

“FORUM”

degli Aviatori d'Italia



***La Regina Elisabetta e l'impegno
durante la guerra ...che la rese più forte!***



Settembre 2022

n° 114

***Notiziario 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 X - n° 114 – periodo di emissione: settembre 2022

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.miati@gmail.com

assoaeronautica.fidenza@gmail.com

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

La pagina facebook di [assoaeronautica.fidenza](https://www.facebook.com/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.assoaeronauticafidenza.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. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....(AAA Team Comunicazione)
- Pg. 4	50° ANNIVERSARIO DI COSTITUZIONE DELLA SEZIONE A.A.A. DI FIDENZA.....(Redazione)
STORIE AERONAUTICHE	
- Pg. 5-8	L'AEREO RADIO PILOTATO E "L'OPERAZIONE CANARINO".....(Ignazio Fanni e A. Sasso)
STORIE DI MARE	
-Pg. 9-11	"LA STORIA SCONOSCIUTA DELLA "EMPRESS OF IRELAND".....(S.T.V. Emilio Medioli)
ATTUALITÀ	
- Pg. 12.	WWW.ASSOAERONAUTICAFIDENZA.IT..... (Pacomar)
- Pg. 13	"ELIZABETH" - LA VOGLIO RICORDARE COSÌ!..... (C. Migliavacca)
- Pg. 14-17	ELIZABETH E IL SUO IMPEGNO DURANTE LA GUERRA.....(dal Web)
- Pg. 18-19	LA ROYAL FAMILY E LA ROYAL AIR FORCE.....(Eva Grippa)
- Pg. 20	I 100 ANNI DELLA R.A.F. E DEL ROYAL AIR FORCE CLUB.....(dal Web)
IT HAPPENED IN THE SKY	
- PG. 21-24	ACCADDE NEI CIELI A SETTEMBRE.....(ricerche della Sez. AAA-Monterotondo)
- PG. 24-25	APPROFONDIMENTO – FERDINANDO RAFFAELLI IL PAPÀ DEI DRONI(fonte Web – Nino Marras)
EVENTI E RICORRENZE	
- Pg. 26	AAA FIDENZA IN TRASFERTA PER L'AIR SHOW A DESENZANO DEL GARDA(Strega)
AVVISI E COMUNICAZIONI	
- Pg. 27	AVIATORI D'ITALIA – DIVENTA ANCHE TU FOLLOWER.....(AAA P.N. Comunicazione)
- Pg. 28	PROGRAMMA P.A.N.....(sito A.M.)
- Pg. 28	CASTELLO DI SAN PELAGIO – "B-DAY 42".....(invito pervenuto da San Pelagio)
LO SPAZIO È DI TUTTI	
- Pg. 29-31	RILEVAMENTO FENOMENI LUMINOSI IN ATMOSFERA.....(E. Rubino -AAA Caserta)
PAGINE DI AEROMODELLISMO	
Pg. 32-34	HENRY FARMAN HF.19 - L'AEREO E IL MODELLO VOLANTE.....(C. Martegani)
EDITORIA STORICA	
- Pg. 35	"ELISABETTA E LE ALTRE".....(E. Grippa - Web - Redazione Forum)
- PG. 35	"I 100 ANNI DELLA ROYAL AIR FORCE".....(Web)
CONVENZIONI	
- Pg. 36	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L'ANNO 2022.....(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 37	SETTEMBRE-OTTOBRE 2022.....(Redazione Forum)

In copertina: Allieva motorista autista Elisabetta Windsor (foto dal Web - articoli alle pagine 13-17)

FORUM[®] degli Aviatori d'Italia



**è entrato nel 10°
anno di attività:
dal 2013 al**

2022

**114 numeri di "Forum"
114 mesi di notizie
sull'Associazione Arma Aeronautica
e sul mondo dell'Aviazione;
dedicati ininterrottamente alla Tua
informazione.**

dal numero 100 di luglio 2021 Forum degli Aviatori è entrato nel sito

www.assoaeronautica.it

e nei canali social della Presidenza Nazionale A.A.A.

Recensioni di Forum, o il testo integrale
del notiziario, li troverete su:

www.assoaeronautica.it

su **www.assoaeronauticafidenza.it**

e sui seguenti canali social A.A.A.:



f Pagina Facebook
facebook.com/assoaeroarma

Instagram
instagram.com/assoaeroarma

Twitter
twitter.com/assoaeroarma

Telegram
[AssociazioneArmaAeronautica](https://t.me/AssociazioneArmaAeronautica)

YouTube
youtube.com/assoaeronautica

Sito Web
www.assoaeronautica.it



Associazione Arma Aeronautica
"Aviatori d'Italia" - Sezione di Fidenza
M.O.V.M. Cap. Pilota Luigi Gorrini M.A.V.M. SM Dante Corradini



PROGRAMMA DI MASSIMA

La cerimonia aperta al pubblico si terrà il giorno 8 ottobre 2022

ore 9,30 Cattedrale di Fidenza: - Santa Messa officiata dal Vescovo – S.E. Mons. Ovidio Vezzoli,
Preghiera dell'Aviatore e benedizione dei Labari;

ore 10,30 Largo degli Aviatori: - Alzabandiera - posa di una corona al monumento agli Aviatori e all'Ultimo Asso -
interventi delle autorità - esecuzioni della Banda cittadina e corteo dei partecipanti verso lo stand AAA in Fiera.

Ore 11,00 Stand Aeronautico: visita guidata e buffet per ospiti e rappresentanze AAA.



**VIENI A VIVERE DUE GIORNATE
AERONAUTICHE
DA PROTAGONISTA !**

Fidenza – Via la Bionda, 2
(area concessa dalla Ditta CAVI FERMI)

Ti aspettiamo

sabato 8 e domenica 9 ottobre 2022
nel nostro **STAND AERONAUTICO**

Ti racconteremo la storia di "Vespa 2"

l'indomito pilota da Caccia conosciuto in tutto il mondo come "l'Ultimo Asso".



*Potrai pilotare un aereo con il nostro **simulatore di volo**; potrai provare l'emozione di salire a bordo di un cockpit del Jet Blackburn "Buccaneer" della Royal Air Force, o immaginarti ai comandi del famosissimo caccia intercettore "Starfighter" F-104 dell'Aeronautica Militare Italiana • E ancora: mostra di materiale aeronautico, proiezione di foto e video "da brivido", gadget e... per finire ... perché no? un esclusivo SELFIE da inviare agli amici!*

La Sezione di Fidenza, è stata fondata nel 1971 per volontà del famoso Asso della II G.M. Medaglia d'Oro al V.M. Cap. Luigi Gorrini, che ne fu indiscusso Presidente fino alla morte, per 43 anni.

Nell'anno 2017, in occasione del 100° anniversario della nascita di Gorrini, venne realizzato a Fidenza un monumento aereo costituito da un Jet Aermacchi MB.326 concesso dall'Aeronautica Militare e restaurato dagli stessi Soci; l'opera è dedicata a tutti gli Aviatori ed il luogo è stato intitolato "Largo degli Aviatori".





STORIE AERONAUTICHE

Nel corso nella seconda Guerra Mondiale le nazioni dell'Asse, alla ricerca di armi sempre più letali con le quali colpire l'avversario, sperimentarono diversi fantasiosi metodi di attacco dall'aria. La Germania realizzò le celeberrime **bombe volanti a razzo V1 e V2**, il Giappone sacrificò migliaia di giovani **piloti kamikaze** facendo schiantare i loro aerei nel tentativo di colpire le navi statunitensi. Ma ci fu anche una terza via, lo riportiamo con grande orgoglio per l'ingegno completamente e autarchicamente italiano, che portò alla realizzazione di una **bomba volante**. Questo progetto, poco noto, di un sistema radioguidato che consentisse ad un aereo senza pilota carico di esplosivo di colpire un obiettivo, anche in movimento, nacque subito dopo l'inizio della guerra, nel 1940. **Possiamo ben dire che fu l'antesignano dell'odierno "drone", anticipando genialmente l'idea di oltre mezzo secolo!** Il merito va attribuito al Generale Ferdinando Raffaelli, ideatore del velivolo radioguidato e del gruppo di pionieri che collaborarono all'impresa.

L'AEREO RADIO PILOTATO A.R.P. e "L'OPERAZIONE CANARINO"

(Libera riduzione da una pubblicazione del Generale Ferdinando RAFFAELLI, per cortesia del Col. Antonio Sasso)

Già nel 1940, subito dopo la decisione del governo italiano di entrare in guerra a fianco della Germania, ci si rese conto che la nostra aviazione, non potendo mettere in campo un sufficiente numero di bombardieri, non avrebbe potuto fare molto per contrastare i convogli diretti alle basi inglesi del Mediterraneo. I nostri aerei oltre che poco numerosi, essendo costretti a sganciare da quote - per quei tempi - abbastanza elevate e disponendo di dispositivi di mira poco precisi, erano costretti a lasciar cadere obiettivo un elevato numero di bombe, nella speranza che qualcuna colpisse una nave del convoglio o, meglio ancora, una delle portaerei di scorta al convoglio stesso.

Dovendo caricare un elevato numero di bombe, queste necessariamente dovevano essere di modesta potenza e quindi anche se arrivavano sul bersaglio raramente il colpo era veramente efficace.

Parve quindi evidente che per interrompere questo circolo vizioso bisognava riuscire a sganciare sull'obiettivo, o nelle immediate vicinanze di esso, una bomba di elevata potenza che sicuramente avrebbe arrecato dei danni irreparabili.

Convinto che non ci fossero alternative valide, il 18 luglio del 1940, l'allora Colonnello Ferdinando Raffaelli inviò una proposta scritta agli Alti Comandi spiegando che sarebbe stato sicuramente possibile infliggere gravi perdite ai convogli nemici utilizzando degli aerei senza pilota che, guidati tramite un radiocomando, si sarebbero dovuti schiantare sulle navi nemiche facendovi esplodere sopra una o due bombe di enorme potenza.

l'aereo da sacrificare (aereo A.R.P., Aereo Radio Pilotato) poteva essere teleguidato mediante impulsi radio inviati dall'equipaggio di un altro aereo (aereo P) che l'avrebbe seguito tenendosi, però, a debita distanza.

Una missione di questo tipo avrebbe presentato i seguenti vantaggi:

- a) infliggere notevoli danni ai convogli nemici (precisione del colpo con bombe di notevole potenza);
- b) raddoppiare il raggio di azione dei velivoli in quanto l'aereo da sacrificare (non essendo previsto il ritorno) poteva utilizzare tutto il carburante per il viaggio verso obiettivo, e l'aereo pilota (non essendo gravato dal peso delle bombe) avrebbe comunque aumentato la sua autonomia;
- c) non rischiare la vita dei piloti che altrimenti, per sganciare le bombe si sarebbero dovuti portare sulla verticale dell'obiettivo, esponendosi al fuoco del nemico (infatti nella fase finale l'aereo P si sarebbe tenuto a circa 4.000 metri dall'aereo A.R.P.);
- d) utilizzare degli aerei dismessi o comunque vicini alla dimissione, che sarebbe stato troppo rischioso far volare con degli uomini a bordo.



Ottenute le necessarie autorizzazioni, nello stesso 1940 iniziarono (presso il Centro Sperimentale di Guidonia) gli studi e le prove pratiche per la realizzazione dell'A.R.P..

Per non complicare eccessivamente le cose fu deciso che il l'aereo sarebbe comunque decollato sotto la guida di un pilota in carne e ossa che, portato l'aereo in quota e sistemati i comandi secondo i parametri prestabiliti, inserito l'autopilota, tolta la sicura alle bombe, doveva lasciare l'aeroplano lanciandosi col paracadute, possibilmente, sull'aerodromo di partenza.

A questo scopo, nel ventre dell'aereo, fu predisposta una botola di lancio nella quale il pilota si disponeva in piedi e azionava il comando di apertura; senza il peso del pilota, la botola si richiudeva per effetto di due grossi elastici.

Per la realizzazione sperimentale furono messi a disposizione due S.79. Uno da usare come aereo P e l'altro con aereo A.R.P.. In seguito, come aereo P, fu usato un Cant. Z.1007bis ed entrambi gli S.79 come A.R.P..



(Il generale Ferdinando Raffaelli, ideatore del velivolo radioguidato).

Sull'aereo pilota fu installata una seconda cloche manovrando la quale si inviavano impulsi radio di diversa frequenza (le frequenze più basse per le manovre nel piano verticale e le frequenze più alte per le manovre nel piano orizzontale).

Sull'A.R.P. i segnali venivano captati da un ricevitore radio e trasformati in segnali elettrici che applicati a un servomotore muovevano opportunamente una cloche identica a quella dell'altro aereo impartendo, così, al servopilota le istruzioni per far mantenere all'aereo la rotta voluta.

Come autopilota fu utilizzato il "De Bernardi-Cerini", già sperimentato proprio sull'S.79, e del quale una dozzina di esemplari erano disponibili ancora imballati e mai utilizzati.

Dopo il decollo l'aereo P seguiva l'A.R.P. a una distanza di circa 500 metri, per tenersi, poi, a una distanza di 4.000 m una volta arrivati in zona operazioni.

La velocità dell'aereo pilota poteva variare tra i 320 e i 370 km/h e quella dell'A.R.P. tra i 320 e i 470 km/h. La quota di crociera era di circa 6.000 metri e il raggio di azione dalla base era approssimativamente di 1.200 km.

La tattica d'attacco era "sempre impostata sul principio della collimazione diretta, vale a dire mantenendo la rotta del velivolo P costantemente puntata sull'obiettivo o (in caso di obiettivo mobile) sul punto futuro e teleguidando il velivolo A.R.P. in modo da mantenerlo, a sua volta, costantemente sulla congiungente stessa".

Evidentemente una tale tattica presupponeva una perfetta intesa, sull'aereo P, tra il pilota e il secondo che fungeva da teleguidatore.

Per migliorare la visibilità dell'A.R.P. soprattutto nella fase finale, quando i due velivoli si trovavano alla massima distanza, si decise di dipingerlo di giallo e gli si affibbiò il nomignolo di **CANARINO**.

(Nella foto storica a alto, i protagonisti dell'operazione Canarino: da sin., l'ing. Leandro Cerini, il m.llo. Mario F. Badii, il Cap. Emilio Montuschi)

Molti e non sempre di immediata soluzione, furono i problemi e gli ostacoli da superare; l'allora **Capitano Emilio Montuschi** in particolare si adoperò per modificare gli apparati radio già esistenti adattandoli alle nuove funzioni.

Come trasmettitore venne utilizzato un 320/Ter e come ricevitore un RA-18 modificati per poter lavorare su frequenze comprese tra i 300 e i 2.000 cicli/secondo.

Si dovette quindi munirli di un separatore di frequenze in quanto i toni bassi erano destinati ad agire sul servomotore del piano verticale mentre i toni alti dovevano agire sul servomotore del piano orizzontale.

Infine un discriminatore per i toni alti e uno per i toni bassi dovevano provvedere a fornire una corrente continua positiva o negativa ma di intensità variabile, per far ruotare i servomotori in un senso piuttosto che nell'altro.

Fu studiata un'opportuna schermatura per eliminare i disturbi radioelettrici che avrebbero potuto falsare i comandi ricevuti dall'autopilota dell'A.R.P.



Essenziale anche la collaborazione dell'ing. **Leandro Cerini** durante tutta la sperimentazione tesa a stabilire la velocità massima alla quale l'autopilota era ancora in grado di rispondere ai comandi impartitigli via radio e alla messa a punto ottimale dello stesso autopilota: velocità dei motorini elettrici di comando, sincronismo, rapporti di demoltiplicazione ecc.

Per facilitare il compito del "teleguidatore" si mise a punto uno strumento elettromeccanico (*ripetitore cronogniometrico*) che, collegato alla cloche di telecomando, riportava su due scale graduate le variazioni di altitudine e di direzione radiotrasmesse all'autopilota.

Infine si pensò di corazzare adeguatamente l'autopilota e l'apparato ricevente dell'A.R.P. perché occorre che sino al momento dell'impatto queste apparecchiature funzionassero correttamente anche se il velivolo, ormai a tiro dell'artiglieria della nave attaccata, fosse stato gravemente colpito o addirittura in fiamme.

L'aereo poteva trasportare una o due bombe (a seconda della distanza dell'obiettivo dalla base di partenza) da 1.000 chili, contenenti 550 kg di esplosivo ad alto potenziale. Il loro diametro era di circa 52 cm e la lunghezza vicina ai 4 metri. Venivano appese a dei ganci la cui rottura, al momento dell'impatto, ne avrebbe determinato il distacco dall'aereo. Naturalmente, erano provviste di una normale spoletta a urto, nel caso l'aereo si fosse schiantato sul bersaglio. Ma poiché la massima efficacia si poteva ottenere facendole esplodere in acqua a pochi metri dalla nave prescelta da attaccare, le si dotò anche di una spoletta a inerzia, che entrando in funzione per effetto della decelerazione dovuta all'impatto con l'acqua, avrebbe determinato l'esplosione della carica con un certo ritardo.

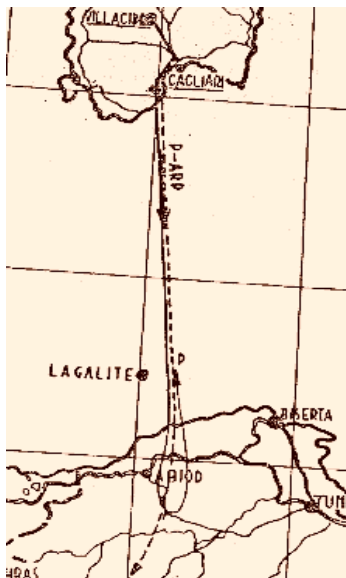
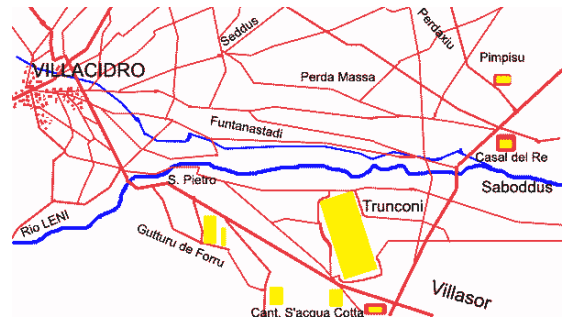
Per studiare il comportamento delle bombe in acqua (*traiettoria delle bombe e momento ottimale per l'esplosione*), furono di grande aiuto gli esperimenti e le prove condotte dall'allora Maggiore Cesare Cremona.

“L'OPERAZIONE CANARINO”

Naturalmente tutte queste prove, anche a causa dell'inadeguatezza dei mezzi a disposizione, richiesero mesi e mesi di lavoro e solo alla fine di maggio del 1942 i velivoli furono dichiarati pronti per l'impiego.

A luglio aerei ed equipaggi furono trasferiti al Campo di Trunconi (presso Villacidro - prov. Sud Sardegna) e il 12 agosto parteciparono alla famosa "Battaglia di mezzo agosto" durante la quale la nostra aviazione riuscì a infliggere perdite consistenti alla flotta inglese.

Come detto l'A.R.P., a causa del colore giallo che gli era stato dato (*per poterlo meglio seguire da una certa distanza*) fu soprannominato il “Canarino” e tutta l'operazione prese il nome di “OPERAZIONE CANARINO”.



A questo proposito ecco cosa scrisse l'allora **Colonnello Raffaelli**:

“La partenza avvenne poco dopo le 13 del 12 agosto: raggiunta la quota stabilita di 2.000 metri, il pilota dell'S.79, M. Ilo Mario Badii, si lanciava regolarmente sul campo stesso di Villacidro; il Cant. Z.1007bis (equipaggio: Gen. Raffaelli, Ten. Rospigliosi, M. Ilo Palmieri, 1° Av. mot. Monticelli) che ormai aveva assunto l'A.R.P. in teleguida, lo seguiva a breve distanza mentre i G.50 della scorta decollavano. Dopo il lancio la piccola formazione si dirigeva su Elmas, sulla cui verticale dovevano aggregarsi i due Re.2001 con bombe: ma questi si erano già diretti verso l'obiettivo.

Lasciato il cielo di Elmas, fu raggiunto Capo Pula, punto prestabilito d'inizio della navigazione, cercando ancora, con un ampio giro, sempre alla quota di 2.000 m, di raccogliere vari cacciatori.

Riuscito vano anche questo tentativo - e tenuto conto anche della limitata autonomia di cui disponevano ormai i due G.50 aggregatisi - la strana e minuscola formazione si poneva in rotta verso l'obiettivo; tanto viva era, malgrado tutto, la speranza di poter violare la cintura di protezione della caccia nemica.

(Immagine a lato: Rotta dell'aereo radioguidato “Canarino” nel tentato attacco del 12 agosto 1942).

L'attacco era stato previsto con direttrice da Sud a Nord dopo un avvicinamento che, contornando da Est l'isoletta della Galite, avrebbe condotto gli aerei a Sud del convoglio, la cui posizione segnalata dalla ricognizione, risultava a 10 miglia a Ovest del meridiano dell'isoletta. Tale direttrice era consigliata da ragioni di visibilità e da considerazioni relative agli altri attacchi concomitanti

Fino alla vicinanza della Galite, il telecomando funzionò egregiamente; ma quando già i contorni dell'isola cominciarono a stagliarsi nitidamente all'orizzonte, improvvisamente l'aereo telecomandato cessò di eseguire i comandi trasmessigli, sia nel piano orizzontale che in quello verticale; il volo proseguiva stabilissimo - salvo una lieve precessione verso destra - rivelando con ciò l'efficienza di tutti gli organi del velivolo, compreso l'autopilota, ma i ripetuti vani tentativi di comandare sia la rotta che la quota denunciarono ben presto una avaria nel complesso trasmettente, ove il dielettrico di un condensatore si era bruciato senza possibilità di sostituzione in volo.

Avaria mai verificatasi nel corso delle precedenti numerose prove ed ascrivibile a due cause: il materiale autarchico comparso negli apparati recentemente sostituiti ed il prolungato funzionamento continuativo richiesto al trasmettitore durante i vari, quanto vani, giri di attesa della caccia di cui sopra.

Non rimase che seguire per un certo tratto l'S.79, mentre ogni provvedimento veniva tentato per riattivare il trasmettitore: appena superata la Galite i due G.50 di scorta venivano intanto posti in libertà col segnale convenuto, per non farli trovare in difficoltà di carburante in pieno mare.

Superata la fascia costiera algerina ed accertata dal marconista l'impossibilità di porre riparo all'avaria, l'S.79 fu abbandonato alla sua sorte, lasciandolo proseguire - ormai autonomo - verso la zona desertica dell'interno. Il ritorno del Cant. Z.1000bis, a volo radente, ebbe luogo senza avvenimenti degni di nota.

Della fine dell'S.79 si ebbero presto notizie da un telegramma della C.I.A.F. che da Algeri segnalava l'esplosione, per urto, di un aereo sui monti a Sud-Ovest di Khenchela, a circa 70 chilometri a Sud di Philippeville, a quota compresa tra 1.770 e 1.800 metri, posizione in accordo, del resto, con una semplice estrapolazione cinematica del tratto precedente della traiettoria.

Le autorità locali erano rimaste alquanto imbarazzate di fronte all'assenza dei resti dell'equipaggio, che dichiararono "completamente carbonizzato" (*avrebbero fatto meglio a dire: volatilizzato!*)

Si sottolineava l'imponenza dell'esplosione, la vastità della voragine creata nelle rocce, la distanza alla quale erano state proiettate le varie parti dell'aereo, ecc.

Elementi inequivocabili di riconoscimento dell'aereo la targa di uno dei motori, le matricole di fabbricazione ancora incise su parte dei motori, su due eliche, sul generatore elettrico "Marelli".

Convinti della validità del progetto si decise di continuare apportando le varie modifiche suggerite dall'esperienza: Per quanto riguarda gli apparati radio si provvide a radicali trasformazioni e al raddoppio di tutte le parti principali mediante apparati indipendenti a funzionamento contemporaneo.

Vista la penuria di velivoli si decise di usare, come aereo P, un monoposto da caccia il cui pilota avrebbe dovuto guidare il suo aereo e contemporaneamente l'A.R.P..

Al posto dell'S.79 si decise di usare un aereo appositamente studiato dall'allora **Ten. Col. Sergio Stefanutti** e del quale venne commissionata una piccola serie alla "**Aeronautica Lombarda**" di Cantù.

Essendo destinato a effettuare pochi voli, questo aereo, era molto semplice ed economico ed essendo il suo peso inferiore a quello di un S.79 (ad esempio il carrello veniva sganciato subito dopo il decollo) consentiva un notevole risparmio di carburante.

Anche questa volta si dovettero superare notevoli difficoltà, rese ancor maggiori dal precipitare degli eventi bellici e solo ad agosto del 1943 si poté disporre dei primi aerei. L'8 settembre il Colonnello Raffaelli si apprestava a tracciare la rotta per un attacco che si sarebbe dovuto sferrare contro le navi inglesi avvistate tra Salerno e Ischia quando venne a conoscenza che era stato firmato l'armistizio: **non rimase che il triste compito di emanare le disposizioni per la distruzione e l'occultamento delle varie apparecchiature e della relativa documentazione.**

Così si concluse, amaramente, il lungo quanto vano sforzo, protrattosi quanto la nostra sfortunata partecipazione al secondo conflitto mondiale, nell'affannosa lotta di pochissimi uomini, appassionati e convinti della bontà del sistema, decisi fino all'ultimo a compiere per intero il loro dovere."

A cura di Ignazio Fanni

La cartina è tratta dal testo: "L'aereo teleguidato A.R.P." del Gen. S.A. Ferdinando Raffaelli, cortesia del Col. A. Sasso. Le foto sono tratte da Almanacco di Cagliari '90;



STORIE DI MARE, DI BARCHE E DI MARINAI

Questo mese il S. Ten. di Vascello Emilio Mediolani (ANMI Parma) e prezioso collaboratore da anni della Redazione Forum, descrive la tragedia dell'affondamento del RMS "Imperatrice d'Irlanda". Un evento accaduto dopo la tragedia del Titanic – esperienza che tuttavia non bastò a limitare le vittime civili in mare; infatti seppur il numero fu inferiore, la percentuale rispetto ai passeggeri a bordo, fu molto più elevata.

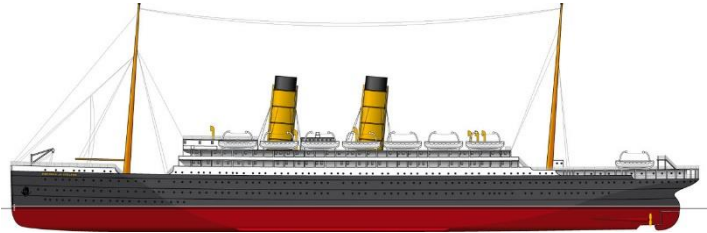
RMS IMPERATRICE D'IRLANDA

La storia sconosciuta della "Empress of Ireland"

Quel pomeriggio del 28 maggio 1914, la vita scorreva tranquilla come sempre sul transatlantico "Empress of Ireland"; Alle 17,30 veniva servito del tè con biscotti ai passeggeri di terza classe, a seguire pasto con carne, verdure e dessert; alle 19,00 esatte pranzo alla carta per entrambe le classi prima e seconda.

In serata la maggior parte dei passeggeri si incontrava e conversava sulle ampie passeggiate dei ponti della nave; altri nella sala da fumo, altri ancora nella sala da scrittura, o nei bar del piroscampo. Verso le ore 22,00 la maggior parte dei passeggeri era rientrata nelle rispettive cabine e intorno alla mezzanotte quasi tutti erano immersi nel sonno.

La "Empress of Ireland" era la nave gemella della "Empress of Britain", entrambe costruite nel Clyde Yard della Fairfield Shipbuilding Company, Glasgow. Entrambe le navi erano state commissionate dalla Canadian Pacific Railway Company che ne era la proprietaria e che aveva deciso di entrare dal 1904 nel mercato competitivo dei viaggi transatlantici.



Le due navi furono completate e intrapresero i loro viaggi inaugurali nel 1906. L'"Empress of Ireland", come la gemella, era un piroscampo da 14.000 tonnellate; i suoi motori a carbone a quadrupla espansione le davano una velocità progettata di 20 nodi, velocità mantenuta nelle traversate più tranquille. Le due gemelle avevano costantemente effettuato la traversata di 2.800 miglia tra Liverpool a Quebec e viceversa impiegando circa sei giorni e avevano rapidamente acquisito una buona reputazione non solo per la velocità, ma per il loro costante buon comportamento nel peggior clima atlantico. La "Empress of Ireland" poteva trasportare circa 800 passeggeri di terza classe, 450 di seconda classe e 300 di prima classe. Alla sua 96ª corsa transatlantica aveva già trasportato oltre 100.000 passeggeri dalle coste inglesi alla città franco-canadese, e quasi 70.000 nella direzione opposta. Il biglietto di un passeggero di terza classe costava 6,50 sterline, di seconda classe 10 sterline e di prima classe 14,00 sterline. Sebbene le sistemazioni della terza classe non potessero, ovviamente, essere paragonate a quelle della prima, erano considerate dai passeggeri più confortevoli e spaziose di quelle offerte al medesimo prezzo dalle linee White Star Lines (ex proprietaria del "Titanic") o Cunard Lines.

Le cabine di prima classe erano situate a centro nave ponte superiore e sui ponti inferiori della passeggiata che circondava la nave, sala fumatori (solo uomini) e una biblioteca condivisa con i passeggeri di seconda classe. Un quintetto orchestrale suonava regolarmente ad orari prestabiliti durante il giorno per entrambe le classi. Una sala da pranzo per bambini era predisposta a parte.

Le sistemazioni della seconda classe erano leggermente meno lussuose, situate a poppa. Le cabine di terza classe, come detto, erano piuttosto spartane ma confortevoli ed avevano accesso diretto alla propria sezione dei ponti superiori che includeva anche un'area di giochi per bambini circondata da una recinzione con panchine per i genitori. Le Compagnie di navigazione più illuminate si erano rese conto che il migrante, decentemente accudito nel suo pellegrinaggio solitario e spesso squattrinato in cerca di una vita migliore, poteva diventare un acquirente abituale in seconda o addirittura prima classe, una volta aiutato dalla dea fortuna.

La "Empress of Ireland" aveva lasciato il porto di Quebec alle 16,30 del 28 maggio con a bordo 1.477 passeggeri e, dopo avere sbarcato il pilota di porto a Point-au-Père, mise prora verso l'Atlantico seguendo il grande estuario del fiume San Lorenzo.

La "SS Stordast" era una nave da carico che trasportava carbone tra la Gran Bretagna e il Canada, comandata da Thomas Andersen.

Nel primissimo mattino del 29 maggio la "Stordast" stava risalendo l'estuario del San Lorenzo con destinazione Toronto dopo la traversata atlantica con un carico di 11.000 tonnellate di carbone. Tale nave era robustissima, concepita con rinforzi di prora dovendo trascorrere gran parte della sua vita lavorativa a solcare acque ghiacciate. Sfortunatamente,

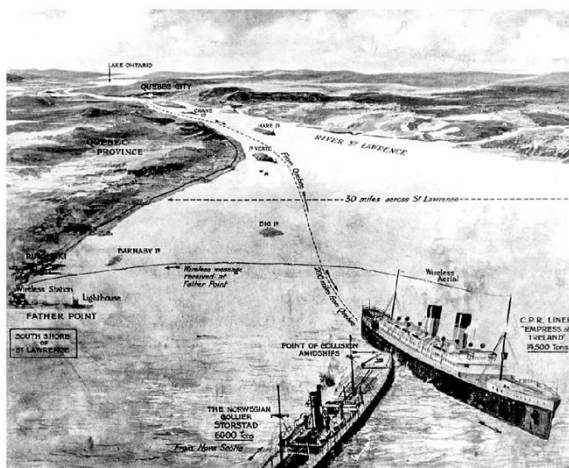
come vedremo, il rinforzo strutturale di prora che la abilitava a tagliare il ghiaccio senza danni, sarebbe stato altrettanto efficace nel perforare una piastra d'acciaio; la sua prora verticale affilata e la globale robustezza la rendevano a tutti gli effetti un immenso e temibilissimo scalpello d'acciaio

Dopo la tragedia del "Titanic" erano state prese severe misure per garantire che nulla di simile potesse accadere nuovamente. La "Empress of Ireland" era quindi dotata di scialuppe di salvataggio in numero superiore al necessario e di paratie longitudinali stagne che, in caso di emergenza, potevano essere blindate in modo che la nave rimanesse a galla anche con due delle sezioni compromesse. L'equipaggio era anche altamente addestrato per rispondere a una situazione di crisi e la nave fu aggiornata nel 1912 con dispositivi di sicurezza all'avanguardia, giubbotti di salvataggio e nuove scialuppe rinforzate.

Le due navi viaggiavano in senso contrario tenendosi entrambe verso la riva destra del San Lorenzo in una notte calma e limpida al largo di Sainte-Luce, a est di Rimouski dove l'estuario del fiume inizia a presentare tutte le caratteristiche del mare aperto.

Alle 1,05 del mattino la vedetta della "Empress of Ireland" osserva i fanali di posizione della "Stordast" a circa 8 miglia di distanza che viaggia in senso contrario alla sua nave. Nota che entrambe hanno preferito scegliere una rotta vicino alla sponda sud del San Lorenzo e avvisa immediatamente il comandante Kendall. Questo invia segnali con sirena al cargo norvegese per avvertire quest'ultimo della sua presenza. La "Stordast" risponde al segnale informando che avrebbe continuato ad avanzare sulla medesima propria rotta; Le due navi avrebbero dovuto incrociarsi fianco a fianco a una distanza di sicurezza, senza problemi.

Improvvisamente una coltre di fittissima nebbia ricopre il fiume San Lorenzo; non si vede assolutamente nulla, mentre il comandante Kendall continua ad inviare segnali acustici.



Quando il capitano Kendall vide nuovamente le luci di posizione della "Stordast" emergere dalla nebbia sulla sua dritta era ormai troppo tardi. Nonostante una rapida manovra a sinistra nella speranza di ridurre al minimo l'impatto della collisione, la "Empress of Ireland" fu centrata sulla fiancata destra verso poppa. A causa della immediata retromarcia effettuata dal cargo svedese poco prima dell'impatto, e delle correnti del San Lorenzo, la "Stordast" si staccò dal transatlantico lasciando uno squarcio dove immediatamente si riversarono le gelide acque del fiume con una portata di 200.000 litri di al secondo. Sembra - dai risultati della successiva commissione d'inchiesta - che il comandante Kendall avesse tentato di chiedere al comandante della "Stordast" di rimanere incastrato e ridurre così lo squarcio e fare rotta verso la sponda sud del San Lorenzo a tutta forza. La tragedia, probabilmente, avrebbe avuto un numero minore di vittime.

Quasi immediatamente le luci sulla "Empress of Ireland" si spensero e chiunque si trovasse sottocoperta doveva trovare l'accesso ai ponti nel buio totale, mentre la nave si riempiva di acqua e cominciava ad inclinarsi sulla dritta. Le paratie stagne d'avanguardia risultarono inutili perché dovevano essere chiuse manualmente e non c'era tempo; la nave stava inabissandosi velocemente. Le numerose scialuppe di salvataggio erano ugualmente inutili perché il piroscampo stava inclinandosi con un angolo tale che le barche di sinistra oscillavano sul ponte e non potevano essere abbassate mentre molte di quelle sul lato di dritta, erano già immerse o scivolavano verso il fiume. Gli oblo, aperti per l'aria serale, accelerarono l'affondamento della nave. Per la terza classe, nei ponti inferiori fu una tragedia apocalittica; il buio più totale, l'acqua gelida del fiume che continuava rapidamente a salire e soprattutto l'inclinazione già di 30 gradi sulla dritta segnarono la fine di centinaia di passeggeri, annegati quasi prima di sapere che cosa stesse avvenendo. Così come accadde per altri nei ponti superiori, disorientati nelle loro buie e gelide cabine. Alcune scialuppe sul lato destro, divelti i propri agganci piombarono sui naufraghi già in acqua, uccidendoli. Il comandante Kendall mantenne il comando e organizzò l'abbandono della nave come meglio poteva, ma il piroscampo stava affondando troppo velocemente per un qualunque risultato efficace.

La "Storstad", dopo essersi disimpegnato dalla "Empress of Ireland", lanciò le sue scialuppe di salvataggio e iniziò i soccorsi coordinati dal comandante Andersen, mentre a bordo si raccoglievano vestiti e coperte per aiutare i sopravvissuti. Sfortunatamente una nave da carico, per quanto addetta a traversate atlantiche, non aveva un equipaggio particolarmente numeroso; tuttavia gli addetti ai soccorsi, secondo tutti i rapporti, si adoperarono al limite delle possibilità per il recupero dei naufraghi, quasi tutti con abbigliamento leggero da notte che provocò decessi per assideramento.

14 minuti dopo la collisione la "Empress of Ireland" affondò sotto il fiume San Lorenzo a circa 50 metri di profondità. La collisione ed il successivo affondamento causarono 1.012 vittime tre cui numerosi italiani; dei 420 membri dell'equipaggio, 248 sopravvissero, tra cui il comandante Kendall; 217 passeggeri riuscirono a salvarsi su 840 e solo quattro dei 138 bambini a bordo si salvarono dall'affondamento.

Il naufragio dell'"Empress of Ireland" fu, all'epoca, la seconda più grande tragedia marittima, dopo quella del "Titanic": Questo naufragio fece meno vittime di quello del famoso transatlantico della White Star (1.491 deceduti su 2.201 persone a bordo) o del "Lusitania" (1.198 deceduti su 1.962 persone a bordo)*. Tuttavia la proporzione del numero dei decessi, rispetto al numero totale dei passeggeri risulta di gran lunga superiore a quella del "Titanic".



Il 16 giugno 1914, fu istituita a Quebec, una commissione reale d'inchiesta, presieduta da John Charles Bigham, lo stesso magistrato che aveva diretto i lavori della commissione d'inchiesta britannica sull'affondamento del "Titanic".

La commissione doveva determinare quale nave fosse responsabile dell'affondamento e perché la "Empress of Ireland" affondò così rapidamente. Dopo numerose settimane di testimonianze non si riuscì a dimostrare

chiaramente, al di sopra di ogni dubbio, la responsabilità della tragedia, ma il comandante in seconda della "Storstad" fu accusato di negligenza e imperizia per avere ritardato ad avvisare il suo comandante in una situazione meteorologica così difficile e improvvisa. Tuttavia, una indagine sommaria condotta dai norvegesi, tenuta a porte chiuse, e che non ascoltò alcun testimone dell'"Empress of Ireland", liberò la "Storstad" da ogni responsabilità, accusando invece il capitano Kendall di avere violato le regole.

La Canadian Pacific Railway Company ottenne dalla Corte il sequestro della "Storstad" a garanzia del danno subito valutato in 2 milioni di dollari dell'epoca ma, causa l'impossibilità dell'armatore a rifondere il danno, la carboniera venne venduta all'asta per 175.000 dollari.

A differenza della tragedia del "Titanic" o dell'affondamento del "Lusitania"*, l'incidente dell'"Empress of Ireland", fu in gran parte dimenticato subito dopo il disastro per ragioni che sono ancora dibattute. La causa più probabile è considerata lo scoppio della prima guerra mondiale meno di un mese dopo l'affondamento della nave, ma è altrettanto probabile che l'opinione pubblica non volesse ricordare una nave che, nonostante fosse altamente attrezzata e con equipaggio competente, affondasse in soli 14 minuti causando ben 1.012 vittime.



STV Emilio MEDIOLI

*L'affondamento del "Lusitania" non può essere considerato come tragedia del mare tra marine commerciali, ma atto di guerra.

www.assoaeronauticafidenza.it



aggiornamento: settembre 2022
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



ATTUALITÀ

*Il giorno successivo alla morte della Regina Elisabetta II, mentre tutti seguivamo con tristezza i notiziari televisivi, sulla chat della nostra Sezione Assoaeronautica, viene postato un testo che incuriosisce e stupisce tanti Soci, non a conoscenza di alcune vicende della vita giovanile di **Her Majesty the Queen**.*

*Abbiamo pensato quindi di scavare nel passato della giovanissima **Elizabeth Alexandra Mary Windsor**, futura Regina Elisabetta II del Regno Unito, per saperne di più sui suoi trascorsi in servizio militare durante la Guerra e – per rimanere in tema aeronautico – abbiamo cercato legami della famiglia reale, con la Royal Air Force.*

*Oltre al testo che segue, inviato dal Socio AAA Carlo Migliavacca, ci siamo quindi avvalsi di articoli tratti dal Web e della preziosa consulenza della giornalista Eva Grippa (*scrittrice ed esperta studiosa della famiglia reale inglese*) che su nostra richiesta, ha estratto e gentilmente concesso alla Redazione di Forum, informazioni e aneddoti tratti da due suoi libri di successo sulla Royal Family, recentemente pubblicati.*

(vds proposte nella rubrica “Editoria Storica – letti per voi”).

“Elizabeth” – la voglio ricordare così!

Seconda guerra mondiale. Londra è devastata dai bombardamenti tedeschi. Re Giorgio VI intima a sua figlia, la principessina Elizabeth, di abbandonare immediatamente Londra per raggiungere una delle lontane residenze scozzesi al fine di mettersi al sicuro dai devastanti bombardamenti. Elizabeth risponde sdegnata di no, lei resterà a Londra. Re Giorgio non crede alle sue orecchie, nessuno aveva mai osato disobbedire ad un suo ordine diretto, e nessuno lo farà, tantomeno sua figlia. Il Re insiste vuole assolutamente mettere al sicuro la sua amata figliola. La principessina, di soli 16 anni, non molla, non cede neanche di un millimetro. “Il posto di una principessa durante una guerra è accanto al suo popolo che lotta e soffre. “Non abbandonerò mai Londra!”. Questa la risposta - non di una figlia al padre - ma la risposta di una giovane donna che si sente già Regina. Nemmeno il severo papà Re Giorgio potrà opporsi alla determinazione di sua figlia. Suo malgrado dovrà cedere alla forza d'animo ed al coraggio di una ragazza destinata a diventare una grande regina. Passerà il resto della guerra a guidare un'ambulanza per le vie di Londra, schivando bombe e macerie. Aiuterà i meccanici nella manutenzione dei veicoli, sudando e sporcandosi le mani come l'ultimo dei suoi sudditi, ma soprattutto rimarrà accanto al suo popolo, soccorrerà i feriti, consolerà i bimbi londinesi terrorizzati. Gli inglesi impareranno ad amare la loro giovanissima principessa, la sentiranno come una di loro, una futura sovrana con cui hanno condiviso paure e speranze durante una terribile guerra. Una grande donna, una grande regina, che non ha mai deluso il suo popolo. Mai, neanche una volta. Fin da quando, durante la guerra, scavava sotto le macerie per salvare la sua gente.

La voglio ricordare così: giovane, sorridente, coraggiosa alla guida di una autoambulanza. Re Giorgio non avrebbe potuto desiderare una figlia migliore...

C. Migliavacca

Approfondimenti:

LA REGINA ELISABETTA E L'IMPEGNO DURANTE LA GUERRA

...CHE L'HA RESA PIÙ FORTE!

(Fonte: "Instagram" – Vanity Fair)

Quando la Germania invase la Polonia, nel settembre del '39, la Principessa Elisabetta - erede al trono - aveva appena compiuto 13 anni. Il suo impegno nel corso della Seconda Guerra Mondiale, fu una esperienza che ha segnato la vita della futura sovrana britannica, avvicinandola ai suoi sudditi e rendendola sicuramente più forte.



Sì, perché proprio durante il secondo conflitto mondiale, la giovane Elisabetta si rese protagonista di gesti importanti, rimasti nella storia. Innanzitutto con il suo primo annuncio radiofonico, nel 1940 (a 14 anni), per il programma «Children's Hour» della BBC: **«Stiamo facendo il possibile per aiutare i nostri valorosi i soldati e stiamo pure cercando di sopportare la nostra parte di pericolo e di tristezza per la guerra».**

Parole indirizzate soprattutto ai ragazzi che, come lei, erano stati evacuati. Da Londra al castello di Balmoral, poi nella residenza di Sandringham, nel Norfolk: sia Elisabetta che sua sorella Margaret cambiarono casa ma rimasero in Gran Bretagna, nonostante qualcuno spingesse per trasferirle in Canada: **«Le bambine non se ne andranno senza di me»**, disse la Regina madre, **«e io resterò qui con il Re».**



Così, mentre la guerra si faceva più cruenta, nel 1943 Elisabetta fa la sua prima apparizione pubblica da sola, durante una visita alle Grenadier Guards. Poi, due anni più tardi, convince il padre a consentirle di partecipare personalmente allo sforzo per la guerra e si unisce al Servizio Ausiliare Territoriale, diventando di fatto la prima donna della royal family a prestare servizio militare attivo.

Numero identificativo **«230873»**, addestrata come **autista e meccanico**, promossa presto comandante junior: **«La guerra le ha dato umanità, facendole capire**

che condivide tante cose con la gente che in quel periodo stava soffrendo», dice la biografa Jane Dismore. Forse è per questo che, nel giorno della Vittoria (8 maggio 1945), scende in strada a festeggiare in uniforme, mischiandosi con la folla. Quella che lei ha etichettato, come ricorda la giornalista Ingrid Seward, **«la notte più emozionante della sua vita».**

LA PRINCIPESSA ELIZABETH - MECCANICO PER L'ATS BRITANNICO DURANTE LA II GUERRA MONDIALE



Vedere una donna in uniforme era qualcosa di abbastanza usuale in Inghilterra, durante la Seconda Guerra Mondiale. Già nel '39 il Time pubblicò un servizio che mostrava le donne britanniche impegnate in ruoli maschili, mentre gli uomini erano al fronte contro i tedeschi. Molte di loro erano impiegate presso il neo-costituito "Auxiliary Territorial Service" (ATS) e svolgevano le mansioni più disparate, da cuoche a magazziniere sino a supporto sul campo per i militari, come operatrici di radar o centraliniste.

Alla fine della guerra le donne impiegate nell'ATS erano ben 190.000, un numero enorme se si considera che le infermiere erano invece sotto il Queen Alexandra's Imperial military Nursing Service (QAIMS). Fra loro è interessante ricordare l'impegno di Elizabeth Alexandra Mary, futura Regina Elisabetta II del Regno Unito.

La madre di Elisabetta II, in seguito nota come "Elisabetta la Regina Madre", allo scoppio delle ostilità venne nominata comandante in capo del **Servizio Navale Reale Femminile**, della **Forza Ausiliaria Aerea Femminile** e del **Servizio Territoriale Ausiliario Femminile**.

Le sue figlie, la principessa Elisabetta (nata nel 1926) e la principessa Margaret (n. 1930 – m. 2002), rimasero nel Castello di Windsor (appena fuori Londra) per quasi tutta la durata del conflitto, dopo aver sopportato il gelo del Castello scozzese di Balmoral fino al Natale del '39, dove "i bicchieri d'acqua sul comodino la notte ghiacciavano".

Quando la situazione inglese apparve compromessa, in particolar modo fra il '40 e il '41, il visconte Hailsham suggerì di spostare le due principesse nel più sicuro Canada, membro del Commonwealth. La coraggiosa risposta della Regina Elisabetta rimase nella storia: "Le bambine non andranno senza di me. Io non lascerò il Re. E il Re non potrà mai andare via!"

Quando Elizabeth Alexandra Mary compì 18 anni esprime il desiderio di servire il proprio paese. Suo padre, Re Giorgio VI, tentò di dissuaderla dall'idea, ritenendo più importante che l'erede alla Corona continuasse la propria formazione scolastica. Elizabeth però era ostinata e decisa, e costrinse infine il padre a farla entrare nel corpo ATS, con il grado di sottotenente (in Gran Bretagna il grado inferiore per un ufficiale).

La principessa Elizabeth iniziò la propria formazione nel marzo del 1945; **ancora diciottenne, fu la prima donna di una famiglia reale a servire come membro attivo per il proprio paese.**

Nonostante il grado sociale rivestito, non le venne attribuito alcun privilegio, anche se, dopo qualche tempo, venne promossa a "comandante junior".

Lavorare nell'ATS non era un'attività senza pericoli. Una donna che lavorava in una stazione antiaerea cadde vittima di una bomba nel 1942. Ad ogni modo l'ATS non veniva scansato dai privilegiati, e anche la figlia del Primo Ministro Britannico, Mary Churchill, prese parte alle operazioni.

Se vedere in uniforme un membro della corona può non sembrarci paradossale (gli uomini sono spesso ritratti in abiti militari per propaganda) è interessante ricordare come questi furono i primi abiti militari vestiti da una regina dopo 1.900 anni, ovvero dai tempi della regina celtica Boudicca (periodo 33/61 d.C.).

Dopo essersi unita all'ATS, la principessa Elisabetta superò un test di guida militare, imparò a leggere le mappe e iniziò a lavorare come riparatrice di motori.

La futura Regina Elisabetta II vide il proprio impegno nell'ATS come lezione per una vita "normale". La rivista LIFE citò alcune sue parole che commentavano, stupita, l'incredibile preparazione che era necessaria per ospitare una visita dei Reali Britannici. La sua promessa fu di ricordare lo sforzo per il futuro.



QUANDO ELISABETTA A 18 ANNI RIPARAVA LE AMBULANZE DELL'ESERCITO



La Regina Elisabetta non c'è più! Ci sono una quantità di monarchie ancora presenti nel globo, anche se questo Istituto sembra ormai ben poco avvincente; nella sola Europa si contano altre undici monarchie oltre al Regno Unito: Danimarca, Norvegia, Svezia, Spagna, Paesi Bassi e Belgio, insieme ai principati di Andorra, Monaco e Liechtenstein e al granducato del Lussemburgo

Quella inglese è stata senz'altro la più conosciuta, nessuno ignora il nome della storica Regina che ha condotto per 70 anni il Regno Unito e le vicende la Royal Family. Negli ultimi anni la monarchia Inglese appariva traballante dopo le inchieste, i gossip, il controverso lutto della principessa Diana, l'eccentrico principe Filippo, e solo l'insospugnabile prestigio di Elisabetta II è riuscita a tenerla ancora insieme, grazie alla sua popolarità,

tanto da costringersi a stare sulla breccia malgrado la non più verde età e a fare il proprio dovere fino all'ultimo. Ora cosa succederà? Auguriamo a Carlo III un regno sereno e lungo ma in quanto a popolarità e prestigio, è facile profetizzare che quella sua mamma così speciale, molti la rimpiangeranno.

D'altra parte, come non ammirare questa figura che fin dall'adolescenza si è sentita investita dalla responsabilità di fronte alla sua nazione? A cominciare dal primo intervento radiofonico, che tenne quattordicenne nel 1940, per il programma «Children's Hour» della BBC insieme alla sorellina Margareth:

«... cerchiamo di sopportare la nostra parte di pericolo e tristezza per la guerra. Potremmo avere ancora molto da sopportare, ma torneranno giorni migliori: saremo di nuovo con i nostri amici, saremo di nuovo con le nostre famiglie. Insieme vinceremo».

D'altronde la loro madre era stata la prima a dare il buon esempio. A quanti suggerivano di rifugiarsi in Canada con le figlie per sfuggire ai bombardamenti, Queen Mary aveva orgogliosamente risposto: *«Le bambine non se ne andranno senza di me, e io intendo restare qui accanto al Re».* Non stupisce quindi che, appena compiuti i diciott'anni, Elisabetta si sia arruolata nel Servizio Territoriale Ausiliario ed abbia prestato il suo servizio militare come una qualsiasi delle 65.000 ragazze fra i 20 e 30 anni, non sposate e retribuite due terzi della paga del soldato, a supporto dell'enorme sforzo bellico. Nel 1941 l'ATS dovette allargare i ranghi fino a comprendere donne fra i 17 e i 43 anni, furono ammesse le coniugate e il servizio fu reso obbligatorio, tanto che il giorno della vittoria, le ausiliarie dell'ATS erano più di 190.000.

Nella foto sopra, la futura regina d'Inghilterra alla guida dell'Ambulanza Austin K2/Y; altre immagini quasi sconosciute fino a ieri, mostrano la futura regina insieme alle sue compagne mentre esegue lavori e riparazioni varie sui mezzi in dotazione. In particolare sulla camionetta Austin 10 HP o sull'auto-ambulanza Austin K2/Y, sulle quali vale la pena spendere due parole.

L'ambulanza derivava dal camion leggero Austin K30 e poteva trasportare dieci feriti seduti oppure quattro in barella. Differiva dall'originale per alcuni accorgimenti allo scopo di alleggerirlo, come le portiere in tela anziché in metallo, e fu molto popolare per la sua funzionalità sui vari teatri operativi.





La Austin 10 HP aveva invece tutt'altra origine. Fin dal 1939 il Ministry of Supply, preposto alle forniture militari, aveva sollecitato le Case inglesi a produrre piccoli furgoni e camionette sulla base di normali vetture di serie. Questa classe di autoveicoli, denominata "Light Utility 4 x 2" (cioè con trasmissione non integrale) fu rapidamente sfornata principalmente dalla Austin, dalla Ford inglese e dalla Standard, mentre il gruppo Morris-Nuffield studiava un autoveicolo da ricognizione che non sarebbe stato però disponibile che a guerra finita. Utility fu abbreviato in "Tilly" e con questo simpatico soprannome gli agili furgoncini fecero il loro dovere a fianco delle ragazze dell'ATS e di **Her Royal Highness Elisabeth**, la principessa senza fronzoli.

Una battuta scherzosa, con un fondo di verità: "Prima di fare la regina, Elisabetta faceva il meccanico"

(testo di Francesca Rossi del 28 Aprile 2020 – tratto da "il Giornale.it")

La regina Elisabetta non smette mai di stupire con la sua vita piena di esperienze, come quella che la vide meccanico in tempo di guerra non solo per dovere verso la patria, ma anche per passione.

La regina Elisabetta è una donna che sfugge alle definizioni. Quando pensiamo di sapere tutto su di lei e di conoscerla abbastanza bene, vengono fuori nuovi dettagli sulla sua vita piena di avvenimenti felici e anche dolorosi. Capita persino di trovarsi di fronte ad aneddoti conosciuti ma arricchiti da ulteriori dettagli che ne cambiano la prospettiva e, di conseguenza, anche l'idea che ci eravamo fatti. Avrete sentito parlare dell'impegno della regina Elisabetta come esperta di motori durante la Seconda Guerra Mondiale. Il 22 aprile 2020, in occasione del 94esimo compleanno di Sua Maestà, la ITV ha mandato in onda un documentario dedicato proprio alla vita della sovrana in tempo di guerra, dal titolo "**Our Queen At War**".

Durante il programma sono state diffuse le fotografie della giovane Elisabetta, allora 18enne, alle prese con motori e cambi ruote delle automobili. L'allora principessa dovette frequentare un corso di addestramento presso l'Auxiliary Territorial Service, ramo femminile della British Army, prima di diventare autista e meccanico. Nelle foto la vediamo in divisa, altro particolare molto interessante e per certi versi inusuale. Non tutti sanno che dietro a questi scatti c'è una storia di passione e ribellione. Di solito ci viene raccontato che la regina Elisabetta divenne un'abile esperta di auto per dovere verso la patria in un momento tragico della Storia mondiale. Tutto vero, ma c'è di più.

Lilibet amava davvero il rombo dei motori. Si arruolò e compì l'addestramento nonostante il parere contrario del padre, re Giorgio VI. Alla fine i due raggiunsero un compromesso. La ragazza venne lasciata libera di inseguire la sua passione a patto di tornare a dormire ogni sera al Castello di Windsor dove, secondo il sovrano, sarebbe stata più al sicuro. La regina Elisabetta, però, non fu un'eccezione. Come racconta Cosmopolitan, in quegli anni l'ATS cercò di coinvolgere le donne nello sforzo bellico, di spingerle a superare dei limiti imposti per convenzione alle donne e imparare a fare mestieri faticosi, da sempre giudicati maschili come, per esempio, il meccanico o il magazziniere.

Verso l'emancipazione della donna - La regina Elisabetta e altre 190mila coetanee colsero al volo l'opportunità di dimostrare di essere in grado di svolgere lavori pesanti, trasformando passo dopo passo il caos, la sofferenza causati da un evento drammatico come quello della guerra, **in un cammino più delineato e nuovo verso l'emancipazione delle donne**. Dopo le suffragette le giovani inglesi, tra cui "Lilibet", gettarono le basi per una nuova interpretazione della femminilità. La regina Elisabetta, per esempio, fu la prima nella Royal Family a ricoprire un ruolo nei servizi militari, partendo dal grado di Sottotenente fino ad arrivare a quello di Comandante Junior.

Negli anni del conflitto venne intervistata dal magazine Life e dichiarò di essere felice della "carriera" di meccanico e, soprattutto, di poter partecipare a eventi che sarebbero rimasti nella memoria collettiva. Elisabetta si rendeva conto di essere una testimone della Storia, ma anche di aver dato, con la sua passione, un contributo concreto alla salvezza della sua nazione. I giornali dell'epoca la soprannominarono "*Princess Auto Mechanic*". Quando la guerra finì la futura Principessa Elisabetta scese in strada a festeggiare con i sudditi e sembra che di quel periodo le sia rimasto un bellissimo ricordo.



LA ROYAL FAMILY E L'AVIAZIONE

Ma ora vogliamo trovare un aggancio con il mondo aeronautico e scoprire il legame tra la Regina e la Royal Family, con l'Aviazione. La redazione Forum desidera ringraziare la giornalista e scrittrice Eva Grippa che ha scovato queste informazioni, traendole dai suoi libri e offrendocelo per questo articolo.

(immagine a lato: non possiamo garantire che la foto a lato sia reale, o solo un montaggio ben fatto, ma riteniamo di non commettere reato di "lesa Maestà" proponendo questa simpatica interpretazione della Regina Elizabeth II, a bordo di un mitico aereo della Royal Air Force. Dopo le tante rivelazioni della sua vita, non stupirebbe sapere che "Her Majesty" abbia voluto provare anche questa emozione.

*"... Con la RAF, in particolare, oltre che con la Royal Navy, Elisabetta ha sempre avuto un rapporto speciale. Su una nave della Marina ha conosciuto il suo grande amore, Filippo di Grecia e di Danimarca che poi diventerà al suo fianco principe consorte e Duca di Edimburgo nonché **Maresciallo della Royal Air Force**.*

*Ma alla RAF la Regina Elisabetta II ha affidato il suo figlio prediletto: il **principe Andrea** (foto a lato) che prima di macchiare la sua reputazione con l'amicizia con il pedofilo Epstein fu eroe di guerra nelle Falkland, a bordo della portaerei facente parte della squadra navale impegnata all'epoca nell'operazione di riconquista delle isole. A insistere perché il principe rimanesse in servizio nonostante rischiasse la vita, fu sua madre, la regina. Andrea quindi partecipò alle operazioni della squadriglia come pilota di elicottero operando come SAR, (Search And Rescue) recupero dei superstiti, oltre che in missioni antisommergibili e antinave.*



Le medaglie della RAF sono appese anche sul petto del nipote William, che oggi, dopo la morte della Regina, è l'erede al trono.

*Il **principe William** (foto a lato) ha svolto un programma di addestramento come pilota specializzato in missioni di salvataggio presso la **Royal Air Force** britannica dopo gli studi all'università, un corso che il figlio di Carlo e Diana ha definito «duro», per poi rimanere operativo alla base di Anglesey, dove ha svolto missioni su tutto il territorio nazionale come co-pilota in una squadra di quattro uomini, pronto a essere chiamato per ogni emergenza. «Adoro volare e sarà un onore far parte delle forze di salvataggio, e aiutare a fornire questo vitale servizio di emergenza», ha detto William alla BBC. Durante i 19 mesi di corso, William è stato impegnato in missioni in Irlanda e nell'Atlantico per un totale di 70 ore di volo e 50 di simulazioni.*

... e la R.A.F.? - Solo qualche anno fa, nel 2018, la **Regina Elisabetta ha celebrato il 100° anniversario della fondazione del Royal Air Force Club**, situato nell'elegante quartiere di Mayfair a Londra, dove la Regina è nata. Aperto dal Duca di York nel febbraio 1922, il Club fu visitato il mese dopo da Re Giorgio V e dalla Regina Maria. Da allora, quando il costo per i soci era di tre ghinee, **il legame con la Royal Family non si è mai interrotto.**



*“Nel 1918, mio padre, il re **Giorgio VI**, servì accanto a uno dei fondatori del Club - Lord Trenchard - prima di diventare il **primo membro della mia famiglia a qualificarsi come pilota della Royal Air Force**”.*

Alberto (da Re prese il nome di **Giorgio VI**) entrò in servizio in marina nel 1913 e l'anno dopo prese subito servizio nella Prima Guerra Mondiale, col nome in codice di "Mr. Johnson". Nel febbraio del 1918 venne nominato ufficiale in carico nella Royal Naval Air Service a Cranwell e successivamente, con la fondazione della Royal Air Force due mesi dopo, passò dalla marina in questo nuovo Corpo d'Arma. Egli venne nominato quindi Comandante del 4° Squadrone a Cranwell e vi rimase sino all'agosto del 1918. Durante le ultime settimane di guerra, Alberto prestò servizio nello staff dirigenziale della Independent Air Force che aveva il suo Q.G. in Francia, a Nancy. A seguito dello scioglimento della Independent Air Force nel novembre del 1918, tornò nello staff della Royal Air Force. *“Quella tradizione familiare continua ancora oggi, infatti il Duca di Edimburgo, il Principe di Galles e il Duca di Cambridge hanno tutti guadagnato i loro distintivi alati e li indossano con grande*

orgoglio”, dice **Elisabetta II, che è stata anche la Patrona del Club.**

Non da ultimo serve ricordare che il nuovo re, **Carlo III**, è stato nominato in passato da sua madre **Maresciallo dell'Aria per la Royal Air Force**; seguendo la tradizione di famiglia, Carlo in gioventù prestò infatti servizio nella marina e nell'aviazione inglese. Dopo aver ricevuto una prima formazione presso la RAF nel 1971 conquistò al Royal Air Force College di Cranwell il brevetto di pilota di jet e poi la qualifica di pilota d'elicottero al RNAS Yeovilton (foto a lato), prima di entrare nell'850° Squadrone Aeronavale, operando sulla HMS Hermes.



Il principe Harry (foto a lato) classe 1984, secondo nipote della regina Elisabetta, pare abbia seguito il suo esempio. Nel 2007 egli ebbe, infatti, un'esperienza militare in prima linea in Afghanistan come elicotterista; egli partì in segreto ma dopo sole dieci settimane, quando attraverso un tabloid il Ministero della Difesa inglese venne a conoscenza della notizia, gli fu ordinato di rientrare immediatamente in patria perché si ritenne che avrebbe potuto essere un bersaglio troppo ambito dai talebani.

Eva Grippa

I 100 anni del Royal Air Force Club, festeggiati alla presenza della Regina “Grande orgoglio”

Francesco De Leo - 2018

Nel 2018 La Regina Elisabetta II riappare in pubblico dopo la sua permanenza estiva al Castello di Balmoral in Scozia. La Sovrana celebra il **100° anniversario della fondazione del Royal Air Force Club**, situato nell'elegante quartiere di Mayfair a Londra, dove la Regina è nata.

Il RAF Club è un luogo di grande eleganza, *(foto a lato)*

esclusivo, riservato e dall'impeccabile servizio, a cui hanno accesso gli ex ufficiali della RAF e delle forze aeree alleate. «*Qui ci si sente a proprio agio e felici, è la nostra seconda casa*» è scritto nel libro che ne racconta la storia.

«*La gratitudine di ogni casa della nostra isola, del nostro Impero, e in verità di tutto il mondo, va agli aviatori britannici, che sfidando tutte le probabilità, affrontando instancabilmente una sfida incessante e un estremo pericolo, stanno invertendo le sorti della guerra con la loro prodezza e la loro tenacia. **Mai tanti hanno dovuto tanto a così pochi***». Così disse a Westminster, Winston Churchill, il 20 agosto 1940. In un discorso alla Camera dei Comuni rendeva grazie ai piloti da caccia della RAF della leggendaria Battaglia d'Inghilterra. Erano ragazzi di poco più di vent'anni, quasi tutti volontari, con un'anzianità media di dieci anni e con una ventina di ore di volo d'addestramento. Le pareti degli ambienti del RAF Club sono ricche di ricordi di quei piloti che la Storia racconta come eroi.



(foto sopra e a lato:

un sorvolo di 100 aerei per i 100 anni della RAF la più grande parata mai vista in Inghilterra.

Aerei moderni e straordinari esemplari d'epoca, come il bombardiere Lancaster, i caccia Spitfire e Hurricane, sorvolano Buckingham Palace, dove la famiglia reale e migliaia di persone assistono alla parata.

Anche in occasione del 80° anniversario della Battaglia d'Inghilterra, quattro aerei della Royal Air Force risalenti alla Seconda Guerra Mondiale hanno sorvolato i cieli di Londra. A levarsi in volo sono stati tre Spitfire e un Hurricane. La campagna aerea nazista contro la Gran Bretagna fu condotta tra l'estate e l'autunno del 1940 nel sud dell'Inghilterra: fu interamente combattuta in aria e vide 630 caccia della RAF respingere circa 1.120 aerei della Luftwaffe inviati per attaccare Londra.



(Fonte : La Presse)



IT HAPPENED IN THE SKY ... in September

(accadde nel cielo ...a settembre)

Introdotta da "Once upon the sky" – il disegno icona di Hugo Pratt, raffigurante il mito dell'Aviatore giovane, bello e spensierato, che sprezzante del pericolo affrontava i duelli aerei durante la seconda Guerra Mondiale, riportiamo anche questo mese la rubrica

"accadde nel cielo ...a settembre".

Parleremo di conquiste, primati eventi e accidenti, riportati mese per mese in una sorta di anniversario e breve rivisitazione dei fatti; ove possibile approfondiremo un argomento. Buona lettura **Strega**

IL CALENDARIO DEGLI EVENTI STORICI DELL'AERONAUTICA

..... avvenne nel mese di Settembre

- 1/9/1935: Viene costituito il 14° Stormo Bis con sede a Ferrara.
- 1/9/1942: Durante la seconda battaglia di El Alamein, l'aviazione italiana affronta durante l'intera giornata, in numerosi accaniti combattimenti, le forze aeree nemiche, nettamente superiori.
- 1/9/1942: La Scuola di addestramento al bombardamento terrestre, con sede sull'aeroporto di Ghedi (BS), diviene Scuola di 2° periodo e addestramento di assalto.
- 1/9/1943: A Guidonia, il Col. F. Raffarelli realizza un velivolo torpedine in legno da lui stesso progettato. Il velivolo è provvisto di auto-guida in prossimità della nave nemica, mentre nella prima fase del volo viene teleguidato. Gli eventi bellici impediscono che il velivolo venga sperimentato in volo. (vds pg. 5-8 e approfondimento)
- 1/9/1944: Viene ricostituito il Corpo Musicale della Regia Aeronautica con la quasi totalità del personale che si trovava in servizio prima dell'8 settembre 1943 e cioè con i musicanti effettivi di carriera.
- 1/9/1946: La Scuola di Volo di Lecce-Galatina assume la nuova denominazione di: Scuola di Volo delle Puglie.
- 1/9/1948: Il 94° Gruppo Volo del 31° Stormo Elicotteri è posto in posizione quadro e le sue Squadriglie passano alle dipendenze del 93° Gruppo Volo.
- 1/9/1952: Viene costituito sull'aeroporto dell'Urbe a Roma il Centro di Volo a Vela.
- 1/9/1963: Viene costituito il 2° Gruppo Efficienza Velivoli (G.E.V.) a Grosseto, con il compito di effettuare le ispezioni di 2° livello tecnico sui velivoli in dotazione alla 4ª Aerobrigata.
- 1/9/2005: Inizia l'8° Corso Marescialli presso la Scuola Marescialli di Viterbo, il primo in questa nuova sede. Prende il nome dalla stella "Izar" della costellazione Boote.
- 1/9/2008: Inizia l'11° Corso Marescialli presso la Scuola Marescialli di Viterbo. Il corso prende il nome dalla stella "Nash" la più luminosa tra quelle che formano la costellazione del Sagittario.
- 1/9/2009: Inizia il 12° Corso Marescialli presso la Scuola Marescialli di Viterbo. Il corso prende il nome "Onuris" il dio della guerra e patrono dell'esercito egizio. Con i suoi 127 componenti (105 uomini e 22 donne) è il corso più numeroso dalla creazione della S.M.A.M..
- 2/9/1933: Il "Santa Lucia", monoplano Bellanca sul quale Francesco De Pinedo aveva progettato di compiere il suo volo senza scalo New York-Bagdad, si incendia sul campo di Floyd Bennet.
- 2/9/1940: 40 velivoli S.79 e 14 Ju.87, rispettivamente del 34° e 41° Stormo e del 96° Gruppo, attaccano in successive ondate forze navali britanniche nei pressi di Malta. Colpite una portaerei, un incrociatore ed una nave imprecisata. 3 Velivoli nemici abbattuti in combattimento, un S.79 abbattuto ed uno gravemente danneggiato.
- 3/9/1933: Muore a New York Francesco De Pinedo a causa di un tragico incidente aereo. Il funerale si svolge sempre a New York, in forma solenne, nella Cattedrale di San Patrizio nella ben nota 5ª Avenue.
- 3/9/1992: Il G.222 "Lyra 34" della 46ª Brigata Aerea viene abbattuto nel cielo di Sarajevo da due missili terra-aria, mentre è impegnato a trasportare aiuti umanitari destinati alla popolazione della città sotto assedio.
- 4/9/1943: Al termine di un combattimento aereo con 5 Spitfire ed un inseguimento nei cieli dell'Aspromonte muore il Magg. Pil. Giuseppe Cenni, decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria. A lui è stato intitolato il disciolto 5° Stormo e il Nucleo Ass.Arma Aeronautica di San Secondo Parmense (Sez. di Fidenza)
- 5/9/2006: Inizia il 9° Corso Marescialli presso la Scuola Marescialli di Viterbo. Il corso prende il nome dalla figura

mitologica di "Laran", guerriero della mitologia etrusca.

- 5/9/2007: Inizia il 10° Corso Marescialli presso la Scuola Marescialli di Viterbo. Il corso prende il nome dalla divinità persiana "Mythras".
- 6/9/2012: Inizia il 15° Corso Marescialli presso la Scuola Marescialli di Viterbo. Il corso prende il nome "Sirrush", drago tratto dalla mitologia babilonese, ed è composto da 87 allievi (74 uomini e 13 donne).
- 7/9/1909: In volo di prova per il circuito di Brescia muore per incidente di volo il pilota Enea Rossi. **È la prima vittima dell'Aviazione Italiana.**
- 7/9/1929: Si svolge in Inghilterra, nel canale di Solent, la Coppa Schneider 1929. Vi partecipano 3 piloti inglesi e 3 piloti italiani. Il tenente inglese Waghorn con l'idrocorsa Supermarine 6, si aggiudica la vittoria raggiungendo la media oraria di 528 km/h. L'italiano Tommaso Dal Molin conquista il secondo posto con l'idrocorsa Macchi 52.
- 7/9/2018: L'Aeronautica Militare è la prima forza aerea in Europa a raggiungere, in modo completamente autonomo, la capacità di rifornimento in volo notturno per l'elicottero HH-101A del 15° Stormo.
- 8/9/1926: Una pattuglia di aeroplani italiani al comando del T.Col. Bolognesi, inizia una crociera nell'Europa Centrale.
- 8/9/1926: Si disputa dall'8 al 10 settembre, su iniziativa dell'Aero Club della Marche, sul campo di aviazione di Loreto, la gara aviatoria "Coppa Madonna di Loreto", celeste Patrona degli Aeronauti. Sul campo affluiscono apparecchi di tipo SVA-Caproni-SPAD-SAML-HD-R.2 e M.8 in formazione di pattuglie di 4 velivoli ciascuna e di altre 2 con uno o due apparecchi in meno. Al primo posto si classifica la pattuglia SVA al comando del Capitano Pilota Rino Corso Fougier con punti 308 che si aggiudica la Coppa, rappresentata da una colonna rostrata con una sfera su cui è posta un'aquila che sorregge uno scudo e la scritta: "**Più alto più oltre**"; sul basamento della colonna, una targhetta d'argento con la scritta: "**Lauretana Virgo beatissima quae nubes ascensum tuum ponis ventorumque super pennas ambulat in omnibus viis aeronautas custodi propositam metam feliciter deduce**", tradotto "**Beatissima Vergine di Loreto, che poni le nubi come tua dimora e che cavalchi sulle ali dei venti, proteggi gli aeronauti nei loro viaggi in cielo e riconducili felicemente alla meta prefissata**".
- 8/9/1943: In seguito al proclama Badoglio che annuncia l'armistizio di Cassibile, gli Stormi 1°, 8° e 21° vengono sciolti.
- 8/9/1943: Dopo il proclama Badoglio che annuncia l'armistizio di Cassibile, la Luftwaffe (l'aeronautica militare tedesca), requisisce tutte le strutture e i materiali, inclusi gli aerei, della Regia Aeronautica. Col tempo, quel "bottino" viene restituito all'Aeronautica Repubblicana.
- 10/9/1910: Il Capitano Moizo, partito in volo da Zuara per Tripoli, durante la guerra Italo-Turca, viene fatto prigioniero dagli Arabi Turchi. **È il primo aviatore prigioniero di guerra.**
- 11/9/1919: Il pilota Jannello su idrovolante Savoia munito di motore Isotta Fraschini da 250 HP compie, unico fra i concorrenti, il percorso per la Coppa Schneider 1919, coprendo i 370 km del percorso in 1h 39'. La corsa viene annullata.
- 12/9/1909: **Primi piloti italiani regolarmente brevettati.** In questo giorno il S.Ten. di Vascello Mario Calderara consegue il brevetto di pilota di aeroplano n. 1.
- 12/9/1938: Il 12° Stormo "bombardamento" dall'aeroporto di Guidonia viene trasferito all'aeroporto di Ciampino.
- 12/9/1943: Hanno inizio le prime ricognizioni offensive della caccia italiana alleata contro truppe tedesche in movimento nella penisola Salentina.
- 13/9/1928: Scompare a Rio de Janeiro il tre volte trasvolatore atlantico Carlo Del Prete, Medaglia d'Oro al Valor Militare.
- 13/9/1935: Il Pilota Rapini batte a Mirafiori il record d'altezza, con due passeggeri a bordo, raggiungendo la quota di 3.306 m.
- 13/9/1943: Il 3° Stormo Caccia viene sciolto in seguito all'armistizio dell'8 settembre.
- 13/9/2016: In seguito al trasferimento del 155° Gruppo ETS, dotato di velivoli Tornado ECR, presso il 6° Stormo Ghedi (BS), il 50° Stormo di stanza sull'aeroporto di Piacenza-San Damiano (PC) viene soppresso.
- 13/9/2019: Il 51° Stormo celebra il 30° anniversario dell'entrata in linea del velivolo AMX (dal nome del progetto italo-brasiliano Aeritalia Macchi Experimental).
- 14/9/1910: Il pilota Umberto Savoia compie un volo di 25 minuti su Roma. È il primo aviatore che vola sull'Urbe.
- 14/9/1920: Nella Basilica di Loreto ha luogo un rito religioso nel corso del quale la Nostra Signora di Loreto viene proclamata Patrona degli Aviatori.

14/9/1967: L'8° Stormo "Gino Priolo" viene ricostituito sull'aeroporto di Cervia-Pisignano.

14/9/1986: La Scuola di Volo di Lecce assume la denominazione di 61ª Brigata Aerea.

14/9/2016: A seguito della chiusura del 50° Stormo di Piacenza, il 156° Gruppo Volo "Le Linci", è collocato in "posizione quadro".

15/9/1926: Benito Mussolini fregia la Bandiera della Regia Aeronautica della Croce di Guerra al Valor Militare, e trasferisce alla stessa bandiera la Medaglia d'Argento al valore concessa alle disciolte forze aeree della regia Marina.

15/9/1935: Si costituisce sull'Aeroporto di Furbara il "Reparto Esperienze Aeronautiche" alle dipendenze del 3° Centro Sperimentale.

15/9/1935: Ha luogo la cerimonia d'inaugurazione del nuovo Campo di Aviazione di Treviso.

15/9/1940: Il 12° Stormo è posto in posizione quadro.

16/9/1921: Si svolge a Gardone Riviera un meeting idro aviatorio nel quale è messa in palio la "Coppa Benaco" offerta da Gabriele D'Annunzio. Si aggiudica la Coppa il pilota Merola volando su M.C. 7 a 196 km/h su un percorso di 180 km.

16/9/1943: L'aeroporto di Latina subisce il bombardamento aereo degli inglesi che distrugge la maggior parte delle strutture aeroportuali rendendolo inutilizzabile.

16/9/1998: Viene costituita a Mortara (PV), in un contesto di revisione della struttura organizzativa dell'A.M. la 112ª Squadriglia Radar Remota "PUMA" che occupa il sedime della Zona Operativa del disciolto 12° Gruppo Radar A.M..

17/9/2020: Presso la Scuola Marescialli A.M./Comando Aeroporto Viterbo cerimonia di Giuramento e del battesimo del 22° Corso Allievi Marescialli "Chiron II".

19/9/1935: Viene costituito il 1° Centro Aerosilurante con sede a Cadimare (SP) con lo scopo di addestrare i reparti al lancio del siluro.

20/9/1911: Si compie un primo esperimento di posta aerea tra Bologna e Venezia.

20/9/1915: Gabriele D'Annunzio vola su Trento a bordo di un M. Farman 914 (motore FIAT 100 HP), nell'intento di comunicare alla popolazione, con lancio di manifestini, la grandezza dell'Italia.

20/9/1939: Viene costituito, con sede a Udine, presso l'aeroporto di Campoformido, il 22° Stormo Ricognizione.

23/9/1934: Sedici equipaggi (3 polacchi, 3 tedeschi, 2 belgi, 2 svizzeri, 2 francesi, 2 americani, 1 italiano, 1 cecoslovacco) disputano la 22ª Coppa "Gordon Bennet" per "sferici" con partenza da Varsavia. La Coppa aggiudicata ai polacchi che a bordo dello sferico "Kosciuszko" atterrano in Finlandia a 1.300 km. da Varsavia. Il "Dux" del Cap. Pirazzoli e del Ten. Caputo scende a Kivir (Leningrado).

23/9/1935: I piloti Biseo e Castellani conquistano sette primati internazionali di velocità con carico su mille e duemila Km con un trimotore Savoia Marchetti S. 79 alla media di 390 Km orari.

23/9/1943: I problemi della riorganizzazione e dell'impiego della Regia Aeronautica Militare Italiana vengono organicamente trattati a Brindisi tra il Ministro della Difesa ed il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ed il Comandante dell'Aviazione Alleata del Mediterraneo.

23/9/1971: L'Aeronautica Militare riceve il primo di sei velivoli PD.808 allestiti per le esigenze di G.E. (guerra elettronica)

24/9/1951: Guido Ferrari su "Ambrosini Super S.7" si aggiudica la Mille Miglia Aerea (1.700 km in 3 tappe), percorsi in 5 ore 8 minuti e 7 secondi.

24/9/1964: Il Col. Pil. Adriano Mantelli stabilisce a Guidonia, un nuovo primato internazionale con aliante a getto, raggiungendo la quota di 9.366 m. Il Col. Mantelli nella sua carriera ha conseguito molti altri primati, ed oltre ad essere un provetto e valoroso pilota è anche un tecnico appassionato.

24/9/2013: Inizia il 16° Corso Marescialli presso la Scuola Marescialli di Viterbo. Il corso si chiama "Thunor" ed è composto da 95 Allievi Marescialli.

24/9/2014: Inizia il 17° Corso Marescialli presso la Scuola Marescialli di Viterbo. Il corso si chiama "Uriel" ed è composto da 84 Allievi Marescialli.

25/9/1990: Partono i Tornado dell'A.M. per il Golfo Persico, dando così inizio all'operazione "Locusta".

25/9/2005: L'aeroporto di Viterbo, in occasione dell'apertura della Scuola Marescialli dell'Aeronautica Militare, componente proveniente da Caserta, ospita il "Viterbo Air Show" con l'esibizione della P.A.N..

26/9/1933: Il Cap. Osvaldo Baldi ed il Ten. Giovanni Buffa conquistano con il velivolo CR.30 la "Coppa Bibescu",

coprendo la distanza di circa 1.140 chilometri da Roma a Bucarest alla media di 356 Km/h.

27/9/1912: Si sperimentano per la prima volta in Italia, ad Aviano, i voli notturni.

27/9/1919: L'aviatore italiano Mario Stoppani parte a bordo di un Ansaldo 300 per il Raid Torino-Vienna-Cracovia-Varsavia-Potsdam-Berlino-Praga-Vienna-Udine-Torino.

27/9/1940: I Reparti del C.A.I. (Corpo Aereo Italiano), 40 bombardieri BR.20 del 13° Stormo e altri 37 del 43° Stormo, decollano da San Damiano di Piacenza e Cameri (NO) per raggiungere i campi di schieramento loro assegnati, in Belgio, nell'ambito dell'operazione "Leone Marino" (l'invasione dell'Inghilterra).

27/9/1941: Muore in combattimento, nell'attacco alla corazzata HMS Nelson, il Col. Riccardo Hellmuth Seidl decorato per tale atto con la Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria. A lui è intitolato il 36° Stormo.

27/9/1967: Sulla base aerea di Grazzanise (CE) viene ricostituito il 9° Stormo "Caccia Intercettori", dopo che fino ad allora era stato in posizione "quadro". L'anno successivo gli viene consegnata la Bandiera di Guerra.

27/9/2018: Il Capo di Stato Maggiore della Difesa Generale Claudio Graziano consegna il "Quality Assurance Accreditation Certificate" alla Scuola di Aerocooperazione (SAC) di Guidonia conferito dall'HQ- Supreme Allied Command for Transformation della NATO – Norfolk (Virginia USA).

28/9/1911: Il Comando Battaglione Specialisti dispone che il dipendente Reparto Aviazione, fornisca una "Flottiglia Aeroplani" al Corpo d'Armata Speciale, da mobilitarsi in zone pianeggianti d'oltre mare in Libia. **Il primo volo di guerra nel mondo vede protagonista il comandante della Flottiglia Aviatori, il Cap. Carlo Piazza.**

28/9/1931: Il 4° Stormo Caccia si trasferisce nella nuova sede di Gorizia proveniente dall'aeroporto di Udine.

28/9/1939: Costituzione della Regia Scuola di Paracadutismo a Tarquinia (VT).

30/9/1975: Il 94° Gruppo Volo del 31° Stormo è definitivamente sciolto insieme alle sue due Squadriglie.

30/9/1995: Ultimo volo per il FIAT G.91T/1 del quale sono stati costruiti 103 esemplari tra il 1964 e 1995.

30/9/2006: Il 1° Gruppo SIOS di Milano e le dipendenti Squadriglie SIOS: 11ª Villafranca (VR), 12ª Padova e 13ª Cameri (NO), il 2° Gruppo SIOS di Ciampino e le dipendenti Squadriglie SIOS: 21ª Firenze, 22ª Capodichino (NA), 23ª Pratica di Mare e 24ª Decimomannu (CA), il 3° Gruppo SIOS Bari e le dipendenti Squadriglie SIOS: 31ª Sigonella (CT) e 32ª Taranto sono soppresse, con rispettive circolari ordinarie dello S.M.A..

30/9/2015: Inizia il 17° Corso Marescialli presso la Scuola Marescialli di Viterbo. Il corso si chiama "Vidharr" ed è composto da 102 Allievi Marescialli.

BREVE APPROFONDIMENTO



Biografia del Gen. S.A. Ferdinando Raffaelli e il suo "aereo radioguidato"

Il Generale di Squadra Aerea Ferdinando Raffaelli nasce a Roma il 29 gennaio 1899; ha frequentato la Scuola Allievi Ufficiali del Genio di Roma, conseguendo il grado di Sottotenente nell'agosto del 1922.

Ha ottenuto il brevetto di Osservatore dall'Aeroplano nel settembre 1924, di Pilota di Aeroplano nel dicembre del 1926 e di Pilota Militare nel gennaio 1927. Ha cessato di appartenere ai ruoli del Regio Esercito per far parte della R. Aeronautica nel 1926.

Ha comandato la 2ª Squadriglia Osservazione Aerea fra il 1929 ed il 1930; nel 1931 è giudice supplente presso il Tribunale Militare di Napoli. Nel 1936 ha assunto il comando del 26° Gruppo prima e del 9° Stormo poi.

Fra il 1937 ed il 1940 è stato a capo della Segreteria Tecnica dello Stato Maggiore della Regia Aeronautica. Allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale assume la guida dell'Ufficio Operazioni dello Stato Maggiore Generale, fino al luglio 1941, quando diviene comandante del Settore Est dell'Aeronautica della Libia.

Dal marzo 1942 fino all'armistizio è Capo del 5° Reparto (studi tecnico-militari) dello Stato Maggiore della R. Aeronautica. Presentatosi al Comando della 1ª Z.A.T. alla fine della Guerra di Liberazione, viene nominato comandante della 2ª Z.A.T. dal 22 settembre 1945 al 1° settembre 1948, quando diviene Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

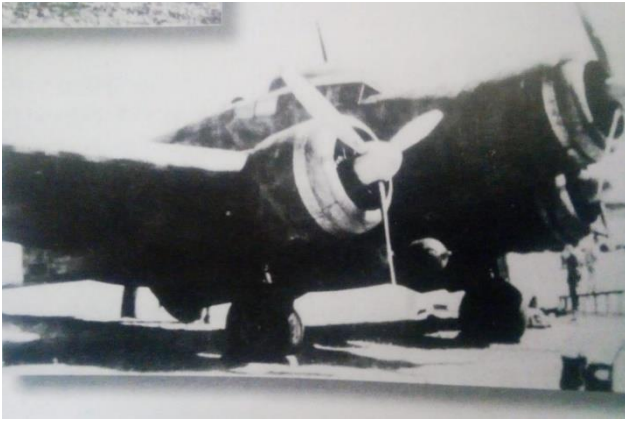
Il 1° aprile 1951 diviene Ispettore delle Forze Aeree e comandante generale della D.A.T..

Dal 10 novembre 1954 al 1° febbraio 1958 è stato Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

È decorato di due Medaglie d'Argento ed una di Bronzo al V.M., nonché di una Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico.

È deceduto nel gennaio 1981.

L'Aereo Radio Pilotato (ARP) fu un velivolo da bombardamento radioguidato concepito da Ferdinando Raffaelli, ingegnere ed ufficiale della Regia Aeronautica, sviluppato a partire dal 1940, poco dopo l'ingresso dell'Italia nella Seconda Guerra Mondiale e rimasto a livello di prototipo. Di seguito un'ulteriore testimonianza



Villacidro - 12 agosto 1942 dall'aeroporto di Trunconi prese il via la pionieristica **"Operazione Canarino"**

Sono passati ottant'anni dall'avveniristica avventura dell'**Aereo Radio Pilotato**, un antesignano dei moderni droni, che partì dall'aeroporto di Villacidro.

Ne ricostruisce la vicenda Nino Marras, che si è avvalso della collaborazione dell'Associazione culturale **"Memoria è Storia"** di Villacidro e dei riferimenti tratti dal libro **"I confini dell'orizzonte"** di **Ignazio Fanni** (Edizioni Bastogi, 2005).

Siamo nel pieno della Seconda Guerra Mondiale, in quella fase conosciuta come Battaglia di mezzo agosto, con il tentativo degli italo-tedeschi di contrastare i convogli di navi

con cui gli inglesi rifornivano l'isola di Malta e le truppe del Nord Africa.

Con "l'Operazione canarino" la Regia Aeronautica realizza un pionieristico tentativo, nella storia dell'aviazione, di utilizzare a scopo militare un aereo radiocomandato, anticipando di molti anni l'avvento dei droni.

L'idea di un aereo senza pilota era stata concepita nel luglio 1940 dal Colonnello **Ferdinando Raffaelli** che, si avvale della collaborazione del capitano **Emilio Montuschi**, esperto radiotecnico, e dell'ingegnere **Leandro Cerini**, progettista e costruttore di congegni per l'auto pilotaggio degli aerei. Furono messi a disposizione del progetto due aerei Savoia Marchetti SM.79 (già destinati alla demolizione) e un Cant. Z.1007bis come aereo guida.

L'allestimento dei velivoli fu eseguito nel Reparto Sperimentale presso l'aeroporto di Guidonia (Roma) dopodichè i mezzi vennero trasferiti a Villacidro, nell'aeroporto di Trunconi, per la messa a punto finale e il collaudo funzionale. In questa fase rivestì il ruolo di assistente un ragazzo villacidrese, **Emilio Nuscis**, che prestava la sua opera come cineoperatore per la proiezione di film per i militari e nel contempo apprendeva le basilari conoscenze della radiotecnica, avvalendosi del contributo di esperti tecnici in servizio nel campo di volo. Le sue esperienze sono raccontate nella pubblicazione *"Quegli anni a Trunconi"* (L'Aleph edizioni, 1999).

Terminati con esito positivo tutti i collaudi, si predispose la missione contro la flotta inglese, avvistata in prossimità della costa algerina. Nel pomeriggio del 12 agosto 1942 l'aereo SM.79 con a bordo una bomba da 1.000 kg, venne portato in quota dal **Maresciallo Mario Badii** il quale, una volta allineato l'aereo, inserito il pilota automatico e affidata la guida automatica ai comandi dell'aereo pilota, si lancia con il paracadute sul campo di Trunconi. Il velivolo era stato dipinto di giallo vivo, da cui il soprannome **"Canarino"**, per essere visibile dall'aereo guida, che l'avrebbe seguito a una distanza di circa 4.000 metri. A bordo dell'aereo guida, c'era lo stesso Raffaelli, con il compito di guidare il "Canarino" verso l'isola La Galite, in acque tunisine, dove era stata avvistata la flotta inglese.

Tutto procedette regolarmente ma quasi in vista dell'obiettivo, il "Canarino" smise di rispondere ai comandi, senza la possibilità di riparazione in loco, l'inconveniente mandò a monte l'operazione e l'aereo, abbandonato al suo destino, finì pr schiantarsi sulle montagne algerine. Alcune comunicazioni telegrafiche intercettate dai servizi italiani, parlavano di *«una forte esplosione con resti nella profonda voragine, di un aereo italiano identificato dei numeri di matricola e alcuni componenti Marelli»*. La circostanza destò sconcerto per l'assenza dei resti dell'equipaggio, che si ritenne carbonizzato nell'esplosione.

Nella convinzione della bontà del progetto, continuarono gli esperimenti con la costruzione di un aereo appositamente studiato e con la duplicazione degli apparati di comando; tuttavia, quando tutto sembrava volgere a buon fine, il precipitare degli eventi bellici intorno all'8 settembre, costrinse a interrompere il progetto, con la distruzione di tutto quanto era inerente all'operazione.

Nino Marras

LE PAGINE DEGLI EVENTI E DELLE RICORRENZE

AAA Fidenza in trasferta per l'Air Show a Desenzano del Garda



PROGRAMMA 2022

Venerdì 9 Settembre

ore 10,30 Inizio spettacolo Aereo: Prove

Ore 12,20 Freccie Tricolori: Prove con fumi bianchi

Sabato 10 Settembre

ore 10,30 Inizio spettacolo Aereo:

- HH-139A Elicottero AM Guardiacoste Elisoccorso
- CAP 231 Andrea Pesenato Campione d'Europa Acrobatico
- AEREO ANFIBIO SAVAGE – Fabio Guerra
- PITS TORNADO 6° STORMO – GHEDI
- Ore 12,20 FRECCIE TRICOLORI – 10 MB.339 P.A.N.



sopra il manifesto della giornata

Alcune immagini della manifestazione aerea, scattate il sabato 10 a Desenzano, dal nostro Socio "Pernice"



La folla esulta, il tricolore viene steso sulle acque del Lago, in una giornata premiata dal bel tempo.

Un raro e sempre entusiasmante sorvolo di 9 Tornado



del 6° Stormo di Ghedi ed infine alcuni Soci della Sezione AAA di Fidenza, posano per una foto ricordo. Sandro, Rino, Marco e ... detto "Pernice"



L'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
E 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 Sito Web sempre più aggiornato **www.assoaeronautica.it**.

*Entra in contatto con noi, la tua Sezione A.A.A.
è a Fidenza, Pieveottoville, Salsomaggiore Terme, San Secondo e Soragna*

to web: www.assoaeronauticafidenza.it

contatti: assoaeronautica.fidenza@gmail.com

redazione: redazione_forum@libero.it

AVVISI E COMUNICAZIONI

CALENDARIO EVENTI P.A.N. 2022

Noi ci siamo!

PROGRAMMA MANIFESTAZIONI AEREE DELLA PATTUGLIA ACROBATICA NAZIONALE 2022

7 MAGGIO ▲ GIOVINAZZO - MOLFETTA (BA)	21 GIUGNO ▲ VIESTE (FG)	25 AGOSTO ▲ GRADARA (MC)
8 MAGGIO ▲ BARI	10 LUGLIO ▲ AFRONA (NO)	28 AGOSTO ▲ JESOLO (VE)
15 MAGGIO ▲ GENOVA	2 LUGLIO ▲ MARINA DI MASSA (MS)	10 SETTEMBRE ▲ DESIZIANO DEL GARDA (BS)
21 MAGGIO ▲ ALGHERO	28 LUGLIO ▲ LIGNANO (UD)	18 SETTEMBRE ▲ [Sede cancellata]
5 GIUGNO ▲ IMPERIA	31 LUGLIO ▲ BELLARIA-IGEA MARINA (RN)	25 SETTEMBRE ▲ STIGLIONE (LA PESCAIA) (GR)
12 GIUGNO ▲ POZZUOLI (NA)	3 AGOSTO ▲ COMACCHIO (FE)	1 OTTOBRE ▲ ALASSIO (SV)
18 GIUGNO ▲ RIMINI	20 AGOSTO ▲ PORTO SANT'ELPIDIO (FM)	2 OTTOBRE ▲ SANTO STEFANO AL MARE e RIVA LIGURE (IM)
19 GIUGNO ▲ PUNTA MARINA (RA)	21 AGOSTO ▲ PORTO RECANATI (MC)	

www.aeronautica.difesa.it



18 settembre manifestazione riprogrammata in altra sede

EVENTO - Il Museo dell'Aria e dello Spazio di San Pelagio compie 42 anni

Castello di San Pelagio "B-day 42"

Un luogo inimitabile in cui convivono storia, scienza e natura... meta ideale per esperienze originali e coinvolgenti

Martedì 20 settembre 2022

Nel 42esimo anno di apertura del Museo del Volo (20 settembre 1980 – 20 settembre 2022) scopri il Castello di San Pelagio e il suo legame indissolubile con il sogno dell'uomo di volare.

Castello aperto dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 14.30 alle 18.30 ore 11.00 e ore 16.00 Visita guidata alle Stanze dannunziane con degustazione* di Sangue Morlacco (liquore dannunziano) e cioccolato artigianale

20 settembre
Happy Bday San Pelagio

www.castellodisanpelagio.it @castellodisanpelagio

“LO SPAZIO È DI TUTTI” - la rubrica delle esplorazioni spaziali, prende spunto da questa dichiarazione pronunciata dall'Ing. Ghidini – portavoce dell'ESA.

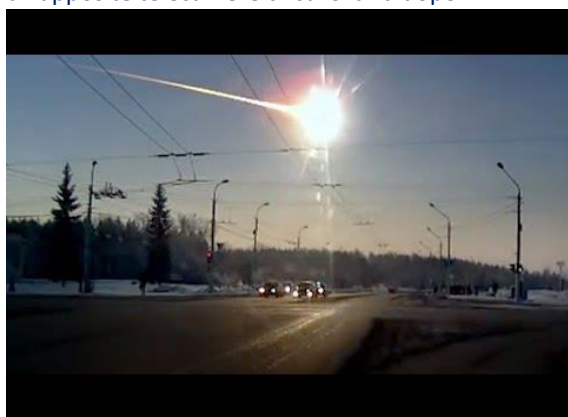


RILEVAMENTO FENOMENI LUMINOSI IN ATMOSFERA

Fonte_ Sezione AAA di Caserta:

Continua la collaborazione della Sez. di Caserta con la redazione di FORUM - Sul numero 102 di Forum - febbraio 2022, vennero dedicate alcune pagine per presentare la Sezione di Caserta dell'AAA, illustrandone le molteplici attività che svolge, tra le quali ricerche scientifiche molto importanti.

In questo numero di Forum ci soffermeremo su una di queste attività scientifiche che riguarda il rilevamento di alcune **tipologie di Fenomeni Luminosi in atmosfera**, ovvero di quegli eventi luminosi osservabili nel cielo e che sono causati dal passaggio di corpi extraterrestri (esterni al nostro pianeta) che si possono catturare attraverso l'impiego di apposite telecamere di cui si dirà dopo.



Si tratta, in particolare, delle Meteore e dei Bolidi che vengono descritti, come segue, nella letteratura presente sul Web.

*Intorno alla terra orbitano tantissimi corpi celesti di varie dimensioni. Essi si chiamano genericamente **meteoroidi** e sovente penetrano nella nostra atmosfera con velocità comprese fra 11.2 e 72.8 km/s, subendo una notevole pressione dinamica che ne riscalda la superficie. Ciascun urto con le molecole d'aria libera un'energia termica e quindi, a una altezza di 80–90 km, la temperatura del corpo raggiunge oltre i 2.000°gradi e i suoi atomi iniziano a sublimare.*

Proseguendo nella sua caduta, si avvia un processo noto come ablazione: il meteoroido inizia a perdere progressivamente massa, lasciando dietro di sé gocce di materia fusa. Gli atomi del

meteoroido e le molecole atmosferiche, a causa degli urti reciproci, si ionizzano.

*La radiazione emessa nella banda del visibile deriva per il 90% dai processi di ablazione del corpo e per il resto dalla ricombinazione elettronica dei gas atmosferici eccitati. Dal suolo un osservatore vedrà quindi spettacolari **scie luminose**, ovvero le **meteore, dette anche stelle cadenti**, se sono di piccole dimensioni.*

*Spesso le meteore sono legate a specifici **sciame meteorici** che ogni anno incontrano l'orbita terrestre. Uno sciame meteorico avviene quando la Terra, nel suo moto orbitale intorno al Sole, attraversa l'orbita di una cometa che ha lasciato una scia di detriti. Gli sciami sono fenomeni che ricorrono ogni anno attorno alla stessa data perché la Terra attraversa la stessa zona di spazio ogni anno.*

I nomi degli sciami meteorici si riferiscono ai nomi delle costellazioni da cui sembrano provenire tutte le scie luminose; in realtà questa è la direzione verso cui la Terra si muove lungo la sua orbita in quella data. Gli sciami più famosi sono quelli delle Leonidi, delle Geminidi, delle Quadrantidi e delle Perseidi; quest'ultimo, che sicuramente è il più conosciuto, si verifica ad Agosto.

*Quando un **Meteoroido** è di grandi dimensioni, entrando in atmosfera diventa visibile per la stessa dinamica esposta per le stelle cadenti, ma raggiunge una forte luminosità, addirittura uguale o superiore a quella di Venere, il terzo astro più brillante nel cielo. In questo caso il fenomeno luminoso a cui dà luogo, viene definito **Bolide o Fireball** che può anche esplodere e frammentarsi durante la caduta.”*

*Quindi, un **bolide** è un frammento di roccia delle dimensioni di un piccolo sasso o più, che, come detto prima, entra nella nostra atmosfera a velocità molto elevata, che in talune circostanze può arrivare a superare i 260.000 Km/h. La visione di questi corpi è caratterizzata da una palla di fuoco che cade velocemente dal cielo, lasciando dietro di sé una scia di luce della durata dell'ordine di pochi secondi, e che solo in rarissimi casi assume una pericolosità tale da creare danni.*

Possono assumere varie colorazioni: dal bianco al rosso, dal verde all'arancione. In alcune circostanze possono addirittura esplodere, dando vita a lampi di luce spettacolari (denominati flare) e/o cambiare colorazione, originando uno spettacolo memorabile per i fortunati osservatori.

Questi fenomeni infatti non possono essere previsti, ed essendo imprevedibili hanno spesso osservatori del tutto occasionali. Ci sono inoltre circostanze molto rare dove i bolidi producono anche un boato dovuto all'esplosione, simile ad un tuono lontano. (Ne è un esempio quello famoso caduto a Chelyabinsk in Russia nel 2013).

Se non si è già disintegrato nell'aria, il **meteoroid**e rallenta la sua velocità fino a **3 km/s**, l'ablazione e l'emissione di luce cessano, entrando così nella fase di volo buio; se il meteoroid sopravvive al transito nell'atmosfera e si frammenta in aria oppure impatta sulla superficie terrestre, i corpi eventualmente risultanti sono chiamati **meteoriti**.

Senza ombra di dubbio il fenomeno delle **meteore** ha affascinato gli osservatori del cielo sin dalla notte dei tempi; ogni giorno l'atmosfera della Terra riceve migliaia di corpi rocciosi, delle dimensioni di granelli di sabbia e rocce un po' più grandi, che vengono attratte dall'attrazione gravitazionale terrestre.

Affinché si possa tracciare un quadro più completo, è necessario fornire alcune indicazioni di base, come la data precisa e l'ora, la località e la luminosità dell'evento, la traiettoria, la morfologia, il colore, la durata, la persistenza dell'eventuale scia, eventuali flare o boati uditi. L'osservazione di grandi bolidi andrebbe sempre riferita a centri di raccolta o ai gruppi astrofili più vicini, in modo da fornire elementi preziosi per il loro studio.

Nel contesto delle attività di osservazione, ricerca e studio di questi singolari fenomeni, la Sezione AAA di Caserta effettua il monitoraggio di tutto ciò che passa nel cielo durante la notte. Essa, peraltro rappresenta una delle poche Realtà associative amatoriali dedita a questa attività che esplica mediante un cospicuo Gruppo di strumenti di rilevamento/registrazione.

Infatti, la Stazione osservativa principale, ubicata nella fascia pedemontana alla periferia di Caserta, dispone di 4 Telecamere Astronomiche, puntate nelle direzioni cardinali maestre (Nord-Est-Sud-Ovest) più altre due collocate in paesi limitrofi, tutte gestite da un Software giapponese dedicato, che si chiama (.....emblematicamente) UFOcapture. Esse registrano i fenomeni in maniera totalmente automatica, dal tramonto all'alba di ogni giorno e le immagini e filmati rilevati vengono processati con un altro Software che si chiama UFOanalyzer, al fine di derivarne i parametri astrometrici ed orbitali.

La maggior parte degli eventi rilevati, riguarda le meteore e i bolidi, comunque non mancano aerei e luci particolari che sovente attirano l'attenzione delle persone. Fortunatamente il più delle volte sono lanterne cinesi, bengala, luci di atterraggio di velivoli in avvicinamento da direzioni collimanti con le telecamere.; qualche volta fenomeni luminosi strani come è accaduto per il treno di Satelliti Starlink di cui all'ultima immagine della Galleria fotografica, oppure qualche evento indeterminato ed indeterminabile, su cui però non è corretto formulare ipotesi.

L'attività è affascinante ed intrigante, perché come qualche esperto ha suggerito, le Telecamere sono virtualmente come della reti da pesca distese nel cielo al calar della notte. Al mattino successivo si esaminano le foto e i filmati ripresi e allora la sorpresa dei pescatori: dalla delusione del niente; alla euforia del tanto e soprattutto del bello, in caso di catture eccezionali.

La cosa entusiasmante è poi quella della condivisione con altre realtà ed organizzazioni del territorio, in particolare con i fondatori del Progetto Sky Sentinel (oggi evoluto in Network di collaborazione tra diversi enti ed istituti) che sono stati i pionieri delle prime sperimentazioni in tal senso.

I costanti rapporti di collaborazione e il continuo scambio di informazioni spingono verso ricerche sempre più interessanti, esperienze appaganti e nuove frontiere.

La soddisfazione maggiore arriva se dalle riprese e dai calcoli emerge che i bolidi possano essersi frammentati ed aver dato origine a **Meteoriti**. Ma questa è tutta un'altra fantastica storia da raccontare a parte.

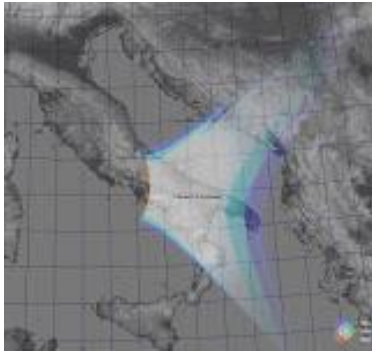
POZIONE GEOGRAFICA TELECAMERE ASTRONOMICHE

Coordinate: N 41° 04' 59" - E 14° 21' 35" Altezza: : m 106 s/lm

Telecamera Sud: angolo di elevazione di circa 46° sull'orizzonte, direzione 105°

Telec. Est e Sud-Est: angolo di elevazione di circa 37° sull'orizzonte, direzione 186°





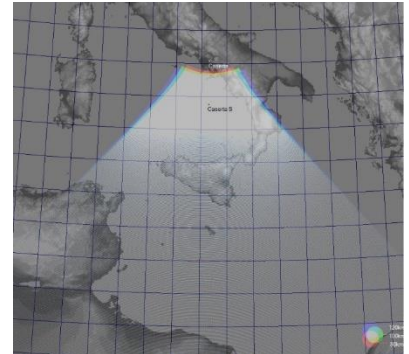
Angolo di campo osservato



Telecamera Sud



Telecamera Est



Alcuni dei Bolidi più significativi

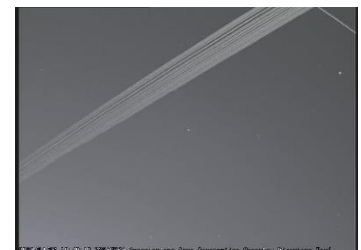


Bolidi più significativi registrati 2021 riuniti in unica immagine virtuale nell'obiettivo

A lato e sotto, i singoli bolidi con le rispettive date di registrazione; In alto a destra i loro colori, in base agli elementi chimici di cui sono prevalentemente costituiti.

Elaborazioni del Socio Francesco Ianniello-Astrofotografo

A dx: Treno di satelliti della Serie "Starlink"



A cura del Gen. Elia Rubino – Presidente Sez. AAA - Caserta

Pagine di AEROMODELLISMO

Rubrica dedicata al modellismo aereo, che spazia dai modellini statici in miniatura ai modelli in grande scala, anche volanti. Invitiamo tutti i lettori a fornire contributi personali, sia sulle proprie esperienze e realizzazioni, sia come contributo di pensiero o segnalazione di materiale ed eventi riguardanti questo affascinante mondo.



HENRY FARMAN HF.19

Seguendo una consuetudine che mi porta a realizzare riproduzioni volanti di idro storici ho costruito, forse unico al mondo, questo biplano del 1913, (era pionieristica) per rendermi conto di cosa fosse l'evoluzione tecnologica, del più pesante dell'aria, a soli dieci anni dal 1° volo dei fratelli Wright (17 dicembre 1903).

La costruzione era tutto legno e tela con i componenti tenuti assieme da un intrico di montanti, tiranti e arridati. Ventisei metri di ali biplane con sedici montanti a tenerle assieme. La potenza del motore rotativo Gnome, a doppia corona da 160 cv, era appena sufficiente a tirarlo fuori dall'acqua spingendolo in volo a 160 Km/h anche con tre passeggeri. Diversi modelli, a partire dal 1909, furono realizzati, nell'Atelier dei fratelli Farman (Société des Avions Henry e Maurice Farman a Boulogne-Bilancourt alle porte di Parigi, la città in quel momento capitale mondiale dell'aeronautica), fra biplani e monoplani terrestri e idro. L'HF.19 fu costruito per partecipare, a Monaco Principato, al 2° Meeting d'Idroplanes, allora nuova branca dell'industria

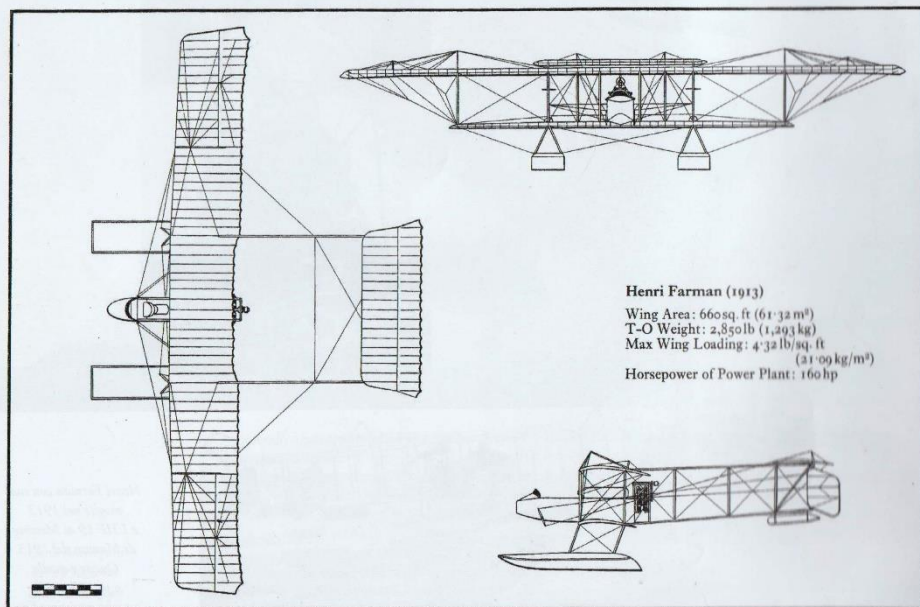
L'unico trittico attendibile trovato.

di prove da superare che, relativamente allo stato dell'arte raggiunto, non era poco per allora. Furono le prime, al mondo, riservate agli idrovolanti. Pochissimi anni erano passati dall'impresa dell'ingegnere francese Henry Fabre sulle acque dell'Étang de Berre, quando riuscì a far decollare il suo canard a galleggianti e a farlo

ammarrare dopo 800 metri, decretando la nascita dell'idrovolante.

Il regolamento delle gare di Monaco consisteva nel superamento di una serie di test in acqua e prove in volo lungo il tratto di mare antistante la costa, tra il porto di Monaco e Cap S. Martin. Le prove di volo, alle quali erano assegnati punteggi crescenti in

base alle difficoltà, comprendevano: decollo con mare calmo, ammaraggio con mare calmo e virate alle boe, decollo e ammaraggio con mare agitato, decollo, completamento del percorso, ammaraggio e spiaggiamento con pilota a bordo, messa in moto sull'acqua senza toccare l'elica, decollo e salita a 500 m in meno di 30 sec, decollo



Henri Farman (1913)

Wing Area: 660sq. ft (61.32 m²)
T-O Weight: 2,850lb (1,293 kg)
Max Wing Loading: 4.32 lb/sq. ft
(31.09 kg/m²)
Horsepower of Power Plant: 160hp

34

BETTINO CIELLO

aeronautica, già forte per affrontare le difficoltà del mare, in calendario dal 4 al 15 aprile 1913. L'International Sporting Club, con la supervisione della F.A.I. che favorì, a partire dal 1912, lo sviluppo dell'aviazione, organizzava un programma di prove da superare che, compatibilmente con lo stato dell'arte raggiunto, non era poco, per allora. Furono le prime, al mondo, riservate agli idrovolanti. Pochissimi anni erano passati dall'impresa dell'ingegnere francese Henry Fabre, sulle acque dell'Étang de Berre, quando riuscì a far decollare il suo canard a galleggianti e a farlo ammarare dopo un volo di 800 m, decretando la nascita dell'idrovolante. Il regolamento delle gare di Monaco consisteva nel superamento di una serie di test in acqua e prove in volo lungo un tratto di mare antistante la costa tra il porto di Monaco e Cap S. Martin. Le prove di volo, alle quali erano assegnati punteggi crescenti a seconda delle difficoltà, comprendevano: decollo e ammaraggio con mare calmo, virate alle boe, decollo e atterraggio con mare agitato, decollo per completamento del

percorso, ammaraggio e spiaggiamento con pilota a bordo, messa in moto in acqua senza toccare l'elica, decollo e salita a 500 m in meno di 30 secondi, decollo e salita a 100 m con ammaraggio a motore spento, essere sospesi da un argano ed essere posizionati in acqua, essere rimorchiati da un natante per 100 m e flottare per 6 Km. Superate queste prove eliminatorie il Gran Premio di Monaco comprendeva due prove di volo: un triangolo Monte Carlo-S.Remo e ritorno (80 Km) e un percorso di 500 Km di fondo su un poligono di 10 Km, prospiciente la baia di Monaco, da percorrere cinquanta volte. La griglia di partenza usciva dalla classifica delle prove preliminari e in base agli intervalli di tempo di arrivo. La competizione destò un notevole interesse con pubblico numeroso, un centinaio di giornalisti e osservatori militari da Russia, Italia, Germania, Inghilterra, Svizzera e Giappone. L'opportunità di partecipare alle gare come giudice e il volo come passeggero sul Farman HF 19, pilotato da Fischer, convinsero definitivamente l'ing. Jaques Schneider, facoltoso industriale metallurgico e pilota di mongolfiere, che l'idrovolante potesse essere l'ideale per l'aviazione. Il giovane ingegnere conseguì anche il brevetto di pilota, ma un grave incidente lo costrinse a terra rimanendo, però, sempre legato alla passione del volo e a quella del mare. L'esperienza del Meeting di Monaco del 1912 e le sue convinzioni sugli idrovolanti, che promettevano un grande sviluppo, si concretizzarono il 5 dicembre 1912 con la messa in palio di un trofeo per una gara internazionale di idrovolanti su un percorso triangolare di 150 miglia nautiche. Nasceva così la "Coupe d'Aviation Maritime Jaques Schneider" il cui trofeo rappresenta una donna alata che simboleggia lo spirito del volo mentre bacia le onde, fra le quali compaiono le teste di quattro giovani uomini (tre Tritoni con Nettuno) opera dello scultore E. Gabard (valore 25.000 franchi di allora). Trofeo che sarebbe stato assegnato definitivamente a chi avesse vinto, per tre volte consecutive, le gare organizzate ogni anno. Nell'Idromeeting del 1912 a Monaco questo grande biplano, con il pilota Fischer, lo troviamo in testa alla classifica. Nella seconda edizione del 1913, che servì anche come selezione della 1° Coppa Schneider, l'HF.19 si presentò con un motore potenziato (due Gnome accoppiati) e con una doppia deriva. L'11 aprile si svolsero le eliminatorie francesi (ammessi tre concorrenti per ogni nazione) per la gara finale del 16 aprile. Durante i giorni precedenti destinati alle selezioni, con le prove preliminari, purtroppo le condizioni meteo non furono favorevoli nei confronti di un regolamento assai severo: mare mosso e colpi di forte maestrale durante le prove di navigabilità, costrinsero il pilota Fischer a dare forfait. Al momento del decollo del grande biplano il maestrale aumentò di intensità degenerando in tempesta. Fischer riuscì a staccare e a sollevarsi ma fu l'inizio di una corsa drammatica nella tempesta per ammarare a Beulieu al più presto e flottare a riva. Un forte refolo sollevò il pilota dall'abitacolo e lo proiettò in acqua. Il biplano, senza più controllo, scivolò sull'acqua fu sollevato e picchiò malamente. Tempo per riparare i danni non ce ne fu e non potendo completare le prove non poté gareggiare nella Coppa Schneider che fu vinta dal compagno di squadra Prévost con il monoplano Deperdussin.

IL MODELLO

La costruzione non ha comportato particolari problemi. Tanta pazienza per i tiranti e arridatoi tutti lavoranti. La fusoliera è un abitacolo tutto aperto tranne la parte anteriore coperta fino a un piccolo parabrezza. Ospita un grosso serbatoio cilindrico, una rudimentale plancia, gli spazi per il pilota e uno o due passeggeri che stanno in piedi. Il motore è sistemato sotto il serbatoio con un albero ruotante su un cuscinetto pivottante terminante con una puleggia dentata. Motore elettrico e puleggia sono bloccati su un telaio in avional da 8 mm opportunamente traforato. Un'incastellatura in tubi inox da 5 mm, saldati sulla piastra, portano



l'albero, porta elica spingente, in alto montato su due cuscinetti. Sulla estremità di questo albero è calettata una seconda puleggia dentata, di diametro doppio di quella sotto trascinata dal motore. Le due pulegge sono collegate da una cinghietta di gomma dentata per la trasmissione del moto. L'elica propulsiva fa quindi metà giri di quelli del motore ed evita di toccare l'acqua ruotando in alto. Un amico mi ha tornito le teste dei cilindri dei due finti Gnome accoppiati. Originariamente il modello era motorizzato da un motore a 2 tempi da 12 cc. L'avviamento avveniva come negli scafi con una cinghia in modo piuttosto scomodo. Le vibrazioni influivano sugli arridatoi che dovevano essere bloccati e la potenza

per mandarlo in volo era al limite. Il peso del motore, con silenziatore, serbatoio e servo era di poco inferiore a quello del motore elettrico con batteria e regolatore che ho recentemente installato. La fusoliera abitacolo è in compensato di



betulla da 2 mm ed è legata alla piastra porta motore, con solidale l'incastellatura, con 4 viti da 3 M. La batteria da 6.000 mAh- 3-s è sistemata a prua sotto il motore come pure i due servi che comandano i piani di coda con rinvii in trefolato da 0,4 mm e un alberino alle cui estremità sono saldate due leve in inox da 0,5 mm. Quattro arridatoi regolano le tensioni dei fili trefolati di comando, essendo lunghi. Le due derive, che sono anche timoni in acqua, sono collegate da filo trefolato che le mantiene parallele e azionate da rinvii guidati da due puleggine ruotanti all'uscita dalla fusoliera. La cellula, con le due ali parallele senza diedro in conformazione sesquiplana, si compone di centine in balsa

quarter da 2 mm con profilo concavo convesso sottile tenute in posizione da due longheroni in pino da 3x10 affogati a 3/4 della corda profilati a doppio T con solette in balsa a vena verticale. Contribuiscono alla rigidità flessionale i bordi d'entrata in tubo di Al da 5 mm e le sei coppie di montanti in pino 5x20 sagomati a goccia, tutti lunghi uguali, mantenuti in situ da tiranti trefolati a X regolati da arridatoi. Alle estremità delle semiali superiori sono incernierati gli alettoni comandati da servi affogati tra due centine. Ai longheroni delle due

semiali sono incollati, con resina forte, quattro blocchetti di legno duro portanti 4 tubetti di ottone con foro passante da 3 mm entro i quali vengono infilati i 4 terminali in acciaio da 3 mm delle travi di coda in faggio 10x10 con spigoli arrotondati. Superiormente alle travi di coda è incollato il piano orizzontale formato da centine concave convesse e un longherone con la parte mobile. Il calettamento è 0°, mentre le ali sono con incidenza 1,5°. I bordi d'uscita delle ali e del piano orizzontale sono in filo trefolato per ottenere la festonatura una volta ricoperte con oratex antic. Inferiormente, alle estremità dei travi di coda sono incollati due galleggianti cilindrici in balsa con semisfere in balsa sagomate alle estremità. I due scarponi galleggianti



anteriori sono in espanso ricoperti di impiallacciatura di obeche. In essi sono affogati blocchetti di legno duro per l'ancoraggio delle piastre in inox da 1 mm. Su di esse sono saldate le incastellature a V rovesciate i cui vertici portano perni filettati in acciaio da 4 mm che si infilano in piastrine di compensato di betulla incollate sotto le ali inferiori per facilitare lo smontaggio, liberando gli arridatoi dei tiranti, visibili facilmente dal trittico. Originariamente non avevano redan ma ho voluto ugualmente creare i due gradini per facilitare l'uscita dall'acqua. Penso però di tornare alla conformazione originale essendo il motore elettrico esuberante. La verniciatura è verosimile non essendoci immagini a

colori. Le foto a colori allegate rendono meglio quanto detto. Alla fine di tanto lavoro si ha la soddisfazione di vedere un intrico di legno tiranti e tessuto, come lo erano gli aerei dell'epoca pionieristica pieni di fascino romantico con quei coraggiosi e temerari che li portavano in volo. Sin dalle prime fasi di collaudo il biplano si è dimostrato un aquilone, facile da controllare e da far uscire dall'acqua. L'architettura in trasparenza è affascinante. Sul mio sito [www. idromodelli.it](http://www.idromodelli.it) cliccando sui link Farman.



Carlo Martegani



EDITORIA STORICA

Letti, selezionati e ... quando possibile, acquistati per Voi

Ogni volta che le pagine di Forum affrontano un tema di particolare interesse, la Redazione si pone alla ricerca di testi attinenti l'argomento, allo scopo di suggerire al lettore, uno strumento di approfondimento e – non meno importante – differenti chiavi di lettura e interpretazione. Fornendo indicazioni su testi reperibili in commercio che affrontino la tematica in argomento, riteniamo di stimolare una chiave di lettura quanto più possibile oggettiva e completa.

Tra i molteplici testi disponibili, sull'argomento "Elizabeth e l'impegno in guerra" e il "legame storico tra Royal Family e R.A.F.", riteniamo opportuno segnalarle di seguito il libro di Eva Grippa, che questo mese ci ha aiutati ad approfondire gli argomenti trattati da Forum, nelle pagine dedicate a "Her Majesty the Queen".

"ELISABETTA E LE ALTRE" - dieci donne per raccontare la vera regina

Eva Grippa – De Agostini - In edicola € 17,00 e reperibile on-line a vari prezzi



L'Autrice - Eva Grippa è giornalista di Repubblica dal 2004. Nasce a Roma dove si laurea e consegue un dottorato in Giornalismo prima di trasferirsi a Milano, nella redazione di D di Repubblica. Royal watcher per passione, riesce a farne una professione quando nel suo lavoro per Repubblica inserisce le cronache reali. Il Regno Unito è nel cuore e nello stile di vita suo e della sua famiglia; vive a Milano in una casa all'inglese idealmente affacciata su Buckingham Palace con un marito romano vissuto a lungo a Londra e due bambini che possono dirsi i maggiori esperti della royal family sotto i 10 anni. Ha un profilo Instagram dedicato ai principini, @royalbaby, e una newsletter che viaggia con tutti i quotidiani del Gruppo Gedi in cui serve notizie e racconti sulle famiglie reali ogni giovedì all'ora del tè: Royalty Show, dalla crasi delle parole royalty e reality show.

"I 100 anni della Royal Air Force"

Raccontati ed illustrati in due volumi di prestigio



reperibili solo in lingua
originale e
acquistabili on-line



TUTTE LE CONVENZIONI



ACCORDO 2021-2022 TRA A.A.A. FIDENZA E ASSOCIAZIONE FIDENTINA CULTURALE RICREATIVA

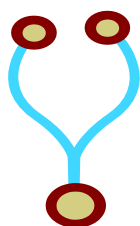
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRCR, per promuovere attività comuni e scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2022 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini. I Soci sono invitati a prendere visione dei programmi in atto, potendo aderire per tutto l'anno 2022, 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 Cannetolo 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 2022** (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. 2022**, 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 SETTEMBRE - OTTOBRE 2022

Il Sabato... AAA – Sezione di Fidenza – Gli incontri dei Soci al sabato mattina hanno ripreso il corso normale, in rispetto delle norme di contenimento Covid in vigore. L'orario è 9-11. I contatti con la Sezione sono assicurati tutti i giorni feriali, comunicando con i referenti di zona o attraverso i recapiti chat o e-mail della Sezione.

Sabato 1 ottobre Fidenza – Via Don Sturzo, 12 – ore 16,00 – Inaugurazione nuova sede sociale PROCIV FIDENZA. I Soci della Sezione AAA Fidenza sono invitati a partecipare.
(vds locandina a lato)

Sabato 8 ottobre Fidenza ore 9,30 Cattedrale – cerimonia in occasione del 50° anniversario della Sezione AAA di Fidenza, S. Messa celebrata dal Vescovo, benedizione Labari.
Ore 10,30 Largo degli Aviatori – Alzabandiera, posa corona al monumento aereo e alla targa della MOVV Luigi Gorrini.
Ore 11,00 Via La Bionda, 2 – inaugurazione stand AAA, visita guidata e a seguire apertura dello stand al pubblico.
Ore 13,00 Via La Bionda, 10 – ristorante “Gustincanto” Buffet e brindisi per il 50° anniversario di Sezione, riservato gli ospiti della cerimonia.

Dom. 9 ottobre Fidenza Zona industriale “La Bionda” evento “A riva la machina!”, aperto al pubblico, con stand aeronautico aperto in orario continuato dalle 9,30 alle 18,30.
(Vds locandina a pg. 4)

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, Veneto, Emilia Romagna, Sezioni di: Bologna – Cremona - Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore, San Secondo e Soragna; Modena e Nuclei dipendenti – Gallarate - Reggio Emilia e Nuclei - Casalmaggiore – Caserta – Guidonia - Taranto – Tarcento – Udine e Nuclei; 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 - AEROCUB 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 - AEROCUB 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 – Gruppo studentie diplomati Istituto Tecnico Aeronautico Statale Francesco De Pinedo Roma – Youtube, “Storie di Kosmonautika” – La Biblioteca di Alessandria -