



# Associazione Arma Aeronautica – Genova Gruppo Ricerche Storiche

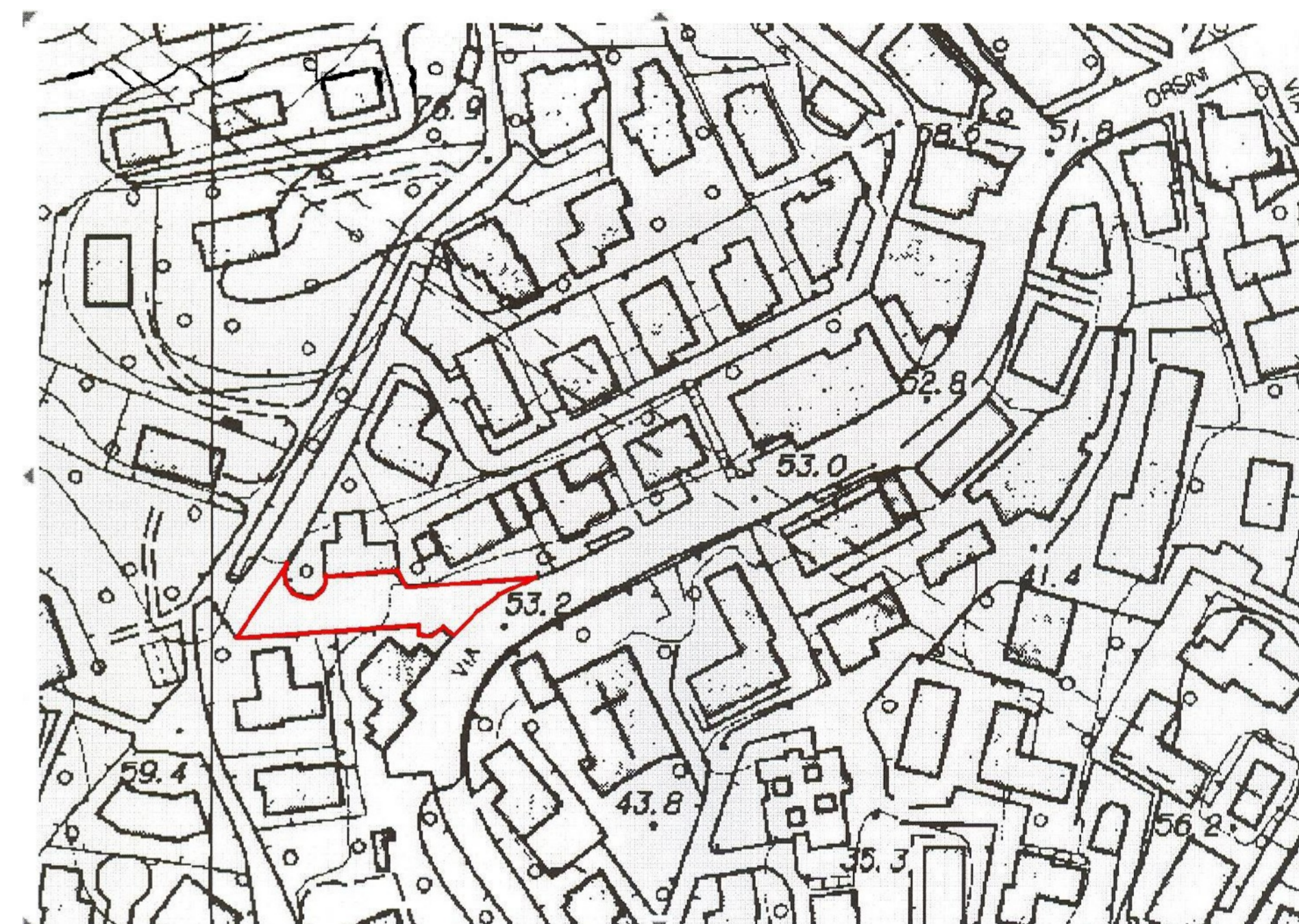
## Strade e Aviatori: Viale Giorgio Parodi



La targa commemorativa



Vista del viale,  
direzione est

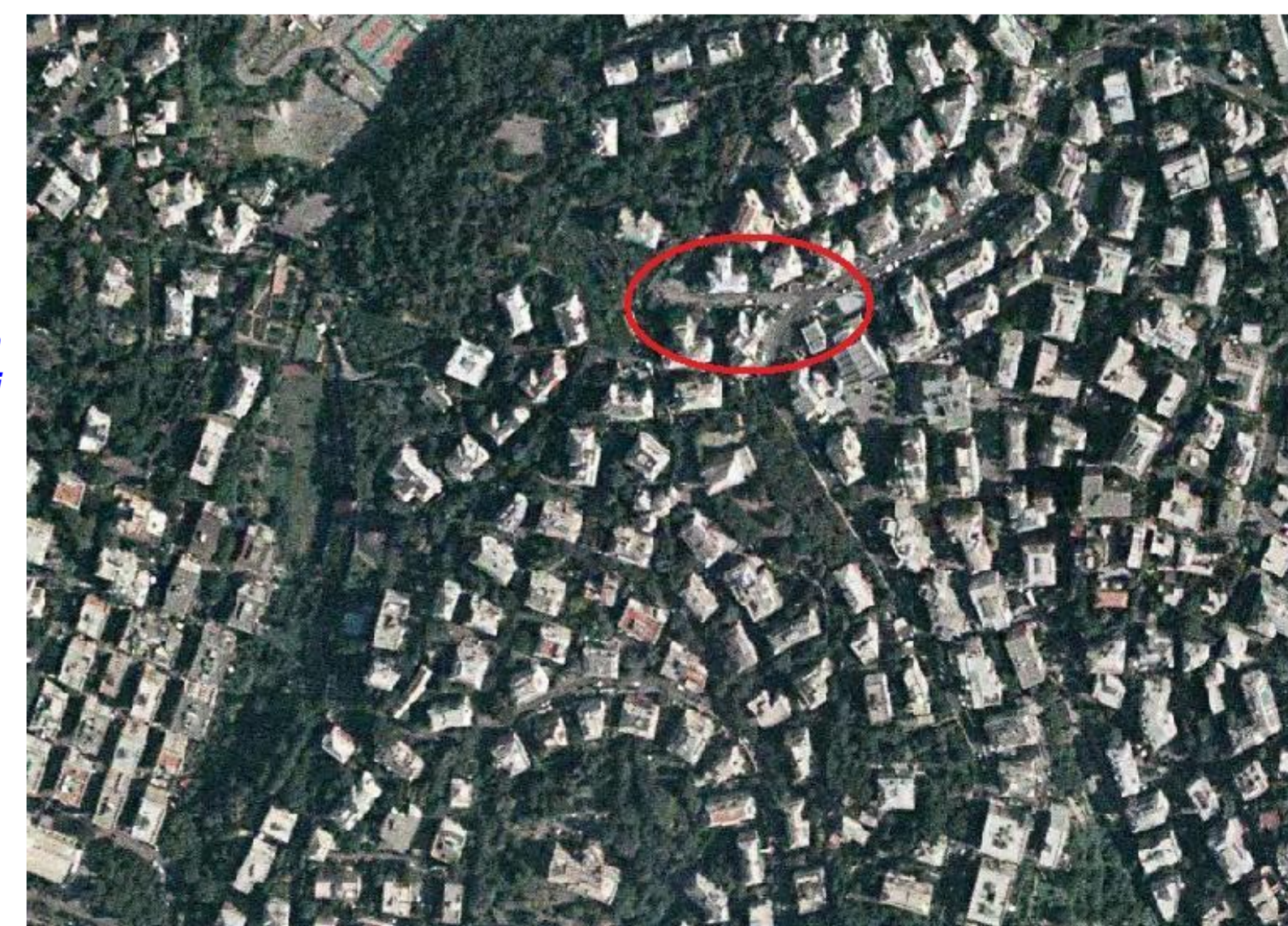


Planimetria con posizione  
rispetto a Via Orsini



Vista del viale,  
direzione ovest

Foto aerea della zona intorno a  
Viale Giorgio Parodi





# Cap. Giorgio Parodi

## Medaglia d'Argento al Valor Militare

Giorgio Parodi nacque nel 1897, figlio di Emanuele Vittorio, armatore genovese, per arruolarsi volontario per la guerra 1915 - 18, a neppure diciott'anni, dovette chiedere il consenso paterno. Partì con il suo motoscafo, perché in quel conflitto era ancora possibile partecipare con i propri mezzi. Dopo poco tempo lasciò il motoscafo per dedicarsi agli idrovolanti. Iniziò come osservatore nella 253° Squadriglia e nell'estate 1917 ottenne la medaglia d'argento per aver partecipato a 16 missioni di ricognizione e 12 di bombardamento. Chiese di frequentare la scuola di volo per diventare pilota. Durante una missione contro un pallone da osservazione austriaco fu attaccato da un caccia nemico e, seppur ferito e con l'aeroplano danneggiato, ritornò al proprio campo ottenendo una seconda medaglia d'argento. Trasferito dagli idrovolanti agli aerei terrestri compì 26 missioni abbattendo due velivoli austriaci. Fu premiato con la terza medaglia d'argento.

Durante l'esperienza bellica un motorista del suo reparto, Carlo Guzzi, aveva colpito il pilota genovese per capacità ed ingegnosità. Guzzi era appassionato di motociclette e progettava di costruirne una innovativa e di sicuro successo. Giorgio Parodi convinto della bontà del progetto chiese al padre di finanziare l'impresa. Nacque così la Moto Guzzi, dal nome del motorista e con l'aquila d'oro, distintivo portato da Giorgio Parodi in quanto pilota d'aeroplano, come marchio di fabbrica.

Alla fine della guerra Parodi rientrò a Genova e lavorò per la ditta paterna e per la Moto Guzzi. Non dimenticò la passione per il volo: fu infatti promotore della sezione di Genova del Reale Aero Club d'Italia (RAeCI), dizione mutata nel 1936 in Reale Unione Nazionale Aeronautica (RUNA) divenendone il campione numero uno e il capopilota istruttore. Vinse il IV Raduno internazionale del Littorio con un SAI 7 e con lo stesso velivolo conquistò nel 1939 il primato di velocità su circuito di cento chilometri, a 392km/h di media.

Nel corso di una manifestazione aerea davanti al Lido d'Albaro, urtò con il suo idrovolante un'asta e cadde in mare. Ferito gravemente, fu soccorso dai militi della pubblica assistenza dal professor Catterina che si fece largo tra il pubblico. Appena ripresi i sensi Parodi domandò a Catterina chino su di lui: "Quando facciamo la prima lezione di pilotaggio?". Il giorno successivo alla sua dimissione dall'ospedale impartì la prima lezione di volo al professore che conseguì in breve tempo il brevetto di pilota.

Nel 1935 "Lattuga", questo era il soprannome di Giorgio Parodi, partì volontario per la guerra d'Etiopia dove ottenne una medaglia di bronzo con un'azione a volo radente sull'aeroporto di Addis Abeba il 6 aprile 1936.

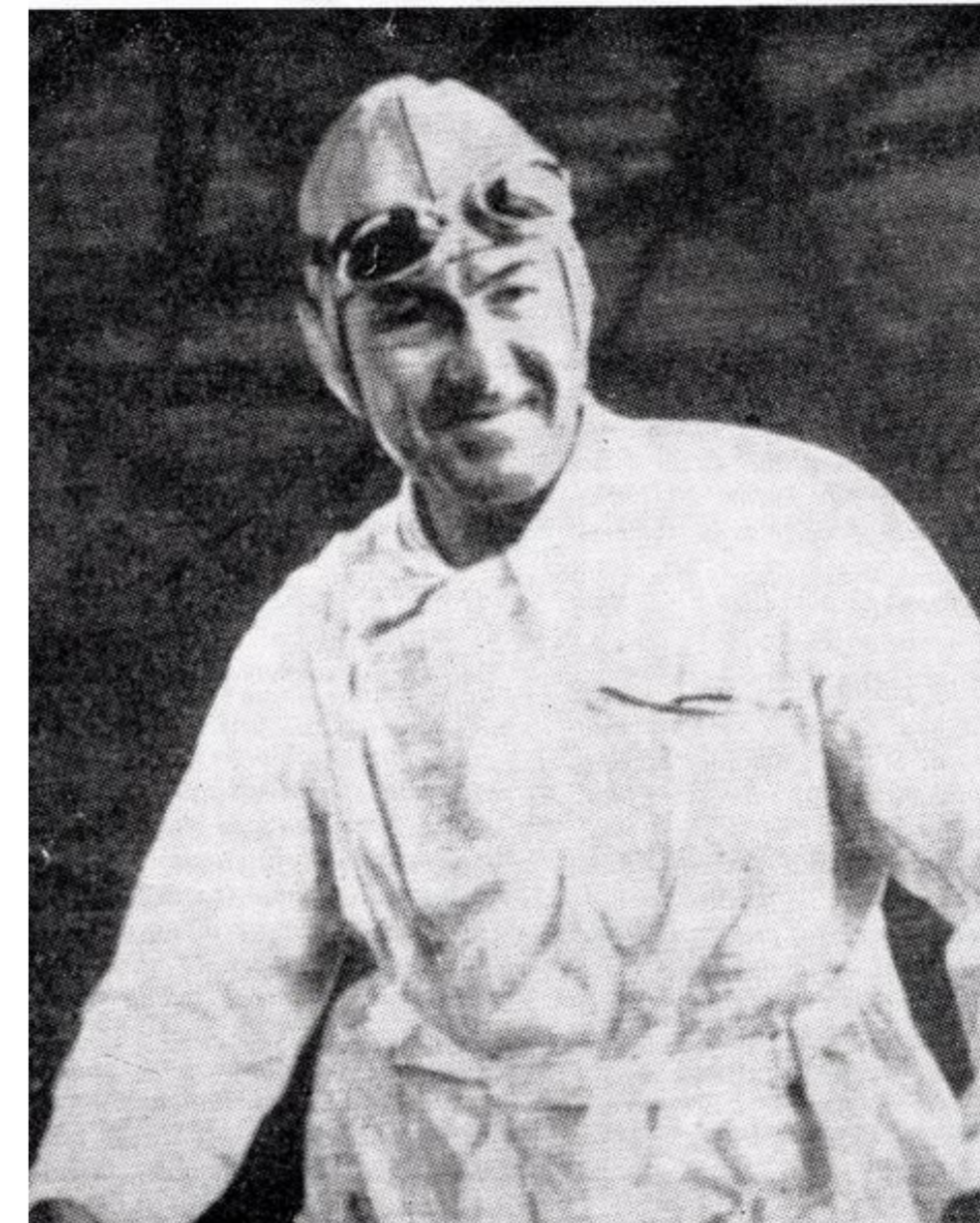
Volontario per la terza volta nel 1940. Cinque giorni dopo l'inizio delle ostilità il capitano pilota Giorgio Parodi era già in volo con un BR 20 per una missione di ricognizione su Tolone. L'aeroplano fu intercettato e colpito da un Dewoitine 520 e cominciò a bruciare. Due componenti dell'equipaggio furono uccisi, Parodi ferito a una mano, cercò di mantenere il velivolo in linea di per permettere ai superstiti di lanciarsi con il paracadute poi abbandonò anche lui l'aereo.

Successivamente fu inviato in Africa Settentrionale con il 50° Stormo d'assalto. Altre missioni, altri combattimenti, un altro lancio con il paracadute. Nel maggio del 1942, nel corso della ricerca di un aeroplano non rientrato da un'azione, il motore del suo velivolo, surriscaldato dal lungo volo sul deserto andò in avaria, ed un cilindro esplose: frammenti roventi colpirono "Lattuga" al volto. Il secondo pilota riuscì a riportare al campo l'aeroplano seguendo le indicazioni di Parodi che una volta atterrato, prima di farsi curare, volle riferire del risultato delle ricerche. Una volta in sala operatoria i medici furono costretti ad asportargli un occhio. Celebre è rimasta la frase in dialetto genovese che ripeteva a chi lo andava a salutare in ospedale: : "Pe' fortunha a l'è capitou a mi, che go i dinnè pe' curarne..."

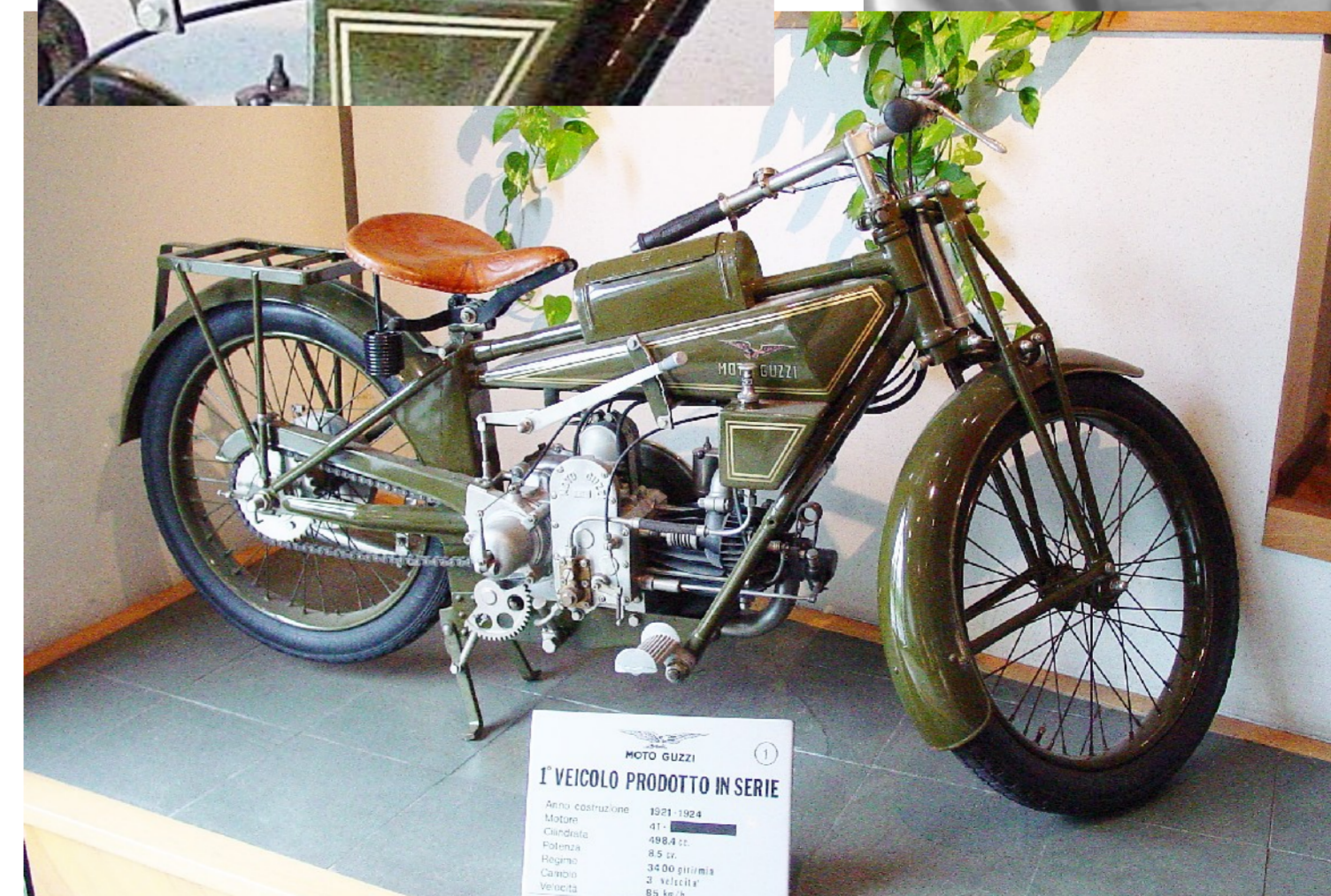
Il comandante del suo reparto propose come ricompensa la medaglia d'oro, gli venne concessa d'argento ma non poté volare più.

Alla fine della guerra finita tornò a Genova: si occupò della ricostruzione delle aziende di famiglia e dei tre figli rimasti orfani della madre. Morì a cinquantott'anni il 18 agosto 1955.

In una lettera diretta ai figli scrisse: "Preoccupatevi degli interessi del nostro Paese più che dei vostri. Non circondatevi di troppi agi; non sottraetevi al servizio militare, ne al pagamento delle tasse. Siate indulgenti con gli altri e severi con voi stessi. Prego Iddio che i vostri figli siano la gioia della vostra vita come voi lo siete per me".



Particolare del marchio sul serbatoio



Moto Guzzi Tipo Normale 1921, prima Guzzi prodotta in serie  
foto Serge Piotin



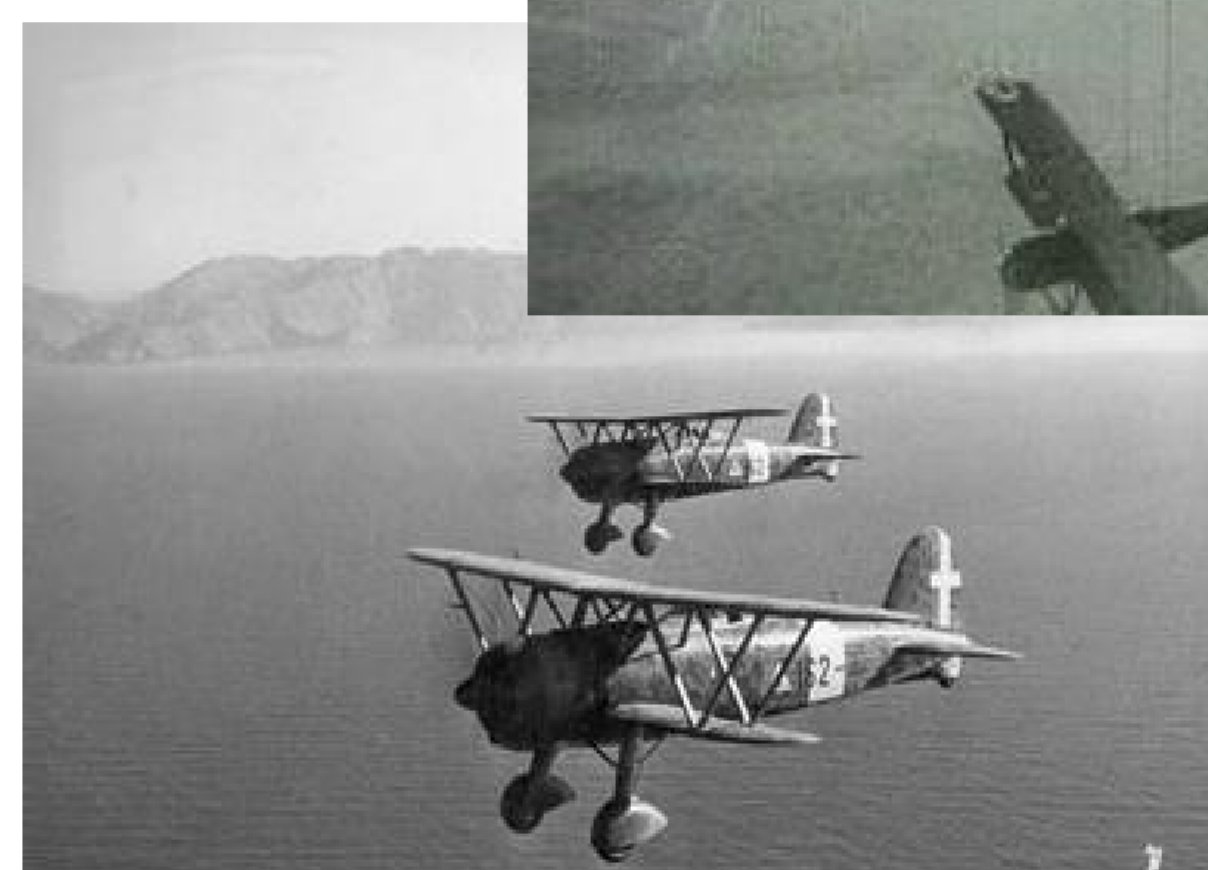
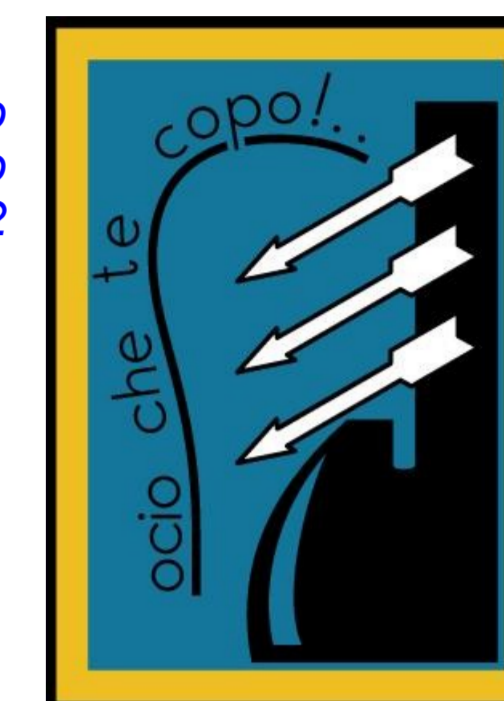
# Gli aeroplani: Fiat BR 20 – Fiat CR 42 – SAI S7



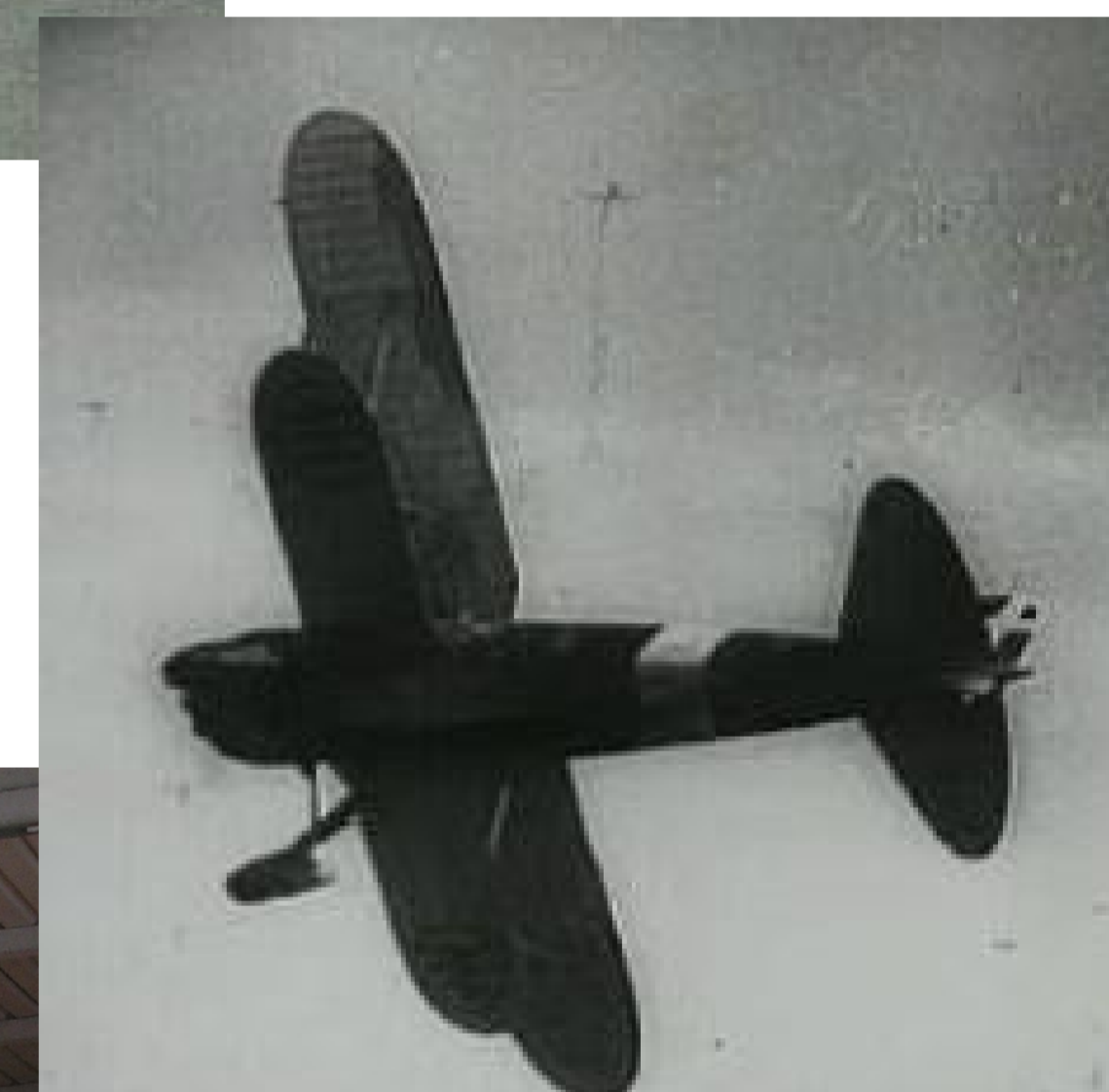
Fiat BR 20	
Lunghezza	16,10 m
Apertura alare	21,56 m
Altezza	4,30 m
Superficie alare	74,0 m <sup>2</sup>
Peso a vuoto	6400 kg
Peso max	9900 kg
Motore	2 radiali Fiat A.80 RC.41
Potenza	1 000 CV ciascuno
Velocità max	432 km/h a 5 000 m
Autonomia	3 000 km
Tangenza	9 000 m



Distintivo  
50° Stormo  
Assalto  
1942

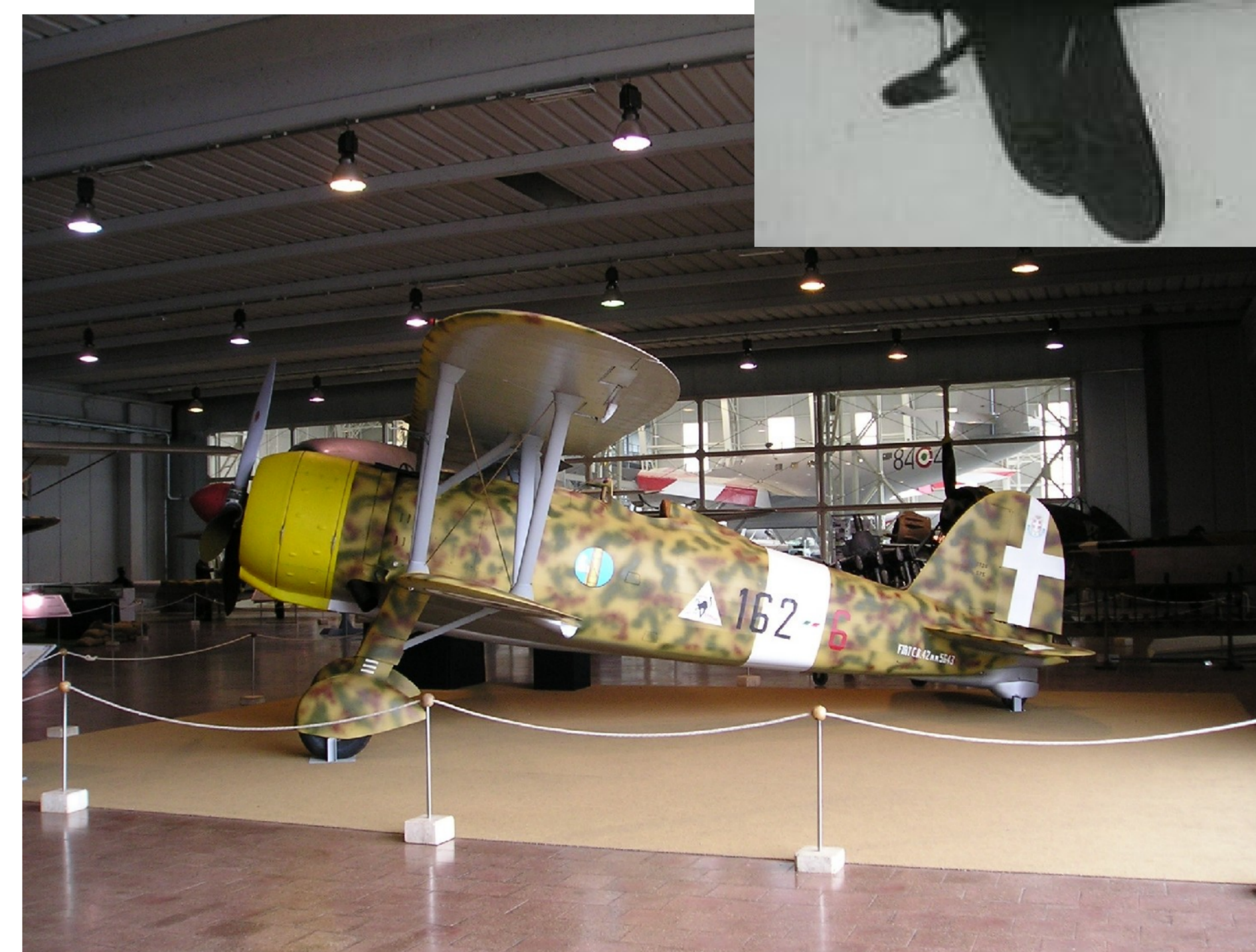


Fiat CR42  
Foto: Ufficio  
Storico AMI



SAI Super 7  
Foto: Ufficio Storico AMI

FIAT CR 42	
Lunghezza	8,26 m
Apertura alare	9,70 m (sup) 6,50 m (inf)
Altezza	3,585 m
Superficie alare	22,4 m <sup>2</sup>
Peso a vuoto	1 720 kg
Peso max	2 295 kg
Motore	Fiat A.74 RC.38
Potenza	840 CV a 3 800 m
Velocità max	430 km/h a 5/6 000 m
Raggio di azione	850 km
Tangenza	10 200 m



Fiat CR 42  
conservato  
presso il Museo  
Storico  
dell'Aeronautica  
Militare di Vigna  
di Valle (RM)  
foto: R. Blanco

**SAI S7:** bello, elegante, dalle linee pulite e filanti: gli inglesi lo definirono "l'aereo più bello del mondo". Progettato dall'ing. Stefanutti per partecipare al "Raduno del Littorio" di Rimini del 1939, conquistò il 27 agosto il primato mondiale di velocità su circuito di 100 km con 392 km/h. Dopo la guerra l'ing. Stefanutti rielaborò il progetto e nacque il **Super S7** (n°2 prototipi: uno con motore Gipsy Queen e uno con motore Alfa 121). L'esemplare nella foto è il Super S7, 2° prototipo, appartenuto al Reparto Sperimentale Volo e oggi conservato al Museo dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle (RM)

SAI S7	
Lunghezza	8,17 m
Apertura alare	8,79 m
Altezza	2,80 m
Superficie alare	12,80 m <sup>2</sup>
Peso a vuoto	1105 kg
Peso max	1317 kg
Motore	Alfa Romeo 115ter
Potenza	215 CV
Velocità max	358 km/h
Autonomia	1 000 km
Tangenza	5 250 m