ASSOCIAZIONE NAZIONALE PARACADUTISTI D'ITALIA
SEZIONE PROVINCIALE DI PARMA
" P.LALATTA – E.CAVATORTA – P. PERSEVALLI "
via Burla n. 282 - 43122 PARMA
anpdiparma@gmail.com

NOTIZIARIO TRIMESTRALE DI SEZIONE A.N.P.d'I. Parma 01 - 2023 - genn – febb – mar -

ASSOCIAZIONE NAZIONALE PARACADUTISTI D'ITALIA SEZIONE PROVINCIALE DI PARMA
"P. LALATTA – E. CAVATORTA – P. PERSEVALLI"
Via Burla, 282 – 43122 PARMA --- Mail: anpdiparma@libero.it







Il Colonnello CORRADO CORRADI in transito da Parma nel corso di un suo viaggio in Italia per la presentazione del suo ultimo libro , ha fatto sosta in sez. A.N.P.d'I. VENERDI' 27 / genn . per fare " due chiacchiere " con i soci (vedi locandina) .

presentazione :

Una nuova minaccia incombe sulla nostra nazione. Qualcosa di oscuro e infido si nasconde tra le sabbie del deserto.Dodici Incursori del Nono Col Moschin sono chiamati a intraprendere una missione che ad altri potrebbe sembrare impossibile. Ma loro, uniti come un sol uomo, addestrati a servire la patria in silenzio e senza timore di offrire la propria vita, sono pronti a partire. Riusciranno a sventare la minaccia e salvare gli abitanti della penisola chedormono ignari mentre altri combattono per loro?

Interessante la strategia che viene abitualmente usata in analoghe circostanze !
La serata si è conclusa con prosecco due fette e grana per il piacere della buona compagnia .
In sez. c'è ancora qualche copia del libro per chi intendesse farne richiesta .







Venerdì 17 febbraio

Si è svolta nei locali della sez. A.N.P.d'I. Parma in Strada Burla 282
l'annuale assemblea ordinaria non elettiva
presente il segretario della 4° zona Renzo Carlini

ordine del giorno :

Relazione del Presidente di Sezione
Relazione del Sindaco Revisore
Approvazione del bilancio consuntivo e preventivo

votazione per alzata di mano e approvazione unanime
al termine dei lavori solita bicchierata e spuntino offerto dalla sezione a tutti i partecipanti





Foto scattata in occasione della conferenza su Servizi Segreti ed Intelligence svoltasi presso la Sede di **Asso Arma** in via Cavour cui ha preso parte i nostro presidente Azzali Paolo.

Nella foto parte del Consiglio Direttivo di AssoArma Parma.

28 MARZO 1923 – 28 MARZO 2023

CENTENARIO ARMA AERONAUTICA A PARMA



CENTO ANNI DELL'AERONAUTICA MILITARE

28 MARZO 1923 - 28 MARZO 2023

In volo verso il futuro

Il Comando Rete P.O.L. dell'A.M., in collaborazione con l'Associazione Arma Aeronautica Sez. di Parma, celebra il Centenario di fondazione dell'Aeronautica Militare Italiana.



Associazione Arma Aeronautica
Aviatori d'Italia - Sez. di Parma

Con il sostegno di: pellacini IG

SPECIALE CENTENARIO AERONAUTICA MILITARE

Un secolo in volo da protagonisti





Fiore all'occhiello | A Parma la più grande infrastruttura militare esistente in Italia

Rete Pol, un'eccellenza nazionale

di **Vito Casano**
Tenente colonnello - Comandante della Rete Pol

Il centesimo anniversario della nascita dell'Aeronautica Militare italiana cade oggi, 28 marzo 2023. La Forza armata celebra questo traguardo con lo sguardo rivolto al futuro ma con la piena consapevolezza di avere radici ben salde nel passato. È proprio nella difesa delle tradizioni e della memoria, infatti, che si può consolidare il presente volgendo lo sguardo verso il domani con ottimismo e spirito innovativo.

Le cerimonie nazionali non devono comunque far dimenticare che l'Aeronautica Militare è una realtà presente in maniera capillare su tutto il territorio del Paese e anche Parma ospita un distaccamento della Forza armata, il Comando Rete Pol. Nella mia qualità di Comandante della Rete Pol e di rappresentante dell'Aeronautica Militare nella città di Parma, voglio innanzitutto ringraziare la cittadinanza e le istituzioni locali per la vicinanza e la solidarietà dimostrate nel corso degli anni.

Oggi tagliamo il traguardo dei cento anni con un dolore nel cuore. Pochi mesi fa periva in un incidente di volo il capitano Fabio Altruda del 37° Stormo e lo scorso 7 marzo perivano in un altro incidente di volo il tenente colonnello Giuseppe Cipriano ed il maggiore Marco Meneghello. L'Aeronautica Militare deve sempre rialzarsi dagli eventi tragici per onorare il giuramento prestato senza mai dimenticare le sue donne e i suoi uomini prematuramente scomparsi né, soprattutto, le famiglie di questi.

Esattamente cento anni fa, il 28 marzo del 1923, quella che allora fu battezzata come Regia Aeronautica, divenne una Forza armata autonoma, distinta dall'Esercito e dalla Marina. Fino a quel momento l'aviazione militare italiana, che aveva mosso i suoi primi passi all'inizio del secolo per poi vedere il primo impiego bellico durante la Guerra di Libia del 1911-12 e durante la Grande Guerra del 1915-18, era stata inquadrata tra le forze di terra o quelle di mare. Nel 1923 l'Italia, tra le prime nazioni al mondo, valutò che l'impiego del mezzo aereo per scopi militari richiedesse ormai una sua autonomia e che, considerati sia l'impellente sviluppo tecnologico sia il contesto storico in evoluzione, tale decisione non poteva più essere rimandata.

Il 28 marzo 1923 è quindi il giorno della nostra «nascita», l'inizio di una splendida avventura che ci ha portati negli anni Duemila, cento anni dopo, attraversando i tragici eventi della Seconda guerra mondiale, la nascita della Repubblica italiana, la collaborazione con le altre Forze armate italiane, la condivisione di idee, progetti e tecnologie con le forze aeree delle altre nazioni della Nato, fino agli attuali sviluppi tecnologici che ci vedono proiettati anche nello spazio, mantenendo sempre saldi i nostri principi di supporto al Paese e alla collettività, fedeli al nostro motto «virtute siderum tenus», «con valore verso le stelle». In questo meraviglioso 28 marzo anche noi del Comando Rete Pol, come tutta la grande famiglia dell'Aeronautica militare, abbiamo organizzato una solenne cerimonia di celebrazione presso il nostro Reparto alla presenza delle massime autorità civili, militari e religiose del territorio, oltre a moltissimi altri ospiti: dalle Associazioni d'arma alle scolaresche, senza dimenticare la Corale Verdi per l'esecuzione dell'inno nazionale e dei canti previsti per i diversi momenti della cerimonia.

Gli eventi della giornata proseguiranno successivamente presso la sede dell'Aeroclub «Gaspare Bolla», nostro gradito ospite, insieme alla Compagnia Riprese Aeree ed alla So.Ge.Ap SpA, anche alla cerimonia della mattina. In Aeroclub si potrà assistere ad una mostra statica di velivoli storici, già appartenuti all'Aeronautica Militare e messi a disposizione per questa importante occasione dai proprietari appassionati di storia dell'aviazione. Gli stessi velivoli, dopo l'esposizione, si esibiranno in volo, chiudendo così la giornata.

Le celebrazioni del nostro centenario a Parma non si fermano qui! Proseguiranno, infatti, il 30 marzo, con il concerto della Fanfara della 1ª Regione aerea di Milano e l'intervento della Corale Verdi, al Teatro Regio.

» segue a pagina | 8

Programma eventi

» Il Comando Rete Pol Nato, in collaborazione con l'associazione Arma Aeronautica sezione di Parma, organizza un ricco programma di eventi per la celebrazione del centenario di fondazione dell'Aeronautica Militare Italiana. Un'occasione importante per conoscere l'Aeronautica Militare.

Oggi
Alle 9,30, al Comando Rete Pol in via Mantelli 1, cerimonia ufficiale con alzabandiera solenne alla presenza di autorità civili e militari; alle 10,30, all'Aero Club «Bolla» in Mantelli n.19/A, inaugurazione della mostra di velivoli storici appartenuti all'Aeronautica Militare, a seguire esibizioni in volo, a ingresso libero; alle 16, in piazza Athos Maestri, incontro con i cittadini e commemorazione dei piloti decorati di Medaglia d'oro al valor militare, con deposizione di corona al monumento «Parma ai suoi Aviatori».

Giovedì 30 marzo
Alle 18, al Teatro Regio, concerto della Fanfara della 1ª Regione Aerea e della Corale Verdi. L'ingresso libero fino ad esaurimento dei posti.

Dal 2 settembre al 17 settembre
A Palazzo del Governatore, in piazza Garibaldi, mostra storica itinerante dell'Aeronautica Militare italiana, a ingresso libero.

Cento anni dell'Aeronautica Militare in volo verso il futuro

Inserto a cura di
Anna Maria Ferrari

Dal 28 marzo 1923 ad oggi
Una straordinaria storia di coraggio
Protagonisti e missioni al servizio del Paese

Eroi tra le nuvole Un secolo di sfide

di **Carlo Migliavacca**

Il 28 marzo 1923 con Regio decreto numero 645 il Corpo aeronautico viene scorporato dall'Esercito ed elevato al rango di Forza armata autonoma con la denominazione di Regia Aeronautica. Ma la storia dell'Aeronautica italiana inizia ben prima del 1923.

I fratelli Wright

Nel 1884 il Ministero della Guerra autorizza la costituzione di un Servizio Aeronautico del Genio su due aerostati da osservazione/ricognizione. Negli anni successivi diventa sempre più evidente l'importanza di avere un reparto che dall'alto possa controllare il campo di battaglia. Ma sarà solo con l'avvento del più pesante dell'aria che l'Aeronautica diventa davvero fondamentale. La svolta arriva da una spiaggia dell'Oceano Atlantico in località Kitty Hawk, Usa, dove i fratelli Wright progettano un mezzo dotato di ali che, grazie ad un elica spinta da un motore a pistoni, riesce a decollare il 17 dicembre 1903. È un volo molto breve eseguito a pochi metri di altezza, ma comunque dimostra che mezzi più pesanti dell'aria potevano volare. Wilbur Wright nel 1909 viene invitato a Roma dalle autorità militari per presentare il suo aeroplano. L'esibizione suscita grande interesse tanto che lo stesso anno viene fondata la prima Scuola di volo a Centocelle (Roma). Nel settembre 1909 viene rilasciato il primo brevetto di pilota militare al Tenente di vascello Mario Calderara. Nel 1910 lo stesso Calderara firma un contratto con i Wright per la costruzione su licenza di cinque aeromobili.

I primi ad usare l'aeroplano in combattimento

L'Esercito Italiano è stato il primo al mondo ad utilizzare l'aeroplano in combattimento ed il suo battesimo del fuoco avviene durante il conflitto italo/turco del 1911. Il 1° novembre 1911 il Tenente Giulio Gavotti imbarca sul suo aeroplano tre bombe a mano da 2 kg. Granate che sgancia con successo su di un accampamento nemico. Si tratta del primo bombardamento aereo della storia. Poco prima dello scoppio della Prima Guerra Mondiale il Servizio aeronautico viene trasformato in Armata dell'Aria. Nel 1915 l'Italia si presenta all'inizio della guerra con circa 115 aeroplani, ma nel corso del conflitto saranno realizzati oltre 12.000 velivoli. Nel corso della Grande Guerra un pilota diventa un autentica leggenda: il Maggiore Pilota Francesco Baracca. Con 34 abbattimenti nel corso della guerra viene denominato Asso degli Assi. Il 19 giugno 1918, nel corso di una missione in località Nervesa (Treviso), cadrà con il suo biplano Spad S.VII, probabilmente colpito da fuoco nemico da terra. A guerra finita, nel corso di una gara automobilistica, la madre di Baracca incontra Enzo Ferrari che gareggia su automobili Alfa Romeo. La mamma si avvicina ad Enzo e gli porge un gagliardetto raffigurante il Cavallino rampante, simbolo di Baracca, e gli dice: «Tenga Ferrari, prenda il Cavallino del mio figliolo. Lo metta sulle sue automobili vedrà che le porterà fortuna».

D'Annunzio, Palli e il lancio di volantini su Vienna

Il 9 agosto 1918 otto Ansaldo S.V.A. dell'87ª Squadriglia «Serenissima» sorvolano Vienna lanciando volantini che esortano gli austriaci alla resa. Il volo è stato ideato dal poeta Gabriele D'Annunzio che partecipa in prima persona nonostante non avesse il brevetto di volo. Per questo motivo si modifica un velivolo trasformandolo in biposto. Ai comandi dello S.V.A. il Capitano Pilota Natale Palli, al quale verrà intitolato successivamente l'aeroporto militare di Parma. La fine della Grande Guerra vede l'Italia vittoriosa ma il prezzo pagato dagli aviatori sarà molto alto: oltre duemila Caduti. La guerra da un grande impulso alla nuova arma, iniziata con i dirigibili e finita con moderni aeroplani. Ma sono gli anni Venti a vedere la tecnologia trasformare completamente l'Aeronautica Militare. Infatti quelli saranno gli anni straordinari delle grandi imprese, dei record, alcuni dei quali ancora oggi insuperati.

Voli straordinari e grandi imprese

Già il 5 agosto 1919 l'Asso Antonio Locatelli, a bordo di un caccia S.V.A. per primo attraversa l'America del Sud, dal Pacifico all'Atlantico, sorvolando la catena delle Ande. Il 14 febbraio 1920, su S.V.A. 9, decollano, dall'aeroporto di Centocelle, Arturo Ferrarin e Guido Masiero, destinazione: Tokio. Ferrarin e Masiero atterrano nella capitale nipponica il 31 maggio 1920, suscitando grande entusiasmo. Il 20 aprile 1925 decolla da Sesto Calende (Varese) il Tenente Colonnello Francesco De Pinedo a bordo di un idrovolante Siai S.16 ter con destinazione Australia. Con lui, sul velivolo ribattezzato «Gennariello», il maresciallo motorista Ernesto Campanelli. Dopo innumerevoli pericoli i due arrivano a Melbourne. Il 7 novembre 1925 con uno spettacolare ammaraggio nelle acque del Tevere a Roma rientrano in Italia dopo un volo lungo 55.000 km. Il 13 maggio 1926 il Maggiore Mario De' Bernardi vince il trofeo internazionale Schneider, gara di velocità riservata ad idrovolanti. A Norfolk in Usa sbaraglia la concorrenza con il suo Macchi M.39 trionfando con la velocità media di 396 km/h stabilendo il nuovo record mondiale di velocità. Il 13 febbraio 1927 il comandante De Pinedo a bordo di un idrovolante Savoia Marchetti S.55 decolla da Orbetello per raggiungere le Americhe del sud. Il volo prevede un solo scalo a Capo Verde. Il velivolo raggiunge Buenos Aires proseguendo poi verso gli Usa. Il ritorno il 16 giugno 1927 sul mare di Ostia dopo aver percorso 43.820 km. L'anno successivo per la prima volta l'Italia viene collegata all'America del sud con un volo senza scalo. L'impresa viene compiuta da Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete. Decollati il 3 luglio 1928 da Guidonia (Roma) su un velivolo S.64ter stracarico di carburante, atterreranno su una spiaggia brasiliana due giorni più tardi dopo aver percorso 7450 km in 44 ore e 9 minuti.

Il generale Umberto Nobile

Il 1928 vede il definitivo tramonto del più leggero dell'aria con l'impresa finita in tragedia del Generale Umberto Nobile. La missione del dirigibile Italia viene funestata da un terribile incidente: il dirigibile si schianta sui ghiacci del Polo, alcuni uomini dell'equipaggio muoiono sul colpo, i sopravvissuti rimarranno sul pack. Il resto del dirigibile alleggerito di parte del carico si libera dai ghiacci continuando il volo con a bordo alcuni uomini dell'equipaggio di cui non si saprà più niente. Dal dirigibile vengono lanciati viveri, una tenda ed una radio agli uomini rimasti sul ghiaccio. I superstiti trovano rifugio sotto alla famosa tenda rossa, da cui vengono salvati 7 settimane dopo da mezzi partiti alla loro ricerca. Il 1929 vede l'inizio dell'epopea delle grandi crociere atlantiche. L'idea viene al Generale Italo Balbo, controverso ministro dell'Aeronautica, sulla falsariga delle crociere sul mare che la più grande potenza militare marinara del mondo, l'Inghilterra, organizzava abitualmente. Se in questo modo l'Inghilterra cercava di dimostrare il suo dominio dei mari, altrettanto avrebbe fatto l'Italia dal cielo. Al regime non pareva vero poter far vedere al mondo intero la potenza dell'Ala italiana, anche se la propaganda del regime, che tanto male avrebbe fatto all'Italia, nulla toglie al valore delle imprese effettuate che stupiscono il mondo per capacità tecniche, organizzative, e per il grande coraggio dimostrato dagli equipaggi. Il 17 dicembre 1930 11 idrovolanti S.55 prendono il volo dalla laguna di Orbetello per la traversata dell'Atlantico meridionale dall'Italia al Brasile. Dopo 7 tappe la formazione italiana arriva a Rio de Janeiro il 15 gennaio 1931. Tutto il mondo guarda con entusiasmo alla grande impresa della Regia. Ma un'avventura molto più impegnativa attende gli uomini azzurri: la Crociera del Decennale. Dedicata ai primi 10 anni dalla costituzione della Regia Aeronautica prevede il sorvolo dell'Atlantico settentrionale. 25 idrovolanti S.55, della versione migliorata «X» con nuovi motori Isotta- Fraschini, decollano il 1 luglio 1933 da Orbetello. La prima tappa sarà funestata da un grave incidente





I colossi del cielo In alto, uno degli otto Ansaldo S.V.A. dell'87ª Squadriglia «Serenissima» che sorvolarono Vienna, il 9 agosto del 1918, lanciando volantini che esortavano l'Austria alla resa. Il volo fu ideato dal poeta Gabriele D'Annunzio. Qui sopra, la simulazione di un salvataggio attraverso un HH 139.

che vedrà coinvolto un aviatore parmense. Durante l'ammaraggio ad Amsterdam l'aeroplano del Capitano Baldini si ribalta provocando la morte del sergente Ugo Quintavalla di Colorno. Senza altri incidenti l'intera formazione ammara sul lago Michigan di fronte a Chicago il 15 luglio 1933. Dopo 4 giorni di festeggiamenti la formazione riparte facendo scalo a New York dove i 100 aviatori italiani vengono fatti sfilare in trionfo lungo le vie di Manhattan. Il 12 agosto l'intera formazione rientra in Italia ammarando nelle acque di Ostia.

Francesco Agello, mitico pilota

Intanto a Desenzano, sul lago di Garda, nella sede del R.A.V. Reparto Alta Velocità della Regia Aeronautica, si sviluppa uno straordinario velivolo per battere il record del mondo di velocità. Il 23 ottobre 1934 dalle acque del Garda il Maresciallo Pilota Francesco Agello decolla con il suo Macchi-Castoldi MC-72, un idrovolante dalla linea filante e modernissima, che monta un mostruoso motore Fiat AS-6 da oltre 3.000 CV , nel tentativo di battere il record. Agello è una sorta di Nuvolari dell'aria, un uomo dal coraggio straordinario, impavido al punto da essere l'ultimo pilota rimasto al Reparto abilitato a volare sull' MC-72, tutti gli altri colleghi sono morti nei collaudi. Agello è l'ultimo superstite, ma questo non lo ferma. Il record viene polverizzato con il risultato di 709,209 km/h. Record di velocità ancora valido nella categoria «idrovolanti spinti da motori a pistoni». Il 22 ottobre 1938 il Tenente Colonnello Pilota Mario Pezzi conquista il record mondiale di altitudine. Decollato da Guidonia con il suo biplano Caproni Ca.161bis, dotato di motore Piaggio P XI RC da 750 CV, raggiunge l'altezza di 17.083 m. Il risultato viene reso possibile grazie ad una speciale tuta pressurizzata, riscaldata elettricamente, con casco a tenuta stagna, simile ad una moderna tuta da astronauta. Tra i due conflitti mondiali la Regia Aeronautica viene impiegata anche in guerra. In particolare nella guerra in Africa Orientale e durante la guerra civile in Spagna. In quei conflitti l'Aeronautica Italiana riesce a dimostrare la qualità tecnica dei nostri aeroplani e l'alto grado di addestramento dei nostri piloti. I nostri velivoli di punta sono il bombardiere trimotore Savoia-Marchetti S.M.79 «Sparviero», considerato il più veloce bombardiere al mondo, ed il caccia biplano Fiat C.R.32, veloce e maneggevole. I risultati ottenuti sono tanto positivi da indurre nel regime una falsa sensazione di superiorità delle nostre forze aeree, tanto da impedirne il rimodernamento. In Europa la situazione precipita ed il primo settembre 1939 le truppe della Germania nazista invadono la Polonia, dando inizio alla Seconda Guerra mondiale. Nei primi mesi di guerra Mussolini decide per una politica attendista, gli alti comandi militari avevano sconsigliato il duce ad intraprendere avventure militari, troppe ancora le mancanze del nostro esercito. Le risorse spese dal regime nel tentativo di dare dell'Italia un immagine forte, avevano svuotato le casse ed impedito i necessari investimenti per attrezzare in modo moderno il nostro esercito. I record e le grandi imprese realizzate erano servite solo alla sterile propaganda di regime. Preoccupato dai fulminei successi ottenuti da Hitler con la sua «guerra lampo», il 10 giugno 1940 Mussolini rompe gli indugi e dichiara guerra alla Gran Bretagna ed alla Francia. Con cinismo chiederà qualche migliaio di morti da gettare sul piatto dei vincitori, convinto com'era che la guerra sarebbe durata pochi mesi con la vittoria dell'Asse. La Regia Aeronautica, e l'Italia intera, vengono gettate irresponsabilmente nella Seconda Guerra mondiale con pochi, antiquati, mezzi, convinti che i biplani della guerra di Spagna sarebbero stati sufficienti per battere il nemico. Gli uomini della Regia vengono impiegati in tutti i fronti su cui si trovarono a combattere gli italiani. Dalle pianure gelate della Russia, con temperature di -50 C° affrontate dai nostri piloti ad abitacolo scoperto, alle sabbie del Nordafrica, ai nostri cieli combattendo sempre in grande inferiorità per difendere le nostre città.



Gli aerosiluranti

Tanti furono gli episodi di coraggio di cui saranno protagonisti i nostri aviatori, ma un reparto in particolare si metterà in luce: gli aerosiluranti. Questi reparti utilizzavano il trimotore S.M.79 Sparviero, soprannominato dagli inglesi «Gobbo maledetto». Questi velivoli saranno impiegati nel Mediterraneo contro le navi inglesi. Volavano bassissimi sfiorando le onde incuranti del fuoco nemico e giunti a poche centinaia di metri dal nemico sganciavano il siluro. Gli equipaggi degli aerosiluranti ottennero grandi successi pagando il loro coraggio con il totale annientamento. Nel corso della guerra tutti gli aerosiluranti impiegati, oltre duecento aeroplani, saranno abbattuti. Nel dopoguerra l'ammiraglio inglese Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet disse: «Gli uomini dei Reparti da siluramento italiani sono stati i più coraggiosi che abbia mai visto». L'8 settembre 1943 arriva l'armistizio a dividere la Regia Aeronautica, in un momento di grande confusione e di difficili decisioni una parte dei velivoli volano al Sud per unirsi al nuovo governo Badoglio, fedele al Re ed agli Alleati, trasferitosi a Brindisi. Una parte invece vola al Nord per formare una aeronautica fedele alla Repubblica di Salò. Ma tutte e due le aeronautiche non si riconobbero mai nella guerra civile che insanguinò il nostro paese. Fin da subito faranno un patto con i rispettivi comandi in cui si esigeva che mai, per nessun motivo, si sarebbe dovuto combattere duelli fratricidi fra aviatori italiani. La Regia Aeronautica cobelligerante alleata di inglesi ed americani si troverà quindi a combattere solo sui Balcani, l'Aeronautica Nazionale Repubblicana invece verrà impiegata per cercare di fermare le formazioni di bombardieri anglo-americani che distruggevano le nostre città pagando un prezzo altissimo in vite umane, ma senza mai sparare un colpo contro altri italiani. Cinque piloti parmensi verranno decorati di Medaglia d'oro al valor militare facendo di Parma una delle città più decorate d'Italia in campo aeronautico. La fine della guerra trova la Regia completamente distrutta, con migliaia di piloti Caduti, aeroporti ed infrastrutture devastate. Per l'Aeronautica Militare italiana è l'anno zero. Nonostante il disastro i superstiti non si perdono d'animo e cercano di salvare il salvabile per ricostruire una forza aerea degna di questo nome. Prima di tutto vengono sostituite le insegne sugli aeroplani togliendo il fascio littorio per ritornare alla Coccarda tricolore della Prima Guerra mondiale. Con i pochi aeroplani superstiti ed i velivoli che ci avevano passato gli Alleati, si riesce a mettere insieme una piccola forza aerea. Questo nonostante le limitazioni imposte dalle nazioni uscite vincitrici dalla guerra che ci obbligavano ad un numero ridotto di aeroplani.

Voli umanitari e trasporti d'emergenza

Negli anni difficili della ricostruzione nasce la vocazione dell'Aeronautica Militare per i voli umanitari ed i trasporti di emergenza. Infatti grazie agli idrovolanti superstiti, i trimotori Cant-Z506 «Airone», considerati i migliori idrovolanti della 2ª Guerra Mondiale, saranno collegate al continente tutte le nostre isole. Tante saranno le vite salvate delle popolazioni isolane che finalmente potranno contare su un trasporto veloce in caso di emergenze sanitarie. Il salto di qualità avviene nel 1949 grazie all'adesione dell'Italia alla Nato. La Forza Azzurra viene rigenerata grazie ai moderni aeroplani forniti dagli alleati, consentendo il passaggio dall'elica ai jet con velivoli come il De Havilland «Vampire» inglese, l'F.84 e l'F.86 americani. Ma la vera svolta avviene con l'entrata in servizio del velivolo statunitense Lockheed F-104 «Starfighter», caccia bisonico difensore dei cieli italiani per oltre 40 anni. Nel 1961 viene costituita a Rivolto (Udine) la Pattuglia Acrobatica Nazionale «Frecce Tricolori». In quegli anni l'Aeronautica Militare cominciò ad affacciarsi nel contesto internazionale partecipando a missioni umanitarie Onu. In una di queste missioni 13 aviatori italiani, componenti gli equipaggi di due velivoli da trasporto C-119 della 46ª Aerobrigata, vengono trucidati dai ribelli a Kindu in Congo. Nel 1958 un velivolo interamente progettato e costruito in Italia da Fiat Aviazione, il G.91, caccia tattico vincitore di un concorso Nato, entra in servizio dove rimane fino al 1992, venendo poi sostituito dall'Amx «Ghibli» caccia di produzione italo/brasiliana. Il 1961 vede anche la costituzione della più grande infrastruttura militare italiana, la Rete Pol Nato, che ha il comando nella nostra città e che si occupa della distribuzione del carburante operando anche sulla manutenzione e conduzione dell'oleodotto militare. Nel 1981 entra in servizio il Panavia «Tornado», velivolo da combattimento multiruolo sviluppato da un consorzio composto da Italia, Regno Unito, Germania. Il Tornado, ancora in servizio, si rivelerà uno dei migliori jet al mondo nel suo ruolo, il primo aeroplano italiano ad essere utilizzato in combattimento dalla fine della 2ª Guerra Mondiale. In particolare il Tornado entra in azione in missioni operative in Iraq durante la prima guerra del Golfo, sulla ex-Jugoslavia, Afghanistan, Libia. Nel frattempo il caccia F-104, il mitico «cacciatore di stelle», viene radiato dal servizio e momentaneamente sostituito dal Tornado Adv e dall' F-16 Adf presi in leasing da Regno Unito ed Usa in attesa del nuovo intercettore. Il 16 dicembre 2005 l'Aeronautica Militare sarà la prima a mettere in servizio il nuovo aeroplano Eurofighter «Typhoon», un caccia multiruolo di 4ª generazione avanzata, progettato e costruito da un consorzio europeo comprendente Italia, Regno Unito, Germania e Spagna.

> L'Aeronautica Militare si occupa anche di missioni spaziali e di previsioni meteorologiche

L'Industria aeronautica italiana

L'entrata nel nuovo millennio comporta per l'Aeronautica una opera di adeguamento e trasformazione soprattutto in campo informatico. Grazie anche all'entrata in servizio degli Uav, velivoli a pilotaggio remoto, di aeroplani per la gestione e per il disturbo elettronico delle difese nemiche, ma soprattutto per l'arrivo in linea del caccia di 5ª generazione Lockheed-Martin F-35. Si tratta di un velivolo modernissimo dotato di capacità stealth e di sensori in grado di dare al pilota una capacità di comunicazione e condivisione dei dati del campo di battaglia senza precedenti. L'industria aerospaziale italiana ha dato un contributo fondamentale alla progettazione di questo aeroplano, al punto che la Lockheed-Martin ha deciso di affidare al nostro Paese l'assemblaggio finale di tutti i velivoli venduti all'Italia ed all'Olanda, oltre alla costruzione dei cassoni alari per tutto il mondo, determinando così un grande ritorno economico per l'Italia.

Missioni spaziali

Un capitolo a parte merita l'esperienza aerospaziale dell'Aeronautica Militare. Negli anni '60, a seguito della crisi di Cuba, vengono ritirati dalle nostre basi in Puglia i missili balistici Jupiter, ma l'enorme quantità di conoscenze acquisite non verrà perso, grazie anche all'intelligenza ed all'iniziativa del Generale Professor Luigi Broglio, ispettore del Genio Aeronautico. Il 15 dicembre 1964 dalla base americana di Wallops Island viene lanciato il satellite italiano San Marco 1, seguito nel 1967 dal San Marco 2 lanciato dalla nostra base in Kenia, e poi dal San Marco 3 nel 1971. L'Italia diventa la 3ª nazione al mondo ad avere propri satelliti nello Spazio dopo Usa e Urss. Nel 1996 la prima partecipazione ad una missione spaziale di un astronauta italiano, il pilota militare Maurizio Chelì, che partecipa ad una missione sullo Shuttle Columbia a cui seguirà nel 2011 la missione del Tenente Colonnello pilota Roberto Vittori, imbarcato su una Soyuz russa. Successivamente altri due piloti dell'Aeronautica Militare hanno l'onore di portare il Tricolore nello Spazio, Samantha Cristoforetti ed il Colonnello Pilota Luca Parmitano, ormai veterani dello spazio con due missioni all'attivo. I nostri astronauti passano mesi sulla Iss, la International Space Station. La Iss è una stazione spaziale grande quanto un campo da calcio che orbita a 500 km dalla Terra, uno dei progetti più grandiosi mai partoriti da mente umana, al quale l'Italia ha dato un grande contributo, infatti il 40% dei moduli abitativi della Stazione è stato progettato e costruito nel nostro paese.

Previsioni meteo

L'Aeronautica Militare gestisce anche le previsioni Meteo. Grazie all'ausilio di satelliti, radar e decine di stazioni di rilevamento sparse su tutto il territorio nazionale, il Servizio Meteo, tramite computer potentissimi, elabora tutte le informazioni ricevute generando previsioni dalla eccezionale precisione. Oggi l'Aeronautica Militare italiana è una forza moderna, al passo con i tempi, bene addestrata e dotata di mezzi che sono attualmente allo stato dell'arte, perfettamente inquadrata nello scacchiere Nato. L'Aeronautica è al servizio dei cittadini italiani, non solo perché deputata alla difesa dei nostri cieli ma anche perché disponibile H24 365 giorni l'anno ad intervenire in trasporti sanitari urgenti, al recupero di cittadini rimasti bloccati all'estero da crisi internazionali, all'intervento per emergenze ovunque ci sia bisogno di equipaggi perfettamente addestrati nel recupero e nel soccorso. Poche settimane fa i quadrimotori C-130J della 46ª Aerobrigata sono stati i primi aeroplani ad arrivare nelle zone colpite dal tragico terremoto in Turchia. In particolare la nostra Aeronautica ha un eccellenza che pochi altri paesi hanno, la capacità di effettuare trasporti sanitari in biocontenimento, capacità che si è rivelata preziosa in occasione della recente emergenza covid. I cittadini italiani devono sapere che quando c'è la necessità di un intervento dal cielo rapido e tempestivo ci sarà sempre pronto per loro un mezzo con la Coccarda tricolore. A bordo gli uomini e le donne dell'Aeronautica Militare italiana che hanno ereditato lo spirito ed il coraggio di antichi piloti. Nessuno ci ha regalato niente, per poter permettere a noi di volare con grande sicurezza da un Continente all'altro del pianeta, tanti uomini hanno sacrificato la loro vita, molti di questi piloti erano italiani, appartenevano alla Forza Azzurra. Buon Compleanno Aeronautica Militare!

I CENTO ANNI DELL'AERONAUTICA MILITARE

Frecce Tricolori Orgoglio d'Italia

La miglior pattuglia acrobatica al mondo, l'unica con 10 velivoli



di **Carlo Migliavacca**

Aeronautica Militare: simbolo dei piloti militari Il motto: Virtute Siderum Tenus (con valore verso le stelle) ne sintetizza i valori. Ognuna delle 4 sezioni racchiude lo stemma delle squadriglie che si sono distinte nella Grande guerra.

X squadriglia Farman Il Cavallo alato con fiaccola, una figura chimerica con la parte anteriore da leone e quella posteriore da cavallo, raffigura il distintivo della X squadriglia Farman.

Squadriglia degli Assi Il Grifo Rampante rappresenta la 91ª Squadriglia da caccia, la Squadriglia degli Assi, i piloti militari che potevano fregiarsi dell'abbattimento di almeno cinque aerei nemici.

10ª squadriglia da bombardamento Caproni Il Quadrifoglio è l'effige della Squadriglia che fu impiegata in audaci azioni belliche durante la Prima Guerra mondiale.

La Serenissima Il Leone di San Marco, in omaggio alla città di Venezia, rappresenta l'87ª Squadriglia, quella del volo su Vienna di D'Annunzio, il 9 agosto 1918.

Da oltre sessant'anni la Pan - Pattuglia Acrobatica Nazionale -, unanimemente riconosciuta come la miglior formazione acrobatica al mondo, tinge con i colori del tricolore i cieli di tutto il mondo.

Il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico, questa la denominazione ufficiale, è stato fondato ufficialmente il 1° marzo 1961 sull'aeroporto di Rivolto (Udine). In realtà la tradizione acrobatica italiana parte da molto più lontano. Alla fine degli anni '20, la Regia Aeronautica Militare era stata fondata da pochi anni, ma già le capacità acrobatiche, qualità da sempre scritte nel dna dei nostri piloti, venivano fuori prepotentemente. Per dare spazio a queste qualità venne costituita la prima formazione acrobatica. Infatti, grazie all'impegno del Tenente Colonnello pilota Rino Corso Fougier, figura carismatica della Regia Aeronautica, in seno al 1° Stormo Caccia venne fondata la prima squadriglia acrobatica, equipaggiata con i biplani Fiat Cr-20. Questa squadriglia comincia ad esibirsi, riscuotendo ovunque grande successo. Fu proprio in quel periodo che venne inventata la «Bomba», spettacolare figura acrobatica che viene eseguita ancora oggi. Dopo la pausa della seconda guerra mondiale, agli inizi degli anni '50, ritorna l'idea di ricostituire una formazione acrobatica militare. La prima pattuglia acrobatica era costituita da 4 elementi presi dal 4° Stormo Caccia «Amedeo d'Aosta». Visto il grande successo di questa formazione, lo Stato Maggiore decise di incaricare, a turno ogni due anni, un reparto da combattimento per formare una pattuglia acrobatica destinata a rappresentare in Italia ed all'estero la nostra Forza azzurra. Questo stato di cose perdura fino al 1961 quando si decide di costituire un reparto di volo dedicato stabilmente alle acrobazie di gruppo che viene denominato «Frecce Tricolori».

La pattuglia acrobatica

La nostra pattuglia acrobatica è l'unica al mondo ad esibirsi con ben 10 velivoli. Ogni anno due o tre piloti provenienti dalla linea caccia o attacco vengono scelti in base alle proprie capacità, con almeno 1.000 ore di volo all'attivo, per far parte della Pan. Il loro inserimento nell'organico avviene in modo graduale addestrandosi in formazioni sempre più numerose fino a diventare titolari fissi della formazione. Dopo 2-3 anni di attività acrobatica in qualità di piloti titolari essi normalmente tornano ai loro reparti di provenienza. I piloti delle Frecce Tricolori prendono il nome in codice di Pony seguito da un numero in base al proprio ruolo all'interno della formazione. Ad esempio Pony 0 è il Comandante che assiste e guida le esibizioni da terra, fino a Pony 10 che è il solista. L'esibizione dura circa 25 minuti e prevede la perfetta esecuzione di 18 figure acrobatiche di cui le più famose sono il Cardioide, l'Arizona, la Scintilla Tricolore, la Bomba e l'Apollo 313. Naturalmente il 313° Gruppo mantiene anche uno scopo militare: i suoi piloti si addestrano all'appoggio tattico alle truppe a terra, oltre all'intercettazione di aeromobili lenti ed elicotteri.

Aermacchi, un gioiello

Il velivolo utilizzato dalle Frecce Tricolori è un autentico gioiellino progettato e costruito interamente in Italia. Si tratta dell'Aermacchi MB-339 Pan, aeroplano monomotore da addestramento avanzato, modificato per il volo acrobatico. Progettato negli anni '70 dal genio dell'ingegnere Ermanno Bazzocchi, il prototipo vola per la prima volta il 12 agosto 1976, e nel 1978 viene ufficialmente acquisito dall'Aeronautica Militare. L'MB-339 ha avuto un ottimo successo commerciale e fino ad ora è stato costruito in circa 250 esemplari in servizio in 10 Nazioni. Monta un turboreattore Rolls-Royce «Viper» da 1814 kg di spinta che gli consente di raggiungere una velocità max di circa 900 km/h. La quota massima raggiungibile è 13.000 metri con una autonomia di circa 1800 km. L'attuale velivolo sta per essere sostituito dal più moderno, efficiente ed economico, M-345, realizzato dalla Leonardo. La nostra pattuglia acrobatica ogni anno viene invitata a partecipare a decine di manifestazioni aeree nazionali ed internazionali, ed ogni volta è l'ospite d'onore. Vincitrice di tutte le gare a cui hanno partecipato come miglior formazione acrobatica, da oltre sessant'anni sempre i migliori.



«Parma ai suoi aviatori» Il grazie che svetta in piazzale Maestri

Era il 7 settembre del 2002 quando a Parma, in piazza Athos Maestri, veniva inaugurato un monumento con lo scopo di ricordare e trasmettere ai posteri la gloria e il valore di tanti aviatori parmigiani che non avevano esitato a sacrificare la propria vita per l'orgoglio di sentirsi italiani.

Già sul finire degli anni Novanta la piazza presentava un evidente stato di degrado quando, insieme ad altri soci, raccolsi le testimonianze degli abitanti del quartiere e decidemmo di fare qualcosa di costruttivo soprattutto nel rispetto del Capitano pilota al quale è intitolato il luogo e la nostra sezione della Associazione Arma Aeronautica. La scelta, ardita per le nostre esigue risorse, cadde sulla realizzazione di un monumento la cui presenza trasformasse la piazza in un rispettoso centro di aggregazione e nel contempo ricordo di altri valorosi piloti a cui sono intitolate tre vie limitrofe: Tenente Colonnello Nello Brambilla, Maggiore Giuseppe Cenni, Sergente Maggiore Giorgio Compiani. Iniziammo con una sottoscrizione tra i soci a cui si aggiunse la generosità di alcune istituzioni tra le quali la clinica Città di Parma. Ma tutto ciò non era sufficiente.

La chiave di volta fu un noto imprenditore cittadino, nostro socio e 1° Aviere radiotelegrafista nella Seconda Guerra mondiale, che si offrì di costruirlo a sue spese nello stabilimento di via del Bladellungo: l'ingegnere Camillo Catelli. L'ope-







• **1** Giuseppe Cenni nacque il 27 febbraio 1915 a Casola Valsenio, in provincia di Forlì, ma la sua famiglia si trasferì a Parma negli anni '20. Morì durante una missione, nel 1943, in Aspromonte.
• **2** Luigi Gorrini nacque ad Alseno il 12 luglio 1917 e si è spento serenamente l'8 novembre 2014. Nel 1958 gli venne assegnata la medaglia d'oro al valor militare.
• **3** Nello Brambilla nacque a Fontanelle il 14 luglio 1906 e morì nel 1941 durante una missione. Il suo aereo venne abbattuto durante il volo di rientro da Malta.
• **4** Giorgio Compiani nacque a Parma il 15 ottobre 1915 e morì nel 1942. Si schiantò volutamente, con il suo Sparviero, contro una nave nemica.
• **5** Athos Maestri, il «Bocia» per il suo aspetto da eterno ragazzo, nacque il 14 aprile 1913 a Talignano e morì nella notte tra il 31 luglio e il 1° agosto 1942, schiantandosi in mare con tutto l'equipaggio. Solo il secondo pilota sopravvisse. Maestri era stimatissimo e considerato un asso del volo, generoso e coraggioso.

Ravenna. Per le sue qualità tecniche ed umane dimostrate, prosegue la sua carriera come istruttore di volo. Allo scoppio della guerra Cenni è inquadrato come pilota da caccia nella 361ª Squadriglia. Dopo poco tempo gli viene proposto di entrare a far parte di una squadriglia dotata dei famosi bombardieri a tuffo tedeschi Junkers Ju.87 «Stuka», Cenni accetta di buon grado e si trasferisce a Graz, in Austria, per addestrarsi sul nuovo velivolo. Lo Stuka era un aeroplano difficile da pilotare e arrivati a Graz i nostri aviatori vengono accolti con diffidenza da parte dei piloti tedeschi. Ma non avevano fatto i conti con le doti naturali del nostro pilota. Il primo giorno di addestramento Cenni ascolta i consigli e le indicazioni del suo istruttore, sale sullo Stuka, mette in moto e decolla per un volo di prova. Ma subito dopo l'atterraggio Cenni ridà tutto motore e decolla di nuovo, questa volta è un susseguirsi di manovre acrobatiche ritenute impossibili per lo Ju.87, considerato una specie di carro armato volante. All'atterraggio gli ironici sorrisetti scompaiono dai volti stupefatti degli istruttori e dopo una gran bevuta di birra e pacche sulle spalle da quel giorno le loro opinioni cambieranno. Una volta rientrato in Italia per Cenni inizierà una intensa attività di guerra, prima come comandante della 239ª Squadriglia basata in Sicilia ed impegnata in azione su Malta, poi il trasferimento sulla base di Lecce. Dal maggio 1941 la sua Squadriglia viene trasferita Africa settentrionale eseguendo numerose azioni. Il 1° maggio 1942 passa al comando del 5° Stormo Tuffatori, basato sull'aeroporto di Gela (Caltanissetta). Alla fine del '42 il suo reparto viene fatto rientrare in Italia per essere riequipaggiato con il nuovo Reggiane Re.2002 Ariete. Nell'estate del 1943 il Gruppo di Cenni ottiene il comando del 5° Stormo e si trasferisce a Crotone. In agosto un bombardamento alleato distrugge al suolo la maggior parte degli aerei di Cenni, uccidendo molti piloti. Qualunque altro uomo si sarebbe arreso, ma non il Maggiore Cenni. Con i piloti superstiti rastrellano gli aeroporti pugliesi per trovare aeroplani ancora utilizzabili. In questo modo riescono a mettere insieme una dozzina di velivoli per tornare a combattere. Ma ormai gli Alleati dilagano. Il 3 settembre il Generale Castellano firma a Cassibile in Sicilia l'armistizio e la resa dell'Italia. La notizia viene tenuta segreta per meglio organizzare l'uscita dalla guerra dell'Italia. Nel frattempo si decide di continuare le ostilità. Il 4 settembre, ad armistizio firmato, ciò che restava dello Stormo di Cenni viene colpevolmente mandato in battaglia. Quel giorno i nostri aeroplani si trovano circondati da decine di caccia avversari, lo Stormo viene annientato, Cenni viene circondato dai caccia inglesi a cui tiene testa per alcuni minuti, riesce ad abbatterne due, ma alla fine accade l'inevitabile. Il suo aeroplano viene abbattuto e precipita sull'Aspromonte. Muore così, sacrificato inutilmente, uno dei più grandi piloti italiani. Cenni viene decorato di Medaglia d'oro al valor militare alla memoria, oltre a 6 medaglie d'argento, ed in suo onore il 5° Stormo dell'Aeronautica militare italiana viene intitolato a lui. Cenni durante le missioni di guerra era solito dare ai suoi ragazzi il segnale radio d'attacco con la frase: «Valzer ragazzi!» Queste parole sono diventate il motto dell'attuale 102° Gruppo, in forza al 6° Stormo di base a Ghedi (Brescia). Al suo nome è stata intitolata una via di Parma.

IL CUORE DI LUIGI GORRINI

Luigi Gorrini nasce ad Alseno (Piacenza) il 12 luglio 1917. Fin da ragazzo fu subito chiara la sua passione per i motori e l'alta velocità, nata nell'officina meccanica che il padre aveva a Fidenza. Per seguire le sue passioni nel 1937 decide di arruolarsi nella Regia Aeronautica. Lo scoppio della guerra, nel giugno 1940, vede il Sergente Maggiore pilota Gorrini inquadrato nel 18° Gruppo 3° Stormo Caccia. Partecipa alle operazioni contro la Francia nel suo battesimo del fuoco volando sul Fiat CR.42 «Falco». Successivamente il Gruppo viene chiamato a far parte del Corpo aereo italiano che viene inviato in Belgio per prendere parte alla campagna contro la Gran Bretagna. La spedizione termina nel gennaio 1941 con il rientro in Patria dei velivoli superstiti. Passato qualche giorno dal rientro viene destinato in Africa settentrionale dove il suo Stormo viene impiegato in appoggio ai nostri reparti, alla scorta dei bombardieri. È in questo contesto che Gorrini ottiene la sua prima vittoria abbattendo un caccia pesante bimotore britannico. Verso la fine del 1941 il Gruppo viene richiamato in Italia per essere riequipaggiato con i più moderni caccia Macchi MC.200 «Saetta», partecipando in seguito alle operazioni sulla Grecia. Nel luglio del 1942 di nuovo in Libia per prendere parte alla

> Cenni aveva un talento naturale per il volo, Gorrini salvò la vita a un pilota inglese nel deserto

difesa della ritirata delle nostre truppe che si concluse nel febbraio del '43. Nel corso di questi aspri combattimenti Gorrini ottiene quattro vittorie contro altrettanti velivoli inglesi. Nel frattempo vengono consegnati i nuovi caccia Macchi MC.202 «Folgore», velivoli moderni all'altezza dei nostri avversari. In quel periodo il nostro pilota si rende protagonista di un commovente episodio. Dopo aver abbattuto un caccia avversario, il suo pilota si lancia con il paracadute ed atterra in pieno deserto, lontano dalle linee e dalle principali carovaniere. Gorrini si rende conto che la sorte del pilota britannico è segnata, nessuno avrebbe potuto salvarlo. Decide quindi di virare e tornare verso il pilota nemico, giunto sulla sua verticale apre il tettuccio e gli lancia la sua borraccia piena d'acqua. Al rientro in Italia il 3° Stormo viene impiegato per la difesa di Roma. Gorrini viene coinvolto in violenti combattimenti aerei nel tentativo di fermare i bombardieri alleati. Nel periodo che va dal 19 luglio 1943 al 31 agosto 1943 Gorrini ottiene tredici

> Brambilla era esperto in missioni sul Mediterraneo, l'estremo sacrificio di Compiani alla guida dello Sparviero

vittorie aeree, guadagnando tre medaglie d'argento che vengono poi commutate in una Medaglia d'oro al valor militare che gli sarà assegnata nell'aprile 1958. Nel settembre del '43 arriva l'armistizio e per i piloti della Regia Aeronautica arriva il momento delle decisioni difficili. Gorrini sceglie di arruolarsi nella neocostituita Aeronautica Nazionale Repubblicana, non per scelta ideologica, ma per la volontà di difendere il Nord Italia dalla furia distruttrice dei bombardieri alleati. In forza al 1° Gruppo caccia per Luigi inizia un periodo di furiosi combattimenti nel tentativo di fermare le grandi formazioni di bombardieri. L' A.N.R. pagò questa determinazione con un prezzo altissimo, perdendo quasi 200 piloti. Gorrini viene abbattuto il 14 giugno 1944 per la quinta volta sul cielo di Reggio Emilia. Riesce a salvarsi lanciandosi con il paracadute ma si ferisce gravemente. Per lui la guerra è finita. Gorrini, dopo varie vicissitudini giudiziarie, legate al suo passato in A.N.R. viene riammesso nel Dopoguerra nella rinata Aeronautica Militare, concludendo la sua carriera aviatoria con i gradi di Tenente Pilota. Durante la Seconda guerra mondiale Luigi Gorrini ottiene 24 vittorie aeree accertate, 5 probabili abbattuti, sostenendo 132 combattimenti con la Regia Aeronautica e 28 con l'A.N.R. Si è spento serenamente nella sua casa di Alseno l'8 novembre 2014. Al suo nome è intitolata la sezione di Fidenza dell'Associazione Arma Aeronautica.

IL CORAGGIO DI NELLO BRAMBILLA

Nello Brambilla nasce a Fontanelle il 14 luglio 1906, dopo gli studi viene ammesso alla Regia Accademia Aeronautica di Caserta, dove ottiene il brevetto di pilota militare nel giugno 1928. Viene assegnato ad un reparto da bombardamento e partecipa alla guerra di Spagna, guadagnandosi una Medaglia d'argento. Al rientro in Italia viene assegnato al 7° Stormo Bombardamento e promosso Maggiore nel marzo 1939. Dopo lo scoppio della seconda guerra mondiale, grazie alla grande esperienza acquisita, viene assegnato al Corpo aereo italiano (Cai), costituito per partecipare alle operazioni sulla Manica contro l'Inghilterra. L'esperienza finisce rapidamente, i nostri aeroplani si rivelano assolutamente inadeguati ad operare in quelle proibitive condizioni meteo. Viene trasferito nel Balcani dove combatte sempre con coraggio e grande perizia nel Mediterraneo centrale. Trasferito in Sicilia, nella base di Gerbini (Catania), il 6 agosto 1941 decolla alla testa della 242ª Squadriglia composta dai bombardieri FIAT BR.20M, per un attacco notturno su Malta. Dopo l'attacco riesce a rientrare alla base, potrebbe rimanere a terra, ma decide di rifornire e riarmare il suo velivolo per partecipare alla seconda ondata. Durante il volo di rientro ingaggia una feroce battaglia con i caccia avversari decollati per intercettarli, ma viene abbattuto perdendo la vita. Al Tenente Colonnello pilota Nello Brambilla è intitolata una via del quartiere Montebello di Parma.

GIORGIO COMPIANI, INTREPIDO

Il Sergente Maggiore pilota Giorgio Compiani è nato a Parma il 15 ottobre 1915. Veterano della guerra di Spagna, allo scoppio della seconda guerra mondiale, per l'esperienza acquisita viene immediatamente impiegato in zona di guerra. Viene ritenuto idoneo per entrare a far parte dei reparti di aerosiluranti, nuova specialità della Regia Aeronautica. Per gli studi effettuati e per l'attitudine dimostrata, sarebbe potuto diventare Ufficiale, ma lui rifiuta per non lasciare il suo reparto. È assegnato al 46° Stormo Aerosiluranti, che utilizza i velivoli SIAI Marchetti S.79 Sparviero, di stanza a Decimomannu (Catania). Il 14 giugno 1942 chiede insistentemente di far parte della missione che avrebbe dovuto intercettare il convoglio di navi inglesi denominato «Harpoon» destinate a portare rifornimenti a Malta ed in Africa settentrionale, mentendo sul suo stato di salute che lo vedeva sofferente per un ulcera duodenale. Non solo, promette al suo comandante che non sarebbe rientrato senza aver silurato una nave nemica. Nel corso della battaglia, nel tentativo di silurare la portaerei britannica Argus, il suo velivolo viene colpito all'ala ed il motore si incendia. Resosi conto che il suo Sparviero in quelle condizioni non sarebbe mai potuto rientrare alla base, lo guida volutamente a schiantarsi contro un'altra nave del convoglio. Per il suo sacrificio viene decorato di Medaglia d'Oro al valor militare alla memoria. Al suo nome è stata intitolata una via del quartiere Montebello di Parma.

I CENTO ANNI DELL'AERONAUTICA MILITARE


1


2


3

Cuore infinito e grande talento: tutti hanno lottato fino all'ultimo. A loro la più alta onorificenza al valor militare e la stima del Paese

Medaglie d'oro

I nostri piloti Athos Maestri, Giuseppe Cenni, Luigi Gorrini, Nello Brambilla, Giorgio Compiani

Eroi, piloti che hanno sacrificato la vita per il Paese. Sono i piloti che onorano la storia della città. Cinque medaglie d'oro al valor militare: il Capitano pilota Athos Maestri; il Maggiore pilota Giuseppe Cenni; il Capitano pilota Luigi Gorrini; il Tenente Colonnello pilota Nello Brambilla; il Sergente Maggiore pilota Giorgio Compiani.

ATHOS MAESTRI, GRANDISSIMO

«Le Breda da 12.7 mm sparano nel tentativo di tenere lontani i caccia inglesi. Il bombardiere "Alcione" del 47° stormo sta rientrando da un attacco contro il porto britannico di Alessandria d'Egitto. Dopo il bombardamento notturno il suo equipaggio sta cercando di salvare la pelle. Ma gli inglesi sono decollati per inseguirli: sono i caccia "Beaufighter" dotati di radar. Nel notte il nostro equipaggio non vede arrivare il nemico, mentre questi possono perfettamente inquadrarlo sullo schermo del radar. Giunti a tiro, i caccia britannici aprono il fuoco contro il nostro aeroplano. Il Comandante Maestri capisce immediatamente il pericolo. Gli resta solo una cosa da fare: lanciare il suo aeroplano in una spericolata picchiata. Una manovra molto rischiosa per cercare di seminare gli avversari. Con una schivolata d'ala costringe il suo bestione verso la superficie del mare. I nostri armieri rispondono all'attacco sparando raffiche praticamente alla cieca. All'interno dell'aeroplano è il caos, l'equipaggio si aggrappa come può a tutto ciò che è saldamente ancorato. Cercano di mantenere la calma, hanno la massima fiducia nel loro Comandante, sanno che se c'è qualcuno in grado di toglierli dai guai quello è proprio lui, il "Bocia", così soprannominato per il suo aspetto da eterno ragazzo. I piloti inglesi inseguono l'Alcione nella picchiata, sanno perfettamente che il bombardiere italiano dovrà cabrare e quello sarà il momento per colpire. Infatti, dopo pochi secondi, Athos si aggrappa disperatamente al volantino per raddrizzare il pesante trimotore. In quel momento il velivolo italiano presenta tutta la sua sagoma al nemico. Il caccia più vicino lascia partire un lunga raffica. I proiettili da 20 mm sono devastanti. I motori iniziano vistosamente a fumare. Stavolta neanche la perizia di Athos potrà salvarli, tenta un ammaraggio di fortuna ma l'aeroplano, ormai fuori controllo, si schianta in mare. Pochi secondi e l'Alcione affonda. È la notte fra il 31 luglio ed il 1 agosto 1942».

Athos Maestri nasce il 14 aprile 1913 a Talignano. Dopo gli studi, decide di arruolarsi nella Regia Aeronautica. Nel 1933 si brevetta pilota militare alla scuola di Grottaglie (Taranto). Come Sottotenente pilota di complemento viene assegnato alla 14ª Squadriglia del 7° Stormo da Bombardamento terrestre. Nel febbraio del 1936 lo Stormo viene trasferito in Eritrea dove Maestri partecipa alle prime azioni di guerra. In seguito ad un'azione di bombardamento viene ferito e poi successivamente decorato di Medaglia d'argento al valor militare. Per il suo impegno alla fine del 1936 viene decorato con la Croce di guerra al valor militare. La sua bontà d'animo lo porta ad abbassare molto la sua quota durante i bombardamenti proprio per evitare al massimo danni collaterali ai civili, anche a rischio della sua incolumità. Infatti nel corso di quel conflitto viene ferito ben due volte, venendo alla fine rimpatriato. Allo scoppio della seconda guerra mondiale Athos Maestri, nel frattempo promosso Capitano, era stato rilevato dal servizio attivo, a causa della pallottola che lo aveva colpito al piede destro rendendolo inabile al volo e destinato ad attività sedentaria. Fa di tutto per essere riammesso in servizio e grazie all'intercessione del Duca Viceré Amedeo d'Aosta ci riesce. La sua prima destinazione è l'Africa orientale, dove prende il comando della Squadriglia Stato Maggiore e successivamente il trasferimento alla 118ª Squadriglia sui Savoia Marchetti S.M.81. Partecipa a decine di missioni di bombardamento contro obiettivi terrestri in Sudan e contro convogli inglesi nel Mar Rosso. Nel 1941 ottiene il comando della 261ª squadriglia, 47° Stormo da Bombardamento. La sua Squadriglia è dotata del miglior bombardiere italiano della seconda guerra mondiale: il CRDA CANT Z.1007 bis «Alcione». Verso la fine dell'estate del 1941 la Squadriglia viene trasferita a Rodi nel mar Egeo. Inizia immediatamente una febbrile attività di guerra con missioni continue contro obiettivi aeronavali inglesi. Il 10 settembre 1941 viene ferito per la terza volta in combattimento. Nel gennaio del 1942 ottiene la sua terza Medaglia d'argento al valor militare. Le missioni si susseguono senza soluzione di continuità fino ad arrivare alla notte fatale. La sera del 31 luglio 1942 i sei «Alcione» della sua Squadriglia si preparano al decollo. Obiettivo: il porto inglese di Alessandria d'Egitto. Avrebbe potuto rimanere a terra in quanto convalescente per una leggera ferita alla testa, ma niente avrebbe potuto trattenerlo. Aveva ideato lui quell'ardita missione e per nulla al mondo sarebbe voluto mancare. Sarà l'ultima. La mattina dopo solo un puntino giallo galleggia all'orizzonte che attira l'attenzione di una lancia di salvataggio inglese. Si tratta del giubbotto salvagente del secondo pilota che viene tratto in salvo. Unico superstite dell'equipaggio del «Bocia». Dopo pochi giorni a Talignano arriverà il laconico messaggio dal Comando: «Il velivolo del Capitano Athos Maestri non è rientrato alla base dopo una pericolosa missione. Aeroplano ed equipaggio sono dispersi. Le ricerche sono in corso». Dopo pochi mesi dopo arriva la temuta conferma: da un campo di prigionia inglese in Africa, giunge una lettera inviata dal secondo pilota sopravvissuto. È indirizzata ai genitori e racconta di come il velivolo si sia inabissato senza lasciare scampo al resto dell'equipaggio. Lui è l'unico superstite. Il Comune di Parma ha dedicato una piazza ad Athos Maestri, oltre ad essere insignito della laurea H.C. in matematica e fisica alla memoria. In quanto pilota parmigiano più decorato al suo nome è dedicata la locale sezione dell'Associazione Arma Aeronautica.

A Maestri Parma ha intitolato un piazzale e la sezione locale dell'Associazione Arma Aeronautica

IL SACRIFICIO DI GIUSEPPE CENNI

Nato il 27 febbraio 1915 a Casola Valsenio (Forlì), la sua famiglia si trasferisce a Parma negli anni '20. Dopo aver terminato gli studi decide di arruolarsi nella Regia Aeronautica come allievo ufficiale pilota di complemento e il 18 agosto 1935 ottiene il brevetto di pilota militare alla Scuola Caccia di Grottaglie (Taranto). Il suo primo incarico da pilota militare sarà presso il 1° Stormo Caccia di Campoformido (Udine). Partecipa alla guerra di Spagna guadagnandosi le prime due medaglie d'argento. Alla fine dell'esperienza in Spagna rientra in Italia e continua la sua carriera presso il 3° Gruppo del 6° Stormo Caccia basato a



I CENTO ANNI DELL'AERONAUTICA MILITARE



Quei voli a ostacoli sui caccia bombardieri Sangue freddo e grinta

di **Flavio Babini**

Negli anni della Guerra fredda i piloti dei gruppi caccia bombardieri (F 84, G 91, F-104 ed in seguito Tornado) si addestravano ogni giorno a volare «a pelo albero», alla velocità di 200/250 metri al secondo (in 4/5 secondi percorrevano un chilometro) utilizzando continuamente l'orografia del terreno per nascondere la propria presenza ai radar. I sistemi antiaerei sovietici - costituiti dal temibile binomio contraerea (AAA) e missili (SAM) - di anno in anno diventavano sempre più precisi e letali al di sopra di 50 metri e, di conseguenza, talvolta occorreva addestrarsi a volare anche al di sotto di tale valore. Pertanto l'abilità nel riuscire a volare così bassi poteva fare la differenza tra chi, in caso di conflitto, raggiungeva incolume l'obiettivo e riusciva a ritornare a casa (evitando AAA/SAM ed ostacoli) e chi, invece, veniva individuato ed abbattuto o impattava un ostacolo. Per avere tale abilità occorreva esercitarsi già in tempo di pace e addestrarsi costantemente, sia con il bel tempo che in condizioni meteo vicine a quelle marginali, sia in pianura che nelle strette valli montane e, soprattutto, era necessaria un'ottima pianificazione con uno studio accurato della missione prima di volarla. Solo così, ciò che poteva sembrare il volo di esibizionisti, diventava professionalità e sicurezza.

A parte la Pianura padana e la Pianura veneta, tutta l'Italia è montuosa per cui la condotta di questi voli non era facile, sia per i continui ostacoli naturali ed artificiali (ad esempio, fili dell'alta tensione, cavi non autorizzati o segnalati) che si dovevano evitare, sia per le condizioni meteorologiche molto variabili (in particolare nelle aree montuose), sia per la costante attenzione nell'evitare collisioni con altri velivoli caccia bombardieri e ricognitori, tutti impegnati a volare alle medesime quote, ore ed aree. Negli anni '80 l'Aeronautica Militare contava dieci Gruppi di caccia bombardieri e ricognitori, con un minimo di 18 velivoli ciascuno, ai quali si aggiungevano i Gruppi delle scuole-volo di Lecce, Amendola e Grosseto, ma anche la PAN, i cui programmi addestrativi prevedevano comunque la condotta di un certo numero di voli a bassa-bassissima quota.

In quel lungo periodo i caccia contemporaneamente in volo erano proprio tanti, senza considerare la presenza degli elicotteri dei velivoli degli Aeroclub e dei primi ultraleggeri. Pertanto l'attenzione dei piloti militari nella condotta delle missioni a quote bassissime (BBQ), diurne e notturne, doveva sempre essere massima. La separazione non avveniva grazie ad apparati radar ma a vista, spostando continuamente la testa a destra e a sinistra. Tale tecnica permetteva anche di individuare i piloni che sostenevano i fili dell'alta tensione che, a quella velocità, erano impossibili da vedere.



> Durante la Guerra fredda ci si addestrava a volare «a pelo d'albero»

Negli anni di servizio dei G 91R/Y ed F-104 non esistevano né il GPS, né le bombe intelligenti. Pertanto, in caso di conflitto, si doveva arrivare sul target con precisione grazie alla propria abilità ed esperienza. L'elemento sorpresa era fondamentale per la riuscita della missione e quindi ci si addestrava ad alzarsi di quota solo qualche secondo prima dell'obiettivo, per poterlo vedere e puntare al centro del collimatore. Questa manovra iniziava nella rotta di attacco con una brusca cabrata tirando non meno di tre G, si mantenevano le ali livellate e si controllava il radaraltimetro. Raggiunta la quota prevista, si rovesciava con decisione il velivolo guardando solo davanti, e non di fianco, per essere sicuri di ruotarlo completamente e correttamente di 180°. Una volta rovesciati, con altrettanta decisione si tirava giù il muso e si cercava il target che doveva trovarsi esattamente davanti alla traiettoria del velivolo, dieci gradi più in basso. Erano secondi preziosi in cui non si doveva sbagliare nulla. Picchiando verso terra da rovesci, l'azzurro del cielo scompariva quasi subito e si vedeva solo lo scuro della terra che si avvicinava ad oltre 200 metri al secondo. Si puntava il target mantenendolo al centro del collimatore e si ruotava di nuovo l'aereo per riportarlo in linea di volo, mentre l'azzurro del cielo ricompariva. Prossimi al target, si simulava lo sgancio dell'armamento e poi iniziavano le manovre di scampo, virando sia a destra che a sinistra, tirando almeno 4-5 G. È chiaro che una modalità di attacco così, al limite delle prestazioni di un pilota e del suo aereo, non poteva essere improvvisata e condotta solo nel momento in cui scoppiava un conflitto, ma andava effettuata costantemente per tutto il periodo in cui si era assegnati ad un reparto di caccia bombardieri. Sono personalmente convinto che questo tipo di addestramento richiedesse non solo prontezza di riflessi, abilità, sangue freddo, coraggio e grinta, ma anche una certa dose di incoscienza che soltanto all'età di 22-25 anni si aveva ancora. Poi, addestrandosi giornalmente, con serietà e continuità, all'incoscienza subentrava l'esperienza.

È importante sottolineare che il tipo di obiettivo da distruggere stabiliva il tipo di armamento da utilizzare. Il tipo di difese al suolo vicino all'obiettivo - contraerea (AAA) e/o missili (SAM) - stabilivano le modalità di attacco, se a quota bassa, media o alta. A causa delle frammentazioni delle bombe, quando c'erano più velivoli a condurre l'attacco sullo stesso obiettivo occorreva separarsi. Le separazioni si effettuavano variando la velocità dei velivoli o la direzione di attacco (in modo da ottenere un ritardo che garantisse la sicurezza del passaggio). Fino a metà degli anni Settanta tutti i reparti d'attacco dell'Aeronautica Militare dovevano svolgere un servizio di allarme, denominato QRA (Quick Reaction Alert), mantenendo una coppia di velivoli pronti al decollo in un'area di sicurezza. Successivamente l'Aeronautica Militare mantenne l'allarme QRA solo per i Gruppi strike dotati di Special Weapon.

Colonnello Pilota
autore di «Oggi si vola» (Feltrinelli, 2022) da cui è tratto il testo qui sopra

dalla prima pagina

di **Vito Casano**
Tenente Colonnello - Comandante della rete Pol

La Rete Pol Eccellenza nazionale con sede a Parma

L'evento proporrà alla cittadinanza un repertorio che includerà certamente brani di carattere istituzionale e militare, ma anche omaggi alla radicata tradizione musicale parmigiana.

Dopo la pausa estiva la città di Parma ospiterà dal 2 al 17 settembre, al Palazzo del Governatore, la mostra storica itinerante tramite la quale la cittadinanza avrà l'opportunità di approfondire l'evoluzione storica della nostra Forza armata, dagli esordi pionieristici ai giorni nostri grazie alla visione di pannelli tematici e cimeli storici. L'esposizione sta attraversando l'Italia e toccherà alcune città, tra cui la nostra, a riprova del profondo legame che unisce l'Aeronautica Militare e la città di ducale che, infatti, ha cullato molti aviatori che si sono distinti nel corso del tempo, da Giuseppe Cenni a Luigi Gorrini, da Adriano Mantelli ad Athos Maestri, da Nello Brambilla a Giorgio Compiani, solo per citarne alcuni. Allo stesso tempo, Parma è sede con continuità, dal 1959, del Comando Rete Pol, che oramai è divenuto una realtà stabile della vita cittadina. Dimostrazione di come questa tradizione prosegua ancora oggi, è anche la consolidata presenza dell'Associazione Arma aeronautica, sodalizio tra militari, congedati ed appassionati che sul territorio di Parma e Provincia vanta numeri importanti. Ai nostri amici dell'Associazione va il mio ringraziamento, per il loro impegno e per la loro testimonianza quotidiana della forza di una tradizione lunga un secolo.

Prima di concludere, vorrei ricordare l'attività fondamentale che, al servizio del Paese e della collettività, svolge il Reparto che ho l'onore di comandare.

Il Comando Rete Pol è, essenzialmente, un centro tecnico-logistico, dipendente dal Comando logistico dell'Aeronautica Militare, con lo scopo principale della distribuzione di carburante per i velivoli militari e per alcuni dei reparti di volo, militari e civili, presenti sul territorio nazionale. Tali attività di rifornimento si estendono anche ai reparti aerei delle altre Forze armate e corpi dello Stato nonché alle forze aeree della Nato, Usa e di alcuni aeroporti civili. Queste semplici parole racchiudono un compito di grande portata, che per essere svolto ha bisogno di infrastrutture e sistemi di trasporto molto complessi. L'attività è svolta tramite un sistema di oleodotti denominato Nips (Northern Italy Pipeline System). Il Nips è gestito da una società civile, in ragione di un contratto stipulato dal ministero della Difesa con la società IG O&M SpA che oramai opera con l'Aeronautica Militare da oltre due decenni. Il Nips è un'infrastruttura realizzata negli anni '50 del secolo scorso con fondi Nato e la sua funzione inizia dal porto di La Spezia dove grandi navi cisterna immettono carburante nella condotta che valicando l'Appennino e le sue pendenze - superando i limiti imposti dalla geografia - raggiunge le basi aeree del Nord Italia. La pianificazione e il controllo dei flussi del carburante, avviene tramite una sala operativa affidata alla IG O&M, in stretto contatto con il personale della Rete Pol.

Ulteriori metodi di distribuzione e trasporto del carburante gestiti dalla Rete Pol, sono quelli che si avvalgono di autobotti o di particolati cisterne per il trasporto ferroviario. Laddove possibile, tra le due modalità, si preferisce quella su rotaia, poiché permette di migliorare la sicurezza stradale, la sicurezza sul lavoro e soprattutto di ridurre l'impatto ecologico delle operazioni di trasporto, sia per quanto riguarda i consumi di combustibili fossili sia per la sicurezza ambientale. Il carburante del nostro oleodotto non rifornisce soltanto le strutture militar ma anche gli aeroporti civili contribuendo così all'intero sistema del trasporto passeggeri e merci che ogni giorno muove l'Italia. Infine, all'interno del sedime della base, sono presenti altri due enti: una cellula del 4° Laboratorio tecnico di controllo incaricato dei controlli di qualità sul prodotto, e il 101° Servizio tecnico distaccato infrastrutture che ha invece il compito di monitorare le infrastrutture strategiche del Nips e di gestire tutte le cosiddette «interferenze» tra la tubazione ed i soggetti pubblici e privati interessati dal suo percorso.

La Rete Pol di Parma rappresenta quindi una delle più grandi eccellenze tecniche ed organizzative delle Forze armate e che la città di Parma può essere fiera di ospitare. Ad essere precisi e con una punta di orgoglio, possiamo affermare che la Rete Pol è la più grande infrastruttura militare esistente in Italia, un fiore all'occhiello per l'Aeronautica Militare, la Forza armata azzurra che oggi celebra i suoi primi 100 anni.



…...e l'aviazione nostra sorella , dopo di noi è la più bella.....

Doverosa la presenza del nostro labaro a significare la coesione e il rispetto per un'arma che rappresenta con tanto orgoglio il valore e il coraggio degli Italiani

Parma

Celebrazioni
Cento candeline per l'Arma azzurra

Festeggiato ieri al comando della Rete Pol l'anniversario di fondazione dell'Aeronautica

Giornata storica La celebrazione del primo centenario dell'Aeronautica si è svolta nella sede del comando della Rete Pol nei pressi dell'aeroporto e ha visto la partecipazione dei militari, delle autorità ma anche di bambini della nostra provincia a testimoniare come sia forte il legame dell'Arma Azzurra con la nostra collettività.

Lo struggente silenzio fuori ordinanza eseguito con la tromba regala sempre un brivido. Ma ieri mattina quel batticuore è stato, se possibile, moltiplicato per dieci, per cento. Perché mentre quella armonia che parla di coloro che non ci sono più - anzi, che sono andati avanti - avvolgeva la sede del comando della Rete Pol, in via Mantelli, a fianco dell'aeroporto, nel cielo turchese di questa limpida mattina di primavera, è sfrecciato tuonando un jet Airmacchi 326. E nessuna immagine - la tromba che sussurra e l'aereo che sfreccia - poteva raccontare meglio il senso di una giornata dedicata all'Arma azzurra che compie cent'anni. E, nello stesso tempo, riassumere in un lampo il motto scelto per ricordarlo: «in volo verso il futuro».

Un volo ideale che è iniziato, appunto il 28 marzo 1923, quando nacque come forza armata autonoma la Regia Aeronautica che, come è giusto, anche Parma ha voluto celebrare. Onorando e ricordando insieme le donne e gli uomini con le ali che da allora hanno servito il Paese in pace e in guerra.

Per farlo la sede della Rete Pol si è riempita di gente e di colori: alla cerimonia hanno presenziato le autorità civili e militari, ma anche i bambini di alcune scuole della provincia come ideali testimoni di questa ricorrenza che guarda al domani.

La celebrazione ha avuto inizio con l'entrata dei labari delle associazioni combattentistiche e dei gonfaloni della Provincia, di alcuni Comuni e di Parma prima che simbolicamente ad ufficializzare il compleanno arrivasse il canto dell'Inno eseguito da un tenore della Corale Verdi, mentre la bandiera saliva lenta sul pennone. Sarà una coincidenza: ma proprio quando il drappo è arrivato in cima un refolo di vento l'ha riempita e distesa. E il Tricolore è sembrato librarsi nel cielo.

Poi è stata la volta della preghiera dell'Aviatore, quella che racchiude in sé il desiderio di staccarsi dal suolo, di salire più in alto, quella che recita «noi siamo uomini, ma saliamo verso di Te, dimenticchi del peso della nostra carne» e comperdia tutta la potenza di un sogno: arrivare più su. Che nel blu è tutto più bello.

Infine, dopo i messaggi del presidente della Repubblica e del Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare, la parola è passata al colonnello Vito Casano, comandante della Rete Pol che ha sottolineato come questi «cento anni non siano un traguardo. Ma piuttosto un punto di partenza verso nuove sfide», nuove ambizioni scommesse. Ma d'altra parte, per chi da sempre ha voluto volare, la sfida è quella di andare oltre.

«Quanto tempo è passato dal balzo del primo volo, quei 36 metri nei quali il più pesante dell'aria si è staccato dal suolo», ha proseguito il comandante che ha ricordato come, proprio in questo piazzale, un tempo si ormeggiassero i dirigibili, goffi antenati delle frecce che ora solcano il cielo. E proprio per assaporare un po' della storia del volo, ecco che la seconda parte della celebrazione si è spostata all'aeroclub Gaspare Bolla dove era già pronta al decollo una selezione di veterani del cielo: alcune tra le autorità presenti, dal prefetto al vescovo, sono salite su pezzi storici come un Fiat G46 del 1951 e un T6 Texan del 1946 con la livrea dei Marines Usa per un breve servolo. E per quanto datate, le vecchie signore con le ali hanno dimostrato di non avere nulla da invidiare ai moderni aviogetti tutti muscoli e tecnologia. Mentre decollavano e atterravano, il loro rombo parlava di un'epoca in apparenza mitica. Ma l'Arma azzurra, con le sue cento candeline, sa bene che il meglio deve ancora arrivare.

Luca Pelagatti

> **Vito Casano**
>
> Questi cento anni non sono un traguardo ma un punto di partenza

> **Claudio Bernardini**
>
> Dai giorni della Grande Guerra la città è stata una base importante

Emozione e voli Durante la cerimonia si sono tenuti i discorsi ufficiali e le premiazioni dei militari più meritevoli, ma alcuni degli ospiti presenti hanno potuto anche provare l'ebbrezza del volo a bordo di aerei storici che hanno servito l'Aeronautica nel corso dei decenni. Il rituale ha poi previsto l'omaggio ai Caduti e l'alzabandiera accompagnato dall'inno cantato da un tenore e da tutti i presenti. Grande emozione al momento del Silenzio: un jet ha sorvolato la zona della cerimonia.



















Omaggio Una cerimonia in piazzale Maestri

«Parma è da sempre una città di aviatori»

Ricordato il legame tra la città e i suoi piloti

Corona ai Caduti Ieri pomeriggio in piazzale Maestri è stato reso un omaggio ai Caduti dell'Arma azzurra ed è stato eseguito il silenzio in onore di coloro che si sono sacrificati per il proprio dovere e in difesa del Paese.

«Forse non tutti lo sanno: ma Parma è una città di aviatori. Lo è stata dai tempi della Prima guerra mondiale e poi, dal 1923, è diventata una base importante dell'aeronautica».

A ricordarlo ieri pomeriggio è stato Claudio Bernardini, presidente dell'associazione Arma aeronautica della nostra città, durante la cerimonia in piazzale Maestri. Non è un luogo casuale: qui si trova il monumento «Parma ai suoi aviatori» e lo slargo è dedicato proprio a un grande pilota di casa nostra, Athos Maestri, medaglia d'oro al valor militare.

E per ricordare lui, e altri eroi dell'aria come Adriano Mantelli o Gaspare Bolla, una rappresentanza dell'Aeronautica e della Rete Pol ha voluto deporre una corona in memoria ai Caduti durante una semplice ma emozionante cerimonia, proseguimento delle celebrazioni del centesimo anniversario dell'Arma azzurra.

«Grazie a tutte le persone intervenute - ha scandito il colonnello Casano - ma un ringraziamento particolare va ai rappresentanti delle associazioni combattentistiche: voi in passato avete vestito le nostre stesse divise e soprattutto avete con il vostro impegno contribuito a lasciarci il mondo che ora viviamo. E se oggi siamo qui, godendo della libertà, è anche merito vostro».

Alla cerimonia in rappresentanza dell'Amministrazione era presente anche il presidente del consiglio comunale Michele Alinovi, che a a sua volta ha ribadito l'importanza di approfondire la storia dell'aeronautica in città e il legame stretto che lega Parma e il mondo del volo.

Un rapporto stretto rappresentato ieri dalla presenza della figlia del capitano pilota Maestri che tuttavia non è solamente basato sulla celebrazione delle gesta del passato. Ma si rivolge a quello che arriverà, come le nuove opportunità che il futuro ci riserva: «Basti pensare alle grandi sfide legate allo spazio per le quali l'Arma azzurra si sta attrezzando e preparando».

Intanto, però, la celebrazione del centesimo compleanno non si è conclusa con le iniziative in programma ieri: giovedì alle 18 al Regio si svolgerà il concerto gratuito della Prima regione aerea con la Corale Verdi mentre per l'autunno, a partire da settembre, la mostra itinerante della Aeronautica Italiana arriverà nelle sale del palazzo del Governatore. Un altro modo per dare il giusto risalto a un legame speciale tra la nostra città e gli uomini con le ali. Quelli che, da un secolo, hanno vissuto con gli occhi fissi verso il cielo.

lu.pe.

SEZIONE DI PARMA

GRUPPI DI BERCETO, TERENZO, CALESTANO, FELINO, SALA BAGANZA

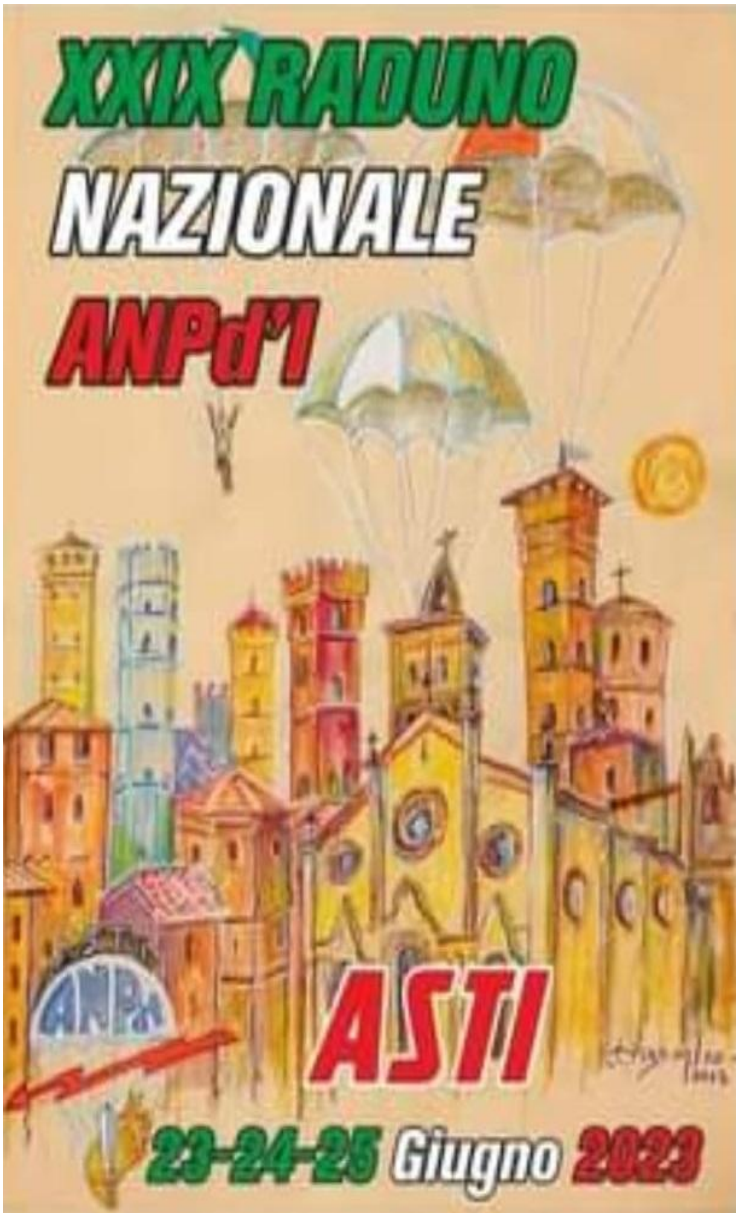
5° Raduno della VAL BAGANZA
100° Anniversario di fondazione del Gruppo ALPINI DI FELINO



FELINO 27/28 MAGGIO 2023

DURANTE IL RADUNO VERRANNO EFFETTUATI AVIOLANCI DALLA SEZ. A.N.P.d'I. Parma





ASSOCIAZIONE NAZIONALE PARACADUTISTI D'ITALIA

COMITATO ORGANIZZATORE RADUNO NAZIONALE

PROGRAMMA DELL'EVENTO

Venerdì 23 giugno 2023

Ore16.00 Apertura del raduno con alzabandiera Fronte Palazzo Provincia – Prefettura e accensione della Torcia del Raduno con il passaggio di una bandiera dalla città di Vittorio Veneto , ultima città sede di raduno .

Ore 16,15 Arrivo dei Paracadutisti in Pzza Alfieri (bandiera Italiana piccola , Bandiera Città , Bandiera Fondazione CRA etc)

Ore 17 .00 Conferenza stampa di presentazione presso Salone consigliare della Provincia e discorso di benvenuto Autorità

Ore 18.00 Apertura villaggio “ FOLGORE “ Pzza Palio

Ore 21.00 Serata Musicale con la Cerot Band Allargata

Sabato 24 giugno 2023

Ore 10.00 Premiazione dei lavori fatti dalle scuole e esposte presso Palazzo Mazzetti o altra sede individuata con la Fondazione ASTI MUSEI

Ore 14,30 Lancio Paracadutisti presso Campo Sportivo – stadio Bandierone da oltre 1000 Mq e bandiere varie a cura di Paracadutisti A.N.P.d'I.

Ore 17.00 Santa Messa Collegiata San Secondo

Ore 21.00 Serata musicale con Bande dei corpi militari – Sfilata borghi e Comuni del Palio di Asti e sbandierata Pzza Alfieri

Domenica 25 giugno 2023

Ore 09.00 – 10.00 Inizio Sfilata Zona Santa Caterina sfilata che transiterà nel cuore della città percorrendo C.so Alfieri , Pzza 1° Maggio , Viale della Vittoria , con arrivo Pzza Alfieri .

Ore 12.00 – 12.30 Arrivo sfilata in Pzza Alfieri discorso autorità

Ore 13.00 Pranzo presso villaggio

Ore 16.00 Ammaina Bandiera e chiusura del villaggio “ FOLGORE “ Pzza Palio con passaggio della torcia alla prossima città ospitante edizione futura



SI , SIAMO ANCORA FORMIDABILI E LI SAREMO SEMPRE INSIEME E UNITI DAL NOSTRO GIURAMENTO DI FEDELTA' ALLA PATRIA : FRATELLI PER SEMPRE !

il sito internet della sez. A.N.P.d'I. Parma :

www.anpdiparma.it

si accettano notizie , aneddoti , foto , filmati di interesse comune , il sito vuole essere, insieme alla pagina facebook (Paracadutisti italiani-FORTEZZA PARA') e al presente notiziario trimestrale , un ulteriore mezzo di comunicazione di approfondimento e di aggregazione contiamo sulla collaborazione di tutti :

CENSIMENTO IN PARMA E PROVINCIA:

CHIEDO A TUTTI DI PRODIGARSI A CERCARE I

PARA' DISPERSI NEI MEANDRI DEL TEMPO IN

PARMA E PROVINCIA :

CHIEDETEGLI NOME E COGNOME INDIRIZZO MAIL TEL. E INVIATELI A :

anpdiparma@libero.it

TUTTI I FOLGORINI DI PARMA E PROVINCIA

DEVONO RICEVERE QUESTO NOTIZIARIO

PER TORNARE A SENTIRSI PARTE DI NOI !!!





Zio Silver 337 615354






22 apr 2018