

“FORUM”

degli Aviatori d'Italia



**VOLA ALLA
FIERA AERONAUTICA
INTERNAZIONALE**

18 - 20 LUGLIO 2025

AEROPORTO MILITARE DI PIACENZA - SAN DAMIANO

**UNA GIORNATA DA PROTAGONISTA
NEL MONDO DELL'AVIAZIONE !**

*Il manifesto dello stand A.A.A.
"Aviatori d'Italia"
in ultima pagina*

ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA

"Aviatori d'Italia" ETS

Sezione di Fidenza



Luglio 2025

n°148

Notiziario di informazione dell'Associazione Arma Aeronautica

"Aviatori d'Italia" - ETS

Sezione di Fidenza

“FORUM degli Aviatori d’Italia”

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

anno XIII- n° 148 – periodo di emissione: luglio 2025

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

Si ringrazia il Dott. Enzo Vicini per la supervisione dei testi ed i collaboratori esterni per le ricerche, le recensioni e l’invio di materiale.

Per informazioni e contributi informativi: redazione_forum@libero.it

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

... i social di ASSOAERONAUTICA FIDENZA

li consulti quando vuoi, dove vuoi; sono sempre con te, sul tuo cell. o PC

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

Nel sito www.assoaeronauticafidenza.it in continuo aggiornamento, sono visibili i nostri obiettivi, gli eventi organizzati dalla Sezione, le gite in programma, le manifestazioni ma anche contenuti storici e argomenti che riguardano il mondo aeronautico.

Se sei già un nostro Socio, chiedi di entrare nella nostra chat fornendo il tuo numero di cellulare alla Sezione.

Sommario:

- Pg. 2	UNA PAGINA FACEBOOK TUTTA ASSOAERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....AAA Team Comunicazione)
STORIE AERONAUTICHE	
- Pg. 4-8	“LE OFFICINE CAPRONI A TALIEDO – STORIA E ATTUALITÀ.....(G.L. Lapini)
- Pg. 9-10	“DONNE CON LE ALI” - ROSINA FERRARIO LA PRIMA AVIATRICE ITALIANA.....(ricerche di Strega)
STORIE DI MARE	
-Pg. 11-14	LA COMPONENTE “AERONAVALE” DELLA MARINA MILITARE.....(Strega-sito uff.le M.M.)
VISITE VIRTUALI AGLI ENTI AERONAUTICI	
-Pg. 15-17	IL 4° STORMO – SULLA BASE AEREA DI GROSSETO.....(Sito A.M. - Wikipedia)
ATTUALITÀ	
Pg. 18-19	“ADDIO A CARLO FERRARIN”(Strega-Ciorra-Web-sito A.M)
Pg. 19-20	“IN RICORDO DI CARLO FERRARIN”(A. Bianchi - C. Martegani)
EVENTI E RICORRENZE	
Pg. 21	PARMA - 189° ANNIVERSARIO DI FONDAZIONE DEI BERSAGLIERI.....(sito ANB - foto L.B.)
ACCADDE NEI NOSTRI CIELI	
- Pg. 22-23	A LUGLIO.....(M. Salomone)
- Pg. 23-25	ALDO FINZI E LA NASCITA DEL REGIO CORPO DEL GENIO AERONAUTICO(M. Salomone)
CESMA INFORMA	
Pg. 26	GLOBAL COMBAT AIR PROGRAMME - SOVRANITÀ E COOPERAZIONE, TECNOLOGIA E INDUSTRIA.....(Cordaro - CESMA)
DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO	
- Pg. 27	“IL FUTURO DELL’EUROPA NELLO SPAZIO”(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
- Pg. 27-28	“IL MARS RECONAISSANCE ORBITER ESPANDE LE SUE CAPACITÀ”(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
- Pg. 28	“PLATO TUTTO D’UN PEZZO”.....(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
PAGINE DI AEROMODELLISMO	
- Pg. 29-30	PAOLO E IL SUO MODELLO OV-10D “BRONCO” - NOGS.....(Wirgi Models)
EDITORIA STORICA AERONAUTICA	
Pg. 31	“...E SENZA COZZAR DIROCCO”(Collarile. Cornacchini)
Pg. 31	“LA CAPRONI DI TALIEDO” STORIE DI OPERAI.....(De Baggi)
CONVENZIONI	
- Pg. 32-33	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2025.....(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 34	LUGLIO-AGOSTO 2025.....(Redazione Forum)
- Pg. 35	IL MANIFESTO DELLO STAND A.A.A. - FIDENZA ALLA FIERA “FLY& FUN – AEROPORTO MILITARE A.M. SAN DAMIANO (PC)

In copertina: Fly&Fun – la Fiera internazionale aeronautica più grande d’Italia e il richiamo - a pagina 36 - al manifesto della Sezione AAA Fidenza - “Aviatori d’Italia”, presente in fiera con un proprio stand

“FORUM” degli Aviatori d'Italia

13 anni di attività

dal 2013 al

2025



148 numeri - 148 mesi di notizie
sull'Associazione Arma Aeronautica
e sul mondo dell'Aviazione;
dedicati ininterrottamente alla Tua
informazione.

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

www.assoaeronautica.it

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

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

su www.assoaeronauticafidenza.it

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



f Pagina Facebook
facebook.com/assoaerparma

Instagram
instagram.com/assoaerparma

Twitter
twitter.com/assoaerparma

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

YouTube
youtube.com/assoaeronautica

Sito Web
www.assoaeronautica.it



STORIE AERONAUTICHE

LE OFFICINE CAPRONI A TALIEDO storia e attualità

Nell'ultimo decennio si assiste ad una trasformazione di parte del tessuto urbano di molte città, che ha il suo motore nel riutilizzo di numerose aree industriali dismesse, rimaste per anni in degrado ed abbandono. Solo per la zona di Milano, può essere citata La Pirelli, la Falk, la Magneti-Marelli, l'Innocenti, la Montedison, come alcuni dei tanti stabilimenti che hanno fatto la storia dell'industria italiana. I complessi inutilizzabili – o non convenientemente utilizzabili - vengono demoliti, bonificate le aree dove poi rinascono centri commerciali, quartieri residenziali, parchi ecc.- Ove invece risulta possibile, si procede ad un intervento di "rigenerazione urbana", mantenendo il valore architettonico e storico, ma cambiando la destinazione d'uso di queste "vestigia" del passato.

*Al riguardo, in questo numero di **Forum degli Aviatori**, parliamo di una vasta area industriale, quella delle **ex-Officine Caproni a Taliedo**, che già negli anni '50 perse il suo ruolo di principale polo dell'industria aeronautica lombarda, ma che non è stata rasa al suolo ed è progressivamente divenuta sede di numerose e variegata attività industriali e di servizio. L'intera area ha conservato l'aspetto un po' disordinato di uno stabilimento industriale che era cresciuto tumultuosamente nel corso di trent'anni, e che è stato poi gradualmente riutilizzato senza un preciso piano generale di recupero. Nonostante ciò essa è rimasta una vivace area produttiva, nella quale sono presenti alcuni validi esempi di recupero e restauro di edifici industriali.*

In questo quadro di situazione, il riutilizzo dell'Industria Caproni costituisce una interessante alternativa al modello "ground zero" che in passato prevaleva sul recupero, ed è sembrato quindi che valesse la pena raccontarne un po' la storia.



L'aerodromo di Taliedo e il primo nucleo delle officine Caproni - La porzione di territorio milanese all'esterno delle mura cittadine, dalla parte di Porta Vittoria, che prende il nome dalla scomparsa "Cascina Taliedo" e dal nucleo storico del borgo Monluè (tuttora esistente) mantenne la sua vocazione agricola fino al primo decennio del '900. Verso il 1873 la campagna intorno alla cascina era già solcata dalle linee ferroviarie, per Venezia e per Piacenza, (linee nere nella mappa) che la separavano dalla città. Una trentina di anni dopo, all'inizio del '900 la città si era già espansa fuori dalle mura, ma quasi niente era ancora cambiato attorno alla cascina Taliedo; una rivoluzione avvenne però nel 1910 quando l'area venne rapidamente sistemata per accogliere la competizione aeronautica denominata "Circuito Aereo Internazionale di Milano", che si tenne nel settembre del 1910. A seguito di questa gara nacque l'aerodromo di Taliedo, il primo campo di volo milanese, il cui sedime confinava a Nord con il prolungamento del corso XXII Marzo, ad Ovest con la ferrovia ed a Sud con la vecchia strada Paullese e dal borgo di Morsenchio. Se facciamo riferimento alla viabilità attuale, il campo volo occupava l'area compresa fra via Mecenate, viale

Ungheria, via Bonfadini, via Salomone, e via Zama; strade che a quel tempo non esistevano.

L'insediamento militare - Negli anni successivi al Circuito Aereo, il Ministero della Guerra si assunse l'onere di riadattare il campo e di costruire le infrastrutture necessarie alla sistemazione di un insediamento militare permanente, concordando con privati ed associazioni aeronautiche le modalità d'uso degli impianti anche per scopi civili. L'insediamento militare crebbe notevolmente, prima e durante la I Guerra Mondiale, nella zona ad Ovest e a Nord dell'aerodromo, dove nel periodo dal 1914 al 1917 vennero costruiti diversi nuovi hangar, sia con strutture miste (legno-muratura), sia con strutture interamente metalliche (hangar di tipo "Savigliano"), sia ancora con moderne strutture in cemento armato.

Il primo consistente lotto dei grandi capannoni industriali della ditta Caproni fu costruito a partire dal 1915, nella zona Est dell'aerodromo; gli edifici della fabbrica Caproni da un lato si affacciavano sulla attuale via Mecenate, e verso Ovest si aprivano sul campo di Taliedo, dal quale gli aeroplani effettuavano i voli di prova e di collaudo.



L'ing. Gianni Caproni aveva iniziato la sua attività, prima pionieristica e poi industriale, tra Malpensa e Vizzola Ticino (dove tuttora esistono ampie tracce di questo inizio). Si trattava indubbiamente di un'area ideale per il volo, in quanto libera da insediamenti umani, ma un po' marginale e lontana dalle principali vie di trasporto. Per questo motivo, quando l'andamento della guerra fece lievitare enormemente le commesse militari, la società fondata dall'ing. Caproni, con l'aiuto di grossi nomi della finanza milanese, che allora si chiamava "Società per lo sviluppo della Aviazione in Italia", si insediò anche sul campo volo di Taliedo dove, oltre a disporre dello spazio per il decollo e atterraggio degli

aeroplani, la vicinanza della città rendeva più agevoli gli approvvigionamenti di materiali e le consentiva di reperire facilmente la numerosa manodopera che gradualmente fu assunta.



A lato - la bella fotografia databile agli anni del primo dopoguerra, ci fornisce una buona idea di come si presentava questo primo nucleo degli stabilimenti Caproni, visti da un osservatore che guardasse verso Ovest, stando al di là della attuale via Mecenate.

Ponendo a confronto la fotografia panoramica del primo dopoguerra sopra riportata, con alcune foto recenti, sono

facilmente riconoscibili i capannoni che tuttora si affacciano su via Mecenate. Sulla destra, non è ancora presente l'area dei campi sportivi (tuttora esistenti) che fecero più tardi parte dell'insediamento.



L'utilizzo originario dei numerosi edifici che costituivano il nucleo originario dell'industria Caproni, verosimilmente coincidono (almeno in parte) con quelle indicate su una mappa databile al periodo della II Guerra Mondiale (immagini di seguito).

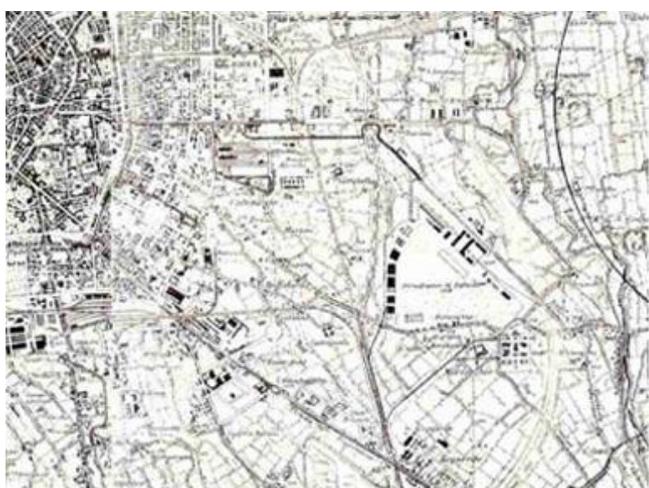
(foto sotto - gli ingressi al complesso oggi)



Dopo la prima guerra mondiale - Finita la Grande Guerra, l'attività della Caproni subì una stasi, sia per la riduzione dell'attività militare, sia per la crisi a cui andò incontro tutto il settore aeronautico lombardo. Ma dopo il 1922, con l'avvento del fascismo, le attività aeronautiche civili e militari ebbero una graduale ripresa, tanto che durante gli anni '20 sul campo di Taliedo si insediarono anche altre ditte aeronautiche, in particolare la "Piero Magni Aviazione", nata tra "Meda" e "Besana Brianza" dopo la I Guerra Mondiale e trasferitasi nel 1928 a Taliedo.



Da questa ripresa trasse molto beneficio anche la Caproni: la fabbrica fu gradualmente ampliata, l'occupazione si incrementò, cosicché verso la metà degli anni '30 l'insediamento industriale della Caproni a Taliedo aveva ormai acquistato una dimensione cospicua e si sviluppava a cavallo dell'attuale via Mecenate, essendo dotata anche di un apposito sottopasso che univa le due parti dello stabilimento, ora chiuso ma del quale si intravedono ancora le tracce transitando sul posto.

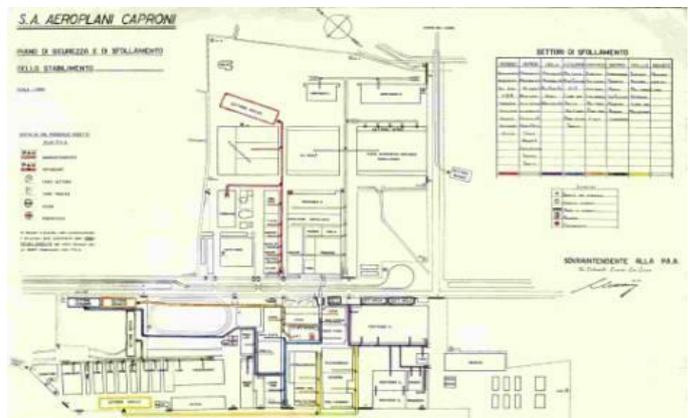


Si può avere un'idea della sua ampiezza, sia dalle mappe militari di quell'epoca, sia da un disegno prospettico degli stabilimenti, sia anche da alcune belle fotografie aeree databili alla fine degli anni '30, inizi anni '40. In quest'ultime (riprese circa in direzione ovest-est) si osservi la grande estensione delle costruzioni anche verso Monluè (del quale si intravedono sullo sfondo la chiesa e il grande edificio scolastico, tuttora esistente) e la presenza del rondò di inversione di marcia della linea tranviaria, che ogni giorno portava alla Caproni centinaia e centinaia di operai e impiegati; si può inoltre notare la progressione nella sistemazione delle strade all'intorno degli stabilimenti, con la comparsa dell'attuale via Fantoli.



Nell'ultima di queste fotografie inizia a comparire l'ultima schiera di grandi capannoni che tutt'oggi si affacciano in parte sulla via Fantoli. Questi grandi edifici, denominati "Duralluminio", "Re.2000", "Nuova aviorimessa montaggio duralluminio", "Montaggio C", furono edificati verso l'inizio degli anni '40 e risultano sicuramente esistenti, durante la II Guerra Mondiale, come si vede in una interessante mappa, databile molto probabilmente al 1943 che riporta il

piano di evacuazione degli stabilimenti in caso di bombardamento. Non è dato ricostruire in dettaglio la destinazione dei capannoni più recenti. Le denominazioni sembrano comunque indicare che fossero riservati ai velivoli più moderni, di costruzione totalmente metallica (duralluminio); in particolare sembrerebbe che quello centrale fosse dedicato al velivolo da caccia Re.2000 e più tardi anche allo sviluppo del Re. 2002, progettato presso le "Officine Reggiane" di Reggio Emilia, una società della quale la Caproni aveva assunto il controllo verso il 1935, e realizzato in parte componenti anche nello stabilimento milanese ed in quello di Vizzola Ticino.



La Caproni e il primo aeroporto di Linate - Ritornando indietro nel tempo, l'aeroporto di Taliedo, nella seconda metà degli anni '30, venne abbandonato come aeroporto civile ed anche militare, pur rimanendo fino a tutto il periodo della II Guerra Mondiale a disposizione delle società aeronautiche che vi si erano insediate, in primis la Caproni. Quando era stato redatto il progetto del nuovo aeroporto di Linate, era stato anche proposto di creare un collegamento diretto fra l'area delle Officine Caproni e il nuovo aeroporto (inaugurato nel 1937), scavalcando con un'ampia copertura il Lambro; ma l'idea non fu mai realizzata, e gli aeroplani

Caproni per arrivare a Linate dovevano quindi essere rimorchiati lungo le strade (allora non c'erano certo problemi di traffico). Per la Caproni divenne comunque abbastanza usuale, trainare i velivoli da collaudare, specie i più grandi, dai suoi capannoni fino al perimetro del nuovo aeroporto di Linate, che come si vede da questa mappa era vicino, ed al cui confine ovest si arrivava rapidamente, percorrendo la strada che ora coincide con la via Fantoli.

Avvenimenti dopo la II G.M. - Gli stabilimenti della Caproni, nonostante il loro indubbio valore strategico, furono sostanzialmente risparmiati dai numerosi bombardamenti aerei che colpirono ripetutamente Milano a partire dal 1943. La fabbrica, quasi intatta, avrebbe quindi potuto riprendere rapidamente la sua attività produttiva; in realtà però nel dopoguerra la società "Aeroplani Caproni", che durante il periodo fascista era divenuto un gruppo industriale complesso e variegato (*avendo assorbito, dopo il 1933, numerose altre società era formato da una quarantina di aziende*) e di grandissime dimensioni (*aveva circa 50.000 dipendenti*), si trovò in gravi difficoltà per il crollo delle commesse militari.

Il tentativo di riconversione e la bancarotta - Nonostante vari tentativi, portati avanti anche a Taliedo, di riconvertire l'azienda a nuove produzioni (*carrozzerie, veicoli ferrotranviari, elettrodomestici, ecc.*), nel 1950 l'azienda fu costretta a dichiarare bancarotta.

Con il fallimento della Caproni (*ed anche della Piero Magni*), venne meno il motivo di mantenere in servizio il campo di volo di Taliedo, e l'area, nel frattempo sempre più circondata dall'avanzata della città, perse definitivamente il suo ruolo aeroportuale, divenendo zona residenziale ed industriale (*il quartiere Taliedo fu edificato nella prima metà degli anni '60*).



LA RIGENERAZIONE - Una seconda vita per le infrastrutture - La necessità di ricavare proventi per il pagamento dei debiti fallimentari fu probabilmente uno dei principali motivi per i quali i capannoni della Caproni, pur gradualmente svuotati delle loro funzioni e dei macchinari, non furono demoliti, ma gradualmente venduti o affittati, e un po' alla volta tratti dall'abbandono e riconvertiti a nuove funzioni.

Che gli edifici siano rimasti quasi tutti in piedi è facilmente constatabile se si confronta una di quelle bellissime immagini satellitari che "Google" mette gratuitamente a disposizione con la mappa di sfollamento del 1943 o con le fotografie aeree di cui sopra. Nella foto satellitare l'insediamento Caproni è riconoscibilissimo, anche se è evidente che tutta l'area circostante è stata fittamente edificata.

Un'analisi completa degli interventi di restauro o ristrutturazione che sono stati effettuati sui numerosi edifici dell'ex-stabilimento Caproni, risulterebbe molto complessa ed andrebbe al di là delle finalità di questo articolo; riportiamo pertanto qualche esempio delle

trasformazioni a cui alcuni di essi sono stati sottoposti.

Sul lato Ovest della via Mecenate sono situati gli edifici più vecchi, risalenti all'incirca al periodo della I G.M. ed esteticamente più pregevoli. Uno degli interventi di recupero e restauro meglio riusciti è stato effettuato su due dei capannoni che si affacciano sulla zona degli impianti sportivi; si tratta di una



coppia di edifici a due piani, in mattoni, con finestre ogivali, uno dei quali conserva all'interno una bella struttura di copertura a capriate di legno. Con il nome di "Officine del Volo"

(*vds www.officinedelvolo.it*), sono stati trasformati in uno spazio polifunzionale attrezzato che viene affittato per mostre, ricevimenti, servizi fotografici, ecc.

Al confine Sud dell'ex stabilimento, i grandi capannoni che costituivano una delle aree di montaggio finale dei velivoli, assieme ad altri grandi spazi all'interno dell'insediamento, sono stati riutilizzati come uffici, spazi per grandi eventi e studi di ripresa da società di produzione televisiva e cinematografica; qui oltre al recupero delle vecchie strutture, sono state inserite anche nuove costruzioni. Suggestivo anche il riutilizzo di una parte di un capannone come birreria.



DONNE CON LE ALI



Nell'immaginario comune, la storia dell'aviazione è quasi sempre dominata da figure maschili, pionieri, ingegneri, eroi, assi. La componente femminile è stata infatti spesso relegata ai ruoli secondari, ma sono moltissime le donne che hanno lasciato il segno con le loro imprese e che hanno dato un enorme contributo non solo alla storia dell'aviazione, ma anche alla evoluzione della nostra Società. **Forum degli Aviatori d'Italia**, vuole rendere onore a queste incredibili pioniere, donne che hanno portato avanti un sogno sfidando con determinazione le convenzioni sociali e le cui gesta sono tutt'ora fonte di grande ispirazione per gli appassionati di volo di tutto il mondo.

Per la serie "donne con le ali", dopo ... **Tiny Jumper** (la pioniera del paracadutismo) – Forum n° 137

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

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

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

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

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

Miriam Al Mansouri – (pilota "combat ready" nell'Air Force degli Emirati Arabi Uniti) - n° 144

Elizabeth "Bessie" Coleman, Brave Bessie (prima donna pilota di origine afroamericana e prima persona afroamericana a conseguire una licenza di pilota internazionale) – n° 145. – **Deanna**

Brasseur (prima donna pilota di caccia canadese, una delle prime tre donne pilota militare delle Forze Canadesi in servizio attivo, e una delle prime due donne pilota di caccia CF-18 "Hornet" nel mondo - n°146

Jerrie Mock - La prima a volare intorno al mondo in solitaria – n° 147.....in questo numero parliamo di

Rosina Ferrario – la prima aviatrice italiana

"Mi giro e rigiro tra le mani quel libretto dalla copertina color azzurro cielo. Quella mia foto da ragazzina perbene nasconde la mia anima indomita e ribelle. Non stacco gli occhi da quella scritta: AVIATRICE. Il mio brevetto, appena arrivato da Roma. n° 203. Sono la Prima Aviatrice Italiana!"

Rosina Ferrario è una ragazza milanese di 25 anni e dal 1913 è entrata nella storia per essere la prima donna a ottenere il brevetto di volo in Italia, l'ottava in tutto il mondo. Un'impresa straordinaria, in una società in cui le posizioni di prestigio erano ricoperte da uomini, in cui le donne ancora non avevano nemmeno il diritto di voto. A ricordare questa pioniera dell'aviazione e dell'emancipazione c'è una targa all'uscita dalla fermata della metro blu, poco prima di entrare nell'aeroporto di Linate. «**Pioniera dei cieli milanesi**» - la definisce la targa – **"prima donna in Italia e ottava nel mondo a conseguire il brevetto di pilota di aerei nel 1913"**.



E. Bufoli – 10 marzo 2025



Rosina Ferrario (Milano 28 luglio 1888 - Milano 3 luglio 1957)

Biografia - Rosina Ferrario è stata, al pari di Carina Massone Negrone, una pioniera del volo femminile italiano.

Figlia di un'agiata famiglia borghese, coltiva la passione per lo sport e la montagna e si fa notare per la volontà di ottenere privilegi maschili come il poter guidare un'automobile o inseguire il sogno di pilotare un aeroplano. Nel 1911 si iscrive a un corso di pilotaggio che si tiene a **Taliedo**, ma deve abbandonarlo per la mancanza di velivoli idonei.

Nel 1912 frequenta la **Scuola d'Aviazione di Vizzola Ticino**,

diretta dall'ingegnere Gianni Caproni, ottenendo il 3 gennaio 1913 il brevetto di pilota di aerei numero 203: prima donna in Italia e ottava nel mondo. Una volta conseguito il brevetto partecipa a diverse manifestazioni e voli dimostrativi, accrescendo la sua fama a livello nazionale.

A lato una fotografia di Rosina Ferrario, risalente probabilmente al 1913, tratta da **"Tre anni di aviazione"**, la raccolta di memorie relative al primo periodo di attività aviatoria di Gianni Caproni. La didascalia originale recita: **«Signorina Rosina Ferrario, aviatrice»**.

Tra le sue imprese si ricordano un'ascensione, dotata di macchina fotografica Kodak, su un aerostato "Inca" effettuata il 21 gennaio 1913 insieme al pioniere di sferico Erminio



Donner-Flori, e la pioggia di garofani rossi fatta cadere sulla folla al Meeting Aviatorio di Napoli, tenutosi negli ultimi giorni di aprile del 1913. Il 23 settembre vola su Bergamo in occasione della visita del Re Vittorio Emanuele III e la settimana successiva su Milano in occasione di una gara motociclistica di beneficenza. Il 9 ottobre 1913 raggiunge Como dove si tiene la prima edizione del Circuito dei Laghi Italiani, atterrando sull'ippodromo di Mornello. Due giorni dopo rientra a Milano, dopo un volo di 32 minuti. Il 19 novembre dello stesso anno, insieme ad Achille Landini, altro pioniere dell'aviazione italiana, si esibisce in occasione della

manifestazione per il centenario della nascita di Giuseppe Verdi, atterrando con il suo Caproni C.VII, immersa nella nebbia, su un campo di mais preparato per l'evento **nei pressi di Busseto** (città natale di Verdi in provincia di Parma).

Foto a lato - Rosina Ferrario - seduta a destra - con l'allieva aviatrice Ester Mietta e gli istruttori Fabbri e Maggiore.



Nel 1914 vuole divenire aviatrice professionista, e in occasione dell'inaugurazione del campo d'aviazione di Cameri (Novara), vola su di un monoplano Gabardini, tenendo una splendida esibizione in volo. Tra coloro che si congratulano con lei c'è il capitano Carlo Maria Piazza, autore del seguente biglietto: "*Tutte le mie più vive congratulazioni signorina, ma preferirei saperla più mamma che aviatrice*"; questa frase infelice provoca una *querelle* con la scrittrice femminista Lydia Monferrini, che scrive una lettera di protesta al presidente della Lega Aerea Nazionale, Senatore Giovanni Celoria.

Successivamente viene invitata a partecipare ad alcuni voli promozionali turistici in America Latina ai quali deve però rinunciare per l'approssimarsi della I Guerra Mondiale.

Tutti i suoi amici piloti partono per il servizio militare, mentre i voli civili sono bloccati quando l'Italia non è ancora entrata in guerra. Certa di poter essere utile, si rende disponibile per poter pilotare velivoli atti al soccorso dei militari feriti per conto della Croce Rossa, ma la sua domanda viene respinta in quanto è una donna. Inoltre allora istanza per essere ammessa al corso di perfezionamento atto a formare un corpo di Volontari Piloti, ma anche questa sua domanda viene respinta dal presidente Carlo Montù. La Ferrario scrive allora al Ministro della Guerra cercando di ottenere il permesso di essere integrata nel Corpo Aeronautico, ma questo le viene negato da una lettera di risposta dello stesso Ministero perché, si spiega, "**non è previsto l'arruolamento di signorine nel Regio Esercito**".

Nel periodo successivo al termine del primo conflitto mondiale, pur partecipando agli incontri dei Pionieri dell'Aeronautica, non si appropria più al volo in quanto non riconosce nei velivoli di nuova concezione quell'aura di romanticismo che l'aveva spinta a conseguire il brevetto.

Si sposa con Enrico Grugnola, imprenditore conosciuto in una delle sue amate escursioni in montagna, e con lui gestisce lo storico albergo milanese dei Grugnola, l'Hotel Italia ubicato in piazzale Fiume. Da quel momento si dedica solamente alla famiglia, con l'unico legame al mondo aeronautico relegato ai ritrovi dei soci dei Pionieri. Il 23 gennaio 1943 il Ministero dell'Aeronautica le concede la Medaglia di benemerita per i Pionieri dell'Aeronautica. La Ferrario risulta iscritta alla Fédération Aéronautique Internationale, oltre a far parte del gruppo Piloti Antesignani dell'Aeronautica ed essere socia del Centro di Cultura Aeronautica di Milano.



Si spegne in una clinica di Milano il 3 luglio 1957, le sue spoglie riposano nel cimitero di Sesto San Giovanni, dove il distintivo dei Pionieri a lei caro fa da unica decorazione sulla sua tomba.

Il 2 novembre 2023, è stata iscritta sul Famedio nel Pantheon di Milano, all'interno del Cimitero Monumentale di Milano.

Onorificenze



Medaglia di benemerita per i Pionieri dell'Aeronautica - 23 gennaio 1943

(ricerche e recensioni di Strega – fonte Wikipedia)



STORIE DI MARE, DI NAVI E DI MARINAI

LA MARINA MILITARE AERONAVALE,

La componente aerea della Marina Militare Italiana - "AERONAVALE" - è responsabile delle operazioni aeree in ambito marittimo. Le sue origini risalgono al 1913 e oggi conta circa 4.000 uomini e donne, con una flotta di circa cento velivoli. Il Comando delle Forze Aeree (COMFORAER) gestisce le operazioni aeree, dipendendo dal Comando in Capo della Squadra Navale.

Il dopoguerra - Finita la II Guerra Mondiale, iniziò il processo di ricostruzione e nel maggio del 1950 la Marina Militare ricostituì l'Ufficio dell'Ispettore per la Marina, in attesa di poter acquisire dagli USA, nell'ambito del programma MDAP (Mutual Defense Assistance Program), una Portaerei leggera (CVL).

In vista di questo obiettivo, che tuttavia non fu conseguito, la Marina diede nuovamente avvio alla formazione del personale di volo, inviando presso la NAS - Naval Air Station di Corpus Christi (Texas) un gruppo di Ufficiali e Sottufficiali per la frequenza dei corsi di qualificazione per conseguire i brevetti di Pilota e di Specialista del Servizio Aereo. Tra gli aiuti destinati all'Italia vi fu anche un primo lotto di ventiquattro **Curtiss S2C-5 "Helldiver"**, (*l'infornale incursore*) aerei destinati alla lotta antisommergibile, ceduti come viatico per la costituzione di un **Reparto di Volo Autonomo per l'Aviazione della Marina Militare**. Nel settembre del 1952, dopo che i primi sei Ufficiali di Marina italiani acquisirono le loro "ali", l'U.S. Navy consegnò ufficiosamente al personale della Marina Militare presente in America due "Helldiver", contrassegnati con i codici 101 e 102, **con dipinte le coccarde tricolori recanti al centro un'ancora, mentre sulla coda venne applicato lo stemma delle Repubbliche Marinare**.



(A lato - una rara foto dell'esemplare Curtiss S2C-5 codice 101).

Il 10 novembre due Piloti della nostra Marina s'imbarcarono sulla Portaerei Midway in partenza per il Mediterraneo, per poi atterrare a Napoli-Capodichino. Gli aerei rimasero parcheggiati nel settore della locale stazione aerea dell'US Navy sino all'agosto successivo, quando furono presi in carico dall'Aeronautica, che li inquadrò nell'86° Gruppo Autonomo Antisom basato a Grottaglie (TA), assieme agli altri quaranta S2C-5 che vennero però consegnati direttamente all'Aeronautica Militare.

Il blocco ed il "compromesso" - Non vennero invece utilizzati i successivi quarantasei velivoli (da destinare alla Marina) che restarono immagazzinati per lungo tempo e successivamente demoliti. Per comprendere l'accaduto, bisogna sapere che il 1° settembre 1956 fu emanata la cosiddetta "**legge dei 1.500 chili**", che assegnava all'Aeronautica la gestione e il pilotaggio di tutti i velivoli militari ad ala fissa con peso superiore ai 1.500 chilogrammi. Tale limite consentiva all'Esercito l'impiego autonomo di piccoli aerei destinati all'osservazione e alla direzione del tiro delle artiglierie, mentre non venivano posti vincoli all'utilizzo degli elicotteri. Per risolvere l'annosa questione con la Marina, il Ministro della Difesa emanò la Legge N. 968 del 7 ottobre 1957, che dopo ben sei riunioni del Consiglio Superiore delle Forze Armate, diede vita alla "**Aviazione Antisommergibile**". In base a tale legge, i reparti antisommergibile furono posti alle dipendenze dell'AM, mentre l'impiego operativo venne attribuito alla Marina, con utilizzo di equipaggi misti appartenenti ad entrambe le Forze Armate.



pochi anni dal **Grumman S2F-1 "Tracker"** (*tracciatore - aereo che cerca le tracce*) sicuramente un buon aereo antisommergibile, ma penalizzato da una limitata autonomia.

La flotta nel tempo - Nel 1953, in sostituzione dei vetusti "Helldiver", fu introdotto in servizio il bimotore da pattugliamento marino **Lockheed PV-2 "Harpoon"** (*arpione*) - *foto a lato*, anch'esso dalla vita breve, perché sostituito di lì a



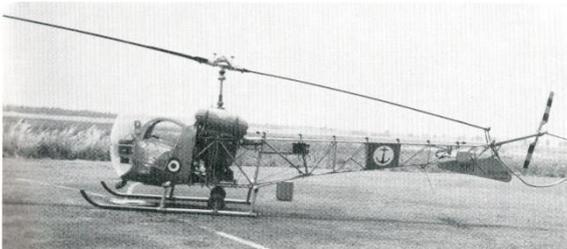
Dal 1972 il **Breguet Br.1150 Atlantic** (foto sotto) ha equipaggiato tutta la flotta degli aerei antisommergibile - in dotazione al 41° Stormo dell'Aeronautica Militare – a sua volta sostituito dall'anno 2017 dal **ATR.72MP** (foto sotto)



La Marina, nell'impossibilità di dotarsi di velivoli ad ala fissa, concentrò i propri sforzi sulla componente elicotteristica, iniziando una proficua collaborazione con l'Agusta, l'azienda elicotteristica nazionale che negli anni Cinquanta acquistò le licenze di produzione dalle due più importanti ditte americane: la Bell e la Sikorsky. La Marina era da tempo interessata alle macchine ad ala rotante avendone visto con notevole anticipo le grandi potenzialità di supporto alle operazioni aeronavali. Infatti già dal 1919 la Regia Marina aveva bandito un primo concorso per un elicottero e sovvenzionato i progetti più interessanti, come quelli dell'ingegnere Corradino D'Ascanio, un pioniere in questo campo, le cui realizzazioni tuttavia non convinsero gli alti Ufficiali che le esaminarono.

Le sperimentazioni ripresero nel 1935 con l'autogiro La Cierva, che effettuò una serie di appontaggi e decolli dalla Regia Nave Fiume, ma senza ottenere una valutazione positiva. Il punto di svolta fu raggiunto nell'estate 1953, quando furono effettuate delle attività di decollo ed appontaggio impiegando un **Agusta Bell AB.47G** dell'Aeronautica Militare operante da una piattaforma di legno sistemata a poppa dell'Incrociatore Garibaldi, sia con la nave ancorata nel porto di Gaeta che in navigazione.

I risultati furono giudicati interessanti, tanto che la Marina formalizzò nello stesso anno, l'acquisto dei primi tre AB-47G, da impiegare a titolo sperimentale, seguiti a breve termine dall'ordine di ulteriori quattro esemplari. Il compito di organizzare il **"Servizio Elicotteri"** venne affidato al Reparto Operazioni dello Stato Maggiore, mentre già nel 1955 un primo nucleo di allievi (tre Piloti e sette Specialisti), iniziarono a frequentare il neo costituito Centro Elicotteri dell'Aeronautica Militare di Frosinone, per conseguire le necessarie abilitazioni tecniche ed i brevetti di Pilota Militare di Elicottero. A questo punto lo Stato Maggiore della Marina decise di creare una base fissa per gli elicotteri della Forza Armata e la scelta ricadde sulla zona di Terrevecchie, all'interno dell'Arsenale di Augusta, dove fu realizzata la prima Stazione Elicotteri della Marina (MARELIPIPORT Augusta). Presso tale Stazione,



il 1° agosto 1956 venne costituito il 1° Gruppo Elicotteri (GRUPELICOT 1), che iniziò ad operare con sette AB.47G (foto a lato) da bordo delle unità navali, mentre al contempo proseguivano gli studi per allestire le navi con il ponte di volo e l'hangar per uno o più elicotteri, mettendo in pratica una scelta lungimirante che poi fu seguita da tutte le principali Marine. Nel marzo del 1958, con la Legge N. 247, venne approvata la costituzione di reparti elicotteri alle dipendenze dell'Esercito e della Marina, mentre l'iniziale Stazione di Augusta diventò troppo stretta per le esigenze del 1°

Gruppo che, nell'agosto del 1959, si trasferì a Catania-Fontanarossa.

Le prime fregate progettate per l'imbarco degli elicotteri furono le quattro unità della classe Bergamini, dotate di ponte di volo e di hangar telescopico ed il 15 dicembre del 1961 venne attivato, con l'imbarco di un **AB.47J** (foto a lato) sulla Fregata Luigi Rizzo (la prima nave progettata e dotata di ponte di volo), il primo Servizio Volo su un'unità della Marina Militare. Per l'impiego a bordo delle fregate vennero ordinati in più lotti dodici AB.47J, equipaggiabili con siluri antisommergibile ad autoguida acustica e, in seguito, anche con lanciatori di boe idrofoniche.



La componente elicotteristica della Marina aveva così iniziato a prendere forma, nella duplice attività da bordo, sulle nuove fregate, e da terra, presso la base di Catania. Un ulteriore salto qualitativo venne fatto con l'acquisizione dei primi tre **Sikorsky HSS-1 (ridenominati SH-34J Seabat)**, con capacità antisommergibile sia per la ricerca con il Sonar AQS4, che per l'attacco, con la possibilità di lanciare i siluri MK3. Seguirono, agli inizi degli anni Sessanta, altre sei macchine, cedute dagli USA in conto MDAP. L'elicottero, grazie ad un complesso sistema di stabilizzazione, consentiva il volo notturno e, mediante la rimozione delle



apparecchiature antisommersibile, dimostrava la sua versatilità anche per il trasporto truppe, assicurando l'“aeromobilità” di un nucleo di uomini del Battaglione San Marco o di Incursori del COMSUBIN.

L'elicottero medio SH-34J, (foto a lato) imbarcato sugli incrociatori Andrea Doria e Caio Duilio, che potevano ospitare fino a quattro macchine, rappresentò per la Marina la prima macchina **ASW** (Anti-Submarine Warfare – Guerra Antisommersibile) con capacità simultanea di ricerca e di attacco. Tali macchine furono destinate al 1° Gruppo Elicotteri presso la base di base di Catania, che nel 1963 prese la denominazione di Stazione Elicotteri della Marina Militare o, telegraficamente, **MARISTAELI**.

Nonostante tutti i pregi del SH-34J e l'esperienza maturata a bordo con gli AB.47J, impiegati prevalentemente come vettori d'arma, emerse l'esigenza di dotare la Forza Armata di un elicottero compatto, imbarcabile sulle fregate antisommersibile, ma idoneo a svolgere gli stessi compiti del Sikorsky. Nel 1963 la scelta ricade sull'**AB.204B**, che richiese tuttavia alcune modifiche strutturali per l'impiego da bordo (la cosiddetta “*navalizzazione*”) che furono curate integralmente dall'Agusta, in modo da consentire la consegna delle prime macchine l'anno successivo. Nel 1964 venne istituito il 2° Gruppo Elicotteri presso la base di Catania. Intanto allo Stato Maggiore il “Servizio Elicotteri” assunse sempre più rilievo, tanto da richiedere uno studio “ad hoc” per la sua organizzazione e gestione. L'incarico fu conferito al C.V. Osservatore Giovanni Fiorini che, grazie alle sue elevate capacità organizzative ed alla profonda fiducia nelle capacità operative dell'elicottero, pose le basi per la costituzione, nel 1964, dell'“Ispettorato Elicotteri” (**MARIELICOT**), che accentrò tutte le responsabilità (tecniche, logistiche ed operative) correlate alla gestione dell'ala rotante, sia imbarcata che a terra. A distanza di due anni dal trasferimento della componente elicotteristica nella base di Catania, il 31 ottobre 1964, **la risorta Aviazione Navale** subì un colpo durissimo. Una devastante tromba d'aria si abbatté infatti sugli hangar trasformando in un cumulo di macerie gli elicotteri (sei SH-34 ed un AB.47J andarono completamente distrutti, mentre altri otto elicotteri subirono danni ingenti) e le attrezzature tecnico-logistiche, azzerando in un baleno l'appassionato e solerte lavoro di quegli anni. Ma l'Aviazione Navale non si perse d'animo, sorretta da una Marina di cui era parte integrante e che, con procedura d'urgenza, realizzò una nuova zona operativa, due hangar e infrastrutture logistiche nel nuovo sedime aeroportuale assegnato alla Stazione Elicotteri, a sud della pista di Fontanarossa. Per colmare le perdite, inoltre, gli Stati Uniti cedettero tra il 1964 ed il 1967 altri sette SH-34, mentre continuarono le consegne degli **AB.204AS** (foto a lato).



Considerate l'importanza degli elicotteri per la Forza Armata, la perdita del 60% dei mezzi del 1° Gruppo Elicotteri a causa della tromba d'aria e l'impossibilità di imbarco dell'SH-34J sulle unità navali in servizio a quei tempi, la Marina decise di sostituire questi ultimi con i ben più moderni **Sikorsky SH-3D Sea King** (foto a lato) considerati i più avanzati elicotteri ASW (antisommersibile) del mondo occidentale, sia sotto il profilo operativo che della sicurezza, grazie anche alle capacità di galleggiare in caso di ammaraggio forzato. Questi nuovi aeromobili medio-pesanti, commissionati alla ditta Agusta, vennero dati in dotazione al 3° Gruppo Elicotteri, costituito il 30 aprile 1968 sulla base di Catania, che riacquisì rapidamente l'operatività, mentre il 2° Gruppo

assunse la connotazione di Reparto Addestrativo per la formazione di giovani piloti. Con l'aumentare dei mezzi e dell'operatività, si assistette anche a continui rischieramenti operativi nella zona di Taranto e di La Spezia e la realizzazione di una base nelle vicinanze della città ligure era ormai un'esigenza inderogabile. Lo Stato Maggiore della Marina promosse, nell'aprile del 1962, lo studio per la realizzazione di un Eliporto NATO nel vecchio aeroporto di Luni (Sarzanà), vicino a La Spezia. I lavori iniziarono il 1° settembre 1967 e si conclusero nel novembre dell'anno dopo, consentendo alla Marina di disporre di una seconda Stazione Elicotteri. Nello stesso periodo (1968), a ulteriore conferma della crescente importanza della componente ad ala rotante, nell'ambito della ristrutturazione degli enti centrali delle Forze Armate, l'Ispettorato Elicotteri della Marina venne trasformato in Reparto dello Stato Maggiore. Sotto la spinta del neo costituito 6° Reparto Elicotteri furono avviati diversi programmi di studio e sperimentazione focalizzati sull'imbarco dei mezzi ad ala rotante, tra i quali particolare menzione merita il prototipo di elicottero denominato **A.106**, realizzato nel 1965 interamente in Italia dalla Agusta in collaborazione con la Marina, peraltro in un periodo di dominio assoluto delle industrie elicotteristiche statunitensi. Si trattò di un elicottero monoposto leggero, bipala, dotato di pattini a cui erano accoppiati dei galleggianti e destinato ad imbarcare sulle Fregate grazie anche alla possibilità di ripiegare le pale del rotore principale. Tale elicottero poteva essere equipaggiato con un siluro o con cariche di profondità per l'attacco dei sommersibili oppure con mitragliatrici e razzi per missioni di attacco contro navi e imbarcazioni. Le limitate prestazioni di tale elicottero – realizzato in 2 soli esemplari - portarono alla cancellazione del programma (1973).

Nel frattempo fu rinviato il programma di costituzione presso la base di Luni del 4° Gruppo Elicotteri (SH-3D), mentre il 1° novembre 1969 venne ufficialmente costituito presso tale base il 5° Gruppo Elicotteri, con il compito primario di supportare le esigenze elicotteristiche delle unità della Squadra Navale di base a La Spezia. Il 27 gennaio 1971 il 1° Gruppo Elicotteri venne trasferito a Luni, per soddisfare le esigenze operative nell'Alto e Medio Tirreno. Il 1976 vide l'ingresso in linea dell'**Agusta-Bell AB.212 ASW** (foto a lato) in sostituzione degli AB.204, nuova macchina destinata a costituire la spina dorsale della componente elicotteristica imbarcata grazie alla capacità di imbarcare su tutte le navi in servizio dotate di ponte di volo. Il nuovo elicottero fu dato in dotazione al 4° Gruppo Elicotteri, costituito il 1° marzo 1976 presso la base di Grottaglie (TA), per supportare le Unità della Squadra Navale della base di Taranto. Già nel 1972 si raggiunse infatti un accordo con l'Aeronautica Militare per l'impiego della base pugliese a favore della Marina, a seguito della cessazione dei Servizi di Supporto Logistico assicurati dall'Aeronautica sull'aeroporto di Grottaglie, e così nel 1979 fu costituita la terza Stazione Elicotteri Marina Militare che, dopo l'assegnazione degli **Harrier**, verrà successivamente rinominata Stazione Aeromobili (MARISTAER). Negli anni Settanta fu determinante, ai fini dello sviluppo delle capacità aeree imbarcate, l'entrata in linea dell'Incrociatore Lanciamissili Vittorio Veneto, che grazie ad un ponte di volo di 890 metri quadri, poteva imbarcare sei AB.212 o quattro SH-3D, oppure una combinazione dei due tipi di elicotteri. Sino al 1986 tale unità svolse le funzioni di Nave Ammiraglia, fungendo da sede del Comando in Capo della Squadra Navale (CINCPNAV), situato a Taranto, partecipando a numerose missioni internazionali, per poi, negli anni Novanta, cedere il testimone a Nave Garibaldi.



L'ala fissa - L'esigenza di dotarsi di una componente aerotattica imbarcata rimase sempre presente nei progetti dello Stato Maggiore Marina. Già negli anni Sessanta la Marina cominciò ad esplorare le implicazioni dell'impiego a bordo di Unità Navali degli aerei a decollo corto e atterraggio verticale, effettuando, nell'ottobre del 1967, attività di volo con un **Sea Harrier** (simbolicamente cacciatore di mare) inglese, precursore dei futuri **AV-8B Plus**, sull'Incrociatore Andrea Doria a La Spezia. Ma la vera rivoluzione iniziò nel 1985, con l'entrata in servizio dell'Incrociatore Portaeromobili **Giuseppe Garibaldi** (all'epoca Nave



Ammiraglia della flotta), la cui realizzazione fu fortemente voluta dall'Ammiraglio Gino De Giorgi, Capo di Stato Maggiore della Marina pro tempore. La Forza Armata poté finalmente disporre di una Nave dalle elevate dimensioni, dotata di notevoli capacità logistiche per l'imbarco di armamenti e materiali e capace di ospitare un numero elevato di aeromobili (fino a 14), anche ad ala fissa (Harrier), secondo tipologie determinate in funzione della missione assegnata alla Portaerei. Nel frattempo la Marina portava a compimento tutti gli obiettivi per acquisire una componente ad ala fissa da imbarcare sul Garibaldi. Con la promulgazione delle Legge N.36 del 1° febbraio 1989 "Utilizzo da parte della Marina Militare di aerei imbarcati", il sogno diventava realtà. Il 6° Reparto Aeromobili (così ridenominato per tenere conto dell'acquisizione degli aerei), individuò nella versione americana del caccia-bombardiere a decollo corto ed atterraggio verticale **Harrier AV-8B Plus** la nuova macchina da imbarcare sulla portaeromobili, mentre la sede di Grottaglie divenne la base del Gruppo Supporto Aerei Imbarcati (GRUPAER), costituito il 1° febbraio 1991, come disposto con Foglio d'Ordine della Marina N.96 del 12 dicembre 1990. I primi due velivoli ad ala fissa TAV-8B (versione biposto da addestramento) vennero consegnati alla Marina il 23 agosto 1991 a bordo di Nave Garibaldi, ormeggiata presso la base statunitense di Norfolk. Ai primi due aerei biposto, seguirono negli anni successivi altri 16 aerei da combattimento (AV-8B Plus), portando a 18 il numero totale degli Harrier acquisiti dalla Marina.

Nell'anno 2018 la Marina Militare ha ricevuto il primo F-35B STOVL (Short Take-Off/Vertical Landing) nella versione Lightning II (*lampo, fulmine*) assemblato alla FACO (Final Assembly and Check Out) di Cameri in Italia.

La Marina Militare italiana impiega l'F-35B, una variante del caccia multiruolo F-35, per le operazioni aeree imbarcate. Questi aerei, con capacità di decollo corto e atterraggio verticale, sono fondamentali per le operazioni delle portaerei e per la proiezione di potenza marittima. L'F-35B è anche integrato nel sistema di difesa aerea nazionale e partecipa a operazioni internazionali.

Fonte: sito ufficiale M.M.

IN GIRO PER GLI ENTI AERONAUTICI - Visite "virtuali" di aggiornamento tecnico professionale

Una rubrica che accompagna il lettore in una visita virtuale tra i Reparti ed Enti dell'Aviazione militare e civile. Nel precedente numero di Forum abbiamo descritto la struttura gerarchico-funzionale dell'A.M., per poter comprendere meglio le varie articolazioni. Abbiamo visto che a livello "funzionale", esiste in una componente operativa, una logistica, una formativa ed una territoriale. **I Reparti** - A livello periferico l'Aeronautica Militare è costituita da tutti gli Enti che assolvono compiti di carattere esecutivo, nei molteplici settori di attività della Forza Armata. Tra questi i **Reparti di Volo** - Abbiamo anche precisato che lo **Stormo** è l'unità operativa di riferimento per la Forza Armata, organicamente costituito e dotato di autonomia nel campo dell'impiego, logistico, tecnico ed amministrativo, tale da consentire l'assolvimento della missione assegnata all'Aeronautica Militare.

Forum n° 139 - **46° Brigata Aerea** - (Pisa)
n° 140 - **6° Stormo** - (Ghedi)
n° 141 - **31° Stormo** - (Ciampino)
n° 142/143 - **37° Stormo** - (Trapani Birgi)

2° Stormo - (Rivolto)
14° Stormo - (Pratica di Mare)
32° Stormo - (Amendola)
41° Stormo - (Catania Sigonella)

4° Stormo - (Grosseto)
15° Stormo - (Cervia)
36° Stormo - (Gioia del Colle)
Reparto Sperimentale Volo (Pratica di Mare)



Fonte: sito ufficiale A.M. - I Reparti dell'Aeronautica Militare

Andiamo quindi alla scoperta dei singoli Reparti di volo, continuando secondo la "scaletta" proposta dall'organigramma dell'Aeronautica Militare.

IL 4° STORMO SULLA BASE AEREA DI GROSSETO

Il 4° Stormo è un reparto da caccia dell'Aeronautica Militare che opera al servizio della difesa aerea con velivoli Eurofighter "Typhoon". Dipende dal Comando della Squadra Aerea per tramite del Comando Forze di Combattimento e ha sede presso l'aeroporto di Grosseto. Lo Stormo, intitolato alla memoria del Generale Pilota Amedeo d'Aosta, è costituito da due gruppi (9° Gruppo Caccia e 20° Gruppo Caccia). Gli altri enti dipendenti sono il 404° Gruppo S.T.O (*Servizio Tecnico Operativo*), il 504° Gruppo S.L.O (*Servizio Logistico Operativo*), il 904° G.E.A. (*Gruppo Efficienza Aeromobili*) e la 604ª Squadriglia Collegamenti.

Storia - in origine il 4° Stormo Caccia nacque il 1° giugno 1931 sull'Aeroporto di Udine-Campoformido, su velivoli FIAT C.R.20, incorporando in esso alcune squadriglie già appartenute al 1° Stormo, tra le quali la 91ª, nota anche come la "Squadriglia degli Assi" in quanto i suoi piloti si contraddistinsero nel corso della I G.M. collezionando un numero elevato di vittorie. Tra questi, quelli con più di 10 vittorie furono: Ferruccio Ranza, Luigi Olivari, Fulco Ruffo di Calabria, Pier Ruggero Piccio e il famosissimo Francesco Baracca, l'Asso per antonomasia del Servizio Aeronautico del Regio Esercito, da cui il 4° Stormo prese il simbolo che lo avrebbe contraddistinto fino ai giorni nostri: il cavallino rampante derivato dalla "pezza storica" del suo vecchio Reggimento "Piemonte Reale Cavalleria". Alla fine del mese di maggio la 84ª Squadriglia e la 91ª, incorporate nel 7° Gruppo Autonomo Caccia Terrestre dell'Aeroporto di Ciampino Sud, si trasferiscono a Campoformido, sede a quel tempo del 1° Stormo Caccia. Da questo Stormo vengono presi il 9° Gruppo Caccia con la 73ª Squadriglia, 96ª e 97ª ed il 10° Gruppo con la 90ª Squadriglia, 84ª e 91ª.

Il 9 settembre il X Gruppo che era all'Aeroporto di Aviano si sposta all'Aeroporto di Gorizia - Merna seguito, il 28 dello stesso mese, dal IX e dal Comando Stormo e fu dotato, tra i primi stormi, dei CR.20 "Asso" (*una versione con motorizzazione potenziata del CR.20*). Nel gennaio 1936, il personale della 97ª Squadriglia, contribuì a formare la 150ª Squadriglia del 6° Stormo a Campoformido; nel mese di marzo personale e materiale della 90ª Squadriglia vennero spostati presso l'Aeroporto di Torino-Mirafiori per creare la 366ª Squadriglia del 53° Stormo e nel mese di luglio la restante forza della 90ª, creò la 367ª Squadriglia del 52° Stormo sull'Aeroporto di Ghedi. Fra i suoi piloti vi era anche Aldo Remondino. Tra l'ottobre 1931 e l'ottobre 1932 fu al comando di Felice Porro e dal maggio 1933 al marzo 1934 del Colonnello Amedeo Duca D'Aosta. Nel 1935 venne dotato dei CR.32.

L'anno successivo lo Stormo venne impiegato nell'Africa Orientale Italiana e in seguito ebbe il battesimo del fuoco durante la Guerra Civile spagnola. Nel 1939 prese parte con 5 Caproni Ca.133 all'Invasione italiana dell'Albania e dal mese di settembre ricevette i FIAT C.R.42.

Seconda guerra mondiale - Allo scoppio della II Guerra Mondiale, il 4° Stormo era sull'Aeroporto di Gorizia con il 9° Gruppo caccia del Magg. Ernesto Botto e la 73ª Squadriglia con 5 CR.42, la 96ª con 5 CR.42 e la 97ª Squadriglia con 4 CR.42 nella 2ª Divisione Caccia Terrestre "Borea" del Gen. B.A. Silvio Scaroni di Caselle della 1ª Squadra Aerea, e fu impiegato inizialmente sul fronte occidentale, poi in Sicilia e infine in Cirenaica (Libia orientale), dove poté contare sui nuovi CR.42. Al 10 giugno 1940 il 10° Gruppo era sull'Aeroporto di Tobruch T.2 con la 84ª Squadriglia, 90ª Squadriglia e 91ª Squadriglia con 9 CR.42 ognuna al comando del Ten. Col. Armando Pieragino nell'Aeronautica della Libia-Est. Il 13 luglio lo Stormo è con entrambi i gruppi sull'Aeroporto di Berca. Nel dicembre successivo lo stormo rientra in Italia con il 9° Gruppo seguito nel gennaio 1941 dal 10° Gruppo.

Nel 1941 su Macchi MC.200 lo stormo fu ridispiegato in Sicilia, da cui effettuava incursioni su Malta e operazioni di scorta ai trasporti. Il 1 gennaio 1942 il Tenente Colonnello Armando François assunse il comando del 4° Stormo Caccia Terrestre, che era stato appena riequipaggiato con i caccia Macchi MC.202 Folgore.

Nell'aprile del 1942, dopo aver subito numerose perdite, fu ricostituito in Sicilia e in Cirenaica sui Macchi MC.202. Tra il 20 e il 22 maggio, i Macchi del "Cavallino Rampante" si trasferiscono in Nord Africa. Il 25 maggio, il 9° e 10° Gruppo si schierano sull'Aeroporto di Martuba 4, uno dei campi attorno a Derna (Libia). I suoi MC.202 appartenenti al 9° e 10° Gruppo partecipano all'offensiva dell'Asse del 26 maggio 1942, quando prima dell'alba, 9 Fiat CR.42 eseguono un attacco contro l'Aeroporto militare

di Gambut che viene subito dopo colpito da 59 MC.202: risultano colpiti 24 caccia avversari in fase di decollo. Dal mese di giugno si sposta a Fuka (Aeroporto militare di Sidi Haneish) dove il 20 ottobre, la Royal Air Force effettua grandi attacchi contro lo Stormo. La notte del 25 agosto 1942 fu forse quella di maggior successo per la caccia notturna italiana: il comandante François decollò su un FIAT CR.42, probabilmente preso in prestito dalla 238ª Squadriglia, per contrastare i bombardamenti notturni della RAF su Fuka (Aeroporto militare di Sidi Haneish). Intercettò e abbatté un bombardiere bimotore non identificato che cadde in mare a 4 km dalla costa. Dopo l'atterraggio, sullo stesso aereo salì il tenente Giulio Reiner che, guidato dalla radio-guida intercettò a 2.500 metri, sempre sopra Fuka, un Wellington (DV-514/U) del 70° Squadron RAF. Reiner colpì il vano bombe del bombardiere che precipitò a 10 km a sud est di Fuka, esplodendo.

La caccia italiana affronta altri combattimenti tra il 20 ed il 31 ottobre, contro formazioni avversarie anche tre o quattro volte più grandi, cui infligge molte perdite non riuscendo però a fermarle del tutto e l'11 novembre deve quindi lasciare l'aeroporto per ripiegare su Martuba, quando restano una decina di aerei operativi, che cede al 3° Stormo per ricevere 28 MC.202 arrivati dall'Italia. Il 20 novembre lo stormo è ad Ara Fileni di Ras Lanuf, il 6 dicembre il 9° gruppo passa alla difesa del porto di Tripoli, organizzata utilizzando anche impianti di radiolocalizzazione.



All'inizio del 1943 lo Stormo ricevette i Macchi MC.205 e nell'estate dello stesso anno fu impiegato in patria nella difesa dall'avanzata anglo-americana durante lo sbarco in Sicilia. Nell'ottobre successivo François lasciò il comando al maggiore Roberto Fassi. Alessandro Mettimano (futuro Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare) fra il 1° settembre 1943 e l'aprile del 1946 ha comandato la 84ª Squadriglia dello Stormo Caccia Terrestre. Per la sua attività bellica, Mettimano è stato decorato di due medaglie d'argento ed una di bronzo al valor militare; inoltre ha ottenuto un avanzamento per merito di guerra.

Foto a lato - un Macchi 205 Veltro in forza al 4° Stormo.

Dopo l'8 settembre 1943, quando era a Castrovillari con il 10° Gruppo con la 84ª con 3 MC.205, la 90ª con 3 MC.205 e la 91ª Squadriglia con 2 MC.205 ed il 9° Gruppo caccia all'Aeroporto di Gioia del Colle con la 73ª con 3 MC.205, la 96ª con 3 MC.205 e la 97ª Squadriglia con 3 MC.205, il 4° Stormo si trasferì all'Aeroporto di Brindisi-Casale ed iniziò la collaborazione con le truppe Alleate. Al 31 dicembre era sull'Aeroporto di Lecce-Galatina. Nel primo periodo della "cobelligeranza" continuò ad usare i caccia precedentemente in dotazione, i Macchi MC.202 e MC.205. Successivamente venne riequipaggiato con 149 aerei americani ormai assai malconci dei tipi Bell P-39N, usati solo per la conversione dei piloti, e dei P-39Q, usati in azione. Le azioni belliche del periodo settembre 1943-aprile 1945 riguardarono soprattutto ricognizioni, mitragliamenti ed attacchi contro le forze tedesche nei Balcani, dove le difese tedesche e l'inaffidabilità dei velivoli provocarono dolorose perdite.

Al nord il 4° Stormo, sotto la guida di Fernando Malvezzi, diede vita al 3° Gruppo Caccia "Francesco Baracca" dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana. Al 2 maggio 1945 era nel Raggruppamento Caccia del Ten. Col. pilota Giovanni Zappetta all'aeroporto di Lecce-Galatina con il IX Gruppo formato dalla 96ª Squadriglia (MC.202) e dalla 97ª Squadriglia (MC.202), il X Gruppo con la 84ª Squadriglia (MC.205) e la 90ª Squadriglia (MC.205S) ed il 12° Gruppo caccia formato dalla 91ª Squadriglia e dalla 73ª Squadriglia sui P-39.

La guerra fredda – Per il reparto, basato come all'origine sui gruppi IX e X, la guerra fredda comincia subito: prima della nascita ufficiale di questo termine (1947), prima del blocco di Berlino (1948), prima dell'ingresso dell'Italia nella NATO (1949). Nel 1946 l'Aeronautica Militare, succeduta alla Regia Aeronautica dopo la nascita della Repubblica, decide l'acquisto di 120 caccia Lockheed P-38/ F-5 (la versione da ricognizione) americani, accantonati all'aeroporto di Napoli-Capodichino. Questi entrano in servizio affiancandosi ai P-39 superstiti. Il "Lightning" (nome oggi ripreso dal F-35) rimane in servizio nel reparto per poco tempo, durante il quale si verificano diversi incidenti.

Nel 1947 lo Stormo viene trasferito sull'Aeroporto di Napoli-Capodichino ed arrivano i caccia North American F-51 D "Mustang", forniti secondo le regole del contratto Mutual Defense Assistance Program, provengono direttamente dai depositi americani e sostituiscono progressivamente il "Lightning", divenendo la dotazione standard dello stormo fino ai primi anni '50. L'ultimo Mustang venne ceduto alla Scuola Volo di Cagliari nel 1957. Dall'ottobre 1950 il comandante in seconda dello Stormo Caccia è Vincenzo Lucertini futuro Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare.

Foto a lato - Immagine storica di un Mustang F51-D di base a Capodichino (NA) nei primi anni '50.

Nel 1959 venne scelto l'aeroporto di Grosseto come sede dell'Aerobrigata. Il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico fu fondato il 1° marzo 1961 nell'aeroporto di Rivolto, con 6 North American F-86 "Sabre" della 4ª Aerobrigata decollavano da Grosseto destinazione l'Aeroporto di Rivolto per costituire il Nucleo Speciale Acrobatico, (dal 1° luglio 313° Gruppo Addestramento Acrobatico). Dall'autunno 1962 all'autunno 1963 Mettimano ne è stato vice comandante.





Il 4° Stormo oggi – è dotato di aerei del tipo F-2000A e TF-2000A - Eurofighter "Tiphon"

La Mission - Il compito istituzionale del 4° Stormo (*mission*) è il controllo e la sorveglianza dello Spazio Aereo per la Difesa del nostro Paese.

Nello specifico, il Reparto è impegnato nel Servizio di allarme dello Spazio Aereo, 365 giorni all'anno, 24 ore al giorno, attraverso l'impiego del velivolo "Eurofighter" e l'impegno continuo degli uomini e donne dello Stormo.

Tra i compiti della 'Difesa Aerea' è contemplata, tra l'altro, la prevenzione di attacchi di tipo terroristico sul territorio, condotti con velivoli anche civili (compresi gli aeromobili a bassa velocità, cosiddetti "slow movers", tipo alianti o ultraleggeri).

I velivoli intercettori possono essere impiegati anche ai fini dell'assistenza di aerei militari o civili in difficoltà.

Nella maggior parte dei casi, si tratta di interventi su aeromobili non militari che hanno assunto in volo comportamenti tali da



destare sospetto a seguito di perdita di contatto radio oppure ingiustificate deviazioni dei piani di volo autorizzati.

Oltre al prezioso contributo che lo Stormo fornisce alle missioni internazionali, sono numerosi gli eventi operativi organizzati sulla base aerea di Grosseto con la partecipazione di Forze Armate straniere e Organizzazioni nazionali, quali la Protezione Civile e la Croce Rossa Italiana, indirizzati a migliorare l'addestramento dei propri uomini ed a prepararsi per interventi in aiuto alle popolazioni bisognose.

Decorazioni



Medaglia d'Oro al Valor Militare

«Simbolo di gloriosa tradizione, in cinque anni di intense operazioni belliche, combattute senza sosta con eccezionale vigore su tutti i cieli di guerra, forniva fulgida prova delle più elette virtù militari. Durante 42.330 ore di volo di cui 23.900 per azioni belliche, in missioni di mitragliamento a volo radente, bombardamento a tuffo, scorte a formazioni aeree ed a convogli navali, crociere di protezione agli schieramenti terrestri e di vigilanza sulle città, tutte condotte con proverbiale audacia e strenuo valore, otteneva superbi risultati ed infliggeva all'avversario durissime perdite. In 303 combattimenti contro agguerritissime formazioni, affrontate senza mai contare il numero dei nemici, abbattava sicuramente 585 velivoli, probabilmente altri 215 e ne mitragliava 1.439. Col generoso sacrificio dei propri eroici caduti, additava alle future generazioni le vie dell'onore militare e della suprema dedizione alla Patria».

Cielo dell'A.S., di Malta, del Mediterraneo e dei Balcani, 10 giugno 1940-8 maggio 1945».



Medaglia d'Argento al Valor Militare

«Dopo mesi e mesi di guerra vissuta in aspre solitudini africane, dove la lotta contro gli elementi non è meno dura della battaglia contro il nemico; dopo essersi a lungo prodigati in superba, tenace ed eroica azione contro le forze aeree nemiche, i suoi equipaggi, durante la battaglia del deserto affrontano e superano ogni ostacolo e rischio, scrivendo pagine di gloria nel Cielo della Marmarica. Combattendo vittoriosamente in volo l'agguerrita ala nemica e intervenendo direttamente nell'azione con arditi mitragliamenti a terra infliggevano, non senza duri e sanguinosi sacrifici, perdite gravissime all'avversario.

Cielo dell'Egitto e della Marmarica, dicembre 1940.»

Araldica



Emblema del 4° Stormo caccia della Regia Aeronautica dal 1° giugno 1931 al 1° maggio 1933.



Stemma del 4° Stormo dal 1° maggio 1933 in bianco.



Stemma del 4° Stormo dal 1° maggio 1933.



ADDIO A CARLO FERRARIN custode della memoria aeronautica del padre Arturo

Si è spento nella serata di giovedì 3 luglio **Carlo Ferrarin** Ingegnere, progettista, e profondo conoscitore della storia aeronautica italiana, nonché figlio di **Arturo Ferrarin**, il celebre ed eroico pilota protagonista delle leggendarie trasvolate degli anni Venti.

Carlo Ferrarin aveva seguito le orme del mitico padre, diventando un ingegnere aeronautico ed ottenendo il brevetto di pilota, con cui aveva accumulato oltre 2 mila ore di volo; i primi voli li aveva effettuati sulle ginocchia del padre Arturo, in seguito con il suo piccolo aereo, tappa dopo tappa, arrivò in Mali. Laureato al politecnico di Milano sotto la guida del professor Ermenegildo Preti, accademico e pioniere dell'aeronautica italiana, l'Ing. Carlo Ferrarin aveva lavorato come direttore tecnico alla Caproni, all'Agusta e presso la SIAI Marchetti, partecipando a vari progetti.

Carlo aveva 91 anni, da sempre è stato impegnato nella valorizzazione della storia del volo, fornendo tra l'altro un consistente contributo volontario al museo di Volandia. Con la sua scomparsa, il mondo perde un legame vivo con un grande passato dell'aviazione italiana.



(foto a sinistra - Carlo quand'era bambino in una foto d'epoca con il padre Arturo Ferrarin)



Già durante gli anni dell'Università progetta due alianti prodotti in piccola serie da Aviamilano. Nel 1969 studia i sedili per passeggeri del Boeing 747 e nel 1970 è chiamato alla Caproni Vizzola come consulente, dove disegnerà l'aliante A.21S, premiato nel 1979 con il "Compasso d'Oro" e ancora l'A.21SJ, primo aliante al mondo con decollo autonomo grazie ad un motore a reazione. Inizia nel 1975 gli studi per il C.22J, un bireattore a due posti e nel 1989 progetta il suo ultimo grande aliante (Velino), per aeroclub d'Italia, prodotto da Glassfaer, per un concorso WordClass.

Uno dei motivi per cui venne assegnato il premio "Compasso d'Oro" al progetto Calif A.21S (foto a lato), fu il fatto che avesse roto gli schemi di progettazione fino al quel momento usati. Caratteristica principale è quella di avere due posti affiancati, una carlinga a bassissima resistenza aerodinamica e un migliore sistema di stabilizzazione

durante l'atterraggio, derivante dal doppio carrello ammortizzato.



A lato tre immagini dello stupendo prototipo Caproni C.22J – progetto firmato Carlo Ferrarin.



Il Caproni Vizzola C-22J era un bimotore a getto da addestramento biposto con due posti affiancati, realizzato dall'azienda Caproni Vizzola negli anni ottanta. È l'ultimo velivolo uscito dalla fabbrica Caproni, fu realizzato su iniziativa privata come addestratore a basso costo d'acquisto e d'esercizio. Il progetto nacque nel 1978 in risposta ad una specifica della United States Air Force per la fornitura di un nuovo addestratore con ridotti costi di esercizio. Tutte le fasi di sviluppo, costruzione e test del velivolo vennero effettuate da un team di 14 persone sotto la guida di Carlo Ferrarin e Livio Sonzio. Il primo esemplare con marche I-CAVJ fu collaudato il 21 luglio 1980. Il prototipo successivamente fu presentato staticamente al salone di Parigi del 1981 ed in volo a quello di Farnborough nel 1984, dove fu pilotato dal Col. Paolo Barberis, già comandante delle Frecce Tricolori. L'aereo ebbe successivamente le ali accorciate e dotate di serbatoi d'estremità. Nel corso del programma di prove fu sottoposto tra l'altro ad atterraggio su portaerei. Proposto per la selezione al pilotaggio, addestramento basilico e quello del personale in servizio presso enti non di volo, telerilevamento, aerofotogrammetria, pattugliamento ambientale, collegamento veloce, avrebbe potuto essere adattato anche quale velivolo teleguidato con lancio tramite catapulta con l'aiuto di un razzo ausiliario. Ne vennero purtroppo completati alcuni prototipi, di cui uno è esposto presso il museo dell'Aeronautica Gianni Caproni e, all'interno della collezione, rappresenta la conclusione ideale della storia del gruppo Caproni.

Nel 1983 la famiglia Caproni vendette il business aeronautico all'Agusta, la quale da parte sua preferì privilegiare il SIAI S.21 nel mercato degli addestratori militari. La cancellazione definitiva del programma avvenne nel 1988 con la vendita da parte di Agusta dello stock di motori "Microturbo" in giacenza.

(Fonte Caproni-GDV-Wikipedia)

Carlo Ferrarin viveva a Induno Olona (Varese) ancora nella storica villa di famiglia dove, durante la Seconda Guerra Mondiale, la famiglia Foresio – legata all'industria aeronautica - nascose il prezioso archivio dell'Aermacchi. In quella stessa villa venne requisito dai tedeschi l'aereo personale di Arturo Ferrarin, gelosamente conservato dalla famiglia dopo la morte di Arturo. Molti anni dopo, finita la Guerra, i tedeschi misero mano all'aereo rimasto in abbandono e scoprirono sotto il pianale il nome del vecchio mitico proprietario. Restaurarono l'aereo e con un avventuroso viaggio lo riportarono "a casa", restituendolo alla famiglia Ferrarin.



Alla cerimonia funebre hanno partecipato autorità dell'Aeronautica militare e una folta rappresentanza dell'Associazione Arma Aeronautica del territorio, tra cui la Sezione di Gallarate, guidata dal Presidente - Col. Michele Ciorra.

Comunicato ufficiale dell'A.M.

Nel giorno delle esequie dell'Ing. Carlo Ferrarin, figlio di Arturo Ferrarin - uno dei personaggi più importanti della storia dell'Aeronautica Militare, il Capo di S.M.A. - Gen- S.A. Antonio Conserva, a nome suo e



del personale della Forza Armata, ha espresso vicinanza alla famiglia.



Il mio piccolo impegno per l'eroe Arturo Ferrarin nel 1985 e la breve amicizia di cui mi onorò Carlo Ferrarin dal 2020

In occasione del 50° Anniversario della "Città dell'Aria" (Guidonia) celebrato il 28 aprile 1985, quale architetto progettista, mi venne richiesto di elaborare un monumento alla memoria di Arturo Ferrarin, proprio nel luogo dove avvenne l'incidente aereo in cui rimase vittima nel 1941, collaudando un velivolo sperimentale SAI Ambrosini S.107. Nel volgere di un trimestre, il monumento venne progettato, approvato e realizzato, con lastre di peperino e dedica: "...NEL NOBILE INTENTO DI FORNIRE ALLA PATRIA NUOVE GLORIOSE ALI" ed una spirale in metallo a simboleggiare la fatale vite in cui entrò l'aereo precipitando; a terra un'altra pietra con incisa la data

dell'incidente: "QUI IL 18-VII-1941 CADDE ARTURO FERRARIN"

In occasione della inaugurazione, durante le celebrazioni del Cinquantenario, non presenziò la famiglia Ferrarin. Successivamente il primogenito Carlo Ferrarin venne invitato a Guidonia e nell'occasione accompagnato anche sul luogo dell'incidente, a visitare il monumento dedicato al padre; questa volta il progettista non era più a Guidonia. Dovevano trascorrere ben 35 anni, perché le strade di Carlo e del progettista del monumento si incrociassero: avvenne grazie all'Ing. Martegani, amico di Ferrarin e socio della Sezione A.A.A. di Gallarate, che mise in contatto epistolare i due.

Carlo - ringraziando - si disse onorato di conoscere chi aveva ideato il significativo monumento, ma l'onore certamente fu più grande da parte del progettista, che mai avrebbe immaginato dopo tanto tempo, di ricevere i ringraziamenti della famiglia Ferrarin, mancati 35 anni prima. Iniziò così tra i tre uno scambio epistolare (oggi si dice messaggi e-mail) in cui più volte si ripromisero un incontro a villa Ferrarin per approfondire la conoscenza.

Carlo raccontò del velivolo requisito dai tedeschi e poi restituito con un gesto di signorilità e rispetto per il mitico trasvolatore; raccontò anche di quel terribile giorno in cui bambino di 7 anni, tornando dal mare con il fratellino, entrambi tenuti per mano dalla mamma, la videro perdere i sensi di fronte ad un Ufficiale in uniforme dell'A.M., che le veniva incontro sul lungomare (per la moglie di un pilota i segnali sono istintivamente comprensibili all'istante). Era proprio il 18 luglio 1941, il giorno del fatale incidente di volo. Dopo 80 anni Carlo aveva ancora un lucido ricordo di quel maledetto giorno!

Il destino ha battuto sul tempo i due, l'amicizia nata troppo in ritardo è stata anche troppo breve! Ringrazio l'amico Martegani per avermi fatto conoscere Ferrarin. Sono grato a Carlo Ferrarin per avermi così piacevolmente dedicato la sua attenzione.

Il progettista del monumento – all'epoca Capitano A.M. Alberto Bianchi

IL MIO RICORDO DI CARLO FERRARIN – (di Carlo Martegani ingegnere aeronautico amico di Carlo Ferrarin)

Con la passione e l'affetto di un'amicizia di cui mi sento profondamente onorato, ricorderò qui un vero amico. Figlio del grande aviatore thienese Arturo, viveva a Induno Olona dove il padre si era trasferito per la sua attività di istruttore sui campi di Cascina Costa e Malpensa. Carlo ha frequentato il Politecnico laureandosi in ingegneria aeronautica, sotto la guida del prof. Ermenegildo Preti pioniere dell'aeronautica italiana. Ho conosciuto Carlo in occasione della presentazione del mio audiovisivo sul 100° della Macchi, quando meditavo sulla costruzione in scala grande dello S.V.A. 5 a lui particolarmente caro e siamo diventati amici.

Aveva un tratto signorile e una competenza sulla storia aeronautica invidiabile. Amava moltissimo volare sul suo FL.8 "Falco" che tappa dopo tappa l'aveva portato fino al Mali e sul Piper "Comanche" adatto per voli con la famiglia.

Carlo ricordava con piacere quando da piccolo aveva volato per la prima volta sulle ginocchia di papà, nei cieli sopra Varese.

Gli argomenti delle nostre lunghe telefonate erano sui 7 anni vissuti con papà e argomenti di aerodinamica e quando dovevo collaudare lo S.V.A. mi dava consigli tecnici sul centraggio. Tuttavia con Carlo si poteva parlare di tutto, tanta era la sua cultura e la sua intelligenza. A Induno in occasione della mia conferenza sul raid Roma Tokyo, mi ha presentato Amelia Finzi Ercoli, la prima donna in Italia laureata in ingegneria aeronautica al Politecnico di Milano e notissima per la sua collaborazione nella missione spaziale "Rosetta".

Mi fece i complimenti per il mio S.V.A. esposto; Carlo era uomo di fede e alla domenica non mancava mai alla messa a Velate che raggiungeva con la sua bici a motore con il bel tempo o con la sua Porsche d'epoca in caso di pioggia, accompagnato dal figlio prediletto Roberto pure lui ingegnere, istruttore di droni che usa come strumenti di lavoro, non solo in Italia ma anche all'estero. Carlo divenuto un esperto della stampante 3D, collabora con lui progettando e realizzando componenti e apparecchiature che rendono il drone più performante, essendo il lavoro con i droni diventato la sua attività professionale.

Ci incontravamo nel suo studio con il camino acceso. Seduto al tavolo rotondo ingombro di libri, foto, riviste e a sovrastare su tutto il modello statico dell'S.64 a ricordare suo padre nella trasvolata Montecellio-Brasile. Libri ovunque anche rari.

Nella sua vita non sono mancati momenti difficili. La morte del papà quando era bambino, i problemi di salute della moglie Paola, la scomparsa del fratello minore architetto e alcune delusioni professionali come la sospensione della produzione del Caproni C.22J. Carlo aveva progettato alianti di nuova concezione e di alta prestazione. Fra questi spiccano il Caproni Vizzola A.21S "Calif" negli anni '70. Il Caproni C.22J - piccolo aviogetto da addestramento a posti affiancati già omologato negli anni 80. Per contro fu felice di volare in Giappone dove ha incontrato il grande regista Hayao Miyazaki innamorato delle imprese degli aviatori italiani degli anni venti e desideroso di conoscere il figlio di Arturo Ferrarin. Il comandante del jet su cui volava verso il Giappone, saputo quale personaggio aveva a bordo lo ha voluto in cabina.

Carlo si è spento giovedì 3 luglio alle 19 all'età di 91 anni (era nato il 24 novembre 1934) aggredito forse da un'infezione batterica o virale resistente ai farmaci; il mio rammarico è per non essere riuscito ad andarlo a trovare nel breve ricovero alle Terrazze di Cunardo e di non avergli mostrato il mio libro su cui ho dedicato a lui il capitolo sullo S.V.A.

La morte lo ha colto in una coincidenza con l'orario del padre per il celebre decollo nel 1928 a Guidonia. Nel suo ultimo volo verso gli spazi celesti avrà già incontrato gli amici Plinio Rovesti, Ermanno Bazzocchi e Filippo Zappata che spesso nella chiesa di Gallarate lo si trovava inginocchiato a recitare il rosario.

Di tutti questi personaggi vissuti nella nostra terra ne parlavamo nelle nostre telefonate. Con la sua scomparsa se ne va non solo un tecnico di valore ma anche uno degli ultimi custodi diretti di una pagina affascinante della nostra storia nazionale. Si interrompe un legame importante con un grande passato che Carlo teneva vivo. Ai 4 figli il compito impegnativo della continuità.

Il corpo di Carlo sarà tumolato nella tomba di famiglia nel cimitero di Induno il 18 luglio.



Carlo Martegani



PARMA - 189° ANNIVERSARIO DI FONDAZIONE DEI BERSAGLIERI

Sabato 21 giugno l'Associazione Nazionale Bersaglieri - Sezione di Parma – intitolata alla **M.O.V.M. Tenente Michele Vitali-Mazza**, ha celebrato il 189° di Fondazione del Corpo dei Bersaglieri, sotto l'attenta regia organizzativa del Presidente di Sezione Leo Levati.

La cerimonia, scandita dalle squillanti note della Fanfara di Scandiano, si è svolta alla presenza delle Autorità cittadine, fra le quali il Presidente del Consiglio Comunale Arch. Michele Alinovi, l'Assessore Daria Jacopozzi, l'On. Gaetana Russo, i Consiglieri Regionali Priamo Bocchi e Daniele Fiazza, il Presidente di Assoarma Col. Donato Carlucci, il Vicepresidente Regionale A.N. B. Franco Medici ed il Provinciale Gianni Cabassa.

Ha celebrato la Santa Messa il Cappellano Militare Capitano di Fregata Don Daniele Benecchi, mentre il Presidente Regionale Onorario Luigi Carlo Baroni, ha celebrato ufficialmente l'evento.

Unanime la partecipazione delle Associazioni d'Arma con Labari, Insegne e Bandiere. A seguire il buffet offerto nella splendida cornice della Cittadella Farnesiana di Parma fra ombre di secolari platani.



Nelle foto – gli Onori resi al momento della posa della corona d'alloro al cippo dedicato al Ten. Michele Vitali; l'intervento del Presidente Regionale Onorario - Luigi Carlo Baroni – all'altare, con il celebrante Cappellano Militare Don Daniele Benecchi, assistito dal Cav. Usberti presente a fianco dell'Alfiere con il Labaro della Sezione ANB di Parma; immancabile la presenza della storica bicicletta dei Bersaglieri, con il cappello piumato.



ACCADDE NEI NOSTRI CIELI ... a luglio



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

*Buona lettura **Strega***

IL CALENDARIO DEGLI EVENTI STORICI DELL'AERONAUTICA MILITARE avvenne nel mese di luglio

- 01/07/1939 In base alla Legge 19 maggio 1939, n. 894, "dal 1° luglio 1939-XVII, è istituita presso il Ministero dell'Aeronautica una Cassa Sottufficiali della Regia Aeronautica alla quale è affidato il compito di corrispondere una indennità supplementare ai Sottufficiali di carriera della Regia Aeronautica, indipendentemente da quella che viene corrisposta ai Marescialli dall'Opera di Previdenza del personale civile e militare dello Stato. Alla Cassa Sottufficiali è conferita personalità giuridica. Essa è sottoposta alla vigilanza del Ministro per l'Aeronautica".
- 02/07/2024 In Arizona (USA), presso Luke Air Force Base, sede del 56° Fighter Wing USAF e della Rappresentanza Aeronautica Militare Italiana (RAMI), base addestrativa sul velivolo JSF/F-35 "Lightning" II, viene riattivato il 156° Gruppo Volo.
- 03/07/2024 L'Aeronautica Militare Italiana, partecipante all'esercitazione "Pitch Black", trasferisce in Australia 400 militari e 15 velivoli.
- 04/07/1941 Seconda Guerra Mondiale - Dotato di moderne piste di lancio ed installazioni portuali, l'aeroporto di Paphos, nell'isola di Cipro, viene duramente colpito da una formazione di bombardieri italiani.
- 05/07/1943 Due Assi della Regia Aeronautica pluridecorati al Valore, in forza all'84ª Squadriglia del 10° Gruppo "Francesco Baracca" del 4° stormo C.T. di stanza sull'aeroporto di Gerbini in Sicilia, perdono la vita in due differenti combattimenti aerei: il Capitano pilota Franco Lucchini, 28 anni e il Sottotenente Pilota Leonardo Ferrulli, 25 anni. Meriteranno la Medaglia d'Oro al Valor Militare postuma.
- 06/07/1962 Il Sottotenente Italo Artico dell'Aviazione Leggera dell'Esercito, perde la vita in un incidente di volo nel cielo di Alghero su L-18C I-EILA.
- 07/07/2023 Inaugurata a Rua di Feletto (Treviso) una mostra in ricordo dell'ingegnere Renato Morandi, padre dell'Aviazione Civile italiana.
- 08/07/1938 Regio Decreto n. 1415. Approvazione dei testi della legge di guerra e della legge di neutralità.
- 09/07/1911 La città di Udine per la prima volta viene sorvolata da un aeroplano decollato dalla Piazza d'Armi della città, pilotato da Alfredo Cavalieri brevetto italiano n° 17.
- 10/07/2016 Con il volo del prototipo del velivolo militare SP.2, pilotato dal sergente Francesco Almerigi, viene inaugurato l'aeroporto Torino-Aeritalia.
- 11/07/2024 Presso il Distaccamento Aeroportuale di Pantelleria viene presentato il velivolo Macchi MC.205 caduto l'8 giugno 1943, il cui relitto, recuperato nel 2023, è stato restaurato. Segue l'Open Day.
- 12/07/2015 Giornata Internazionale del Volo.
- 13/07/1938 Guerra di Spagna - Durante un combattimento nel cielo di Sarrión, muore il venticinquenne Sottotenente Pilota della Regia Aeronautica Mario Cenzi. Nel conflitto spagnolo ha meritato una Medaglia d'Oro al Valor Militare e una Medaglia d'Argento al Valor Militare.
- 14/07/2022 La Scuola Specialisti dell'Aeronautica Militare (SSAM) e l'Università Vanvitelli di Caserta, sottoscrivono un accordo per un percorso di formazione integrato in tema di manutenzione degli aeromobili di pertinenza del predetto Istituto di Forza Armata, fra il competente personale della SSAM e quello docente del Dipartimento di Ingegneria del citato Ateneo.
- 15/07/2019 Patrocinato dal Comune di Martina Franca, il 16° Stormo "Protezione delle Forze" e la locale Sezione dell'Associazione Arma Aeronautica, danno vita ad una serie di eventi per celebrare il 60° anniversario della presenza dell'Aeronautica Militare nella città.
- 16/07/2024 Ennesimo successo conseguito dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC): l'European Aviation Safety Agency (EASA) assegna al citato Ente un contratto per fornire supporto alla Georgia, riguardo l'attivazione delle normative europee in materia di sicurezza aerea.
- 17/07/1960 Causa il mancato contributo già stanziato in esercizio da parte dell'Aviazione Civile, la Società Elipadana sospende i voli dell'elicottero nelle tratte Milano-Torino (2 corse giornaliere) e Milano-Lugano (4 voli giornalieri)
- 18/07/2025 Presso l'Aeroporto militare di Piacenza S. Damiano ha luogo "Flight&Fun 2025", una tre giorni aeronautica con esposizioni, show aerei, dimostrazioni dal vivo e convegni di settore.
- 19/07/2017 A Palazzo Aeronautica, presso la sala "Ajmone Cat", vengono presentati i risultati della ricerca "Feedback a 360", studio teso a sperimentare una metodologia innovativa dell'attività lavorativa al fine di implementare strategie più efficaci a livello individuale, di gruppo ed organizzativo.

- 20/07/2024 A Fairford, in Inghilterra, seconda delle tre giornate del *"Royal International Air Tattoo 2024"*, una delle più importanti manifestazioni aeree al mondo, cui partecipa l'Aeronautica Militare Italiana.
- 21/07/1939 In una conversazione-radio, il Generale della Regia Aeronautica Francesco Pricolo, che nella recente e vittoriosa Campagna d'Albania (mese di aprile) ha comandato la Squadra Aerea "A", rivela i fattori che si sono rivelati decisivi in campo aeronautico: - Concentramento rapidissimo di una elevata quantità di velivoli da varie località nella zona più consona allo svolgimento delle operazioni: - Azioni intimidatorie poste in essere da una Squadra Aerea al fine di mostrarne il potenziale bellico. - Efficienza e rapidità nel trasporto aereo di unità combattenti dall'Italia all'Albania e dall'interno stesso dell'Albania
- 22/07/1954 Il prototipo del *FIAT G.82 MM 563* (numero di serie militare) viene inviato a Villacoublay (Francia), per essere esaminato dal Comitato NATO per la Standardizzazione dell'Addestramento.
- 23/07/2019 Inaugurato all'aeroporto internazionale Milano-Malpensa il nuovo terminal di aviazione generale, aperto H24, denominato *"Milano Prime"*.
- 24/07/1944 Seconda Guerra Mondiale - Torino viene bombardata per venti minuti dall'Aviazione USA (USAAF). Perdonò la vita oltre 100 persone; i feriti sono oltre 100.
- 25/07/2009 Un elicottero ultraleggero monoposto *Dragon Fly*, precipita nel comasco, ad Asnago di Cantù. Muore il pilota Marco Bonacina, 37 anni, di Cisano Bergamasco (Bergamo).
- 26/07/1940 Seconda Guerra Mondiale - Dominio incontrastato nei cieli della Regia Aeronautica padrona del triangolo Caifa-Alessandria d'Egitto-Khartum. Specialmente le prime due città hanno subito ripetuti e massicci attacchi dei bombardieri italiani.
- 27/07/1992 Missione *"Columbus '92"*: in occasione dei 500° Anniversario della scoperta dell'America da parte di Cristoforo Colombo, le Frecce Tricolori sorvolarono la Statua della Libertà, simbolo di New York.
- 28/07/1942 Seconda Guerra Mondiale - La Regia Aeronautica costituisce un proprio reparto di incursori denominato Battaglione "Arditi Distruttori della Regia Aeronautica" (ADRA).
- 29/07/2016 Inaugurato all'aeroporto di Foligno il nuovo impianto di distribuzione di carburante per aeromobili. Promotori dell'iniziativa, finanziata dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Foligno, Comune di Foligno e Consorzio Aeroporto Foligno-Spoleto.
- 30/07/2001 Muore a Cesena, all'età di 86 anni, il Maresciallo Pilota Ennio Tarantola, Asso dell'Aeronautica nella Guerra di Spagna e nel Secondo Conflitto Mondiale, pluridecorato al Valor Militare.
- 31/07/1923 Con Regio Commissariale viene costituito il Regio Corpo del Genio Aeronautico (*segue approfondimento*)

APPROFONDIMENTO

Aldo Finzi e la nascita del Regio Corpo del Genio Aeronautico, ovvero la "tecnicizzazione" dell'Arma Azzurra



Il Vice Commissario Finzi



la Gazzetta Ufficiale del 23 agosto 1923



il Ministro delle Finanze de' Stefani

PROVVEDIMENTI A TEMPO RECORD

Corre il 1923, anno di fondazione dell'Arma Azzurra allorché, il 31 luglio, la Regia Aeronautica decide di "tecnicizzarsi" con la costituzione del **Regio Corpo del Genio Aeronautico**, del **Commissariato Militare dell'Aeronautica**, dei **Ruoli del Personale Civile, tecnico ed amministrativo**, dipendenti dal Commissariato Aeronautica.

Si tratta di provvedimenti studiati ed elaborati a tempo record grazie anche alle competenze ed all'operatività del Vice Commissario per l'Aeronautica Aldo Finzi, Commissario è il Capo del Governo Benito Mussolini, che ha voluto fortemente la fondazione dell'Aeronautica in Arma autonoma.

Nella presente trattazione esaminiamo la costituzione del **Regio Corpo del Genio Aeronautico** statuito dal Regio Commissariale del 31 luglio. Va specificato che il Regio Commissariale era un atto talmente importante che, una volta approvato, veniva pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia.

In genere, al provvedimento lavorava una componente specifica interessata al provvedimento ed il Ministro delle Finanze per quelle che noi oggi chiamiamo "le coperture" finanziarie.

ALDO FINZI TRA ANTEFATTI E FATTI

Nato a Legnago nel 1891 da famiglia di ebrei convertitasi al cristianesimo e fedele agli ideali risorgimentali, sportivo, aviatore che nella Prima Guerra Mondiale ha meritato una Medaglia d'Argento al Valor Militare e due di Bronzo al Valor Militare, Finzi è stato protagonista con D'Annunzio ed altri temerari del cielo il 9 agosto 1918, nel celeberrimo volo su Vienna attuato dalla "*Squadriglia Serenissima*".

Fascista della prima ora, Finzi viene eletto alla Camera nel 1921 con Mussolini, Alberto De' Stefani (teniamo a mente questo nome) ed altri 32 deputati fascisti presentatisi nel Blocco Nazionale.

È un periodo in cui l'Italia è attraversata da disordine, sovversione, crisi politica ed economica. Alto è il rischio di una guerra civile. Se le sinistre pensano di attuare una rivoluzione simile a quella bolscevica affermata in Russia nel 1917, dal canto loro, le forze nazionali e patriottiche si oppongono all'ondata rossa mettendo in campo reduci vilipesi, nazionalisti, futuristi di Marinetti e Fasci di Combattimento, questi ultimi fondati da Benito Mussolini a Milano, il 23 marzo 1919. I governi liberali assistono impotenti alla caduta della Nazione verso il baratro.

Nell'ottobre 1922 Re Vittorio Emanuele III conferisce l'incarico di formare il nuovo Governo al trentanovenne Benito Mussolini che dà vita ad un Esecutivo di coalizione appoggiato da liberali, popolari e fascisti, questi ultimi sono gruppo di minoranza. Della compagine governativa fa parte, per il Partito Popolare, in qualità di Sottosegretario all'Industria e Commercio, Giovanni Gronchi, futuro Presidente della Repubblica dal 1955 al 1962.

Costituito con Regio Decreto 24 gennaio 1923, n° 62, il Commissariato per l'Aeronautica ha al vertice, come noto, Mussolini e Finzi. Finzi è un uomo talmente di fiducia del Capo del Governo - uno dei pochi a *dare del Tu* a Mussolini - da ricoprire anche la carica di Sottosegretario di Stato al Ministero dell'Interno.

Quando Finzi, in uniforme di Generale della Milizia, convola a nozze il 21 febbraio 1923 con la ventitreenne Maria Luigia Clementi, unitamente a Guglielmo Marconi ed altre personalità, Mussolini prende parte al Matrimonio che si celebra a Roma, nella cappella di Palazzo Vannutelli, restando inginocchiato durante la cerimonia officiata dal cardinale Vincenzo Vannutelli. Che sia cominciato in quel momento il suo percorso di conversione per decenni trattato e discusso da alcuni sacerdoti?

Fondata l'Arma Azzurra, costituito il Regio Corpo del Genio Aeronautico, Finzi divide il suo tempo fra il Ministero dell'Interno ed il Commissariato Aeronautico.

La sua parabola discendente avrà inizio nel giugno 1924 quando, sollecitato da Mussolini, lascerà gli incarichi a causa del rapimento - 10 giugno 1924 - del deputato e segretario del Partito Socialista Unitario Giacomo Matteotti, il cui corpo sarà ritrovato nell'agosto successivo nei dintorni di Roma. Finzi si dimette solo per obbedienza al capo, nel nome dell'ordine e della disciplina fascista. Lascia il Commissariato per l'Aeronautica dopo aver donato e dato tanto alla causa Azzurra. In fondo l'Aeronautica è anche una sua creatura.

Ucciso da squadristi fascisti, peraltro condannati ad oltre cinque anni di carcere nel processo tenutosi a Chieti nel 1926, le indagini non proveranno responsabilità penali di Finzi e dello stesso Capo del Governo nel delitto Matteotti.

Nel 1924 Finzi dà l'addio alla politica ed all'Arma Azzurra alla quale resterà legato non solo idealmente, ma anche materialmente; volerà infatti periodicamente per mantenere il brevetto di pilota.

Giunge il Secondo Conflitto Mondiale e Finzi resta in disparte; dopo lo 8 settembre 1943 entra in contatto con alcuni partigiani cui presta assistenza. Arrestato il 28 febbraio 1944, il Tenente Colonnello della Regia Aeronautica Finzi morirà a Roma, il successivo 24 marzo, nella rappresaglia tedesca delle Fosse Ardeatine, seguita all'attentato partigiano consumatosi ventiquattro ore prima a Via Rasella,

IL REGIO CORPO DEL GENIO AERONAUTICO

Concluso l'iter in seno al Commissariato, il provvedimento che attiene la costituzione del Regio Corpo del Genio Aeronautico, deve passare sotto le grinfie di Alberto de' Stefani, austero Ministro delle Finanze, una personalità che di economia se ne intende, attenta ai bilanci, rigorosa nella gestione delle risorse statali.

Ufficiale combattente nella Prima Guerra Mondiale, per quanto abbia abbracciato originariamente la causa nazionalista e successivamente quella fascista fino a diventarne deputato nel 1921, fondamentalmente de' Stefani è liberale in politica, liberista in economia, contrario allo statalismo ed al dirigismo, allergico ad ogni forma di protezionismo, fustigatore delle speculazioni borsistiche.

Certo è che, nel momento in cui de' Stefani controfirma l'atto vergato da Finzi, il Regio Commissariale del 31 luglio 1923 viene pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del Regno n. 198 del successivo 23 agosto.

Esaminiamo alcuni aspetti di quella che è una vera e propria innovazione in ambito aeronautico; posto alle dipendenze del Commissariato Aeronautico, il Corpo del Genio "tecnicizza" la neonata Arma Azzurra per quel che concerne la progettazione, costruzione, allestimento, collaudo, approvvigionamento, armamento, manutenzione. Per far parte del Corpo è necessaria la laurea in ingegneria o chimico-fisica, o aver frequentato il corso della Scuola di Applicazione d'Artiglieria e Genio.

Retto da un Direttore con il grado Maggiore Generale, il Corpo si compone di 125 ufficiali; dei 9 Colonnelli previsti uno ricopre l'incarico di Vice Direttore Superiore.

Considerata la giovane età dell'Arma Azzurra e dello stesso Corpo, inizialmente il Commissario per l'Aeronautica potrà individuare, riguardo il conferimento delle nomine, personale proveniente dal Regio Esercito, dalla Regia Marina ed anche dalla stessa Regia Aeronautica sempre che, quest'ultimo, abbia specifiche competenze.

Propedeutica alla nascita del Genio Aeronautico, è stata l'azione di Finzi non appena insediatosi al Commissariato per l'Aeronautica. Non sfugge, infatti, al neo Vice Commissario la qualità scadente del materiale aeronautico. In particolare, viene accertata la mancata alienazione di una parte dei motori residuati di guerra. Si tratta di materiale deperito o facilmente deperibile che, oltre a mettere a repentaglio la vita dei piloti (gli incidenti di volo sono frequenti) grava sulle casse dello Stato, visti gli esosi costi di manutenzione. La gestione-Finzi accerta inoltre che una direttiva del 1922, stabilisce che vecchi motori accatastati presso i campi di aviazione, anziché essere distrutti, possono essere venduti a beneficio delle casse erariali. Anche per i detti motivi si reputa indispensabile mettere ordine in un settore delicato come quello del materiale aeronautico.

Con la nascita del Regio Corpo del Genio Aeronautico, la giovane Arma Azzurra, guarda al futuro dandosi un obiettivo fondamentale: ingegno, scienza e tecnica devono dare linfa alla evoluzione del mezzo aereo. Non è un caso che di lì a poco, vittorie, primati, e record conseguiti - alcuni dei quali ancora oggi imbattuti - faranno della Regia Aeronautica un'Arma di eccellenza a livello mondiale.

Michele Salomone

CESMA INFORMA

Con la rubrica "CESMA Informa", dal 2023 FORUM ha iniziato a divulgare notizie su programmi e attività del CESMA, il Centro Studi Militari Aerospaziali intitolato a Giulio Douhet, che s'identifica come un'articolazione scientifica della A.A.A - "Aviatori d'Italia".

AEROSPAZIO

Convegno del CESMA dedicato all'intervento dei capitali privati nel settore delle tecnologie duali

"Capitali privati in tecnologie duali: il segno di una grande trasformazione" questo l'argomento proposto nel convegno organizzato dal CESMA, un panel di discussione per far emergere dinamiche, sfide e riflessioni connesse al mondo degli investimenti privati nell'aerospazio.

Giovedì 26 giugno 2025 - fonte: SMA 5° Reparto – Comunicazione, Uff. Pubblica Informazione



Valorizzare il ruolo di attori privati nell'ambito delle tecnologie duali, con caratteristiche sia militari che civili, applicate in particolar modo ai programmi aerospaziali emergenti e poter utilizzare al meglio le potenzialità dell'innovazione: questo l'obiettivo del tenuto giovedì 26 giugno presso l'Auditorium "A. Visconti" di Palazzo Aeronautica, a Roma.

Durante la conferenza, organizzata dal **Centro Studi Militari Aerospaziali** in collaborazione con **IAI (Istituto Affari Internazionali)**, sono state raccolte e condivise le testimonianze di Start up, PMI e di grandi gruppi industriali, la posizione di investitori sia istituzionali che privati (nazionali e internazionali), le politiche delle istituzioni europee, della NATO e del Dipartimento della Difesa statunitense (attraverso il rappresentante della *Defense Innovation Unit* del Pentagono nell'Unione Europea) e messa a sistema l'esperienza nel settore della *Space Economy* in relazione all'intervento dei capitali privati, ovvero per facilitare e promuovere tali investimenti verso una spinta efficace all'innovazione tecnologica della difesa.

Dopo il saluto ed l'introduzione ai lavori da parte del Gen. Roberto Chivilò, Vicedirettore CESMA, del Prof. Michele Nones, Vicepresidente IAI, del Gen. Giovanni Balestri, Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, e del Gen. Lucio Bianchi, Consulente Spazio CESMA, ha preso la parola il Gen. Roberto Lo Conte, Comandante della 2ª Divisione del Comando Logistico Aeronautica Militare, che ha introdotto il *Case Study* di "disruptive technology" **GCAP (Global Combat Air Programme)** definendolo non come una semplice piattaforma tradizionale bensì come un "sistema di sistemi", un seme di maturazione tecnologica già impiantato nel nostro Paese nel 2022, in seguito all'Accordo Ministeriale di *Equal Partnership* tra Giappone, Regno Unito e Italia per lo sviluppo e produzione di un caccia di nuova generazione. Un livello di ambizione tecnologica che rappresenta una grande opportunità per il mondo dei privati interessati a creare nuovo business, e per il quale è necessario preservare il vantaggio operativo che l'Aeronautica Militare ha nel panorama italiano.

In riferimento al **GCAP**, il Gen. Lo Conte ha poi lasciato la parola al Colonnello Edoardo Pilone, Capo Ufficio FCAS (*Future Combat Air System*) dello Stato Maggiore Aeronautica, che ne ha esaminato il ruolo strategico del partenariato pubblico-privato. Il Colonnello Pilone ha spiegato che per tale ragione il Programma è stato eletto a "Study case" della conferenza, in quanto nell'ambito del GCAP l'Aeronautica Militare ha avviato processi di *scouting/foresight* di tecnologie di possibile interesse per il Programma, creando un virtuoso ecosistema di rapporti e collaborazioni con molti attori importanti della ricerca nazionale.

La seconda parte della conferenza ha visto il susseguirsi di tre specifiche tavole rotonde dedicate a **istituzioni** ("Il ruolo delle organizzazioni internazionali e dei governi nazionali"), **industrie** ("Con le Start up, PMI e Big Companies") e **investitori** ("Investitori istituzionali e investitori privati italiani ed internazionali"), tutte finalizzate alla condivisione di esperienze, definizione di possibili approcci, elaborazione di raccomandazioni e riflessioni su nuove opportunità di business, in particolare nell'ambiente sfidante dell'aerospazio e più in generale della difesa, per poter utilizzare al meglio le potenzialità dell'innovazione.

A chiudere i lavori, il Gen. Giovanni Fantuzzi, Direttore del CESMA il quale, in riferimento all'approccio virtuoso della strategia industriale della difesa americana adottata nel 2024 e che ha già inciso fortemente sulle capacità dell'industria militare statunitense, ha affermato: "Con il convegno di oggi il CESMA porta come da compito di istituto la competenza a disposizione di tutti gli stakeholder dell'Aerospazio in un argomento particolare ma molto importante: quello dei finanziamenti privati nelle tecnologie che hanno caratteristiche sia militari che civili, ovviamente calate nell'ambito dei programmi aerospaziali. È una visione che vede già negli Stati Uniti d'America esempi conosciuti da tutti e di grande successo di cui l'Europa, come continente, e sicuramente la nostra Italia, dovranno fare tesoro per cercare di colmare quel gap che si è creato attraverso l'Oceano Atlantico".

fonte: SMA 5° Reparto - Comunicazione - Uff. Pubblica Informazione
per la Redazione di "FORUM degli Aviatori d'Italia"
presente al convegno il Socio AAA - Com.te Fabio Cordaro

DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO



IL FUTURO DELL'EUROPA NELLO SPAZIO selezionate cinque aziende

Tratto da "Global Science" - Barbara Ranghelli 8 luglio 2025

Con lo Space Summit, che si tenne a Siviglia nel 2023, il consiglio dell'ESA si era posto tra gli obiettivi quello di **sostenere le ambizioni dell'Europa sul trasporto spaziale e l'esplorazione umana e robotica**. Un disegno ben definito poi trasfuso nell'*ESA 2040 Strategy*, all'attenzione della prossima Conferenza Ministeriale dell'ESA (CM25) in programma il 26 e 27 novembre a Brema, in Germania.

A tale scopo, durante il Summit, il Consiglio aveva promosso l'**European Launcher Challenge**, una gara d'appalto per trovare candidati validi per i futuri servizi di trasporto spaziale. La gara è articolata in due fasi; la prima si è conclusa con la selezione di cinque aziende: le tedesche **Isar Aerospace** e **Rocket Factory** di Augsburg, la francese **Maiaspace** filiale di **ArianeGroup**, la britannica **Orbital Express Launch** e la spagnola **PLD Space**. La valutazione effettuata ha tenuto conto delle capacità tecniche, commerciali e di sostenibilità, del tipo di mercato a cui le soluzioni si rivolgono e della conformità alle norme sugli appalti.

Le cinque aziende selezionate potranno ora aggiudicarsi contratti per due componenti. Componente A: **servizi di lancio per ESA da erogare nel periodo 2026-2030**. Componente B: **dimostrare la capacità di aggiornamento del servizio di lancio, con almeno una dimostrazione in volo**. L'ESA ha stanziato un massimo di 169 milioni di Euro a candidato, per coprire tutte le attività delle componenti A e B.

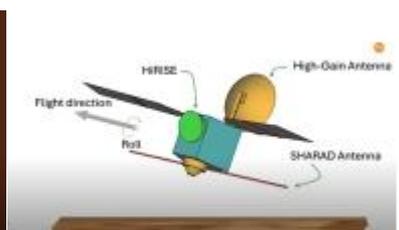
Con la scelta dei candidati, inizia ora la fase di dialogo tra le aziende selezionate e gli Stati Membri dell'ESA interessati a consolidare l'European Launcher Challenge. Dopo aver visionato la documentazione legale e i termini di finanziamento legati alle fasi del progetto, gli Stati Membri si impegneranno a erogare i finanziamenti durante il Consiglio Ministeriale. La **seconda fase della gara d'appalto si aprirà dopo il CM25 con la firma dei contratti**.

IL MARS RECONNAISSANCE ORBITER ESPANDE LE SUE CAPACITÀ

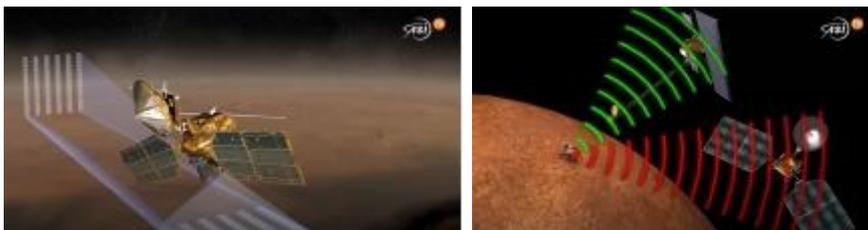
Tratto da "Global Science" - Gianluca Liorni 30 giugno 2025

Sono passati ormai venti anni dal lancio del **Mars Reconnaissance Orbiter**, la sonda spedita nel 2005 dalla NASA per orbitare attorno a Marte, uno strumento di supporto fondamentale per l'esplorazione e lo studio del Pianeta Rosso. Con i suoi cinque strumenti scientifici, l'MRO osserva la superficie marziana in altissima risoluzione, cercando acqua o ghiaccio; ci indica anche i siti di atterraggio più adatti per lander e rover, per i quali poi svolge un ruolo di ponte radio con i tecnici della Terra che possono così pilotarli in superficie e istruirli per ricerche ed esperimenti scientifici.

A dispetto dei tanti anni di servizio svolti, la NASA conta di avvalersi ancora dell'MRO almeno fino alla **fine di questa decade** e per questo ha recentemente applicato delle modifiche al software della sonda robotica per aumentarne le potenzialità. Gli ingegneri, infatti, hanno **aggiornato il codice** con nuovo set di istruzioni, per consentirle di **ribaltarsi di 120°** ed esporre direttamente alla superficie sottostante gli strumenti scientifici montati sulla parte superiore. Lo scopo è quello di farli lavorare in condizioni migliori, aumentandone le prestazioni. Il Mars Reconnaissance Orbiter fino a oggi non poteva girarsi oltre i 30°, offrendo una potenzialità osservativa notevole, ma non ai livelli massimi ottenibili. Con l'aggiornamento appena installato ora può girarsi quasi completamente a testa in giù, pur mantenendo i pannelli fotovoltaici rivolti verso il Sole e l'antenna ad alto guadagno puntata in direzione della Terra. La rotazione espande soprattutto le capacità del radar **Sharad**, strumento primario fornito dall'**Agenzia Spaziale Italiana** e costruito nel nostro Paese da Alenia Spazio, oggi **Thales Alenia Space**, che può scandagliare il sottosuolo di Marte fino a un chilometro di profondità, distinguendo tra sabbia, roccia e ghiaccio.



Sebbene molto utile e promettente, la nuova manovra non è comunque di facile attuazione e prevede un consumo extra di energia. Per questo non verrà eseguita più di un paio di volte all'anno e sempre dopo un'attenta valutazione e pianificazione.



Un altro strumento che trarrà grande beneficio dal ribaltamento quasi totale dell'MRO è il **Mars Climate Sounder**, dedicato allo studio della meteorologia di Marte attraverso l'analisi dell'atmosfera in luce visibile e infrarossa, con la quale riesce a misurarne la temperatura, l'umidità e le

concentrazioni di polveri. Questo strumento ora vivrà una seconda vita, il meccanismo che gli permetteva di girarsi autonomamente infatti aveva smesso di funzionare nel 2024, ma da oggi grazie al nuovo software di rotazione appena installato potrà tornare ad essere puntato in più direzioni.

PLATO TUTTO D'UN PEZZO

Tratto da "Global Science" - Gianluca Liorni il 2 Luglio 2025

L'assemblaggio del satellite **PLATO** (Planetary Transits and Oscillations of stars), il **cercatore di esopianeti terrestri** in orbita attorno a stelle simili al Sole, sviluppato dall'ESA nell'ambito del suo programma esplorativo Cosmic Vision, si avvia alle fasi finali. Negli stabilimenti di Oberpfaffenhofen, gli ingegneri dell'azienda aerospaziale europea con sede in Germania, hanno unito le due parti principali del velivolo: la struttura base, o modulo di servizio (*service module*), con il modulo di carico (*payload module*).



Un momento dell'operazione di unione delle componenti di d. Plato, la parte su cui sono montate le fotocamere viene sollevata per sovrapporla al modulo di servizio

Sul modulo di servizio sono montati i sistemi di propulsione, assetto, controllo termico e comunicazione del satellite-telescopio, oltre alle protezioni dalla luce solare. Il modulo di carico ospita invece il sistema esplorativo, composto da **26 fotocamere ad altissima definizione** che rappresentano il cuore della sonda.



Il modulo di carico (payload module) di Plato, con le 24 fotocamere standard disposte in quattro gruppi da sei, più le due ad alta velocità, visibili in cima

Sarà grazie a questi potenti occhi elettronici che l'ESA scruterà il cosmo **in cerca di pianeti rocciosi in orbita attorno a stelle di classe II**, quindi del tipo spettrale che va da F5 a K7, nella cosiddetta 'fascia della vita': la distanza dalla stella madre necessaria per consentire all'acqua di scorrere liquida in superficie, senza congelare o evaporare. Le fotocamere lavoreranno in modo coordinato, andando a formare nell'insieme un multi-telescopio in grado di individuare esopianeti ed esolune rocciose, determinandone le dimensioni, la massa e l'età con sorprendente accuratezza. Oltre ai pianeti, Plato analizzerà anche le stelle che li ospitano, con il fine di offrire un quadro più generale del sistema planetario in esame. Per ottenere i dati, 24 fotocamere osserveranno stelle con magnitudine superiore a 8, completando un'immagine ogni 24 secondi; le restanti due punteranno invece le stelle con magnitudine tra 4 e 8, quindi meno luminose, ma sono in grado di fare elaborazioni

molto veloci, riuscendo a generare un'immagine totale in soli 2,5 secondi. Con una sola tornata di scansioni, PLATO saprà scrutare un'area grande diecimila volte quella occupata dalla Luna piena nel cielo notturno, per individuare gli esopianeti userà il metodo del **transito**.

Le fotocamere, costruite da **Leonardo** a Campi Bisenzio, hanno un diametro di venti centimetri ciascuna e utilizzano sei lenti fatte di cinque diversi tipi di vetro, per offrire la massima adattabilità. Queste sofisticate tecnologie, superiori a tutte quelle adottate fino a oggi, sono state ideate e progettate da un team italiano con la partecipazione di Svezia e Svizzera, coordinato dall'**INAF** e finanziato dall'**Agenzia Spaziale Italiana**. Al progetto hanno collaborato anche i ricercatori dell'**Università di Padova** e dello **Space Data Center** dell'ASI.

Ora che le due parti del satellite sono state finalmente unite a formare un corpo unico, si procederà con i controlli di rito necessari ad assicurare che le operazioni di assemblaggio non abbiano provocato danni e che ogni strumento sia ancora perfettamente integro e funzionante. A seguire, inizieranno i test per certificare che Plato sia idoneo allo stress del lancio e abbia tutte le condizioni sufficienti per resistere alle condizioni di vuoto spaziale. Se tutto andrà bene, come previsto, si potrà finalmente trasportarlo alla piattaforma dello spaziorporto dell'ESA in Guiana Francese, dove verrà messo in orbita nel dicembre 2026 utilizzando un lanciatore **Ariane 6**.

Ricerche e recensioni di F. Cordaro

...A PROPOSITO DI MODELLISMO:

ANNUNCIO per gli appassionati di modellismo statico

Il nostro Socio AAA Paolo è un appassionato modellista che ci accompagnerà su Forum anche nei prossimi mesi, suggerendo acquisti mirati di kit di montaggio di ottimo livello, di cui fornirà anche i particolari. Questo mese Paolo propone il kit ICM in scala 1:48 dedicato all' OV-10D Bronco-NOGS.



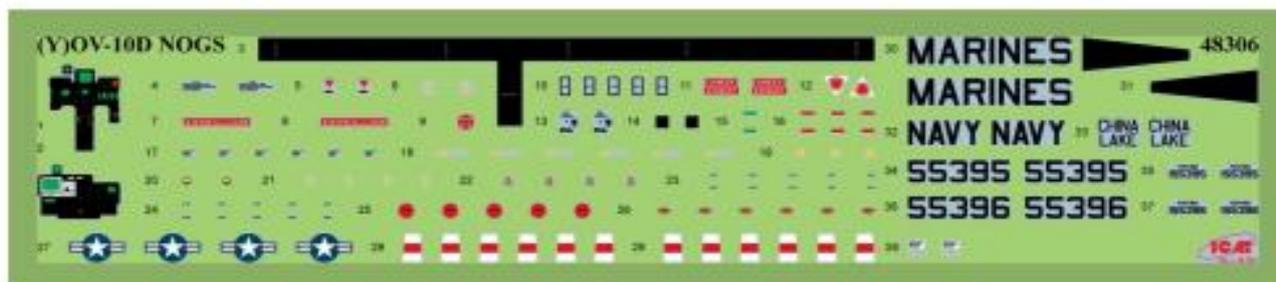
Il Modello – Novità ICM di Giugno. Questo kit, 48306, è di fatto un upgrade della versione precedente. Il kit si compone di oltre 200 pezzi ed include tutte le parti necessarie a riprodurre questa specifica versione del Bronco: Night Observation Gunship System. Il kit mantiene fede all'alto grado qualitativo che ICM propone



nelle sue confezioni. La qualità del dettaglio è elevatissima: le superfici esterne sono finemente incise, la cabina, dove trovano posto pilota ed operatore/osservatore è ben dettagliata. I sedili eiettabili sono composti da più parti e ben si prestano ad un ulteriore lavoro di dettaglio che potrà essere apprezzato dall'osservatore grazie all'ampia superficie vetrata del tettuccio.

Flap, ipersostentatori, timoni di coda sono stati previsti per un assemblaggio in posizione neutra, ma con poco lavoro si possono riposizionare dando così al modello un tocco di maggiore realismo. I carrelli di atterraggio e la baia che li ospita sono ben riprodotti.

Il kit permette di riprodurre le caratteristiche salienti di questa variante come il cannone da 20mm a tre canne rotanti M197, installato in una torretta mobile nella parte finale della fusoliera. Il suo puntamento avviene attraverso un designatore laser ospitato insieme ad un sensore FLIR in un'apposita torretta installata sotto il prolungamento frontale della fusoliera.



Le decals fornite nel kit permettono di riprodurre una delle quattro varianti proposte:

YOV-10D NOGS 155395,
Naval Air Weapons Station
China Lake, 1971;

YOV-10D NOGS 155396,
Naval Support Activity
Binh Thuy, Summer 1971;



YOV-10D NOGS 155395,
Naval Air Station Patuxent
River, August 1973;

YOV-10D NOGS 155396,
Naval Air Weapons Station
China Lake, 1975;



Il Progetto –Nel 1970 due OV10A vennero modificati per valutare le loro capacità di combattimento notturno. Questa particolare variante venne identificata con l'acronimo NOGS: Night Observation Gunship System. Le modifiche consistevano in un prolungamento della sezione frontale di fusoliera, necessario per ospitare una torretta dotata di puntatore laser e sistema FLIR per la visione notturna. Questa si muoveva in sincrono con un'altra torretta installata alla fine della fusoliera ed ospitante un cannone General Electric da 20mm a tre canne rotanti. Alla fine del 1970 i Bronco così modificati furono inviati nella base aerea di China Lake per valutazione e test. Nell'Aprile del 1971 vennero inviati in Vietnam come elementi aggiuntivi al VAL-4 "Black Ponies". Condussero svariate missioni sia diurne che notturne, volando spesso in coppia, ma in più di un'occasione come scorta ad altri OV10A. Complessivamente condussero più di 200 missioni dimostrando un'eccezionale efficienza operativa. Alla fine di Agosto entrambi rientrarono in patria per sottoporsi ad ulteriori test con configurazioni ed avionica leggermente modificate.



Wirgi Models
str. Casa Zucchi, 641
29010, Castelmovò Fogliani, Arezzo (PC)

P:IVA 01734920331
www.wirgimodels.com

"WIRGI Models" è l'attività del nostro socio AAA Paolo, il vostro esperto amico modellista, collaboratore di Forum degli Aviatori, che saprà indirizzarvi e consigliarvi per curare al meglio il vostro meraviglioso hobby. Per ogni suggerimento e indicazione potrete contattarlo all'indirizzo e-mail:

info@wirgimodels.com

Il link www.wirgimodels.com vi indirizzerà direttamente nella sezione del sito dedicata al modellismo statico aeronautico. Ad accogliervi una bella immagine del G59 di Pino Valenti ripreso in occasione del 55°PAN. La vendita al momento solo on-line e si accettano prenotazioni di modelli non a catalogo. Per chi lo desidera o abita in zona si riceve su appuntamento in sede. Altra opportunità offerta è quella di poter ritirare i vostri kit a Fidenza direttamente in sezione AAA.



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

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

commercio, nelle biblioteche o anche nel mondo Web, che affrontino la tematica in argomento, riteniamo di stimolare una chiave di lettura quanto più possibile oggettiva e completa.

Nelle pagine di questo numero di Forum abbiamo parlato abbondantemente dell'Industria Caproni e di alcuni suoi progettisti di fama internazionale. Riteniamo utile perciò completare l'argomento anche attraverso la lettura di un testo di grande interesse:

... e "senza Cozzar Dirocco"

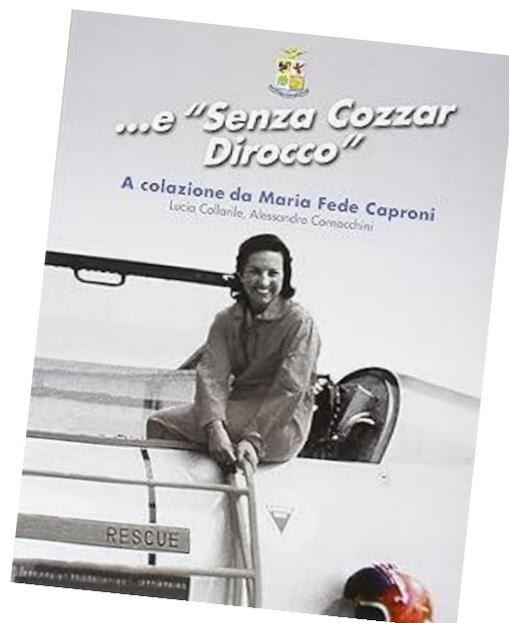
A colazione da Maria Fede Caproni

Testo di Lucia Collarile e Alessandro Cornacchini

Con gli autori, Lucia Collarile e Alessandro Cornacchini, varchiamo la soglia della casa romana della contessa Maria Fede Caproni, figlia di Gianni Caproni, industriale, progettista e costruttore di aerei e di Timina Guasti.

Dietro quel portone smaltato di verde c'è un intero universo da esplorare, complesso ed affascinante.

La dimensione familiare di Maria Fede (figlia, moglie, madre e nonna) si mescola, senza soluzione di continuità, con quella "storica" nella quale appaiono e interagiscono uomini e donne che hanno in qualche modo segnato la loro epoca, soprattutto nel campo aeronautico.



Editore Rivista Aeronautica - Anno 2014 - Copertina rigida – 212 pagine in lingua italiana - € 20,00



LA CAPRONI DI TALIEDO – storie di operai 1915-1950

Quattro Editore - Autore Claudio De Biaggi – anno 2018 – broccura - € 18,00

Il libro narra la storia della Caproni di Taliedo, importante stabilimento aeronautico milanese, sorto nel 1915 per la costruzione degli aerei da bombardamento progettati da Gianni Caproni.

Particolare attenzione è dedicata alle condizioni di lavoro e alle lotte operaie, alle organizzazioni sindacali e politiche nella fabbrica: dal biennio rosso del 1919-20 agli scioperi del marzo 1943 e del marzo 1944, seguiti dalla deportazione nei campi di concentramento di 67 dipendenti dello stabilimento.

Del contributo dei lavoratori alla Resistenza fino al difficile periodo del secondo dopoguerra, con la chiusura dello stabilimento giunto dopo un'estenuante e lunga lotta dei lavoratori per la difesa del posto di lavoro, nonostante la riconversione produttiva ormai avviata e numerose commesse di lavoro.

LE PAGINE DELLE CONVENZIONI PER L'ANNO 2025



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

Stiamo parlando della Ditta

"Car Detailing" da alcuni anni interviene per la pulizia, lavaggio, disinfestazione, sanificazione lucidatura e ceratura del nostro aereo Macchi MB.326 (il **"Macchino"**), che è divenuto il Totem degli Aviatori e punto di riferimento e appuntamento della città di Fidenza.



Soltanto dopo avere apprezzato la professionalità del personale e l'efficacia dei mezzi e prodotti utilizzati, ma anche l'impegno e la cura con cui i "ragazzi" della Car Detailing eseguono la lavorazione, abbiamo capito che il lavoro viene eseguito con la passione e la cura che meritano i mezzi e... gli aerei, che per ognuno di noi costituiscono un **"oggetto prezioso"**. Abbiamo quindi stipulato di un accordo tra AAA e la Ditta Car Detailing di Fidenza, per un trattamento in regime di convenzione, riservato ai Soci in regola con l'iscrizione dell'anno in corso.



A tutti potrà essere riservato uno sconto, oltre al rapporto amichevole e alla ormai collaudata cura dei lavori, per i nostri ... "preziosi mezzi". La Ditta di Luciano Provenzano si occupa di automezzi in genere ma anche di auto e moto di prestigio.

- Lavaggio a mano
- Detailing
- Sanificazione 180°
- Decontaminazione
- Lucidature
- Verniciatura volanti e sedili in pelle/plastiche
- Rivestimento sedili, cielo volanti e pelle
- Ambient light
- Oscuramento vetri
- Wrapping
- Concessionaria ufficiale Labocosmetica Maniac line - Mafra

FIDENZA VIA DANTE ALIGHIERI 3

328 4478590
0524 500020

"Car Detailing" - Via Dante Alighieri, 3 - 43044 FIDENZA
cell. 328 447 8590 - tel. 0524 500020



SOCI ARTIGIANI Designer Sonya Censi

Sonya è una nostra socia AAA che realizza artigianalmente piccoli e preziosi capolavori ed ha concesso un trattamento di convenzione per i soci e soprattutto ... per le nostre Socie e loro amiche.

Il messaggio è: **Io creo in** ... maglia, Uncinetto,

Forcella, Macramè, Chiaccherino, Stoffa. Riparo e modifico. Infilo le collane col nodo.



@sonyacensi - Tel. 347 159 6034



CABEZA LOCA - LABORATORIO GRAFICO DI PROGETTAZIONE E STAMPA

info@cabezalocastyle.com

Personalizzazioni, pubblicità visiva per privati e aziende – banner striscioni – bandiere insegne – adesivi per auto, moto e furgoni – etichette – biglietti da visita - abbigliamento ricamato e stampato – volantini, locandine manifesti – personalizzazione abbigliamento sportivo. Fornitore per Associazione Arma Aeronautica forti sconti per i Soci 2025



DECOR tinteggiature 327-1552543



DECOR



DECOR.TINTEGGIATURE.23



327-1552543



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

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



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

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

F-104! Limited Edition a 104 pezzi per ciascuna variante, singolarmente numerati e personalizzabili. La scelta è stata quella di far nascere un oggetto capace di ricalcare la sua

anima, unica ed inimitabile, a partire dai nomi associati a ciascuno modello: "Starfighter", "Spillone" e "Cacciatore di Stelle".

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



Emiliana - Trasporti e Sollevamenti S.r.l.

Via Rosa Augusto, n° 2 - 43038 SALA BAGANZA (PR)

L'Emiliana Trasporti, è una ditta seria ed affidabile a cui affidare la movimentazione e il trasporto delle vostre merci.

Si occupa del trasporto nazionale ed internazionale eseguendo tutti i tipi di trasporto che il cliente richiede: trasporti eccezionali, convenzionali, di macchinari

pesanti e traslochi. Inoltre è possibile affittare gru semoventi, gru elettriche, piattaforme, scale aeree, macchinari per trasporti pesanti. Lo staff a disposizione è competente e professionale e saprà servire al meglio ogni cliente, garantendo un elevato standard dei servizi proposti. Fiore all'occhiello dell'industria, sono i macchinari ecologici dotati di alimentazione a batteria.

Per maggiori informazioni potete visitare il sito www.emilianatrasporti.it - tel. 0521/833641.

EMILIANA TRASPORTI È SPECIALIZZATA NELLA MOVIMENTAZIONE E TRASPORTO DI AEROMOBILI E COMPONENTI AEREI, MILITARI E CIVILI - IN QUESTO SETTORE È DA MOLTI ANNI PARTNER - IN REGIME DI CONVENZIONE - CON L'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA E DITTA DI FIDUCIA DI AEROCLUB E SOCIETÀ AERONAUTICHE.





ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
“Aviatori d’Italia” ETS
Sezione di Fidenza

Consultando il nuovo sito della Sezione di Fidenza
www.assoaeronauticafidenza.it

potrai entrare nella sfera informativa della nostra organizzazione, trovare programmi e attività svolte, informazioni generali sul mondo dell’Aviazione, essere aggiornato sui concorsi e sulle offerte formative della Forza Armata.

Troverai anche le modalità per far parte della nostra organizzazione, divenendo Socio della Sezione di Fidenza dell’Associazione Arma Aeronautica*.

In qualità di Socio potrai conoscere più da vicino il mondo aeronautico, riceverai l’abbonamento a due riviste del settore (“AERONAUTICA” e “FORUM degli Aviatori d’Italia”) visitare Basi Aeree e Operative delle Forze Armate, usufruire di infrastrutture ricreative della F.A., partecipare a manifestazioni Aeree, Open Day, scoprire i segreti delle Industrie Aeronautiche, attraverso visite guidate, fare parte dei nostri variegati gruppi di lavoro tecnici e culturali, sviluppare ricerche, operare nei progetti restauro, manutenzione e valorizzazione del patrimonio aeronautico.

Soprattutto potrai divenire protagonista del mondo aeronautico che ami, partecipando attivamente, nel tempo libero, a tutte le attività aeronautiche e di volontariato socialmente utili, che la Sezione di Fidenza sviluppa nel mondo dell’Aviazione.

- Informazioni e modalità di iscrizione all’A.A.A.- Sezione di Fidenza, le trovi nel sito **www.assoaeronauticafidenza.it**

CONTRIBUTI E DONAZIONI

La gestione amministrativa della Sezione di Fidenza, gli oneri e la logistica della sua sede, ma soprattutto la variegata e complessa attività svolta dalla Sezione di Fidenza, attraverso corsi per i giovani appassionati del volo, convegni a carattere aeronautico, conferenze, ricerche, pubblicazioni, attività di volo virtuale e progetti di restauro e valorizzazione del patrimonio aeronautico ed infine la continua presenza nelle fiere, non potrebbero essere sostenute con le sole quote sociali.

Le maggiori risorse provengono attraverso modeste iniziative imprenditoriali e alcune contribuzioni da enti esterni ma soprattutto attraverso una intensa attività di volontariato e **contributi volontari o donazioni, provenienti dagli stessi soci e da privati cittadini, organizzazioni, imprese sensibili nei riguardi delle nostre attività socialmente utili.**

Coloro che desiderano fornire un contributo alle attività ed ai progetti della Sezione e/o come sostegno alla realizzazione del notiziario on-line “FORUM degli Aviatori”, possono rivolgersi direttamente in sede il sabato mattina, o utilizzare le stesse coordinate bancarie sotto riportate per le iscrizioni, utilizzando come causale “CONTRIBUTO VOLONTARIO” o “DONAZIONE”. Ai donatori/contribuenti verrà rilasciata regolare ricevuta.

Si ringraziano i Soci, gli Amici degli Aviatori d’Italia e le imprese che da anni sostengono la Sezione con quote extra, contributi volontari, servizi a titolo non oneroso e tanto lavoro di generoso volontariato.



bonifico bancario

intestazione: **Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Fidenza**

Codice IBAN: IT 41 K 06230 65170 000030405990

Causale: “quota sociale anno 2025” oppure “contributo volontario”

Relativa al Socio _____



AGENDA DEL MESE DI LUGLIO-AGOSTO 2025

Salvo impegni di gruppo fuori sede, il Sabato... AAA – Sezione di Fidenza – incontri dei Soci e servizio segreteria soci, presso la nostra sede in orario 9-11. I contatti con la Presidenza sono assicurati tutti i giorni, attraverso i referenti di zona o i recapiti chat o e-mail della Sezione: assoaeronautica.fidenza@gmail.com

Ven. Sab. Dom 18-20 luglio **Aeroporto Aeronautica Militare San Damiano - Fiera Internazionale Aeronautica "Fly&Fun"**
(manifesto in copertina) – ingresso gratuito previo registrazione. Sarà presente nello spazio espositivo Shelter Sud, lo stand AAA Fidenza, con il simulatore dinamico GAT '23

Sab 26 luglio **Visita a Fidenza del Socio AAA - Com.te Thomas Ricci – Presidente Club Frece Tricolori n°117 Toronto – Ontario (Canada).** Evento ad invito e per Soci AAA Fidenza. Ore 10,30 Sala Consiliare Comune di Fidenza – a seguire ore 13,00 incontro conviviale al Castello di Vigoleno – "Taverna al Castello". Per il pranzo è necessaria la prenotazione entro il giorno 21 luglio.

CONTINUA A LEGGERE "FORUM"

È UN MODO PER RIMANERE VICINI ED ESSERE INFORMATI SULLE ATTIVITÀ DELLA SEZIONE AAA DI FIDENZA MA ANCHE UNO STRUMENTO PER ESSERE PARTECIPANTI DELLE ATTIVITÀ DELL'ASSOCIAZIONISMO TERRITORIALE E PER VIVERE PIÙ DA VICINO IL "MERAVIGLIOSO MONDO DELL'AVIAZIONE"

È anche un modo per conoscere tanti piccoli aspetti del mondo aeronautico, della sua storia, del suo futuro e... tanto altro; per contribuire a rendere sempre migliore e più interessante il notiziario, invia commenti e informazioni che pensi possano essere utili ed interessanti per i lettori, o magari mandaci una storia e delle foto significative; suggerisci iniziative ed avvia dibattiti indirizzando a: redazione_forum@libero.it Se ti interessa ricevere il notiziario e non sei già incluso negli elenchi di distribuzione, invia una mail in redazione, con la dicitura "FORUM SÌ GRAZIE", indicando il tuo nome, l'indirizzo di posta elettronica su cui desideri riceverlo e se sei già socio AAA in altra Sezione. Se non vuoi più riceverlo, invia una mail con la dicitura "FORUM NO GRAZIE". I lettori che per cause tecniche non dovessero ricevere con regolarità i numeri mensili di Forum, sono pregati di segnalarlo utilizzando l'indirizzo email della redazione. Per segnalare la mancata o errata spedizione della rivista mensile AERONAUTICA o del notiziario FORUM, i Soci possono effettuare la segnalazione all'indirizzo e-mail dell'Associazione assoaeronautica.fidenza@gmail.com o tramite i rappresentanti di zona, fornendo l'esatto indirizzo postale dove si desidera ricevere AERONAUTICA

FORUM È DISPONIBILE ANCHE PRESSO:

Circolo I RMV Cameri – Comando Distaccamento Aeroportuale San Damiano Piacenza - Comando I Regione Aerea Milano – Comando AM Parma - A.A.A. Presidenza Nazionale Roma – Presidenza Regionale Piemonte, Veneto, Emilia Romagna, **Sezioni AAA di:** Milano - Bologna – Cremona - Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore, San Secondo e Soragna; Modena e Nuclei dipendenti – Gallarate - Reggio Emilia e Nuclei - Casalmaggiore – Caserta – Guidonia - Taranto – Tarcento – Udine e Nuclei; **Sezioni Parma di:** ASSOARMA – UNUCI – Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia ANPDI Parma – Associazione Nazionale Marinai d'Italia – Associazione Polizia Municipale in Congedo – Associazione Nazionale Finanziari d'Italia – Associazione Nazionale Ufficiali Provenienti dal Servizio Attivo – Associazione Bersaglieri – A.N.I.O.C. Associazione insigniti Onorificenze Cavalleresche – delegazione Fidenza e Provinciale Parma; Associazione Arma di Cavalleria – Associazione Nazionale Carabinieri – Associazione Nazionale Alpini – Associazione Nazionale Polizia di Stato – Associazione Nazionale Carristi – Associazione Nazionale Granatieri – Associazione Nazionale Ufficiali Provenienti dal Servizio Attivo -Associazione Guardie D'Onore T.R. – Tiro a Segno Parma – UNUCI – Zonta Club – ANMI Colorno - A.N.VAM Associazione Nazionale VAM affiliata AAA - Associazione "Obiettivo Volare" Aeroclub Fontanellato - AERoclub G. Bolla Parma - Aviodelta Felino – CRAL Bormioli Rocco Fidenza – Gruppo Alpini Soragna – Ass. Combattenti e Reduci di Fidenza e Soragna. – Club Frece Tricolori n°117 Toronto – Ontario (Canada).

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 – C. Lindbergh Flying School Milano - Redazione mensile VFR Aviation. Comune di Guidonia Ass. Cultura – Pro loco Guidonia – Gruppo studenti e diplomati Istituto Tecnico Aeronautico Statale Francesco De Pinedo Roma – Youtube, "Storie di Kosmonautika" – La Biblioteca di Alessandria - TCCL Club Roma. Gruppo fondatori diplomati e studenti dell'Istituto Aeronautico Francesco De Pinedo - ROMA dall'anno di fondazione 1968.



GUARDA IL MANIFESTO DELLO STAND A.A.A. AVIATORI D'ITALIA – SEZIONE DI FIDENZA ALLA FIERA "FLY&FUN" PRESSO L'AEROPORTO MILITARE A.M. SAN DAMIANO (PC)

NEL PROSSIMO NUMERO DI FORUM IL REPORT DELL'EVENTO



visita il
nostro stand
al...

ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
“Aviatori d’Italia”
Sezione di Fidenza



**INTERNATIONAL
AVIATION EXPO
& FLY IN**
JULY 18-20, 2025
SAN DAMIANO AIR BASE - PIACENZA - ITALY

www.flynfun.it

VIVI DA PROTAGONISTA UN VOLO SUL SIMULATORE DINAMICO “G.A.T. ‘23”



*un simulatore professionale
“General Aviation Trainer”,
recuperato meccanicamente e
attualizzato su software
FSX Microsoft Flight Simulator*

**POTRAI PILOTARE UN AEREO CESSNA 172 “Skyhawk”,
SORVOLANDO A SCELTA LA LAGUNA DI VENEZIA O ADDIRITTURA ...
LA “GRANDE MELA”: NEW YORK - MANHATTAN E LA STATUA DELLA LIBERTÀ**

**AVRAI A FIANCO UN ISTRUTTORE CHE TI FORNIRÀ TUTTE LE INDICAZIONI PER VIVERE UN’ESPERIENZA DI
PILOTAGGIO MOLTO REALISTICA, OTTENENDO UN ATTESTATO DI PILOTAGGIO VIRTUALE**

ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
Sezione di Fidenza

Via G. Mazzini n° 3 – 43036 Fidenza

e-mail: assoaeronautica.fidenza@gmail.com

sito: www.assoaeronauticafidenza.it