

“FORUM”

degli aviatori



Luglio 2019 - n° 76

**BOLLETTINO DI INFORMAZIONE
DELL'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA - Sezione di Fidenza**

LE PAGINE DI STORIA AERONAUTICA



... ACCADDE A LUGLIO

calendario degli eventi storici nel mondo dell'Aviazione

1° LUGLIO 1933, PARTONO GLI ATLANTICI DA ORBETELLO, CON L'ULTIMO VOLO DEL LUCCHESE TEN. SQUAGLIA
... dalla cronaca civile del tempo: Gli "Atlantici", come con enfasi dannunziana, vennero apostrofati, gli Straordinari aviatori, che portarono il nome d'Italia in tutto il mondo!

La nostra città assistette, attonita ed ammirata alla loro venuta, nelle candidissime loro divise, nel 1933, quando degli Atlantici giunsero a Lucca, per i funerali del Ten. Squaglia, asso del volo di Lucca, caduto (come Del Prete, figlio del Sindaco di Lucca, nel 1928) sulla via di ritorno della Crociera Aerea del Decennale.



18 LUGLIO 1980 – INCIDENTE AEREO A CASTELSIANO

L'incidente aereo di Castelsilano, noto anche come il MiG libico precipitato sulla Sila fu subito posto in relazione all'incidente del DC.9 ITAVIA, noto come "la strage di Ustica", avvenuto il 27 giugno 1980.

DI SEGUITO UN APPROFONDIMENTO

20 LUGLIO 1969 – LO SBARCO SULLA LUNA

Il **programma Apollo** fu un programma spaziale statunitense che portò allo sbarco dei primi uomini sulla Luna. Concepito durante la presidenza di Dwight Eisenhower e condotto dalla NASA, Apollo iniziò veramente dopo che il presidente John Kennedy dichiarò, durante una sessione congiunta al Congresso avvenuta il 25 maggio 1961, obiettivo nazionale il far "atterrare un uomo sulla Luna" entro la fine del decennio.



Questo obiettivo fu raggiunto durante la missione **Apollo 11** quando, il **20 luglio 1969**, gli astronauti Neil Armstrong e Buzz Aldrin sbarcarono sulla Luna, mentre Michael Collins rimase in orbita lunare. Apollo 11 fu seguita da ulteriori sei missioni, l'ultima nel dicembre 1972, che portarono un totale di dodici uomini a camminare sul nostro "satellite naturale". Tutt'oggi, questi sono stati gli unici uomini a mettere piede su un altro corpo celeste.

QUEST'ANNO RICORRE IL 50° ANNIVERSARIO DELLA EPICA IMPRESA



25 LUGLIO 1984 – LA PRIMA DONNA DELLA STORIA IN ATTIVITA' E.V.A.

la cosmonauta Svetlana Evgen'evna Savickaja è la prima donna della storia ad effettuare una attività extraveicolare (EVA) mentre era a bordo della stazione spaziale Sojuz.

Svetlana Evgen'evna Savickaja, nel periodo tra il 1975 ed il 1978 effettuò con un Mikojan-Gurevich MiG-25 E-133 diversi voli record, tra cui raggiunse con 2.683 km/h un nuovo ed assoluto primato di velocità. Nel 1980 venne selezionata per il ruolo di cosmonauta. Con due missioni nello spazio raggiunse poco meno di 20 giorni di volo nello spazio. Durante la sua missione del programma Sojuz, divenne la seconda donna in assoluto a volare nello spazio, dopo lo storico volo di Valentina Vladimirovna Tereškova. Erano passati ben 19 anni dalla missione Vostok 6 prima che la seconda donna raggiungesse lo spazio. Savickaja divenne indimenticabile grazie alla sua seconda missione nello spazio, la Sojuz T-12. **Durante questa, per la precisione il 25 luglio 1984 effettuò la prima attività extraveicolare di una donna nello spazio. Tale attività durò per poco più di tre ore e mezzo.**



29 LUGLIO 1958 – NASCE LA N.A.S.A. NEGLI STATI UNITI

La NASA, acronimo di National Aeronautics and Space Administration, è l'agenzia governativa civile responsabile del programma spaziale degli Stati Uniti d'America e della ricerca aerospaziale. Fu istituita da Dwight Eisenhower e dal Governo Federale USA. Il bilancio nell'anno 2015 fu di 18,01 miliardi di US Dollars; il Quartier Generale della NASA ha sede a Washington e nel 2018 aveva 17.336 impiegati. Lo slogan è: "For the benefit of all". Sito www.nasa.gov

31 LUGLIO 1992- è il Giorno del primo astronauta italiano nello spazio, con Franco Malerba, nel corso della missione STS-46, portata nello spazio dallo Space Shuttle Atlantis.

Franco Egidio Malerba è nato il 10 ottobre del 1946, entra nell'ESA nel 1989 e affronta il primo lancio spaziale da Cape Canaveral il 31.7.1992, atterrando l'8 agosto 1992. È stato ufficiale di complemento della Marina Militare Italiana



INCIDENTE AEREO A CASTELSILANO - APPROFONDIMENTO OVVERO: IL MiG LIBICO

IL FATTO

Alle 11:00 circa del 18 luglio numerosi abitanti del luogo, alla vista di un velivolo che volava a bassa quota e di alcuni pennacchi di fumo che si levarono poco dopo un boato, si recarono sul posto, in zona Timpa delle Magare, in contrada Colimiti, nel comune di Castelsilano, a mezza costa di un canalone; qui arrivarono anche i Vigili del Fuoco per domare un incendio che si era nel frattempo esteso alla vegetazione e che durò per alcune ore. A poca distanza dai rottami si trovava il cadavere di un uomo in uniforme da pilota, steso supino sul terreno, vicino al seggiolino, con la calotta cranica asportata e il bulbo dell'occhio sinistro fuori dall'orbita.

Intervennero i Carabinieri e, verso le 17:30 (forse a causa della zona impervia), alcuni ufficiali dell'Aeronautica Militare esperti di incidenti aerei, il comandante e il vicecomandante della base di Gioia del Colle, e il generale Zenò Tascio, capo del SIOS dell'Aeronautica Militare.

I rottami erano divisi in tre tronconi principali, allineati da sud verso nord: coda, motore e resto della fusoliera con le ali a geometria variabile piegate oltre il massimo consentito a causa dell'impatto. Pezzi del muso erano sparsi nella parte alta del canale, mentre più in basso erano presenti altri frammenti. La zona interessata dall'incendio è la parte sinistra della fusoliera e il fuoco appariva innescato dai liquidi residui a bordo (oli, combustibile residuo e liquidi di raffreddamento).

La salma del pilota fu rimossa solo verso le ore 20:00. L'ufficiale sanitario locale, Francesco Scalise, indicò che la morte del pilota era avvenuta la mattina del 18 luglio. Il 19 luglio il vicepretore Savelli rilasciò il nulla osta al seppellimento.

LE INDAGINI -

I libici ammisero fin dall'inizio la perdita del caccia e chiesero di fare parte di una commissione di inchiesta insieme alle autorità italiane. Entrambe le Forze Armate avevano rispettive competenze che le obbligavano a investigare le cause di sinistro.

LA COMMISSIONE ITALO-LIBICA

L'incidente fu ricostruito da una apposita commissione nominata dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica, formata da ufficiali dell'Aeronautica Militare italiana con la partecipazione di rappresentanti dell'Aeronautica militare libica. La commissione, presieduta dall'allora colonnello Sandro Ferracuti (in seguito Capo di Stato Maggiore) si riunì dal 24 luglio al 22 agosto e produsse un rapporto, chiamato "Documentazione tecnico-formale", che si compone anche del verbale

dei Carabinieri relativo al rinvenimento del relitto, del referto dell'ufficiale sanitario e dell'autopsia alla salma del pilota e di vari allegati.

Tutti questi atti, che compongono la versione ufficiale delle autorità italiane sull'accaduto, sono oggetto di discussione in quanto stabiliscono la data dell'impatto e la morte del pilota al giorno del rinvenimento, mentre da alcune fonti si ipotizza che il pilota possa essere invece deceduto diverso tempo prima del 18 luglio e che sostanzialmente quanto osservato altro non fosse che una sorta di messinscena eventualmente allestita al fine di celare un possibile coinvolgimento del velivolo libico nella strage di Ustica e consistente nella post-datazione di un sinistro già avvenuto.

Il rapporto dell'Aeronautica Militare dichiarò che l'aereo sarebbe decollato dalla Libia e che, in seguito a una progressiva perdita di conoscenza del pilota, avrebbe proseguito il volo con il pilota automatico – quindi a quota livellata di 12 km – precipitando sul territorio italiano per esaurimento del combustibile. Successivamente, l'ITAV (Ispettorato Telecomunicazioni e Assistenza al Volo) produsse la Relazione (8 anni dopo) il **15 ottobre 1988**: la prima individuava cause e modalità dell'incidente calcolando traiettoria e tempi del percorso del caccia libico, la seconda «non esclude completamente» la possibilità di corrispondenza tra una traccia rilevata dal radar di Otranto il 18 luglio e il volo del MiG-23.

Secondo la strumentazione di bordo che registrava i dati del volo (flight recorder), il volo medesimo sarebbe durato circa 80 minuti; secondo gli orari indicati nel rapporto della commissione, l'aereo sarebbe stato in aria dalle 9:54 alle 11:14, e se si corregge l'orario di decollo alle 9:44, come appunto determinato dalla commissione, dieci minuti in più, per un totale di 80 minuti.

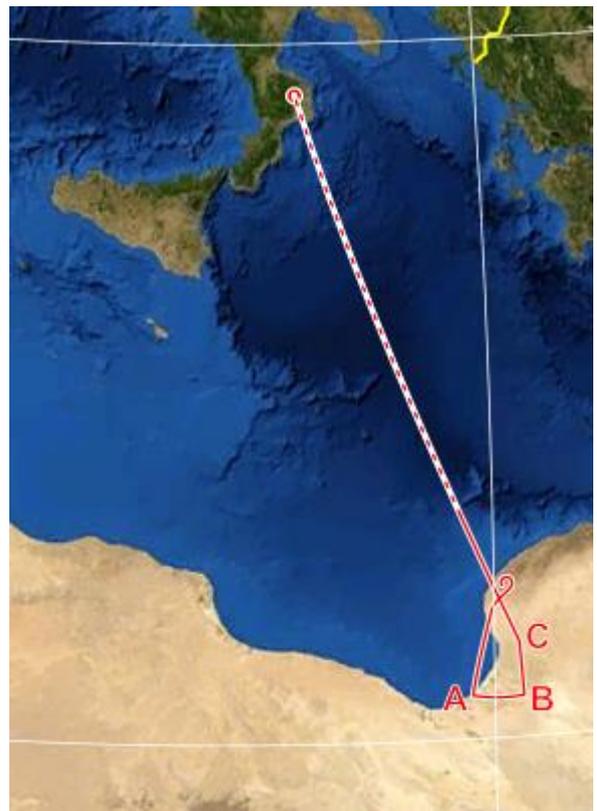
Ricostruzione ufficiale del volo e Possibile percorso compiuto dal MiG-23 libico sulla base del tracciato fornito dall'Aeronautica libica.

Secondo il rapporto stilato dall'Aeronautica Militare e dalle fonti libiche, il volo del MiG caduto faceva parte della missione NEMER, composta da due MiG-23 senza armamento né serbatoi esterni; questa missione era stata programmata il giorno precedente e prevedeva una navigazione ad alta quota (10.000 m) per simulare un'intrusione nemica. La parallela missione ARAB simulava invece l'intercettazione per un'esercitazione GCI (Ground Controlled Interception, intercettazione con guida da terra).

La delegazione libica fornì alle autorità italiane un tracciato del percorso seguito dall'aereo caduto, e ai punti A, B, C del detto tracciato (*ricostruito in una immagine a lato*) si fa riferimento per la ricostruzione della rotta seguita.

La missione NEMER decollò alle ore 9:45 dall'Aeroporto di Benina, Bengasi, e raggiunse Qaminis per poi deviare e portarsi su Marsa al Burayqah (punto A), dopo circa 13 minuti dal decollo. Durante la virata, senza motivo apparente, il capo formazione (Ezzedin Khalil) perse 6.500 m di quota e solo dopo essere stato avvisato dal gregario riconquistò i 9.500 m.

Dopo circa 19 minuti dal decollo, sempre secondo la ricostruzione, l'aereo raggiunse il punto B, situato a est del punto A. Durante la virata per il punto C il capo formazione perse nuovamente quota, portandosi a 7.500 m e nuovamente



avvertito dal gregario, ritornava a 10.000 m. Al passaggio dal punto B, la guida da terra iniziava le comunicazioni con la formazione.

Il MiG del capo formazione si portava, senza richiesta, a 12.000 m. Fino a 2 minuti prima dell'arrivo al punto C, a Madrasat Thalath, le trasmissioni del capo formazione erano regolari. Doppiato il punto C, però, il capo formazione prese prua a 330°, anziché quella prevista a 305°, e la mantenne costantemente fino a scomparire dal radar di Benina, che aveva una portata di oltre 300 km. Il pilota smise di rispondere alle chiamate radio.

Sia il capo formazione ARAB che la guida caccia a terra supposero un'avaria alla radio e ordinarono perciò al gregario della NEMER di passare davanti al suo capo formazione e di farsi seguire scuotendo le ali. Il gregario eseguì la manovra per ben due volte, a 40 km dalla costa, ma senza successo. Ormai, a circa 60 km dalla costa libica e con soli 1.400 litri di combustibile, il gregario si portava all'atterraggio, lasciando il capo formazione con una configurazione delle ali a 45° e quota 12 km. Il pilota gregario riferì che il capo formazione, sebbene con la testa eretta, non la muoveva né reagiva.

Gli ultimi rilevamenti radar da parte dell'Aeronautica Libica sarebbero quindi posizionati attorno ai 400 km da Benina, quando l'aereo poi ritrovato a Castelsilano aveva prua a 330°.

Le autorità libiche ipotizzarono un'autonomia di 400–500 km e iniziarono le ricerche in una zona compatibile in direzione 330° da Benina, usando mezzi esclusivamente nazionali, ma senza trovare alcunché.

L'AEREO

L'aereo rinvenuto è un Mikoyan-Gurevich MiG-23 di fabbricazione sovietica, mimetico giallo paglierino-marrone-verde superiormente e grigio inferiormente, con le insegne dell'aeronautica libica e numero identificativo sulla deriva 6950. Non



aveva armamento, a eccezione del cannoncino da 23 mm, ma privo di munizioni, e non aveva nemmeno serbatoi supplementari. Non sono state rinvenute ECM o apparecchiature fotografiche per ricognizioni.

L'esemplare è stato fabbricato il 30 novembre 1976 e consegnato alla Libia il 27 agosto 1977; il motore è un Tumanskij R-27-300. Il velivolo era spezzato in più tronconi e venne ritrovato in un punto impervio rivolto col muso a nord.

L'identificazione del modello e della forza aerea di appartenenza avvenne solo più tardi, inizialmente era stato definito come un «Phantom», «bimotore», di colore grigio, con una stella o un triangolo come distintivo.

Il relitto fu in parte riconsegnato alla Libia, in parte conservato in un hangar all'Aeroporto di Pratica di Mare. La radiobussola modello ARK-15 è stata invece consegnata ai servizi di informazione degli Stati Uniti dietro esplicita richiesta. La non restituzione di alcuni componenti fu motivo di proteste, in seguito quietate, da parte dei libici.

Naturalmente tutti conoscono l'evoluzione delle indagini, mai terminate, sulla strage di Ustica e l'ipotesi di relazione - mai abbandonata - con il MiG 23 libico rinvenuto a Castelsilano, soltanto 23 giorni dopo. C'è chi dice che l'aereo cadde proprio il 27 giugno e che il pilota vittima dell'incidente, rinvenuto sul luogo, presentasse uno stato di necrosi molto avanzato. Riteniamo quindi che quanto da noi riportato e tratto dalla fonte Wikipedia, sia sufficiente a ricordare cosa ACCADDE A LUGLIO DEL 1980, senza entrare nel dettaglio di una storia infinita e particolarmente delicata.

Chi fosse interessato ad approfondire ulteriormente le informazioni al riguardo dell'incidente del MiG 23 libico, con scenari molto intriganti e contraddittori, potrà trovarli NEL WEB, alla voce: "MiG LIBICO A CASTELSILANO".

Strega



STORIE DI MARE

CANNONI DELLA MARINA PER SBARCARRE A CORFU'

Le nostre navi furono impiegate, con "impulsiva" decisione di Mussolini, per vendicare il massacro della missione italiana che fissava i confini con l'Albania.

Quando manca una corretta attività della diplomazia, le armi impulsivamente prendono il sopravvento (ndr)

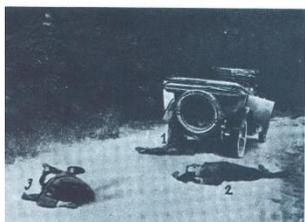
Dopo la fine del primo conflitto mondiale e l'avvento di Mussolini al potere, l'Italia era impegnata con gli altri Stati della Società delle Nazioni alla conclusione dei trattati per la sistemazione dell'Europa sud-orientale: Dopo il trattato di Sèvres, che ci concedeva le isole del Dodecaneso in Egeo, occupate nel 1911, la conferenza di Losanna del 1923 per la pace con la Turchia si concluse il 24 luglio con la firma.

La clausola più importante riguardava appunto la cessione del Dodecaneso e passò intatta dagli accordi di Sèvres nel nuovo documento. Gli inglesi, con i quali andavamo molto d'accordo, non sollevarono obiezioni e fu un indubbio successo della nostra diplomazia. Mussolini avrebbe voluto una cerimonia "solennissima", una squadra navale che andasse a prendere formalmente possesso delle isole; ma ne fu dissuaso abbastanza facilmente.

Restava il problema della delimitazione dei confini dell'Albania, un territorio in cui avevamo combattuto e dal quale nel 1920 avevamo dovuto ritirarci sotto la pressione di varie forze, non ultime quelle dei "comitaggi", cioè delle bande di insorti nazionalisti. Quella "ritirata" bruciava a Mussolini, fresco di potere. La questione dei confini era seguita dalla Conferenza degli ambasciatori ed una missione militare italiana era stata inviata in Albania per la delimitazione dei confini, in collaborazione con una missione militare francese e una britannica. I lavori, iniziati a tavolino il 5 novembre 1921, si trasferirono sul "terreno" nel gennaio 1922; La commissione a tre delimitò prima le frontiere serbo-albanesi al Nord, poi scese verso Sud e nel giugno 1923 si divise: il commissario francese si trasferì nella zona di Scutari per la definizione tecnica, paletto per paletto, della linea di confine; quella inglese andò a Est, a Prizren; il commissario italiano, generale Enrico Tellini, e il segretario generale della commissione interalleata, capitano di cavalleria francese De Limperani, scesero a Sud per la delimitazione fra il monte Grammos ed il mare.

Ed è appunto dalla insospettabile fonte francese che riprendiamo l'episodio dell'eccidio di Tellini e dei suoi.

Il 27 agosto del 1923 alle 9 del mattino, la missione italiana che percorreva in automobile la strada fra Giannina in territorio greco e Santi Quaranta in territorio albanese, giunta a quota 470, a Est del posto di confine greco di Kakavia, veniva attaccata e massacrata da ignoti. L'auto di Tellini faceva parte di una colonna di alcune vetture: la macchia albanese che viaggiava in testa passò indenne e scomparve dietro una curva a destra. La zona è coperta da una fitta foresta.



Ad un certo punto un tronco d'albero cadde dalla parte destra posizionandosi di traverso. L'autista italiano frenò e si fermò e in quel momento l'auto italiana fu attaccata a colpi di fucile. Dal posto greco di confine vicino si udirono oltre una cinquantina di colpi. Tutti gli occupanti della vettura furono uccisi. Il generale Tellini, l'interprete albanese Craveri, l'autista Farneti, il tenente Bonacini ed il maggiore medico Corti.

Gli assassini avevano abbattuto tutti, poi erano fuggiti verso il sottobosco e la foresta, probabilmente verso il territorio albanese. "Le salme non erano state depredate" aggiunse alla relazione il commissario interalleato, "il che dimostrerebbe che si è trattato di un crimine politico, non del gesto di banditi da strada. L'inchiesta non ha portato ad

alcun risultato".

Secondo varie fonti, può essersi trattato di albanesi o di bulgari che avevano interesse a pescare nel torbido o di greci. Comunque l'episodio ricadeva sotto la giurisdizione greca, essendo avvenuto in territorio ellenico e il governo italiano pretese, con un ultimatum del 29 agosto.. *scuse formali da presentarsi dalla più alta autorità militare greca al ministro*

d'Italia; una solenne cerimonia funebre con l'intervento del governo greco al completo; onori da parte della flotta greca al Pireo alla bandiera italiana innalzata da una nostra divisione navale; una "inchiesta severissima" entro cinque giorni, con l'assistenza dell'addetto militare italiano; una indennità di cinquanta milioni di lire (somma enorme a quell'epoca); gli onori militari alle salme all'atto dell'imbarco.

L'ultimatum ricordava sinistramente quello austriaco alla Serbia pochi anni prima, causa della prima guerra mondiale. A parziale scusante della reazione italiana va ricordato l'episodio del Comandante della Nave "Puglia", Tomaso Gulli, massacrato a Spalato tre anni prima senza la minima reazione del governo parlamentare italiano dell'epoca, ciò che aveva umiliato l'opinione pubblica.

L'impressione, questa volta, fu enorme. Il governo greco accettò solo parzialmente l'ultimatum, annunciando che in caso di mancato accordo avrebbe sottoposto il caso alla Società delle Nazioni, della quale avrebbe accettato il verdetto. Mussolini rispose impulsivamente inviando una formazione navale ad occupare Corfù e le isole di Samos, Paxos e Antipaxos.

Il 31 agosto una formazione navale italiana, agli ordini dell'Ammiraglio genovese Emilio Solari, si presenta davanti a Corfù e intima la resa al prefetto della città.

Sono in porto il caccia "Premuda", la corazzata "Cavour", la "Giulio Cesare", l'incrociatore "San Marco" ed alcuni sottomarini. Alcuni nostri aerei volteggiano in cielo. Di fronte al secco NO del prefetto prima e del governo greco poi, la flotta italiana bombarda Corfù, causando purtroppo vittime tra la popolazione civile. Poi si procede alla occupazione militare.

L'occupazione di Corfù fu un atto avventato, si può dire addirittura insensato, che trasformava la Grecia da presunto colpevole in coraggiosa piccola Nazione che si opponeva ad un grande Stato prepotente. La strage della missione italiana, pur gravissima in sé, passava in secondo piano di fronte ad una reazione tanto spropositata e violenta. La risposta della Grecia che si rivolse alla Società delle Nazioni, sorprese sia Mussolini che la nostra diplomazia. Il governo italiano reagì male minacciando di uscire dalla Società delle Nazioni, ma grazie al nostro delegato Salandra, la situazione fu risolta in maniera almeno dignitosa. Il caso fu demandato alla Conferenza degli ambasciatori, che fece accettare alla Grecia l'ultimatum "internazionalizzandolo"; le scuse ci sarebbero state, ma per TUTTE le nazioni della commissione di studio dei confini, non per la sola Italia, e la somma di 50 milioni sarebbe stata versata a titolo cautelativo in una banca svizzera. La Grecia accettò, le salme furono imbarcate solennemente e gli italiani si ritirarono da Corfù il giorno 27 settembre, quando il governo greco chiuse senza esito, l'inchiesta sull'eccidio.

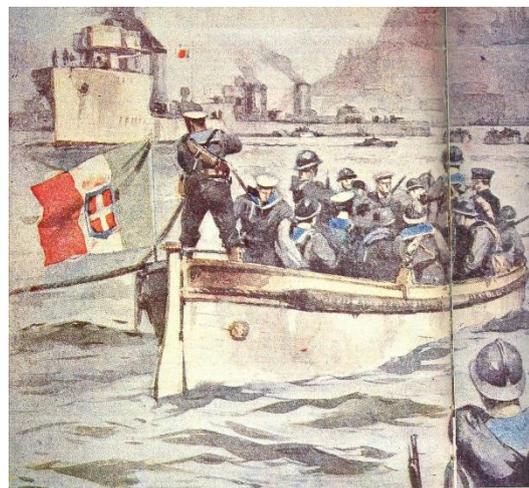
Va ricordato che della cifra depositata in Svizzera, dieci milioni furono devoluti dal governo italiano alle famiglie delle vittime del nostro bombardamento su Corfù e ai profughi greci provenienti dalla Turchia. La tragedia si concluse, tutti credevano di avere vinto, mentre si trattava di un compromesso portato a buon fine dietro le quinte dal presidente francese Poincaré che voleva salvare la faccia di Mussolini.

Ma cosa avvenne in quei giorni a Corfù?

La popolazione rimase sorpresa, alle 14 del 31 agosto, nel vedersi sorvolata a bassa quota da aerei italiani. Si era pensato ad una dimostrazione di amicizia come era avvenuto giorni prima: in occasione della visita di una nave scuola greca era giunto in porto anche un incrociatore italiano, sbarcando un contingente di marinai che, con la banda musicale in testa, era sfilato per le vie della città. Gesto di amicizia che fu accolto con molti applausi.

Poco dopo gli aerei, quel 31 agosto arrivò in porto il CT "Premuda", seguito da una grossa formazione navale con le unità di cui si fa cenno in precedenza. Dalla "Cavour" si staccò una motolancia che portò a terra un ufficiale superiore, il CV Antonio Foschini, il quale chiese di essere accompagnato immediatamente dal prefetto. All'esterrefatto funzionario l'Ufficiale, alle 15 precise, intimò a nome dell'ammiraglio Solari la resa della città. Il prefetto chiamò Atene:

"niente resa, in alcun caso" fu la risposta della Capitale. E questa risposta venne comunicata alle 16,30 al Comandante Foschini, che allora consegnò un documento scritto dove si intimava **"in trenta minuti lo sgombero dei civili stranieri in località aperta e lontana da edifici militari"**.



L'indicazione dei 30 minuti era a penna, a correzione del testo originario precedentemente dattiloscritto che parlava di DUE ORE. Un quarto d'ora dopo i consoli stranieri a Corfù ricevevano l'ordine dell'ammiraglio Solari di procedere al concentramento sotto proprie bandiere nazionali dei civili in una posizione ben visibile dal mare, tempo quindici minuti. Era un ordine isterico ed irragionevole, tenendo presente che il solo console inglese avrebbe dovuto avvertire "in un quarto d'ora" circa duemila sudditi britannici. Nonostante ciò all'ora indicata le navi italiane cominciarono il bombardamento.

Il fuoco fu aperto con pezzi di piccolo calibro contro le caserme e contro la Fortezza Nuova attorno alla quale erano sistemati anche gli alloggiamenti degli allievi della Scuola di Polizia.

I ragazzi si infilarono immediatamente in cantina con i loro istruttori inglesi, senza ulteriori problemi, mentre la caserma era centrata da molte granate che provocarono lievi danni alle mura considerando i calibri "leggeri". Tuttavia un colpo, probabilmente da 152, sparato dal "Premuda" passò oltre il forte andando ad esplodere contro un edificio invisibile dal mare, nel quale erano raccolti numerosi greci profughi dell'Asia Minore. Si parlò di massacro di centinaia di persone. In realtà vi furono sette morti ed una decina di feriti. Uccisi involontariamente: ma poiché si trattava di civili e profughi per di più, l'espressione massacro può ritenersi giusta. Fu allora che un intraprendente infermiere, raccolto un lenzuolo, legandolo con un bastone ed agitandolo in segno di resa fece istantaneamente terminare il bombardamento.

Come sempre, in casi analoghi, è estremamente difficile la verità storica su chi ebbe, in realtà la responsabilità del bombardamento. Secondo fonti italiane il comandante della piazza avrebbe risposto con frasi ingiuriose e che avrebbe resistito ad oltranza. Sempre secondo nostre fonti (mai verificate) la guarnigione comprendeva più di mille uomini e bisognava dimostrare che ogni resistenza doveva essere considerata inutile. Secondo fonti greche l'ammiraglio italiano era stato informato della presenza dei profughi e lo doveva sapere anche il console italiano, il quale, soprattutto, era al corrente che la guarnigione era stata fatta ritirare il mese prima.

Così quando sbarcarono i militari italiani si presentarono in formazione di combattimento; inoltre bisognerebbe sapere quali ordini avesse in realtà l'ammiraglio e chi li avesse impartiti.....

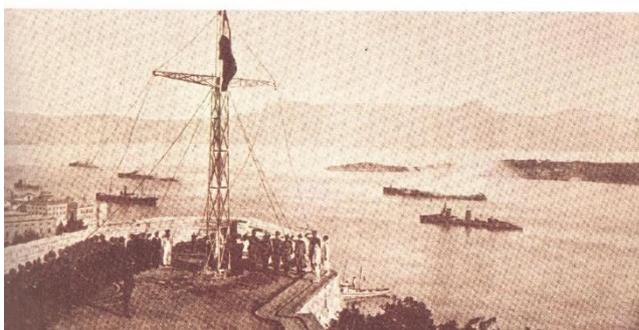
Gli italiani rimasero a Corfù meno di un mese.

Il 18 settembre il Ministro della Guerra ellenico presentò le scuse ufficiali del proprio governo ai ministri d'Italia, Francia ed Inghilterra, ad Atene. A Giannina fu celebrata una messa solenne alla presenza delle autorità elleniche, della commissione internazionale d'inchiesta e del console d'Italia.

Dopo la presentazione delle condoglianze ufficiali, si formò un lungo corteo, con alla testa il console italiano che accompagnò i feretri fino alle porte della città. Il 12° Reggimento di Fanteria greco rese gli onori militari. Le salme dei membri della nostra missione, meno quella dell'interprete albanese, furono portate a Prevesa e quindi imbarcate sul "San Marco" scortate da ufficiali greci con corone di fiori tra cui quella del Re Giorgio di Grecia.

A Falero intanto, una divisione navale italiana, una inglese ed una francese ricevettero l'omaggio della squadra greca che sparò 21 salve di cannone tenendo alte al picco la bandiera italiana, inglese e francese. Sulla corazzata "Cavour" intanto si svolgeva un ufficio funebre. Le flotte alleate, reso omaggio alla squadra ellenica, salparono le ancore per il viaggio di ritorno.

A Taranto, la squadra italiana sbarcò i feretri delle vittime che furono poi in forma estremamente solenne traslate a Roma per le onoranze ufficiali.





ASSEMBLEA GENERALE PLENARIA DEI SOCI Roma – Casa dell’Aviatore, 15 giugno 2019

Presso la Sala conferenze della CdA, si è tenuta sabato 15 giugno l’Assemblea Generale dei Soci presieduta dal Presidente Nazionale - Generale S.A. Giovanni Sciandra, a cui è intervenuto il Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica – Gen S.A. Alberto Rosso (*foto a lato*).

All’evento annuale ha partecipato la presidenza della Sezione AAA di Fidenza, in rappresentanza di 212 Soci iscritti alla data del 31 marzo 2019.



Alcuni dati relativi all’Ass. Arma Aeronautica, riferiti alla data dell’Assemblea:

Soci paganti al 31.03.2019	30.647 (va detto che molti pagano in ritardo e comunque il numero totale è in aumento di circa 500 unità)
Sezioni costituite ed attive	265 (comprese le Sezioni estere di Melbourne, Sydney, Adelaide, Parigi, New York, Washington, Toronto, Montreal, Hamilton, San Paolo).
Sezioni presenti	118
Soci rappresentati all’Assemblea	19.169
Sezioni non presenti	147 (le sezioni non presenti erano quelle con minor numero di Soci, fatta eccezione per Bergamo, Latina, Napoli e Seriate).

Sezioni dell’Emilia Romagna presenti e numero di Soci:

FAENZA	57	FERRARA	223	FIDENZA	212
FORLÌ	68	MODENA	194	PIACENZA	226
RAVENNA	120	REGGIO EMILIA	96	RIMINI	600

Sezioni dell’Emilia Romagna non presenti e numero di Soci:

LUGO DI ROM.	103	PARMA	182
--------------	-----	-------	-----

Delle 265 Sezioni attive in Italia ed all’estero, soltanto 25 superano i 200 Soci; tra queste quelle della regione E.R.:

RIMINI	600	PIACENZA	226	FERRARA	223	FIDENZA	212
--------	-----	----------	-----	---------	-----	---------	-----

Le Sezioni con il numero di Soci più elevato sono:

TREVISO 1.191	SERIATE 846	ROMA 666	VICENZA 643	BARI 607
UDINE 619	RIMINI 600	GROSSETO 451	BERGAMO 429	

Nella sua relazione il Presidente Sciandra, porgendo il benvenuto al Capo di Stato Maggiore dell'A.M. – Generale Alberto Rosso, ha elencato le maggiori attività e programmi del Sodalizio, sottolineando il suo personale impegno a presenziare, nei limiti del possibile, alle assemblee regionali ed alle cerimonie di Sezione, per *“mantenere il contatto con le realtà locali, con i Soci, e per percepire direttamente le loro aspirazioni, osservazioni e richieste che sono importanti per avere una Associazione viva e unita”*.

Ha riferito inoltre che il numero degli associati è in lieve aumento rispetto allo scorso anno e che la campagna promozionale **“porta un amico”** va estesa ad amici, colleghi e soprattutto ai giovani.

Oltre alle normali attività di presentazione e approvazione dei verbali e del bilancio, all'ordine del giorno dell'Assemblea annuale erano previsti gli aggiornamenti sui lavori del GdL incaricato di valutare il ruolo e il peso dei Soci Aggregati e la celebrazione del centesimo anniversario della proclamazione della Madonna di Loreto a Patrona degli Aviatori, che ricorrerà nell'anno 2020.

Ha poi esortato l'Assemblea, a cui presenziavano ben 118 Presidenti di Sezione, a svolgere una attività intensa in rispetto degli indirizzi statutari. *“Non aspettate che vi si dica cosa fare”* ha ammonito *“piuttosto fate, fate, noi aspettiamo di sapere cosa avete fatto”*. Si rende necessario infatti un esame da parte di tutti delle linee guida, per rivedere la nostra organizzazione, al fine di renderla più corrispondente ai tempi, ai desideri dei giovani e del personale in servizio. Per questo vengono esortati tutti i Soci a far pervenire indicazioni e suggerimenti.

Il Presidente ha ribadito la necessità di far conoscere a tutti gli associati, familiari, amici e simpatizzanti, la possibilità di destinare il 5x1000 all'AAA, contributo non marginale che nel tempo ha contribuito a sostenere il Sodalizio.

A livello internazionale continua l'impegno in ambito **“Federazione Europea delle Associazioni Aeronautiche”** (*European Partnership Airforce Associations*) per una maggior interazione tra i paesi membri. Ciò potrebbe essere preso in considerazione anche per organizzare eventi internazionali o svolti all'estero, come offrire reciproco sostegno organizzativo e logistico, in occasioni di visite all'estero.

Il Gen. Sciandra si è soffermato sulle molteplici ed encomiabili attività svolte dalle Sezioni, tra cui cerimonie cittadine, inaugurazione di monumenti e iniziative culturali e sociali che hanno riscosso successo, esportando all'esterno un'immagine credibile e vitale per l'Ass. Arma Aeronautica. Di ciò ringrazio i Presidenti Regionali e di Sezione, i Capi Nucleo e tutti i Soci per l'impegno profuso per mantenere alto il prestigio del Sodalizio e dell'AM, nonostante le difficoltà quotidiane di gestione.

Il 13 maggio scorso è stato rinnovato con il Capo di SMA il Protocollo di intesa tra AAA e AM, al quale si invitano le Sezioni a fare riferimento per le collaborazioni a livello locale.

Il Presidente Nazionale ha poi citato alcuni particolari programmi meritevoli di lode, svolti a livello periferico con il contributo del CESMA (Centro Studi Militari Aeronautici) ed ha dedicato infine un lungo intervento ad



alcune particolari attività: **“Ritengo inoltre importante segnalare il progetto portato avanti dalla Sezione di Fidenza, in collaborazione con la 1ª Regione Aerea, e con l’Istituto ad indirizzo aeronautico Maxwell di Milano per il restauro di velivoli dell’Istituto da parte degli studenti in attività di alternanza scuola-lavoro, con i nostri Soci quali tutor tecnico-didattici”.** (rif. pg.4 del verbale d’assemblea, divulgato a livello nazionale e Sezioni estere).

Ha poi spiegato all’assemblea come questo progetto sia stato possibile attraverso il protocollo di intesa tra AM e AAA e successivamente attraverso un contratto di collaborazione stipulato tra AM-AAA Fidenza e Ministero Istruzione Università e Ricerca, approvato dallo SMA e dallo Stato Maggiore Difesa. Lo stesso Generale Rosso, presente in sala al momento dell’intervento, aveva assistito pochi giorni prima alla presentazione del progetto Maxwell, presso il Comando R.A. di Milano.

Infine, il Gen. Sciandra ha informato i presenti che l’encomiabile iniziativa del progetto Maxwell, è stata premiata con un diploma e con un assegno, dalle Camere di Commercio, nell’ambito di un concorso nazionale dedicato alle “Storie di alternanza” per “la unicità della iniziativa e per la rispondenza delle finalità agli indirizzi di studio dell’Istituto da cui era promossa”.

P.N. AAA - Strega

L’Associazione, tramite il dipendente Centro Studi Militari Aeronautici (CESMA), ha, come sempre, svolto una intensa ed utile attività per la F.A., per la Difesa e per il Sodalizio, effettuando convegni/seminari che continuano ad avere ampia risonanza a livello nazionale e anche internazionale, dall’Università e della stampa specializzata. Come ormai dell’industria nazionale, allo scopo di delocalizzare l’attività del CESMA e permettere una maggiore partecipazione dei soci, si è cercato di organizzare conferenze e convegni a livello periferico quali quelli tenuti a:

- Roccaforte agli Studenti delle Classi 3ª Media dell’Istituto Anna Frank sul tema “Il turismo spaziale e l’ingresso dei privati nel settore spazio”;
- Foligno, conferenza su “Foligno e l’Aviazione”;
- Latina presso la 4ª Brigata, conferenza agli studenti dei licei sul tema degli aspetti politico, sociali e industriali connessi con il 1° conflitto mondiale;
- Caravaggio, sul tema “Il dirigibilismo italiano”.

Nell’ambito dell’attività del Centro Studi vorrei evidenziare il programma di alternanza scuola-lavoro messo a punto e portato avanti in collaborazione con l’Istituto tecnico “Tempi di Frascati e il 6° Reparto Manutenzione Elicotteri di Pratica di Mare. Un programma impegnativo che riscuote largo consenso da parte della scuola e dai giovani frequentatori. Ritengo inoltre segnalare il progetto portato avanti dalla Sezione di Fidenza in collaborazione con la 1ª Regione Aerea e con l’Istituto ad indirizzo aeronautico MAXWELL di Milano per il restauro di velivoli dell’Istituto da parte degli studenti con i nostri soci quali tutor tecnico-didattico.

Stiamo inoltre avviando i contatti con il MIUR, per stipulare un Protocollo d’intesa che possa finalizzare e agevolare accordi tecnici a livello locale per progetti culturali e di alternanza scuola-lavoro, e con l’AVIS per una collaborazione in campo sociale per la raccolta del sangue.

Inoltre, va ricordato che è stato indetto il decimo “Premio letterario Aerospaziale” che si concluderà con la premiazione dei vincitori a fine anno presso la Casa dell’Aviatore.

Infine, nel 2020 ricorre il 100° anniversario della proclamazione della Madonna di Loreto a “Patrona degli aeronauti”. La Associazione Arma Aeronautica, con il coinvolgimento di tutte le Sezioni, ha deciso di dare un carattere aeronautico di F.A. e non intendendo organizzare una serie di eventi celebrativi:

- un pellegrinaggio su Loreto da concordare ed inserire nel programma di eventi celebrativi organizzati dalla santa casa di Loreto;
 - una audienza speciale di S.S. papa Francesco da tenere presso l’aula Paolo VI in Vaticano, nel periodo maggio/giugno 2020 (in funzione della disponibilità del Papa) a cui possano partecipare migliaia di aeronauti e non, in servizio e in congedo e familiari provenienti da tutte le regioni d’Italia.
- Come sapete, l’Associazione Arma Aeronautica è donataria di un immobile sito in Forlì, la Torre Numai. Si tratta di una torre medievale eretta nel XIV secolo a difesa delle casate forlivesi. Attualmente è sede della Sezione A.A.A. di Forlì, di un centro documentale aeronautico e, in parte, è locata all’Ordine provinciale degli architetti della provincia di Forlì e Cesena.
- La gestione e conduzione dell’immobile è stata demandata alla Sezione AAA di Forlì con

(nella immagine stralcio del testo dell’intervento del P.N. riferito al progetto Maxwell)

LE PAGINE DEGLI EVENTI

La Sezione AAA di Fidenza ha accolto con motivato coinvolgimento la proposta di partecipare all'evento "UN GOAL PER ENEA" organizzato dal gruppo di solidarietà "I ragazzi del Muretto" di Collecchio (PR), con il contributo di vari sponsor locali. La Sezione aeronautica fidentina ha ritenuto di patrocinare l'iniziativa (una sorta di partita del cuore a favore del bambino Enea) attraverso la partecipazione attiva all'evento, con uno stand aeronautico in cui sono stati distribuiti - ad offerta - oggetti donati dal CRAL "Bormioli" - cristallerie Fidenza - personalizzati con la scritta "UN GOAL E VOLA CON ENEA". Per tutti coloro che hanno contribuito alla giornata di solidarietà, ritirando i gadget presso lo stand AAA e lasciando un'offerta, sono state messe in palio 4 premi consistenti in una lezione di volo al simulatore con istruttore ed un premio per una lezione di volo reale da effettuare su aereo VDS. L'estrazione è avvenuta a conclusione della serata, dopo la premiazione della squadra di calcio che si è aggiudicata il torneo. Le piccole strip con lo slogan "Un Volo per Enea", realizzate ed offerte dalla ditta Cabeza Loca Style a titolo di sponsor, hanno riscosso molto successo tra il pubblico e sono state adottate spontaneamente su telefoni cellulari, auto e oggetti personali vari, in ricordo dell'evento.

Il caso è quello di un bambino affetto dalla rarissima "sindrome di Angelman" ed il ricavato della commovente giornata di solidarietà ideata dai "Ragazzi del Muretto" è stato devoluto interamente alle cure del piccolo Enea presso la Fondazione Bambini e Autismo, centro di riferimento nazionale per la sindrome di Angelman.



Un volo per ENEA

L'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA DI FIDENZA, PARTECIPA CON GRANDE PIACERE ALLA INIZIATIVA "UN GOAL PER ENEA"

offrendo al pubblico partecipante una opportunità unica: **4 PREMI** consistenti in UNA LEZIONE DI VOLO VIRTUALE SU SIMULATORE DI VOLO

1° PREMIO consistente in UNA LEZIONE DI VOLO REALE SU AEREO VDS, CON ISTRUTTORE DI VOLO

REGOLAMENTO: acquistando uno degli oggetti ricordo offerti dal "CRAL - BORMIOLI CRISTALLERIE" e personalizzato con la scritta "UN GOAL ED UN VOLO PER ENEA" ad offerta libera (minimo 2€), verrà rilasciato un bollino numerato. Al termine dell'evento verranno estratti a sorte i 5 premi e presi contatti con i vincitori per svolgere le attività di volo su simulatore e di volo reale, presso le strutture aeroportuali della provincia di Parma. L'incasso verrà interamente devoluto alla famiglia di ENEA. I costi delle lezioni di volo sono a carico dell'ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA - Sezione di Fidenza

Organizzato da: Polisportiva Il Cervo & Sorprendenti Amici con "I Ragazzi del Muretto"

Con il patrocinio del: Comune di Collecchio

1° TROFEO UN GOL PER ENEA
Torneo di calcio a 7

Sabato 29 Giugno 2019 Presso il Centro Sportivo B. Mainardi di Collecchio dalle Ore 15.00 alle 20.30

A seguire nel piazzale davanti la Sede della Polisportiva Il Cervo **CENA DI BENEFICENZA** (su prenotazione fino ad esaurimento posti)
Per maggiori informazioni e prenotazioni chiamate o Whatsapp
Filippo: 388 1752828
Filippo: 349 2426267

Il ricavato della giornata sarà devoluto per le cure del piccolo Enea presso la Fondazione Bambini e Autismo, per il pagamento in cura o un mese di terapia intensiva presso un centro di riferimento nazionale per la sindrome di Angelman.

Conosci Enea sul profilo del papà Andrea Rubentelli
#reccorritasenzaparoladonna
#fanculoangelman

Grazie alla collaborazione di:

In collaborazione con:

I Ragazzi del Muretto

Enea, i suoi genitori e "i ragazzi del muretto" vogliono ringraziare tutte le realtà e le persone che hanno permesso e contribuito alla 1° edizione di "un goal per Enea". (I ragazzi del muretto con Enea alla premiazione)



Comune di Collecchio - Panificio Cav Alinovi Guido - Caseificio Gennari - maxstreicher - Fanfoni Impianti Srl Tecno Aria - circolo il colle - Luigi Zileri - Chiosco Collecchio - Onda Parrucchieri - Alberto Bianchi per Associazione Arma Aeronautica Fidenza - Cabezaloca - Bar Centrale Collecchio - Camst La Ristorazione Italiana - Cp Evolution - Centro Commerciale Campus - Conad Campus - Parma Gelateria La Golosa -

Polisportiva Il Cervo - Pizzeria d'asporto La Spiga D'oro - Gelateria Green - Grenti - martinaalinovi - Pizza Pazzo Collecchio PR.

GdP-Strega

Collecchio In 200 a «Un gol per Enea»: Il papà: «La solidarietà fa la differenza»

La giornata benefica è finita con la cena nella sede della Polisportiva Il Cervo

GIAN FRANCO CARLETTI

■ COLLECCHIO In duecento hanno accolto l'invito della Polisportiva Il Cervo e Sorprendenti Amici con «I Ragazzi del Muretto» partecipando come giocatori, amici e volontari alla prima edizione del trofeo «Un gol per Enea», torneo di calcio amatori a 8 che si è svolto nel centro sportivo «Bruno Mainardi» di Collecchio.

La manifestazione, che ha



«UN GOL PER ENEA» I partecipanti al torneo di calcio amatori per beneficenza.

avuto il patrocinio del comune di Collecchio (erano presenti il vice sindaco Gian Carlo Dodi e l'assessore allo sport Elena Levati), ha salutato il successo della formazione Ragazzi 1991 che nella finale ha superato il Milan Club per 3 a 2 (le altre squadre erano Cervo

Amatori, Vecchie glorie Cervo, Felino, Panificio Alinovi, Mister Cervo e Bar Centrale). Il ricavato della giornata, che si è conclusa nel piazzale davanti alla sede del Polisportiva Il Cervo con la cena benefica, sarà devoluto per le cure del piccolo Enea alla

Fondazione Bambini e Autismo, per finanziare un mese di terapia intensiva nel centro di riferimento nazionale per la sindrome di Angelman.

«È stato importante», ha detto Andrea Rubertelli, padre di Enea - far capire che le situazioni gravi possono colpire

qualunque famiglia, ma se alla base c'è una partecipazione significativa si riesce a trovare sempre tante persone disponibili ad aiutarci quando conoscono il reale bisogno che esiste all'interno della famiglia. Quello che è stato organizzato oggi a Collecchio è la

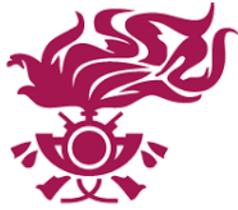
prova concreta che la solidarietà può fare la differenza. L'importante è non avere paura di chiedere aiuto».

Soddisfatti gli organizzatori dell'iniziativa (erano in tanti presenti con addosso la maglietta ideata per l'occasione) per la larga partecipazione della gente che ha aderito con entusiasmo e solidarietà. «È stato per noi - hanno detto Filippo Brizzolara e Filippo Cotti - uno stimolo importante per continuare anche in futuro a riproporre l'evento cercando di migliorarlo sempre di più». Numerose sono state le realtà collecchiesi che hanno sostenuto l'iniziativa come pure la Lega di Serie A che ha donato i palloni che sono stati utilizzati durante il torneo e l'associazione Arma Aeronautica di Fidenza che ha messo in palio una lezione di volo reale e quattro di simulazione. Insomma, un lavoro di squadra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Con grande soddisfazione informiamo che la giornata di solidarietà ha ricavato dalle offerte del pubblico e dagli incassi delle iniziative svolte, circa 5.000 €, che saranno devoluti alle cure per Enea. Ci auguriamo che questa prima iniziativa possa essere ripetuta ogni anno e che Enea possa nel tempo essere sempre più partecipe della gioia dei suoi genitori e dei tantissimi amici.





ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
BERSAGLIERI

BERSAGLIERI - CELEBRATO A PARMA IL 90° DELLA SEZIONE "M.O. MICHELE VITALI"

Alla presenza del Prefetto Giuseppe Forlani, del Comandante Provinciale dei Carabinieri Colonnello Salvatore Altavilla, del Presidente di Assoarma Colonnello Donato Carlucci e delle altre autorità, il 23 giugno u.s., si è celebrato a Parma, a cura del Presidente Claudio Storchì, il 90° di Fondazione della locale Sezione intitolata al giovanissimo Sottotenente Michele Vitali Mazza che, con un'ardita e vittoriosa azione, meritò la Medaglia d'Oro al Valor Militare, immolandosi sul monte Pal Piccolo il 27 Marzo del 1916. L'incontro Cremisi è iniziato con la celebrazione della Santa Messa nella Chiesa Abbaziale di San Giovanni dove, sotto la Cupola affrescata dal Correggio, è stata benedetta la corona d'alloro che ha aperto la sfilata al suono della Fanfara di Scandiano, accompagnata dai tanti Labari e Medaglieri dei Bersaglieri e delle Associazioni d'Arma, fino al Monumento ai Caduti.



Dopo gli Onori di rito, il Presidente Regionale Onorario ANB Luigi Carlo Baroni, ha tenuto la celebrazione ufficiale dipanando la lunga storia che dal 1929 ad oggi ha visto correre per le vie di Parma, la gloriosa insegna Cremisi. Parole di apprezzamento e di elogio per i Piumati di Parma sono state poi espresse dal Prefetto Forlani, dal Delegato del Sindaco Spada e dal Vice Presidente Regionale ANB Franco Medici in rappresentanza del Presidente Nazionale.

Ripresa quindi la sfilata fra due ali di folla accorsa al magico suono delle nostre cornette, la Fanfara di Scandiano, nella Piazza della Steccata, sotto la bramantesca ed elegante omonima Basilica ed il benevolo sguardo del Parmigianino qui immortalato nel bianco marmo di Carrara, ha eseguito anche brani Verdiani mandando in visibilio i tanti parmigiani e melomani presenti.

L.C. Baroni





Foto: Campo Volo Busseto

CAMPO VOLO "LA TORRETTA" Busseto (PR) MODEL AIR SHOW

Alcuni dei nostri Soci borghigiani svolgono attività di volo presso il Campo volo "la Torretta" e domenica scorsa ci hanno segnalato l'evento straordinario della esibizione di aeromodelli di fattura e prestazioni del tutto eccezionali.

Uno dei Soci AAA è Gianni T. che costruisce modelli fedelissimi e di grande qualità tecnica in volo; non è tuttavia l'unico e lasciamo che le immagini spieghino la portata dell'evento. Chi ha assistito alle evoluzioni di questi modelli, alle

volte dalla velocità impressionante ed inimmaginabile (spesso superiore ad aerei veri da aeroclub) ne riportava impressioni entusiastiche.



È **Gianfelice Arduini** il padrone di casa al Campo Volo di via Consolato Inferiore, un signore di grande gentilezza che coltiva da sempre la passione del volo. E proprio questa passione tra il 1991 e il 1992 lo portò a costruire insieme ad altri due appassionati, Sergio Castellano e Sergio Contini, il primo velivolo; un ultraleggero con motore Rotax e a predisporre la pista di atterraggio e decollo nei prati a fianco del complesso colonico in cui abita: "La Torretta".

Ai tre fondatori ben presto si aggiunsero altri **soci**, fino ai **15 odierni**, con le più diverse caratteristiche sociali e professionali, ma tutti uniti dalla passione per gli aerei.

Come quasi sempre avviene per tutti quelli che si cimentano in questo tipo di sport, la provenienza è il modellismo, ricorda Arduini; in questi anni i velivoli **ultraleggeri, deltaplani e moto alianti** sono assai migliorati, in particolare nei materiali e nella

Come quasi sempre avviene per tutti quelli che si cimentano in questo tipo di sport, la provenienza è il modellismo, ricorda Arduini; in questi anni i velivoli **ultraleggeri, deltaplani e moto alianti** sono assai migliorati, in particolare nei materiali e nella dotazione tecnologica.

Sono numerose le persone che praticano questo tipo di volo, alcune per hobby, altre lo hanno adottato come mezzo di spostamento nella loro professione, un mezzo economico e veloce che permette di muoversi rapidamente e in notevole sicurezza.

Premesso che non occorrono piani di volo, sono poche ma

fondamentali le **regole** da osservare: 300 metri di quota nei giorni festivi e 200 nei giorni feriali, vietato il sorvolo di paesi e città ed il velivolo non deve superare un peso prestabilito, come fa intuire la



denominazione stessa di ultraleggero. Per quanto riguarda l'apertura di un Campo Volo, non è necessaria nessuna autorizzazione particolare – sottolinea Arduini – occorre darne comunicazione al sindaco e ai carabinieri e la pista deve avere una lunghezza di circa 300 metri per 30 di larghezza. Poi gli ospiti arrivano dal cielo, specialmente nei giorni festivi e non mancano certamente le opportunità di stare in compagnia.

Ma torniamo ai modelli, ecco il pezzo forte che ha destato stupore per fattura prestazioni e ... grinta!! Sabato 29 e domenica 30 giugno è stato un carosello di esibizioni che ci auguriamo avvenga spesso e che richiamino sempre più hobbisti e pubblico. Il Campo volo "La Torretta" lo merita davvero.



Di base nelle hangaretti e del Campo, sono fissi alcuni velivoli ultraleggeri molto interessanti



nti come prestazioni e soprattutto come dotazioni di bordo. Ne conosciamo uno con carrello semi-retrattile e dotato di sistema autopilota di tutto rispetto.

Web e Strega





VOLO A VELA – DALLA ROSA PRATI DI NUOVO CAMPIONE ITALIANO

Guido Dalla Rosa Prati, pilota parmigiano DOC, ha sicuramente nel DNA cromosomi che fanno riferimento alla cloche e alle più diverse ali meccaniche, che ha “indossato” fin da ragazzo. Guido infatti è figlio d’arte aeronautica, visto che “Guidobaldo padre” è stato per Parma un pioniere del volo (*addirittura su un famoso libro giallo si parla della leggenda del matrimonio del Marchese Guidobaldo, negli anni '60, celebrato a bordo di un aereo da turismo in cui avevano infilato di peso un prete*). Una famiglia quindi, compreso Vittorio fratello di Guido, che non ha scelto per mestiere il pilotaggio ma che di fatto le ali ce l’ha nel sangue e non perde occasione – in ogni momento

libero - per alimentare la sua grande passione per il volo.

Guido DRP in questi giorni ha raggiunto un primato eccezionale, confermando che le ali davvero fanno parte del suo essere: **è stato incoronato campione italiano di volo a vela per la terza volta consecutiva nella classe standard, durante i recenti campionati svolti ne cieli di Ferrara**. Come se non bastasse ha fatto registrare altri due ottimi piazzamenti in altre classi; condizioni e preparazione ideale per affrontare i prossimi campionati europei in Slovacchia che, a suo dire, sono davvero impegnativi, considerate le prove da superare e la concorrenza di piloti davvero fuoriclasse. Nelle precedenti edizioni europee e mondiali, Dalla Rosa Prati e la squadra di “manici” del Parma Soaring di cui fa parte, capaci di cavalcare “le termiche” e veleggiare nell’aria come fosse una cosa naturale, hanno raggiunto sempre traguardi di prestigio e non si può non sperare quindi che il Team parmigiano raggiunga risultati da podio anche nelle prossime competizioni internazionali.

Star seduti e veleggiare in solitudine nel silenzio del cielo, godersi il panorama del mondo con gli occhi degli uccelli, inanellare qualche capriola (looping) e altre acrobazie, può sembrare uno sport rilassante, una attività di meditazione e se ciò corrisponde al vero in una passeggiata domenicale tra le nuvole (chi scrive ha goduto solo di queste meravigliose esaltanti esperienze), tutt’altra cosa è la gara. il volo a vela sportivo, quello delle prestazioni estreme, dei risultati e dei traguardi eccezionali, può diventare una prova estenuante che richiede quindi non solo professionalità, esperienza, conoscenza del mezzo, sensibilità e intuizione per le condizioni meteo locali ma anche preparazione fisica ed eccellente equilibrio psico-fisico. Insomma uno sport come tutti gli altri che richiede sacrificio e preparazione notevoli se si vuol passare dalla passeggiata domenicale alle affermazioni nei campionati.

La cabina di pilotaggio è poco più che un guscio stretto in cui si ha la possibilità di effettuare solo piccoli movimenti del corpo; come “coperchio” un altro semiguscio di plexiglass che si infuoca sotto il sole (immancabile a bordo una scorta d’acqua). In queste condizioni si trascorrono 5-6 ore nella massima concentrazione, per scrutare il cielo con lo sguardo dell’aquila e infilare le proprie ali nelle termiche giuste, artigliando la cloche (con l’artiglio dell’aquila) in modo da ottenere prestazioni migliori dei concorrenti da battere.

Strategia? Si in parte. Un mezzo di tecnologia avanzata? Per forza! Fortuna? Certo, non deve mai mancare ma anche sensibilità, esperienza, intuizione e capacità di improvvisazione, perché le previsioni meteo hanno i loro limiti ed il cielo – si sa - è capriccioso e non fa mancare le sorprese. Se poi la differenza non è solo tra una giornata bella e una uggiosa, come quando si deve decidere se andare al mare, ma si scende nei minimi cambiamenti, refoli e movimenti dell’aria sottile imprevedibili all’occhio non addestrato, allora Guido DRP fa la differenza: un imprenditore - pilota per passione - tre volte di seguito campione italiano di Volo a Vela, con il suo meraviglioso meraviglioso “guscio” con le ali.

Caro Guido in Slovacchia rappresenterai tutti noi – amici ed appassionati del volo - e se non saremo presenti lì con te ... di certo tiferemo tutti per te!

Buon vento e in bocca al lupo! *Strega*



EDITORIA STORICA AERONAUTICA ... letti per voi

Nell'uscita del bimestre maggio-giugno 2019, Delta Editrice affronta lo studio del "FRECCIA", il FIAT G.50 soprannominato "Il Gigio".

Storia e tecnica del FIAT G.50
bimestrale n. 13 maggio - giugno 2019

12,00 €

Il FIAT G.50 "Freccia" fu un aereo da caccia, monomotore monoplano monoposto ad ala bassa sviluppato dall'azienda italiana FIAT Aviazione negli anni trenta e prodotto sia dalla stessa che dalla sua controllata Costruzioni Meccaniche Aeronautiche S.A. (CMASA).

Primo monoplano monoposto da caccia italiano interamente metallico, con carrello retrattile e abitacolo chiuso, volò per la prima volta nel febbraio 1937 e l'anno dopo entrò in servizio nella Regia Aeronautica. Fu impiegato dall'Aviazione Legionaria durante la guerra civile spagnola.

Seppure poco potente e poco armato, era estremamente maneggevole, una caratteristica comune ai caccia italiani del tempo. Trovò impiego anche all'estero, nella forza aerea croata. 35 esemplari vennero ceduti alla Finlandia, dove, sotto le insegne della Suomen Ilmavoimat, la forza aerea finlandese, il monoplano della Fiat ottenne i maggiori successi (99 vittorie aeree confermate) con un rateo vittorie/perdite di 33 a 1.



Velocità di stallo: 123 km/h

Velocità max: 470 km/h a 5.000 m

Velocità di salita: a 6.000 m in 8 min

Data primo volo: 26 febbraio 1937

Delta Editrice di Corrado Barbieri - b.go Regale, 21 - 43100 Parma
tel. 0521.287883 - fax 0521.237546 - deltaed@iol.it
P.IVA: 02363250347 credits www.corradobarbieri.it



NORMANDIA - RITORNO NEI LUOGHI DEL D-DAY

6 giugno 1944 – il “D-day” - ovvero il giorno dello sbarco in Normandia, conosciuto come **“Operazione Overlord”**.

A 75 anni dalla operazione “Overlord”, alcuni Soci AAA di Fidenza hanno affrontato un viaggio indimenticabile per partecipare alla grande commemorazione dello sbarco in Normandia, iniziato il 6 giugno del 1944.

L'Associazione Rover Joe, il cui presidente è Alberto Campanini (Socio AAA Fidenza) ha organizzato una vera spedizione con i mezzi storici restaurati e marcianti, da lui collezionati, per raggiungere i luoghi dello sbarco e sfilare tra la folla, ripercorrendo le strade e soprattutto le spiagge di Omaha Beach, Arromanche, Utah e altre località del litorale, in cui gli eserciti USA, inglesi e canadesi, forzarono a costo di immani perdite, le imponenti difese tedesche sull'Oceano, nella regione della Normandia francese.

Un altro gruppo di spedizione proveniente dal territorio piacentino e parmense, di cui faceva parte il nostro bravo Socio AAA Arrigo Francani, appassionato storico e ricercatore del GRAC (Gruppo Ricercatori Aerei Caduti) è partito da Fidenza e si è unito alle migliaia di partecipanti provenienti da mezzo mondo, moltissimi in perfetta uniforme dell'epoca e spesso a bordo di residuati bellici rimessi in ordine e marcianti.



Come si può vedere dalle foto, Arrigo Francani posa in una postazione tedesca ancora in ottimo stato di conservazione e confrontabile con una foto dell'epoca.



Il Gruppo di Francani era dotato di 5 Jeep e un "Command car" (il gippono degli ufficiali) ed hanno esordito in colonna a Omaha Beach. Molti automezzi hanno raggiunto la destinazione trasportati su bisarche.

Guardando sfilare questi gioielli militari, restaurati con amore e fedeltà, viene da pensare che alcuni di essi (oltre qualche raro ex soldato sopravvissuto alla guerra e all'età) verosimilmente sono "tornati" dopo 75 anni nel campo di battaglia, dove contribuirono a scrivere le pagine finali della II Guerra Mondiale e quindi a segnare la storia dell'umanità.

In queste altre immagini possiamo osservare lo schieramento dei contingenti alleati di liberazione nel litorale e alcuni mezzi navali da sbarco, ancora giacenti sul luogo. Si tratta dei LCVP. (Landing Craft, Vehicle, Personnel) o LCM e costituivano la principale tipologia di trasbordo di mezzi e uomini, dalle navi ancorate al largo a causa dei bassi fondali e le spiagge o i dirupi che caratterizzano quel tratto di costa della Normandia.



Chi scrive ricevette l'impressione – durante la visita – di un paesaggio apocalittico del giorno dopo, come un "the day after", dove quasi tutto è stato lasciato come allora, salvo la messa in sicurezza (e non più di tanto) a testimonianza dello sforzo bellico e del sacrificio umano che venne pagato per respingere le forze tedesche entro i confini della Germania, mettendo fine all'incubo del nazismo.

Durante le giornate di rievocazione, sono stati effettuati sorvoli della zona da parte di velivoli d'epoca che presero effettivamente parte alla

battaglia ed altri di scarsi e periodi diversi; tra questi dei P-51, degli Spitfire, alcuni C-47 e poi velivoli più recenti come C.130 e Texan T-6.

Nella foto a lato il prezioso veicolo storico militare "Dukw" del tipo in possesso dell'Ass. ROVER JOE, ha raggiunto la spiaggia di Arromanche e torna a lasciare la sua pesante impronta nei luoghi del D-Day. Il DUKW era la versione anfibia di un autocarro che operò anche in Sicilia e a Salerno, era chiamato familiarmente dagli italiani "l'anatra" e modelli simili furono realizzati in seguito da varie nazioni.

La suggestiva foto riportata in copertina è stata realizzata dal Socio AAA Arrigo Francani, a nostro giudizio senza commento, la bellissima immagine racconta tutto del D-day.



Strega - foto e fonti di A. Francani

LE CONVENZIONI



ACCORDO 2018/2019 TRA A.A.A. FIDENZA E ASSOCIAZIONE FIDENTINA CULTURALE RICREATIVA

La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRC, per promuovere attività comuni e scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto per l'anno in corso alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini. I Soci sono invitati a prendere visione dei programmi in atto, potendo aderire per tutto l'anno 2019, alle iniziative ed agli eventi di

entrambi i Sodalizi.



IL FUTURO NELLE TUE MANI
MOLTO PIÙ DI UN'UNIVERSITÀ

NO CREDITO 1.700,00 € Per le Forze Armate
CORSO LAUREA 10 Per la Associazione Carabinieri
e il loro personale in ASSESSORATO PARMA 2.000,00 €

347.895.09.82 - 392.206.49.23 - info@sedeparma@unipegaso.it - www.unipegaso.it
Circolo della Lettera Parmense - Via Melloni, 4 - 43121 Parma



D.M. 20 04 2006 G.U. n° 118 del 23 05 2006

L'OFFERTA FORMATIVA

10 Corsi di laurea — 126 Master — 10 Accademie — 1 Scuola di specializzazione —
20 Corsi di perfezionamento — 55 Corsi di alta formazione — 118 Esami - 3 Certificazioni.

L'offerta formativa di Pegaso è quanto mai attuale e diversificata. Tutti i Corsi nascono da una approfondita analisi delle richieste di mercato e forniscono sia a chi ha terminato le scuole superiori, sia ai professionisti, già inseriti nel mondo del lavoro, un mix di conoscenze teoriche e competenze pratiche spendibili concretamente.

COME SI STUDIA - Bastano una connessione internet ed uno schermo (pc, tablet, smartphone,). In qualunque posto del mondo, è sufficiente inserire le credenziali di accesso nella piattaforma per iniziare a studiare. Partecipando, così, alle attività della classe virtuale ed essere seguiti 24 ore su 24 dal titolare della disciplina, responsabile della didattica. Una volta inserite le credenziali saranno a disposizione i seguenti strumenti didattici: **Testo scritto** della lezione, con riferimenti biografici e note - **Diapositive**, arricchite da testi, tabelle e grafici, commentate in audio dal docente - **Videolezione** - **Test** di valutazione per la verifica

L'UFFICIO ORIENTAMENTO Seguire le proprie passioni ed i propri interessi è fondamentale, ma occorre essere coscienti delle reali prospettive offerte dal mondo del lavoro. Grazie alla collaborazione di un team di orientatori esperti si può fare la scelta migliore per il futuro professionale.

in entrata: fornisce le informazioni sull'intera offerta formativa e aiuta a scegliere il percorso più compatibile con gli obiettivi prefissati.

in itinere: Supporta l'iscritto operativamente durante gli studi. - **in uscita:** Una volta laureato, indirizza l'iscritto nella prosecuzione degli studi o nell'accesso guidato al mondo del lavoro.

SEDE DI PARMA — VIA MACEDONIO MELLONI n° 4 — 43121 PARMA CENTRO

Mobile **334 348 4563** infosedeparma@unipegaso.it fisso **0521-287101**

CONVENZIONE IN ATTO PER LE FORZE ARMATE — CORPI ARMATI — VIGILI DEL FUOCO — POLIZIA DI STATO ECC. — ANIOC PARMA — ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA - ASSOCIAZIONI COMBATTENTISTICHE E D'ARMA CONFLUENTI IN ASSOARMA PARMA -
OFFERTE DI CONVENZIONE PER ENTI LOCALI — INDUSTRIE E CRAL.



OBBIETTIVO VOLARE

Oggi **Obiettivo Volare** ha assunto la fisionomia di un Aeroclub certificato ufficialmente dall'Aero Club d'Italia ed è una scuola di volo VDS (volo da diporto e sportivo).



SCUOLA DI
VOLO VDS
Certificata AeCI n° 380

info: 339 350 1084 - e-mail: info@obiettivovolare.it
Coordinate: N 044°53'22" - E 010°09'37"



Gotha VIAGGI

Via Collegio dei Nobili 2/d - 43121 Parma – tel. 0521-798409

Agenzia di Viaggi specializzata nei viaggi di lavoro e di gruppi. Già da alcuni anni i titolari organizzano viaggi e soggiorni per l'A.A.A. alla quale riservano un vantaggioso trattamento in convenzione, conoscendone le esigenze e favorendo la riuscita dei

Tour di gruppo. www.gothaviaggi.it – convenzione valida per i soci AAA 2019.

POLIAMBULATORIO DALLA ROSA PRATI

Via Emilia Ovest, 12/a, 43126 Parma - PR – tel. 0521-2981 -

Per quanto riguarda il tariffario degli esami di laboratorio applicheremo un'agevolazione del 10% sul tariffario privato. Viene applicato un unico tariffario agevolato riservato a tutte le associazioni/aziende/fondi che hanno sottoscritto un accordo. Ricordiamo che la convenzione è estesa a favore dei familiari (**l'elenco delle prestazioni fornite in convenzione e relativi prezzi, sono consultabili presso le segreterie delle Associazioni o da richiedere agli indirizzi riportati in ultima pagina di Forum.**)



CABEZA LOCA - LABORATORIO GRAFICO DI PROGETTAZIONE E STAMPA

personalizzazioni, pubblicità visiva per privati e aziende – banner striscioni – bandiere insegne – adesivi per auto, moto e furgoni – etichette – biglietti da visita - abbigliamento ricamato e stampato – volantini, locandine manifesti – personalizzazione abbigliamento sportivo. Fornitore per Associazione Arma Aeronautica - forti sconti per i Soci 2019

info@cabezalocastyle.com

LUIGI E MIRIAM MILO

hanno il loro laboratorio a Collecchio e a Sabbioneta, ampiamente pubblicizzati sulla pagina facebook, dove sono visibili i loro capolavori di pasticceria e ovviamente gli indirizzi e recapiti. Nella loro Pasticceria-Bar, oltre a mettere generosamente a disposizione della nostra Associazione la loro creatività, i fratelli MILO accolgono con amicizia Soci Aviatori, con la loro cortesia e con trattamenti di favore.

Difficile resistere alla tentazione, provateci!

Mobile 392 043 1706



La simpatica "Celestida", amica degli Aviatori e titolare del vivaio PIZZONI PIANTE & FIORI a Fidenza, ha proposto ai Soci dell'AAA ed ai lettori di Forum, l'applicazione di prezzi agevolati in regime di convenzione. La fornitura e l'ornamento floreale del monumento aereo di Fidenza è realizzato dal vivaio Pizzoni.

Via Martiri delle Foibe, 127/sx - 43036 Fidenza (PR)



AGENDA DEL MESE DI LUGLIO-AGOSTO 2019

Il Sabato... **AAA – Sezione di Fidenza** – gli incontri settimanali tra i Soci della Sezione, sono fissati ogni sabato mattina in orario 9-11,30 presso la sede di Via Mazzini 3 a Fidenza.

- Sabato 13 luglio** **Soragna – Casa degli Alpini ore 18,30**, riunione del Consiglio Direttivo della Sezione di Fidenza.
Allo scopo di raggiungere una maggiore informazione del personale e recepire un contributo di pensiero da tutti i Soci - anche privi di potere di voto - la riunione è aperta a tutti gli iscritti, familiari, amici e sostenitori. anche privi di potere di voto
- Sabato 13 luglio** **Soragna – Casa degli Alpini ore 20,00** – serata conviviale di chiusura del primo semestre di attività sociali e auguri di buone vacanze. Partecipazione aperta a tutti previa prenotazione.

Continua a leggere “Forum”, invia commenti e informazioni che pensi possano essere utili ed interessanti per i lettori, o magari mandaci una storia e delle foto significative; suggerisci iniziative ed avvia dibattiti indirizzando a: **redazione_forum@libero.it**

Se ti interessa ricevere il notiziario e non sei già incluso negli elenchi di distribuzione, invia una mail al precedente indirizzo, con la dicitura **“FORUM SÌ GRAZIE”**, indicando l’indirizzo di posta elettronica su cui desideri riceverlo. Se non vuoi più riceverlo, invia una mail con la dicitura **“FORUM NO GRAZIE”**. I lettori che per cause tecniche non dovessero ricevere con regolarità i numeri mensili di Forum, sono pregati di segnalarlo utilizzando l’indirizzo email della redazione.

FORUM È DISPONIBILE ANCHE PRESSO:

Circolo I RMV Cameri – Circolo Comando Distaccamento Aeroportuale San Damiano - Piacenza

A.A.A. Presidenza Nazionale Roma e **Sezioni di:** Bologna – Cremona - Ferrara – Fidenza e Nucleo di Salsomaggiore; Modena e Nuclei dipendenti – Ferrara - Parma - Piacenza – Reggio Emilia – Tarcento;

Sezioni Parma di: ASSOARMA – UNUCI – Associazione Arma Aeronautica – Associazione Nazionale Paracadutisti d’Italia ANPDI Parma – Associazione Nazionale Marinai d’Italia – Associazione Polizia Municipale in Congedo – Associazione Nazionale Finanziari d’Italia – Associazione Nazionale Ufficiali Provenienti dal Servizio Attivo – Associazione Bersaglieri – A.N.I.O.C.; Associazione Arma di Cavalleria – Associazione Nazionale Carabinieri – Associazione Nazionale Alpini – Associazione Nazionale Polizia di Stato – Associazione Nazionale Carristi – Associazione Nazionale Granatieri – Associazione Nazionale Ufficiali Provenienti dal Servizio Attivo -Associazione Guardie D’Onore T.R. – Tiro a Segno Parma – UNUCI – Zonta Club – ANMI Colorno - A.N.VAM Associazione Nazionale VAM affiliata AAA - Associazione Obiettivo Storia - AEROCLUB G. Bolla Parma - Aviodelta Felino – CRAL Bormioli Rocco Fidenza.

Sezioni Modena di: ANMI Marinai d’Italia – Associazione Cavalleria – Associazione Carabinieri – Associazione ex Allievi Accademia Modena – Assofante – Associazione Finanziari d’Italia – Associazione Paracadutisti – Associazione Polizia di Stato - AEROCLUB Modena – TOPGUN Fly School Reggio Emilia - Comune di Fidenza – Comune di Parma, Cerimoniale - Comune di Salsomaggiore Terme – Comune di Soragna - DELTA EDITRICE PARMA - IRE Istituto Ricerche Esplosivistiche Parma – Istituto Scolastico Aeronautico Feltrinelli Milano – Istituto Scolastico Superiore Maxwell Milano. ISS Berenini Fidenza. Comando I Regione Aerea – Uff. Affari Generali.

... dove può essere richiesto anche in forma cartacea.