

Con il patrocinio del



Firenze Azzurra

*Notiziario della Sezione di Firenze
dell'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
Aviatori d'Italia*

*"Cap. pil. M.O.V.M. Guglielmo CHIARINI"
Eretta in Ente Morale con D.P.R. 575 del 13/5/1955*

Anno 2017

La nostra Sezione il 27 /05/ 2017 ha compiuto 63 anni

I soci della Sezione di Firenze al 31/12/2017 sono 173 tra cui 32 gentili signore.

Il Presidente di Sezione e il Consiglio Direttivo, a nome di tutti i soci, porgono il più caldo benvenuto ai nuovi iscritti nell'anno 2017:

Alberghini Mario, Aldighieri Silvia, Balducci Edda, Baris Gianfranco, Bastianelli Guido, Bertoli Mariangela, Bianchi Carlo, Ciabilli Ughetta, Consonni Maurizio, Favilli Andrea, Gori Roberto, Ignazi Riccardo, Lelli Stefano, Michelozzi Riccardo, Muscas Antonia, Nappi Pasqualina, Prucher Vanni, Santi Grassi Cecilia, Tognaccini Niccolò, Talanti Raffaello, Tamburini Pietro, Villucci Francesca.

Indice:

<i>Messaggio del Presidente della Sezione di Firenze</i>	<i>Pag.</i>	<i>3</i>
<i>L'emblema della Repubblica Italiana. Genesi e storia</i>	<i>"</i>	<i>3</i>
<i>Cerimonie e ricorrenze</i>	<i>"</i>	<i>4</i>
<i>Con le ali sono ascesi a Dio</i>	<i>"</i>	<i>6</i>
<i>Visita di aggiornamento</i>	<i>"</i>	<i>7</i>
<i>Il 4° Stormo</i>	<i>"</i>	<i>7</i>
<i>Buon Compleanno "Nano"</i>	<i>"</i>	<i>8</i>
<i>La mostra "Nano fra divi e diavoli"</i>	<i>"</i>	<i>9</i>
<i>Convegno "L'altra metà del cielo"</i>	<i>"</i>	<i>10</i>
<i>Il comandante Fiorenza De Bernardi</i>	<i>"</i>	<i>11</i>
<i>La "Coupe d'Aviation Maritime Jacques Schneider"</i>	<i>"</i>	<i>12</i>
<i>I ludi delle Scuole Militari</i>	<i>"</i>	<i>13</i>
<i>Presentazione del libro "Bellezza in volo"</i>	<i>"</i>	<i>14</i>
<i>Convegno "L'Aviazione Italiana nella grande guerra l'anno 1917"</i>	<i>"</i>	<i>14</i>
<i>La battaglia di Istrana</i>	<i>"</i>	<i>15</i>
<i>Il giuramento della Scuola Militare Aeronautica "G. Douhet"</i>	<i>"</i>	<i>15</i>
<i>Corso di rianimazione e defibrillazione all "Douhet"</i>	<i>"</i>	<i>16</i>
<i>Commemorazione della M.C.V.M. Livio Zannoni</i>	<i>"</i>	<i>17</i>
<i>Incontro fra la sez. di Firenze e il primo corso della scuola "Douhet"</i>	<i>"</i>	<i>18</i>
<i>La giornata del FAI giovani</i>	<i>"</i>	<i>18</i>
<i>Pranzo di caccia - Fettunta azzurra</i>	<i>"</i>	<i>19</i>
<i>Maria Fede Caproni - Giovanni Battista Caproni</i>	<i>"</i>	<i>20</i>
<i>La Cerimonia di consegna dello Spadino</i>	<i>"</i>	<i>21</i>
<i>Cena degli Auguri</i>	<i>"</i>	<i>22</i>
<i>Letto per voi</i>	<i>"</i>	<i>22</i>
<i>Assemblee</i>	<i>"</i>	<i>22</i>
<i>Campo di Marte</i>	<i>"</i>	<i>23</i>
<i>Ricordo del Cap. pil. Giancarlo Battagli</i>	<i>"</i>	<i>24</i>
<i>Varie</i>	<i>"</i>	<i>24</i>

Dal Presidente della nostra Sezione:

Carissimi,

al termine del nostro mandato che abbiamo concluso con il 2017, ci accingiamo a prepararci per l'assemblea elettiva, che porterà al rinnovo delle cariche, aprendo le porte ad un nuovo quadriennio che ci auguriamo sia sempre più di stimolo a raggiungere gli ambiti e meritati traguardi e superare le soddisfazioni che l'ultimo periodo ci ha riservato.

In questa sede mi è gradito introdurre questa nuova edizione del nostro notiziario "Firenze Azzurra," così ben redatto dall'amico e Socio Consigliere Col. (r) Andrea Zani, che ringrazio, a nome di tutti i Soci, per la dedizione, le competenze, la disponibilità e la professionalità, messe generosamente, a servizio dell'Associazione. Come si ha il piacere di leggere e vedere in queste pagine, che uniscono in modo mirabile gli articoli alle foto esplicative, anche nell'anno trascorso la Sezione di Firenze è stata impegnata con progetti, programmi ed eventi, sempre più spesso, collaborando con l'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche e la Scuola Militare Aeronautica "G. Douhet" nell'intento di rinsaldare e rafforzare quei legami di reciproca amicizia, stima e considerazione tra i Soci e il personale militare e civile che opera all'Istituto.

Quest'anno oltretutto ci aspettano impegni che, sono sicuro, i Soci sapranno affrontare con lo stesso entusiasmo, la stessa passione e immutato spirito di servizio e collaborazione, messi in luce in tante precedenti occasioni. Ricordo che il 2018 ci vedrà operare nell'ambito delle celebrazioni degli ottant'anni della SGA /ISMA, novantacinque anni della costituzione dell'Aeronautica Militare, i cent'anni della conclusione della Grande guerra, mostre e Convegni.

Nel ringraziare tutti ed in particolare i Soci Consiglieri ed amici che hanno fattivamente supportato l'azione della Presidenza, vi giungano i sentimenti di affetto, di stima e di amicizia insieme ad un forte abbraccio.

ILPRESIDENTE

COL. (r) Giuseppe ZAMPANO

L'emblema della Repubblica Italiana



È il simbolo iconico identificativo dello stato italiano. Adottato ufficialmente il 5 maggio 1948 con il decreto legislativo n. 535, è uno dei simboli patrii italiani.

La blasonatura dell'emblema della Repubblica Italiana recita:

«Composto di una stella a cinque raggi di bianco, bordata di rosso, accollata agli assi di una ruota di acciaio dentata, tra due rami di olivo e di quercia, legati da un nastro di rosso, con la scritta di bianco in carattere capitale "REPUBBLICA ITALIANA"»

La genesi dell'emblema ha inizio il 27 ottobre 1946 quando il secondo governo De Gasperi, primo esecutivo repubblicano del Paese, decise di istituire una commissione presieduta da Ivano Bonomi per la creazione di un simbolo identificativo della neonata

Repubblica Italiana in sostituzione dell'ormai obsoleto stemma del Regno d'Italia. Venne deciso di bandire un concorso nazionale aperto a tutti i cittadini. Il tema fu libero con pochi vincoli alle proposte: bando assoluto ai simboli di partito e obbligo d'utilizzo della Stella d'Italia. La Stella d'Italia era già presente nello stemma del Regno d'Italia usato dal 1870 al 1890. Per le cinque opere ritenute migliori era previsto un premio di 10 000 lire.

Risposero al concorso 341 candidati, che inviarono 637 bozzetti in bianco e nero.

L'emblema uscito vincitore dal concorso non ottenne però riscontri favorevoli, venendo definito "non idoneo allo scopo". Fu quindi istituita una seconda commissione, questa volta presieduta Giovanni Conti, che bandì radiofonicamente un secondo concorso; questa volta l'orientamento fu quello di privilegiare elementi legati all'idea del lavoro. A questo secondo concorso presero parte 96 persone che realizzarono, nel complesso, 197 bozze. I 197 disegni originali del secondo concorso sono custoditi all'interno dell'archivio storico della Camera dei deputati.

Risultò vincitore Paolo Paschetto, la cui proposta venne tuttavia rivisitata dalla commissione per correggerne i connotati araldici, politici e pratici: il risultato finale fu una stella bianca a cinque punte simmetriche centrata su una ruota dentata, simbolo del lavoro e del progresso, e circondata da un ramo di ulivo e da uno di quercia. Approvato dall'Assemblea Costituente il 31 gennaio 1948 dopo un acceso dibattito, lo stemma

finale venne ratificato definitivamente, previa modifica dei colori, il 5 maggio successivo, dal presidente della Repubblica Enrico De Nicola con decreto legislativo n. 535 per poi essere pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n°122 del 28 maggio 1948.

Nel 1987 il presidente del Consiglio Bettino Craxi lanciò un nuovo concorso nazionale volto a rinnovare o ridisegnare l'emblema della Repubblica; la commissione incaricata ricevette 239 proposte, ma nessuna di esse venne ritenuta soddisfacente. Durante il secondo governo Berlusconi l'emblema è stato oggetto di un lieve aggiornamento reso necessario per il suo inserimento in un bollo ellittico, in seguito divenuto nuovo emblema della presidenza del Consiglio dei ministri.

L'insieme formato dalla ruota dentata e la stella d'Italia è racchiuso da un ramo di quercia, che simboleggia la forza e la dignità del popolo italiano (in latino il termine *robur* significa infatti sia

quercia che forza morale e fisica), e da uno di ulivo che rappresenta la volontà di pace dell'Italia, sia interna sia nei confronti delle altre nazioni, come scritto all'articolo 11 della Costituzione.

L'emblema della Repubblica Italiana non si può definire stemma in quanto è privo dello scudo che costituisce infatti, secondo la definizione araldica, una parte essenziale degli stemmi. Per tale motivo risulta più corretto riferirsi con il termine di "emblema nazionale".

I **simboli patrii italiani** sono dei simboli che identificano univocamente l'Italia riflettendone la storia e la cultura. Sono usati per rappresentare la Nazione attraverso emblemi, metafore, personificazioni, allegorie, che sono condivise dall'intero popolo italiano. Alcuni di essi sono ufficiali, cioè sono riconosciuti dalle autorità statali italiane, mentre altri fanno parte dell'identità del paese senza essere definiti normativamente.

Con la partecipazione dei nostri soci e in alcuni eventi anche con la presenza del nostro Labaro



- Il **29 marzo** con l'alzabandiera solenne presso l'I.S.M.A. abbiamo ricordato il 94° anniversario dell'Aeronautica Militare.

- Il **6 aprile** siamo stati presenti alla celebrazione del *Precetto Pasquale* nella Basilica della S.S. Annunziata.



- **Il 25 aprile** In piazza dell'Unità d'Italia abbiamo ricordato *l'Anniversario della Liberazione*.



- **Il 28 aprile** alla presenza del **Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Gen. S.A. Enzo Vecciarelli** abbiamo partecipato al *giuramento e al battesimo del corso Mito* della Scuola Militare aeronautica "G. Douhet".

- **Il 29 maggio** al Cimitero Militare Americano dei Falciani in occasione del *Memorial Day* abbiamo commemorato i Caduti alleati della 2^a g.m. alla presenza del premier Matteo Renzi.



- **Il 2 giugno** abbiamo celebrato solennemente il **71° anniversario della fondazione della Repubblica Italiana**.

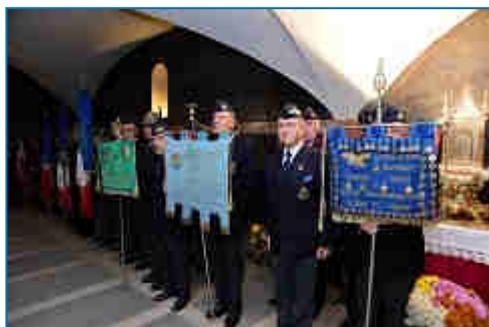
- **Il 10 luglio** in località Torsoli abbiamo partecipato alla commemorazione dei caduti nell'incidente di volo di Lupo 84 e alla SS. Messa in loro suffragio officiata da Sua Eminenza il Vescovo di Fiesole Mons. Mario Meini.



- **L'11 agosto** in piazza dell'Unità d'Italia la commemorazione del **73° anniversario della liberazione della città di Firenze**.

- Il giorno **1 settembre** ha visto la nostra massiccia partecipazione al cambio di comando al vertice della scuola Douhet

- **Il 15 ottobre** abbiamo dato il nostro fondamentale contributo alla riuscita della giornata del FAI



- **Il 2 novembre** presso il famedio di Santa Croce sono stati commemorati



tutti i caduti di tutte le armi dal 1915 al 1945.



- Il 4 novembre in piazza Santa Croce è stata celebrata la *Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate*.

- Il 12 dicembre nella Basilica di Santa Croce abbiamo solennizzato la ricorrenza della “*Virgo Lauretana*” nostra Patrona con una S. Messa officiata da S.E. il Card. Giuseppe Betori arcivescovo di Firenze. Alla Messa, organizzata dal Comando dell’I.S.M.A., hanno partecipato il personale in servizio, gli allievi della Scuola Militare aeronautica “*G. Douhet*” e hanno presenziato, oltre ai nostri soci e al nostro labaro, le autorità civili e militari della città di Firenze e i rappresentanti delle Associazioni d’Arma che hanno voluto con la loro presenza onorare alla nostra festività.



“*Alis induti Deum petierunt*”

Busatti Aldo, Pacini Gianfranco

Ai famigliari dei soci scomparsi sentite condoglianze

La sezione A.A.A. di Firenze è loro vicina e partecipa con dolore al lutto di:

**C.S.M.A.M. Gen. S.A. Enzo Vecciarelli per la perdita della Madre
Famiglia Caproni per la perdita della Contessa Maria Fede
La famiglia del socio Alfonso Farese per la perdita del figlio Luca**

La sezione A.A.A. di Firenze condibide con l'Aeronautica Militare il dolore per:

la scomparsa del cap. pil. Gabriele Orlandi avvenuto per incidente di volo il 24 settembre nel cielo di Terracina, e porge ai suoi familiari le più sentite ed affettuose condoglianze.



Visite di aggiornamento:

Un nutrito numero di nostri soci e famigliari, accompagnati da amici e da soci del “Club Frece Tricolori Mario Naldini” ha partecipato il **15 maggio** alla visita di aggiornamento che si è svolta presso l’aeroporto di Grosseto, sede del **4° Stormo Caccia**.

Prima di iniziare la visita ai Reparti e alle componenti che costituiscono lo Stormo, nella sala conferenze il com.te **col. Marco Lant** ha voluto incontrare i partecipanti e si è intrattenuto cordialmente con essi rispondendo alle numerose domande.

Interessantissima la sosta presso il nuovo hangar del **904° GEA**, fra i più vasti in Europa senza pilastri di sostegno, dove oltre ai velivoli in manutenzione, i partecipanti hanno potuto sedere nell’abitacolo del caccia in dotazione allo Stormo, **l’Eurofighter E200**, e apprezzare le appassionante, puntuali spiegazioni del personale specialista che non si è sottratto alle innumerevoli curiosità dei soci.



Di grande impatto la visita al **9° e al 20° Gruppo** e alla sala equipaggiamento piloti.

I decolli e gli atterraggi degli aerei hanno stimolato la creatività dei fotoamatori presenti permettendo loro di catturare immagini inconsuete.

Durante il pranzo svoltosi alla mensa di servizio, insieme al personale dello Stormo, lo scambio dei Crest fra il nostro Presidente, col. Giuseppe Zampano e il presidente della Sezione A.A.A. di Grosseto m.llo Onofrio Moscato.



Il 4° Stormo

Lo stormo nasce nel 1932 ed è l’unico in Italia ad aver operato ininterrottamente dalla sua costituzione ai giorni nostri senza soluzione di continuità. Due i gruppo di volo che ne fanno attualmente parte:

- Il **9° Gruppo** affonda le proprie origini ben prima della costituzione dell’Aeronautica come Arma Autonoma; nasce il **10 aprile del 1917** e ha festeggiato quest’anno il **proprio centenario**.



- Il **20° Gruppo** ricostituitosi a Grosseto nel 1965 come Gruppo di Addestramento Operativo con il compito di abilitare i piloti alla condotta del velivolo F104 Starfighter, compito che ha mantenuto con il velivolo Eurofighter E 200.
- **904° Gruppo** efficienza Velivoli
- **604ª Squadriglia** Collegamenti e Soccorso
- **404° Gruppo** Servizi Logistici Operativo
- **504° Gruppo** Servizi Tecnici Operativi

Il giorno 18 giugno alcuni nostri soci, recandosi a Vinci, hanno preso parte a una SS. Messa presso la **Propositura di Santa Croce** officiata da **Mons. Renato Bellini** e hanno reso omaggio agli aviatori di Vinci apponendo una corona alla lapide posta all'esterno della chiesa. È seguita la visita al Castello e al Museo di Leonardo. Dopo il pranzo in un ristorante del luogo, visita alla casa del Genio e alla mostra *"Impossibile"*.

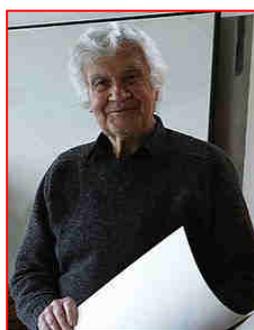


Il 17 novembre, la Sezione di Firenze dell'Associazione Arma Aeronautica ha organizzato una visita guidata alla Mostra **"IL CINQUECENTO A FIRENZE"**.

La mostra - che abbraccia tutto il Cinquecento e sfocia sul primissimo avvio del Seicento - comprende oltre 70 tra dipinti e sculture, per un totale di 41 grandi maestri del secolo quali **Michelangelo, Pontormo e Rosso Fiorentino**, ma anche di pittori quali **Giorgio Vasari, Jacopo Zucchi, Santi di Tito** e scultori come **Giambologna e Bartolomeo Ammannati**, viva testimonianza della grandezza della produzione artistica fiorentina ben oltre il Quattrocento, secolo in cui tradizionalmente viene confinato il primato artistico della città.

Un evento straordinario che celebra una eccezionale epoca culturale, in un confronto tra "maniera moderna" e controriforma, tra sacro e profano: una stagione unica per la storia dell'arte, segnata dal Concilio di Trento e dalla personalità di **Francesco I de' Medici**, primogenito del Granduca Cosimo I e tra i più geniali mecenati europei.

Diario dell'anno 2017



Il 13 gennaio i nostri soci, con la partecipazione di un nutrito gruppo di allievi della Scuola Militare Aeronautica "G. Douhet" hanno festeggiato le 94 primavere del maestro **Silvano "Nano" Campeggi**, artista di fama mondiale per la sua attività di cartellonista per le case di produzione cinematografiche di Hollywood nell'epoca d'oro del cinema (1945/1970): negli Stati Uniti è considerato tra i più importanti artisti grafici nella storia del cinema americano. Campeggi frequentò l'Istituto D'Arte di Porta Romana, a Firenze, dove studiò con **Ottone Rosai e Ardengo Soffici**. Dopo la guerra si trasferisce a Roma, dove entra in contatto con il pittore **Orfeo Tamburi** e con il cartellonista **Luigi Martinati** e definisce il suo interesse per la

cartellonistica cinematografica. Il suo primo manifesto è del 1946, per il film *Aquila nera* di **Riccardo Freda**.

Fra i cartelloni più famosi: *Casablanca*, *Cantando sotto la pioggia*, *Un americano a Parigi*, *West Side Story*, *La gatta sul tetto che scotta*, *Vincitori e vinti*, *Exodus*, *Colazione da Tiffany*. Molte delle immagini create da Nano per i film più famosi hanno assunto valore iconico e sono immediatamente riconoscibili. Con la crisi del cinema,



Campeggi rientra a Firenze, dove prosegue l'attività pittorica in ambiti diversi. Nel 2000 è insignito del *Fiorino d'Oro della città di Firenze*.

Nel corso della serata animata da una significativa proiezione di diapositive sulla sua opera e sulla sua vita, il maestro in pochi minuti, con colori alimentari ha riprodotto su una torta che poi è stata servita ai presenti, il volto di Marilyn Monroe, meravigliando soprattutto i giovani allievi della scuola Douhet che non lo conoscevano. .



Martedì 5 dicembre si è inaugurata nella sala d'armi di Palazzo Vecchio la mostra **“NANO TRA DIVI E DIAVOLI”** del maestro Silvano Campeggi.

Al centro del manifesto della mostra, una vaporosa e sensuale Marilyn Monroe, che Nano Campeggi ha ritratto in un cartellone per il cinema. Ma in esposizione ci sono anche i cavalli di Ben Hur, altra icona del cinema che si deve all'arte del maestro fiorentino oggi 94enne a cui Firenze rende omaggio. La mostra antologica Silvano “Nano” Campeggi, **“Tra divi e diavoli”, promossa dall’Opera della Badia di Settimo e dal Comune di Firenze**, celebra l’arte di un grande protagonista della scena mondiale del XX secolo, non solo cartellonista principe di Paramount, Metro Goldwyn Mayer e di tante altre case di produzione italiane e straniere, ma anche pittore e artista a tutto tondo. **Oltre quaranta dipinti** che ripercorrono la sua lunga carriera **sono esposti nella Sala d’Arme di Palazzo Vecchio** dal 6 dicembre 2017 al 6 gennaio 2018. La mostra, il cui catalogo è curato da Polistampa, è visitabile a ingresso libero dal venerdì al mercoledì dalle 11 alle 19, il giovedì dalle 11 alle 14.



Nel corso di un itinerario artistico lungo quasi settant’anni, “Nano” ha comunicato non solo i suoi stati d’animo, ma anche il diffuso sentimento del tempo, cogliendone speranze e sogni, attese e delusioni. Obiettivo dell’esposizione è dunque quello di dar conto di un percorso travagliato e complesso, collocando ciascun capitolo della produzione di Campeggi all’interno di un determinato momento personale e sociale. I primo tema ad essere rappresentato è naturalmente quello del cinema (tra 1946 e 1969), dei divi e del grande successo Hollywoodiano, delle icone senza tempo immortalate da Nano in manifesti e soluzioni grafiche che hanno contraddistinto l’immaginario diffuso del XX secolo. Clark Gable e Marilyn Monroe, Marlon Brando e Audrey Hepburn, pellicole come *Via col vento*, *Casablanca*, *Cantando sotto la pioggia*, *West Side Story*: le star e i film di maggiore successo arrivano in Italia filtrati dalla tempera sensibilissima di Nano, attento a coglierne ogni singola sfumatura e tradurli in composizioni di grandissimo successo. Tuttavia, non c’è solo il cinema nell’attività di Nano, ed ecco che il visitatore può ammirare i personaggi storici e le grandi battaglie raffigurate da Campeggi. In entrambi i settori l’influsso del cinema è evidente: dietro ai cavalli in corsa si intravedono, oltre alla tradizione fiorentina, anche i cavalli di Ben-Hur, così come dietro a ogni donna si intuisce una Marilyn pronta a far capolino; ma a colpire è la fantasia filologica di Nano, in grado di immedesimarsi in stili e iconografie storiche, riattualizzandole in chiave contemporanea.



Ritratti e volti reali, dunque; al più icone mitiche, ma basta lasciare la costa e sfidare il mare per imbattersi nei Sassi elbani, attestazione della poliedricità e varietà stilistica di Nano. La documentazione lascia qui il posto alla meditazione, le sfavillanti luci della ribalta lasciano il posto a maternità raccolte e calibrate, a visioni scandite dal bianco e dal nero, contraltari profondi degli abbaglianti manifesti cinematografici. Questi diversi spunti trovano un temporaneo approdo (domani, ne siamo certi, Nano cambierà ancora direzione di ricerca) nella serie dei diavoli, in cui le debolezze e le incertezze di Campeggi (che poi sono quelle di tutti noi) trovano una soluzione grafica graffiante e ironica: come se i divi del cinema, i personaggi storici e le maternità elbane trovassero una sintesi giocosa in tanti diavoletti, pronti a redarguirci, sì, ma dandoci un buffetto sulla guancia. Infine, la full immersion multimediale realizzata da ArtMediaStudio proietta lo spettatore direttamente nel mondo di Nano. Il visitatore entra così nelle opere grafiche, si perde dentro le composizioni e arriva a toccare, unendo reale e virtuale, quelle stesse stelle del cinema ritratte tante volte dal più grande artista cinematografico di sempre.

“Nelle opere di Nano – ha salutato l’inaugurazione della mostra il **sindaco Dario Nardella** - scopriamo una giovinezza sempre verde arricchita di passati valori e di tradizioni. Questa mostra è l’occasione per riconsiderare una vicenda artistica iniziata molti anni fa che ancora ci riserva gioie visive e sorprese stilistiche; una vitalità ancora in esercizio di cui dobbiamo essere grati e onorati come fiorentini e italiani”.



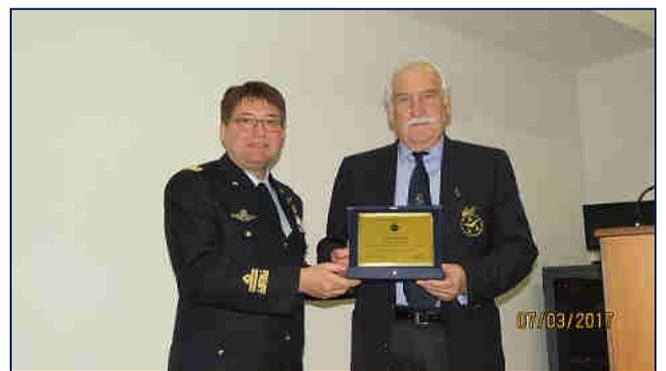
7 marzo. In occasione della “Giornata mondiale della donna” la Sezione A.A.A. di Firenze ha organizzato, in

collaborazione con l’Istituto di Scienze Militari Aeronautiche, un convegno al quale hanno partecipato, parlando delle loro esperienze, la **dott.ssa Gina Giani**, CEO di Toscana Aeroporti, il **Comandante sig.ra Fiorenza De Bernardi**, il **cap. pil. Chiara Padovani**.

Nel suo intervento, oltre alle sue interessantissime esperienze di volo il Com.te De Bernardi ha voluto dedicare con un filmato un ricordo al **padre Mario**, figura di assoluto rilievo nel panorama aeronautico mondiale.

Punto centrale del convegno che si è tenuto nell’aula Bosio gremita di illustri ospiti, soci dell’Associazione e allievi della Scuola Douhet, la conferenza sul tema “**Il contributo femminile allo sviluppo dell’aviazione**” tenuta dal socio **col. Andrea Zani**, che affrontando un argomento che solitamente non viene trattato, ha dimostrato come le donne dell’aria abbiano diritto a reclamare la stessa considerazione riservata agli uomini e che il loro contributo allo sviluppo della più importante attività umana nel secolo scorso e nell’attuale, non le penalizza, sollevando un lembo, per quanto piccolo e non esaustivo, del velo che cela storie, episodi, sacrifici, talvolta supremi, che hanno visto protagoniste aviatrici di tutto il mondo.





Coraggiose, tenaci, abili, e belle se guardiamo le loro foto. Donne che hanno lasciato una traccia profonda nella storia dell'aviazione. Non di rado esse prevalgono per capacità e intraprendenza. Provengono dagli strati sociali e dai percorsi più diversi.

Sono approdate al volo con le stesse motivazioni degli uomini: realizzare un sogno, provare un'emozione descritta come "la poesia della libertà".

A ben vedere, la lunga battaglia per conquistarsi il diritto di volare rappresenta una pagina in più, e di grande significato, nel lungo e non concluso cammino per l'emancipazione femminile.

Autentica figlia d'arte – suo padre Mario è stato pilota da caccia durante la grande guerra, vincitore della **coppa Schneider del 1926**, collaudatore, recordman, protagonista del primo volo a reazione in Italia a bordo del Caproni Campini CC.2 – **Fiorenza De Bernardi** nasce a Firenze. Appassionata di roccia, sci, vita all'aria aperta, inizia a volare col padre nel 1951 per poi partecipare a eventi aeronautici in Italia e in Europa. Pratica anche il volo a vela. Nel 1966 l'Aeronautica Militare offre l'opportunità ad alcuni piloti civili esperti di seguire ad Alghero un corso di volo strumentale che le permette l'anno dopo di essere la **prima donna pilota di linea in Italia e fra le primissime al mondo**. Nel 1969 diventa il primo comandante donna nel nostro paese sul velivolo Yakovlev YaK-40. Nel 1971 durante una campagna dimostrativa del velivolo vola durante 45 gg. In estremo oriente e in Australia. Diventa la prima in Italia abilitata come "**pilota dei ghiacciai**". Nel 1985 un brutto incidente automobilistico la costringe ad abbandonare la cloche, ma non il mondo dell'aviazione. È tuttora presidente dell'associazione internazionale "**Donne dell'Aria**"



La **Coppa Schneider** fu una competizione per idrovolanti istituita nel 1911 per incoraggiare il progresso tecnologico, soprattutto in campo motoristico, nell'aviazione civile, ma divenne ben presto una gara di pura velocità su circuito triangolare inizialmente di 280 e poi di 350 km. La prima edizione risale al 1913, ma divenne popolare soprattutto negli anni venti e i primi anni trenta: alcune corse attirarono folle di oltre 200.000 persone.

Il fondatore di questa gara fu Jacques Schneider, un finanziere appassionato di aerei e mongolfiere, ed offriva un premio di 1.000 sterline al vincitore. Il nome ufficiale della competizione, in francese, era "**Coupe d'Aviation Maritime Jacques Schneider**".

Se un aeroclub avesse vinto 3 gare in 5 anni, oppure 3 gare di fila, avrebbe tenuto la coppa e il pilota vincente avrebbe ricevuto 75 000 franchi. Ogni gara era organizzata dal vincitore di quella precedente ed era supervisionata dalla Federazione Aeronautica Internazionale e dell'aeroclub organizzatore. Ogni club poteva partecipare alla gara con 3 squadre e con altrettanti sostituti. Dopo il 1921 fu aggiunta una nuova regola: l'idrovolante vincitore doveva rimanere ancorato ad una

boa per 6 ore senza interventi umani.

La prima edizione del trofeo fu organizzata il 16 aprile 1913 a Monaco e fu vinta da un Deperdussin francese con una velocità media di circa 73 km/h. I britannici vinsero nel 1914 con un Sopwith Tabloid ad una velocità media di 139 km/h.

Dopo la guerra, la gara fu disputata il 10 settembre 1919 a Bournemouth: fu vinta dal team italiano ma fu successivamente annullata perché a causa della nebbia il pilota virò ogni volta intorno a una boa non regolamentare. A nulla servirono gli energici ricorsi italiani, che contestavano soprattutto le carenze organizzative, alla F.A.I.

La gara venne quindi rinviata l'anno successivo, il 21 settembre 1920, a Venezia: vinsero gli italiani che praticamente erano gli unici partecipanti a causa di ritardi nella realizzazione delle macchine dei concorrenti. Il 7 agosto 1921, sempre a Venezia, ci fu un'altra vittoria italiana: nella competizione ci furono soltanto tre macchine italiane perché l'unico aereo straniero, un Nieuport, si danneggiò nel corso delle prove.

Alla gara del 12 agosto 1922 a Napoli parteciparono francesi, italiani e inglesi: vinsero questi ultimi. Nella gara svoltasi a Cowes, Inghilterra, il 27 e 28 settembre 1923, la vittoria passò in mano statunitense, che con il Curtiss CR-3 progettato da Glenn Curtiss e affidato alla guida di David Rittenhouse, vinsero grazie alle prestazioni di un nuovo e tecnologicamente innovativo motore a liquido, il Curtiss D-12.

Nel 1924 la gara fu sportivamente annullata dagli statunitensi perché nessuno degli avversari era stato in grado di completare le macchine in tempo. Il 26 ottobre 1925, nell'edizione disputata nella Baia di Chesapeake, gli statunitensi ottennero una sonora vittoria ai danni degli inglesi e degli italiani grazie alla loro formidabile idrocorsa, un Curtiss R3C-2, ed al loro pilota fuoriclasse, **Jimmy Doolittle**.

Nell'edizione disputata il 12 e 13 novembre 1926 la vittoria tornò in mani italiane grazie alla prestazione (velocità media di 394 km/h) del **Macchi M.39**, che con le sue grandi caratteristiche aerodinamiche divenne il capostipite di tutta una serie di idrocorsa (anche inglesi) che ne avrebbero ripreso le caratteristiche.

Per l'edizione del 1927, disputata il 26 settembre a Venezia, gli inglesi disponevano sia di finanziamenti statali sia di esperti piloti della RAF; sbaragliarono la concorrenza con il loro Supermarine S.5 che si piazzò sia al primo che al secondo posto. Le velocità medie furono di 453,25 e 439,41 km/h. Questa edizione fu l'ultima annuale: fu infatti deciso di svolgere le gare ogni due anni per permettere ai concorrenti di avere più tempo per la preparazione delle macchine.

Il 6 e 7 settembre 1929 l'aereo della Supermarine vinse ancora, grazie anche al nuovo motore Rolls-Royce che gli permise di raggiungere una velocità media di 526 km/h.

Nel 1931 il governo inglese ritirò i finanziamenti, ma una donazione privata di un milione di sterline da parte di Lady Lucy Houston permise al Supermarine di partecipare e vincere la gara; gli unici concorrenti erano però aerei inglesi, dato che gli italiani, i francesi e i tedeschi non riuscirono a preparare le loro macchine in tempo. La gara si ridusse quindi a una lotta contro il tempo, ma comunque gli inglesi conquistarono il nuovo record mondiale di velocità con 606 km/h. L'ultima edizione del trofeo richiamò circa mezzo milione di persone sulle spiagge inglesi.

Con tre vittorie di seguito, la coppa Schneider il 13 settembre 1931 finì definitivamente in Gran Bretagna.

Nei giorni successivi, il vincitore Supermarine S.6B conquistò per altre due volte il record di velocità da lui stesso realizzato.

Lo sviluppo degli aerei che non parteciparono all'ultima edizione continuò lo stesso: l'italiano **Macchi-Castoldi M.C.72**, che non partecipò a causa di problemi al motore, il 23 ottobre 1934 sul lago di Garda, **conquistò il record mondiale di velocità portandolo a 709,202 km/h**: questo record è ancora oggi imbattuto per gli aerei di quella classe (idrovolanti con motore alternativo).



La coppa è conservata, insieme all'aereo vincitore, al "Museo della Scienza" di Londra.

La gara ha permesso numerosi passi avanti nelle nuove tecnologie utilizzate per gli aerei, specialmente per quelle che riguardano il campo dell'aerodinamica e dei motori: i risultati vennero applicati nella costruzione di quelli che poi diverranno gli aerei migliori della seconda guerra mondiale. Ad esempio i motori raffreddati a liquido e le fusoliere con linee aerodinamiche pulite e a bassa resistenza erano pionieristici ai tempi della coppa, ma divennero elementi irrinunciabili in caccia come il Supermarine Spitfire, il P-51 Mustang e il Macchi M.C.202.

Reginald Joseph Mitchell, il progettista dell'aereo che vinse le ultime tre edizioni della coppa, è anche il padre dello Spitfire, uno dei caccia più famosi (e temibili) di tutta la guerra: le esperienze che aveva acquisito nella costruzione degli idrocorsa le trasferì tutte nella progettazione della sua opera più famosa. Non è difficile notare una somiglianza tra l'idrocorsa S.6b e lo Spitfire, a partire dalle ali ellittiche ai piani di coda.

Anche il famoso motore della seconda guerra mondiale Rolls-Royce Merlin è un derivato del motore degli aerei delle ultime due edizioni della coppa.

James Doolittle, il vincitore dell'edizione del 1925, sarebbe diventato uno degli aviatori più famosi: fu il primo ad effettuare un loop completo a g negative e il primo ad eseguire un perfetto volo strumentale con visibilità zero.

Condusse anche il famoso **Doolittle Raid**, un raid di bombardamento su Tokyo nell'aprile del 1942 organizzato come rappresaglia per l'attacco subito dagli americani a Pearl Harbour il 7 dicembre 1941. Partecipò anche al bombardamento di Roma e Berlino.

Coppa Schneider – I vincitori

Anno	Luogo	Aereo vincente	Nazione	Pilota	Vel. (km/h)
1913	Monaco	Deperduissin	Francia 	Maurice Prevest	73,56
1914	Monaco	Sopwit Schneider	Regno Unito 	Howard Pixton	139,74
1920	Venezia	Savoia S12 bis	Italia 	Luigi Bologna	170,54
1921	Venezia	Macchi M7 bis	Italia 	Giovanni de Briganti	189,66
1922	Napoli	Supermarine sea lion II	Regno Unito 	Henry Biard	234,51
1923	Cowes (G.B.)	Curtiss CR3	U.S.A. 	David Rittenhouse	285,29
1925	Baltimora (U.S.A.)	Curtiss R3C	U.S.A. 	James Doolittle	374,28
1926	Hampton Roads (U.S.A.)	Macchi M39	Italia 	Mario de Bernardi	396,69
1927	Venezia	Supermarine S5	Regno Unito 	Sidney Webster	453,28
1929	Calshot Spit (G.B.)	Supermarine S6	Regno Unito 	Henry Waghorn	528,89
1931	Calshot Spit (G.B.)	Supermarine S6B	Regno Unito 	John Boothman	547,31



Centinaia di Allievi delle Scuole Militari italiane si sono affrontati a Firenze, dal 9 al 12 marzo 2017, in 4 giorni di gare a squadre e individuali, quali atletica, nuoto, pallavolo e basket, per portare a casa il successo nella competizione



sportiva a cadenza biennale giunta all'ottava edizione.

Le gare, sempre molto combattute, hanno visto trionfare per la seconda volta gli allievi della Scuola Militare Aeronautica "Giulio Douhet" che si sono imposti, con 115 punti, sui colleghi della Scuola "Teuliè" di Milano (110) vincitori della passata edizione, della Scuola "Morosini" di Venezia (71) e della Scuola "Nunziatella" di Napoli (40).

La Scuola Douhet si è aggiudicata dunque la possibilità di custodire per i prossimi 2 anni la Coppa Challenge, trofeo particolarmente sentito dagli allievi delle Scuole Militari, ed ha aggiunto il proprio nome sulla Coppa.

Il torneo, organizzato quest'anno dalla Scuola Militare Aeronautica "Giulio Douhet", si è aperto con la cerimonia tenuta presso lo stadio di atletica "Luigi Ridolfi" del Comune di Firenze il giorno 09 marzo 2017 per poi concludersi nell'Aula Magna dell'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche di Firenze il giorno 12 marzo con la premiazione dei vincitori dei giochi.

La competizione, nata nel 2003, si colloca fra le attività previste dal piano formativo dei rispettivi Istituti e rappresenta un momento di particolare e coinvolgente preparazione e partecipazione a livello interforze, all'insegna di un condiviso spirito sportivo e della più sana e leale competizione fra le rispettive rappresentative.

La prossima edizione del torneo si terrà a Venezia nel 2019.



Il 29 marzo presso l'aula Bosio è stato presentato il libro della scrittrice **Ada Fichera** "Bellezza in Volo" Il libro prende in esame, per la prima volta in modo specifico, le opere appartenenti alla preziosa Collezione Caproni di Trento, datate nel periodo relativo alla Grande Guerra, quando l'Aviazione diventò partecipe di un nuovo patrimonio culturale e artistico, ispirato dai primi voli e dalle gloriose imprese aeree dell'epoca e che comprende lavori di **Mario Sironi, A. Savio, G. Scaccia, L. Bonazza, Amerigo Contini, Gerardo Dottori, P. Zini.**

Oltre All'autrice sono intervenuti: **Carlo Enrico Paciaroni** - Presidente Associazione Culturale Imparalarte; **Giovanna Giusti** - già responsabile della

pittura del '900 alla Galleria degli Uffizi; **Alessandro Cornacchini** - Direttore della rivista "Aeronautica".

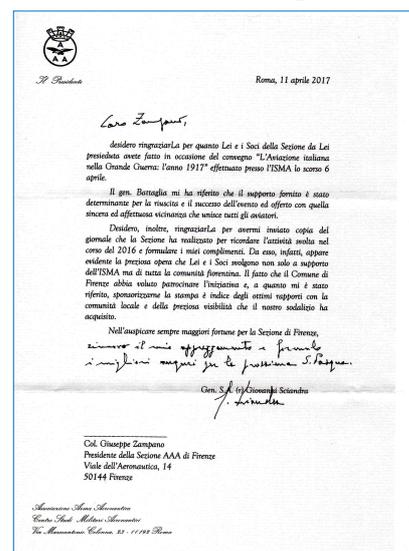


Il 6 aprile presso la sala Bosio all'interno dell'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche, organizzato dal **Ce.S.M.A.** si è svolto un convegno sul tema: **"L'Aviazione Italiana nella grande guerra - l'anno 1917"**. Al convegno hanno partecipato i maggiori storici italiani e stranieri. I professori **Luciano Bozzo** e **Luciano Segreto dell'Università di Firenze**, la prof.ssa

Francesca Canale Cama della 2^a Università di

Napoli, il prof. **Eric Lehman** del Liceo Francese di Torino, il prof. **Gregory Alegi** dell'Università LUISS, Il dott. **Paolo Varriale** ricercatore storico, il dott. **Roberto Gentili** ricercatore e giornalista, il Gen. Isp. **Basilio Di Martino**, il col. **Roberto Sardo**, hanno illustrato la situazione dell'aviazione italiana e l'anno di guerra 1917 da ogni punto di vista: economico, industriale, storico, strategico, delle macchine e dei piloti, della situazione del fronte interno, del contributo delle nazioni alleate.

La nostra sezione è stata coinvolta nella preparazione e nello svolgimento dell'evento contribuendo in modo significativo alla sua riuscita. Tale impegno è stato riconosciuto dal Pres.Nazionale che ha voluto inviare una lettera di congratulazioni



La **battaglia di Istrana** fu il combattimento aereo più importante sul Fronte italiano nell'ambito della prima guerra mondiale.

L'attacco austro tedesco alla base di Istrana fu una ritorsione ad un attacco non autorizzato eseguito il giorno di Natale del 1917, contro la base dell'aviazione germanica di Motta di Livenza (sede del FeldAbteilung FA 204). L'attacco, eseguito dal capitano canadese **William George "Billy" Barker**, asso dei Royal Flying Corps, con altri due piloti del 28th squadron, decollati dal campo di aviazione di Gazzo Padovano provocò 15 morti e il danneggiamento di 5 aerei. A suggello della loro azione, i tre lasciarono cadere sul campo un cartello su cui era scritto «to the austrian flying corps from english RFC wishing you a very Merry Christmas».

Contro quella che ritenevano una violazione ad una sorta di tacito armistizio, i tedeschi decisero un'azione di bombardamento ritenendo che la base fosse sede di reparti britannici, ignorando la presenza di squadriglie italiane.

La mattina del giorno **26 dicembre** sul cielo di Istrana apparve, del tutto inaspettata, una imponente formazione di aeroplani tedeschi, composta da 25 tra biposto DFW C.V e bimotori AEG G.IV, scortati a quota più alta da 15 caccia Albatros.

Mentre si dà l'ordine di partenza generale, le prime bombe tedesche colpiscono un hangar, causando la morte di 4 specialisti. I piloti si recano agli apparecchi che gli specialisti stanno già mettendo in moto. 7 velivoli dell'82ª riescono a decollare. Della 70ª squadriglia decolla un solo velivolo, della 76ª squadriglia prendono il volo 3 velivoli, la 78ª è in azione con 4.

Anche l'81ª squadriglia partecipa allo scontro, ma per la perdita del diario storico non è possibile determinare con quali e quanti aerei. Ai nostri piloti, si affiancano 3 Sopwith Camel del No.28 squadron, decollati da Grossa quella mattina per una missione di pattugliamento offensivo.

Nonostante la completa sorpresa, in volo ci sono almeno 15 caccia italiani, a cui si aggiungono i britannici, che iniziano ad attaccare i velivoli avversari che continuano l'azione di bombardamento senza la protezione dei caccia di scorta.

Alle 12.00 una nuova ondata di 8 bombardieri dirige verso il campo. La sorpresa, però è svanita, e la formazione è intercettata dai caccia britannici sopra Montebelluna.

Al termine dello scontro, tra la prima e la seconda ondata, gli austro tedeschi lamentarono la perdita di almeno 11 velivoli. Le perdite italiane, assommarono a 4 specialisti deceduti e 5 Hanriot HD.1 della 70ª squadriglia, oltre a 2 Hanriot della 82ª distrutti con il bombardamento dell'hangar Bessonau e 2 Hanriot danneggiati.

Al 6° Gruppo aeroplani, con le squadriglie 76ª, 78ª e 81ª fu decretata la **Medaglia di Bronzo al V. M.** con la seguente motivazione: «*Durante un'incursione aerea nemica, in cui ben trenta velivoli avversari bombardavano e mitragliavano il campo di aviazione del 6° Gruppo aeroplani, tutti i piloti presenti, non scossi dalle prime perdite, si levarono in volo e con un contrattacco fulmineo ed imbattibile abbatterono ben undici apparecchi nemici, costringendo gli altri alla fuga.*

Cielo di Fossalunga (Istrana) 26 dicembre 1917»



Venerdì 28 aprile, presso il piazzale bandiera dell'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche, 42 giovani Allievi della Scuola Militare Aeronautica "Giulio Douhet" **hanno giurato fedeltà alla Repubblica Italiana**, presenti i familiari e le massime cariche Istituzionali Civili, Militari e Religiose.





La cerimonia, presieduta dal C. S. M. dell'A. M., **Gen. S.A. Enzo Vecciarelli** ed alla presenza del Comandante delle Scuole, **Gen. S.A. Fernando Giacotti**, è stata aperta dall'intervento del **Col. Michele Buccolo**, Comandante della Scuola Militare Aeronautica, che ha ricordato come il percorso intrapreso dai giovani allievi sia *"un percorso complesso, impegnativo ma di certo coraggioso"*

Nel prendere la parola, il Gen. Vecciarelli ha ringraziato le Autorità e tutti i presenti che con la loro testimonianza di vicinanza hanno voluto rendere ancora più significativa la giornata odierna. Un deferente saluto è stato rivolto al **Gonfalone della Città di Firenze**, inquadrato nello schieramento, insignito di 4 M.O., a testimonianza del coraggio e abnegazione, di civismo e solidarietà che hanno contraddistinto i fiorentini nella storia del nostro Paese. All'evento hanno altresì partecipato i **Gonfaloni della Regione Toscana**, della **città metropolitana di Firenze** e delle **Associazioni Combattentistiche e d'Arma** e gli ex Comandanti dell'ISMA, della Scuola Douhet e i docenti.



La presenza dell'Associazione ex-Allievi con una nutrita rappresentanza, ha attestato l'indissolubile legame tra il passato, il presente ed il futuro per gli uomini e le donne dello stesso Istituto Scolastico.

Alla cerimonia di Giuramento è seguito il Battesimo del Corso col nome **"Nadir"**, un punto immaginario nella volta celeste, opposto allo Zenit, al suo massimo quando la luna è più alta nel cielo.

Il motto scelto dal Corso è **"Aestus nitor, lumen noctem"**: lo splendore dell'ardore è luce nella notte.

Il padrino, Gen. D.A. **Stefano Fort**, Comandante dell'ISMA, ha infine consegnato nelle mani del Capo

Corso il vessillo che identificherà e accompagnerà per sempre il Corso medesimo.



Firenze, 6 maggio - circa **45 allievi** dell'ultimo corso della Scuola Aeronautica **"G. Douhet"** e alcuni esponenti dello Staff della scuola stessa e dell'I.S.M.A., sono stati formati alla teoria e alla pratica della Rianimazione Cardiopolmonare e qualificati e certificati operatori per la defibrillazione con il Defibrillatore Semiautomatico Esterno (DAE), nell'ambito del progetto **"Firenze ci sta a cuore"** dedicato alle classi delle scuole secondarie fiorentine. L'appuntamento, ormai entrato a far parte delle attività extracurricolari consolidate della scuola, prevede un corso teorico-pratico della durata di cinque ore, svolto a titolo gratuito, tenuto da istruttori certificati IRC (Italian Resuscitation Council), una società scientifica multidisciplinare riconosciuta a livello europeo che, nel campo del soccorso sanitario, contribuisce con altre società scientifiche internazionali

alla stesura e alla revisione dei protocolli operativi di impiego in varie attività del soccorso sanitario e della rianimazione e defibrillazione in particolare. Il corso è stato



organizzato con l'interessamento del socio **Col. Andrea Zani** della sez. A.A.A. di Firenze, istruttore Full IRC, e con la collaborazione dell'Associazione "**Nicco Testini ONLUS**", che ha messo a disposizione i manichini e i defibrillatori necessari. Gli istruttori che hanno partecipato (12 persone), tutti volontari, provenivano da varie Misericordie e Pubbliche Assistenze dell'area fiorentina. Diffondere capillarmente sul territorio la conoscenza delle pratiche di rianimazione e defibrillazione può contribuire a salvare il 60 - 65% delle vittime che ogni anno subiscono un arresto cardiaco, che nella sola città metropolitana di Firenze sono circa 1.000 ogni anno, invece che il 5 - 10% che attualmente viene salvato.



Il 20 giugno a San Casciano, nel cimitero del paese abbiamo reso omaggio alla **M.O.V.M. Livio Zannoni** e al nostro Presidente **Gen. Pier Giuseppe Iacopozi**.

Dopo la visita al cimitero, la cerimonia è proseguita con la deposizione di una corona di alloro alla lapide che ricorda la M.O.V.M. nella piazza principale di San Casciano a lui intitolata. Erano presenti il Colonnello Pil. **Giampaolo Marchetto** in rappresentanza del Comandante dell'I.S.M.A. Generale D.A. **Stefano Fort**, il Sindaco di San Casciano sig. **Massimiliano Pescini**, la nipote della medaglia d'oro sig.ra **Livia Zannoni**, il comandante della stazione Carabinieri luogotenente **Giuseppe Bonocore**, la sig.ra **Letizia Iacopozi**, la sig.ra **Wilma Naldini** pres. dell'Associazione Caduti dell'Aeronautica, numerosi nostri soci.

Dopo le cerimonie, la sig.ra **Livia Zannoni** ha voluto anche in questa occasione, con squisita ospitalità, aprire i saloni della bellissima e storica **villa Borromeo** dimostrando ancora una volta apprezzamento per la nostra Sezione. Nell'occasione il pres. **Col. Giuseppe Zampano** ha fatto dono di una pergamena alla signora Zannoni, e di un Crest dell'Associazione Arma Aeronautica di Firenze al sindaco di San Casciano.



Livio Zannoni, sottufficiale fotografo dell'aeronautica, medaglia d'oro al valor militare alla memoria, **caduto nel cielo di Dagahbur il 26 dicembre 1935** (con lui perse la vita anche il **tenente M.O.V.M. Tito Minniti**), cui è dedicata la piazza (conosciuta anche come piazza "della Stazione"), all'ingresso del paese di San Casciano. A lui nel 1937 il sancascianese **Enrico Parrini** dedicò un libro dal titolo "**Ala infranta**", oggi introvabile. Livio Zannoni nacque a Faenza l'11 ottobre 1909. Fin da piccolo, si distinse per la sua generosità nei confronti degli altri e per il suo fervido patriottismo. Nel 1928 fu ammesso alla scuola per specialisti fotografi della Regia Aeronautica a Capua. Dopo brevi periodi di servizio a Verona e Bolzano, alla fine del 1929 fu inviato in Somalia. Appena giunto gli fu subito assegnato un compito di grande importanza. Definire i confini con la Somalia Britannica, mai ben definita per la mancanza di rilevazioni cartografiche affidabili, di difficile realizzazione per l'impervietà e il clima equatoriale. L'impegno dimostrato nella missione gli valse la proposta per l'avanzamento al grado di sergente. Il 26 dicembre 1935 da una comunicazione radio intercettata durante la notte, si venne a sapere che nei pressi della piazzaforte di **Dagahbur** era stato abbattuto un aereo nemico. Da una successiva intercettazione si venne a sapere che i due aviatori erano stati uccisi dopo essersi difesi ad oltranza con le armi di bordo. Nei giorni successivi i resti dell'aereo vennero ritrovati dalle nostre truppe terrestri durante l'avanzata. Ad ambedue gli aviatori fu concessa la **medaglia d'oro al valor militare alla memoria**.

Firenze, 8 settembre 2017 -

Nell'ambito di un percorso di collaborazione, iniziato già da alcuni anni, tra la Sezione A.A.A. di Firenze e la Scuola Militare Aeronautica " Giulio Douhet ", con il precipuo compito di contribuire a trasfondere alle nuove generazioni la storia, le tradizioni, i valori e quegli ideali propri dell'Aeronautica Militare, venerdì 8 settembre, su invito del neo Comandante della Scuola, **Col. Prisco Antonio Monaco**, la Sezione di Firenze ha avuto il privilegio di organizzare un importante incontro di due ore, con i 45 allievi del 1° Corso,



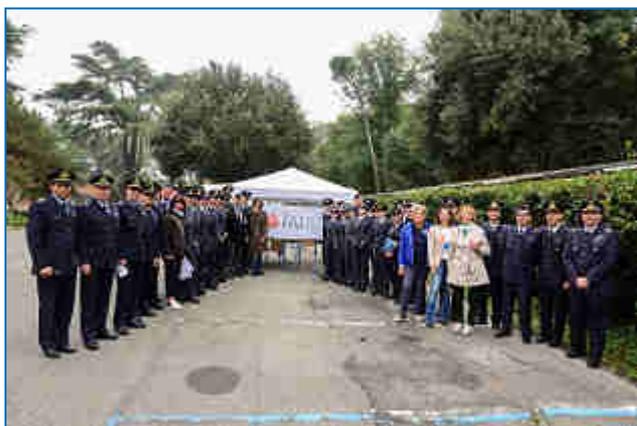
incorporati da una settimana, presso la Sala multimediale dell'ISMA, dove è situata anche la sede della Sezione A.A.A. di Firenze. All'incontro hanno partecipato il **Col. (r) Carlo Enrico Paciaroni**, Presidente regionale per la Toscana, il **Col. (r) Giuseppe Zampano**, Presidente della Sezione AAA di Firenze, il Socio **Col. (r) Andrea Zani**.

Il Col. Paciaroni ha salutato i giovani allievi e introdotto gli argomenti con l'ausilio di una interessante presentazione in PowerPoint, con un particolare riferimento alla storia dell'Associazione Arma Aeronautica, emanazione stessa dell'Aeronautica Militare, descrivendone l'organizzazione, i principi, le finalità, le attività e le modalità di partecipazione a questa grande e bella Associazione, riscuotendo un palese interesse e il plauso di tutto l'uditorio.

Il Col. Zampano ha proseguito, con un appassionato intervento, nel ricordare la storia della Sezione di Firenze e principalmente mostrando attraverso delle slide le molte iniziative e gli eventi degli ultimi anni che hanno visto la presenza molto rappresentativa degli allievi della Scuola Douhet. Tra gli eventi ha evidenziato il Convegno "*Il Volo e l'Arte*" ed il successo che ha ottenuto, tanto da diventare, dalla prima esperienza fiorentina, una importante occasione d'incontro e di studio in altre città quali Milano e Napoli, con ulteriori e più ambiziosi obiettivi nel prossimo futuro.

L'ultimo intervento del socio e consigliere, **Col. Zani**, ha comunicato agli allievi un'importante iniziativa, da lui curata con il supporto tecnico di una accreditata organizzazione, in cui verrà svolto un corso di cardioprotezione, *BLS-D (Basic Life Support & Defibrillation)* con l'uso del defibrillatore semiautomatico esterno. Anche in questo caso è stata utilizzata una breve e molto interessante presentazione in pp.

L'incontro si è concluso con il dono del gagliardetto della Sezione di Firenze e dell'ultimo numero del notiziario "*Firenze Azzurra*" alla giovanissima Capo Corso da parte del Presidente della Sezione. È seguita una visita guidata, da parte dei Soci, alla sede della Sezione con grande interesse e curiosità dei giovani allievi sempre dimostratisi molto attenti e desiderosi di conoscere. La foto di gruppo insieme ai rappresentanti dell'Associazione ha concluso questa giornata particolare.



Domenica 15 ottobre si è svolta presso l'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche la "giornata d'autunno", evento organizzato e promosso dal **FAI Giovani** ed offerto a tutti i cittadini in visita alla città ed alla scoperta dei luoghi d'arte più significativi e normalmente non accessibili al pubblico.

1586 visitatori hanno potuto attraversare gli ambienti di rappresentanza dell'ISMA percorrendo sale ed ambienti ricchi di storia ed arte e realizzati per opera del celebre Architetto fiorentino **Raffello Fagnoni**.

I visitatori sono stati ricevuti dai nostri soci qualificati **“guide monumentali dell’AM”**, dai giovani Allievi della Scuola Militare Douhet e dal Personale dell’ISMA e condotti in Palazzina Italia, nell’edificio del Comando ed in Palazzina Ufficiali dove hanno potuto ammirare il porticato, l’atrio, l’Aula Magna e la biblioteca d’Istituto, la Scala d’Onore e la Sala degli Stemmi, il bureau ed il Circolo Ufficiali, arricchiti dagli affreschi dei Maestri **Giovanni Colacicchi, Pietro Annigoni ed Elisabetta Rogai**.

Evidente lo stupore dei visitatori che si sono fatti trasportare indietro di 80 anni tra architettura razionalista e classicismo quattrocentesco fiorentino.

Il Comandante dell’ISMA, Generale di Divisione Aerea **Stefano Fort**, ha espresso particolare soddisfazione per l’elevato numero di cittadini in visita, accogliendo e guidando personalmente alcune delle personalità fiorentine attratte dalle bellezze storiche ed architettoniche custodite tra le mura erette dall’**Architetto Fagnoni**.



Il 27 ottobre, ha avuto luogo presso la mensa ufficiali dell’I.S.M.A., l’ormai tradizionale **“Pranzo di caccia”** durante il quale il com.te dell’Istituto, numerosi soci, invitati, e alcuni uff.li del quadro permanente hanno potuto apprezzare, grazie all’abilità venatoria e all’ottima mira dell’organizzatore, socio **M.Ilo Mario Sanzani**, già presidente della nostra Sezione, piatti a base di selvaggina e prodotti del territorio. L’evento è stato molto apprezzato dagli intervenuti. La Sezione di Firenze, il suo presidente **Col. Giuseppe Zampano**

e i soci tutti ringraziano Mario per la bellissima e generosa iniziativa.

Venerdì 24 novembre la Sez. di Firenze dell’A.A.A. ha offerto ai soci, al Com.te, agli Ufficiali e al quadro permanente dell’ISMA la tradizionale **“fettunta”**, merenda con la quale in Toscana viene celebrata la spremitura dell’olio di oliva **“nuovo”**. L’evento che ha avuto luogo nella sala di lettura del Circolo Ufficiali ha visto una qualificata e significativa partecipazione. La tavola riccamente imbandita è stata affrontata a passo di carica e **“spolverata”** dai presenti che hanno gradito e ripagato l’impegno dell’organizzazione e, soprattutto delle socie e delle consorti dei soci, che nella preparazione dei dolci hanno dato dimostrazione di **rara abilità culinaria e di “alta pasticceria”**. **Alle chef e alle pasticciere** che hanno dato un contributo fondamentale alla riuscita della serata, va un grazie particolarmente sentito.



Prima di recarsi al Circolo Ufficiali per partecipare alla **“fettunta”** i partecipanti hanno presenziato alla **cerimonia dell’Ammaina Bandiera**.



5 novembre - È venuta a mancare oggi a Roma la contessa **Maria Fede Caproni** di Taliedo, figura forte e carismatica figlia di **Giovanni Battista Caproni**, ingegnere aeronautico, imprenditore e pioniere dell'aviazione italiano. Dal 1911 sua tutta la serie di aerei che andarono dal Ca.8 a Ca.16; dal Ca.42 al Ca.40 negli anni a venire, sino ai modelli del dopoguerra coi quali conquistò diversi primati.

In nome di suo padre, Giovanni Battista Caproni, istituì un **Premio "Città di Arco"** e fu la stessa contessa Caproni ad indicare il nome del primo vincitore: si trattava dell'astronauta

Samantha Cristoforetti, premiata lo scorso 27 ottobre al Casinò di Arco in occasione del sessantesimo anniversario della morte del padre.



Giovanni Battista "Gianni" Caproni, I° conte di Taliedo (Massone, 3 luglio 1886 – Roma, 27 ottobre 1957), è stato un ingegnere aeronautico, imprenditore e pioniere dell'aviazione italiano.

Giovanni Battista Caproni nacque in Trentino, allora territorio austriaco, nella frazione di Massone (allora comune di Oltresarca), attuale Arco, tra Trento e il Lago di Garda. I genitori, Giuseppe e Paolina Maini, erano piccoli possidenti della nobiltà locale, il giovane Giovanni Battista poté così ottenere un'adeguata istruzione. Frequentò inizialmente la Realschule di Rovereto, laureandosi poi in ingegneria civile al politecnico di Monaco di Baviera nel 1907. L'anno successivo conseguì una

specializzazione in elettrotecnica presso l'istituto Montefiori di Liegi, dove conobbe **Henri Coandă** e iniziò a coltivare interesse per l'aeronautica, dopo aver assistito ad una dimostrazione dei **Fratelli Wright**.

Ritornato ad Arco, iniziò la realizzazione del suo primo velivolo a motore, il Ca.1. Aveva già realizzato un veleggiatore di tipo biplano, assieme all'amico Henri Coandă.

Prima che il prototipo giungesse a completamento, Caproni si trasferì in territorio italiano a Cascina Malpensa, in comune di Somma Lombardo, dove venne fondata la Caproni e il velivolo compì il suo primo volo il 27 maggio 1910, rimanendo distrutto nell'atterraggio, probabilmente per la nulla esperienza del pilota, e non per difetti del velivolo. Fondò in questo periodo anche la "Scuola di aviazione Caproni". Verso la fine del 1910 Caproni si trasferì poi a Vizzola Ticino, dove proseguì lo sviluppo di biplani, con i modelli da Ca.2 a Ca.7.

A partire dal 1911, si concentrò sullo sviluppo di monoplani, prodotti in piccole serie. Da questa serie Caproni sviluppò il Ca.18, non accettato al 1° concorso militare italiano, tenutosi all'inizio del 1913. Nonostante le difficoltà iniziò lo sviluppo dei trimotori da bombardamento che, dal prototipo Ca.31, porteranno alla sviluppo della famiglia di bombardieri, biplani e triplani.

Nel 1914, Giovanni Battista Caproni rifiutò un invito del governo imperiale austro-ungarico per trasferire la sua azienda all'interno dell'Impero.

Il conflitto dimostrò la bontà dei trimotori Caproni, che furono utilizzati dalle forze aeree di Italia, Francia, Regno Unito e Stati Uniti d'America e prodotti all'estero su licenza.

La fine della guerra provocò un drastico ridimensionamento dell'industria aeronautica.

Sempre più convinto delle capacità dell'aeroplano e del suo utilizzo come trasporto civile riadattò la propria fabbrica senza però abbandonare del tutto il militare.

Nel 1923 fu istituita la Regia Aeronautica e ricostituite subito le tre specialità: caccia, ricognizione e bombardamento con le relative flotte aeree.

Nel 1935 furono incorporate le Officine Meccaniche Reggiane, creando un gruppo industriale col nome "Aeroplani Caproni S.A." arrivando a contare più di 20 consociate (Gruppo Caproni)

Nel 1928 fu assunto dalla Caproni come capo collaudatore **Mario De Bernardi** già vincitore della coppa Schneider che aveva appena lasciato l'aviazione militare, che collaudò a Taliedo il Campini-Caproni C.C.2, e col quale il 30 novembre 1941 compì il primo volo da Milano-Roma.

Nel 1940 venne insignito da Vittorio Emanuele III del titolo nobiliare di conte di Taliedo.

A seguito dell'armistizio dell'8 settembre 1943 i principali stabilimenti si trovarono nella Repubblica Sociale Italiana, ma Caproni ottenne che maestranze e macchinari non fossero trasferiti in Germania. Tuttavia nell'immediato dopoguerra il nuovo governo italiano preferì materiale aeronautico estero, soprattutto degli Stati Uniti causando la crisi della Caproni che perse molte commesse.
Morì a Roma nel 1957 all'età di 71 anni.



Giovedì 7 dicembre, presso l'Aula Magna dell'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche di Firenze, alla presenza del **Gen. D. A. Stefano Fort**, ha avuto luogo la cerimonia di Consegna degli Spadini agli Allievi del 1° Corso della Scuola Militare Aeronautica "Giulio Douhet".

La cerimonia è stata aperta dal **Col. Prisco Antonio Monaco**, Comandante della Scuola, il quale, nel suo indirizzo di saluto, ha rimarcato come la permanenza per gli Allievi "in questa Scuola rappresenta un percorso di vita che richiede passione e ferrea determinazione ed insegna a stare insieme...a sacrificare gli individualismi a favore dello spirito di corpo" e ricordando come l'obiettivo della Scuola sia quello di "formare ottimi cittadini, a prescindere da ciò che sarà il loro successivo percorso al termine di questi tre anni".

La rituale consegna degli spadini è stata preceduta dalla prolusione del **Dott. Antonio Natali**, professore di storia dell'arte, autore di pubblicazioni di rilevanza internazionale e attuale curatore della mostra "Il Cinquecento a Firenze" ospitata presso Palazzo Strozzi, che ha coinvolto tutti i partecipanti con un appassionato ed appassionante intervento incentrato proprio sulla mostra rimarcando l'importanza dello studio della storia dell'arte in un Paese come



l'Italia, che ha un patrimonio artistico di assoluto rilievo ma le cui bellezze sono spesso conosciute più dai turisti che non dai cittadini stessi.

Il momento più significativo dell'evento è stato quello della consegna dello "Spadino" agli Allievi del 1° Corso, incorporati lo scorso 4 settembre.

Gli allievi al secondo anno di istruzione hanno infatti consegnato personalmente a ciascun allievo del 1° Corso uno spadino, simbolo dell'appartenenza alla Scuola, oltre che dell'impegno a condividerne i valori, i principi e le tradizioni, tra le quali si annovera quella del rituale e simbolico passaggio ai colleghi più giovani del "librone" e degli "arnesi del mestiere", piuma d'oca per il Liceo Classico e compasso per il Liceo Scientifico.

Nel corso della cerimonia sono stati, inoltre, consegnati alcuni riconoscimenti agli Allievi che nell'anno scolastico 2016/2017 si sono particolarmente distinti per meriti scolastici, disciplinari e sportivi e alcune borse di studio donate da Associazioni, Enti e famiglie da sempre legati alla Scuola ed ai suoi allievi.

Lo spadino, come ricordato dal Generale Fort nel suo indirizzo di saluto finale, trae origine da un'antica tradizione marinara: era infatti un'arma corta creata per i giovani ufficiali che, a bordo delle unità navali, non potevano svolgere agilmente il loro servizio utilizzando la



lunga sciabola d'ordinanza. Nel corso del tempo lo spadino divenne dunque sinonimo di "giovane" o "allievo", diffondendosi come tradizione anche tra le altre armi.



Il 14 dicembre ha visto alcuni ospiti e amici della Sezione che insieme ai nostri soci accompagnati dalle gentili consorti hanno partecipato alla “Cena degli auguri” che ha avuto luogo nell’inconsueta cornice dell’elegante **Country Club del Centro Ippico Toscano**.

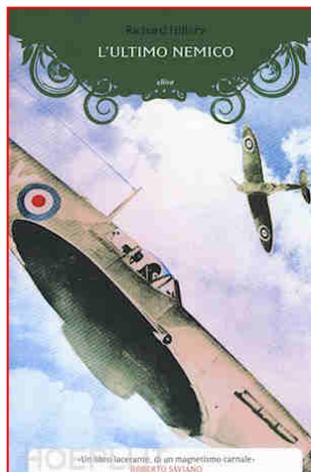
Il pres. **col. Giuseppe Zampano** nell’estendere, a nome di tutti i soci, gli auguri della sezione ai presenti e alle loro famiglie, ha voluto ricordare come l’anno 2017 sia stato un anno pieno di eventi che sono stati brillantemente assolti con il contributo dei soci che giornalmente si impegnano, e come la collaborazione ormai consolidata con il

quadro permanente e con il comando dell’ISMA sia stata fondamentale per la riuscita delle molte iniziative comuni portate a termine.

Il pres. regionale **col. Carlo E. Paciaroni** che ha preso subito dopo la parola ha voluto esprimere il compiacimento per la vitalità con la quale la Sez. di Firenze ha affrontato gli impegni e per gli ottimi risultati conseguiti che vengono riconosciuti anche dalla pres. nazionale e come la convenzione fra l’A.A.A. e l’A.M. trovi a Firenze la piena applicazione.

Nella sala da pranzo dopo aver consumato la cena ha avuto luogo il brindisi con il quale i presenti si sono scambiati reciprocamente gli auguri per un Buon Natale e per un nuovo anno fecondo e sereno.

Letto per voi



La più grande battaglia aerea della Seconda guerra mondiale, la "battaglia d'Inghilterra", viene narrata da uno dei suoi protagonisti in questo classico della letteratura di guerra. Accanto alla sua esperienza di pilota, all'iniziale gusto dell'avventura, ai duelli aerei, l'autore descrive le sofferenze di una nazione sotto attacco, la perdita del suo migliore amico e infine il confronto diretto con la fragilità umana. Pubblicato nel 1942, il libro ebbe uno straordinario successo, non soltanto per la storia vissuta in prima persona, ma anche per la qualità della scrittura e la capacità di autoanalisi dell'autore, considerato un esponente esemplare di una generazione condannata dalla Storia. **Hillary** ci racconta, in velocità e con efficacia, la sorprendente metamorfosi d'un gruppo di ventenni snob, disillusi e viziati, che divennero rapidamente dei disciplinatissimi, spesso eroici combattenti.

RICHARD HILLARY Nacque a Sydney nel 1919, tenente pilota della Royal Air Force, è stato un eroe della Battaglia d'Inghilterra. Studiò al Trinity College di Oxford e, nel 1939, entrò a far parte della RAF. Dopo aver abbattuto molti aerei nemici, venne colpito da un Messerschmitt il 3 settembre dello stesso anno. Gravemente ustionato e caduto in mare, riuscì a uscire dall'abitacolo e a resistere fino all'arrivo di una scialuppa di salvataggio. Nonostante le ferite alle mani, tornò in servizio attivo e morì nel 1943 durante un volo notturno.

Assemblee

Assemblea Annuale dei soci e riunioni del Consiglio Direttivo della Sezione di Firenze:

Il 26 febbraio 2017 si è tenuta l’Assemblea Generale annuale dei soci nella quale è stato dibattuto il seguente ordine del giorno:

1. *Nomina del presidente e del segretario dell'assemblea*
2. *Approvazione del verbale dell'Assemblea Annuale 2016*

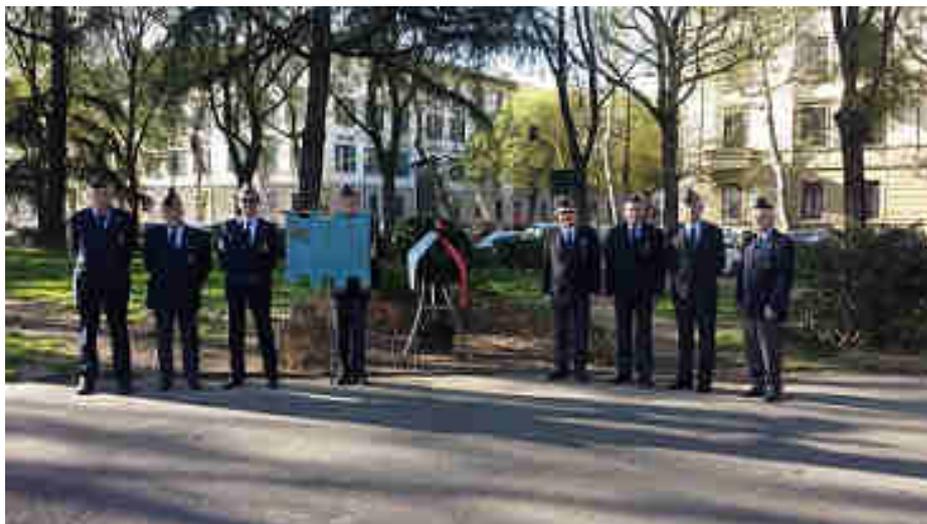
3. *Intervento del Presidente Regionale Col. C.E. Paciaroni*
4. *Presentazione e approvazione del resoconto economico consuntivo dell'anno 2016.*
5. *Presentazione e approvazione del resoconto economico preventivo dell'anno 2017.*
6. *Relazione del Presidente Col. G. Zampano*
7. *Calendario delle cerimonie, eventi, gite, attività per il 1° semestre anno 2017*
8. *Varie ed eventuali.*

Il Consiglio Direttivo si è riunito il **22 febbraio**, il **14 marzo**, il **7 giugno**, il **16 giugno**, il **13 settembre**, il **18 novembre**.

Si ricorda che i verbali integrali dell'Assemblea Annuale e delle riunioni del Consiglio Direttivo sono disponibili in sede per i soci che volessero consultarli.

In occasione del 100°

anniversario del primo volo a motore avvenuto a Firenze il **27 marzo 1910**, la Sezione di Firenze dell'Associazione Arma Aeronautica in collaborazione con il Comune e la Presidenza del Quartiere 2 ideò e realizzò un Monumento commemorativo eretto nei giardini del Viale Manfredo Fanti al Campo di Marte, che fu teatro di quei primi esperimenti di aviazione e che poi divenne l'aeroporto di Firenze fino ai primi anni '30.



Negli anni il luogo era stato oggetto di degrado e di incuria. I soci si sono impegnati nel recupero del monumento che raffigura un velivolo dell'epoca stilizzato, che si invola sostenuto dalla propria scia, e della ripulitura della zona. Una semplice ma significativa cerimonia ha visto la deposizione di una corona di alloro per solennizzare il recupero.

L'aeroporto di Firenze-Campo di Marte è stata un'infrastruttura aeroportuale militare e civile a servizio della città di Firenze tra il 1910 e il 1930. La sua ubicazione era nell'area dove attualmente sorgono lo stadio Artemio Franchi e il palasport Nelson Mandela Forum.

L'area dove venne costruito l'aeroporto era già utilizzata durante la seconda metà dell'Ottocento per parate ed esercitazioni militari.

La realizzazione del campo di volo avvenne nel **1910**, la cui inaugurazione fu battezzata da una serie di manifestazioni ed esibizioni aeree tra il 28 marzo e il 7 aprile.

La lunghezza della pista era di 700 metri. Dal settembre 1916 era sede della 105ª Squadriglia che resta fino al 18 gennaio 1919.

Dopo la prima guerra mondiale vi si stabilì un aeroclub per l'organizzazione di voli turistici e manifestazioni acrobatiche; nel 1925 la proprietà del campo di volo risultava del Comune di Firenze. Nel frattempo l'infrastruttura aeroportuale divenne importante sede per il collaudo di velivoli.

L'infrastruttura rimase attiva fino al 18 maggio 1930, quando si tenne l'ultima manifestazione aerea, alla presenza di Benito Mussolini.

In seguito, venne decisa la chiusura dell'infrastruttura aeroportuale, che non garantiva sufficienti margini di sviluppo e di sicurezza per la presenza di abitazioni nelle vicinanze del campo di volo; il 4 giugno 1931 venne inaugurato il nuovo aeroporto di Firenze-Peretola, mentre l'area dove si trovava il vecchio campo di volo venne in seguito riqualificata con la costruzione di numerosi impianti sportivi.



Il Cap. pil. Giancarlo Battagli, nato a Terranuova Bracciolini nel 1939, **sacrificò la propria vita il 7 nov. 1967** per evitare che il suo velivolo in avaria precipitasse sul paese di

Rapolano Terme, schiantandosi in località Terre Rosse, nei pressi di Armaiolo.

In occasione del 50° anniversario del suo sacrificio Terranuova Bracciolini ha voluto dedicargli una Mostra fotografica e documentaria dal titolo *“Quel giorno a Rapolano suonarono le campane”*. All’inaugurazione a Sezione di Firenze dell’A.A.A. è stata presente con alcuni soci tra i quali la sig.ra Vilma Naldini Chiarini, vedova del T.Col.Pil. Mario Naldini, perito nell’incidente di Ramstein che vide coinvolte le Frece Tricolori, e che ha contribuito all’allestimento della mostra stessa con cimeli e materiali appartenuti al marito.

A Rapolano Terme ancora vive il ricordo del pilota che salvò il centro abitato nel suo ultimo tragico volo al quale nel 2014 fu intitolata la scuola primaria.

“Un eroe normale di cui oggi sentiamo un gran bisogno, una persona che scelse di sacrificare la propria vita per salvare quelle dei rapolanesi” il commento del sindaco di Rapolano Terme “Il senso della storia, i suoi valori e i suoi insegnamenti sono fondanti per l'appartenenza ad una comunità e devono rimanere scolpiti nella memoria di una collettività”.



Varie:

Per l'uso durante la permanenza dei soci in sede e per le occasioni informali sono state approvvigionate delle **bellissime e comodissime felpe** che potete vedere in fotografia e che potranno essere acquistate presso la sezione al costo di € 30,00 cadauna.



Il C/C postale della Sezione A.A.A. di Firenze sul quale corrispondere la **quota sociale per il 2018 è il n° 23237506**. Si ricorda che l'importo è di € 25.00

Allo scopo di agevolare il più possibile il rinnovo dell'iscrizione alla nostra Associazione, i soci che lo desiderano potranno usufruire del pagamento tramite bonifico bancario usando il seguente IBAN:

IT05G0760102800000023237506

Ricordiamo che l'Associazione conta sulla volontà dei soci di destinare il **5 x 1000** del loro reddito per continuare nella sua meritoria opera di custode e salvaguardia delle nostre tradizioni aeronautiche.

Credits:

Testi, impaginazione, progetto grafico: Andrea Zani