

Il volo per passione, SENZA alcun finanziamento pubblico!

Volare a L'Aquila

N.3 Aprile 2023

La rivista
dell'Aero Club L'Aquila



2009-2023, LE FOTO (AEREE) A CONFRONTO

AFORISMI AERONAUTICI: «PERLE DI SAGGEZZA, GRANDI VERITA'!»

LE NEWS: ROBIN DR400, WELCOME BACK «BRAVO ECHO!»

ABRUZZO IN VOLO: «BUCCHIANICO (CH)»

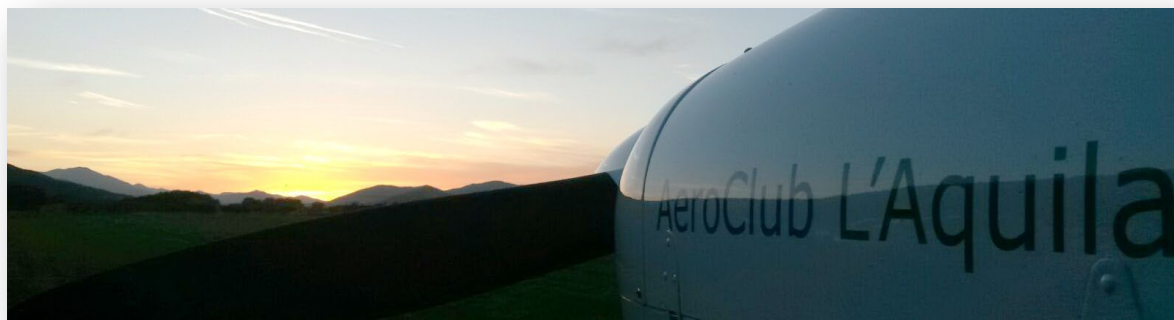
12.09.1943 - OPERAZIONE «QUERCIA», LA STORIA E IL RUOLO DEI VELIVOLI

IN MISSIONE: AVIOSUPERFICI «ALVARO LEONARDI» E «ALISCARLINO»

ZERO UNO: «AVIA WEATHER»

LE FOTO DEI SOCI

ANNIVERSARI



Il **6 Aprile** sono 14 anni dal **Terremoto** che nel **2009** ha cambiato profondamente L'Aquila e i territori circostanti. La forza del sisma ha distrutto, quella notte, scuole, uffici pubblici, luoghi di lavoro (fortunatamente deserti alle **3.32**), e gran parte delle abitazioni, con una devastante perdita di vite umane e ferite che rimarranno negli anni.

Per la prima volta in Italia una grande città capoluogo, insieme al suo territorio, veniva colpita così profondamente al cuore e doveva trovare la forza di una difficile ricostruzione, non soltanto materiale.

In questo numero abbiamo voluto riportare alcune foto aeree, scattate nel mese di marzo appena trascorso, a confronto con altre disponibili subito dopo il sisma o nei mesi successivi.

Foto rappresentative soltanto di alcuni edifici o spazi territoriali, ma che sono a testimonianza di quelle opere che sono state ricostruite, che sono in attesa di esserlo, o dei cambiamenti che il paesaggio ha subito in questi anni, e non solo a causa del sisma.

Anche se, in volo, le ferite inferte dal sisma sono spesso meno visibili che passeggiando nella città o in vari borghi colpiti nel 2009 o da altri terremoti negli anni successivi.

Altro anniversario che ricorre e ben diverso: il **28 Marzo** si sono celebrati i **100 anni dell'Aeronautica Militare**, l'arma più amata dai nostri soci e da tutti gli appassionati del volo. La sua nascita è legata non agli aerei ma agli aerostati: nel 1884 il Ministero della Guerra, autorizza la nascita del primo Servizio Aeronautico italiano che si sarebbe occupato del Torricelli e dell'Africo, due palloni aerostatici che vennero utilizzati durante la campagna d'Africa Orientale del 1887-1888.

Nel 1909 fu invitato a Roma *Wilbur Wright* per dimostrare la qualità del suo aeroplano. La dimostrazione convinse l'esercito, tanto da fondare nel campo di Centocelle (Roma) una scuola di volo che divenne anche il primo aeroporto italiano. La prima campagna militare in cui l'esercito dell'aeronautica italiana sarà impiegato come forza militare è quella di Libia del 1911-1912, attraverso l'utilizzo di 4 aerostati, 2 dirigibili e 28 aerei.

La *prima guerra mondiale* è tuttavia il campo dove l'aeronautica italiana ebbe il vero debutto: le forze aeree italiane nel 1915 disponevano però solo di 86 unità, fu

necessario costruire subito circa 12.000 aerei. Le forze aeree iniziarono anche ad occuparsi dei bombardamenti: in quel conflitto passerà alla storia l'impresa dei 7 velivoli guidati da *Gabriele d'Annunzio* che fecero un'incursione aerea su Vienna nel 1918. Il 28 marzo 1923 nasceva la *Regia Aeronautica* come forza autonoma e indipendente rispetto alla Marina e all'Esercito.

L'inizio del *secondo conflitto mondiale* evidenziò l'inferiorità rispetto le forze aeree alleate e nemiche, sia per qualità che per quantità. Pur in condizioni di inferiorità, l'Arma fu comunque utilizzata su tutto il Mediterraneo e persino sul fronte russo, dove le rigide condizioni resero ancora più difficile lo sforzo dei piloti. L'8 maggio 1945, dopo la resa incondizionata della Germania, hanno fine anche le operazioni belliche aeree. All'indomani del conflitto, fu deciso di modificare il nome che divenne *«Aeronautica Militare»*.

Infine ricordiamo anche i **75 anni delle Tecnam** (l'Aero Club ha in uso vari modelli della società) dalla costruzione del primo velivolo, il leggendario l'Astore P-48 nel 1948, che ha volato per la prima volta nel 1951.

I fratelli italiani *Luigi* e *Giovanni Pascale* iniziarono la loro lunga storia raccogliendo nel dopoguerra quattro motori aeronautici, non funzionanti, in un mercatino delle pulci pieno di macchine, assemblando un motore funzionante per P48. Nel 1957 venne fondata la società **Partenavia** per la produzione di velivoli monomotore ad ala alta e bassa per scuole di volo e aeroclub del mercato italiano. Nel 1990, *Paolo Pascale*, l'attuale amministratore delegato, sostenne il design del **P92**. Questo velivolo ultraleggero ha elevato il marchio Tecnam con oltre 2.600 velivoli prodotti. Nei due decenni successivi Tecnam progetterà, produrrà e consegnerà il Seasky, un Twin-Engine **P2006T**, il primo **P2008** in composito, il **P2010** e, più recentemente, il **P2012** Twin Engine per soddisfare trasporti merci, compagnie aeree regionali e servizi di aeroambulanza. Tecnam ha tre stabilimenti di produzione in Italia e filiali a Sebring, in Florida (USA), e a Brisbane, in Australia e produce oltre l'85% dei velivoli nei propri stabilimenti

Il Presidente

L'editoriale



VOLA CON NOI !

Sono aperte le iscrizioni ai nostri corsi di volo.

Aeromobili, Ultraleggeri, Droni.

Scegli l'Aereo fra Tecnam P2008 JC (*Aviazione Generale*) o Tecnam P92 Eaglet (*Volo Diporto Sportivo*), e valuta il percorso formativo e professionale più adeguato alle tue esigenze.

Iscrizioni aperte!

Corso **Pilota Privato**

Corso **Pilota Velivolo Leggero**

Corsi **Volo Diporto Sportivo**

- Basico
- Trasporto Passeggero
- Radiofonia
- Avanzato

Corsi **Droni**



Aviosuperficie L'Aquila
Località Vicenne, Poggio Picence (AQ)

+39 333 210 7931 info@aeroclublquila.it

PPL e LAPL



SAPR



VDS



Aforismi Aeronautici

Perle di Saggezza, grandi Verità!

1. Decollare è facoltativo, atterrare è obbligatorio.
2. Se Dio avesse voluto che l'uomo volasse, gli avrebbe dato più soldi.
3. Ci sono tre semplici regole per fare un atterraggio morbido: sfortunatamente nessuno le conosce.
4. Volare non è pericoloso, precipitare invece lo è.
5. Se spingi la cloche avanti, le case diventano più grandi; se tiri la cloche verso di te, diventano più piccole. (A meno che tu non insista a tirare la cloche verso di te, in tal caso diventano grandi di nuovo)
6. E' meglio trovarsi a terra sognando di essere in volo, che trovarsi in volo sognando di essere a terra.
7. L'elica è solo un grande ventilatore sul muso dell'aereo che tiene fresco il pilota. Non ci credete? Se l'elica si ferma, il pilota inizia a sudare...
8. L'unica volta in cui avete troppo carburante è quando state andando a fuoco.
9. Fai di tutto affinché il numero dei tuoi atterraggi sia uguale al numero dei tuoi decolli.
10. Volare è la seconda più grande emozione conosciuta dall'uomo. Atterrare è la prima!
11. Definizioni: «buon atterraggio», è uno dopo il quale si può lasciare l'aereo sulle proprie gambe. «Grande atterraggio»: è uno dopo il quale si può utilizzare l'aereo un'altra volta.
12. La probabilità di sopravvivere è inversamente proporzionale all'angolo di discesa.
13. La velocità è vita, l'altitudine è una assicurazione sulla vita. Nessuno è mai entrato in collisione con il cielo.
14. Un aereo si guida con la testa, non con le mani (n.d.r. In corso di revisione all'Aero Club L'Aquila, per il subentro del fattore c... Chi sa...sa...se no chiedete).
15. Non lasciate mai che un aereo vi porti in un posto in cui il vostro cervello non sia arrivato almeno cinque minuti prima.
16. Saprete di essere atterrati senza carello quando è necessario dare tutta potenza per rullare.
17. L'elicottero è una collezione di tante parti rotanti che vanno a sinistra e a destra e di altrettante parti che vanno su e giù, tutte che cercano di assumere un moto casuale. Gli elicotteri in realtà non volano, semplicemente sono così brutti che la Terra li respinge!
18. Riflessioni: «Quello che abbiamo fatto era un atterraggio o ci hanno abbattuto?»
19. Impara dagli errori altrui. Non vivrai abbastanza a lungo per farli tutti tu.
20. Fidati del tuo capitano e comunque allacciati sempre la cintura di sicurezza.
21. La capacità di giudizio viene dall'esperienza, e l'esperienza viene dagli errori di giudizio.
22. L'aviazione non è tanto una professione, quanto una malattia
23. La cosa peggiore di un comandante che non ha mai volato come co-pilota è un co-pilota che una volta era comandante.
24. Ogni tentativo di aumentare l'autonomia farà aumentare il vento di prua (anche qui è arrivato Murphy?).
25. Un uragano non è così brutto al suo interno come appare dall'esterno: è molto peggio!
26. Un pilota maschio è un'anima confusa che parla di donne quando vola, e di volo quando è con una donna.
27. Ricordati, su un aereo sei sempre uno studente.
28. Continua a controllare tutto, c'è sempre qualcosa che ti è sfuggito.
29. Darsi delle pacche sulle spalle non ti aiuta a volare più veloce o più in alto.
30. Ci sono piloti anziani e ci sono piloti incoscienti, ma non ci sono piloti anziani ed incoscienti!
31. Cose inutili quando si vola: altitudine sopra di te, pista dietro di te, benzina nelle taniche.
32. Volare è il passatempo ideale per l'uomo che vuole sentirsi come un ragazzo, non per l'uomo che lo è ancora.
33. Con un chilometro di strada non vai da nessuna parte, con un chilometro di pista puoi andare dove vuoi.
34. La gravità non perde mai! il massimo che puoi ottenere è un pareggio!

WELCOME BACK «BRAVO ECHO!»

Una pubblicità dell'amaro Montenegro recitava testualmente: *"Ora quell'antico vaso andava portato in salvo... sembrava impossibile ma ce l'avevamo fatta!"*

I nostri **Valerio Tarquini** e **Vincenzo Grimaldi** non hanno portato in salvo alcun vaso, ma hanno finalmente riportato a casa un carissimo vecchio amico....

Sembrava (davvero) impossibile ma il nostro Robin è tornato!

Welcome Back home «Bravo Echo!»





ABRUZZO IN VOLO: «BUCCHIANICO (CH)»

Bucchianico è un antico centro medievale in provincia di **Chieti**, di oltre 5000 abitanti, che si sviluppa a circa 370 metri s.l.m. lungo uno dei colli appartenenti alla dorsale collinare preappenninica e divide le valli formate dai fiumi Alento a nord e Foro a sud.

Il colle, orientato da sud-ovest a nord-est è separato dal restante crinale dalle depressioni di Pozzo Nuovo e di S. Maria in Casoria.

Il territorio comunale si estende per circa 38 kmq, ed il borgo visto dall'altro presenta la sua caratteristica forma allungata che segue la morfologia del colle.

La storia di Bucchianico è antichissima. Al Museo de «**La Civitella**» di Chieti, sono esposti diversi reperti: una fibula in bronzo, datata IX sec. a. C., tre bronzetti votivi e una scultura di una testa maschile in marmo provenienti proprio dal territorio

di Bucchianico.

Gli storici concordano però che per trovare una struttura urbana compiuta, occorre attendere il IX secolo d. C., quando gli abitanti di **Buca**, una località vicina a Vasto, distrutta dai Saraceni, cercarono rifugio su questo colle.

Medievale è tutta la zona detta «**castellara**» dove vi è la possibilità di vedere l'unica **antica porta di accesso** a Bucchianico rimasta in piedi. È ad arco acuto. Antichissime sono le confraternite che operarono a Bucchianico. La più antica, da una documentazione esistente, dovrebbe risalire addirittura al 1033.

Era intitolata a **San Giacomo** ed operava all'interno della chiesa dei SS. Angelo e Salvatore.



Rocca Calascio, raggiungibile con una piccola deviazione se procediamo verso Popoli, o tappa quasi obbligata passando per Forca di Penne



La città di Chieti, facile punto di riferimento in direzione della Costa Adriatica



Nel XIV secolo ebbe alcuni dissidi con Chieti per problemi di confini e subì un assedio da parte dei teatini, risolto, senza spargimento di sangue, grazie ad un sogno miracoloso che Sant'Urbano fece al Sergentiere. Da questo episodio prende origine la famosa **fiesta dei Banderesi** che si festeggia ininterrottamente da circa sette secoli a Bucchianico.

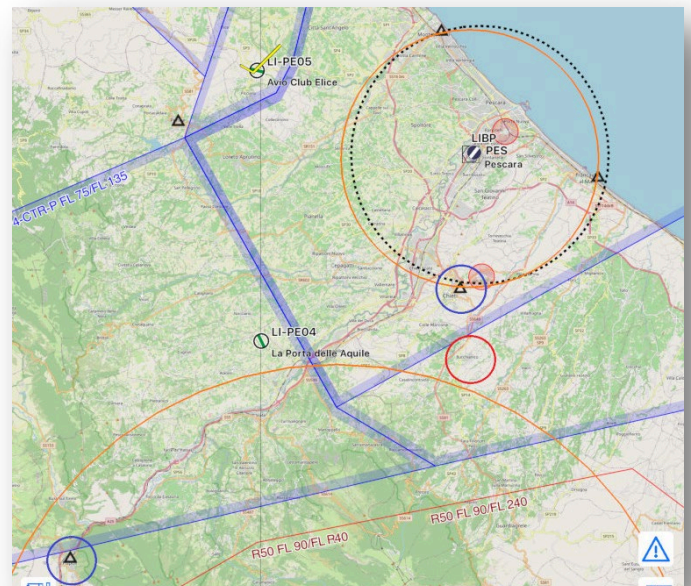
Altro evento importante per la storia di Bucchianico, la nascita il 25 maggio 1550 di **Camillo de Lellis**, (morto a Roma il 14 luglio 1614) fondatore dell'**Ordine dei Ministri degli Infermi** (Camilliani). Nel secolo XVIII molte famiglie borghesi, tra cui i De Lellis, Maccarone, Maximino, Torello, Sancto Ferrari, Urbanucci, acquisirono titoli nobiliari e chiamarono maestri fabbricatori lombardi per farsi costruire palazzi al centro storico. Tuttora nei vari scantinati di questi palazzi si trovano ambienti di grande interesse architettonico, con volte ora a crociera ed ora a botte lavorate con mattoni a vista. Erano frantoi, cantine, magazzini necessari per il commercio con Venezia e la Dalmazia attraverso il porto di Ortona e per le famose fiere lancianesi.

Protettore di Bucchianico dal 1623 e di Chieti dal 1624, Camillo de Lellis fu canonizzato nel 1746. I Papi successivi lo elessero celeste patrono della sanità civile e militare, degli ospedali e delle case di cure, degli ammalati, della Regione Abruzzo. È considerato precursore della Croce Rossa. I Camilliani sono presenti nei cinque continenti. Viene festeggiato il 14 e 15 luglio.

IN VOLO

Per raggiungere Bucchianico dall'Aviosuperficie si procede in direzione Costa Adriatica, entrando in contatto con il **CTR di Pescara** (l'ATZ di Pescara è classificato «Delta») in quanto interesseremo lo spazio controllato dall'aeroporto. Una piccola deviazione, prima di entrare nel CTR di Pescara, potrebbe consentire di sorvolare anche **Rocca Calascio**.

Come punti di riferimento, da fornire a Pescara, possiamo scegliere **Forca di Penne** (valico dell'Appennino centrale) o **Popoli**, su cui saremo a 6000 piedi per il sistema montuoso da superare. Altro punto di riferimento ben visibile sarà a seguire la città di **Chieti**, che potremmo anche raggiungere per proseguire sulla costa o, volendo, per un touch and go al vicino aeroporto di Pescara. Bucchianico sarà facilmente individuabile a Sud di Chieti (si veda la mappa)



Nella mappa (Airmate), i cerchi blu sono i punti di riporto di Popoli e Chieti. In rosso la posizione di Bucchianico

12 Settembre 1943, Campo Imperatore, operazione Quercia. La storia e il ruolo dei velivoli



Bundesarchiv, Bild 1011-567-1523-35A
Foto: Stocker, Dr. | 1943

Una formazione di due DFS 230 scortati da uno Junkers Ju 87 nel cielo italiano.

Il DFS 230 nasce dall'esigenza di dotare la Luftwaffe di un capiente mezzo da trasporto dal basso costo di realizzazione e di rapida costruzione, con il ruolo di appoggio tattico alle truppe di terra.

Il progetto venne avviato nel 1933 su suggerimento dell'asso dell'aviazione Ernst Udet e successivamente sviluppato nel 1937 dal Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug (DFS) su progetto di Hans Jacobs.

L'aliante aveva il compito di paracadutare truppe nelle zone di operazione. Il suo carico utile era di 10 soldati con equipaggiamento o 1200 kg di materiale.

L'Operazione Quercia (in tedesco, *Unternehmen Eiche*) fu il nome in codice di un'operazione militare portata a termine il 12 settembre 1943 dai paracadutisti del Lehrbataillon (2. Fallschirmjägerdivision) e da alcune SS del Sicherheitsdienst, operazione finalizzata alla liberazione di Benito Mussolini imprigionato a Campo Imperatore sul Gran Sasso per ordine di Badoglio.

Da ricostruzioni storiche, fra tutte quella di Walter Cavalieri, non si trattò proprio di una liberazione, in quanto «la mattina del 12 settembre, prima ancora dell'arrivo dei tedeschi, egli non era più, tecnicamente, un prigioniero. La constatazione che attorno all'Albergo non si sia sparato un solo colpo di fucile, piuttosto che di "liberazione", dovrebbe far parlare di un rapimento, una cattura, una consegna o un prelievo consensuale.»

Riguardo l'operazione, il sistema di controllo hitleriano prevedeva che i subordinati avessero compiti comuni in

diversi reparti, in modo da controllarsi a vicenda. Perciò l'operazione fu eseguita dai paracadutisti e dalle SS insieme. I ruoli di comando vennero assegnati al maggiore dei paracadutisti e comandante del Lehrbataillon Harald-Otto Mors, al generale Kurt Student, fondatore dell'arma dei paracadutisti e, al capitano delle SS Otto Skorzeny (che alla fine se ne arrogò totalmente il merito, spalleggiato in questo dalla propaganda nazista e, nello specifico, da Ernst Kaltenbrunner).

Lo stesso Hitler aveva dichiarato a Skorzeny, in tono di irritazione crescente, che il suo alleato, Mussolini, era stato tradito e arrestato, che l'Italia era pronta all'invasione da parte degli Alleati, e che il Re insieme a Badoglio aveva tramato la caduta del fascismo e ora i due meditavano di andare dagli Alleati consegnando il prigioniero Mussolini quale capro espiatorio della decisione di andare in guerra. Infine aggiunse, come riporta lo scrittore Charles Foley, curatore della biografia di Skorzeny: "Lei, Skorzeny, salverà il mio amico".

Dopo una serie di informazioni che indicavano Mussolini tenuto prima a Ponza, La Spezia e infine all'Isola d'Elba, Skorzeny individuò con sicurezza il luogo in cui era tenuto.

Herbert Kappler, un alto ufficiale delle SS, venne infatti a sapere da un messaggio cifrato che attorno al Gran Sasso erano state "ultimate le misure di sicurezza", il tutto firmato Guei. Le spie tedesche dicevano che Guei era il nuovo funzionario responsabile della sicurezza di Mussolini. La notizia interessò Skorzeny il quale si gettò sulla pista, che si rivelò proficua: sull'altopiano del Gran Sasso chiamato «Campo Imperatore» era stato costruito di recente un centro di sport invernali, il cui albergo era raggiungibile solo tramite la funivia che parte da Assergi; un luogo dunque, l'altopiano, difficile da raggiungere e facilmente difendibile, con i requisiti necessari per custodire un personaggio dell'importanza di Mussolini.



Alcuni alianti atterrati a Campo Imperatore, sullo sfondo l'albergo



Foto scattata da Bruno Kayser da i uno degli alianti. Si individua l'albergo di Campo Imperatore e la stazione di arrivo della funivia.

Bisognava ora avere delle prove: queste vennero dal tenente medico **Leo Krutoff**, il quale fu incaricato di recarsi a Campo Imperatore per un sopralluogo, con la scusa di dover organizzare la convalescenza nell'albergo di soldati tedeschi malati di malaria (questo fu almeno quanto viene detto all'ignaro ufficiale medico). Krutoff però, quando giunse nel paesino di Assergi per prendere la funivia, fu bruscamente bloccato da alcuni carabinieri che gli spiegarono che la zona del Gran Sasso era stata dichiarata "zona militare"; quindi era impossibile salirvi. Era quanto voleva sapere Skorzeny, che decise di sorvolare la zona con un ricognitore, scattò delle foto con una macchina manuale (quella dell'aereo si era inceppata) e si trovò davanti le immagini dell'albergo con una sola, minuscola porzione di terreno piano attorno.

Nella serata i tedeschi scoprirono dalla radio che l'Italia si era arresa e la notte

stessa gli alleati erano sbarcati a Salerno, e che Mussolini sarebbe stato consegnato agli alleati.

L'Italia ora era zona nemica, ma Campo Imperatore sembrava davvero irraggiungibile. I paracadutisti si sarebbero sfracellati sulle rocce, da Campo Imperatore avrebbero potuto tagliare facilmente la funivia per isolare così di colpo la zona da un attacco via terra. L'unica speranza era quella piccola porzione di terreno accanto l'albergo.

E anche se Student avrebbe voluto un lancio di parà intorno a Fonte Cerreto, Mors obiettò che i venti forti e il terreno scosceso avrebbero reso difficile l'impresa, e sarebbe mancato del tutto l'effetto-sorpresa col rischio di una uccisione di Mussolini. Quindi propose un progetto alternativo: una operazione "cielo-terra" con 400 uomini perfettamente addestrati, da impegnare in due manovre distinte che si sarebbero dovute ricongiungere sull'obiettivo alle

ore 14 del 12 settembre.

A questo punto i tedeschi ruppero gli indugi e la mattina dopo diedero inizio all'operazione Eiche, che scattò alle 3 antimeridiane del 12 settembre, quando una colonna motorizzata si mosse alla volta di Assergi.

La partenza dei **12 alianti DFS 230 della 2. Fallschirmjäger-Division** (3 dei quali si staccano però dai traini nella fase di decollo), trainati da dodici aerei **Henschel 230** era prevista per le 12.30, ma venne anticipata di qualche minuto in quanto una serie di bombardieri alleati sorvolò l'aeroporto.

Dato il limitato spazio a disposizione per l'atterraggio, sulle ruote degli alianti furono incastrati dei **rotoli di filo spinato**, per creare un forte attrito col suolo.



Bundesarchiv, Bild 1011-507-1503D-07
Foto: Schneiders, Toni | 12. September 1943



Bundesarchiv, Bild 1011-507-1503A-06
Foto: Schneiders, Toni | 12. September 1943



Bundesarchiv, Bild 1011-567-1503A-02
Foto: Schneiders, Toni | 17. September 1943



Bundesarchiv, Bild 1011-567-1503C-31

Durante il volo di avvicinamento l'aereo che rimorchiava il DFS con Otto Skorzeny, pilotato dal tenente **Elimar Meyer**, si trovò, dalla quarta posizione che aveva al decollo, a essere in testa alla formazione, dato che i primi tre Henschel avevano virato per guadagnare quota e si erano accodati alla formazione, ma non quello col capitano SS a bordo. E così si trovò davanti all'aliante dove c'era invece il tenente **barone Georg von Berlepsch**, comandante dell'unità d'assalto alla quale Skorzeny era stato aggregato come consigliere politico e con espresso divieto da parte di Student di esercitare il grado. A bordo portano come ostaggio il gen. italiano **Fernando Soletti**.

La colonna terrestre forza il blocco di Assergi uccidendo il carabiniere **Giovanni Natale** e la guardia forestale **Pasquale Vitocco**, che ferito morirà il giorno dopo

all'ospedale civile dell'Aquila. Saranno le uniche due vittime dell'operazione nel tentativo di opporsi ai militari tedeschi. Gli alianti tedeschi atterrano, non senza difficoltà; uno si danneggia con feriti. Ne fuoriescono decine di soldati armati che si dirigono rapidamente verso la costruzione più vicina.

Non ci saranno altre reazioni da parte degli italiani.

Del resto, in caso di reazione italiana l'esito della battaglia sarebbe stato tutt'altro che scontato (circa 80 parà contro un centinaio di carabinieri e poliziotti). Un altro custode del duce, il maresciallo dei carabinieri Osvaldo Antichi scriverà con rammarico: «Se 48 ore prima della liberazione di Mussolini non ci fosse stato annunciato, dai

responsabili governativi, che gli ordini che avevamo ricevuto in precedenza dovevansi ritenere annullati, sono più che sicuro che, armati come eravamo, in campo chiuso, bloccata la teleferica, avevamo infallibilmente, senza dubbio, al cento per cento, ragione sui teutonici.» Senonché, un'ora prima del blitz tedesco, Gueli riceve il famoso radiogramma di Senise, che ribadisce: «Raccomandare all'ispettore reale Gueli di agire con la massima prudenza.» Alla vigilia di un prevedibile scontro armato, era un chiaro invito ad evitare spargimenti di sangue e a desistere dal combattimento, cioè un esplicito invito alla resa. Significava che gli ordini precedenti erano da considerarsi aboliti.



Bundesarchiv, Bild 1011-567-1503B-05
Foto: Schneiders, Toni | 12. September 1943

L'albergo di Campo Imperatore, Foto ripresa dai tedeschi il giorno dell'operazione





Fieseler Fi 156 Storch (Cicogna) pronto per il decollo



Bundesarchiv, Bild 1011-567-1503A-33
Foto: Schneider, Toni | 12. September 1943

Paracadutisti tedeschi. Sullo sfondo l'aereo con cui Mussolini sarà portato via

E infatti i tedeschi, che non sanno nulla del contrordine, scoprono con stupore l'inaspettata accoglienza dei «nemici». Lo stesso Mors racconta della sua sorpresa: *«La guardia italiana consegna le armi con lentezza e indifferenza. Parecchi degli uomini che la compongono gettano allegramente i loro fucili nell'abisso. Hanno l'aria contenta e scherzano coi soldati tedeschi.»* In meno di 20 minuti e senza sparare un colpo il tutto si conclude con un momento conviviale tra soldati italiani e tedeschi nella sala dello stesso albergo, tutti pacificamente a brindare con le armi in spalla.

Ecco perchè quando Harald Mors tornò sul Gran Sasso nel 1993, per il cinquantesimo anniversario dell'impresa, esordì dicendo: **«E' stata un'azione militare, ma non una missione di guerra.»**

Skorzeny si fece avanti per essere il primo a vedere Benito Mussolini, arrivò alla porta della camera del Duce che aveva

visto alla finestra e spinse via un paracadutista che, rispondendo a un preciso ordine "ad personam" di Student, lo aveva preceduto.

Fu Skorzeny a salutare per primo Mussolini, nonostante si fosse accordato con Student di rimanere solo un «consigliere politico», violando gli ordini che vietavano persino di scendere in picchiata, cosa che lui aveva imposto a Meyer, scompaginando la formazione e costringendo due alleati ad andare a sbattere contro le rocce circostanti.

Dopo qualche foto, Mussolini doveva ripartire con il capitano della Luftwaffe **Gerlach** su uno **Storch (Cicogna)**, aereo a decollo e atterraggio breve, portato sull'altipiano dallo stesso capitano.

L'aereo poteva trasportare solo un passeggero, soprattutto in partenza da una pista di decollo così corta, per questo ne era stato previsto un altro per trasportare l'ufficiale accompagnatore, che venne designato in Skorzeny, secondo i suoi espressi desideri.

Il secondo aereo però non riuscì ad

atterrare. Skorzeny, non si perse d'animo e nonostante il suo peso non indifferente, riuscì ugualmente a ottenere il permesso da Mors e dal pilota di poter salire sullo Storch, forse facendo pesare il suo grado o grazie a ordini «superiori» (il grado di capitano era uguale a quello di Gerlach, ma bisogna ricordare che Skorzeny apparteneva alle SS).

La pista era troppo corta così Gerlach, abile pilota, decise di far trattenere le ali dello Storch da alcuni soldati fino a raggiungere il massimo regime del motore. A un segnale, lasciato libero, l'aereo scattò in avanti verso il burrone. Scomparve per qualche momento nell'abisso, ma poi lo si poté vedere da lontano mentre si alzava verso il cielo.

A **Pratica di Mare**, dove atterrò, Mussolini fu imbarcato su un **Heinkel He 111** che lo portò a Vienna, e poi a Monaco: il 14 settembre, a Rastenburg, incontrò Hitler.

Alianti distrutti in atterraggio



Bundesarchiv, Bild 1011-567-1503D-02
Foto: Schneider, Toni | 12. September 1943



AVIOSUPERFICIE «ALVARO LEONARDI», TERNI



Primo week end utile di Marzo.

Un messaggio dalla chat dell'Aero Club propone, anche visto il meteo non troppo affidabile, di fare un volo fino all'Aviosuperficie di Terni.

Si raccolgono le adesioni, e alla fine si parte con ben 4 aerei ed 8 piloti, che si alterneranno in andata e ritorno.

- **Partenavia P66**, presente!
- **Tecnam P2008**, presente!
- **Tecnam P92**, presente!
- **Tecnam Astore** (privato), presente!

Il volo verso Terni richiede poco tempo, 30 minuti o poco più, per cui alla fine si partirà verso le 11.30, approfittando della mattinata anche per un ripasso in aula di alcune nozioni aeronautiche e per un briefing pre-volo.

Alcuni aerei porteranno qualche minuto di ritardo, in quanto altri piloti sembra abbiano avuta la stessa idea e stanno confluendo a Terni, alla fine il parcheggio esterno sarà praticamente pieno.

Però ci siamo mossi in anticipo e prenotato presso il ristorante «Il Barone Rosa», ubicato all'interno dell'Aviosuperficie. Ottima pianificazione!!



In alto: Il P2008 segue il P66 per la partenza dall'Aviosuperficie di Terni.

In basso: in aula, ripasso nozioni e briefing pre-volo.

IN «MISSIONE» - AVIOSUPERFICIE ALVARO LEONARDI



La città di Rieti (in alto a sinistra nella foto) e l'Aeroporto (al centro della foto)

Foto in basso: la città di Terni



«Scheggia» e il P66 «I-IADF» al parcheggio esterno



A tavola!

IN «MISSIONE» - AVIOSUPERFICIE ALVARO LEONARDI



Parcheggio esterno
all'Aviosuperficie di Terni



Sopra: dal P2008, in attesa del decollo del P66

A sinistra: anche in decollo c'è la fila per ripartire

In basso: in atterraggio all'Aviosuperficie L'Aquila



AVIOSUPERFICIE «ALISCARLINO»

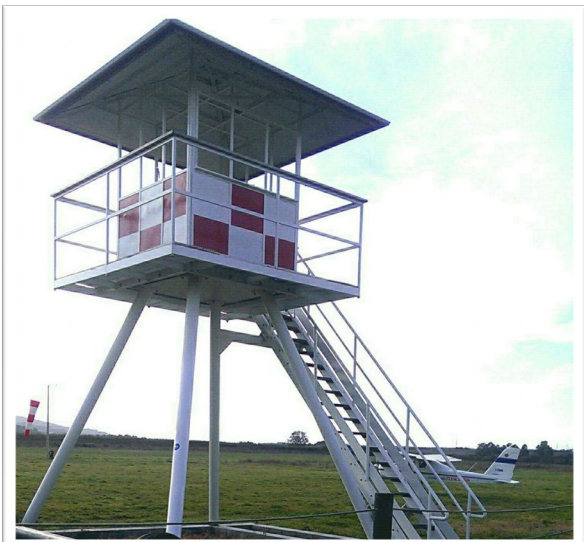
L'Aviosuperficie **Aliscarlino** è un piccolo aeroporto in Toscana, con 2 piste: 7/25 e 9/27.

Il codice ICAO del campo è IT-0181. E' situato vicino al mare ed all'esclusivo porto di **Punta Ala**.

In una splendida giornata di metà Marzo, 15 aeromobili di **Piloti di Classe**, inclusi alcuni soci dell'Aero Club, si sono incontrati per gustare l'ottimo **Caciucco** (e non solo!) preparato da Claudio (proprietario e cuoco).



IN «MISSIONE» - AVIOSUPERFICIE ALISCARLINO



Avia Weather

La rubrica dedicata alle applicazioni che consentono di agevolare le attività di volo

My stations

- Pescara** LIBP **VFR**
 220° 3 kt 1021 hPa 9 °C
 Broken at 24000 ft AGL
 Visibility min. 10 km 19'
- Perugia San Egidio** LIRZ **VFR**
 280° 2 kt 1020 hPa 12 °C
 Light rain
 Broken at 3600 ft AGL
 Visibility min. 10 km 19'
- Rieti** LIQN **VFR**
 320° 4 kt 1020 hPa 14 °C
 Few at 3000 ft AGL
 Visibility min. 10 km *expired*
- Roma Urbe** LIRU **VFR**
 240° 6 kt 1020 hPa 16 °C
 Scattered at 3000 ft AGL
 Visibility min. 10 km *expired*

DECODED RAW NOTAM

METAR **VFR**

Issued 20:20, 19 minutes ago
 METAR valid

Wind 220° at 3 kt
 Clouds Broken at 24000 ft AGL
 Visibility At least 10 km
 Temperature 9 °C, dew point 8 °C
 Humidity 93 %
 QNH / QFE 1021 hPa / 1020 hPa
 Pressure Alt. -188 ft (211 ft below airfield)
 Density Alt. -792 ft (815 ft below airfield)
 Color State Blue +
 Daylight Sunrise 6:07, sunset 18:15
 Flags Automatic
 Provider DWD

RUNWAYS

Wind data for runways are an Add-on feature with 7 days of trial remaining. To support the development, please tap here.

0 kt 3 kt **22** 2418 x 44 m Asphalt **(04)**

La schermata iniziale e un esempio di METAR decodificato e di calcolo della pista in uso sull'aeroporto.

Cliccando sulla pista in uso (immagine in basso) sono fornite informazioni sulle dimensioni e tipologia, oltre alla direzione del vento (riportata separata in *Crosswind*, *Headwind* e *Tailwind*)

Per la pianificazione di un volo ci sono varie APP che possono di essere di ausilio al pilota. Quella che presentiamo è fra le più complete per la verifica dei **METAR**, **TAF** e **NOTAM**, anche se alcune opzioni sono gratuite per un periodo limitato di tempo e richiedono un piccolo pagamento per il loro utilizzo completo.

Inoltre l'App è disponibile al momento soltanto per device **Android**.

Dalla schermata iniziale, in cui avete inserito gli aeroporti di riferimento, è immediatamente visibile (anche con i colori) se esistono condizioni di **VFR**, **MVFR** o **IFR** in base ai bollettini ricevute, oltre alle informazioni principali relative all'aeroporto.

Cliccando su un aeroporto si accede ai dettagli relativi a METAR, TAF, NOTAM.

Le informazioni su METAR e TAF sono fornite sia in formato RAW, sia

decodificato per una più semplice ed immediata lettura.

La **pista in uso**, calcolata dalle condizioni di vento in aeroporto, ed il calcolo del **vento** (*Crosswind*, *Headwind*, *Tailwind*) è gratuita per un periodo di 7 giorni. Trattasi di un'indicazione, ovviamente variabile considerando la periodicità dei METAR e che sarà soltanto l'aeroporto a destinazione a indicare la pista in uso effettiva. L'app fornisce anche la dimensione e tipologia delle piste.

Interessante anche la possibilità di avere no o più **widget** sullo smartphone per avere immediatamente visibili le condizioni di un aeroporto senza necessità di entrare nell'App. Cliccando sul widget si entra direttamente in App nell'aeroporto configurato.

Opzione anche questa gratuita per un periodo limitato di 7 giorni.

Runway 16L/34R

Length	808 m
Width	39 m
Surface	Grass
Heading	161°/341° (true)

Runway directions

16L	Crosswind: 2 kt from the left Headwind: 3 kt
34R	Crosswind: 2 kt from the right Tailwind: 3 kt

Esempio di Widget

220° 3 kt 1021 hPa 9 °C **VFR**
 Broken at 24000 ft 10+ km
LIBP
 No weather phenomena
 20:20 L

← Pescara

DECODED RAW NOTAM

TAF

Issued 18:00
Span 19:00 until Tomorrow 19:00
TAF valid
Provider DWD

Forecast from 19:00 to Tomorrow 19:00

Wind Variable at 5 kt
Clouds Scattered at 4000 ft AGL
Visibility At least 10 km

Temporary from Tomorrow 0:00 to Tomorrow 7:00

Weather Mist
Visibility 3,0 km

Temporary from Tomorrow 9:00 to Tomorrow 15:00

Weather Rain

STATION

Pescara, Pescara, Italia
ICAO (IATA) LIBP (PSR)
Coordinates 42,437° N 14,187° E
Height 23 ft
Declination 4° E
Local time 20:39, 19 Marzo 2023

← Pescara

DECODED RAW NOTAM

ALL SCOPES VFR + IFR

NOTAM are an Add-on feature with 7 days of trial remaining. To support the development, please tap here.

LIBP B1512/23 Aerodrome IFR VFR

Tomorrow 10:00 until Tomorrow 12:30 (estimate)
42,433° N 14,183° E 9 km

ACFT STANDS FM 1 TO 7 AND FM 26 TO 32 CLSD TO ALL OPS DUE TO WIP
RMK: STANDS FM 8 TO 10, AND FM 20 TO 25 AVBL FM TWY H.
REF AIP AD 2 LIBP 2-5

Created Yesterday by LIBP

LIBP B1511/23 Aerodrome IFR VFR

Tomorrow 7:30 until Tomorrow 10:00
42,433° N 14,183° E 9 km

ACFT STANDS FM 8 TO 10 AND FM 20 TO 25 CLSD TO ALL OPS DUE TO WIP
RMK: STANDS FM 1 TO 7 AND FM 26 TO 32 AVBL FM TWY G.
REF AIP AD 2 LIBP 2-5

Created Yesterday by LIBP

A sinistra: un esempio di TAF e NOTAM (si può scegliere la tipologia da ricevere e se limitarli ai soli VFR o IFR).

In basso, è sempre visibile la versione RAW e la History dei METAR

← Pescara

DECODED RAW NOTAM

METAR Provider: DWD

METAR LIBP 191920Z AUTO 22003KT 9999 BKN240/// 09/08 Q1021=

TAF Provider: DWD

TAF LIBP 191700Z 1918/2018 VRB05KT 9999 SCT040
TEMPO 1923/2006 3000 BR
TEMPO 2008/2014 RA=

HISTORY

LIBP 191850Z AUTO 23001KT 9999 BKN230/// 10/08 Q1021
Provider: NOAA

METAR LIBP 191820Z AUTO 34003KT 9999 BKN230/// 11/09 Q1021=
Provider: DWD

LIBP 191750Z AUTO VRB02KT 9999 BKN240/// 12/09 Q1020
Provider: NOAA

METAR LIBP 191720Z AUTO 09002KT 9999 FEW120/// 12/08 Q1020=
Provider: DWD

METAR LIBP 191650Z AUTO 08003KT 040V120 9999 FEW120/// 13/08 Q1020=

← Buy Add-on Features

PROFESSIONAL MODULAR

Feature package save 15% 4,99 €

Permanently unlock the widget, groups, runways and NOTAM add-on features. Save 15% compared to separate purchases.

Widget and Groups 2,99 €

Always get the latest weather for all your favorite stations right onto your homescreen in a widget. Evaluation period started 2023/03/19 UTC. Days left: 7

Organize your stations in as many customizable groups as you wish. Create groups e. g. for your most common routes or alternate airports. Also get access to the group "nearby stations". Free 7 day trial period available.

Runways 1,49 €

Always get calculated crosswind data. Without this add-on you will get the data only when opening the app via Avia Maps. Free 7 day trial period available.

NOTAM 1,49 €

Get the latest NOTAM for your airports. You can mark those you have already read to keep track and easily identify which NOTAM are new to you. Without this add-on you will get the data only when opening the app via Avia Maps. Free 7 day trial period available.

Avia Weather Sync 0,99 €/quarter

Conveniently synchronize your weather stations and groups between your different devices. Because this feature requires the continuous operation of a server backend it is not included in the feature package. Also, this way you can continuously support the development of the app.

START FREE 14-DAY TRIAL

I costi delle componenti a pagamento (valutabili gratuitamente per un periodo limitato).

Si ha uno sconto acquistando il pacchetto completo.

Costi periodici sono previsti per la sincronizzazione fra differenti device o per la versione Professional (che include la sincronizzazione).

PROFESSIONAL MODULAR

Avia Weather Professional 1,49 €/quarter

Unlock all add-on features of the app at once:

1. The widget
2. Groups, including the group "near-by"
3. Runways and crosswind calculations
4. NOTAMs
5. Synchronization between your devices

Also, this way you support the continuous development of the app.

SUBSCRIBE

2009-2023, LE FOTO (AEREE) A CONFRONTO

CHIESA DI SANTA MARIA DEL SUFFRAGIO (ANCHE DETTA DELLE «ANIME SANTE»)



6 Aprile 2009



15 Aprile 2009

A tanti sembrerà ieri, ma da quel 6 aprile 2009 sono oramai passati 14 anni.

Nella città dell'Aquila e molti dei borghi circostanti molte sono state le ricostruzioni, ma in parte sono ancora visibili gli effetti di quella terribile scossa, che ha portato lutti e ferite, e profondi cambiamenti anche nella fisionomia del territorio.

In molti luoghi sono nati nuovi agglomerati (Progetto C.A.S.E., MAP), in altri la viabilità e gli edifici sono cambiati, se non ancora da ripristinare.

In queste foto, selezionate fra quelle disponibili e che possono essere soltanto un esempio di quanto cambiato in questi anni, mettiamo a confronto le foto aeree post terremoto, e le ultime che abbiamo raccolto nel mese di **Marzo** nei nostri voli dall'Aviosuperficie dell'Aquila.

«L'Aquila, è tornata a volare». Ma c'è ancora da fare, e una memoria storica da mantenere, anche per il futuro.



2023 - la chiesa è stata riaperta al pubblico a fine 2018

CATTEDRALE DI SAN MASSIMO (DUOMO)



6 Aprile 2009



15 Aprile 2009



2023 - I lavori sono ufficialmente iniziati a fine febbraio



BASILICA DI SANTA MARIA DI COLLEMAGGIO



6 Aprile 2009



2023 - Riaperta al pubblico a fine 2017, sono in corso i lavori di ripristino del prato dopo gli eventi della Perdonanza 2022



PIAZZA DUOMO – UNA VISTA COMPLESSIVA



6 Aprile 2009



12 Giugno 2009



2023



BASILICA DI SAN BERNARDINO DA SIENA E SCUOLA ELEMENTARE «E. DE AMICIS»



6 Aprile 2009



15 Aprile 2009



2023 - La Basilica ha riaperto al pubblico a Maggio 2019. In corso i lavori sulla scuola (l'edificio probabilmente sarà adibito ad uffici)



FORTE SPAGNOLO (CASTELLO CINQUECENTESCO)



6 Aprile 2009



2023 - Nel castello è tornato il «Mammut», le aperture straordinarie al pubblico sono di volta in volta pianificate

CHIESA DI SANTA MARIA PAGANICA



13 Aprile 2009



2023 - Lavori ancora da iniziare dopo vari ritardi sui tempi

CENTRO COMMERCIALE «GLOBO CENTER»



8 Maggio 2009



2023

PIAZZA D'ARMI



23 Aprile 2009



2023 - Sede dopo il terremoto di una delle maggiori tendopoli, oggi è profondamente cambiata ed ospita il mercato (nell'ovale visibile in foto), che si svolgeva in precedenza in Piazza Duomo

PONTE BELVEDERE



6 Aprile 2009



2023 - Il ponte è stato abbattuto ed ancora da ricostruire

PIAZZALE PAOLI, VIA CAMPO DI FOSSA



6 Aprile 2009



2023 - Il Parco della Memoria in Piazzale Paoli, completato nel 2021 a ricordo delle vittime del 6 Aprile 2009. L'area è compresa fra via XX Settembre, via Luigi Sturzo e via Campo di Fossa, luoghi in cui il terremoto fece molte vittime.

ONNA



6 Aprile 2009



2023, in basso i MAP (*Moduli Abitativi Provvisori*) costruiti per la popolazione





Le foto dei Soci

La rubrica dedicata ad alcune foto scattate dai nostri soci, anche se un'immagine non potrà mai sostituire la sensazione del volo.



IL CORNO GRANDE

Foto di *Vincenzo Barbaro*, 05.03.2023



Le foto dei Soci



TRAMONTI AQUILANI

Foto di *Valerio Tarquini*, 05.03.2023



Le foto dei Soci



LAGO DI CAMPOTOSTO

Foto di *Vincenzo Barbaro*, 05.03.2023



Le foto dei Soci



«SCHEGGIA» OSSERVA IL P66 «I-IADF»

Foto di *Andrea della Pelle*, 04.03.2023

In ritorno da Terni, il Partenavia P66 in atterraggio all'Aviosuperficie L'Aquila



Le foto dei Soci



IL LAGO DI CAMPOTOSTO

Foto di *Patrizio Trapasso*, 18.03.2023



Le foto dei Soci



IL CORNO GRANDE

Foto di *Patrizio Trapasso*, 18.03.2023



REDAZIONE «VOLARE A L'AQUILA»

redazione@aeroclublaquila.it

Aero Club L'Aquila A.S.D

www.aeroclublaquila.it

info@aeroclublaquila.it

+39 0862.1965795

+39 333.2107931

ORARI APERTURA UFFICIO

Dal martedì alla domenica dalle ore 09:00 alle ore 13:00 locali.

Lunedì giorno di chiusura.

