

“FORUM”

degli Aviatori



Luglio 2021

EDIZIONE SPECIALE PER FORUM N° 100

n° 100

**Bollettino di informazione dell'Associazione Arma Aeronautica
Sezione di Fidenza**

“FORUM degli Aviatori”

è un bollettino di informazione aperiodico dell'Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Fidenza distribuito gratuitamente on-line ai soci ed agli appassionati che ne fanno richiesta.

anno IX - n° 100 – data di emissione: luglio 2021

Sezione di Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore – San Secondo - Soragna – Pieveottoville
Responsabile: Alberto Bianchi – Sezione A.A.A. di Fidenza - sede: Via Mazzini n° 3 - 43036 FIDENZA
per informazioni e contributi informativi: redazione_forum@libero.it

Per condividere la nostra passione e per avere un aggiornamento in tempo reale, usate

**... i social di ASSOAERONAUTICA FIDENZA
li consulti quando vuoi, dove vuoi, sono sempre con te**

Se hai un contributo da fornire all'aggiornamento della pagina, invia materiale agli amministratori: redazione_forum@libero.it

roberto.miat@gmail.com assoaeronautica.fidenza@gmail.com

Per info e contatti: fidenza.assoaeronautica@gmail.com



La pagina facebook di assoaeronautica fidenza è stata aperta per tenere i contatti fra i membri della nostra Associazione ma anche tra gli appassionati di Aviazione e dell'Arma Azzurra. Nel sito www.assoaeronautica.fidenza.it in continuo aggiornamento, sono visibili i nostri obiettivi, gli eventi organizzati dalla Sezione, le gite in programma, le manifestazioni ma anche contenuti storici e argomenti che riguardano il mondo aeronautico.

Se sei già un nostro Socio, chiedi di entrare nella nostra chat fornendo il tuo numero di cellulare alla Sezione.

Sommario:

- Pg. 2	UNA PAGINA FACEBOOK TUTTA ASSOAERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM N° 100 – BREVE STORIA DI CENTO MESI.....(Redazione)
- Pg. 4	FORUM N°100 - “A SPECIAL GIFT FOR YOU”(F.Marchi-C.Gandolfi-Pacomar-Strega)
STORIE AERONAUTICHE	
- Pg. 5-7	SIAI-MARCHETTI – UNA STORIA CHE NON DEVE VOLARE VIA!(ricerche e recensioni di Cordaro & Strega)
AVIAZIONE CIVILE	
- Pg. 8-10	BREVE EVOLUZIONE NORMATIVA IN MATERIA DI DRONI(ricerche e recensioni di Cordaro & Strega)
STORIE DI MARE	
- Pg. 11-14	“GUADALCANAL” – L’ORA DEI MARINES(STV Emilio Mediolio)
ATTUALITÀ	
- Pg. 15	AGGIORNAMENTO DEL SITO WWW.ASSOAERONAUTICAFIDENZA.IT – GIUGNO 2021.....(Pacomar)
LE PAGINE DEGLI EVENTI E RICORRENZE	
- Pg. 16-18	I BERSAGLIERI CELEBRANO IL 185° DI FONDAZIONE(L.C.Baroni)
- Pg. 19-20	RETE POL – INAUGURATO IL MONUMENTO AI CADUTI AM(Strega- foto AM)
- Pg. 21-22	247° ANNIVERSARIO DELLA GUARDIA DI FINANZA(D.Carlucci – GdF)
- Pg. 23-24	PARMA FESTEGGIA IL 200° ANNIVERSARIO DELLA POLIZIA LOCALE(Repubblica-GdP-ANFI)
- Pg. 25-27	INCONTRO DELLE SEZIONI DI GALLARATE E FIDENZA(Strega-foto Gandolfi)
-Pg- 28-29	BUSSETO – GARA NAZIONALE DI ACROBAZIA PER AEROMODELLI(Strega – foto E. Lavelli)
AVVISI E COMUNICAZIONI	
- Pg. 30	LA PAGINA FACEBOOK DI AAA “AVIATORI D’ITALIA”(AAA P.N)
- Pg. 30	NUOVI INDIRIZZI E-MAIL PER TUTTI, SU DOMINIO “assoaeronautica.it”(AAA P.N. e Strega)
DIAMO SPAZIO ALLO SPAZIO	
Pg. 31-33	“POLYUS” - STORIA DELL’ARMA SPAZIALE DIVENTA SATELLITE SCIENTIFICO(recensioni di F. Cordaro)
UN PO’ DI GOLIARDIA	
Pg. 34-35	OMAGGIO A PETRONIO – L’OPERAZIONE “S”(Petronio Malagoli - replica)
EDITORIA AERONAUTICA	
- Pg. 36	“PIÙ CENTO”: SIAI MARCHETTI DAL 1915 STORIE DI UOMINI E AEROPLANI - 2018(L. Pontolillo)
CONVENZIONI.	
- Pg. 37	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2021(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 38	LUGLIO-AGOSTO 2021(Redazione Forum)

In copertina: **Un Eurofighter del “Meraviglioso” IX Gruppo Caccia - 4° Stormo MM 7340, si presta ad una simulazione, con la livrea dedicata al n° 100 di Forum degli Aviatori (foto G.Ciarini – simulazione Strega)**



2013 - 2021

Cosa vuoi di più dalla tua Associazione ?

100 numeri di Forum, 100 mesi di notizie Sull'Associazione Arma Aeronautica e sul mondo dell'Aviazione; nove anni dedicati ininterrottamente alla Tua informazione.

Con il numero di luglio 2021 la Redazione di Forum raggiunge il considerevole traguardo dei cento numeri mensili pubblicati. Il numero 1 venne pubblicato ad aprile 2013, come Sezione di Parma e consisteva di tre pagine aperte con questo testo:

"Cari Amici,

ecco il foglio sperimentale con il quale inaugurare il nostro "forum"; inizieremo con l'inserire alcune informazioni a carattere generale, un calendario di appuntamenti a carattere aviatorio ed infine notizie locali e la rubrica: ... accade da noi a Parma, per fornire piccole informazioni sulla vita della nostra Sezione.

La partecipazione di Voi lettori/Soci, i vostri commenti, suggerimenti e informazioni, forniranno un preziosissimo contributo alla crescita ed al miglioramento del Forum.

Attraverso questo canale la Presidenza ed il Comitato Direttivo potranno agevolmente fornire in tempo reale, ogni informazione ai Soci e simpatizzanti che avranno la costanza di controllare la posta in arrivo via e-mail".

Buona lettura "Strega"

Successivamente il giornalino si ampliò di contenuti raggiungendo già nel 2014 le 16-20 pagine, per poi arrivare a oltre 40, divenendo un vero notiziario. Anche gli indirizzi a cui veniva inviato - circa 50 - è cresciuto nel tempo raggiungendo altre Associazioni Aeronautiche, Aeroclub e AssoArma. A marzo 2016, nasce una stretta collaborazione con la rinata Sezione di Fidenza e Forum lascia il nome di Sezione di Parma per esordire come "AAA - Sezioni parmensi"; cresce enormemente il numero dei lettori (oltre mille) e iniziano a collaborare alcuni Soci ed appassionati che consentono una grande crescita qualitativa del notiziario.

A marzo 2018 viene festeggiato con un grande evento presso l'Università Pegaso di Parma, **il compimento dei 5 anni di attività**; partecipano tutte le Associazioni del territorio, alcune Sezioni AAA dell'Emilia Romagna ed i collaboratori più attivi, che vengono premiati con un attestato. Naturalmente il notiziario è per tutti, chiunque, anche non socio, può fare richiesta e ottenere l'abbonamento gratuito: questa è la formula magica che garantisce la diffusione in grande stile e le richieste sono moltissime.

Insieme al successo - immancabilmente - aumentano di pari passo gli impegni, le spese e gli oneri di gestione, tanto che nell'anno 2018 la Sezione di Parma ritiene di non poter più fronteggiare gli impegni e di non avere le risorse da destinare alla realizzazione del notiziario; le richieste però seguitano a crescere, cosicché dal numero 60 di marzo 2018, *quasi nel mezzo del cammin della sua vita... Forum esce come "Notiziario mensile on-line dell'Associazione Arma Aeronautica - Sezione di Fidenza"*.

Nondimeno, alcuni Soci di Parma continuano a tutt'oggi a contribuire alla realizzazione di Forum, come liberi collaboratori.

L'AAA di Fidenza e la Redazione dedicano questo numero speciale ai quasi 6.000 lettori destinatari on line della rivista.

La nostra gratitudine e stima va a tutti i collaboratori interni ed esterni, che hanno fornito ricerche, recensioni articoli, foto e contributi tecnici, fin dai primi numeri, ma soprattutto in questi ultimi anni, in cui Forum è divenuto un impegno costante e rilevante. Grazie anche a tutte le Associazioni che divulgano Forum ai loro lettori e agli Editori che pubblicano nostri articoli.

Al personale della Redazione, a tutti i collaboratori ed ai lettori...

GRAZIE PER 100 NUMERI DI FORUM INSIEME!

A tutti Voi, lo speciale numero 100 offre un omaggio, segnalando di seguito due link da "cliccare" per accedere:

"FORUM"
degli Aviatori

al fotolibro da sfogliare per visionare le 100 copertine di Forum

realizzato dal tecnico Claudio Gandolfi (Socio Parma)

clicca e sfoglia le copertine di Forum: **[100 FORUM - Fotolibro](#)**



al videoracconto sull'ULTIMO ASSO Gorrini,

realizzato esclusivamente per Forum dall'attore Francesco Marchi (Socio Fidenza)

clicca e immergiti nell'atmosfera dei duelli aerei nel deserto libico: **[GORRINI, videoracconto.](#)**

entrambe le opere sono state rese fruibili su Forum, grazie al tecnico Omar (Socio Fidenza).

CONTINUA A LEGGERE "FORUM"

Continueremo a stupirti dando spazio alle nostre passioni, ma anche informandoci e crescendo insieme.



STORIE AERONAUTICHE

SIAI MARCHETTI: UNA STORIA CHE NON DEVE VOLARE VIA!

L'industria italiana del volo non deve volare via. Lo sostengono fortemente gli storici dipendenti della SIAI Marchetti, che hanno costituito il Gruppo storico e il Gruppo lavoratori seniores, raccogliendo tutte le motivazioni per ricostruire (letteralmente) la storia dell'aviazione

A Milano, il 12 agosto 1915, Domenico Lorenzo Santoni, già fondatore nel 1913 della Anonima Costruzioni Aeronautiche Savoia, e l'imprenditore Luigi Capè fondavano la Società Idrovolanti Alta Italia. Il direttore tecnico era Raffaele Conflenti. Nel 1920 la SIAI acquisì la Anonima Costruzioni Aeronautiche Savoia e negli anni a seguire i velivoli prodotti venivano immessi nel mercato con il nome di SIAI-Savoia **(e gli aerei prodotti vennero designati con la sigla "S"; nel 1921 dalla neonata SIAI-Savoia vennero prodotti modelli di grande successo come l'S.16 – idrovolante biplano da ricognizione e attacco ai sommergibili e poi l'S.9 e l'S.13. n.d.r.)-**

Nel 1921 al D.T. Conflenti subentrò Alessandro Marchetti, **(in qualità di Capo progettista ndr)** e con lui furono realizzati velivoli come l'S.55 **(bimotore idrobombardiere-aerosilurante che fu protagonista della Regia Aeronautica ndr)** utilizzato per le crociere transatlantiche di Balbo. Altro aereo di grandissimo successo fu l'SM79 **"Sparviero" (così battezzato dallo S.M. della Regia Aeronautica, velivolo trimotore di tipo radiale Alfa Romeo 126 RC.34, ad ala bassa ndr)** utilizzato nella Seconda Guerra Mondiale come anche dai «Sorci Verdi» nelle trasvolate. **(L'S.79 si adattava a multiruolo e fu per un certo periodo il più veloce bombardiere medio del mondo, anche se la sua maggiore efficacia la ottenne come aerosilurante. Si trattava di una realizzazione mista in legno, metallo e tela e dietro l'abitacolo aveva una gobba che gli valse il soprannome di "Gobbo maledetto", dato dai piloti inglesi della RAF, per la loro difficoltà ad attaccarlo alle spalle. Ndr).**



l'S.16ter venne invece utilizzato per il volo dei 55 mila chilometri di De Pinedo e l'S.64 per la trasvolata atlantica. Con l'ingresso di Marchetti (foto a lato) l'azienda assumeva il suo nome **"Savoia-Marchetti"** e conseguentemente i velivoli la sigla in lettere **"SM"**: S per Savoia e M per Marchetti. Dal 1944 fino agli anni 80 si abbandonò però il monarchico «Savoia», in favore di SIAI, con il nuovo significato di Società Italiana Aeroplani Idrovolanti **(di fatto non cambiava la sigla degli aerei ndr).**

(L'azienda si distinse anche per la produzione di aerei non bellici, realizzati dal 1946 al 1997, con il quadrimotore SM.95, piccoli aerei da turismo come l'FN.333 "Riviera", l'S.205 e S.208, nonché l'SF.260, detto la "Ferrari dei cieli" per essere stato uno dei migliori progetti al mondo, ancora oggi in piena attività. Ciò dimostra che l'inventiva e la capacità italiana sono assolutamente fuori discussione ndr).

Nel 1983 la SIAI fu acquisita dal gruppo "Augusta" e nel 1997 rilevata dalla "Aermacchi".

(La fabbrica SIAI Marchetti sorgeva a Sesto Calende, nel varesotto e prima di divenire tale, era una falegnameria. Nel 2015 è stato celebrato il centenario dell'Azienda. Gli aerei della SIAI Marchetti sono legati anche a spettacolari e storiche imprese aviatorie, come:

1925 – i piloti De Pinedo e Campanelli volano da Sesto Calende a Melbourne, tornando a Roma passando da Tokyo, con un S.16ter, ribattezzato "Gennariello";

1928 - I piloti Ferrarin e Del Prete, con un S.64, volano a Natal in Brasile senza fare neppure uno scalo.

1933 – Italo Balbo organizza la Crociera aerea Transatlantica con 12 idrovolanti Savoia-Marchetti S.55X, decollando da Orbetello e arivando a Chicago, rientrando a Roma passando da New York ndr).

La storia della SIAI Marchetti è la storia del volo, non solo italiano. Per questo lo scorso anno è stato ufficialmente costituito il «**Savoia Marchetti Historical Group**» a Somma Lombardo, nei pressi dell'aeroporto di Milano Malpensa, costola di Vollandia, il museo del volo sito a Milano Malpensa. Ne fanno parte molti appassionati del Gruppo lavoratori seniores della SIAI Marchetti (GLS), dell'Associazione Amici di Vollandia, e tecnici, storici, giornalisti aeronautici, esperti di sottoscrizioni pubbliche, con l'appoggio di alcune industrie del Distretto aeronautico del Varesotto, come l'Aerosviluppi e le Officine Villella.

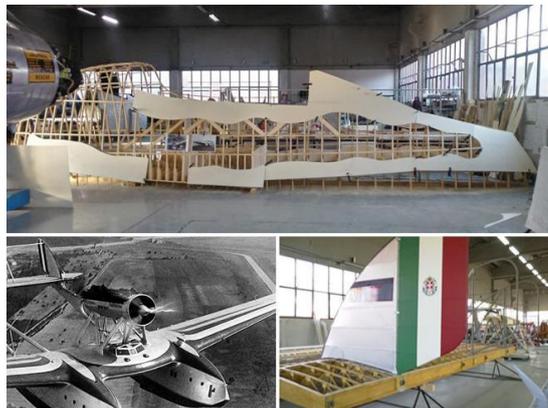
Filippo Meani è il coordinatore ufficiale del Gruppo storico. Lo incontro alla Casa dell'Aviatore di Roma, in occasione della sua visita a Cori, in provincia di Latina, dove è stata proiettata la prima assoluta del cortometraggio «**Con gli occhi pieni di cielo**». Perché a Cori? Spiega: «Di Cori è l'ing. Alessandro Marchetti, uno dei principali rappresentanti dell'industria aeronautica italiana. Marchetti faceva parte fin dal 1922 della SIAI Marchetti, Società Idrovolanti Alta Italia, nata nel 1915, e nel 1922 sostituì il precedente direttore tecnico».

Domanda. *In che modo Alessandro Marchetti ha contribuito a rendere l'Italia un Paese «volante?»*

Risposta. *Fu lui a firmare tutti i principali programmi e progetti di velivoli che hanno segnato la storia dell'aeronautica; il più importante, l'S.55, è stato utilizzato da Italo Balbo, allora ministro dell'Aeronautica, per fare crociere nel Mediterraneo orientale, nel Mediterraneo occidentale, nell'Atlantico del sud nel 1930, e nel 1933 nell'Atlantico del nord, tratta Orbetello-Chicago-New York. Italo Balbo portò 24 idrovolanti con 100 persone di equipaggio per l'Expo che si teneva quell'anno a Chicago, un evento talmente importante tanto da nominare una strada di Chicago «Balbo Avenue», e tanto da dare il nome ai voli in formazione: «Balbo Formation».*

D. *Di ciò non si parla molto.*

R. *Tutti questi avvenimenti, che hanno fatto grande l'Italia di allora, sono stati qui praticamente e volutamente dimenticati; queste cose all'estero sono ben note, in Italia invece non le si ricorda più.*



D. *L'Aeronautica sta realizzando una copia dell'S.55X?*

R. *La X del nome sta per 10, ossia il decennale di fondazione dell'Aeronautica. A dicembre dell'anno scorso abbiamo presentato i primi componenti presso il Museo di Vollandia, a Milano Malpensa, dove la replica avrà sede, in occasione della celebrazione del 50esimo anno dalla scomparsa dell'ing. Marchetti. Nel passato si è cercato ripetutamente di realizzare questo progetto e si è avuto un approccio classico, cioè si diceva: «Costa un milione di euro? Allora raccogliamo un milione di euro e lo facciamo». Naturalmente il milione di euro non lo si raccoglie mai: se avessimo continuato con questo schema di approccio non avremmo fatto nulla. Questa volta vogliamo raccogliere i componenti che singoli sponsor possono donarci, su base volontaria, e noi offriamo la possibilità di apporre logo e banner nel nostro*

sito. Questa replica potrebbe diventare l'emblema del centenario dell'Aeronautica militare italiana nel 2023, ed il nostro piano prevede il completamento delle attività nel 2021. Speriamo che l'Aeronautica partecipi, essendosi fatta interprete di questa esigenza negli ultimi 60 anni ed anche avendo fatto anche un accordo con l'Aeronautica brasiliana che aveva chiesto di partecipare al restauro dell'unica copia esistente di questo velivolo, che era andato nel 1927 in Brasile, attraverso la creazione di due copie. Stiamo anche vedendo come garantire la trasportabilità della replica, trattandosi di un velivolo di 24 metri di apertura alare, per poterlo trasportare al Museo di Vigna di Valle o in qualsiasi altro luogo di visibilità.

D. *In che rapporto sono stati gli americani e gli italiani nel volo?*

R. *È un momento certamente di riflusso. Fino a qualche anno fa sentire parlare di Balbo, sentire parlare di imprese che erano legate al ventennio, era praticamente impossibile; anzi, eminenti politici italiani avevano chiesto agli americani di togliere il nome di Balbo dalla Avenue di Chicago, e la risposta fu: «Quando ci dimostrerete che Balbo non ha fatto queste cose, noi la toglieremo». Si riferivano al momento in cui gli emigrati italiani, che vivevano in condizione di sudditanza psicologica ed economica soprattutto nei confronti degli irlandesi, videro arrivare 24 aeroplani e un equipaggio di 100 persone, avendo un riscatto morale fortissimo. Balbo chiese loro di onorare e rispettare la bandiera americana. Noi mostriamo di solito una fotografia in cui si vedono tre personaggi, insieme a Balbo e Marchetti c'è Luigi Capè, imprenditore che aveva una falegnameria a Sesto Calende e costruiva le barche che portavano i marmi al Duomo di Milano e i sassi di silice all'isola di Murano, attività soppiantata poi dalla creazione della ferrovia,. Capè pensò così di creare delle barche volanti pianificando la missione con Balbo e Marchetti, capacità*



imprenditoriale, capacità istituzionale e capacità tecnologica unite, ed hanno conseguito un risultato pressoché impossibile. Noi siamo diversi da loro solo perché non siamo più capaci di creare una triade in cui l'imprenditoria, le istituzioni e la tecnologia remano nella stessa direzione, e oggi regna l'immobilismo. Questo è un po' il motivo del nostro impegno nella replica dell'S.55.

D. Oltre alla replica del velivolo, quali altre attività impegnano il Gruppo Storico Savoia Marchetti?



R. Vogliamo custodire, restaurare e valorizzare il materiale di tipo «archeologico-industriale». Ora stiamo facendo anche un'opera di masterizzazione dei disegni d'epoca, da noi ne sono disponibili circa 10 mila, che hanno bisogno innanzitutto di un restauro, quindi di una scansione elettronica in modo tale che in futuro se ne garantirà la disponibilità, la trasmissione e l'eventuale utilizzo; e questo è un altro grandissimo impegno che stiamo portando avanti. Non si esclude che si possa partecipare ad altre attività come l'attività di restauro o di rimessa in volo di un S.79, che è un altro velivolo della SIAI Marchetti: i famosi «sorci verdi», che vinsero la coppa Istres-Damasco-Parigi nel 1927, erano tre velivoli S.79. L'S.79 era l'aeroplano plurimotore più veloce del mondo in quegli anni, quindi ancora una volta l'Italia in quel periodo, dal punto di vista aeronautico, era assolutamente dominante. Vogliamo inoltre valorizzare le altre due aree di eccellenza in Italia, che sono il settore elicotteristico da sempre rappresentato da Agusta, e il settore degli addestratori, se non lo facciamo perderemo anche queste due uniche nicchie, dove tutt'ora abbiamo delle grandi potenzialità. Nella SIAI Marchetti

esiste anche il Gruppo dei lavoratori seniores, rappresentato e presieduto da Marzio Mariani, responsabile dell'archivio storico.

D. Di cosa si occupa il Gruppo?

R. Di salvaguardare, e salvare, un patrimonio storico-culturale che porta in sé la storia dell'Aeronautica italiana, ossia la storia firmata da Alessandro Marchetti. Speriamo che le amministrazioni locali ci diano una mano ad avere uno spazio adeguato per il nostro archivio.

D. Com'è costituito?

R. Fa parte del Gruppo lavoratori seniores Agusta, affiliato all'Associazione nazionale lavoratori anziani, e nasce nel 1969 per volere dei dirigenti SIAI Marchetti al fine di salvaguardare il know how dei lavoratori che uscivano dall'azienda, in modo che insegnassero il lavoro alle nuove generazioni, ma soprattutto insegnassero che l'azienda era una seconda casa, quindi ad amarla.

D. Cosa pensa dell'attuale panorama dell'Aeronautica italiana?

R. Se siamo diventati quello che siamo, se l'Agusta è diventata leader nel settore degli elicotteri e la SIAI e l'Aermacchi nel settore degli addestratori, è perché sono state fatte buone scelte soprattutto da parte dei precedenti amministratori. Non si possono scegliere solo cose ad alta redditività pensando al bilancio di fine anno e tagliando, senza capire che le ripercussioni si avranno dopo una decina di anni. Perderemo allora le posizioni di rilievo acquisite nel tempo. Vogliamo difendere il settore perché veniamo da lì, vi abbiamo passato 40 anni della nostra esistenza, che si guardi al passato e si veda con chiarezza il futuro: è solo guardando da dove stiamo venendo che capiremo dove dobbiamo andare.

D. Come si muoveranno le nuove leve?

R. Difficile dirlo, sembra di capire che il nuovo amministratore delegato di Leonardo SpA Alessandro Profumo dia maggiore discrezionalità e più autonomia ai dirigenti, e questo potrebbe migliorare il posizionamento del mercato.

Testo e interviste tratte da: "Specchio Economico" 9/2017

Note della redazione inserite nel testo in neretto, tratte da "Storia della Savoia Marchetti, Azienda di Aeronautica – di Oliviero Spada



Breve evoluzione normativa in materia di droni

di Federica Masini - 9 giugno 2021



Gli aeromobili a **pilotaggio remoto**[1], comunemente denominati “**droni**”, sono diventati molto importanti nella nostra società, per il loro utilizzo sia in ambito civile che in ambito militare. La loro rilevanza è testimoniata dall’impiego sempre maggiore dei sistemi aerei a pilotaggio remoto in diversi settori, motivo per cui sia la tecnologia sia la normativa sono in costante evoluzione.

I droni venivano definiti come “**un mezzo aereo pilotato da un equipaggio operante da una stazione remota di comando e controllo**”, ai sensi dell’art. 1 della legge del 14 luglio 2004, n. 178, recante “Disposizioni in materia di aeromobili a pilotaggio remoto delle Forze armate”[2]; difatti, il pilota si trova in una postazione differente chiamata stazione remota.

Cenni storici

Gli aeromobili a pilotaggio remoto fecero la loro prima comparsa in campo militare.

In particolare, in tale ambito iniziarono le prime sperimentazioni finalizzate alla ricerca delle possibili applicazioni nonché delle forme di sfruttamento di tali apparecchi.

La legge sopra menzionata del 14 luglio 2004, n.178, in assenza di una normativa generale disciplinante l’aereonavigabilità e l’impiego degli aeromobili a pilotaggio remoto nel sistema del traffico aereo, autorizzava le Forze armate italiane ad impiegare i suddetti apparecchi in loro dotazione, nelle attività operative ed addestrative, per fini di difesa e di sicurezza nazionale.

Ancora prima, in ambito internazionale, la **Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944**, relativa all’aviazione civile internazionale[3] ed istitutiva dell’Organizzazione dell’aviazione civile internazionale (ICAO) costituì uno dei primi trattati internazionali a carattere multilaterale, in cui è dato rinvenire un riferimento agli aeromobili senza pilota.

Tale trattato che introduceva norme *standard* volte a garantire la sicurezza dell’aviazione civile ed al contempo la protezione ambientale, al suo **art. 8** disponeva che:

Nessun aeromobile manovrabile senza pilota può sorvolare senza pilota il territorio di uno Stato contraente, salvo autorizzazione speciale di detto Stato e conformemente alle condizioni di questa. Ogni Stato contraente si impegna a provvedere affinché il volo senza pilota di un tale aeromobile nelle regioni aperte agli aeromobili civili sia controllato in modo da evitare qualsiasi pericolo agli aeromobili civili.

Lo scopo di tale previsione normativa era quello di promuovere lo sviluppo della navigazione aerea civile internazionale, al fine di contribuire al mantenimento di rapporti amichevoli tra le nazioni ed i popoli, ma garantendo allo stesso tempo che tale sviluppo fosse sicuro ed ordinato.

Inoltre, come anticipato tale convenzione istituiva l’**ICAO**[4], l’**Organizzazione mondiale dell’Aviazione civile**, che si occupa di assistere i Paesi membri delle Nazioni Unite, nonché di cooperare per lo sviluppo di nuove tecnologie: tra queste ultime rientrano anche gli aeromobili a pilotaggio remoto. La medesima ICAO ha fornito una prima definizione di tali sistemi, introducendo la nozione specifica di “*Remoted Piloted Aircraft System*” (RPAS), tutt’ora utilizzata nel linguaggio tecnico settoriale[5].

In ambito Europeo nel 2012, la commissione Europea ha istituito l’“**European RPAS Steering Group**” (ERGS), con l’obiettivo di raggruppare le istituzioni europee maggiormente competenti al fine di intervenire in questo campo.

Tale gruppo è stato costituito per garantire la **sicurezza** degli aeromobili a pilotaggio remoto: infatti è stata creata una “tabella di marcia” da seguire al fine di conseguire dei risultati significativi nell’ambito in esame[6].

Fino al 2019 almeno in ambito Europeo sussisteva ancora un quadro normativo poco dettagliato, incompleto e addirittura carente[7], lasciando così aperte notevoli problematiche, sia da un punto di vista etico-morale, che giuridico.

Proprio per i motivi sopra menzionati, è nata l’esigenza di trovare un’armonizzazione in materia che si è tradotta nell’ emanazione di due importanti regolamenti nel 2019 regolamento (UE) **2019/945** e regolamento (UE) **2019/947** che sono stati recepiti nel nostro ordinamento nazionale e che sono stati implementati dall’ ente nazionale per l’aviazione civile (ENAC).

Pertanto, solo con i regolamenti Europei 945[8] e 947[9] del 2019 si arriverà ad una disciplina comunitaria solida ed unitaria.

Invero, solo di recente si è intensificato l'interesse istituzionale, politico e sociale a livello europeo nei confronti degli aeromobili a pilotaggio remoto.



Fonti del diritto dei droni "civili" in ambito nazionale

Come osservato i droni nascono in ambito militare.

Ciononostante, essi negli ultimi anni stanno avendo una forte diffusione anche in campo civile. Appare utile quindi individuare le fonti normative che disciplinano in ambito nazionale oltre che sovranazionale l'uso civile di tale tipologia di aeromobili.

La disciplina dei droni può essere innanzitutto rinvenuta nell'ambito del diritto della navigazione in materia di aeromobili, la cui definizione è contenuta all'interno dell'articolo 743 del Codice della navigazione.

Tale articolo ha subito alcune modifiche che hanno portato all'inclusione dei mezzi aerei a pilotaggio remoto nella nozione di "aeromobile".

Appare quindi opportuno ripercorrere le modifiche che hanno interessato il testo dell'articolo 743 del Codice della navigazione[10].

La prima modifica è avvenuta nel 2005 ad opera dell'art. 5, primo comma, del d. Lgs. 96/2005.

Difatti, l'articolo 743 precedentemente disposto dal decreto regio[11] numero 327 del 1942 è stato modificato con il decreto legislativo in parola con il seguente testo:

Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose. Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche e secondo il loro impiego, sono stabilite dall'ENAC con propri regolamenti e, comunque, dalla normativa speciale in materia non sono considerati aeromobili gli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo, di cui alla legge 25 marzo 1985, n. 106.

Droni professionali per uso militare dell'Aeronautica (in alto) della Marina (sopra) e dell'Esercito Italiano (a lato).

Solo con la novella legislativa del 2006 ad opera del **d. Lgs. 151/2006, ex art. 8, co.1**, vennero esplicitamente inclusi anche i sistemi a pilotaggio remoto nella categoria degli aeromobili e si prevede altresì che tale tipologia di aeromobile fosse disciplinato anche da leggi speciali e in particolare dal regolamento ENAC.

Con tale modifica si aggiunse espressamente, al secondo comma dell'art. 743 cod. nav. che: **"Sono altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e, per quelli militari, dai decreti del ministero della difesa".**





Tuttavia, la tecnicità della materia ha reso necessario prevedere una disciplina *ad hoc* per tale tipologia di aeromobile.

In tale ottica, l'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC) è intervenuto nella materia emanando un apposito regolamento sulla disciplina dei sistemi aerei a pilotaggio remoto.

Con l'emanazione di tale regolamento (ENAC) l'Italia è stata uno dei paesi pionieri in Europa ad aver introdotto nel proprio ordinamento una disciplina speciale in materia di droni, che ne definisce e regola in maniera specifica l'utilizzo, evidenziandone **criticità e i vantaggi**.

Tale Ente ha diversi poteri sia per quanto riguarda la regolazione tecnica, sia per la vigilanza e il controllo dell'applicazione della legislazione in materia di droni, a chi ne fa utilizzo, essa difatti è l'unica Autorità con questi poteri nel territorio italiano .

Il suddetto regolamento nasce proprio per **dare attuazione all'articolo 743 del codice della navigazione** e più precisamente al secondo e terzo comma dell'art. 743, ed in particolare come si legge all'art. 3 del regolamento lo scopo perseguito è quello di definire **"i requisiti da soddisfare per assicurare i livelli di sicurezza per le diverse tipologie di operazioni che possono essere condotte con l'utilizzo di SAPR"**. Il regolamento è stato interessato da numerose modifiche nel corso degli anni per allinearsi al quadro normativo sovranazionale. Preme rilevare che dall'applicazione del suddetto regolamento sono **esclusi gli aeromobili**

disciplinati dal Codice della navigazione agli articoli: 744 (Aeromobili di Stato e aeromobili privati), 746 (Aeromobili equiparabili a quelli di Stato) e 748 (Norme applicabili agli aeromobili militari, di dogana, di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco).

Sono altresì esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento i droni che svolgono attività in spazio indoor e quelli in cui il pilota non ha possibilità di gestire e intervenire nell'operazione.

All'articolo 2 del regolamento si circoscrive territorialmente l'ambito di applicazione delle norme, e si menzionano due regolamenti dell'Unione europea, rispettivamente il n. **2018/1139** ed il n.



2019/947[14] che limitano l'applicazione del suddetto regolamento ai soli aeromobili a pilotaggio remoto **di peso non superiore a 150 chilogrammi**.

Conclusione - La costante evoluzione tecnologica **ha portato ad una continua trasformazione normativa ed è importante che essa sia in grado di andare di pari passo con il progresso scientifico e lo sviluppo delle nuove tecnologie, per evitare che si creino lacune nell'ordinamento. I droni per la loro struttura e rapidità di intervento consentono una pluralità di impieghi; potendo essi essere sfruttati in diversi ambiti**, è opportuno che siano disciplinati in modo completo e coerente con il loro utilizzo.

Fonte: web - Diritto.it testo di F. Masini

STORIE DI MARE, DI BARCHE E DI MARINAI



GUADALCANAL L'ORA DEI MARINES

*L'impiego totale delle forze
aeronavali e terrestri*

Il 7 agosto 1942 scatta la prima operazione anfibia della guerra. Protagonisti i fanti di Marina, che per sette mesi si battono corpo a corpo nella giungla acquitrinosa di Guadalcanal. La conquista dell'isola delle Salomone da l'avvio alle vittorie americane a terra, mentre sul mare si combatte a Midway, nel Mar dei Coralli e nel Golfo di Leyte, aggomitolato contro una scialuppa di salvataggio, sul ponte di una nave che trasporta le truppe da sbarco verso Guadalcanal, l'isola dell'Arcipelago delle Salomone, il soldato John Singer della 1ª Divisione Marines scrive un biglietto a casa: *< I volti sono cupi; non si sente parlare; solo i comandanti dei mezzi da sbarco impartiscono le ultime istruzioni. Ricevo l'ordine di sbarcare con il primo gruppo della seconda ondata: Per prima cosa dobbiamo metterci al riparo, poi io dovrò spostarmi a destra e collegarmi con il tenente, quindi tornare dai miei uomini e condurli al resto del reparto. Dio ci aiuti >*.



Sta per scattare la prima operazione anfibia nella guerra del Pacifico; l'unico precedente, a Koro, nelle isole Fiji, in fondo può definirsi soltanto una "prova generale". La novità di questo nuovo tipo di guerra, con il nemico che aspetta dietro i primi alberi e le insidie che ogni angolo di giungla riserva, mette addosso una estrema tensione. Sono le 6,47 del 7 agosto 1942. Si è dormito poco durante la notte. Le operazioni di sbarco, dirette dal comandante dei marines, generale Wandegrift, iniziano immediatamente secondo i piani. A ondate successive, gli uomini, appesantiti dai materiali, si buttano sulla spiaggia e si infilano in silenzio tra le piante della giungla. Non incontrano resistenza. Al largo sei incrociatori pesanti, uno leggero e una flottiglia di cacciatorpediniere stazionano a protezione delle 23 navi adibite al trasporto delle truppe e dei materiali. Più lontana, ma pronta ad intervenire, c'è una squadra comandata dall'Ammiraglio Fletcher che comprende tre portaerei (Saratoga, Hornet, Wasp), una corazzata (North Carolina), cinque grandi incrociatori e numerosi cacciatorpediniere. Nella boscaglia dominano il silenzio e la penombra; ogni fruscio innervolisce gli uomini. Si attraversa un fiume poco profondo, poi si incontrano un paio di villaggi semidistrutti da un recente bombardamento. All'improvviso una formazione di aerei giapponesi attacca il convoglio navale americano; una nave è centrata a morte subito, un'altra si incendia. L'attacco riesce a bloccare lo sbarco dei materiali e consiglia il capo della forza anfibia, Richmond Turner, a ritirare il convoglio e il suo schermo protettivo.



*<Ci sono due motivi> si giustifica Turner <per far ciò; da una parte i giapponesi hanno dato prova di possedere una considerevole potenza aerea; dall'altra dobbiamo pensare alla presenza di sommergibili nella zona e non c'è alcuna ragione per esporre le nostre navi>*Il generale Vandegrift replica furioso: *<non possiamo abbandonare quegli uomini in mezzo alla giungla e sarebbe una follia ritornare con le navi, dopo un viaggio così lungo, cariche ancora per metà>*.

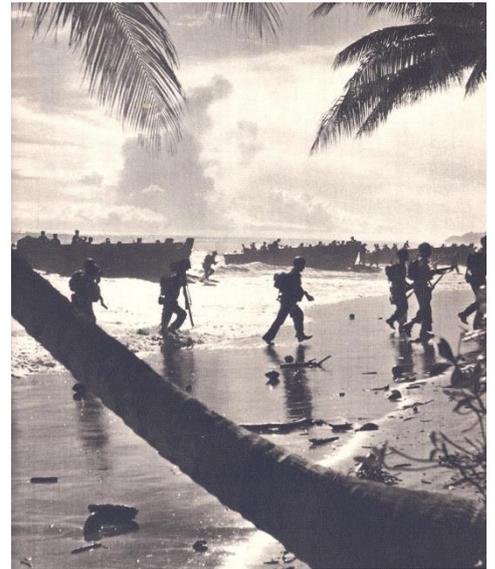
Mentre sulle navi si discute, i marines avanzano. L'obiettivo è il campo di aviazione che i giapponesi stanno completando con il lavoro di alcune migliaia di indigeni e deportati coreani. E' una fascia di terreno livellato che taglia la giungla, poco lontano dalla costa, per sei miglia di lunghezza e tre di larghezza. Verso sera mentre ci si accinge a riposare, l'isola sembra svegliarsi. Una scarica proveniente

da cento punti diversi si abbatte sugli americani. Si risponde alla cieca. I franchi tiratori sono appollaiati sugli alberi, spuntano dai rilievi del terreno, si nascondono nelle piccole caverne naturali. Non sono molti, ma resistono fino alla morte. Per tutta la notte dura il tormento. Sul mare, intanto, una squadra navale nipponica (sei incrociatori scortati da numerosi cacciatorpediniere, sotto

il comando dell'ammiraglio Mikawasi, sta avvicinandosi protetta dalle tenebre. Il cielo all'improvviso è solcato da aerei giapponesi che lanciano razzi sulle navi americane facendole individuare dalla squadra amica.

Gli incrociatori e i caccia nipponici aprono il fuoco all'altezza dell'isoletta di Savo. È l'1,45 e gli americani sono paralizzati dalla sorpresa: quattro incrociatori affondano, un altro incrociatore e due caccia sono gravemente danneggiati da siluri e granate. La forza di protezione del convoglio è annullata in pochi minuti. I giapponesi però ignorano la partenza delle portaerei americane e decidono di non attaccare le navi trasporto poche miglia più a levante, davanti ad Aola Bay, perdendo così una magnifica occasione, per timore di scatenarsi addosso l'aviazione statunitense. Il successo comunque è già grosso. I marines restano nell'isola privi dell'appoggio della flotta e con scarso materiale (pochi carri armati, qualche camion e alcuni pezzi di artiglieria) e con viveri insufficienti. Si conquista comunque il campo di aviazione che viene battezzato "Henderson Field" in memoria di un comandante di squadriglia caduto nelle Midway. Ma l'avversario è implacabile e ricorre ad ogni espediente pur di decimare i marines. I feriti giapponesi, per esempio, attendono l'avvicinarsi dei barellieri americani per disinnescare una bomba a mano e saltare per aria assieme ai soccorritori. Oltre agli attacchi da terra, il pericolo maggiore viene dal mare.

Ogni notte, o quasi, una piccola squadra giapponese investe l'isola, in particolare l'aeroporto, martellandola per ore e ore con i cannoni a lunga gittata mentre si sbarcano rinforzi per le truppe attestate sulle colline. Sommergibili e aerei appoggiano queste azioni che arrecano anche danni alla marina statunitense; la portaerei "Wasp" e cinque cacciatorpediniere sono persi in uno scontro tra il 24 e il 25 agosto nelle acque delle Salomone orientali. I convogli giapponesi si mimetizzano di giorno lungo le coste folte di vegetazione nelle isole vicine e di notte si accostano a Guadalcanal per cannoneggiare l'aeroporto e sbarcare truppe e materiali presso Capo Speranza. Gli americani battezzano questa squadra con il nome di "Tokyo Express" di cui temono i colpi, continui e precisi, che devastano i palmeti e maciullano gli uomini



Il 12 settembre si sperimenta la notte più atroce. Il bombardamento si conclude all'alba con il ritiro della squadra nipponica. Usciti dalle trincee dove hanno trascorso dodici ore infernali, gli americani sentono la terra sussultare per nuove esplosioni; i giapponesi hanno lanciato un gran numero di granate a scoppio ritardato che esplodono undici ore dopo avere toccato terra. Così anche durante il giorno i nervi dei marines sono a fior di pelle per il pericolo ininterrotto. Sul crinale delle Lunga dal quale si domina "Henderson Field" si accende poi un combattimento, corpo a corpo, tra giapponesi scesi dalle colline e avamposti americani. Questi sono travolti e una pattuglia di nipponici riesce a farsi avanti fino alla baracca del comando. La posizione è tenuta grazie all'intervento dell'artiglieria da campagna.

Si organizza perciò un'azione navale contro il "Tokyo Express". Tre incrociatori pesanti, due incrociatori leggeri e otto cacciatorpediniere

agli ordini dell'ammiraglio Ghormley si dispongono a sud dell'isola. Il convoglio nipponico arriva nel tardo pomeriggio dell'11 ottobre e questa volta è più che mai numeroso perché comprende tre cacciatorpediniere, in testa, quattro incrociatori e, in coda, otto navi da trasporto. In serata la squadra americana si dirige verso Capo Speranza ad una velocità di 25 nodi. Sta per essere doppiato il promontorio quando appare la formazione avversaria che non si è accorta di nulla. Una sorpresa veramente drammatica! Il tiro delle navi statunitensi è concentrato sull'incrociatore pesante "Furutaka" che in pochi minuti si spacca in due e cola a picco; l'ammiraglio Goto che comanda il convoglio muore in combattimento; altre tre navi vengono affondate prima che i giapponesi riescano ad azionare i loro cannoni. La reazione è tardiva ma riesce ad affondare un cacciatorpediniere statunitense e a danneggiare gravemente un incrociatore. Il "Tokyo Express" deve però allontanarsi. Nello scontro di Capo Speranza ha perso tre incrociatori e almeno quattro tra cacciatorpediniere e navi trasporto. Il giorno successivo gli americani possono sbarcare in tutta tranquillità seimila marines mentre alla fonda davanti a Tulagi restano otto motosiluranti di copertura. I giapponesi tuttavia

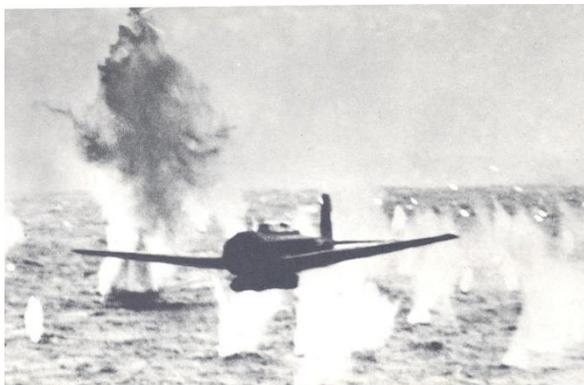
non disarmano. Il 23 ottobre il "Tokyo Express" si presenta ed effettua un massiccio bombardamento sull'aeroporto, sincronizzato con i tiri delle truppe attestate sul monte Kayo; durante la notte i carri armati leggeri giapponesi scendono verso i marines e per quattro volte tentano di spezzare la difesa di "Henderson Field". L'offensiva terrestre giapponese, sempre appoggiata dal mare, raggiunge il culmine tra il 25 e il 26 ottobre. Il fronte americano viene sfondato e parte dell'aeroporto conquistato dai giapponesi, anch'essi ormai stremati. Il generale Vandegrift riesce a concentrare nuove truppe e alla loro testa tenta la riconquista del campo. I nipponici non arretrano di un solo metro. Sono in 2.200 e si fanno uccidere sul posto. Anche le forze americane subiscono notevoli perdite. Sul mare, intanto, le battaglie non sono finite: Nei pressi dell'isola di Santa Cruz il 26 ottobre si scontrano due flotte; gli americani perdono la portaerei "Hornet", mentre numerose altre navi, tra cui la portaerei "Enterprise", sono gravemente danneggiate; i giapponesi subiscono l'affondamento di due portaerei e perdono circa un centinaio di aerei. Altre truppe fresche e materiali possono essere sbarcati sulla spiaggia di Guadalcanal dalle navi americane e altrettanto avviene il 12 novembre.

L'inferno si va attenuando in mezzo alla giungla, ma si scatena ancora sulle acque che dividono Guadalcanal dalle isole Florida e Tulagi.

Una squadra nipponica composta da due corazzate, un incrociatore e dodici cacciatorpediniere viene intercettata da una flotta americana al cui comando è il contrammiraglio Callaghan; la compongono due incrociatori pesanti, due leggeri e otto caccia.

All'una di notte tra l'11 e il 12 la stazione radio installata sull'isola Florida lancia una sola parola d'allarme <Arrivano!> e mezz'ora più tardi si individua la prima nave giapponese. Nel violento combattimento gli americani perdono l'incrociatore "Atlanta" e quattro caccia e lo stesso comandante Callaghan viene colpito mortalmente; i giapponesi lamentano la perdita della corazzata "Hijei" e di un cacciatorpediniere. In seguito aerei statunitensi distruggono altre sette navi e affondano l'incrociatore "Kinugasa".

Nei giorni successivi intervengono nella lotta altre navi; così la corazzata nipponica "Kirishima" e tre cacciatorpediniere statunitensi si affondano a vicenda mentre altre due navi americane, la "Washington" e la "South Dakota", subiscono gravi danni e quattro navi trasporto giapponesi, arenatesi sulla spiaggia, vengono distrutte dall'aviazione avversaria. Le acque delle Salomone vedono ancora uno scontro navale (a Tassafaronga il 30 novembre) che segna una effimera vittoria per i giapponesi, ma l'Impero del Sol Levante ormai ha perso ogni speranza di mantenere sotto controllo l'arcipelago.



<Dobbiamo cacciare i giapponesi da Guadalcanal; l'isola è la chiave di questa campagna e se il nemico riuscisse a sopraffarci potrebbe attaccare le navi americane dal cielo e dal mare e sloggiarle da tutto il Pacifico meridionale>. L'ammiraglio Halsey pronunciando queste parole davanti al suo Stato maggiore subito dopo la nomina a comandante in capo delle forze statunitensi nel Pacifico meridionale il 18 ottobre 1942, non immagina le difficoltà che si debbono superare per concludere l'impresa. I primi americani sono scesi il 7 agosto 1942 sull'arenile di Guadalcanal; gli ultimi giapponesi se ne andranno durante la notte dell'8 febbraio del 1943. Sei mesi di lotta senza quartiere. La conquista di Guadalcanal costa ad entrambe le parti un numero altissimo di uomini e mezzi, specie da parte nipponica. Dei 36.000 giapponesi impegnati nell'isola ne muoiono due terzi, la maggior parte in scontri con l'avversario (15.000) e il resto

per malattie. Si tratta di un rapporto sproporzionato che può spiegarsi solo con le difficoltà di approvvigionamento delle truppe imperiali ripiegate dalle basi sulla costa all'interno della giungla, tra paludi, caverne e insidie naturali. Anche il numero dei prigionieri è bassissimo, appena un migliaio e ciò si deve alla propaganda di Tokyo, che spinge a farsi uccidere piuttosto che cedere un solo metro di terreno. Quanto agli americani il loro bilancio è meno pesante; alle operazioni per Guadalcanal prendono parte circa sessantamila uomini e le perdite superano di poco un decimo, duemila morti e quattromila feriti (non sono compresi i marinai morti dispersi o feriti nelle varie battaglie sul mare). Passano i giorni. Le truppe nipponiche lasciate a Guadalcanal cercano ancora di attaccare le posizioni americane, ma si comprende che è una attività di puro disturbo. Soltanto l'aviazione compie brevi e violente incursioni su "Henderson Field" e contro le navi alla fonda. L'unico grosso successo è

l'affondamento dell'incrociatore pesante "Chicago". Guadalcanal insegna ai nipponici che anche soldati sprovveduti, imballi ed alcolizzati—come vengono descritti dai fogli di propaganda di Tokyo gli americani—riescono ad assuefarsi a condizioni ambientali spaventose, a cui si aggiungono dissenteria, imboscate e feroci corpo a corpo.

L'evacuazione di Guadalcanal dopo l'ultimo sbarco di truppe e materiali americani, si prospetta improrogabile e il Comando nipponico affida al contrammiraglio Tanaka, che ha guidato negli ultimi tempi gli spericolati tentativi per rifornire gli assediati, la responsabilità dell'azione. Tanaka deve portare in salvo dodicimila uomini senza poter disporre di una base tranquilla nonostante l'incubo incessante dell'aviazione nemica. Tanaka riesce nell'intento; la notte dell'8 febbraio 1943 gli ultimi giapponesi rimasti a Guadalcanal salgono sulle navi che li trasportano al sicuro in altre isole delle Salomone, le Russel, che cadono poche settimane dopo e la Nuova Georgia che verrà difesa fino all'agosto.



STV Emilio MEDIOLI



Il ritorno a Guadalcanal - in anni recenti il territorio di battaglia di "Henderson Field" è divenuto un parco tematico, luogo di visita per molti americani e giapponesi. Alcune agenzie di viaggio statunitensi organizzano tour di gruppo.





Ecco l'indirizzo dove visitare il **sito dell'Associazione Arma Aeronautica Sezione di Fidenza**; una nuova opportunità per tutti, soci e non soci, per rimanere in stretto contatto con la nostra Associazione, con il mondo dell'Aviazione militare e civile, con gli sport aeronautici e con l'Associazione locale. Un sito strutturato in maniera semplice, intuitivo nella navigazione, realizzato con la più aggiornata tecnologia di programmazione, che consente di poter essere visualizzato sia da computer che da tablet e smartphone; un sito di facile navigazione da parte di chiunque in ogni momento e in ogni luogo:
SEMPRE A PORTATA DI MANO.

Già dalla prima pagina il visitatore può avere informazioni sulle più recenti attività, svolte e in programma, con la possibilità di approfondire gli argomenti di maggior interesse semplicemente con un click sull'icona relativa all'argomento, oppure accedendo alla pagina **"ATTIVITÀ"** dal menu principale. Sempre dalla home page c'è la possibilità di scaricare i vari numeri arretrati di **"Forum degli Aviatori"** dell'anno in corso, cliccando sull'icona dedicata ed entrando nella relativa pagina. Si trovano anche alcuni link di siti web decisamente interessanti per gli appassionati di Aviazione, come ad esempio il **"flight track"**, un sito che consente di visionare in tempo reale il tracciato delle rotte di volo degli aerei civili, oppure il link della pagina ufficiale della Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Non poteva certo mancare una pagina dedicata alla storia della nostra Sezione AAA! Cliccando alla voce **"chi siamo"** il visitatore può fare un tuffo nel passato, rivivendo la nascita della sezione AAA di Fidenza ed **incontrando l'Asso Luigi Gorrini** a cui è dedicata la Sezione. L'emozione di rivivere ciò che è stato un tempo, sicuramente farà nascere la voglia di voler vivere assieme a noi ciò che è il presente. A questo punto, con la massima semplicità, si può scaricare il modulo di iscrizione per poi inviarlo, compilato, per email oppure consegnarlo personalmente in Sezione, trovando il nostro indirizzo email ed indirizzo civico nella pagina dedicata ai contatti.

Visitando il sito, in qualsiasi momento, si può accedere alla nostra pagina **Facebook** oppure al canale **YouTube** dove poter visualizzare video relativi alla nostra Associazione; in fondo a tutte le pagine, infatti, è presente una piccola area denominata **"seguici"** in cui si trovano le icone che, sempre con un click, consentono di accedere alle piattaforme precedentemente citate.

Il sito viene periodicamente aggiornato e l'unica maniera per non correre il rischio di perdersi le novitàè quello di farci una visitina ogni tanto.

Vi aspettiamo, numerosi!

"Pacomar" in redazione

LE PAGINE DEGLI EVENTI

I BERSAGLIERI CELEBRANO IL 185° DI FONDAZIONE

L'Associazione Nazionale Bersaglieri – Sezione di Parma, ha celebrato nel mese di giugno il 185° anniversario di fondazione, con una cerimonia che – seppure ha fortemente risentito delle limitazioni sanitarie in vigore, dovendo rinunciare alla consueta enfasi e partecipazione pubblica - non ha perso di significato, tantomeno dell'austero, commosso coinvolgimento degli appartenenti al "Corpo dei Fanti piumati", che come noto è unico al mondo.



Nell'immagine sopra una rappresentazione dei Bersaglieri a cura di Paolo Caccia Dominioni (già autore del Sacario Italiano a quota 33 di El Alamein).



La cerimonia di alzabandiera ha dato inizio alla cerimonia, durante la quale è stata deposta una corona d'alloro presso la stele commemorativa dedicata alla Medaglia d'Oro al V.M. Michele Vitali, con la resa degli Onori da parte del drappello presente. Alla M.O. Vitali è anche intitolata la Sezione ANB di Parma.

Per l'occasione Mons. Chierici (Parroco della Cattedrale) ha celebrato la Santa Messa al campo, mentre l'allocuzione ufficiale è stata tenuta dal Presidente Regionale Onorario Uff. Luigi Carlo Baroni.



Il Presidente della Sezione locale – Claudio Storchi - ha consegnato un gagliardetto a Mons. Chierici, ricevendo a sua volta – da parte dei Fanti Piumati di Parma, una targa in segno di riconoscimento della ultra ventennale presenza al vertice della Associazione Nazionale Bersaglieri di Parma.



Un brindisi alle fortune dell'Italia e del Corpo ha chiuso l'evento.

Testo ed immagini di L.C.Baroni articolo della GdP



ASSOCIAZIONE NAZIONALE BERSAGLIERI

Dedicato al 185° DI FONDAZIONE DEL CORPO DEI BERSAGLIERI

Il 18 Giugno 2021 i Bersaglieri compiono 185 anni. La loro, la nostra, è una lunga storia che attraversa verticalmente la vita dell'Italia e anche quella di Parma, che rispose subito all'appello del Piemonte e, nel 1848, partecipò alla Battaglia di Goito con una propria compagnia di Bersaglieri Volontari Parmigiani capitanata da Ambrogio Reverberi (che poi farà una splendida carriera diventando Direttore Generale del Ministero della Guerra) e che, nel 1898, vedrà la nascita dei leggendari Bersaglieri ciclisti ideati dal Capitano Camillo Natali, presso la scuola di tiro del Regio Esercito (allora dentro al Parco Ducale di Parma).

(foto a lato la mitica bicicletta pieghevole del Bersagliere)



Da quel 1836 in cui il Fondatore Alessandro Ferrero della Marmora, di nobile famiglia Biellese, presentò al Re Carlo Alberto

e al mondo la sua geniale creazione, i Bersaglieri sono stati e sono presenti nel cuore degli Italiani. Unici ed inimitabili, con le piume svolazzanti sul cappello, che da sole sono già un inno alla vita, gli ottoni delle loro Fanfare hanno parlato dell'Italia ovunque. Il coraggio, la lealtà, la generosità, l'intraprendenza, il valore, sono alcune qualità che li



contraddistinguono, così come i "180 passi al minuto" (3 passi al secondo per intenderci) della loro corsa che suscita sempre l'entusiasmo degli Italiani dei quali, peraltro, sono figli orgogliosi e tenaci. Nel mondo sono sinonimo di Soldato Italiano e tali sono rappresentati in tutti i musei militari.

Le quasi duecento Medaglie d'Oro al Valor Militare, fra le quali brilla quella del nostro Michele Vitali Mazza

(foto a lato), caduto a soli vent'anni nel 1916 sul Pal Piccolo, parlano da sole del

loro sacrificio e della loro eroica presenza sui fronti di tutte le guerre e sulle più delicate e rischiose missioni di pace nelle quali i Bersaglieri si sono distinti anche per i rapporti umani che hanno saputo intrattenere con le popolazioni locali.

L'ultima Medaglia d'Oro, purtroppo alla memoria, è stata quella del Maggiore dei Bersaglieri Giuseppe La Rosa, che l'8 Giugno del 2013 a Farah, in Afghanistan, non esitò a lasciarsi cadere sopra una granata lanciata dai talebani dentro al mezzo Lince sul quale viaggiava insieme ad altri Bersaglieri, per salvare loro la vita. Lo stesso scopo, salvare la vita degli altri, lo aveva raggiunto l'anno prima, nello stesso scenario operativo, la Bersagliera Monica Contraffatto che





vivere la vita.

salvò diversi colleghi proteggendoli da un pesante attacco di mortai, rimanendo gravemente ferita al fianco e menomata di una gamba. Monica, che ancora oggi afferma di avere coronato il sogno della sua vita entrando nel Corpo dei Bersaglieri, è la prima donna decorata con la Medaglia d'Oro al Valore dell'Esercito e con la sua tenacia è riuscita a conquistare nel 2016 ai giochi paraolimpici di Buenos Aires la medaglia di Bronzo nei 100 metri piani. Ecco, penso che Monica, questa irriducibile Caporal Maggiore Capo del 1° Reggimento Bersaglieri, rappresenti molto bene l'essenza del "Bersaglierismo" che è un modo esclusivo di interpretare e

"Dove gemono i dolori, primo accorre il Bersagliere": è dal terremoto di Messina del 1908 che i Bersaglieri onorano le parole del famoso brano musicale "FliK e FloK" (foto a lato). Furono i primi ad accorrere in aiuto della popolazione messinese. Così come accadde per il terremoto di Avezzano del 1915 e via via per tutte le altre catastrofi che hanno insanguinato l'Italia come l'alluvione di Firenze, quella di Genova, il terremoto del Friuli, quello dell'Aquila fino ai giorni nostri. Anche nella Protezione Civile i Bersaglieri dell'Associazione Nazionale, sono presenti con i diversi nuclei sparsi in tutt'Italia (uno anche a Parma).



Nel Volontariato poi, sono partner dell'Associazione Sclerosi Multipla, di Teltethon, del Banco Alimentare e dell'AIL e non è raro vedere, anche in città le loro piume svolazzanti, davanti ai Supermercati Cittadini, a vendere gardenie, mele e quant'altro in appoggio a queste benemerite Associazioni.

In sostanza i Bersaglieri, oltre a possedere oggi tutti gli strumenti più moderni per operare con professionalità sia militarmente che umanamente, sono un vero e proprio patrimonio della cultura e della tradizione italiana.

È con questo spirito, con questi sentimenti che i Fanti Piumati celebrano il loro 185° di Fondazione, gratificati come sempre dall'affetto e dall'entusiasmo di tutti gli Italiani.

Luigi Carlo Baroni

(Presidente Regionale Onorario - Associazione Nazionale Bersaglieri)

LE PAGINE DEGLI EVENTI



il timone di un velivolo MRCA "Tornado", velivolo ancora in servizio in A.M., che riporta l'effigie del glorioso storico 6° Stormo di Ghedi "I Diavoli Rossi" (che per inciso volano da 60 anni grazie al supporto di linfa fornito dal Comando Rete POL).

All'interno del Comando AM, già di per sé un fiore all'occhiello della F.A., il contesto in cui è stato realizzato il monumento è semplice ed elegante; testimonia l'essenza funzionale del concetto da esprimere, con un carattere incisivo ma senza fronzoli: il richiamo all'aereo, una targa, un vialetto d'accesso, una corona d'alloro ed una ciotola di fiori – punto! Direi che rispecchia esattamente l'essenza, l'animo e l'impegno di lavoro del militare.

La cerimonia si svolge con lo stesso tono contenuto, in rispetto delle limitazioni Covid ma anche di quelle tradizioni di marziale semplicità e coinvolgimento emotivo che caratterizzano l'impegno efficace ed essenziale degli uomini e delle donne con le stellette. Forse, ancor più che l'effigie del Diavolo che ghermisce la preda e che ricorda i tempi di guerra, quel che coinvolge emotivamente i commossi partecipanti è il ricordo delle tante missioni espletate negli ultimi quaranta anni da questo reperto di "aereo-icona" dell'Aeronautica Militare Italiana, sia nel ruolo di difesa dello spazio aereo nazionale, sia delle tante missioni di pace, espletate fuori dei confini nazionali, in difesa delle popolazioni in difficoltà.



Alla cerimonia ha partecipato come sempre la famiglia del Maresciallo Mario Cuccaro, unico militare vittima del lavoro nella storia della Rete POL, nei suoi oltre 60 anni di attività operativa; il monumento appena inaugurato non può non richiamare per primo, alla mente dei presenti, questo militare "caduto" in tempo di pace, ma non meno impegnato per garantire la sicurezza del nostro Paese e la salvaguardia delle sue Istituzioni.

La benedizione al monumento è stata impartita dal Cappellano Militare – Don Daniele Benecchi – alla presenza dell'autorità militare, del Reparto schierato, degli ospiti e delle rappresentanze delle Associazioni Arma Aeronautica di Parma e Fidenza, con il loro Labari intitolati a due Medaglie d'Oro al V.M., il Cap. pilota Athos Maestri e il Cap. Pilota Luigi Gorrini, scortati dagli Alfieri Soncini e Gaiani.

COMANDO RETE POL-NATO

Inaugurato il monumento ai Caduti dell'A.M.

Il giorno 24 giugno scorso, è stato inaugurato un monumento all'interno della Base dell'Aeronautica Militare di Parma – il Comando Rete POL .

La cerimonia è stata presieduta dal Brig. Gen. Pietro Spagnoli – Capo del Servizio dei Supporti del Comando Logistico A.M. - da cui dipende l'Ente aeronautico di Parma.

Per ricordare ed enfatizzare la gloria dei Caduti in servizio per l'Aeronautica Militare, il Comandante della Rete POL – Il T. Colonnello Vito Casano, ha scelto un bellissimo reperto aereo,



La benedizione al monumento è stata impartita dal Cappellano Militare – Don Daniele Benecchi – alla presenza dell'autorità militare, del Reparto schierato, degli ospiti e delle rappresentanze delle Associazioni Arma Aeronautica di Parma e Fidenza, con il loro Labari intitolati a due Medaglie d'Oro al V.M., il Cap. pilota Athos Maestri e il Cap. Pilota Luigi Gorrini, scortati dagli Alfieri Soncini e Gaiani.

Nel suo intervento il Comandante della Rete POL-NATO – il Tenente Colonnello Vito Casano (foto a lato), ha sottolineato la volontà del personale militare e civile che opera all'interno del Reparto, di realizzare il monumento oggi inaugurato, ed ha rivolto un deferente pensiero ai Caduti che hanno contribuito a scrivere la storia, ormai quasi centenaria dell'A.M.

Nella targa posta a lato del monumento (foto sotto), è riportata infatti la toccante frase:

“NEL CIELO, SOPRA QUESTA TERRA, GRIDA ANCORA L'AQUILA”



Un saluto è stato rivolto dal Comandante Casano anche al Cappellano



Militare, sempre vicino alla Rete POL ed alle Sezioni Arma Aeronautica presenti, con le quali intercorrono rapporti di stretta e valida collaborazione.

Tra i rappresentanti delle Associazioni d'Arma, erano presenti il Cav. Ufficiale A. Ghidini, il Col. Alberti, il Col. Bernardin e gli Alfieri Soncini e Gaiani.

In redazione Strega – foto A.M. e C. Gandolfi

(foto a lato: Due Avieri graduati piantonano il nuovo monumento Caduti, mentre la rappresentanza dell'AAA, composta dal Cav. Ghidini e dall'Alfiere Gaiani, posa con il Labaro della Sezione di Fidenza).



ai
Uff.



247° ANNIVERSARIO DELLA GUARDIA DI FINANZA

Parma, 21 giugno - Le Fiamme Gialle di Parma hanno celebrato il 247° Anniversario della Fondazione della Guardia di Finanza. Le celebrazioni, anche quest'anno, sono state improntate alla sobrietà e compostezza, a causa del perdurare dell'epidemia "COVID 19" e dell'emergenza economica e sociale che ne è derivata.

Come ogni anno il Comandante Provinciale, Colonnello t.ST Gianluca De Benedictis, accompagnato dal Presidente della Sezione di Parma dell'Associazione Finanziere d'Italia, Col. Donato Carlucci, ha deposto una corona di alloro al monumento ai caduti del Corpo, situato all'interno del cimitero della "Villetta", a ricordo di chi, in passato, si è sacrificato nell'esercizio del proprio dovere.



Il carattere sobrio ed intimo della cerimonia si è percepito ancor di più quando, presso la caserma "Generale Sante Laria" di via Torelli, un ristretto numero di ufficiali e di militari del Comando Provinciale di Parma e dei Reparti dipendenti si è schierato, nel rispetto di una rigorosa distanza interpersonale, alla presenza del Prefetto di Parma, Dott. Antonio Garufi e del presidente della Sezione ANFI.



BILANCIO OPERATIVO DEL 2020 - La Guardia di Finanza di Parma nel 2020 ha incentrato la propria azione sul contrasto ai fenomeni illeciti più gravi e complessi, in grado di mettere a rischio contemporaneamente più interessi, economici e finanziari, nonché di sottrarre ingentissime risorse all'intera collettività. Si tratta di un'azione coordinata e sviluppata in coerenza con gli obiettivi strategici del Corpo a tutela delle entrate dello stato, dell'U.E. e degli Enti locali, orientata alla lotta contro gli sprechi nel settore della spesa pubblica e concentrata nel contrasto alla criminalità organizzata ed economico-finanziaria. Sono stati eseguiti 2.269 interventi ispettivi e 659 indagini delegate dalla magistratura ordinaria e contabile in tutti gli ambiti della propria missione istituzionale. Interventi mirati, calibrati rispetto al contesto territoriale di riferimento, indirizzati nei confronti di target accuratamente selezionati grazie ad attività di intelligence, al controllo economico del territorio e ad analisi di rischio. Quest'ultima attività, peraltro, è stata ulteriormente migliorata in ragione della potenziata interazione tra le banche dati a disposizione e all'introduzione della fatturazione elettronica obbligatoria

LOTTA ALL'EVASIONE, ALL'ELUSIONE E ALLE FRODI FISCALI - Evasione fiscale internazionale, frodi carosello, indebite compensazioni, intermediazione illecita di manodopera sono alcuni dei fenomeni più gravi, pericolosi e diffusi sul territorio parmense su cui si sta concentrando l'attenzione della Guardia di Finanza al fine di contrastare gli

effetti distortivi della concorrenza provocati dalla grande evasione e dalle frodi fiscali, particolarmente dannosi soprattutto nei periodi di crisi. Nel corso del 2020 sono state sviluppate e portate a termine importanti ed articolate operazioni di polizia economico-finanziaria, che hanno consentito di aggredire, in termini sostanziali, fenomeni criminali, di intermediazione illecita di manodopera e di frode fiscale, significativamente presenti sul territorio provinciale. 12 gli evasori totali, con base imponibile pari a circa 22 milioni di euro. Le persone denunciate per reati tributari sono state 161, di cui 7 in stato di arresto. Trattasi di reati quali emissione di fatture per operazioni inesistenti e dichiarazione fraudolenta, occultamento di documentazione contabile ed indebita compensazione, frodi in materia di accise, a testimonianza dell'impegno del Corpo nei confronti dei fenomeni di frode ed evasione più complessi ed articolati. Nell'ambito del contrasto all'evasione fiscale internazionale, è stato eseguito un intervento che ha permesso di constatare una base imponibile sottratta a tassazione per 11 milioni di euro.

Sequestrate disponibilità patrimoniali e finanziarie per il recupero delle imposte evase nei riguardi dei responsabili di frodi fiscali per oltre 17,6 milioni di euro ed avanzate proposte di sequestro per quasi 22 milioni di euro. In materia di frodi all'IVA, sono stati condotti 32 interventi che hanno permesso di constatare l'evasione di quasi 144 milioni di euro.

CONTRASTO AGLI ILLECITI NEL SETTORE DELLA TUTELA DELLA SPESA PUBBLICA - Comprende le attività svolte per la prevenzione e repressione delle truffe in danno dei finanziamenti nazionali, comunitari e a carico dei bilanci delle Regioni e degli Enti locali, ivi comprese quelle relative alla spesa sanitaria ed alle prestazioni sociali agevolate, nonché le indagini nel settore della corruzione e degli altri reati contro la Pubblica Amministrazione e gli accertamenti in materia di danni erariali. Si tratta di un settore strategico per il Paese, in quanto il corretto impiego dei fondi pubblici sostiene il tessuto economico nazionale, consente di affrontare le condizioni di disagio in cui possono trovarsi i cittadini e le famiglie,

contribuisce a contenere l'esborso complessivo dello Stato e si traduce, in ultima analisi, in un miglioramento complessivo della qualità della spesa, permettendo che essa possa conseguire gli obiettivi cui tende: benessere, crescita e sviluppo.

128 sono gli interventi complessivamente svolti, nel 2020, a tutela dei principali flussi di spesa, dagli appalti agli incentivi alle imprese, dalla spesa sanitaria alle erogazioni a carico del sistema previdenziale, dai fondi europei alla responsabilità per danno erariale, cui si aggiungono 53 deleghe d'indagine concluse in collaborazione con la Magistratura ordinaria e la Corte dei conti.

Scoperte illecite percezioni di contributi nel settore degli "incentivi alle imprese e altre uscite nazionali e locali" per oltre 1 milione di euro. In materia di spesa sanitaria sono stati accertati danni erariali per 62 mila euro. Nell'ambito del piano operativo "anticorruzione", sono state denunciate 27 persone accertando condotte di peculato per oltre 1,6 milioni di euro. Con riferimento alle indebite percezioni del "reddito di cittadinanza" è stato eseguito un puntuale monitoraggio delle banche dati a disposizione e sono stati individuati specifici target da sottoporre a controllo. Nel corso del 2020 sono stati denunciati all'Autorità Giudiziaria 27 soggetti.

CONTRASTO ALLA CRIMINALITÀ ORGANIZZATA ED ECONOMICO-FINANZIARIA - La strategia perseguita dalla Guardia di Finanza mira al contrasto di ogni forma di infiltrazione e degli interessi finanziari, economici e imprenditoriali della criminalità organizzata ed economico-finanziaria, attività di rilevanza assoluta nello scenario che va a profilarsi, contraddistinto dall'urgente necessità di tutelare la sicurezza economico-finanziaria a salvaguardia del "sistema Paese" nella delicata fase post emergenza.

Le attività investigative sono orientate verso contesti che, sulla base di una preventiva analisi delle fenomenologie illecite presenti nelle singole realtà territoriali, risultino connotati da concreti ed immediati profili di rischio, focalizzando l'attenzione sulla conclusione di negozi giuridici da parte di soggetti apparentemente privi di adeguate capacità finanziarie, su settori di particolare rilevanza strategica o ancora sul reimpiego di proventi illeciti nei cc.dd. "beni rifugio", nonché connessi con la gestione dell'emergenza sanitaria. In quest'ottica, si è proseguito nell'opera di rafforzamento dello sviluppo degli accertamenti patrimoniali in applicazione della normativa antimafia, anche nei confronti di soggetti connotati da "pericolosità economico-finanziaria", ed il monitoraggio delle diverse manifestazioni della criminalità nel territorio di riferimento, includendo la c.d. "area grigia", rappresentata da soggetti che, pur non organici alle consorterie, si propongono quali facilitatori della penetrazione criminale nel tessuto socio-economico. In tale macro-area sono compresi gli accertamenti patrimoniali antimafia, gli approfondimenti delle segnalazioni di operazioni sospette, i controlli e le ispezioni antiriciclaggio, i controlli sulla circolazione transfrontaliera di valuta nonché le investigazioni riguardanti i reati societari, fallimentari e finanziari

Nel 2020 sono stati svolti 168 accertamenti economico-patrimoniali volti ad individuare ed aggredire ogni forma di ricchezza illecita, anche con riferimento a contesti delinquenziali non espressamente riconducibili a delitti tipici di criminalità. In merito, sono state avanzate proposte di sequestro per oltre 15,8 milioni di euro

Nel settore dei reati fallimentari, sono state denunciate alla Procura della Repubblica 39 persone ed accertate distrazioni per oltre 12,1 milioni di euro.

In materia di repressione del riciclaggio dei capitali illeciti sono stati eseguiti 7 interventi da cui è scaturita la denuncia all'Autorità Giudiziaria di 8 persone per i reati di riciclaggio e auto-riciclaggio. Eseguiti sequestri per oltre 900 mila euro. Nel periodo in riferimento, inoltre, sono state approfondite 256 segnalazioni di operazioni finanziarie sospette. Si tratta di soggetti domiciliati nella Provincia di Parma segnalati dagli intermediari finanziari, dai professionisti giuridico-contabili e da altri operatori, per aver effettuato movimentazioni di denaro o valori di dubbia provenienza con la finalità di reinvestire gli stessi nel circuito economico legale. È, questo, uno dei fenomeni più odiosi in quanto la disponibilità di denaro di provenienza illecita crea un indubbio vantaggio sul mercato a dispetto dell'imprenditore onesto.

CONTROLLO DEL TERRITORIO - In aderenza alle indicazioni fornite dalla locale Prefettura di Parma alle varie Forze dell'ordine per arginare il crescente fenomeno dello spaccio di sostanze stupefacenti, nel 2020 sono stati intensificati i servizi di controllo "antidroga", svolti talora unitamente alle unità cinofile del Corpo nelle zone maggiormente interessate dallo spaccio; complessivamente sono state sequestrate 19.180 gr. di marijuana. Nel 2020 sono pervenute, al numero di pubblica utilità "117", 675 chiamate; trattasi, in particolare, di segnalazioni su possibili casi di evasione fiscale, lavoro nero, in materia disciplina prezzi, contraffazione marchi, professione abusiva e truffa. Per il controllo economico del territorio sono state impiegate circa 1.436 pattuglie che hanno toccato il territorio di ogni Comune della provincia parmense.

(Testo: Col. Donato Carlucci / fonte: Comando GdF Parma)

200° ANNIVERSARIO DI FONDAZIONE DEL CORPO DI POLIZIA MUNICIPALE

Per celebrare il 200esimo anno dalla fondazione del corpo di polizia locale, hanno avuto luogo una serie di eventi cittadini che hanno tenuto fortemente impegnati il comandante Roberto Riva Cambrino e l'assessore alla Sicurezza Cristiano Casa.

Tutto è iniziato sabato 15 maggio, nel parco Ducale, dove è stato programmato l'evento di educazione stradale **"Pedalo con te e per te"**, dedicato ai bambini e ai ragazzi.

A seguire, sabato 5 giugno, sotto i portici del Grano l'inaugurazione della mostra sul 200° anniversario dalla fondazione della P.M. e nella stessa giornata la presentazione dell'annullo postale filatelico in piazza Garibaldi.

Mercoledì 16 giugno, con partenza al mattino in piazza Garibaldi, il reparto della Polizia Locale ha marciato verso i luoghi della memoria ed al Cimitero della Villetta.



Infine, nel pomeriggio di giovedì 17 giugno, presso il complesso monumentale della Pilotta, ha avuto luogo la cerimonia ufficiale del bicentenario.

In occasione della ricorrenza è stato pubblicato il testo aggiornato di **"Vigili a Parma"**, con una ricerca di materiali originali e fonti storiche a cura di Umberto Bonomini e Roberto Spocci.

Nel programma di eventi rientra anche la richiesta di udienza papale e la richiesta al presidente della Repubblica, per ottenere un riconoscimento formale del bicentenario.

"La ricorrenza è un'occasione per promuovere il rapporto tra l'istituzione e la comunità di cui è al servizio, perché celebrare la Polizia Locale di Parma significa celebrare la storia, l'essenza, il valore, l'anima di Parma" ha dichiarato

in una intervista l'Assessorato alla Sicurezza Cristiano Casa.

"Duecento anni di storia sono una tappa importante che merita il giusto risalto. Vogliamo festeggiare e far conoscere il lavoro delle donne e degli uomini che prestano servizio nel corpo. Sono tante le attività quotidiane della Polizia Locale, non ci sono solo le multe: la municipale fa tanto altro. Per questo, ad esempio, fra gli eventi in programma parleremo anche di educazione stradale con particolare attenzione ai più giovani", ha aggiunto l'Assessore.

Giorno di festa quindi per la Polizia Municipale di Parma, celebrato nel suggestivo complesso della Pilotta,, dove si è svolta la cerimonia del bicentenario di fondazione del Corpo, alla presenza del Sindaco Federico Pizzarotti, dell'Assessore Cristiano Casa e del Comandante del Corpo – Roberto Riva Cambrino.

Dopo lo schieramento dei mezzi in piazzale della Pilotta, il suggestivo lancio dei Paracadutisti dell'Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia (ANPd'I), con il Tricolore e la Bandiera della città, applaudito con grande entusiasmo e calore dal pubblico presente.



Durante la cerimonia sono stati consegnati gli encomi ed i riconoscimenti agli agenti che si sono contraddistinti per il lavoro svolto (*un attestato è stato consegnato anche all'Associazione Naz. Finanziari d'Italia, nelle mani del Presidente Carlucci, come "ringraziamento per il costante supporto nell'attività di prevenzione, verifica e controllo dei fenomeni in contrasto con la civile convivenza" ndr*).



Al termine della cerimonia, il passaggio della Bandiera e la rievocazione storica con le divise d'epoca delle "Guardie di Buongoverno Comunale" e dall'abito indossato dalla Duchessa Maria Luigia nel 1821, proprio in occasione della cerimonia di fondazione del Corpo.

(Fonte: La Repubblica)

Nell'ambito delle celebrazioni previste per il Bicentenario del Corpo di Polizia Locale di Parma, una rappresentanza della Polizia Locale, accompagnata dall'Assessore alla Sicurezza - Cristiano Casa, dal Vice Comandante Giacomo Fiume e dall'ex Comandante Pierluigi Bellaveglia (*oggi presidente dell'Associazione Agenti Polizia Municipale in Congedo*), ha deposto delle corone nei "luoghi della memoria" della città, partendo da via Melloni dove è il Monumento ai Caduti di tutte le guerre, per poi spostarsi in Piazzale della Pace e successivamente in viale IV Novembre per deporre le corone, rispettivamente al Monumento al Partigiano e al Monumento alla Vittoria.

Presso il Monumento alla Vittoria, grazie al contributo della Società dei Concerti di Parma, il Maestro di tromba Francesco Gibellini ha eseguito "La canzone del Piave" in onore alla ricorrenza del centenario della traslazione del Milite Ignoto all'Altare della Patria (1921 - 2021). Quindi la rappresentanza si è spostata in auto al cimitero della Villetta dove il Maestro Gibellini ha eseguito "Il silenzio".

Nell'ambito delle celebrazioni previste per il Bicentenario del Corpo di Polizia Locale di Parma, sotto ai Portici del Grano sarà presente fino al 15 agosto, la mostra fotografica "**Da Maria Luigia al nuovo Millennio, 200 anni al servizio della città**", dedicata alla storia del Corpo. Per la ricorrenza è stato presente il Servizio Filatelico Temporaneo di Poste Italiane, con il bollo speciale dedicato al Bicentenario. Il Bollo sarà disponibile presso l'Ufficio postale filatelico di Parma centro, in via Pisacane 1, per 120 giorni dalla data di attivazione del servizio.

(Fonte: Gazzetta di Parma)



SEZIONI DI GALLARATE E FIDENZA UN ABBRACCIO PIENO DI IDEE

Il feeling tra le due Sezioni - lombarda ed emiliana - ormai è cosa nota; nato certamente dalla storica amicizia che lega tre colleghi e buoni Amici: Michele Pierluigi ed Alberto. Una lunga "quarantennale" carriera in Aeronautica potrebbe non bastare, c'è anche la frequenza delle scuole e degli Istituti di formazione militari, ci sono anni di lavoro in AM sotto lo stesso Comando Logistico. Eppure questa condizione risulta necessaria ma non sufficiente, se non si aggiunge una affinità di vedute maturata in servizio, uno spirito di appartenenza che non è venuto meno all'atto del congedo ...Anzi! una intraprendenza

cronica, alle volte spiazzante, alle volte audace. Una ricetta esplosiva che si rivela utile oltreché per i veterani, per stuzzicare la fantasia dei giovani e appassionati di Aviazione e sport Aeronautici. Oggi come ieri, gli ex ragazzi e colleghi hanno voluto mettere a fattor comune le proprie idee e le iniziative maturate nel nuovo impegno di volontariato che il "trio" offre tra le file dell'Associazione Arma Aeronautica.-

L'appuntamento è al "Gate Guardian" dell'ex 2° Deposito Centrale A.M. di Gallarate: uno stupendo esemplare di G.91 con i colori della Pattuglia Acrobatica Nazionale, che ha operato su quel velivolo dal dicembre del 1963 fino al 1982. È proprio il "G" matricola militare 6243 (*ex PONY 6*) che attira la nostra attenzione, stupendamente esibito sulla rotonda di fronte all'ingresso, su un articolato pilastro, in configurazione "pulita" ovvero carello dentro in posizione di volo (*così vanno esposti gli aerei, l'aereo deve evocare il volo, non va esposto col carrello estratto in posizione tale da evocare il parcheggio!*).



Ma non è soltanto la bellezza del "G" che ci ha fatti arrivare a Gallarate; l'icona volante degli anni '60, il gioiello uscito dalla matita dell'ing. Gabrielli, il raro esemplare delle Frecce Tricolori esposto in un contesto cittadino, versa in condizioni di forte degrado (*foto sopra*) e l'AM non rinnoverà la concessione oltre l'anno 2021, se non verrà sottoposto ad un valido intervento di manutenzione conservativa.

Chi lo farà? Quanto costerà al Comune? Riuscirà la Sezione AAA locale a sbloccare la situazione e a non far scomparire dalla propria città questo mito dell'Aeronautica? Che fine farebbe se fosse restituito alla F.A.?

Di fronte a questo grave rischio, ci torna alla mente che ... ***"nel triangolo costituito da Milano, Varese e Novara, c'è la splendida brughiera di Gallarate: un luogo storico per l'aviazione italiana, perché tutt'attorno a quella brughiera, si sono concentrati per oltre un secolo i nostri ingegnosi pionieri costruttori d'aerei"***.

Ecco che il gruppo Recupero Valorizzazione Materiale Storico Aeronautico (RVMSA) della Sezione AAA di Fidenza, appare come per caso sul posto, interpellato dal Comune di Gallarate e dal Presidente della locale Sezione AAA – Col. Ciorra.

Un'operazione di questo tipo non si presenta mai come un intervento facile, l'impegno non consiste soltanto nelle lavorazioni, comunque non alla portata di tutti; l'aereo va messo a terra svincolandolo dal suo piedistallo, va smontato, trasportato in un hangar attrezzato, sottoposto a lavori di restauro e manutenzione conservativa, riportato nella sua sede, rimontato e risollevato sul suo piedistallo. A occhio e croce 5.000 ore di lavoro uomo e - se possibile – per non limitare l'impegno ai soli aspetti tecnici, sarebbe bello coinvolgere gruppi di studenti delle scuole superiori locali ad indirizzo tecnico, come obiettivo di divulgazione della cultura aeronautica e stage professionale con acquisizione di crediti formativi. **I Gallaratesi infondo l'hanno nel sangue la vocazione aeronautica, perché non risvegliarla e stimolarla nei giovani, piuttosto che perderne le tracce?**

Si procede ad un attento controllo esteriore del velivolo, viene effettuato un report fotografico dal nostro fotografo esperto Claudio e poi ci si immerge in una lunga ed articolata discussione sull'argomento del restauro, con la partecipazione dell'Assessore ai LLPP del Comune - Dott. Sandro Rech - in rappresentanza del Sindaco Cassani. Alla fine una stretta di mano e un commiato sul tono ... **"speriamo di farcela!!"**



Terminato l'incontro con il Comune, la giornata continua presso la bella sede dell'Associazione Aeronautica Gallaratese, che è condivisa con altre Associazioni d'Arma e culturali locali; si fanno le presentazioni, la goliardia e il senso di appartenenza affiorano velocemente, di pari passo con la confidenza che tutti notano regnare tra i tre citati Amici/colleghi delle due Sezioni; si parla del Cap. Pilota Gustavo Moreno, a cui è intitolata la Sezione, che precipitò con un Nieuport nel 1913. Fidenza ricorda la figura della "sua" MOVM Luigi Gorrini, con aneddoti sull'Ultimo Asso della II G.M.; si parla di progetti futuri,

della voglia di andare oltre le classiche rappresentanze negli eventi celebrativi e commemorativi, si pensa di unire le forze per rivolgerci ai giovani, si vorrebbe mettere a fattor comune l'esperienza accumulata e la fantasia che non difetta, nella certezza che ne scaturiranno per tutti, ottimi risultati.

È il momento dello scambio di oggetti ricordo, Fidenza dona agli Amici Gallaratesi un quadro realizzato dall'Artista Aeronautico - Maestro Luciano Dabbene – che rappresenta il Sergente Maggiore Gorrini con il suo apparecchio Macchi MC.205, dal titolo "L'ULTIMO ASSO". Sul retro c'è la garanzia con la firma dell'autore ma non c'è miglior garanzia della presenza, nella rappresentativa di Fidenza, dell'Autore in persona (nella foto a lato il Maestro Dabbene al centro tra i due Presidenti di Sezione). Il Maestro Dabbene consegna nelle mani del Colonnello Ciorra il quadro, che pochi giorni dopo andrà a far bella mostra di sé nella parete dei cimeli della Sezione. Il Col. Ciorra a sua volta offre agli ospiti il libretto stampato in occasione del centenario della morte di Gustavo Moreno 1913/2013. Un aperitivo e la squisita ospitalità degli Amici, viene suggellata in un bel conviviale che termina con il tradizionale brindisi, intonando il Gheregheez.





La giornata potrebbe dirsi conclusa ma siamo certi che il Presidente Ciorra non farà mancare qualche sorpresa; infatti ci aspetta una coppa di gelato nel “Paradiso degli Aviatori”.

Si chiama “Oasi” – categoria Azienda Agricola Agriturismo ma già all’ingresso le cose non quadrano, per capirlo basta la foto delle semiali del SIAI SF.260 e la sbarra realizzata con una pala del rotore di un elicottero, per confermare che ci troviamo in presenza di un titolare - il Sig. Renato Conte che, oltre alla



passione per gli animali che lo ha visto realizzare un vero Zoo con bisonti, maestose tigri e animali esotici, coltiva una incredibile passione aeronautica, che ha messo in atto accumulando ed esponendo nel parco, decine di aerei di ogni tipo ed epoca. Lo abbiamo definito il “paradiso degli Aviatori”, dove per un paio d’ore ci siamo persi, rapiti dal fascino di reperti di grandissimo valore, tra un muggito di bisonte ed un preoccupante ruggito di tigre.



Ai simpatici Soci della Sezione AAA di Gallarate ed al suo inarrestabile Presidente, oltre ad un ringraziamento per la splendida giornata trascorsa insieme, proponiamo un gemellaggio da celebrare a Fidenza nel prossimo autunno; per ora auguriamo ai nostri Amici le migliori fortune per il loro Sodalizio e per la sorte futura del bellissimo G.91 “Pony 6”.



In redazione Strega



GARA NAZIONALE DI ACROBAZIA PER AEROMODELLI AVIOSUPERFICIE BUSSETO – 18/19/20 GIUGNO 2021

Alcuni dei nostri Soci hanno organizzato e partecipato all'evento aeromodellistico dell'anno, la gara nazionale di aeromodellismo acrobatico per modelli di grandi dimensioni.

Salvo un rumore contenuto in

dimensioni ridotte, proprio come la scala dei modelli partecipanti, nulla è mancato all'agonismo, alla spettacolarità dell'evento, alla appassionata partecipazione del pubblico ma soprattutto alla tecnologia dei modelli e naturalmente all'impegno degli accaniti aeromodellisti in gara (quasi sempre progettisti e realizzatori in proprio dei modelli).

Non abbiamo notizie sui risultati della gara ma basterà l'album di foto che dedichiamo ai lettori, per dimostrare l'alta specializzazione dei costruttori e la qualità degli aeromodelli.

CALENDARIO IMAC ITALIA 2021

Il Campionato IMAC ITALIA si svolge in base a 5 gare con scarto di 2.

Per le gare che si svolgeranno su una sola linea di volo la partecipazione è limitata a 35 Piloti.

Presso tutte le aviosuperfici coinvolte sarà possibile hangarare gli aeromobili assemblati per tutta la durata della competizione.

- MAGGIO 15-16 LAVELLO

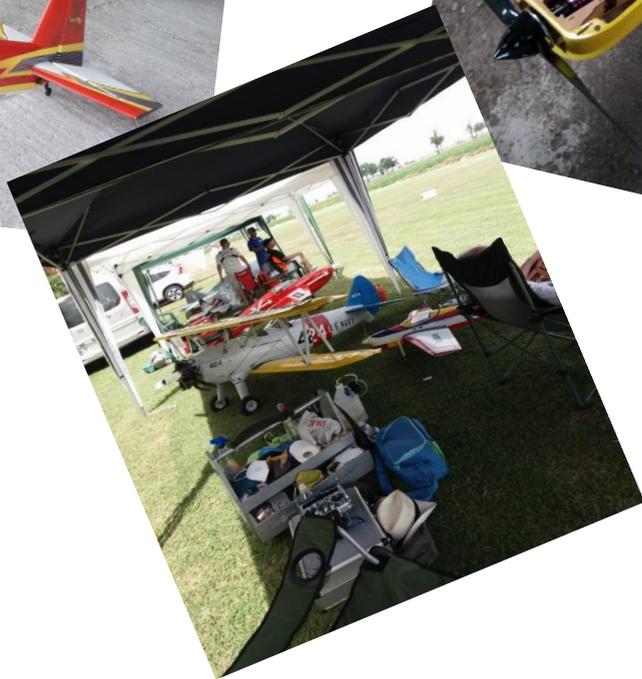
- GIUGNO 5-6 PALERMO

- GIUGNO 19-20 PARMA - BUSSETO

- SETTEMBRE 3-4-5 CAORLE - IMAC ITALIAN CUP

- OTTOBRE 2-3 SIENA





AVVISI E COMUNICAZIONI
**ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA “AVIATORI
D'ITALIA”**
È SU FACEBOOK.

Per connetterti con AAA - Aviatori d'Italia, accedi a **Facebook**

Continuiamo a sostenere la neo nata comunicazione digitale dell'Associazione coinvolgendo tutti i nostri amici Soci e appassionati di aeronautica, del volo, dello sport e della nostra sempre amata Arma Azzurra!

DIVENTA FOLLOWER - condividi questo post e invita gli amici a seguire i profili ufficiali della Presidenza Nazionale. Non dimenticate di visitare il nostro Sito Web sempre più aggiornato www.assoaeronautica.it.

ed ecco un'altra attesissima novità:

ATTIVAZIONE E-MAIL SU DOMINIO @assoaeronautica.it

Finalmente dopo anni di equivoci, malintesi, pubblicità occulta (nemmeno troppo, forse palese) puerili figurette e nostre segnalazioni alle Sezioni ed alla Presidenza, ABBIAMO OTTENUTO DI POTER DIALOGARE nell'ambito del nostro sodalizio, senza perderci tra fantasiosi indirizzi e-mail troppo personalizzati e ... diciamolo, non sempre di buon gusto.

*Abbiamo assistito per anni a cambi di indirizzo delle Sezioni, in occasione della nomina di nuovi referenti e ciò ha ovviamente generato confusione, oltre alla necessità di dover provvedere ogni volta ad aggiornare la rubrica. In questi casi ho sempre assunto un atteggiamento critico, verso le poco modeste personalizzazioni, pensando a tutte le volte che **la Presidenza di una Sezione della prestigiosa Associazione Arma Aeronautica – “AVIATORI D'ITALIA”**, nei contatti con le autorità, con i Comandi militari, con gli enti e le industrie, Musei ec. ha posto in evidenza - come mittente - l'azienda per cui lavora il soggetto che scrive: c'è chi si firma come venditore di porte e infissi, chi come assicuratore o come professionista (Dott. Ing. Avv. ecc.) - o con “nomignoli” davvero poco dignitosi come “mazurka” o un “mazinga”. Ma quanto è difficile per un presidente aprire un nuovo account di Sezione chiamandolo col suo dignitosissimo nome, standardizzato per tutti, facile ed inequivocabile? Quanto difficile sarà sembrato cambiare solo la password ad ogni (raro) cambio di incarico? FORTUNATAMENTE ci ha pensato la Presidenza Nazionale che, interpellata per l'ennesima volta al riguardo lo scorso autunno citando palesi esempi, CONDIVIDEVA e MI ASSICURAVA che ... SI STAVA PROVVEDENDO.*

Con la comunicazione del P.N. del 6 luglio scorso (prot. AAA-PN/00128) è stata introdotta la nuova mail istituzionale per tutti, ATTIVANDO UN INDIRIZZO E-MAIL PER OGNI SEZIONE e PRESIDENZA REGIONALE, sul dominio @assoaeronautica.it

Dal momento dell'attivazione, ogni Sezione avrà il suo indirizzo e-mail istituzionale, che risulterà noto a tutti, mentre la password di accesso verrà modificata a piacere secondo le esigenze locali.

L'unico indirizzo ufficiale (che ha valenza legale) sarà quindi quello istituzionale attribuito alle Sezioni e articolazioni territoriali dalla P.N. con il citato documento.

FINALMENTE - il Comando della 46° Brigata Aerea e l'Arsenale della Marina di La Spezia (solo come esempi) vedranno pervenire richieste di visite da parte della Sezione dicittà.00567@assoaeronautica.it anziché da mazinga.bricoferamenta@gmail.com..... o peppino.mariuolo@assicurazioni.it

Un sentiro GRAZIE al SEGRETARIO GENERALE e al PRESIDENTE !!!!!





“DIAMO SPAZIO ...ALLO SPAZIO”

Continuiamo a parlare di spazio e anche questo mese andiamo indietro nel tempo per conoscere meglio la storia dell'esplorazione oltre i confini terrestri, ma anche della gara senza fine tra le superpotenze impegnate nella ricerca e nella malcelata “guerra spaziale” Quest’ultima spesso è rimasta poco conosciuta – se non del tutto segretata per oltre mezzo secolo - a causa dell’antagonismo che ha sempre regnato nella politica tra le nazioni.

POLYUS, STORIA DELL’ARMA SPAZIALE CHE DIVENTÒ SATELLITE SCIENTIFICO

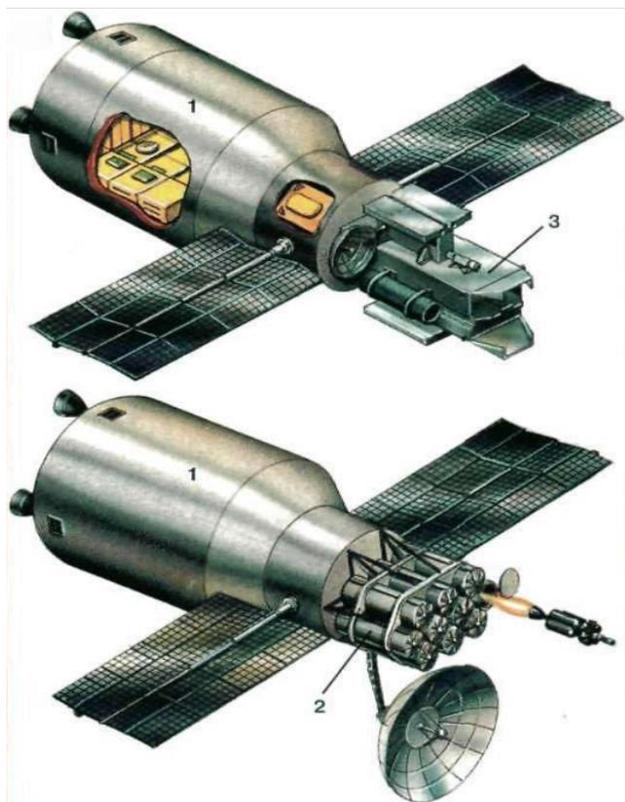
Ricordate il lanciatore Energhia? Quello del Buran, lanciato il 15/11/1988?

Ebbene, fece un altro lancio prima di quello, esattamente il 15/05/1988, portando “in groppa” un satellite chiamato Polyus di cui se ne sa poco... Fin ora. Da un articolo pubblicato su Buran.ru, ho ricostruito la storia di un veicolo davvero notevole. Mettetevi comodi...

Anni 80. Guerra fredda.

Siamo nel 1983 e Ronald Reagan fece approvare al Congresso degli Stati Uniti d’America, un faraonico progetto denominato SDI (*Strategic Defense Initiative – Iniziativa di difesa strategica*), subito ribattezzato “Scudo stellare” o “Guerre Stellari”. Dal costo iniziale di 44 miliardi di Dollari, sarebbe dovuto servire per inibire la capacità offensiva del “nemico” (*all’epoca “l’Impero del Male, cioè l’URSS*) distruggendo qualsiasi testata nucleare fosse stata lanciata verso il territorio degli Stati Uniti, utilizzando vari sistemi tra cui lanci di missile antimissile e satelliti dotati di armi laser.

Se in patria la SDI raccolse molte critiche, vuoi per il costo elevatissimo del progetto, vuoi per la palese violazione di tutta una serie di trattati sulla non proliferazione delle armi nello spazio, soprattutto dell’“outer space treaty” del 1967, dall’altra “parte del muro” venne accolta con molta preoccupazione. E, probabilmente, questo “bluff” servì a far accelerare il processo di disgregazione dell’apparato militare Sovietico.



(Immagine sopra: Lo “SKIF”(in alto ed il “KASKADE” sotto)

Ma facciamo un passo indietro ...Le armi antisatellite sono state sviluppate, da ambo le parti, sin dagli albori della corsa allo spazio. Gli Stati Uniti, all’alba del volo dello Sputnik 1, iniziarono a sperimentare armi in grado di distruggere le testate nucleari in arrivo. Difatti i primi test vennero svolti tra il 1958 ed il 1959. Il “Bold Orion”, tale era la designazione del progetto di missile ALBM (aviolanciato), arrivò a 6,8 km dal satellite Explorer 6. Se avesse utilizzato una testata nucleare, avrebbe distrutto il suo bersaglio. Altri studi vennero fatti sull’utilizzo di armi laser, a partire dal 1968. Con l’avvio del programma Shuttle, la prospettiva di usare armi laser e testate convenzionali nello spazio si fece più concreta.

La prima risposta sovietica fu, nel 1968, il sistema IS (*Истребитель Спутник, leggi Istrebitel’ Sputnik – Intercettore di satelliti*). Era un progetto che si basava su un sistema “co-orbitale”, cioè a seguito di un lancio veniva posizionato un satellite in grado di lanciare, con brevissimo preavviso, una testata convenzionale sull’obiettivo. Il progetto prevedeva l’utilizzo di un lanciatore, l’UR200 (*versione ridotta del Proton*), che però non fu mai sviluppato. Si decise di andare verso altre strade iniziando con il progetto delle stazioni militari OPS (*dal russo орбитальных пилотируемых станций, leggi orbital’njikh pilotiruemi’kh stanzji, cioè “Stazioni Orbitali Pilotate”*), note col nome di “Almaz”, che vennero lanciate con la denominazione Saljut per confonderle con le

stazioni spaziali di tipo "Civile" della omonima serie. Nel corso della missione "Almaz-2", da noi conosciuta come Saljut-3, i cosmonauti Jurji Artjuchin e Pavlo Romanovic Popovic (*ricordate? Vostock 4 volo in tandem con Vostock 3*) effettuarono il primo esperimento, riuscito, di utilizzo di un'arma nello spazio. Durante il loro rientro, telecomandarono (*per paura che un eventuale rinculo del cannone mandasse fuori controllo la Almaz*), un cannone a tiro rapido Nudelmann NR30 da 30mm che distrusse un satellite bersaglio.

L'avvento dello Shuttle rese necessaria la progettazione di un analogo sistema in grado di portare carichi nello spazio ed essere manovrato e riutilizzato. Venne così varato il progetto "**Energhia-Buran**".



(Immagine a lato: Il lanciatore Energhia durante i test)

Il vettore Energhia, era parte di un sistema di lanciatori universali, modulari, di grande potenza destinati, secondo Valentin Petrovich Glushko, che aveva preso le redini del programma spaziale sovietico, a portare l'uomo sulla Luna con una base permanente e su Marte. Ma anche, e qui veniamo al nostro Polyus, a portare in orbita un sofisticato sistema antimissile ed antisatellite.

Il Polyus (*Polo in russo*), derivava dalla fusione di due progetti destinati ad essere portati in orbita dalla stiva del Buran: Lo "**SKIF**" (*non ridete... Non vuol dire quello che pensate ma "Scita" che è un tipo di barca da regata...*), armato di cannoni laser, ed il "**KASKAD**", armato di batterie di missili

teleguidati (*un'evoluzione del progetto IS*). Entrambi agganciabili dal veicolo da trasporto pesante **TKS** ed ispezionabili da un equipaggio che poteva alloggiare in un comparto pressurizzato.

Ma, per ragioni di ottimizzazione dei costi, si è pensato di utilizzare la esuberante capacità di carico del vettore Energhia per realizzare una evoluzione dei due progetti che li integrasse in uno. Così nacque il Polyus, inizialmente denominato "**Skif-D**". Un unico, grande veicolo (37 m di lunghezza, 4,1 m di diametro massimo, 95 tonnellate), agganciabile dalle TKS, in grado di colpire obiettivi (oppure di accecarli) con il laser che di intercettarli con i missili.

Nel maggio del 1987, tutto era pronto per il lancio.

(Immagine a lato: Energhia pronto al lancio con sul dorso il satellite Polyus)

Mascherato con una scritta "MIR-2", per far pensare ad eventuali "osservatori" che si trattasse di un modulo destinato alla futura nuova stazione spaziale sovietica, venne portato sulla rampa di lancio. Ma eravamo già nell'era di Gorbaciov ed il segretario del PCUS, che della critica alla SDI statunitense ne aveva fatto un cavallo di battaglia, era assolutamente contrario alla proliferazione di armamenti nello spazio. Si narra un aneddoto al proposito: Ronald Reagan, ad un vertice con Gorbaciov, gli prospettò l'idea di condividere la tecnologia dello SDI. Ma il leader sovietico gli rispose: "Mi scusi, Signor Presidente, ma io non considero seriamente la sua idea di condividere la tecnologia dello SDI. Voi non volete neanche condividere l'equipaggiamento petrolifero, le macchine utensili automatiche o l'equipaggiamento agricolo, mentre condividere lo SDI sarebbe una seconda Rivoluzione Americana." Insomma, "Gorby" di portare armi nello spazio non ne voleva proprio (meno male) sentire parlare...

Con questi presupposti nel maggio del 1987, appunto, si recò in visita al Cosmodromo di Baikonur per ispezionare il lancio. E come arrivò fu chiaro: apprezzava il lavoro, lo sforzo e l'impegno, ma non voleva vedere armi nello spazio. In tutta fretta venne smantellato dal complesso Polyus-Energhia tutto il materiale "speciale". E quindi, da arma strategica difensiva, lo SKIF-DM o Polyus, si trasformò in un costoso satellite per lo studio dei fenomeni di induzione nella ionosfera. Difatti vennero lasciati alcuni apparati "civili" il DI-HF-1/1 e DI-HF-1/2 volti proprio allo studio dei fenomeni provocati dalla generazione di onde artificiali nell'alta atmosfera.



Il lancio avvenne con successo alle 21:30, ora di Mosca del 15/5/1987. Il primo stadio si è separato con successo, così come il secondo ma, dopo 52 secondi dal distacco di quest'ultimo è sopraggiunto il problema. Il Polyus, per motivi di carico sul lanciatore Energhia (come detto era collocato "sulla groppa" del veicolo di lancio) era posizionato ruotato di 180°. Una volta distaccato dal vettore, il sistema di guida inerziale lo avrebbe ruotato di altri 180° in modo da consentire ai motori di fornire il corretto vettore di spinta finale. Ma il sistema di guida fece ruotare il complesso di 360° riposizionando i motori, al momento dell'accensione, nel vettore inverso. La spinta fece, anziché accelerare il Polyus verso l'orbita, frenare il satellite facendolo rientrare nell'atmosfera.

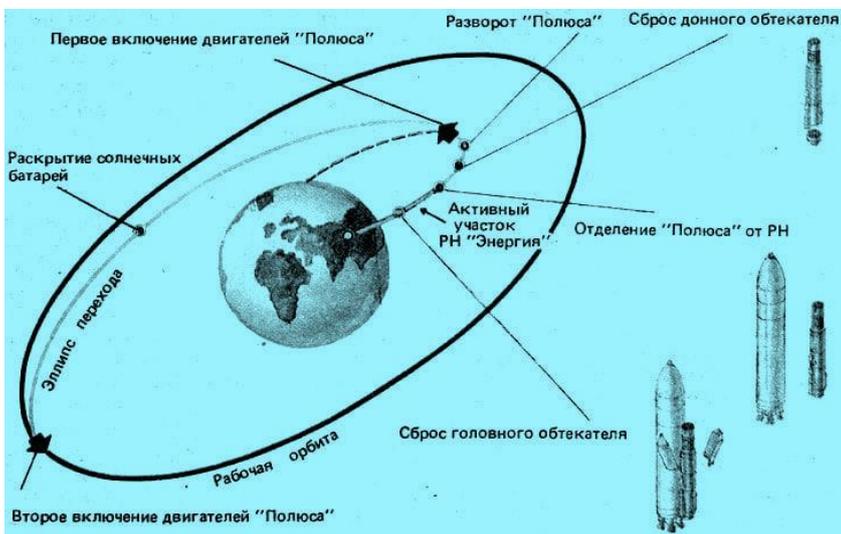


immagine a lato: Polyus con la scritta "MIR-2", rappresentato in 3d, sul dorso del lanciatore Energhia. Notare le gondole coi lanciarazzi derivati dal sistema "Kaskade" – sotto simulazione di Polyus con laser in azione



A questo punto non ci fu altro da fare che indirizzarlo verso una traiettoria sicura ed il Polyus, sofisticata arma trasformata in un satellite pseudo-scientifico all'ultimo momento, terminò la sua breve ma intensa vita nelle acque dell'Oceano Pacifico. Analizzando "ex-post" il guasto, si è scoperto che il malfunzionamento era dovuto al software di guida che, preso dalla navicella TKS, non era stato riprogrammato a dovere. Una ingloriosa e banale fine per un progetto estremamente sofisticato ed ambizioso.

Intanto la Perestrojka aveva preso la sua strada, come detto, Gorbaciov era contrario allo sviluppo di sistemi d'arma spaziali ed il programma, seppur tenuto in vita altri due anni, venne progressivamente smantellato e con lui anche il complesso Energhia-Buran anche se, come nella migliore tradizione russa, nulla viene definitivamente perduto. I motori dell'Energhia, difatti - gli RD-170 - sono la base degli RD-180 che equipaggiano gli ATLAS V e gli RD-191 del lanciatore Angara.



Schema del complesso antisatellite "Polyus"

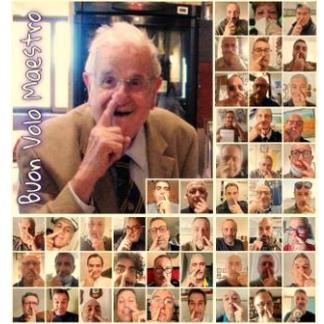
Ricerche e Recensioni di F. Cordaro

Fonte per testi e immagini: Facebook del 14/06/21 – "Le storie di Kosmonautika"

Omaggio a Petronio

In ricordo del Socio, Amico e collaboratore di Forum, Gen. Petronio Malagoli, riproponiamo questo mese un'altra storia tratta dalle "LE MEMORIE DI PETRONIO": venti esilaranti episodi di vita vissuta da un Ufficiale appartenente ad una ... "Aeronautica d'altri tempi".

Le storie sono state pubblicate sulle pagine di Forum negli anni 2016/2017.



"L'OPERAZIONE S" - (Replica)

Nel numero 41 di agosto 2016, avevamo riportato una straordinaria quanto sconosciuta storia, rimasta segreta per decenni, di quando la Regia Aeronautica progettò di bombardare gli Stati Uniti; il testo era tratto dall'ultimo capitolo del volume di Luigi Romersa "Le Armi Segrete di Hitler" (ristampa Mursia 2005). Il buon Petronio che "goccia a goccia" ci metteva a parte della sua infinita esperienza vissuta, ricevendo il numero di Forum durante le vacanze, così commentò: "Carissimo Strega, Grazie !!!!

Bellissimo anche il N° 41 che ho ...divorato. In proposito voglio raccontarti una storia": **Petronio e l'amico Fulvio Setti**

"La Medaglia d'Oro Fulvio Setti (classe 1914 n.d.r.) mi parlò spesso del progetto di un'azione dimostrativa italiana negli USA durante il secondo conflitto mondiale.

Solo a guerra terminata, parlando con ex colleghi del **Comando Servizi Aerei Speciali** seppe di altri progetti che prevedevano l'impiego del CANT Z-511, dell'SM-93 o forse dell'SM-95. Lui era conoscenza solo di quello che lo riguardava direttamente.

L'aereo era l'SM-82 (il Marsupiale): decollo dalla Norvegia, rifornimento su una base allestita segretamente, passaggio su New York con lancio di manifestini, atterraggio nel deserto del Nuovo Messico, assemblaggio di motorette, azionate dal motorino d'avviamento del P-108, distruzione dell'aereo, raggiungimento del Messico. Mi disse che, tenendo conto delle ore di volo dalla Norvegia, la base segreta doveva essere in una zona disabitata del Sud della Groenlandia. Lo scopo della missione non poteva essere comunicato all'equipaggio di volo prima dell'ultimo decollo".

Nota di Petronio: "Un altro particolare: niente bombe, anche per il peso. Le arance con paracadute tricolore ... bah! (un popolo di trasvolatori, inventori, santi e poeti mirava più in alto). Fulvio Setti mi parlò invece del lancio di manifestini tricolori (modello Vienna) con una scritta che avvertiva i Newyorchesi che gli aerei statunitensi stavano bombardando i centri storici italiani ed avevano già provocato la morte di xxxx donne e xxxx bambini. Si affermava che gli Italiani, pur avendone le capacità, rifiutavano quel genere di lotta".

"Nei primi mesi del 1991 andavo spesso a trovarlo alla Clinica Esperia di Modena, dove era ricoverato. Verso la metà di marzo, un familiare mi accolse scuotendo la testa e mi mostrò una lettera di un certo Tarsi di Senigallia, il suo motorista e, quando necessario, anche armiere. L'amico affermava di aver saputo della malattia e suggeriva di urlare quelle parole che erano soliti pronunciare - per scaramanzia - quando erano attaccati dagli Inglesi.

Andai a Senigallia, spiegai la situazione e chiesi se mi poteva riferire quelle parole. A quel punto l'ultra settantenne divenne rosso in viso e commosso mi disse che si vergognava a pronunciare frasi scaramantiche tipiche degli aviatori ventenni. Per toglierlo dall'imbarazzo lo invitai a scriverle su un bigliettino che avrei consegnato all'amico senza leggerlo.

Arrivai a Modena troppo tardi. La Medaglia d'Oro Fulvio Setti era deceduto da un paio di ore.

Distrussi il biglietto.

Cordialmente Petronio

Ten. Cpl. A.A.r.n. Pilota Fulvio Setti M.O.V.M. (Fonte: Istituto del Nastro Azzurro 5/2014)

Alla memoria della MOVVM Fulvio Setti è intitolata la Sezione AAA di Modena – Attuale Presidente il Col. Aldo Anzivino



Nato a Modena nel 1914. Laureato in scienze economiche e commerciali nell'Università di Bologna. Già in possesso del brevetto di pilota civile di primo grado, si arruolò con il grado di Sottotenente in Aeronautica nell'aprile 1937 ed inviato all'Aeroporto della Malpensa. Conseguì il brevetto di pilota militare su apparecchio

"Ca.111". Destinato al 18° stormo da bombardamento, fu congedato nell'ottobre 1938. Promosso Tenente il 31 dicembre 1940. Richiamato alle armi il 14 gennaio 1942 ed assegnato alla 609ª squadriglia del 44° stormo "T", partecipò fino all'8 settembre 1943 con oltre 200 voli di guerra e combattimenti aerei alle operazioni svoltesi in Africa Settentrionale (A.S.) e nel Mediterraneo distinguendosi in particolar modo nell'ultimo anno di guerra in cui più frequenti furono gli attacchi nemici ai nostri trasporti aerei. Nel settembre 1942 ebbe un encomio scritto dal Comando Superiore A.S. per aver portato, con suo grave rischio, un pilota da caccia inglese, ferito, abbattuto in mare, lontano dalla costa, sull'Isola di Creta. Dopo l'armistizio il 16 settembre, da Roma, con un volo avventuroso si portò a Lecce e con la ricostituita situazione militare, partecipò alle operazioni nei Balcani con il 2° Gruppo "T" fino al maggio 1945.

Altre decorazioni - Medaglia d'Argento al Valor Militare, maggio 1942 – febbraio 1943. Motivazione

"Giovane ed abile pilota d'aeroplano ha compiuto intensa ed avventurosa attività di guerra. Comandante di una pattuglia di aerei da trasporto, dopo aver visto cadere in acqua tutti i suoi gregari, colpiti dalla caccia nemica, benché in difficili condizioni di volo per gravi avarie da colpi ricevuti, proseguiva il viaggio sul mare sotto la minaccia di nuovi attacchi, anziché atterrare in un'isola vicina. Impossibilitato a proseguire per arresto di un motore, con abile manovra prendeva terra su una spiaggia e si preoccupava subito del salvataggio dei compagni naufraghi, della consegna del carico, della riparazione del velivolo e dell'apprestamento del terreno per la partenza. Per tre giorni successivi lottava con indomabile energia contro l'avverso destino che sovrastava le nostre forze armate allo scopo di rimettere in efficienza il proprio velivolo e rifiutava di prendere posto assieme ad altri ufficiali piloti su di un aereo diretto in Patria. Riusciva poscia a sottrarsi alla cattura delle travolgenti forze nemiche e arrischiando gravi incidenti di volo si metteva al pilotaggio di un aereo in riparazione mancante di strumenti e di seggiolini mentre l'aviazione nemica sorvegliava costantemente e con bombe e mitraglia impediva ogni movimento sui nostri campi. Raggiunto il proprio velivolo nuovamente colpito ne effettuava risolutamente il trasporto di notte e senza l'ausilio di alcuna luce egli che non era addestrato al volo notturno. Portava così in salvo il proprio equipaggio e numerosi altri militari. Esempio d'inflessibile forza d'animo sorretta e guidata da indomabile coraggio. — Cielo del Mediterraneo e della Tunisia, 5 - 6 - 7 - 8 maggio 1943."



EDITORIA STORICA AERONAUTICA
letti, selezionati e ...quando possibile, acquistati per Voi!

PIÙ CENTO: SIAI MARCHETTI DAL 1915 STORIE DI UOMINI E AEROPLANI - 2018

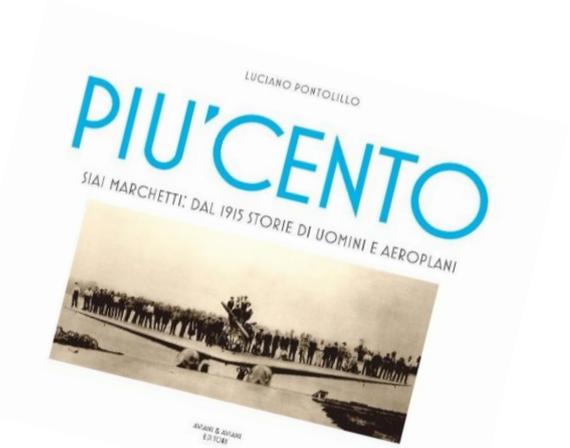
Introduzione di Michele Congemi

Cent'anni sono trascorsi da quel 12 agosto del 1915 quando a Milano si costituiva la Società Idrovolanti Alta Italia le cui vicende si sarebbero intrecciate con la storia stessa dell'aviazione in Italia e nel mondo. Diventando sinonimo di Innovazione, progresso, conquista tecnologica e genialità italiana. [...]"

Comincia con queste righe il libro che ripercorre i cent'anni di storia della SIAI Marchetti, dalla fondazione, nell'agosto 1915, al primo volo per l'aereo leggendario S.79, un simbolo per l'Aviazione Italiana e per la supremazia mondiale. In un periodo in cui difficilmente gli aerei potevano raggiungere i 200 km/h, l'S.79 riuscì agevolmente a superare i 400 km/h. Primati, competizioni, trasvolate e raid aerei furono solo alcuni dei traguardi raggiunti dal trimotore progettato dall'Ing. Alessandro Marchetti, una storia tutta Italiana che è riuscita a trasportare da una fabbrica del varesotto delle eccellenze ingegneristiche in tutto il mondo. Ancora ad oggi parlare di SIAI Marcehetti significa parlare di velivoli leggendari che hanno cambiato il mondo dell'aviazione sia nel volo civile sia in quello militare.

Uno degli ultimi, ma tra i più importanti, è proprio il progetto dell'SF.260: divenuto presto un simbolo per le sue originali caratteristiche di volo, unite a eccezionali doti acrobatiche, ne fecero uno degli aerei più interessanti per il mercato civile ad alte prestazioni e al mercato militare in cerca di un moderno velivolo addestratore dai bassi costi di gestione. L'SF.260 venne realizzato in diverse varianti tra cui quella dotata di motore a pistoni ed un'altra, che garanti maggiori performance, dotata di motore turbo elica. L'SF.260 venne successivamente impiegato dall'Aeronautica Militare Italiana come velivolo destinato all'addestramento iniziale dei piloti della Aeronautica e di altre forze armate, svolto presso la base del 70° Stormo di Latina.

*Un libro che consiglio vivamente ad appassionati di volo
in particolare agli appassionati della storia del volo.*



TUTTE LE CONVENZIONI



ACCORDO 2020-2021 TRA A.A.A. FIDENZA E ASSOCIAZIONE FIDENTINA CULTURALE RICREATIVA

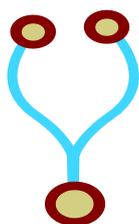
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRCR, per promuovere attività comuni e scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2021 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini. I Soci sono invitati a prendere visione dei programmi in atto, potendo aderire per tutto l'anno 2021, alle iniziative ed agli eventi di entrambi i Sodalizi.



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).

AVIOSUPERFICIE c/o frazione Cannelolo FONTANELLATO (PR)
INFORMAZIONI ANCHE PRESSO ASSOERONAUTICA-FIDENZA



POLIAMBULATORIO DALLA ROSA PRATI

Per quanto riguarda prestazioni ed esami di laboratorio, verrà applicata un'agevolazione del 10% sul tariffario privato. Viene applicato un unico tariffario agevolato riservato a tutte le associazioni/aziende/fondi che hanno sottoscritto l'accordo. **La convenzione è estesa anche a favore dei familiari dei Soci in regola per l'anno 2021** (l'elenco delle prestazioni fornite in convenzione e relativi prezzi, essendo soggetti a frequenti variazioni, sono consultabili direttamente presso il Front Office del Poliambulatorio DPR, o contattando il centralino. Per ulteriori informazioni contattare l'A.A.A. di Fidenza, agli indirizzi riportati in ultima pagina o nel sito www.assoeronauticafidenza.it Poliambulatorio DRP - Via Emilia Ovest, 12/a, 43126 Parma - PR – tel. 0521-2981



FERRARINI - PORTE BLINDATE E INFISSI www.ferrarini.pr.it

L'azienda parmigiana, con esperienza quarantennale in sicurezza e serramenti, su presentazione della **tessera personale di Socio A.A.A. 2021**, applicherà un'agevolazione del 8% sui prezzi di listino. La convenzione è estesa a favore dei familiari e non è cumulabile con altre offerte e/o promozioni in corso.

E-mail: info@ferrarini.pr.it tel: 0521-994054 Show-room: Via Depretis, 4/a, 43126 Parma - PR



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 2021.



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 2021 info@cabezalocastyle.com



PIZZONI PIANTE E FIORI

La simpatica "Celestida", amica degli Aviatori e titolare del vivaio 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 a titolo volontario dal vivaio Pizzoni.

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



AGENDA DEL MESE DI GIUGNO-LUGLIO 2021

Il Sabato... AAA – **Sezione di Fidenza** – le attività amministrative sono assicurate in sede ogni sabato mattina in orario 9-11 e tutti i giorni in orario lavorativo, contattando i referenti di zona o i recapiti chat o e-mail della Sezione. Dal giorno 22 maggio i Soci che lo desiderano possono frequentare la sede ed il Circolo Culturale, rispettando orari e regole anti COVID in vigore in tutta la struttura. Anche il Circolo ha riaperto le attività con gli orari di seguito riportati. L'afflusso e la presenza in sede avvengono in rispetto delle regole di contenimento del contagio da Covid-19, con distanziamento e uso dei dispositivi personali di protezione per tutti.

Sabato 31 luglio

Sede AAA Fidenza – ore 9,00 – Riunione del Consiglio Diretivo di Sezione, per discutere e deliberare l'avvio di alcuni progetti. La presenza di tutti i Consiglieri e dei membri del CD risulterà determinante. Al termine della riunione il Presidente saluterà i Soci, in occasione dell'inizio del periodo di riduzione dell'attività della sede, per ferie.

Agosto 2021

Il Circolo Culturale Fidentino rimarrà aperto durante il mese di agosto, fatta eccezione per i giorni di Ferragosto, che verranno segnalati in anticipo; nello stesso periodo la sede AAA rimarrà aperta per chi desiderasse frequentarla.

CONTINUA A LEGGERE "FORUM"

È UN MODO PER RIMANERE VICINI ED ESSERE INFORMATI SULLE ATTIVITÀ DELLA SEZIONE AAA DI FIDENZA, MA ANCHE UNO STRUMENTO PER ESSERE PARTECIPANTI DELLE ATTIVITÀ DELL'ASSOCIAZIONISMO TERRITORIALE E PER VIVERE PIÙ DA VICINO IL "MERAVIGLIOSO MONDO DELL'AVIAZIONE"

È anche un modo per conoscere tanti piccoli aspetti del mondo aeronautico, della sua storia, del suo futuro e... tanto altro; per contribuire a rendere sempre migliore e più interessante il notiziario, 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 in redazione, con la dicitura **"FORUM SÌ GRAZIE"**, indicando il tuo nome, l'indirizzo di posta elettronica su cui desideri riceverlo e se sei già socio AAA in altra Sezione. 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.

Per segnalare la mancata o errata spedizione della rivista mensile AERONAUTICA o del notiziario FORUM, i Soci possono effettuare la segnalazione all'indirizzo e-mail dell'Associazione assoaeronautica.fidenza@gmail.com o tramite i rappresentanti di zona, fornendo l'esatto indirizzo postale dove si desidera ricevere AERONAUTICA

FORUM È DISPONIBILE ANCHE PRESSO:

Circolo I RMV Cameri – Circolo Comando Distaccamento Aeroportuale San Damiano - Piacenza - Comando I Regione Aerea Milano - A.A.A. Presidenza Nazionale Roma – Presidenza Regionale Piemonte ed Emilia Romagna e **Sezioni di:** Bologna – Cremona - Ferrara – Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore, San Secondo e Soragna; Modena e Nuclei dipendenti – Ferrara - Gallarate - Piacenza – Reggio Emilia - Forlì - Faenza - Cremona – Casalmaggiore – Taranto - Tarcento;

Sezioni Parma di: ASSOARMA – UNUCI – 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 Volare" Aeroclub Fontanellato - AEROCLUB G. Bolla Parma - Aviodelta Felino – CRAL Bormioli Rocco Fidenza – Gruppo Alpini Soragna – Ass. Combattenti e Reduci di Fidenza e Soragna.

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. ISS Mattei Fiorenzuola d'Arda – Redazione mensile VFR Aviation. Comune di Guidonia Ass. Cultura – Pro loco Guidonia.

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