al 65° anniversario del Gruppo Volo ovvero il 155° G.V. "Pantere Nere", guidati dall'esperto "crew chef" - Luogotenente Segino, che del Tornado conosce ogni componente e lo ha seguito nelle più impegnative campagne operative anche, fuori area, come la Guerra del Golfo e le Missioni in Kosovo e Libia.

Continua la giornata - mensa aeroportuale, un veloce caffè al Circolo in cui si incontra il personale militare e si scambiano pareri consigli informazioni sul lavoro in corso, e di nuovo in hangar a "curare" il Macchi MB.326, che presto tornerà a splendere e a fare bella mostra di sé presso l'Istituto Aeronautico Maxwell.

Negli intervalli, a turno, gli studenti hanno ricevuto le prime nozioni di pilotaggio e poi si sono cimentati in un volo virtuale, affiancati dall'istruttore Paolo, proprio sul simulacro del Macchi MB.326 (foto sopra) con i numeri di fusoliera corrispondenti al velivolo in dotazione a Fidenza, il 5-50 di proprietà dell'Aeronautica Militare e affidato in passato alle cure del Tecnico Ettore Lavelli - Capo Team RVMSA (Recupero Valorizzazione Materiale Storico Aeronautico) affiancato da tanti volenterosi soci. Questo team di tecnici a cui si affiancano saltuariamente altri esperti aeronautici, da 5 mesi opera anche per far rivivere l'aereo della Scuola. I nomi? Eccoli: Leonardo – Renato – Rino – Marco – Sergio – Giuseppe -



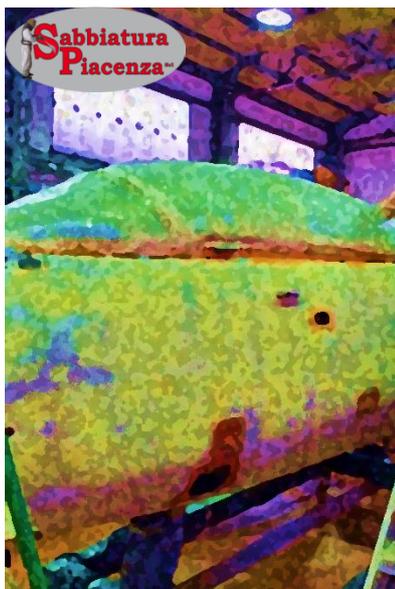
Franco – Paolo – Domenico - Alberto, ma anche con il prezioso e costante contributo professionale di Gigi e Claudio, in supporto dalla Sezione di Parma.

Gli ingredienti fondamentale di questo fortunato mix di professionalità e volontà, sono tanti:

- la lungimiranza e concretezza degli uomini dell'Ufficio Affari Generali del Comando I Regione Aerea, ovviamente con la benedizione del Generale Comandante, che ha dato il via alla Scuola, promotrice del progetto;

- La scuola Maxwell - con il suo coraggioso ed intraprendente Dirigente e la sua squadriglia di professori e amministratori più che motivati - direi entusiasti - all'idea di coinvolgere i loro studenti in un iter formativo paramilitare.

- il Comandante del Distaccamento Aeroportuale di Piacenza; impegnato dal giorno del suo insediamento a San Damiano, che ha fornito l'energia e gli indirizzi giusti all'intero staff di militari, per rendere possibile e anche piacevole lo sviluppo di questo progetto sperimentale, "sul Suo Aeroporto". Presumo che anche per San Damiano sia la prima esperienza di studenti "in full immersion" in base.



Va detto però che, all'esterno di questa compagine, ci sono anche tanti altri generosi Soci AAA che, a vario titolo, hanno contribuito a sgombrare la strada dalle "asperità" e alcuni imprenditori privati, che si stanno impegnando ad aiutare l'organizzazione, offrendo le loro risorse ed i loro mezzi nel tempo libero e quindi a costi ridotti. È il caso questo della **Ditta Balestrieri Autotrasporti di San Giorgio Piacentino**, che ha messo a disposizione mezzi ed uomini per effettuare il delicato

spostamento del velivolo da Milano a Piacenza e poi ancora dall'aeroporto alle **Officine di sabbiatura offerte, insieme alle attrezzature tecniche, dalla ditta Valter Paradasi di Rivergaro (PC)**, per eseguire una operazione codificata "codice rosso" e quindi non effettuabile in presenza degli studenti né in ambito aeroportuale.

Per tale motivo, prima dell'arrivo degli studenti, le parti del velivolo erano state tutte sottoposte a sverniciatura con solventi e sabbiatura, da parte dei tecnici AAA, in ambiente esterno alla base e protetto; in conseguenza di ciò, l'ambiente di cantiere interno base, durante la presenza degli studenti, è risultato salubre e privo di polveri.

Alcune lavorazioni di rifinitura sono state effettuate anche dagli

studenti (a scopo dimostrativo) con l'ausilio di maschera antipolvere, occhiali, calzari ecc.-

Gli studenti hanno operato su parti meccaniche da sbloccare e riparare, o danneggiate al punto di richiedere la totale ricostruzione; anche molte parti della fusoliera e delle ali, irrimediabilmente danneggiate e vandalizzate nel tempo, sono state ricostruite con sostituzione di lamierati a cura degli studenti, dietro esempio e istruzioni fornite dai tecnici.



(Nelle foto: le operazioni codificate "codice rosso" per gli studenti, eseguite in officina esterna – le operazioni "codice arancione" – la ricostruzione dell'alloggiamento tubo di pitot, strappato vandalizzando la fusoliera del velivolo).

Tirando le somme di questa prima esperienza fuori sede per gli studenti, il percorso di alternanza scuola-lavoro presso l'Aeroporto di San Damiano è risultato molto soddisfacente, sia per le condizioni ambientali in cui l'organizzazione tutor/studenti ha potuto operare all'interno di una struttura militare efficiente e disponibile, sia per l'atteggiamento degli studenti, che hanno collaborato con impegno ed interesse, rivelando buone capacità lavorative, precisione, rispetto delle norme e senza mai abbandonarsi a quelle "esuberanze giovanili", che avrebbero potuto innescare situazioni di pericolo.



Nel complesso il gruppo di giovani diciottenni ha fornito un timo contributo alle operazioni di restauro, portando a finitura alcune delle parti del velivolo che dovranno essere sottoposte successivamente a verniciatura. Nell'insieme gli studenti hanno operato efficacemente, utilizzando le attrezzature e gli strumenti di lavoro con disinvoltura, applicazione e precisione, pervenendo a buoni risultati.



L'integrazione con la squadra di tutor è stata ottimale e produttiva, l'interazione e la collaborazione spontanea ed efficace. L'ambientamento nel contesto militare – decisamente accogliente – è risultato positivo e piacevole, anche grazie alla disponibilità e cordialità di tutto il personale dell'Aeronautica Militare.

Ogni giorno gli studenti hanno ricevuto un briefing mattutino di avvio ai lavori previsti ed uno pomeridiano per fare il punto di situazione. Parallelamente hanno ricevuto informazioni su proposte formative ed orientamento professionale AM, nonché informazioni utili ad abbracciare sport ed attività aeronautiche.

Durante il periodo di attività all'interno delle strutture militari, non si sono verificati incidenti, disservizi, né contrattempi di sorta; l'attività si è svolta in modo fluido ed efficace.

Al breve incontro di commiato tra Comando DA e studenti, alla presenza dei Tutor AAA, i giovani hanno manifestato apprezzamento e soddisfazione. Il Comando ha auspicato un felice conseguimento degli obiettivi di progetto ed ha rinnovato la propria disponibilità per le successive attività in programma.

Durante il periodo di permanenza all'interno della struttura militare aeronautica, tutti gli studenti hanno ricevuto materiale informativo sui concorsi AM, su proposte formative e orientamento professionale in Aeronautica Militare, sulle possibilità di praticare hobbies e sport aeronautici.



Con le consuete calorose strette di mano, abbiamo accompagnato il piccolo gruppo di studenti alla stazione ferroviaria e... "arrivederci al Maxwell di Milano" in attesa dell'arrivo del secondo gruppo, previsto nella prima decade di aprile.

PER I LETTORI L'APPUNTAMENTO È A FINE APRILE, CON IL NUMERO 73 DI FORUM DEGLI AVIATORI, CON GLI AGGIORNAMENTI SUL PROGETTO MAXWELL

Strega



(Nelle foto sopra: studenti e tutor impegnati nel restauro del Macchi MB.326, nell'hangar di San Damiano).

2019/3/13 15:41

LE PAGINE DEGLI EVENTI



quota 212

ASSEMBLEA ANNUALE ORDINARIA DEI SOCI 2019 – un'assemblea da guardare!

Sabato 23 febbraio 2019, si è tenuta l'Assemblea annuale dei Soci della Sezione di Fidenza.

Una sala conferenze gremita di partecipanti e predisposta con impianti multimediali per **una assemblea da guardare** oltretutto da ascoltare ed un numero di 70 votanti; sono dati che parlano da soli, per confermare quale sia la partecipazione e lo spirito di appartenenza degli iscritti alla nostra Sezione.

Altro dato interessante è che questi 70 voti che hanno approvato il bilancio e le future attività della Sezione, costituiscono il 34% degli iscritti. **E SÌ, PERCHÉ** l'altro dato che fa la differenza e che ha richiesto un brindisi particolare al termine dei lavori, è quello del **totale degli iscritti alla data dell'Assemblea, che risultava 206** e che non ha smesso di aumentare giorno per giorno, per effetto delle tante e interessanti attività svolte tra i giovani e appassionati.



A marzo del 2015, giusto 4 anni fa, la "Sezione degli Aviatori" ubicata a Castelnuovo Fogliani risultava "affondata" da almeno 4-5 anni e la recente notizia del superamento della "Quota 200" è stato l'argomento principale della giornata. Qualcuno ha voluto ricordare quando, nel mese di aprile-maggio del 2015 ... "eravamo solo quattro amici al BAR!" Quattro persone fedelissime e determinate che, senza una sede, si intossicavano di caffè e aperitivi, per giustificare - agli occhi della generosa e comprensiva barista - la loro presenza su quei due tavolinetti

del Bar, per almeno un paio d'ore.

L'Assemblea 2019 ha approvato i bilanci, le visite in programma e soprattutto ha confermato la volontà di proseguire negli ambiziosi progetti di ricerca storica, sviluppo tecnologico e didattica in corso. Per la gestione interna della Sezione e dei Nuclei dipendenti, sono stati riassegnati alcuni incarichi; al contempo è stato costituito un gruppo di lavoro per valutare l'accorpamento di alcuni comuni e frazioni della provincia, in un solo Nucleo "Terre Verdiane".

Nel complesso **sono oltre 50 gli incarichi attribuiti ai Soci attivi, impegnati in circa 20 differenti progetti in corso nella Sezione (in alcuni di questi progetti sono coinvolti Soci della Sezione di Parma, a cui va la nostra gratitudine).**

Al termine dell'Assemblea, un gradito buffet offerto dalla famiglia Verduri e il tradizionale brindisi per festeggiare i successi ottenuti e per augurare altrettante future soddisfazioni. A seguire un incontro conviviale nel ristorante **"Le Cascatelle" - Agriturismo e Circolo ippico** - con numerosi Soci deliziati dalla ospitalità e ottima cucina di Renato Pastinesi (un provetto parà) titolare dell'Agriturismo in località San Nicomede (Salsomaggiore Terme). Il locale prende il nome da piccole cascatelle (appunto) sul fiume Stirone, dove il maneggio organizza passeggiate a cavallo.





PREMIO A.N.I.O.C.2019



ASSOCIAZIONE NAZIONALE INSIGNITI ONORIFICENZE CAVALLERESCHE

Parma – 16 marzo 2019

Presso i locali dello storico Circolo della Lettura e Conversazione Parmense, si è tenuta la Cerimonia di consegna del Premio A.N.I.O.C. 2019, assegnato ...

“agli uomini e donne del Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Parma”

L'Associazione dei Cavalieri nasce nel 1949 per merito del Conte Feliciano Monzani che ne sarà poi il Segretario Generale per oltre cinquant'anni; è una associazione apolitica ed apartitica che ha lo scopo di unire in un'unica famiglia tutti i Decorati di ordini Cavallereschi e creare una grande forza morale ispirata da così alti ideali.



Ospitata dall'Università Telematica Pegaso che ha offerto il patrocinio all'evento, l'Associazione dei Cavalieri – delegazione di Parma - ha

celebrato l'edizione 2019, nel prestigioso “Salone San Paolo all'interno del Palazzo della Riserva”.

Il “Premio A.N.I.O.C.” è un riconoscimento di elevato prestigio istituito a partire dall'anno 2004 su iniziativa del Delegato Provinciale pro-tempore – Ufficiale Luigi Carlo Baroni (poi nominato Delegato Provinciale Onorario a vita) che viene assegnato a persona, associazione od ente che si è particolarmente distinto a livello professionale, umano ed associativo in opere dalla forte valenza sociale.



Nell'edizione dell'anno 2019, che costituiva anche il 70° anniversario di fondazione dell'Associazione (1949-2019), il premio è stato assegnato al Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Parma. Il testo della motivazione, è stato letto e consegnato dal Delegato Provinciale in carica – Ufficiale Alessandro Ghidini, al Comandante – Colonnello De Benedictis, che ha ricevuto l'ambito Premio davanti ad un pubblico numerosissimo.

Alla premiazione sono intervenuti il Prefetto Giuseppe Forlani, il Sindaco Federico Pizzarotti, il Delegato nazionale ANIOC – Conte Maurizio Monzani, il Generale di Divisione Giuseppe Gerli – Com.te GdF della Regione

Emilia Romagna e naturalmente il Comandante Provinciale di Parma della Guardia di Finanza – Colonnello Gianluca De Benedictis. Era presente anche una rappresentanza dei Comandanti locali delle FFAA e CCAA dello Stato.



L'evento è stato perfettamente organizzato in collaborazione tra la Delegazione ANIOC e la Presidenza AssoArma, nella persona del Presidente - Colonnello della GdF Donato Carlucci e condotta dal Delegato Provinciale Alessandro Ghidini.



La cerimonia è stata allietata dal Concerto offerto in occasione del "Premio A.N.I.O.C. 2019" dal **Coro Ars Canto G. Verdi, Diretto da Claudia Zucconi** e composto da bravissimi giovani, adolescenti e bambini che in apertura della cerimonia hanno intonato l'Inno d'Italia.



L'APPROFONDIMENTO:

Il Premio ANIOC è alla sua XIII edizione, di seguito i precedenti riconoscimenti:

- 2004 – Gen. Carabinieri Giovanni Cossu
- 2005 – Grand'Ufficiale, Prof. Cesare Azzali
Fratel Gelmo – Misisonari Saveriani
- 2006 - Comm Pino Agnetti – Editorialista e scrittore
- 2007- Gen. Mauro Del Vecchio, Capo Missione NATO in Afghanistan
- 2008 - Mons. Antonio Moroni, biologo
- 2009 - Chaterine Gislain Laneelle, Dir. Gen. Agenzia EFSA
- 2010 - Croce Rossa Italiana e Assistenza Pubblica
- 2011 - Comm. Luigi Viana, Prefetto di Parma
- 2012 - Comando Vigili del Fuoco di Parma
- 2013 - Hospice Piccole Figlie – Centro Cure Palliative
- 2014 - Comando Provinciale Carabinieri Parma
- 2017 - Marina Militare Italiana



EDITORIA STORICA AERONAUTICA ... letti per voi

DELTA EDITRICE

Collana "ALI DEL VALORE"

LA REGIA NELLA BATTAGLIA D'INGHILTERRA

Di Alessio e Nico Sgarlato

Vi anticipiamo gli argomenti trattati nel volume

- *Aiutare l'alleato tedesco*
- *I reparti e gli aerei in dotazione*
- *I trasferimenti*
- *I servizi tecnici*
- *Il primo ciclo operativo*
- *L'operazione Cinzano*
- *Le operazioni dopo l'11 novembre*
- *La smobilitazione*
- *Conclusioni*

In appendice i contrassegni degli aeroplani del CAI



Delta Editrice di Corrado Barbieri - Borgo Regale, 21 Parma - tel. 0521.287883 – fax 0521.237546

deltaed@iol.it

www.corradobarbieri.it

€ 10

il volume è nelle edicole – nel caso risultasse esaurito, può essere richiesto all'Editore o presso la Sezione AAA Fidenza assoaeronautica.fidenza@gmail.com



"STACCANDO L'OMBRA DA TERRA"

Di Daniele Del Giudice

*Può accadere un giorno di dover volare da soli,
e di perdersi come ci si perde nella vita.*

*Sarà necessario allora conoscere l'entità dell'errore,
bilanciarsi tra istinto e manovre, vertigine ed equilibrio.*

In questo spazio si muovono le figure di

"Staccando l'ombra da terra":

*Bruno, che è il sapere del volo; l'anziano che racconta la sua
storia di aerosilurante; piloti vivi o scomparsi;
il protagonista narrato dal suo doppio.*

E l'aeroplano, unico testimone nelle pagine su Ustica.

*Il libro ha vinto nel 1994 il Premio Baguttae - nel 1995 il
Premio Selezione Campiello e il Premio Flaiano.*

122 pagine in confezione tascabile

Il volume è disponibile nella biblioteca della Sezione AAA Fidenza



ALTA PROFONDITÀ

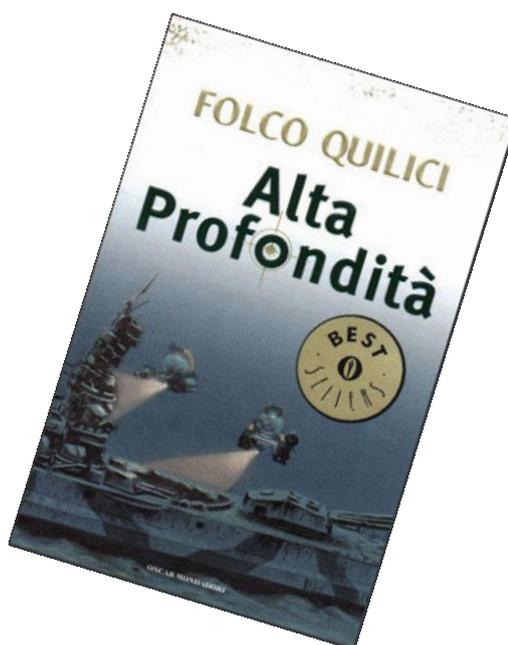
Un omaggio alla “gente di mare” ed agli appassionati di storia e di misteri

Nei racconti dalle trasvolate di Italo Balbo, i mesi precedenti, abbiamo conosciuto il giornalista Nello Quilici, che precedette i trasvolatori oltre Oceano - in Brasile - per organizzarne l'arrivo trionfale. Quilici divenne poi stretto collaboratore del Maresciallo d'Italia e lo accompagnò un po' ovunque, fino all'ultimo volo a Tobruk dove Balbo, Quilici e l'intero equipaggio di un trimotore SM.79, persero la vita nell'incidente aereo del 28 giugno 1940; un incidente tanto discusso ed ancora oggi carico di mistero, in quanto **l'aereo del “Mito” dell'Aviazione mondiale degli anni trenta, fu abbattuto da fuoco amico.**

Su questa pagina oscura della storia della Regia Aeronautica e dell'Italia stessa, torneremo in futuro, per ora vogliamo soffermarci su un altro Quilici: FOLCO - il figlio di Nello, divenuto famosissimo regista documentarista e scrittore italiano, attivo nella divulgazione naturalistica fin dagli anni cinquanta del XX secolo.

*Esploratore dei mari di tutto il mondo e spesso dei misteri in esso racchiusi, Folco Quilici (recentemente scomparso) affrontava all'inizio degli anni 2000 un tema ancora oggi velato di mistero: **l'affondamento della corazzata “Roma”, la più grande nave da battaglia del Mediterraneo, avvenuto il 9 settembre 1943 ad opera dei bombardieri tedeschi, al largo della Sardegna. Un segreto racchiuso tra le 47mila tonnellate di acciaio che giacciono a mille metri di profondità.***

La sfida tra chi è impegnato in una missione scientifica per tentarne di svelare il mistero e chi trama per carpire dati utili alla costruzione di una micidiale arma di sterminio, è dominata da un terzo temibile antagonista di tutti: il mare, con le sue bonacce e le sue tempeste, l'ambiente terribile e tenebroso ma affascinante dell'“Alta profondità”.



ALTA PROFONDITÀ – di Folco Quilici. ... rispolverato e riletto per voi

Settembre 1943, la corazzata Roma, ammiraglia della flotta italiana viene colpita da un ordigno di smisurata potenza che fonde le quarantasettemila tonnellate d'acciaio del suo scafo, provocandone l'affondamento. Anni '90, il professor Arnei vuole risolvere l'enigma di quel misterioso episodio cercando di scoprire la rotta che la Roma stava seguendo. Una fondazione sconosciuta gli ha messo a disposizione fondi e una flottiglia di minisommersibili con i quali indagare, ma dietro le ricerche storiche si nasconde in realtà un progetto sconvolgente, che può riportare il mondo intero sull'orlo di una spaventosa catastrofe.

MOSTRE E MANIFESTAZIONI

ASSOCIAZIONE DIPLOMATI E ALLIEVI FELTRINELLI

La passione per le Macchine Volanti : gioco, hobby, professione ... quali confini ?

**SEI Feltrinelli
PROFESSIONE**
Noi costruiamo
Macchine
Volanti

M.S. ZIANI A.S.B.
Noi costruiamo i
modelli e li
facciamo volare

**SEI Maxwell
PROFESSIONE**
Noi navighiamo
sulle Macchine
Volanti

MostrAeronautica

aeromodelli

... e non solo

ITIS Feltrinelli - Piazza T. L. Caro, 8 - Milano
INGRESSO GRATUITO

2019

13a edizione

eventi della Mostra 2019	Mercoledì 27 marzo ore 18.00 Inaugurazione
	Giovedì 28 marzo dalle 10.00 alle 17.00
	Venerdì 29 marzo dalle 10.00 alle 17.00
	Sabato 30 marzo dalle 10.00 alle 17.00
	Domenica 31 marzo dalle 10.00 alle 17.00

Tobia - Costruito nelle Officine Feltrinelli a fine anni '60.
Ora in fase di ristrutturazione.

Con il patrocinio di Città metropolitana di Milano

Per informazioni e per visite di Gruppi e Scolaresche si prega di contattare ADAF
Tel: 02 83 57 650 - e-mail: adafede@tiscali.it

SPONSOR **PRETI S.p.A.**
PRETI S.p.A. - 20141 Milano - AGENTE ASSICURAZIONI
Via Giovanni Treccani Degli Affari, 18 - Tel. 02 8466582 - Fax 02 84891589 - e-mail: preti@prettis.it

AVVISO: LA PARTECIPAZIONE ALLA MOSTRA AERONAUTICA DI MILANO, PREANNUNCIATA DALLA SEZIONE A.A.A. FIDENZA CON LO STAND SIMULATORE DI VOLO, È STATA ANNULLATA A CAUSA DELLA CONCOMITANZA CON GLI EVENTI DEL 96° ANNIVERSARIO DELL'AERONAUTICA. LA SEZIONE È STATA COMUNQUE INVITATA ALLA INAUGURAZIONE E ALLA VISITA ALLA MOSTRA.



LUNEDÌ 10 GIUGNO



visita di aggiornamento
presso 46° Aereobrigata Pisa

Programma:

- partenza da **Fidenza** ore 06,15 parcheggio Bormioli Fidenza
- partenza **Pontetaro** ore 06,30 davanti Hotel S.Marco
- visita 46° Brigata Aerea con pranzo
- partenza da Pisa ore 14 circa
- visita museo paracadutisti presso caserma Gamerra centro addestramento paracadutismo
- rientro in serata

Quota di partecipazione € 50

Informazioni / prenotazioni
Roberto Miati - 331 7025002

ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA Sezione di Fidenza
ATTIVITÀ PROGRAMMATE PER L'ANNO 2019

Visita di aggiornamento tecnico-professionale alla 46° Brigata Aerea di Pisa ed al Museo Paracadutisti – Caserma Gamerra.

(Vds locandina a fianco).

SI COMUNICA CHE PER LA VISITA - DA TEMPO PREANNUNCIATA AI SOCI - SONO STATE APERTE LE ISCRIZIONI IL GIORNO 14 MARZO, APPENA RICEVUTA LA CONFERMA DALL'A.M.- ALL'INDOMANI DELLA APERTURA DELLE ISCRIZIONI - IL GIORNO 15 SERA - LA LISTA ERA ESAURITA.

RIMANE APERTA LA LISTA D'ATTESA. *Non disperate! Rispetto al primo annuncio diramato sui nostri social, abbiamo apportato una modifica interessante: dopo il pranzo presso la brigata Aerea, alle 14 ci sposteremo alla Caserma Gamerra – Centro Addestramento Paracadutisti, per visitare il Museo dei Paracadutisti.*

TUTTE LE ALTRE ATTIVITÀ:

Visite di aggiornamento tecnico professionale:

- **6° stormo Ghedi (BS)** con l'IISS Maxwell di Milano - data da stabilire (Alunni, docenti e numero ristretto Soci accompagnatori); questo evento è dedicato al progetto Maxwell, come conclusione di un anno di lavori insieme; per i Soci verrà organizzata un'altra visita nel 2020;
- **313° Gruppo Frece Tricolori – Aeroporto Rivilto (UD)** sett./ott. data da stabilire a cura PAN (Soci e ospiti)
- **Museo Vollandia – Milano Malpensa** – ottobre - ex officine aeronautiche Caproni (Soci e ospiti)
- **World Historical Aeronautic Show – Duxford (GB)** 3 giorni – settembre (Soci e ospiti) da definire;

Altri progetti in corso:

- manifestazione “Giornata Azzurra” a Soragna (PR), intitolazione parco agli Aviatori F.lli Verduri - stand AAA, mostra arte aeronautica del Maestro Dabbene e simulatore di volo - sabato 11 maggio
- redazione libretto sugli Aviatori Fratelli Verduri
- completamento progetto Maxwell – alternanza scuola/lavoro a San Damiano
- installazione del Macchi MB.326 su piedistallo espositivo e cerimonia cittadina per inaugurazione del monumento aereo a Milano;
- evoluzione simulatore dinamico di volo, su mock-up F.104 Starfighter;
- ricerca per mostra itinerante di Architettura Aeronautica – “AeroArch” presentazione anno 2020;
- ricerca storica sugli Aviatori parmensi e sulle realtà aeronautiche della provincia; pubblicazione del libro in occasione di PARMA CAPITALE DELLA CULTURA 2010;
- partecipazione alle Fiere di Fidenza – “Ingegno e tecnologia del '900” - “Fiera di San Donnino”, con stand AAA e simulatore di volo
- partecipazione alla Mostra della Scienza e Tecnologia all'IISS Berenini di Fidenza (evento da concordare);
- studio di fattibilità per progetto alternanza scuola/lavoro a Fidenza (IISS Berenini);
- 50° anniversario dell'Uomo sulla Luna 1969-2019 - chiacchierate aeronautiche con l'Ingegnere aeronautico Sergio Montali – 4° incontro “Astronautica e spazio”
- ricerche sui bombardamenti del Nord Italia – convegni e filmati in vari comuni (Parma – Fidenza) e restauro bomba da 500 lbs destinata a monumento.

GLI INTERESSATI possono rivolgersi alla sede di sezione a Fidenza, o ai seguenti indirizzi e-mail:
assoaeronautica.fidenza@gmail.com redazione_forum@libero.it

LE CONVENZIONI



ACCORDO 2018/2019 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 per l'anno in corso 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 2019, alle iniziative ed agli eventi di entrambi i Sodalizi.

SEDE PEGASO
Università Telematica
- Parma -

**IL FUTURO NELLE TUE MANI
MOLTO PIÙ DI UN'UNIVERSITÀ**

NO NUMERO
CORSO DI
LAUREA **10** Per le Forze Armate **1.700,00 €**
Per la laurea in **ASSOCIATA PARMA** **2.000,00 €**

347.895.09.82 - 392.096.48.25 - info@sedeparma@unipegaso.it - www.unipegaso.it
Circolo della Lettera Parmense - Via Melloni, 4 - 43121 Parma



L'OFFERTA FORMATIVA

**10 Corsi di laurea – 126 Master – 10 Accademie – 1 Scuola di specializzazione –
20 Corsi di perfezionamento – 55 Corsi di alta formazione – 118 Esami - 3 Certificazioni.**

L'offerta formativa di Pegaso è quanto mai attuale e diversificata. Tutti i Corsi nascono da una approfondita analisi delle richieste di mercato e forniscono sia a chi ha terminato le scuole superiori, sia ai professionisti, già inseriti nel mondo del lavoro, un mix di conoscenze teoriche e competenze pratiche spendibili concretamente.

COME SI STUDIA - Bastano una connessione internet ed uno schermo (pc, tablet, smartphone,). In qualunque posto del mondo, è sufficiente inserire le credenziali di accesso nella piattaforma per iniziare a studiare. Partecipando, così, alle attività della classe virtuale ed essere seguiti 24 ore su 24 dal titolare della disciplina, responsabile della didattica. Una volta inserite le credenziali saranno a disposizione i seguenti strumenti didattici: **Testo scritto** della lezione, con riferimenti biografici e note - **Diapositive**, arricchite da testi, tabelle e grafici, commentate in audio dal docente - **Videolezione** - **Test** di valutazione per la verifica

L'UFFICIO ORIENTAMENTO Seguire le proprie passioni ed i propri interessi è fondamentale, ma occorre essere coscienti delle reali prospettive offerte dal mondo del lavoro. Grazie alla collaborazione di un team di orientatori esperti si può fare la scelta migliore per il futuro professionale.

in entrata: fornisce le informazioni sull'intera offerta formativa e aiuta a scegliere il percorso più compatibile con gli obiettivi prefissati.

in itinere: Supporta l'iscritto operativamente durante gli studi. - **in uscita:** Una volta laureato, indirizza l'iscritto nella prosecuzione degli studi o nell'accesso guidato al mondo del lavoro.

SEDE DI PARMA – VIA MACEDONIO MELLONI n° 4 – 43121 PARMA CENTRO

Mobile **334 348 4563** infosedeparma@unipegaso.it fisso **0521-287101**

CONVENZIONE IN ATTO PER LE FORZE ARMATE – CORPI ARMATI – VIGILI DEL FUOCO – POLIZIA DI STATO ECC. – ANIOC PARMA – ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
- ASSOCIAZIONI COMBATTENTISTICHE E D'ARMA CONFLUENTI IN ASSOARMA PARMA -
OFFERTE DI CONVENZIONE PER ENTI LOCALI – INDUSTRIE E CRAL.



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 ASSO AERONAUTICA-FIDENZA

SCUOLA DI VOLO VDS
Certificata AeCI n° 380

info: 339 350 1084 - e-mail: info@obiettivovolare.it
Coordinate: N 044°53'22" - E 010°09'37"



Gotha VIAGGI

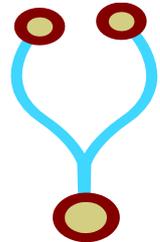
Via Collegio dei Nobili 2/d - 43121 Parma – tel. 0521-798409

Agenzia di Viaggi specializzata nei viaggi di lavoro e di gruppi. Già da alcuni anni i titolari organizzano viaggi e soggiorni per l'A.A.A. alla quale riservano un vantaggioso trattamento in convenzione, conoscendone le esigenze e favorendo la riuscita dei Tour di gruppo. www.gothaviaggi.it – convenzione valida per i soci AAA 2019.

POLIAMBULATORIO DALLA ROSA PRATI

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

Per quanto riguarda il tariffario degli esami di laboratorio applicheremo un'agevolazione del 10% sul tariffario privato. Viene applicato un unico tariffario agevolato riservato a tutte le associazioni/aziende/fondi che hanno sottoscritto un accordo. Ricordiamo che la convenzione è estesa a favore dei familiari (**l'elenco delle prestazioni fornite in convenzione e relativi prezzi, sono consultabili presso le segreterie delle Associazioni o da richiedere agli indirizzi riportati in ultima pagina di Forum.**)



GENERALI ITALIA S.p.A. – Agenzia Principale di Fidenza

assicura per l'anno 2019 il velivolo AERMACCHI MB.326, dell'AERONAUTICA MILITARE, concesso all'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA di Fidenza ed installato come monumento aereo in "Largo degli Aviatori" in Fidenza. Il contratto è stato sottoscritto in **regime di convenzione a tariffa agevolata applicabile anche a tutti i Soci A.A.A.** – Per informazioni:

assoaeronautica.fidenza@gmail.com

GENERALI ITALIA SpA – Agenzia Principale di Fidenza – Via XXIV maggio n°24 –

agenzia.fidenza@generali.com - telefono fisso: 0524 522678/523869 mobile: 392 149 6791



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 2019

info@cabezalocastyle.com

LUIGI E MIRIAM MILO

hanno il loro laboratorio a Collecchio e a Sabbioneta, ampiamente pubblicizzati sulla pagina facebook, dove sono visibili i loro capolavori di pasticceria e ovviamente gli indirizzi e recapiti. Nella loro Pasticceria-Bar, oltre a mettere generosamente a disposizione della nostra Associazione la loro creatività, i fratelli MILO accolgono con amicizia Soci Aviatori, con la loro cortesia e con trattamenti di favore.

Difficile resistere alla tentazione, provateci!

Mobile 392 043 1706



La simpatica "Celestida", amica degli Aviatori e titolare del vivaio

PIZZONI PIANTE & FIORI 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 dal vivaio Pizzoni.

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



AGENDA DEL MESE DI MARZO-APRILE 2019

Il Sabato... AAA – Sezione di Fidenza – gli incontri settimanali tra i Soci della Sezione, sono fissati ogni sabato mattina in orario 9-11,30 presso la sede di Via Mazzini 3 a Fidenza.

Giovedì 28 marzo

96° ANNIVERSARIO DELLA COSTITUZIONE DELL'AERONAUTICA

MILANO – Palazzina Liberty Concerto aperto al pubblico con la Fanfara della I Regione Aerea e la Civica Orchestra di Milano

PARMA – Comando Rete POL-NATO - cerimonia interna al Comando, ad invito

PIACENZA – Cerimonia presso Aeroporto San Damiano con intervento Associazioni Combattentistiche e d'Arma, autorità e invitati.

Sabato 30 marzo

FIDENZA – ore 9,30 – Largo degli Aviatori – Celebrazione del 96° Anniversario di fondazione dell'Aeronautica. Alzabandiera e deposizione corona al monumento. Presenza Autorità locali Gonfalone della città di Fidenza, Associazioni Combattentistiche e d'Arma con Labari.

Sabato 30 marzo

FIDENZA – ORE 10,30 Istituto ISS “Agostino Berenini”, Via Vittorio Alfieri, 4

Assoaeronautica incontra gli studenti –, filmati e dialoghi con un ospite speciale: il Colonnello pilota militare Flavio Babini, già Comandante di Gruppo Caccia dell'Aeronautica Militare durante la Guerra Fredda. EVENTO APERTO AL PUBBLICO – presenzierà il Sindaco di Fidenza.

Sabato 30 marzo

FIDENZA – Istituto ISS “Agostino Berenini”, Via Vittorio Alfieri, 4 – Dalle ore 9,00 alle 13,00 sarà disponibile il simulatore di volo dell'AAA, con un istruttore di volo virtuale a disposizione degli studenti e del pubblico.

Sab.30 e Dom.31 marzo

MILANO - Istituto Aeronautico Feltrinelli orario 10-17– 13ª edizione di “MostrAeronautica” aeromodelli e non solo.

Sabato 30 aprile

PARMA – Sede Università Telematica Pegaso – ore 10,30 – conferenza sui bombardamenti a Parma e rievocazione eccidio del quartiere Cornocchio. Intervento della Sezione AAA Fidenza.

Continua a leggere “Forum”, invia commenti e informazioni che pensi possano essere utili ed interessanti per i lettori, o magari mandaci una storia e delle foto significative; suggerisci iniziative ed avvia dibattiti indirizzando a:

redazione_forum@libero.it

Se ti interessa ricevere il notiziario e non sei già incluso negli elenchi di distribuzione, invia una mail al precedente indirizzo, con la dicitura “FORUM SÌ GRAZIE”, indicando l'indirizzo di posta elettronica su cui desideri riceverlo. 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.

FORUM È DISPONIBILE ANCHE PRESSO:

Circolo I RMV Cameri – Circolo Comando Distaccamento Aeroportuale San Damiano - Piacenza

A.A.A. Presidenza Nazionale Roma e **Sezioni di:** Bologna – Cremona - Ferrara – Fidenza e Nucleo di Salsomaggiore; Modena e Nuclei dipendenti – Ferrara - Parma - Piacenza – Reggio Emilia — Tarcento;

Sezioni Parma di: ASSOARMA – UNUCI – Associazione Arma Aeronautica – 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 Storia - AEROCLUB G. Bolla Parma - Aviodelta Felino – CRAL Bormioli Rocco Fidenza.

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. Comando I Regione Aerea – Uff. Affari Generali.

... dove può essere richiesto anche in forma cartacea.