



NIHIL ME DOMAT
ET NEMINI CEDO
QUIA PLUTO SUM

IL CIRCOLO DEL 72

Giornale di Cultura Aeronautica

58 anno XV - dicembre 2025



**VOYAGER 1 - VERSO L'IGNOTO E OLTRE
BARONESSA O ATTRICE? MEGLIO AVIATRICE
ARALDICA DEL 7° GRUPPO CACCIA
PRIMA DEL TERZO: LA GUERRA DI LIBERAZIONE
IDROVOLANTI SUL PO**



*NIHIL ME DOMAT
ET NEMINI CEDO
QUIA PLUTO SUM*

IL CIRCOLO DEL 72
PERIODICO DI INFORMAZIONE
DEL CIRCOLO DEL 72
Associazione di Cultura Aeronautica

Notiziario n. 58
dicembre 2025

responsabile: Alessio Meuti
progetto grafico: Stefano Olivieri

www.quellidel72.it

e-mail:
quellidelsettantadue@gmail.com

il notiziario n. 59 uscirà
il 10 marzo 2026

il notiziario n. 58 è stato
distribuito a 1630 indirizzi e-mail

in copertina:
addetto USAAF del 57° Fighter Group
ispeziona il relitto
di un Macchi C. 202
del 1° Stormo Caccia,
Tunisi, giugno 1943
(foto: Hart Preston
per LIFE magazine)

SOMMARIO

3	NUOVO ANNO, NUOVI INCONTRI
4	L'AEROPORTO DIMENTICATO
6	FETONTE, IL PO E I PIOPPI Alessio Meuti (adattamento di un articolo di Simona Aiuti)
8	VOYAGER 1 - VERSO L'IGNOTO E OLTRE
10	IL CAMPO DI AVIAZIONE DI GANFARDINE Alessio Meuti
12	BARONESSA O ATTRICE? MEGLIO AVIATRICE
14	LA PRIMA, MEMORIE STORICHE 1965
16	ARALDICA DEL CIELO - IL GRIFO RAMPANTE E L'AQUILA ROMANA DEL 7° GRUPPO CACCIA Giorgio Catellani
20	GIOVANNI PASCOLI - INNI E ODI da: www.volidasogno.it
22	IL PRIMO LANCIO Alessio Meuti
26	LA SCUOLA DI VOLO SENZA MOTORE DI BOVOLONE Archivio Toson
28	PRIMA DEL TERZO - LA GUERRA DI LIBERAZIONE
30	LANCIATORI PORTATILI - SAM-7 "STRELA"
32	VIRGILIO VANZAN da: www.quellidel72.it
39	AVIERI DEL 72° GRUPPO IT - lettera R (seconda parte)
41	ERA UNA NOTTE BUIA E TEMPESTOSA... a cura di Fausto Bernardini - racconto di Fabio Consoli
45	CARLO MARCHETTO, CADUTO IN UCRAINA NEL 1941 https://www.quellidel72.it/storie/aviatori/marchetto.htm
47	FRANCESCO BERTELLI SERGENTE MOTORISTA IN SPAGNA
49	IDROVOLANTI SUL PO - I PRIMI VOLI COMMERCIALI Mario Veronesi
53	QUEI "TEMERARI SULLE MACCHINE VOLANTI" Alessio Meuti
56	UGO DE ROSSI DEL LION NERO E LA FOTO A D'ANNUNZIO Antonio Di Gregorio
58	LO HANNO CHIAMATO "PIPPO" Mirco Caporali
60	STORIA DI COPERTINA
62	LOCANDINA DEGLI EVENTI
63	LA BACHECA DEL CIRCOLO



NUOVO ANNO, NUOVI INCONTRI



Lo scorso anno l'Università dell'Educazione Permanente di Verona ha riconosciuto il nostro impegno nella divulgazione della cultura aeronautica con un "attestato" di cui andiamo ben fieri. Attestato che certifica dieci anni di conferenze tenute presso la sede di Chiostro Sant'Eufemia, cioè 32 appuntamenti in totale. Quest'anno siamo pronti a partire con l'undicesima edizione di "I cittadini volano" che a questo punto possiamo cominciare a definire una serie di successo e di tradizione. Questo è il titolo che, fin dall'inizio, abbiamo voluto dare alla serie di conferenze annuali che abbiamo proposto, richiamando in tal modo l'attenzione su un periodo particolare della nostra storia recente, cioè quello che comprende i primi venti anni del secolo scorso, quello che D'Annunzio ebbe a definire "il periodo icarico". "Cittadini volano" è una espressione utilizzata da Fortunato Minniti, professore di storia contemporanea all'università Roma Tre in un saggio presentato al convegno del 2007 su "L'Aeronautica Italiana nella I Guerra Mondiale". Il saggio aveva per tema il cambiamento di prospettiva culturale percepibile nella letteratura e nella pittura a seguito della conquista aerea della terza dimensione, che diventò un fatto politico e, immediatamente dopo, militare in Europa e in Italia. L'appropriazione del termine non è stata impropria né furtiva. Il tema è tra quelli cui siamo più interessati considerata la ricchezza culturale e prospettica del periodo e le conseguenze che la "scoperta" del volo ebbe al tempo. Inoltre contattai direttamente il professor Minniti per chiedergli l'autorizzazione di riutilizzare quel titolo. Ricordo che il professore fu molto sorpreso anche perché non pensava che qualcuno si potesse ricordare del suo saggio. Quindi fu ben lieto di autorizzarci ad utilizzarlo. La stagione 2026 partirà il 5 febbraio prossimo e, come al solito, vedrà quattro appuntamenti con il pubblico veronese. Inizieremo con un nuovo lavoro denominato "Il

Mito del Volo". Certamente saranno richiamati i temi classici dedicati a questo argomento dalla mitologia antica, come Icaro, ma parleremo anche di Francesco Baracca, De Pinedo; Antoine de Saint-Exupéry, fino a Star Wars. Il 19 febbraio "Futurismo e Volo", che avrà a che fare soprattutto con l'aeropittura. Ma quale macchina, meglio dell'aereo, poteva incarnare quella spinta verso il futuro che era per loro una vera religione? Dal 1926, infatti, quando in Biennale fu esposto il dipinto «Prospettive di volo» del pittore e aviatore Fedele Azari, considerato da Marinetti il primo esempio del nuovo sguardo sulla terra, si moltiplicarono fra i futuristi le opere di aeropittura. Quella che insegue la visione dall'alto, distorta dall'inedita prospettiva e dalla velocità, di cui si godeva stando a bordo di quei primi aerei ma anche di quella (che prenderà il nome di «idealismo cosmico») in un cui invece lo sguardo, da terra, s'immerge nelle profondità dello spazio, in cerca di una «nuova spiritualità extra-terrestre». Per il terzo incontro, quello del 5 marzo, riproporremo "Le Voyage dans la Lune", un classico del nostro repertorio, l'avventura letteraria di chi arrivò sul nostro satellite con l'immaginazione, non solo scrivendo ma anche attraverso il cinema e la musica. Chiuderemo il 19 marzo con "Rosina Ferrario" la prima donna aviatrix italiana. Una classica biografia che ci proietterà anche in una società lontana e diversa in cui le donne dovettero lottare per vedere realizzate le loro aspirazioni. Parleremo anche di due veronesi, Eloisa Gambirasio e Elena Merletti, prima donna brevettata pilota di aeroplano di Verona. Come sempre proporremo dei lavori già presentati in passato (il pubblico cambia ogni anno anche notevolmente), lavori reinterpretati e assolute novità. Nuovo anno, nuovo entusiasmo, nuovi incontri. Ancora una volta siamo pronti al via.



L'AEROPORTO DIMENTICATO



Nel luglio del 2014 il Circolo del 72 esordì pubblicamente con la prima iniziativa concepita per partecipare agli eventi del centenario della Grande Guerra. L'occasione arrivò da una collaborazione offertaci dall'amministrazione comunale di Croviana (Tn). Croviana, durante il conflitto mondiale fu sede di un piccolo campo di aviazione austroungarico, costruito in fretta e furia stendendo delle tavole di legno sul prato in una spianata della Val di Sole, proprio a ridosso dell'abitato e stretto a valle dal fiume Noce, nel 1917. Fu quello il campo dal quale decollavano durante la Grande Guerra i velivoli che "spiavano", fotografandoli, i soldati italiani e i loro movimenti sulla zona di confine in Lombardia, sul Tonale e dintorni. Riportiamo quanto descritto sul nostro sito (indirizzo in calce all'articolo): "L'aeroporto dimenticato di Croviana, poco più che una striscia bianca tra il verde a ridosso delle poche case del paese, come appare in una fotografia aerea italiana dell'epoca, è stata al centro di una mostra sulla Grande Guerra organizzata dal Comune di Croviana e intitolata "Croviana in Volo". Nella mostra ospitata nei locali del municipio c'è una ricca documentazione sulla aviazione del primo conflitto

mondiale". "L'aeroporto viveva ormai solo nella memoria e nel ricordo degli anziani del paese e anzi molti pensavano fosse una specie di leggenda" spiega Renzo Martinelli, che ha collaborato con il Circolo del 72 nell'organizzare l'evento, "ma il ritrovamento negli archivi dell'Aeronautica Militare e di privati, di documenti di quel piccolo campo che vide partire decine di operazioni di spionaggio sulle fondamentali linee del fronte dell'Adamello, del Tonale e dell'Ortles-Cevedale, era una realtà". Gli italiani si alzavano in volo da Brescia e fotografavano la linea austriaca che rispondeva coi voli da Croviana. L'aeroporto distava una quindicina di chilometri da quello che era allora il confine italo-austriaco, in una delle zone più celebri per le battaglie in alta quota della Guerra Bianca che contrappose tra il 1915 e il 1918 i due eserciti. (dal comunicato di Ansa-Lombardia del 21 luglio 2014 riferito alla mostra). La mostra si compone di alcune sezioni: una introduttiva dedicata alla guerra aerea in generale così come vista dai contemporanei in armi nella Grande Guerra, una seconda sezione dedicata al campo di aviazione di Croviana fotografato nel maggio del 1918 da Aldo Finzi della 87^



Squadriglia SVA "Serenissima". Una terza sezione dedicata all'aviazione italiana, una quarta dedicata all'aviazione austro-ungarica e una quinta che ricorda lo sfortunato volo di alcuni Caproni levatisi in volo il 24 maggio 1918 da Cà degli Oppi e da Verona per bombardare gli apprestamenti logistici dell'esercito imperiale presso la località di Fucine. Un ideale collegamento fra la Val di Sole e il Basso Veronese. Una parte fotografica composta da 120 immagini della guerra è presentata in video unitamente a due brevi video che rappresentano il volo di due velivoli d'epoca ricostruiti. Le immagini, 60 di parte italiana e 60 di parte austriaca sono per la maggior parte tratte da archivi (Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare principalmente) e documentano l'attività aerea in varie località del Trentino e dell'Alto Adige. L'esposizione è rimasta a disposizione del pubblico dal 19 al 30 luglio 2014. Nel 2015 il Circolo del 72 tornò nuovamente ad esporre a Croviana, stavolta con la mostra "Il Fronte del Cielo". L'esposizione era articolata con 56 pannelli (offerta dall'amministrazione comunale di Croviana) per illustrare gli aspetti salienti dell'esperienza aeronautica tra il 1915-18. Un'esperienza che vide la nascita dell'arma azzurra e della

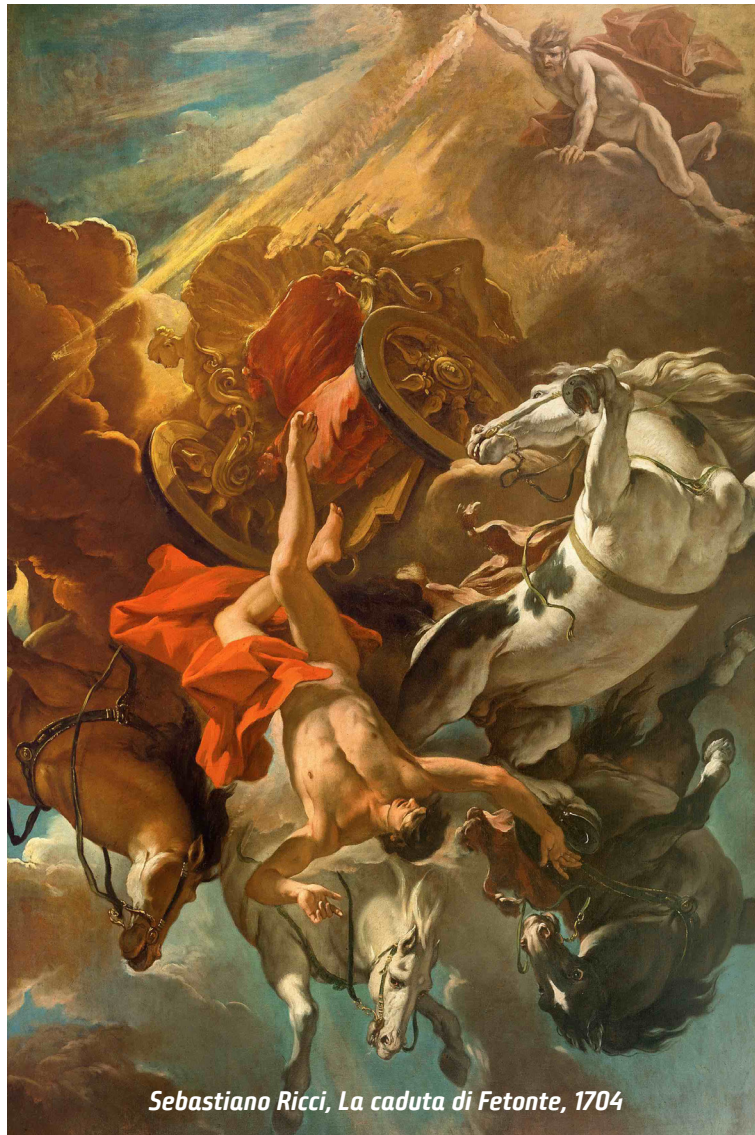
prima e definitiva definizione dell'organizzazione di base, delle specialità, dei criteri di addestramento, dell'impiego e dell'organizzazione logistica. Oltre al materiale documentario, che pone l'accento principalmente sul ruolo della ricognizione e dell'osservazione aerea, la mostra era composta da oltre 300 immagini rappresentate in video e da un plastico di 5,3 x 3,2 metri che rappresentava l'aerea geografica del fronte, cioè una porzione del nord est che va da Brescia a Lubiana e da Ferrara al Brennero, dove sono stati evidenziati i campi di aviazione italiani e austro-ungarici realizzati nei quattro anni del conflitto. Nell'edizione del 2015 sul plastico sono stati rappresentati, attraverso LED, 133 campi di aviazione. Il plastico era stato costruito da Angiolino Bellè ed è ora esposto al Museo delle Forze Armate di Montecchio Maggiore (Vi). La mostra ha riservato uno spazio specifico all'aviazione austro-ungarica, alla avventura dei dirigibili e anche un accenno alle sezioni aerostatiche. Da menzionare inoltre il contributo dell'associazione Dogfight di Thiene che mise a disposizione un modello in grande scala di SVA 9, proprio il velivolo con cui Aldo Finzi sorvolò e fotografò il campo di Croviana nel maggio del 1918. (www.quellidel72.it/eventi/eventi/mostra_2014.htm)





FETONTE, IL PO E I PIOPPI

Alessio Meuti, adattamento di un articolo di Simona Aiuti



Sebastiano Ricci, La caduta di Fetonte, 1704

Il mito di Fetonte, ossia “lo splendente”, così denominato dal nome del padre Elio (dio del Sole), viene raccontato da diverse fonti greche (Euripide, Ippolito, Apollonio Rodio), e costituisce una storia raccontata delle tante raccontate nelle Metamorfosi di Ovidio. Essendo stato canzonato da un amico che negava la sua discendenza dal dio del Sole, Fetonte fece un lungo viaggio verso oriente per incontrare il padre, il quale, per dargli prova della sua paternità, gli promise di esaudire ogni suo desiderio. Fetonte chiese di poter guidare per un giorno il suo carro alato. Elio dapprima rifiutò una tale richiesta, poi le insistenze di Fetonte e della madre di lui, Climene, lo indussero a cedere e a mantenere

la sua promessa. Nonostante le precise indicazioni di Elio, il giovane auriga si rivelò presto troppo inesperto e debole per condurre i focosi cavalli del Sole, così il carro uscì dalla sua rotta bruciando cielo e terra. Zeus, infuriato, intervenne e con un fulmine sbalzò Fetonte dal carro, facendo precipitare il suo corpo arso nel fiume Eridano, in seguito chiamato Po. Sulla sponda si trovavano molte delle Eliadi (o Fetontiadi), figlie di Elio e sorellastre di Fetonte, che piangevano per l'accaduto. Furono trasformate in pioppi, numerosi sulle rive del Po. Anche l'amante di Fetonte, che era il re ligure Cicno, accorse inconsolabile e fu trasformato da Apollo in cigno che, prima di morire, intona un lamento. Crespino, un borgo in provincia

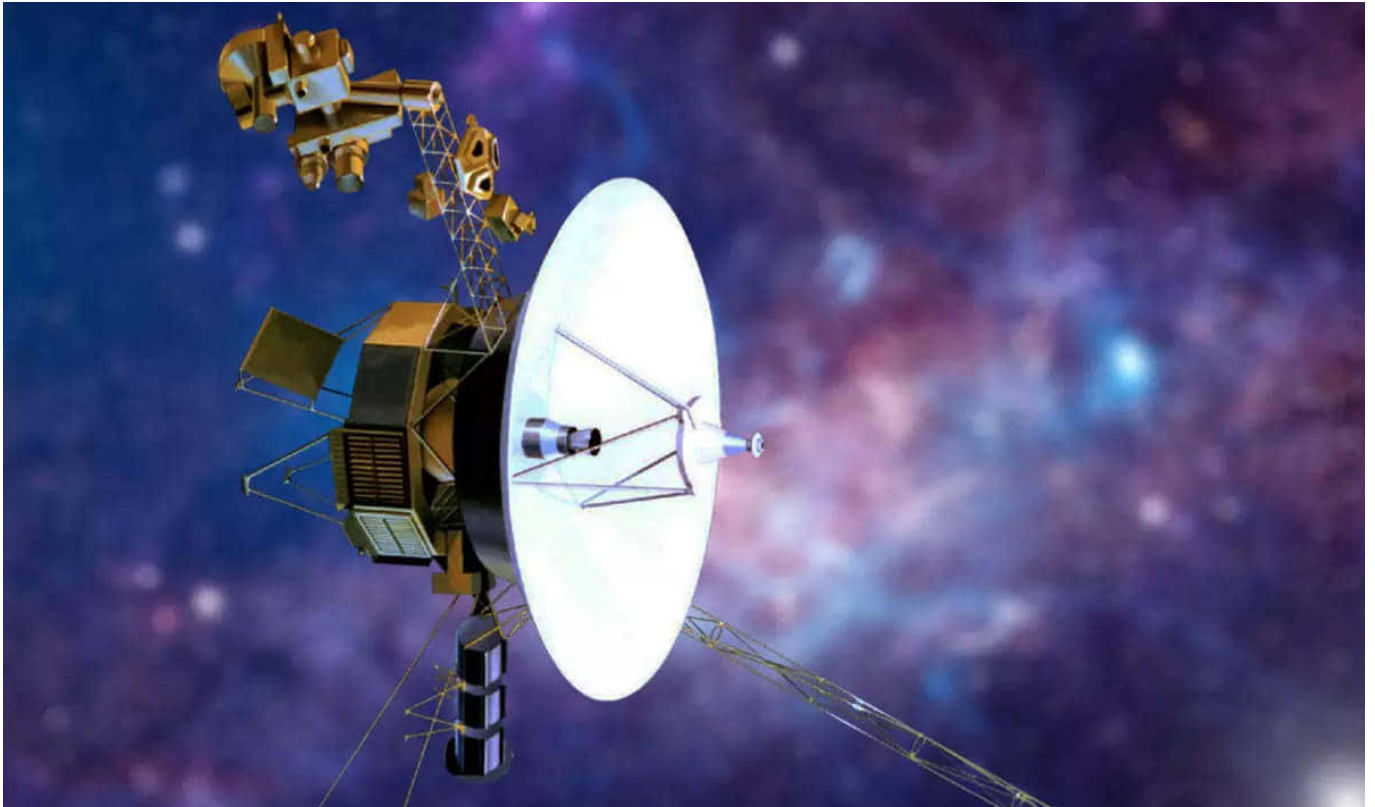


di Rovigo, sulla sponda sinistra del grande fiume Po, è stato sede, durante la Grande Guerra, di un campo di aviazione. Campo che ancora non abbiamo individuato correttamente dal punto di vista topografico. In questa sede ne parliamo per un altro motivo. Nel gonfalone comunale del municipio polesano è raffigurato il mito di Fetonte. Fetonte, era figlio di Elio, il dio del sole e della Oceanina Climene. La leggenda narra di questo giovane, ritratto in molti dipinti di pregio, caduto proprio nelle vicinanze di Crespino. Questa rocambolesca caduta sarebbe avvenuta a pochi chilometri dal delta del fiume Po. In principio Fetonte ricevette una grave offesa da Epafo, il quale disse che il giovane non fosse davvero figlio del dio del Sole. Fetonte, piangendo, scosso per l'affronto subito, supplicò la madre Climene di dargli l'opportunità di dimostrare davvero da chi discendesse. Fetonte pregò la madre di consentirgli di mettersi almeno una volta alla guida del carro solare, per dimostrare il suo valore. La madre, mossa a compassione, chiese al Sole se il giovane figlio potesse guidare il carro solo per una sola volta. Elio acconsentì alla richiesta del figlio. Tuttavia lo avvertì della grande difficoltà nel tenere il giogo degli imponenti cavalli. Fetonte, esuberante nella sua giovinezza, desideroso di fornire prova del suo valore, salì sul carro spavaldo, ignorando le parole prudenti di Elio. Da notare che Fetonte, a questo punto, non dimostra stima negli dei, poiché non reclama a sua difesa la parola di una deità, ma pretende ciò che non è ammesso all'uomo avere: una prova tangibile, quindi una prova umana. Gli Dei non parlano il linguaggio degli umani, non possono offrire prove umane, quindi il processo di umanizzazione, chiesto da Fetonte, è una bestemmia all'ordine del dio. Le differenze con il Mito di

Dedalo e Icaro sono evidenti. Il giovane bramoso, iniziò il suo volo, ma i cavalli recalcitranti s'imbizzarrirono, avvicinandosi troppo alla sfera terrestre, causando incendi e molta siccità. Zeus in persona, dovette intervenire per evitare la distruzione della terra, scagliando improvvisamente una saetta. Fetonte allora cadde improvvisamente finendo nel fiume Po. Disperate accorsero le Eliadi, sorelle di Fetonte, che iniziarono a piangere calde lacrime. Zeus, mosso a compassione, decise di fermare nel tempo il loro dolore trasformandole in pioppi, e le loro lacrime in ambra. A Crespino sopravvive ancora questa leggenda, da cui nasce la denominazione della piazza principale del paese. La piazza si trova di fronte alla Chiesa dei SS. Martino e Severo. Lo stemma che riproduce il mito di Fetonte, è di forma ovoidale e vede raffigurato il giovane incoronato che precipita improvvisamente nelle acque del Po; dopo aver perduto le redini dei cavalli. Lo stemma nel tempo ha subito varie modifiche. Il più antico e noto è quello inciso sui fascicoli delle Leggi di Napoleone conservate nell'archivio comunale. Nel 1868 ci fu un'ulteriore variazione, grazie alle indicazioni fornite da Francescantonio Bocchi di Adria. Il nuovo stemma fu messo sull'entrata del Comune. Infine, nel 1904 venne rifatto ancora una volta dal Professore Migliorini e rimase lo stemma definitivo del comune. Lo stemma è contenuto nello scudo araldico sorpassato dalla corona turrata approvata dalla Regia Consulta Araldica, riguardo ai comuni superiori ai tremila abitanti con disposizione del 4 Maggio 1870. Lo scudo ha nella parte inferiore un nastro con scritta latina del poeta Marziale: "Phaetontei Arva Padi" (le terre del Po fetonteo). Il mito di Fetonte, ossia "lo splendente", così denominato dal nome del padre Elio (dio del Sole), viene raccontato da diverse fonti greche (Euripide, Ippolito, Apollonio Rodio), e costituisce una delle Metamorfosi di Ovidio. Il fiume Po ha anche un altro nome che risale sempre all'antica Grecia: Eridano, che significa "città di comando presso un fiume". La fortuna artistica di questo mito è stata molto ampia. Michelangelo Buonarroti produsse tre incisioni nel 1533. Zeus, in posizione frontale e quasi toccando il carro con il piede, scaglia un fulmine contro il superbo Fetonte che aveva osato spingersi verso il cielo. Il giovane piomba verso il basso insieme al cocchio solare e ai cavalli, avvinghiati a coppie. La rappresentazione allinea sullo stesso asse verticale Zeus, Fetonte e in basso Eridano, il fiume Po, che quasi speculare a Fetonte si atteggia ad accoglierlo. In basso, accanto a Eridano, troviamo Cygnus e le tre Eliadi, rispettivamente amico e sorelle di Fetonte. Nel disegno sono chiare le tre parti del dramma: in alto la causa, al centro l'effetto, in basso le conseguenze dell'effetto. La caduta di Fetonte diviene simbolo del fato e suggerisce anche un riferimento autobiografico dell'amore di Michelangelo per il Cavaliere. Zeus fulminante è da considerarsi preparatorio del Cristo che giudica nell'affresco della Cappella Sistina. Le figure schizzate sul verso, emerse con lo stacco dei controfondi, potrebbero essere idee per Fetonte o per la prima figura a destra delle Eliadi. Il mito, come raccontato da Ovidio è naturalmente più complesso: La caduta di Fetonte sarà una nuova conferenza che stiamo preparando per il ciclo 2026-27.

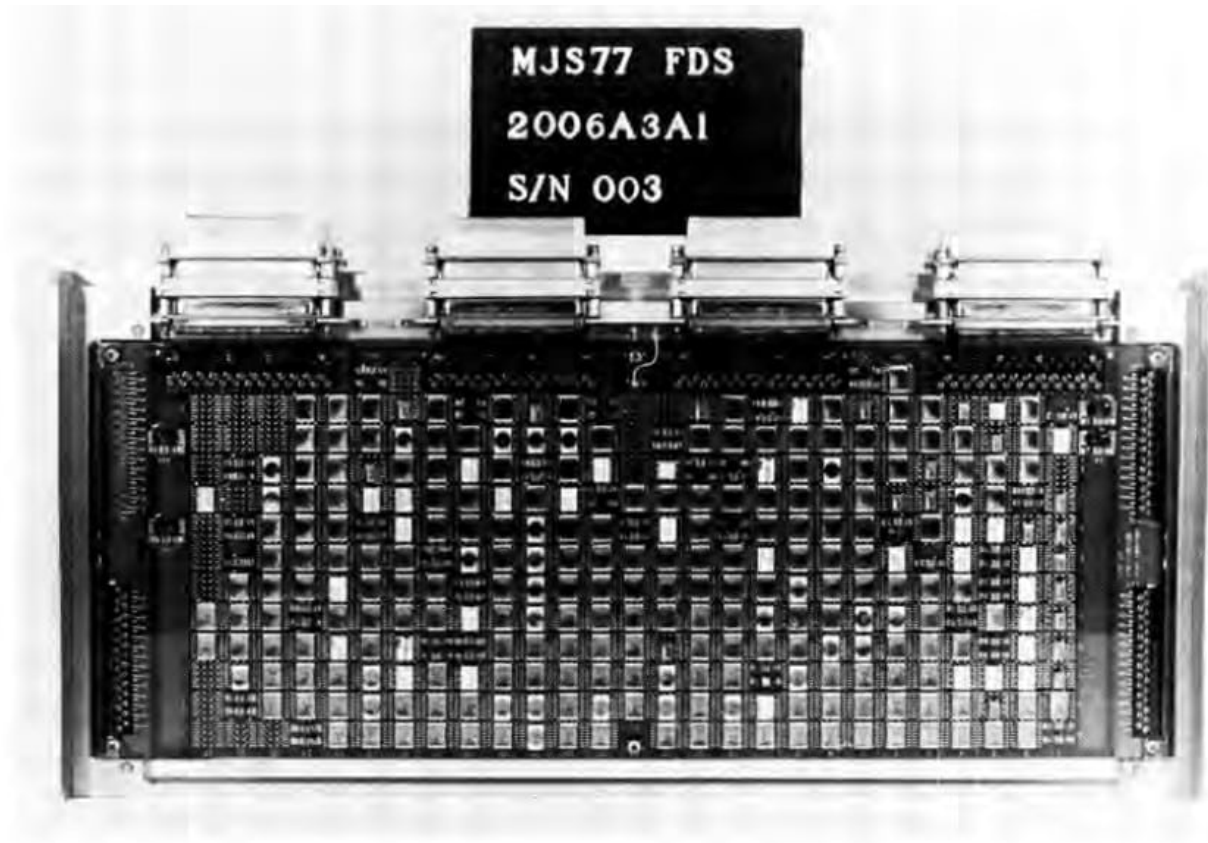


VOYAGER 1 VERSO L'IGNOTO E OLTRE



13 novembre 2026: è questa la data in cui un oggetto costruito dagli umani si troverà per la prima volta nella storia a un giorno luce di distanza dalla Terra. Parliamo della sonda Voyager 1, che nel momento in cui scriviamo galleggia a 23 ore, 29 minuti e 47 secondi luce di distanza, e impiegherà un altro anno per percorrere l'ultima mezz'ora necessaria a completare la giornata. Non il primo record. Partita il 5 settembre 1977 dalla base di lancio di Cape Canaveral, la sonda Voyager 1 si trova attualmente a circa 169,5 AU (unità astronomiche) dal nostro Pianeta, una distanza pari a oltre 25 miliardi di chilometri, e viaggia a più di 62.000 km/h. Detiene già diversi record: è stato il primo veicolo spaziale ad aver superato l'eliosfera, attraversato l'eliopausa (il confine dell'eliosfera) e ad essere entrato nello spazio interstellare. Il 13 novembre 2026, data in cui – stima Alfredo Carpineti, astronomo e giornalista della rivista IFLScience – la sonda si troverà a 24 ore luce di distanza da noi, ci separerà da Voyager 1 una distanza pari a 25,9 miliardi di chilometri, percorsa in quasi cinquant'anni (e questo ci fa capire quanto lenti siamo, rispetto alla luce). E poi? La sonda Voyager 1 continuerà il suo viaggio fino a che, si stima all'inizio degli anni Trenta di questo secolo, i suoi motori si spegneranno: a partire da quel momento la NASA non potrà

più seguirla, ma lei continuerà ad allontanarsi dalla Terra. Dopo aver abbandonato il Sistema Solare, entrerà nella Nube di Oort, una regione sferica che contiene migliaia di miliardi di piccoli oggetti ghiacciati e si estende fino a uno-due anni luce di distanza dal Sole. «La sonda Voyager 1 impiegherà circa 300 anni per raggiungere il bordo interno della Nube di Oort e forse circa 30.000 anni per attraversarla completamente», spiega la NASA. Il Voyager 1 lanciato nel 1977 continua a inviarci dati, dopo aver abbandonato l'eliosfera utilizzando un computer con 69 KB di RAM. Capace di elaborare 81.000 operazioni al secondo, meno di un quinto rispetto al 6502 del Commodore Vic 20, e disegnato in un'epoca in cui gli hard disk a piatti magnetici "Winchester" di IBM immagazzinavano 60 MB in qualche decina di KG di peso, il Voyager monta un registratore a nastro magnetico con 8 tracce, probabilmente dotato di un azimuth più affidabile di quello del Datassette 1530. Quindi Voyager-1 non ha "veramente" un computer, nel senso che non ha un sistema operativo, una RAM o un microprocessore. È stata costruita negli anni '60, prima che tutto questo fosse inventato, e utilizzava chip microcontrollori basati su CMOS della Texas Instruments. Nel complesso, ha un processore a 16 bit e una



memoria “enorme” di 70 Kbytes. Si tratta di una memoria più piccola di una miniatura di un'immagine di un telefono di oggi, ma è stata sufficiente per inviare immagini grazie alle quali abbiamo scoperto che Giove ha degli anelli e molto altro ancora. La memoria è assemblata utilizzando circuiti di filo di rame con campi magnetizzati (un precursore del nostro disco magnetico) che possono conservare i byte anche dopo aver perso alimentazione. Il sistema informatico è composto da 3 computer, uno principale che controlla gli altri e uno ciascuno per la posizione di volo e i dati telemetrici provenienti dai sensori. Ciascuno di essi ha un backup, quindi l'architettura ha un codice replicato. È controllato dal linguaggio Assembly e dal FORTRAN, sviluppato da IBM negli anni '50. E sì, qui funziona ancora alla grande. Il sistema continua a funzionare a meno che non venga interrotto. Nel caso ha uno pseudocodice che gli dice di entrare in modalità debug. Dopo aver funzionato

senza sosta per 50 anni (il che dovrebbe essere un record per un singolo computer), forse a causa dei raggi cosmici, un chip è stato danneggiato, quindi hanno trasferito il codice su un altro chip e riscritto parte del codice. Si pensa che potrebbe trattarsi di un aggiornamento completo del BIOS. Il computer funziona con una piccola quantità di energia elettrica generata attraverso un radioisotopo di plutonio, che si esaurirà nel corso del prossimo anno. Se là fuori esiste vita aliena, Voyager-1 è molto probabilmente la prima cosa che incontreranno proveniente dagli esseri umani. Anche quando l'energia si esaurirà, potrà continuare a viaggiare per almeno un altro miliardo di anni. Per aiutare gli alieni, contiene la nostra posizione nell'universo, un disco d'oro con alcuni brani di Mozart e voci provenienti dal pianeta Terra. Viaggiare oltre il nostro sistema solare con un sistema informatico così piccolo è di per sé un'impresa straordinaria.



IL CAMPO DI AVIAZIONE DI GANFARDINE

Alessio Meuti

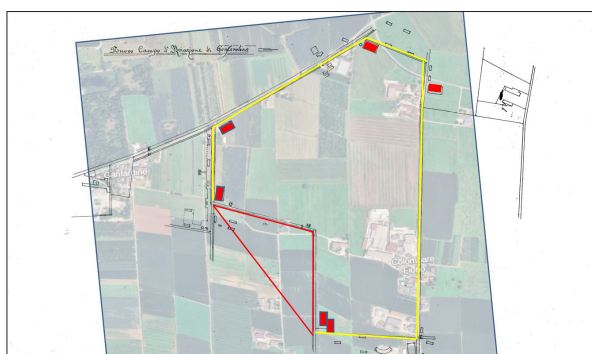
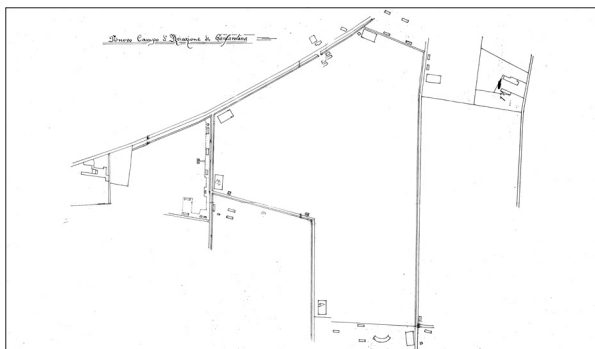


il campo di aviazione di Ganfardine, 1918

*Campo dell'aviazione
a Villafranca*

Il 26 marzo 1918 il Comando del III° Gruppo Aeroplani di Verona effettuò un sopralluogo nella zona di campagna a ridosso della frazione di Ganfardine, nel comune di Villafranca di Verona, per trovare una zona adatta alla realizzazione di un campo di aviazione in grado di ospitare le squadriglie fino allora di stanza nei campi cittadini di Tombetta e Piazza d'Armi. Fu individuato un ottimo fondo di natura prativa delle dimensioni di 750m x 550m, in grado di ospitare tre squadriglie di volo con sei hangar di tipo Bessenau ed altre baracche in legno per ospitare cucine, dormitori, uffici e officine. Il 12 aprile fu quantificato l'onere finanziario e successivamente fu iniziato l'allestimento. L'aeroporto divenne operativo tra il maggio e il giugno 1918 in occasione della battaglia del Solstizio. In precedenza, nel 1917 la posizione di un campo nei dintorni di Villafranca è mostrata su un documento della Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare, "Carta Schematica della Rotta Aerea Torino-Pordenone e derivazioni", nella quale si evince che un campo di atterramento di emergenza era disposto grosso modo da nord-ovest-ovest a sud-est-est, che era anche la direzione di atterraggio. Si potrebbe trattare di una installazione posizionata nella vicinissima frazione di Gasparine. Il primo reparto ad arrivare fu la 134^a Squadriglia con velivoli Pomilio PE il 3 maggio 1918 proveniente da Verona Tombetta/Piazza d'Armi. Il 12 maggio fu la volta della 61^a Squadriglia con i velivoli Savoia Pomilio S.P. 4 e della 1^a Sezione S.V.A. al comando del Capitano Palli, mentre il 14 maggio arrivò la 75^a Squadriglia da Caccia. Dal luglio del 1918, l'aeroporto di Ganfardine ospitò anche il comando del

III° Gruppo Aeroplani, anch'esso proveniente da Verona. Nell'estate del 1918 è da ricordare uno dei maggiori eventi storici nel veronese: l'incontro fra il vescovo Bartolomeo Bacilieri e il re Vittorio Emanuele III, avvenuto il 1° agosto 1918 alle Ganfardine, in occasione dello schieramento delle truppe americane del 332° Reggimento fanteria, alloggiate a Sommacampagna nel Ricreatorio Popolare e poi impiegate sul fronte italiano. Il campo di aviazione aveva grosso modo una forma ad "L" ed era compreso fra le frazioni di Ganfardine, Casello Bassi e Colombare Fiorio. L'area totale di forma triangolare era compresa tra la strada comunale della Valesana e la nuova strada comunale detta di S. Francesco. Non ancora terminati i lavori di preparazione, il 3 maggio cominciano ad affluire su di esso alcune Squadriglie del III° Gruppo Aeroplani (134^a squadriglia), poi la Sezione SIA della 61^a Squadriglia il 12 maggio e la 1^a sezione SVA, la 75^a squadriglia caccia il 14 maggio. Comandante dell'aeroporto fu il Cap. Arturo Oddo. Vi erano schierati i seguenti reparti: 1^a Sezione SVA al comando del Ten. Finzi, 61^a squadriglia al comando del Cap. Brizzi, 75^a squadriglia al comando del Cap. Oddo, 134^a squadriglia al comando del Cap. Barone. Dopo la fine delle ostilità, almeno dal 1923 sull'aeroporto troviamo una scuola di volo privata che perdura fino al 1940. Nel 1940, con l'entrata in guerra dell'Italia questo aeroporto militare fu nuovamente potenziato con la creazione della sede di comando all'inizio dell'abitato di Villafranca, in via Quadrato, lungo la strada provinciale per Verona, con l'accesso agli edifici amministrativi quasi di fronte allo storico monumento risorgimentale del Quadrato.



sovrapposizione mappale / vista satellitare dell'area

Dietro, i grandi hangar per gli aerei, (che dopo la guerra furono occupati dall'industria conserviera Cirio), e l'area del campo di aviazione con piste in erba estese fino alla località di Ganfardine, al confine con il territorio di Sommacampagna. Nel 1941-42 fu nuovamente ampliato, sempre nel territorio di Ganfardine di Villafranca, con piste bitumate. Il 5 aprile 1943 l'aeroporto fu trasformato da "campo di fortuna disarmato" a aeroporto di 1^a classe armato. Il 10 aprile 1943 cominciarono ad affluirvi i reparti del 10° Stormo Bombardamento Terrestre. Il 29 aprile successivo avvenne la cerimonia di inaugurazione del nuovo campo. All'epoca il comandante era il Col. Pilota Ettore Pasquinelli. Con il trasferimento dello stormo a lesi, avvenuto il 31 maggio 1943, sul campo rimasero il 1° Nucleo Addestramento Bombardamento e la Scuola di Volo senza Visibilità. Dal 1 giugno il comandante dell'aeroporto divenne il Magg. Aldo Passerini. Dopo l'8 settembre 1943, con l'invasione tedesca, vennero requisiti diversi terreni ai contadini della zona tra Villafranca e Sommacampagna, e l'Aeroporto fu allora potenziato con una prima pista costruita in cemento, che era lunga 2.020 metri. Fu poi prolungata in due epoche successive fino a raggiungere la lunghezza complessiva di 2.990 metri, comprendeva il dislocamento di hangars, arrivando, per le diverse diramazioni delle piste e margherite di decentramento, anche fino a ridosso dell'abitato di Sommacampagna. In seguito a questi lavori, l'aeroporto vide un notevole movimento bellico operativo, con insediamento di postazioni di batterie contraeree, di velivoli e altre attrezzature militari, divenendo così un punto strategico per operazioni militari di grande importanza. L'aeroporto subì bombardamenti alleati. Tra questi si ricorda quello del 12 ottobre 1943, che oltre gli obiettivi militari colpì anche le zone di campagna circostanti, e del 26 agosto 1944, giorno

della "Fiera" che colpì parzialmente anche la popolazione di Sommacampagna con un bombardamento a tappeto di spezzoni (piccole bombe incendiarie e dirompenti), nella zona sud-est del paese, all'inizio di via Dossobuono e Bigatara dove si trovavano hangar e piste con aerei. La Luftwaffe schierò sull'aeroporto un gruppo da caccia con BF109G dal 24 agosto 1943 al 9 settembre 1943, poi un gruppo di bombardieri Ju88D dal 25 settembre 1943 al 14 dicembre 1943 (il KG30 Adler), poi dal 10 ottobre 1944 all'aprile del 1945 vi fu stanziata una squadriglia del NSG 9 della Luftwaffe armato con velivoli Stukas. L'aeroporto venne completamente distrutto dai bombardamenti degli americani e dai soldati tedeschi prima di abbandonarlo. Il 25 Aprile 1945, finita la guerra, senza più nessun controllo militare, divenne un arsenale all'aria aperta con vari pericolosi residui bellici abbandonati: bombe e spezzoni incendiari inesplosi, carcasse di aerei, di camion, di motociclette, reperti di munizioni, proiettili di cannoncini di contraerea. Nell'immediato dopoguerra rimase solo un presidio di vigilanza che fu sciolto il 25 maggio 1946. Nel 1951 furono eseguiti lavori per l'ampliamento dell'aeroporto, con il prolungamento della pista di volo e la costruzione di fabbricati per alloggi e servizi vari che trasformarono radicalmente l'aeroporto, rendendolo adatto ad ospitare i nuovi velivoli a getto. Nello stesso anno cominciarono ad affluire uomini e mezzi del 5° Stormo C.T.. Il 1 febbraio 1953 il 5° Stormo si trasformò nella 5^a Aerobrigata, che nel 1956 si trasferì poi a Rimini. Nel frattempo, dal 1 dicembre 1954, sull'aeroporto ebbe sede il 3° Stormo Ricognizione Tattica che, trasformatosi anch'esso in Aerobrigata il 1 gennaio 1956, e subendo nel tempo cambiamenti ordinativi e di funzione, è ancora presente sul sedime di Villafranca.



BARONESSA O ATTRICE? MEGLIO AVIATRICE



Nel 1909, la baronessa Raymonde de Laroche era a cena con Charles Voisin, il famoso pioniere del volo, che le suggerì di imparare a pilotare un aereo. Ne nacque una sua nuova ambizione che la portò al campo di volo francese di Chalons, dove ricevette lezioni dallo stesso Voisin. L'8 marzo 1910 ottenne la prima licenza di pilota rilasciata a una donna. Partecipò al meeting di Reims del 1910 come unica donna in gara e rimase gravemente ferita in un incidente. Dopo una lunga convalescenza, vinse la Femina Cup per un volo senza scalo di quattro ore. Nel 1919, la baronessa stabilì il record femminile di altitudine a 4.785 metri (15.700 piedi). Nell'estate del 1919, de Laroche, che era anche un ingegnere di talento, si presentò

all'aerodromo di Le Crotoy per pilotare un nuovo aereo nella speranza di diventare la prima donna pilota collaudatrice. Purtroppo, l'aereo entrò in picchiata durante l'avvicinamento all'atterraggio e sia la baronessa che il pilota persero la vita. Una statua di de Laroche si trova all'aeroporto Le Bourget in Francia. Si chiamava in realtà Elise Deroche, nata a Parigi il 22 Agosto 1882 in una umile famiglia, il padre era un idraulico, e fin da piccola mostrò un'irresistibile attrazione verso macchine e motori e nei confronti del teatro e crescendo coltivò in maniera egregia entrambe le passioni. Divenne infatti un'apprezzata attrice teatrale con lo pseudonimo di Raymonde de Laroche ed è ricordata come una delle pioniere dell'aviazione poiché



fu la prima donna ad ottenere un brevetto di volo l'8 marzo 1910 a Eliopoli, in Egitto (curiosa coincidenza: proprio l'anno successivo, proprio nell'8 marzo, sarebbe stata istituita la Giornata Internazionale della Donna). Conseguì il brevetto n. 36 emesso dalla Fédération Aéronautique Internationale e consegnato dall'Aéro-Club de France. Il biplano su cui Raymonde imparò a volare era un monoposto e non era in grado di sollevare più di una persona. Aveva imparato a volare grazie al costruttore di automobili e aviatore Charles Voisin, conosciuto ad una cena e al quale chiese in quell'occasione, con gran stupore degli astanti, di insegnarle a volare. Detto, fatto. Dopo pochi mesi da quell'incontro Elise/Raymonde realizzò il suo sogno e il 22 Ottobre 1909 su un monoposto, il biplano Voisin, mentre quest'ultimo le dava istruzioni da terra, lei si alzò in volo e percorse 272 metri. Si racconta anche che Voisin le avrebbe vietato di prendere i comandi da sola. In realtà non fu la prima donna a volare su un aeroplano poichè una certa Mademoiselle Van Pottelsberghe nel 1908 si era alzata in volo come passeggero, mentre la prima donna a pilotare era stata invece l'artista e aviatrice Therese Peltrier, sempre nel 1908, pur senza ottenere un regolare brevetto. Nel gennaio 1910, appena dieci settimane dopo aver volato per la prima volta, de Laroche ebbe anche il suo primo incidente: nel corso di un atterraggio colpì con la coda del suo aereo un albero sul bordo del campo di volo e il velivolo precipitò. Raymonde se la cavò con una clavicola fratturata e una commozione cerebrale. Nel 1910 Raymonde partecipò anche al secondo meeting di Reims dove l'8 luglio però il suo aereo si schiantò al suolo e Raymonde riportò numerose fratture anche se nel giro di due anni guarì completamente e ritornò a volare. Nel 1912 lei

e Charles Voisin furono coinvolti in un grave incidente, questa volta automobilistico: Voisin rimase ucciso e de Laroche fu gravemente ferita. Raymonde tornò a volare e nel 1913 e vinse la Coppa Femina, un premio di 2.000 franchi messo in palio da Pierre Lafitte, l'editore del giornale Femina, per la prima donna che fosse stata in grado di compiere un volo di 4 ore. Nel volo con cui si aggiudicò la vittoria de Laroche percorse ben 323 chilometri prima di essere costretta ad atterrare a causa di un guasto meccanico. Nel frattempo la rivista «Flight» la proclama "First Aviatress of the World" (nonché baronessa, un titolo che conserverà sulla stampa internazionale). Partecipa alla riunione aviatoria di San Pietroburgo (dov'è applaudita dallo zar Nicola II), Budapest e Rouen. Nel 1913 batte il record di durata in volo e di distanza in circuito chiuso. Durante la guerra mondiale, alle donne è vietato volare perché sarebbe troppo pericoloso, e dunque si mette a disposizione dell'esercito e porta in automobile gli ufficiali tra le retrovie e il fronte. Dopo la pausa imposta dalla Grande Guerra, nel Giugno 1919, Elise/Raymonde si prese un'ulteriore soddisfazione battendo il record femminile di volo in alta quota raggiungendo i 4785 metri di altitudine, ma la sua passione per il volo le sarà fatale. Raymonde, che aveva anche notevoli competenze tecniche, fece nel 1919 l'addestramento finalizzato a diventare la prima pilota collaudatrice della storia. Il 18 luglio decollò a bordo di un aeroplano sperimentale insieme al collaudatore Barrault ma durante l'atterraggio il velivolo andò fuori controllo, picchiò e si schiantò al suolo: Raymonde de Laroche morì sul colpo e Barrault sull'ambulanza che lo stava portando all'ospedale. Raymonde de Laroche, la libellula che aveva solcato i cieli, aveva 37 anni.

il corpo esanime di Raymonde de Laroche, 18 luglio 1919





LA PRIMA MEMORIE STORICHE 1965



da sinistra: Baldini, Pugno, Bensi, Cicero, Esposito, El Paso, 1965

La narrazione delle memorie storiche della 1^a Aerobrigata I.T. attraverso la consultazione delle memorie storiche conservate presso l'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, sono giunte al 1965, un anno di consolidamento strutturale e operativo del reparto. Al comando della 1^a Aerobrigata I.T. sull'aeroporto di Padova troviamo, il 1 gennaio 1965, il generale di Brigata Aerea pilota Vincenzo Lucertini. Il comandante in seconda è il colonnello pilota Arrigo Bagaioli. Il R.E.R.T. (Reparto Efficienza Rifornimento e Trasporti) è comandato dal colonnello pilota Pietro Benato mentre il R.S.O.G. (Reparto Servizi Operativi Generali) è diretto dal colonnello pilota Camillo Mazzocco. Il 16° Reparto I.T. con sede sull'aeroporto trevigiano di Sant'Angelo è al comando del tenente colonnello pilota Renato Dell'Omodarme, sostituito in data 1 marzo dal colonnello pilota Edoardo Gonz. Da lui dipendono il 56° Gruppo I.T. di Cà Tron (Ve) al comando del maggiore pilota Filippo Barbagallo, il 57° Gruppo I.T. di Ceggia (Ve) al comando del maggiore pilota Renato Fruppi, il 58° Gruppo I.T. di Cordovado (Pn) con comando vacante (il 15 febbraio il comando sarà assunto dal tenente colonnello pilota Duccio Pontevivo) e la 58^a Squadriglia I.T. del capitano pilota Isacco Sacchi, il 59° Gruppo I.T. in sede temporanea a Udine Campoformido con

comando vacante (il 1 marzo il comando sarà assunto dal maggiore pilota Tiziano Miazzi) e la 59^a Squadriglia I.T. del capitano pilota Alberto Pecile, e infine il 64° Gruppo I.T. anche esso in sede temporanea a Udine Campoformido con comando vacante (il 1 marzo il comando sarà assunto dal maggiore pilota Tiziano Miazzi) e la 64^a Squadriglia I.T. del capitano pilota Beniamino Elsito. Il comando del 7° reparto I.T. nella sede di Vicenza è affidato al tenente colonnello pilota Ermete Molinaro. Da lui dipendono il 65° Gruppo I.T. di Montichiari e il 66° Gruppo I.T. in sede temporanea a Montichiari (Bs), entrambi al comando del maggiore pilota Alberto Sabatini (dal 1 marzo il comando del 66° Gruppo I.T. è assunto dal tenente colonnello pilota Eliseo Pacchiani). Dal 7° Reparto I.T. dipende anche il 67° Gruppo I.T. di Monte Calvarina (Vr) comandato dal maggiore pilota Alessandro Girardi (promosso a tenente colonnello il 6 gennaio). Il 17° Reparto I.T. sulla sede di Padova è al comando del tenente colonnello pilota Giuseppe Ramaciotti, promosso tale il 1 gennaio. Dal 17° reparto dipendono il 72° Gruppo I.T. di Bovolone (Vr) al comando del capitano pilota Florio Maestrini, il 79° Gruppo I.T. di Zelo (Ro) al comando del maggiore pilota Ettore Di Valvasone, l'80° Gruppo I.T. di Conselve (Pd) comandato dal capitano pilota



Gildo Calò, El Paso, 1965

Dante Ottani e l'81° Gruppo I.T. di Chioggia (Ve) al comando del maggiore pilota Alfonso Suraci. Naturalmente nel corso dell'anno avvengono degli avvicendamenti: Il 10 settembre il colonnello pilota Giuseppe Bertuzzi assume la carica di comandante del 7° Reparto I.T., il 15 settembre il generale di Brigata Aerea pilota Anael Franchina assume il comando della 1ª Aerobrigata I.T., il 30 settembre il colonnello pilota Giannino Balboni assume la carica di comandante del 17° Reparto I.T., il 10 ottobre il maggiore pilota Luciano Garavelli assume la carica di comandante del 57° Gruppo I.T., il tenente colonnello pilota Libero Biasin la carica di comandante del 59° Gruppo I.T., il tenente colonnello pilota Carlo Alberto Angeleri assume la carica di comandante del 67° Gruppo I.T. e il tenente colonnello pilota Martino Bellora quella di comandante del 80° Gruppo I.T.. Nel periodo maggio-giugno sono effettuati i tiri reali negli Stati Uniti presso il poligono di Mc Gregor Range cui partecipano tutti i gruppi dipendenti. Dei 36 missili lanciati 30 raggiungono positivamente il bersaglio assegnato; i 6 missili che falliscono il completamento della missione lo fanno a causa di difetti costruttivi o del cattivo funzionamento di qualche apparato di bordo e pertanto l'insuccesso è attribuito a cause di forza maggiore non imputabili al personale dei Gruppi I.T.. Dall'A.S.P. (Annual Servicing Practise) l'Aerobrigata ottiene un punteggio medio di 93,38%, classificandosi tra i migliori Reparti Nike della NATO. Nel dettaglio il 56° Gruppo effettua i tiri dal 20 marzo al 28 marzo ottenendo 1919 punti pari al 96%, il 57° Gruppo nello stesso periodo ottenendo 1902 punti pari al 95.1%. Gli altri due Gruppi del 16° reparto, il 58° e il 59° hanno effettuato i tiri dal 3 al 11 aprile ottenendo rispettivamente 1985 punti pari al 99.3% e 1770 punti pari al 88.5%. I Gruppi del 7° Reparto I.T. effettuano la campagna ASP dal 1 al 23 maggio 1965 ottenendo il 64° 1943 punti pari al 97.2%, il 65° 1966 punti pari al 98.3%, il 66° 1960 punti pari

al 98% e il 67° 1920 punti pari al 96%. I Gruppi dipendenti dal 17° Reparto I.T. effettuano i tiri reali dal 29 maggio al 27 giugno 1965. Il 72° ottiene 1847 punti pari al 92.4%, il 79° 1985 punti pari al 99.3%, il 80° 1933 punti pari al 96.7% e il 81° 1995 punti pari al 99.8%. Il Team Ispettivo della Tactical Evaluation assegna anche per il 1965 alla 1ª Aerobrigata I.T. la II categoria. Gli apparati IFF/SIF sono funzionanti in tutti i 12 Gruppi I.T.. Inizia il periodo di addestramento tra le 3 stazioni RTS (Radar Tracking Station) e i Centri Operativi per la trasmissione automatica delle tracce. Anche i lavori sulla base di Monte Toraro sono in via di ultimazione. Il 1 luglio 1965 lo Stato Maggiore Aeronautica Militare dispone la trasformazione dei Reparti E.R.T. e S.O.G. in Reparti S.T.O. e S.L.O.. Dal primo dipendono il Gruppo Efficienza Missili, il Gruppo Rifornimenti e il Gruppo Telecomunicazioni e Assistenza al Volo. Dal secondo dipendono l'Ufficio Amministrativo, il Gruppo Impianti, il Gruppo Trasporti, il Gruppo Sanitario, il Gruppo Protezione Locale e il Gruppo Servizi Vari. Al 31 dicembre 1965 la 1ª Aerobrigata I.T. dispone di 244 ufficiali di cui 148 F4 e allievi F4 e 22 tecnici, 1249 sottufficiali e 2039 avieri di truppa. I missili in carico sono 118 Hercules e 149 Ajax. Il materiale di volo è composto da 2 Agusta Bell 47J di cui 1 efficiente, 1 Agusta Bell 47J3 inefficiente e 2 Agusta Bell 204/B di cui 1 efficiente.



Giovanni Esposito, El Paso, 1965



IL GRIFO RAMPANTE E L'AQUILA ROMANA DEL 7° GRUPPO CACCIA

Giorgio Catellani

Prosegue la rassegna dei distintivi storici delle unità Nike con lo stemma del 7° Gruppo Caccia, operativo dal 1924 al 1943, ricostruito nel 1959 come 7° Gruppo IT e poi trasformato in 7° Reparto IT nel 1964

Negli anni della Regia Aeronautica - diversamente dagli altri due Gruppi (poi Reparti e successivamente Stormi) della 1^a A/B / BA , che sono sempre stati inquadrati nel 1° Stormo - il 7° Gr. ha avuto vicende abbastanza complesse, che di seguito pare opportuno sintetizzare.

Il 7° Gruppo Aeroplani da Caccia viene costituito a Ciampino Sud, con decorrenza dal 14 ottobre 1924, alle dipendenze del 1° Stormo, sulle Sq. 76^a e 91^a, già operative con gli SPAD XIII a Lonate Pozzolo, alle dipendenze del 23° Gruppo. Il giorno 30 dello stesso mese si aggiunge l'84^a Sq., formata a Centocelle sui Ni.29, poi assegnati anche alle altre due Squadriglie.

Il 25 dicembre 1925 il 7° Gr., riunito a Ciampino e che inquadra anche la 86^a Sq. in via di attivazione sui CR.1, è assegnato al nuovo 2° Stormo Aeroplani da Caccia e poi, il 10 gennaio 1927, diventa Gruppo Autonomo con sede, struttura e dotazione immutate.

Il 20 maggio 1928 il 7° Gruppo, nel frattempo armato con gli AC.3, passa alle dipendenze dell'8° Stormo Misto. Nell'aprile 1929 le Sq. 84^a e 91^a ricevono i CR.20, che si affiancano agli AC.3 usati dalle altre due Squadriglie.



Il CR.20 91-8 / MM 1743 a Ciampino intorno al 1930.

Il caccia - che non mostra distintivi di Stormo, Gruppo o Squadriglia - fa parte di un lotto di novantacinque aerei il cui acquisto è autorizzato il 3 gennaio 1929.



Il 10 ottobre 1929 l'8° Stormo viene sciolto e il 7° Gruppo torna ad essere Autonomo, con anche compiti sperimentali nel campo dell'assalto. Il 31 maggio 1931 le Sq. 84^a e 91^a si spostano in volo a Campofornido, dove il giorno seguente sono assegnate al nuovo 10° Gruppo del 4° Stormo; per sostituirle, nell'ambito del 7° Gr. sono formate le Sq. 98^a e 99^a, con gli AC.3.



*Formazione di AC.3 della 86^a Squadriglia in volo verso la fine degli anni venti.
Anche in questo caso, sugli aerei non sono presenti insegne di reparto.*

Il 2 ottobre 1931 l'unità assume la denominazione di 7° Gruppo Autonomo d'Assalto e poi, il 1° gennaio 1934, passa alle dipendenze del neocostituito 5° Stormo, con le Sq. 76^a, 86^a, 98^a sempre dotate di AC.3. Dalla primavera del 1936 prendono il via le consegne di nuovi aerei (AP.1 e Breda 64) specificamente destinati a svolgere l'attività di assaltatori, seguiti nell'anno successivo dai primi Breda 65, con i quali il 1° luglio 1938 il Gruppo si trasferisce a Lonate Pozzolo, unitamente al resto del 5° Stormo.

Il 6 maggio 1939 arrivano i primi Breda 88 e l'assegnazione dei nuovi mezzi comporta il cambio di specialità del reparto, che dal 30 agosto 1939 diventa Caccia Terrestre e poi unità da Combattimento, con la stessa decorrenza, come disposto dal Foglio d'ordini riservato n. 26 del 13 settembre seguente. Nei primi giorni di giugno 1940, il 7° Gr. è assegnato alle dirette dipendenze del Comando della 3^a Squadra Aerea, quale Gruppo Autonomo, e si rischiera sul campo di manovra di Campiglia Marittima, per operare sul fronte francese ma svolgendo poi solo un'attività assai modesta.

Il 13 luglio 1940 il Gruppo è di nuovo inquadrato nel riattivato 5° Stormo, ma poco dopo è trasferito in Libia, dove nell'agosto seguente torna ad essere Autonomo. Alla metà del successivo mese di novembre, constatata l'impossibilità di impiegare operativamente i Breda 88, il Gruppo è sciolto ed il suo personale rientra in Italia, abbandonando gli aerei sui campi africani.

Nel gennaio 1941 il 7° Gruppo (Sq. 76^a, 86^a, 98^a) è riattivato su C.200 a Treviso, alle dipendenze del 54° Stormo CT al quale è assegnato dal 10 dicembre precedente. Il reparto prende poi parte alle operazioni di guerra, per lo più sulla Sicilia ma anche in Tunisia, ed è infine soppresso nel maggio 1943.

Inizialmente, il 7° Gruppo adotta come proprio distintivo il grifo rampante, già simbolo della dipendente 91^a Squadriglia, modificandone peraltro in modo significativo la veste grafica. Si tratta di un animale chimerico alato, con la parte anteriore del corpo e la testa d'aquila, con le orecchie da equino, e quella posteriore da leone. In araldica, esprime i concetti di forza e vigilanza, simboleggiando altresì la protezione dei beni della terra e delle città, attuata con determinazione e, all'occorrenza, anche con ferocia. Di conseguenza, si tratta di un soggetto che bene si presta a rappresentare una unità da caccia. L'insegna individua il reparto per alcuni anni e, pur non risultando dipinta sugli aerei in dotazione, è documentata su alcune cartoline.

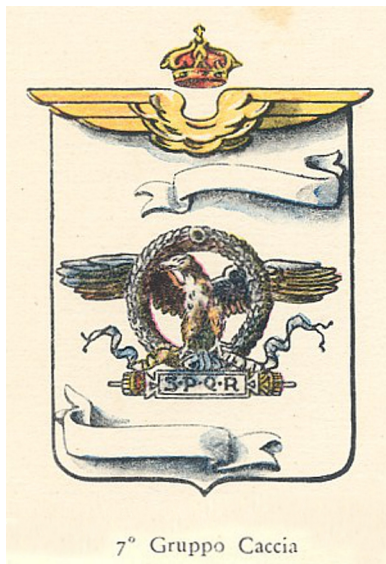


Cartolina (retro sopra e fronte a destra) del 7° Gruppo Autonomo Aeroplani da Caccia con timbro del 19 luglio 1928, quando l'unità è da poco inquadrata nell'8° Stormo Misto.

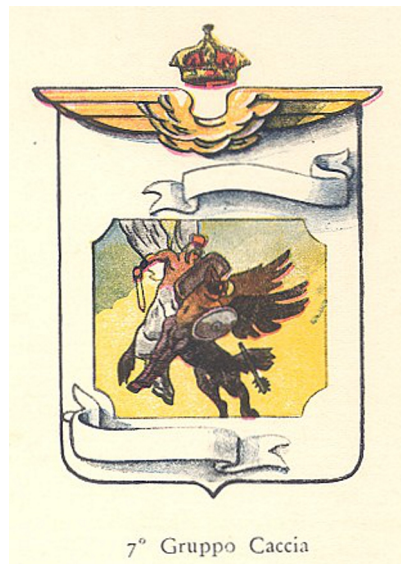
A fianco del grifo rampante si direbbe adottata anche una ulteriore insegna, costituita dall'aquila romana, pure stampata sul retro della cartolina di cui sopra e presente anche nella raccolta de Mendoza. L'emblema è noto come distintivo del Gruppo Sperimentale Comunicazioni Aeree, attivo a Centocelle tra il novembre 1918 e l'autunno del 1920, e si direbbe essere stato scelto quale indicazione della sede romana dell'unità nonché come metaforico richiamo alle glorie di Roma antica.



7° Gruppo Caccia



7° Gruppo Caccia



7° Gruppo Caccia

Le tre cartoline attribuite al 7° Gruppo nella raccolta de Mendoza del 1933 / 1934.

Tra i soggetti che Saverio Laredo de Mendoza individua come simboli del 7° Gr. vi sono anche due centauri alati in lotta, tratti da una cartolina (v. pagina seguente a destra: esemplare viaggiato il 27 agosto 1930) nella quale, come insegna del Gruppo stesso, è peraltro presente il grifo. Si ritiene quindi che le due creature composite che si affrontano in volo non rappresentino un emblema di reparto, ma siano semplicemente un'allegoria della lotta nel cielo del bene (il centauro bianco vincitore) contro il male (l'avversario nero).

In ogni caso, il grifo resta in uso quale stemma del 7° Gruppo fino a quando la 91ª Squadriglia, presso la quale il soggetto ha avuto origine, passa al 4° Stormo e si sposta a Campofornido.



L'aquila romana chiaramente visibile sulla parte anteriore della fusoliera di un CR.1 della 76^a Squadriglia intorno al 1927.



Alcuni mesi dopo la cessione della 91^a Sq., il 7° Gr. diventa un'unità dell'assalto; come emblema del Gruppo, viene quindi scelto il distintivo di merito istituito per il personale navigante in forza ai reparti di tale specialità, costituito da due ali dorate con al centro un gladio argenteo. Di tale simbolo si dà notizia con il Supplemento n. 3 del Giornale Ufficiale della RA, pubblicato il 21 novembre 1931, e lo stesso resta in uso fino al 30 gennaio 1941.

Presso il 7° Gr., il disegno è completato dal motto "Comminus" (Corpo a corpo), posto nella parte superiore, ad indicare la capacità dell'unità di attaccare obiettivi terrestri, con voli a bassissima quota, fin quasi a contrapporsi al nemico faccia a faccia. Fino a quando il Gruppo è Autonomo, il soggetto è usato per la produzione di ciondoli, con la denominazione del reparto sul retro; inoltre viene stampato su biglietti, buste, carta da lettere e cartoline, ma non è applicato sugli aerei impiegati.



Dettaglio dell'insegna sul retro di una busta spedita il 23 giugno 1933.



Ciondolo (fronte e retro) in argento del 7° Gruppo Aviazione d'Assalto, prodotto dalla ditta Johnson.

Nota:

quanto ai numeri identificativi dei Gruppi, si fa presente che - per semplicità - sono sempre usati i numeri arabi, anche se, per queste unità, la numerazione con cifre romane è restata in uso fino al 31 dicembre 1939, venendo abolita a decorrere dall'inizio dell'anno seguente con Foglio d'ordini n. 36 del 25 dicembre 1939.



GIOVANNI PASCOLI, ODI E INNI

da: www.volidasogno.it



Il XIX secolo si chiude con l'incidente aereo mortale di Salomon August Andrée (1850-1897) sulla calotta polare e con la morte di Otto Lilienthal, precipitato da un'altezza di quindici metri dopo oltre 2000 voli in alianti. Latham affonda nel tentativo di attraversare la Manica, Geo Chavez (1887-1910) muore nel valicare le Alpi. Giovanni Pascoli dedica al primo un commosso componimento poetico nel quale rappresenta Andrée al culmine della sua impresa eroica. L'uomo è solo, nell'immota eterna immensità celeste è sopraffatto dall'emozione del traguardo raggiunto: *«in un miraggio / subito, immenso, annunziò: Son giunto!»*. Tutto, intorno a lui, sembra cantare la sua gloria, ma la poesia, con elementi tipici pascoliani: i simboli funebri del suono delle campane e il muoversi delle porte, le misteriose voci dallo spazio, l'universo stellare, annuncia il sopraggiungere insidioso della morte proprio sull'onda della conquistata meta. Riconoscendo nella produzione poetica del Pascoli la presenza costante del tema della morte e considerando invece assai poco pascoliana l'ispirazione poetica di tipo celebrativo, si osservi che, in

questo caso, l'eroe è speciale e tale da essere raffigurato come possibile vincitore della morte, che appare qui come trapasso verso un aldilà confortato dall'immortalità della fama, dalla riconoscenza dei vivi, privo delle miserie umane. La poesia, divisa in tre parti dalla tonalità onirica prevalente, è orchestrata, entro un'atmosfera densamente simbolica, in un crescendo d'attesa fino alla concentrazione sulla figura dell'eroico «uomo alato» che il poeta arricchisce del principale significato allegorico assegnatogli dall'arte: la sfida al limite, la vocazione ad andare oltre i condizionamenti, la concorrenza al divino, il viaggio verso l'estremità del mondo (Pascoli, Andrée). Se è vero che il sentimento del morire incalza di continuo l'immaginazione poetica pascoliana, nessun'altra impresa, meglio che quella aviatoria, offre al poeta romagnolo il destro di cantare in agguato la fine dell'esistenza, di rappresentarne la minaccia, ma d'interpretare persino una laica rinascita nel mondo stellare, dove gli eroi spazieranno nel loro volo infinito. Certo, la conclusione dell'esistenza nel momento della sua più ambita realizzazione ha un significato quasi sacrificale e così



la interpreta il Pascoli sia in quest'inno ad Andrée, sia nell'ode a Chavez, il primo trasvolatore delle Alpi, che Luigi Barzini, nel suo "Il volo che valicò le Alpi", definisce «uomo sospeso sulla morte». Il peruviano Chavez, detto Geo, valicò il Sempione in aeroplano da Briga a Domodossola dove precipitò, ferendosi mortalmente a impresa terminata, il 23 settembre 1910. Ancora una volta il Pascoli interpreta il volo di Chavez come una solitaria sfida alla morte. La poesia, costruita tra realtà e simbolismo, rappresenta il volo come azione eroica per eccellenza; per essa l'aviatore si distingue dall'uomo comune e si fa compagno delle sacre aquile, simbolo della divinità. Il poeta immagina le aquile alla ricerca «dell'uomo alato» che «in cielo, un dì, mirabilmente muto, // passar fu visto, come Dio, seduto! i grandi uccelli cercano ...» La terzultima terzina citata è, in sintesi, il centro della poesia e la moderna versione che il Pascoli dà del mito d'Ulisse accompagnato a quello, divenuto realtà, di Icaro. Nell'ode, il volo di Chavez in vetta alle rocce, sugli orridi a valicare le gole, rasente forcelle e speroni dirupati, in ascesa in cerca delle condizioni migliori e infine in discesa per l'atterraggio evitando insidie e scongiurando imprevisti, corrisponde a quello della terra tra le costellazioni in vertiginoso roteare tra i mondi. Il Pascoli ne fa infatti un motivo della sua poesia cosmica; il volo del peruviano è «in realtà, un'infinita caduta dentro il cielo, fra le nebulose, verso il sole, e la conclusione di esso è tale sublimazione cosmica, non certamente la caduta dell'aereo dell'eroe fra le montagne, in mezzo alle quali le sacre aquile insistono a cercarlo». Le aquile sono naturalmente maestre del volo negato all'uomo e così sono infatti rappresentate nella seconda terzina che le raffigura «placide», mentre inquietudine nasce in loro al ricordo (o forse hanno sognato?) di «un essere terreno» che è passato «forte rombando» nei loro spazi infiniti.

Chavez

*Cercano ancora... Cercano tra i venti
randagi, in mezzo alle selvaggie strette,
su scrosci di valanghe e di torrenti;*

*cercano ancora, l'ultime vedette,
rapide trasvolando per le gole,
placide roteando sulle vette,*

*lungo il confine, immenso azzurro, sole
tra l'aria e il vuoto, tra la terra e il sole.*

*Hanno sognato forse nella notte!
Battono l'ala contro la parete
dei borri, presso l'orlo delle grotte.*

*Ad ogni tonfo che l'eco ripete,
sbalzano su, guardando fise in fondo
dei cupi abissi, guardando inquiete*

*subito in cielo; con orror profondo
solcano a sghebo, spaurite, il Gondo:*

*hanno esplorato i monti, hanno gridato
alle montagne; con insonne cuore
mirano il cielo immobile e stellato:
palpitano alle raffiche sonore,*

*tremano d'una nuvola, d'un tuono
ch'a un tratto scoppia e lungamente muore;
posate ognuna sur un irto cono
mirano gli astri, se ne venga un suono...*

*se ancora appaia, cresca agli occhi, e passi
forte rombando, un essere terreno...
colui che ascende ma strisciando ai sassi,*

*colui che sogna e non è mai sereno,
colui che pensa, ma non vola, bruto
dannato al suolo dove rode il freno;*

*che in cielo, un dì, mirabilmente muto
passar fu visto, come Dio, seduto!*

*un uomo! l'uomo alato! che discese
e che sparì. Dietro le roccie nere,
ei discendea con le grandi ali tese*

*simile al sole delle fiammee sere,
simile al sole che si trascolora,
quanto al salire, tanto nel cadere.*

*Ebbe l'occase; quando avrà l'aurora?...
Cercano, le vedette ultime, ancora.*

*Aquile, no! Non lo vedrete. Ancora
egli discende e nell'orecchio il gelo
ha di quel soffio e il rombo di quell'ora.*

*Aquile, no! Non più raffrena anelo
il suo remeggio, più non chiude l'ale
poi ch'una volta le distese in cielo.*

*Discende ancora con un volo eguale,
discende sempre, calmo ed immortale.*

*Che forre e gole e vortici e spavento
di precipizi e giganteggiar d'erte
roccie e improvvisi sibili di vento!*

*O voi delle altitudini deserte,
aquile dei ghiacciai, delle morene,
ei va con l'ale eternamente aperte,
va per le solitudini serene,
fuor della terra, o aquile terrene!*

*fuor della terra che notturne a prova
serrate, come preda da voi morsa,
tra i fieri artigli, a che più non si muova;*

*eppur si muove, e corre, e nella corsa
v'aggira e porta e al sole riconduce;
mentre lontana splende la Grande Orsa,
splende Orione, Aldebaran, Polluce...
Ma ci discende nella pura luce.*

*Discende? Ascende! Aquile, gli occhi aprite
avvezzi al sole che gli spazi invade,
alle stelle remote ed infinite!*

*Là, sulle incerte nebulose rade,
là, sull'immensità che gli s'invola
di sotto, là, su l'alto cielo ei cade.*

*Cade, con la sua grande anima sola
sempre salendo. Ed ora sì, che vola!*



IL PRIMO LANCIO

Alessio Meuti



Il primo lancio sperimentale riuscito di un missile Nike avvenne nel 1951. Più tardi questo missile fu chiamato Ajax. Nike Ajax era un sottile missile a due stadi alimentato da un motore a propellente liquido che utilizzava una miscela di acido nitrico fumante (IRFNA), di Dimetil Idrazina asimmetrica e di JP-4. L'Ajax era spinto fuori dalla sua rampa da un booster a caduta a propellente solido che bruciando per circa 3 secondi, era in grado di accelerare il missile con una forza 25 volte più forte della gravità. Il missile poteva raggiungere una velocità di oltre 2800 km/h ed una quota di circa 21.000 metri. La portata, però, di soli 25 km impediva, secondo molti detrattori, a questo missile di essere un efficace sistema di difesa aerea. Di sicuro era di molto superiore alle artiglierie contraeree del tempo ed

era l'unico missile del genere allora esistente. Ajax era armato con tre testate a frammentazione ad alto esplosivo sistemate sulla prua, al centro e sulla coda del missile. Sebbene si fosse anche pensato di dotare l'Ajax di una testata nucleare, il progetto fu lasciato cadere preferendo sviluppare un altro missile del tutto nuovo e totalmente migliorato. Quando si cominciò a schierare il missile Ajax negli Stati Uniti, i lavori sul suo successore, all'inizio denominato Nike-B e poi Nike Hercules, erano già iniziati. I lavori sul successore del primo missile Nike, iniziarono prima dello schieramento degli Ajax. Lo sviluppo di questo nuovo missile fu accompagnato da due linee guida principali. La prima era quella della necessità di realizzare un missile in grado di contrastare efficacemente



le nuove generazioni dei più piccoli e più veloci velivoli a getto, inclusi quelli supersonici e i missili balistici. La seconda era il desiderio di dotare il nuovo missile con una potente testata atomica. Il nuovo missile originariamente denominato Nike-B e poi Nike-Hercules, era molto più potente del suo predecessore in quasi ogni aspetto. Aveva una portata massima di circa 40 km, una velocità massima di quasi 4000 km/h e la capacità di raggiungere obiettivi ad oltre 30.000 metri. Si trattava proprio di un sistema di difesa aerea molto potente. L'Hercules era sprovvisto della maggior parte delle piccole valvole elettroniche miniaturizzate impiegate sull'Ajax e nei suoi booster impiegava propellente solido che lo rendeva molto più semplice e sicuro del suo predecessore, che impiegava componenti liquidi altamente caustici. L'Hercules era stato progettato fin dall'inizio per portare una testata nucleare. Designata W31, la testata nucleare era disponibile in tre versioni: piccola (3 kilotoni), media (20 kilotoni), e grande (30 kilotoni). Per dare un'idea, la bomba atomica sganciata su Hiroshima, verso la fine della seconda guerra mondiale, aveva una potenza di circa 15 kilotoni. Armato con la sua carica nucleare, un solo Nike Hercules era in grado di distruggere intere formazioni di velivoli attaccanti. Questa testata permetteva al missile non solo di distruggere il velivolo ostile, ma anche qualsiasi carico bellico nucleare di cui fosse eventualmente dotato. Alcuni dei primi Hercules schierati negli Stati Uniti erano inizialmente dotati della più pesante bomba nucleare W7. L'Hercules poteva anche essere dotato

di una potente testata di alto esplosivo a frammentazione, designata "T-45". La bomba rappresentava una valida alternativa alla W-31 (particolarmente nel caso dell'uso contro un velivolo singolo e per l'impiego a bassa quota in prossimità di aree popolate. Il nuovo Nike Hercules era anche dotato di un "pacchetto" di radar e di sistemi di guida più sofisticati dei precedenti, che lo rendevano più accurato ed efficace alle lunghe distanze. Nei primi anni '60, fu realizzata una versione "Improved" con l'impiego di un radar ABAR (Alternate Battery Acquisition Radar) o HIPAR (High Power Acquisition Radar). Le migliorate capacità dei radar e gli altri aspetti di avanguardia elettronica dell'Improved Hercules lo resero più efficace contro i piccoli obiettivi supersonici, inclusi i velivoli, i missili stand-off aviolanciati, e i missili balistici. Un interessante aspetto poco conosciuto era che il missile poteva anche essere impiegato nel ruolo superficie-superficie per la distruzione di concentrazioni di truppe e mezzi corazzati, o ponti, sbarramenti o qualsiasi altro obiettivo significativo. In questo ruolo poteva essere lanciato da basi o da posizioni campali principalmente nell'Europa Occidentale. La capacità di superficie poteva anche dimostrarsi utile in altri scenari dove il sistema era stato schierato, come la Corea del Sud, Taiwan e la Turchia. Impiegato in questo modo, l'Hercules aveva una portata di poco superiore ai 150 km ed era limitato dalla portata effettiva del radar di inseguimento missile (MTR). Il sistema era mobile e questa caratteristica ne accentuava la flessibilità e la capacità operativa. Per trasportare il sistema

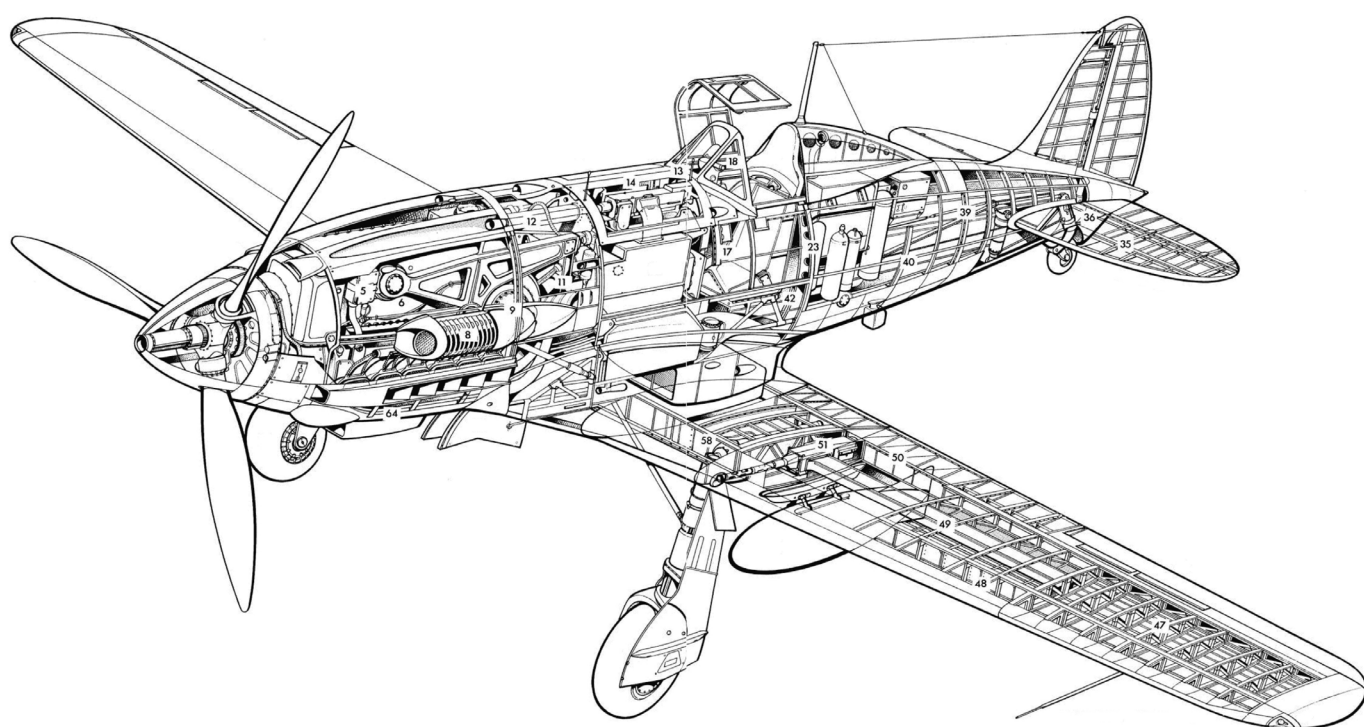




Nike Hercules nelle località di rischieramento venivano impiegati camion e rimorchi. Il missile veniva montato su un semiarticolato che una volta in posizione serviva anche da

rampa di lancio. I lavori sul successore del primo missile Nike, iniziarono prima dello schieramento degli Ajax.





Macchi C.202 (Pilot Press copyright)



LA SCUOLA DI VOLO SENZA MOTORE DI BOVOLONE



Nuove immagini della Scuola di Volo Senza Motore di Bovolone. Il nostro archivio Toson (M.llo Giuseppe Toson, comandante della Scuola di Volo Senza Motore di Bovolone dal 1938 al 1943), è diventato più corposo e interessante. Luciano Toson, figlio del maresciallo pilota ci ha regalato un altro gruppo di immagini che integrano quello già esistente. Un bel regalo di cui siamo, oltre che grati, onorati. Ora avvieremo al sindaco di Bovolone la proposta di intitolare la sala riunioni, sita nell'edificio restaurato dell'ex aerea di lancio, alla memoria del grande velista. Proprio accanto alla vecchia casa colonica, ora fatiscente, che fu la sede della scuola con camere per ospitare gli allievi piloti, aule didattiche e servizi. I nuovi materiali ci hanno permesso di individuare altri nominativi degli allievi

che si sono avvicendati sul campo, di confrontare e a volte di confermare date e situazioni. Per esempio eravamo già a conoscenza che Bepi Toson prese parte come controfigura di Amedeo Nazzari alle scene di volo realizzate per il film Renato Serra pilota. Ora siamo in grado di precisare che le riprese aeree furono girate sul campo di aviazione di Sezze Romano. Inoltre abbiamo altre prove della presenza del Duca d'Aosta sul campo di volo di Bovolone. Altro particolare emerso è che gli incidenti di volo avvenuti nel corso delle istruzioni furono almeno due, e non uno come detto in precedenza. Abbiamo le immagini dei veleggiatori "Allievo Cantu" n. 265 e 379 danneggiati. Quest'ultimo incidente occorso all'allievo Pilotto.



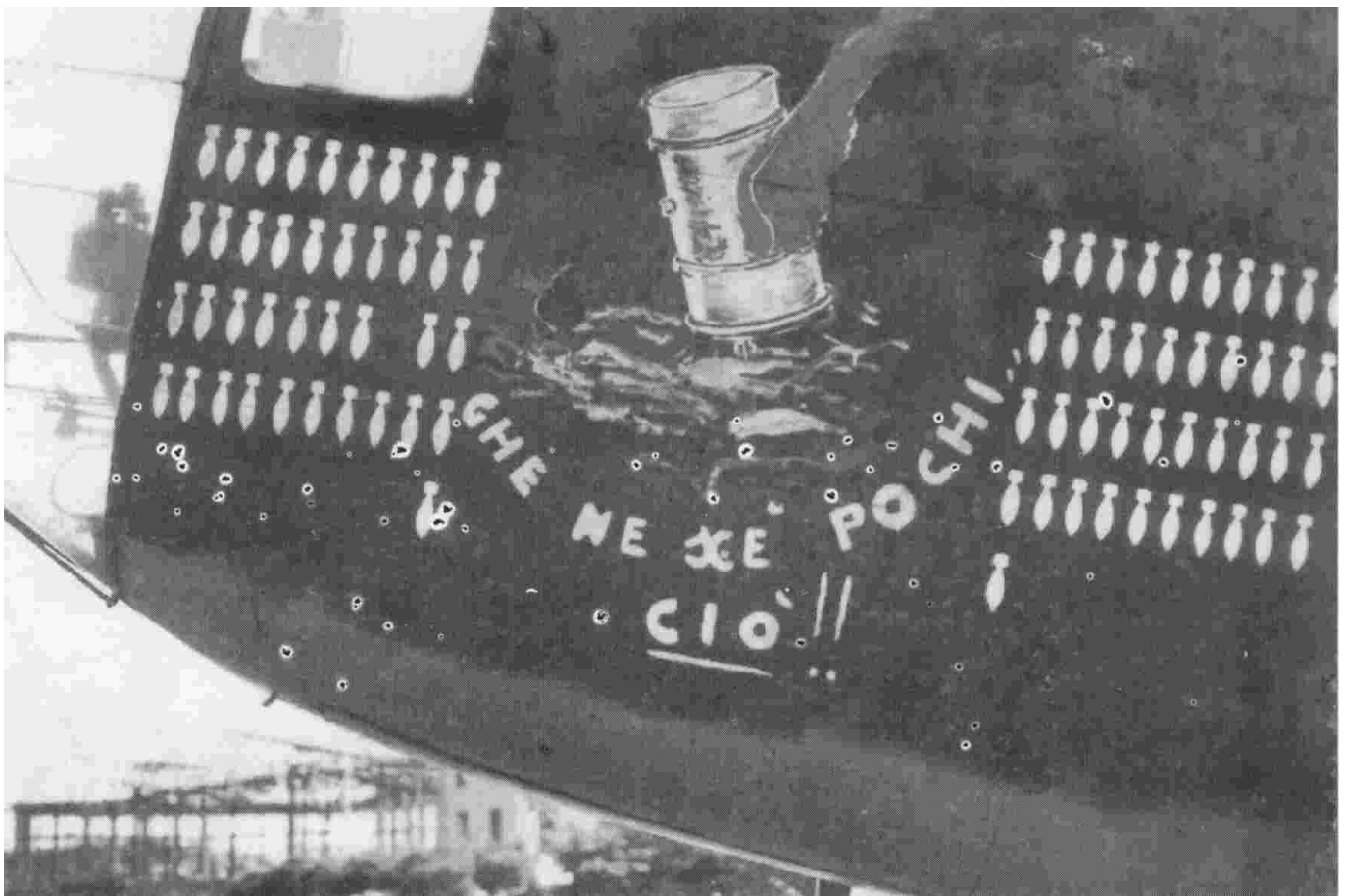
Tazio Nuvolari, 1940



Rebonato, Pilotto, Nota, Salvatat, Mantovani



PRIMA DEL TERZO LA GUERRA DI LIBERAZIONE



Sugli aeroporti pugliesi, tra la fine di settembre e l'ottobre del 1943, venne operato un primo riordino degli equipaggi e dei velivoli che provenienti dai vari reparti, isolati o in formazioni più o meno numerose, erano riusciti a sottrarsi alla cattura da parte dei tedeschi. Nell'ambito di quel primo riordino i superstiti del 28° Gruppo e del 132° Gruppo concorsero alla costituzione di un Raggruppamento da Bombardamento e Trasporto costituito, per il bombardamento, dal 88° Gruppo su apparecchi Cant Z 1007 e S.M. 82 e ordinato sulle quadriglie 265^a, 190^a, 260^a, e 19^a. Per il trasporto furono assemblati tre gruppi di volo, il 1° e il 2° Gruppo e il 132° Gruppo. Quest'ultimo ordinato sulle squadriglie 241^a, 253^a e 281^a era su velivoli S.79. Nelle settimane successive il Raggruppamento svolse numerose missioni di trasporto a favore della Divisione Garibaldi, che accerchiata nel teatro balcanico dalle truppe tedesche, stava faticosamente cercando di aprirsi la strada verso il territorio metropolitano, combattendo insieme alle

formazioni partigiane jugoslave. Purtroppo il Raggruppamento non fu in grado di ripristinare l'efficienza della linea dei velivoli da bombardamento e quindi non poté, ad esempio, intervenire efficacemente, dal campo di Lecce, a favore della Divisione Acqui che, nella vicina isola greca di Cefalonia, difesa da pochi caccia della Regia Aeronautica, a fine settembre dovette soccombere all'assalto tedesco e fu massacrata. Anche dal punto di vista morale e psicologico furono tempi durissimi. Una parte degli aviatori italiani non aveva obbedito agli ordini dello Stato Maggiore e si era arruolata nell'aviazione repubblicana di Mussolini, e aveva ripreso a combattere a fianco dei tedeschi. Uomini che per tre anni avevano combattuto fianco a fianco ora si trovavano su fronti contrapposti. Mancano i pezzi di ricambio e le fabbriche (in genere al nord) o erano occupate o distrutte: Per assicurare un minimo di disponibilità furono inviati degli specialisti sui campi libici, tunisini e siciliani a recuperare pezzi utili dai relitti dei nostri velivoli abbattuti o



inefficienti. Questa situazione non era certamente suscettibile di miglioramento nel tempo ed infatti continuò a perdurare per i primi mesi del '44. L'efficienza dei reparti non poteva non risentirne e di ciò si resero conto anche gli alleati tant'è che nel mese di maggio, il premier inglese Winston Churchill, rese nota la decisione di assegnare all'Aeronautica Italiana macchine di costruzione anglo-americana. La notizia venne accolta con soddisfazione ben presto rientrata, quando si seppe che non si trattava di aerei nuovi, ma già abbondantemente usati. Fra questi c'erano anche aerei da bombardamento da assegnare al raggruppamento B.T., si trattava del Martin A.30 Baltimore già servizio con la RAF. La macchina è dotata di motori di grande potenza ed aveva caratteristiche di pilotaggio notevolmente diverse da quelle degli aerei italiani, alle quali i piloti si dovettero abituare. Per tale motivo tre di essi, i capitani Graziani, Gerardi ed il tenente Crespi vennero inviati a Shandur in Egitto, presso un O.T.U. (Operational Training Unit), per un corso di qualificazione superato brillantemente nonostante non ci fossero aerei bicomando. Al loro ritorno viene costituito ufficialmente, in data 1 luglio 1944 lo Stormo Baltimore con base ad Ottaviano. I primi 19 aerei vennero ceduti allo Stormo il 19 agosto dal 253° Wing della RAF ed il ritiro avvenne presso l'Air and Storse Depot di Palese-Macchie (BA). Il Raggruppamento da Bombardamento e trasporto venne suddiviso in tre nuovi Stormi, due da trasporto e uno da bombardamento. Ogni Stormo fu basato su due Gruppi di volo, ciascuno ordinato in due squadriglie. Comparvero per la prima volta nell'organizzazione della Regia Aeronautica, il Servizio Tecnico e la Sezione Servizi in seno allo Stormo. (I futuri STO E SLO). Il 1 luglio 1944 fu costituito infatti, lo Stormo da Bombardamento sul campo di Campo Vesuvio (Napoli) con personale volontario e che comprendeva, dal 1 luglio, il 132° Gruppo con le squadriglie 281^a e 253^a. Dal 15 luglio il ricostituito 28° Gruppo con la 19^a e la 260^a Squadriglia. Il nuovo stormo fu denominato "1° Stormo Baltimora" dal nome del velivolo che lo armava, il bombardiere leggero Martini M187 "Baltimore". Comandante di Stormo è il ten. col. Renato Riveda; lo Stormo comprendeva il 132° Gruppo del magg. Massimiliano Erasi (253^a Sq., cap. Enrico Marescalchi e 281^a Sq., cap. Cesare Graziani) ed il 28° Gruppo del magg. Carlo Emanuele Buscaglia (19^a Sq., ten. Vittorio Sanseverino e 260^a Sq., cap.

Umberto Scapellato). L'insegna del reparto riprende i "4 Gatti" della 278^a Sq. A.S., ora a passeggio su un mappamondo con l'aggiunta del motto "Sempre i soliti". Il 21 settembre vennero cambiate le insegne della Regia Aeronautica nella coccarda tricolore posizionata nelle tipiche posizioni: ai lati della fusoliera e sulle ali. Il Baltimore aveva volato per la prima volta nel 1941, e, al tempo, era in servizio, in varie versioni, con la RAF e con la SAAF (Aviazione sudafricana). L'adozione di questa macchina costrinse gli equipaggi a cambiamenti radicali: Il Baltimore aveva due "freni" molto sensibili in pedaliera (e non sulla cloche come era in uso sui velivoli di produzione italiana), aveva la manetta motore a corsa invertita e, in decollo, presentava una forte tendenza ad imbardare dovuta alla potenza dei motori e al ritardo con il quale le superfici di coda diventavano efficaci nel controllo laterale. L'alta e stretta fusoliera non consentiva agli equipaggi (un pilota, un navigatore, un armiere e un marconista) di muoversi durante il volo. La fase addestrativa, che vide l'utilizzo dei Mk 4, iniziò immediatamente e terminò ai primi di novembre '44 non senza gravi incidenti, dei quali tre mortali. In uno di essi trovò la morte il magg. Buscaglia. Il 12 novembre 1944 il 132° Gruppo, che per primo concluse l'addestramento, al comando del maggiore Erasi, si rischiò con 12 velivoli a Campo Biferno, a ridosso della spiaggia di Campomarino (Termoli). Il 3 dicembre, al comando del tenente colonnello Moci, giunse anche il 28° Gruppo. Lo Stormo comandato dal colonnello pilota Roveda, venne inquadrato nel 254° Wing della "Balcan Air Force", che comprendeva oltre a quello italiano, un reparto greco, uno britannico e uno sudafricano. Gli aerei in dotazione sono ora i Mk V, nuovi di fabbrica, provenienti da Malta dove arrivarono da oltre Atlantico. La prima azione bellica avvenne il 18 novembre. La 281^a Squadriglia del 132° Gruppo attaccò il centro ferroviario di Konjic (Sarajevo) e un ponte stradale fra Niksic e Podgorica, località situata nei pressi del confine tra Albania e Jugoslavia. L'11 dicembre entrò in azione, sullo stesso centro ferroviario di Sarajevo anche il 28° Gruppo. Nel gennaio del 1945, l'allora Ministro della Difesa, dott. Luigi Gasparotto, visitò lo Stormo e nel corso di un discorso molto caloroso, tra l'altro disse: "Io sono qui ad elemosinare il vostro sacrificio perché solo mediante esso la Patria potrà sollevarsi dal baratro in cui è piombata".





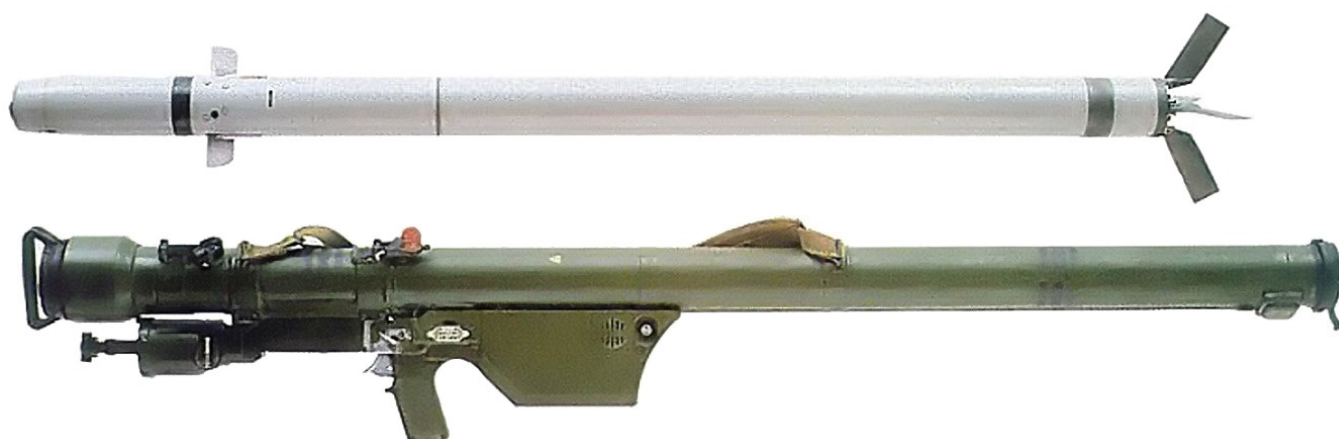
SAM-7 "STRELA"

Alessio Meuti



La nostra carrellata sui sistemi missilistici sovietici e russi continua con il SAM-7. Sviluppato per la prima volta nel 1959 e impiegato in combattimento per la prima volta nel 1968, è ancora in uso oggi. Lo scopo del SAM-7 è quello di distruggere gli aerei che volano a bassa quota (meno di 2300 metri) o di costringerli a volare ad altitudini più elevate dove il radar può rilevarli. Il SAM-7 non solo rappresenta una tecnologia militare duratura ed efficace, ma anche la proliferazione di una tecnologia missilistica piccola e portatile che è stata concessa in licenza e adattata in tutto il mondo, specialmente nei paesi meno sviluppati. Il lanciatore portatile è standard e nel corso degli anni ha subito aggiornamenti e modifiche nell'alimentazione e nel radar. Cina, Pakistan, Egitto e Jugoslavia hanno modificato il missile lanciato dal lanciatore spalleggiabile in base alle loro esigenze individuali di difesa antiaerea e aerea. Progettato e costruito dalla russa KBM Kolomna, il 9K32 Strela-2 "Arrow" (SA-7) è un lanciatore portatile ricaricabile in grado di sparare un missile terra-aria a infrarossi da 72 mm con una portata massima di 3500 m. Una variante successiva, lo Strela-2M (SA7b), ha una gittata maggiore, cioè di circa 4200 m. È stato il primo MANPADS portatile sovietico, entrato in servizio nel 1968 e prodotto su larga scala a partire dagli anni '70. Il 9K32 Strela-2 (nome

in codice NATO: SA-7 Grail) è un lanciamissili terra-aria a spalla del tipo "spara e dimentica". È dotato di missili a guida infrarossa con testate ad alto potenziale esplosivo (HE) da 72 mm in grado di colpire sia velivoli ad ala rotante che velivoli ad ala fissa a bassa quota che volano a velocità fino a 900 km/h. Il lanciatore può essere puntato utilizzando il mirino metallico (non ingrandito) del lanciatore. Sono necessari sei secondi per acquisire con successo il bersaglio. Le contromisure basate su razzi illuminanti (flares) hanno il 60% di probabilità di interrompere temporaneamente l'aggancio del lanciatore. Il 9K32 Strela-2M è una versione aggiornata del lanciatore 9K32 di base che spara specificamente missili Strela-2M potenziati. Rispetto al modello precedente, lo Strela-2M impiega un secondo in meno per agganciare i bersagli (5 secondi invece di 6). La testata del missile Strela-2M è circa il 38% più potente, infligge circa il 33% in più di danni da esplosione (anche se il raggio dell'esplosione rimane invariato), vola circa il 15% più veloce e ha una manovrabilità in volo leggermente migliore. Nel frattempo, il suo sensore IR ha un aumento del 21% circa nella portata di acquisizione, passando da un massimo di 3.400 metri sullo Strela-2 di base (non M) a 4.200 metri. Tuttavia, il suo raggio di aggancio effettivo rimane invariato a 100-3.500 metri. Ciò vale anche per tutti gli altri aspetti



del lanciatore e dei suoi missili, che rimangono identici al modello base (non 2M) 9K32. Va inoltre notato che non è possibile caricare missili non 2M nel lanciatore e viceversa. I mirini metallici del 9K32 Strela-2 sono impostati su un azzeramento fisso di 300 metri, anche se questo non influisce effettivamente sulle capacità di aggancio del missile. Poiché il cercatore del missile ha un cono di aggancio di soli 4 gradi, l'aereo bersaglio deve essere posizionato al centro del cerchio del mirino per poter continuare l'aggancio iniziale. Una volta acquisito con successo l'aggancio, è possibile mantenerlo fino al bordo esterno del cerchio del mirino, poiché il suo limite di deviazione dalla linea di mira si estende fino a un massimo di 75 gradi (ma non oltre). Come detto sono disponibili due

tipi di missili, anche se i lanciatori 9K32 possono caricare solo un tipo di missile a seconda del modello (ad esempio, i 9K32 Strela-2M non possono caricare missili non-M e viceversa). Questo missile ha un peso di 70 kg. Il missile viene sempre lanciato con una velocità iniziale di 32 m/s. Nel corso di 20 secondi il motore del missile acquisirà una spinta sufficiente per raggiungere una velocità massima di 430 m/s. Il missile dispone di carburante sufficiente solo per un tempo di volo totale di 17 secondi. La sua testata ad alto potenziale esplosivo (HE) ha un raggio di esplosione di 8 metri e un raggio di spoletta di prossimità di 10 metri. Il suo cercatore ha il 20% di probabilità di perdere il bersaglio a causa di contromisure difensive basate su razzi luminosi.





VIRGILIO VANZAN

Alessio Meuti



Il 19 dicembre 1958, presso il Poligono di Mc Gregor (New Mexico), il capitano pilota Virgilio Vanzan, comandante della futura 79^a Squadriglia I.T., effettuò il primo lancio (Fire) di un missile Nike Ajax da parte di una unità italiana. Il Magg. ebbe il comando della 72^a Squadriglia I.T. (1960) e poi del 72° Gruppo I.T. (1967 -1971). Asso della 2^a Guerra Mondiale, gli sono accreditate almeno 7 vittorie. Virgilio Vanzan nasce a Este, in provincia di Padova, il 9 maggio 1914 ed inizia a volare il 4 ottobre del 1936 presso la Scuola di Pilotaggio di Arezzo, o Sezione Autonoma Turismo Aereo, come si chiamava allora, con il velivolo biposto Ca.100 (Caproncino). Il corso termina il 9 febbraio del 1937, con l'abilitazione al pilotaggio del Caproncino conseguito con un volo in solitaria di 4 minuti. Continua l'addestramento sul Ca.100 fino al 5 giugno, per poi passare alla Scuola Caccia di Castiglione del Lago (Pg) come 1° Aviere Allievo Ufficiale Pilota per il conseguimento del brevetto militare. Vola sul velivolo Ba.25 a partire dal 25 giugno quando compie il suo primo volo di ambientamento con il M.llo Pilota

Lombardi e il 14 luglio è abilitato al pilotaggio del Breda. Alla metà di agosto passa alla Scuola Caccia di Foligno (Pg) dove inizia l'iter addestrativo sul Fiat Cr.Asso, di cui consegue l'abilitazione il 4 settembre. Ad ottobre è in forza alla 82^a Squadriglia Caccia (2° Stormo, XIII Gruppo) al comando di Mezio Mezzetti, dove inizia a volare sul Fiat Cr.30. Nel frattempo (13 novembre) consegue il brevetto di pilota militare e il 2 dicembre 1937 è promosso al grado di Sottotenente Pilota di Complemento della Regia Aeronautica. Per tutto il 1938 continua a volare e ad addestrarsi sul Cr.20 e nel febbraio del 1939 passa al più recente Fiat Cr.32. Allo scoppio delle ostilità, Vanzan è a Tripoli con la 82^a Squadriglia alle dipendenze della 5^a Squadra Aerea ed inizia l'attività bellica con crociere su Tripoli e mitragliamenti di autoblindo inglesi nella zona di Bir El Gobi. La prima estate di guerra trascorse tra crociere, partenze su allarme e ricognizioni soprattutto sulla zona di Derna. Il 31 ottobre 1940 sostiene il suo primo combattimento aereo con il resto del XIII Gruppo



durante la scorta a bombardieri S79 su Marsa Matruk. Il 19 novembre mitraglia autoblindo inglesi su Bir Emba e il 18 dicembre nella zona di Sollum. In quei giorni Vanzan compì anche un paio di missioni per portare cifrari e documenti segreti al comando delle truppe italiane accerchiate nella piazzaforte di Bardia. Ricorda Vanzan che entrambe le volte, dopo l'atterraggio a Ponticelli, fu festeggiato dalle cannonate inglesi. Il 27 dicembre 1940, il Sottotenente Vanzan venne assegnato alla 90^a Squadriglia Caccia sull'aeroporto Z1, in Cirenaica, e il giorno stesso parte immediatamente su allarme per una breve crociera di ricognizione. Il 30 dicembre è una giornata piuttosto movimentata con una partenza su allarme alle ore 14.00 ed un'altra alle 17.40 insieme ad altri 3 velivoli compreso il comandante di squadriglia, Ten. Guiducci. La formazione rientra alle 18.10 senza aver avuto contatto con il nemico. Il 2 gennaio 1941 una nutrita formazione di Bristol Blenheim effettua un'incursione sul vicino campo di aviazione T4, causando numerosi danni. Partono immediatamente, alle ore 12.15 il Ten. Guiducci, il Ten. Lucchini, il sottotenente De Benedetti, il sottotenente Vanzan, il sergente Botti e il sergente Contarini. Dopo un lungo inseguimento tornano sul campo senza essere riusciti ad intercettare i bombardieri nemici, e dopo una breve crociera di protezione atterrano indenni. Il giorno successivo, una formazione di cinque caccia CR.42 (Guiducci, Lucchini, Vanzan, Bortoletti e Ceoletta) decolla alle ore 10.30 per scortare una formazione di bombardieri S.79 all'attacco di navi inglesi nelle acque di Bardia, dove incontrano una violenta reazione antiarea. Rientrano alla base alle ore 12.30. Il 5 gennaio iniziano le operazioni per il rientro in Italia della squadriglia, ma per l'indisponibilità di velivoli da trasporto (la precedenza venne data al personale civile da rimpatriare), il reparto si ferma a Bengasi. Il 7 gennaio, Vanzan, insieme ai sergenti Angelini e Botti, è distaccato provvisoriamente a Tripoli Castel Benito per il servizio di allarme, agli ordini del Ten. Laurenzi. Il 14 gennaio il piroscafo Città di Messina, che trasportava parte del personale della squadriglia, venne silurato e affondato al largo del Golfo della Sirte. Il resto del gruppo riuscì ad arrivare indenne a Napoli il 17 gennaio con i piroscafi Conte Rosso e Marco Polo. In Africa rimanevano il personale sopravvissuto al naufragio e il sottotenente Vanzan con i sergenti Botti e Angelini impegnati per il servizio di allarme. Il 1 aprile, tutto il X Gruppo si trasferisce, da Gorizia, sull'aeroporto di manovra n. 9 in previsione della dichiarazione di guerra alla Jugoslavia, che arriva il giorno successivo. Vanzan rientra dalla licenza a metà aprile ed inizia i primi voli di allenamento sul Nardi e sul Fiat G.50, per poi decollare con il Mc.200 il giorno 18. Il 19 la Jugoslavia capitolò e il Gruppo inizia la smobilitazione. A maggio continua l'attività di volo per perfezionare l'addestramento sul Macchi Mc.200. Sul bollettino ufficiale del 3 maggio, dispensa 18^a, è pubblicata la nomina di Vanzan a Tenente di Complemento con decorrenza al 31 dicembre 1940. Il 7 giugno 1941 il X Gruppo riceve l'ordine di tenersi pronto per un eventuale partenza improvvisa, vengono sospesi i voli di prova e si accelerano i preparativi per la partenza. Il 12 giugno, al comando del T. Col. Romagnoli, tutto il Gruppo parte alla volta della Sicilia. La 90^a Squadriglia è composta da 11 velivoli,

e si leva in volo alle 8.05 a gruppi di tre. I gregari di Vanzan sono i sergenti Savini e Monterumici, il quale danneggia il velivolo in atterraggio a Jesi. Alle 17.15 partenza per Grottaglie dove arrivano dopo un'ora e 40' di volo. Tutto il Gruppo riparte alle 17.15 alla volta di Reggio Calabria dove arriva dopo 80' di volo, tranne la 84^a Squadriglia che prosegue per Palermo. Nella serata del 14 giugno, la 90^a e la 91^a Squadriglia giungono a Trapani, dove arriva anche il personale di servizio, partito in treno. Tuttavia il 16 le due squadriglie ripartono alla volta di Catania, per espressa richiesta del Comandante di Gruppo, T. Col. Romagnoli, che intendeva avere l'onore di combattere sul cielo di Malta. Il Comandante dell'Aeronautica della Sicilia, concesse questa opportunità tenuto conto dell'ottimo grado di addestramento conseguito dalle squadriglie. In attesa che il 17° Gruppo del 1° Stormo (con la 72^a Squadriglia Caccia) lasci Catania, i piloti vengono provvisoriamente alloggiati ad Acireale. Il 19 maggio Vanzan si reca a Comiso, dove preleva un CR.42 destinato alla 90^a Squadriglia e lo porta a Catania. Alle 17.15 dello stesso giorno, in formazione con il Cap. Guiducci, il Ten. Soprano, e i sergenti Botti, Bortoletti e Savini effettuano, a bordo di Mc.200, una crociera di ambientamento su Pachino, Comiso e Gela. Il 20, con la partenza del 1° Stormo, il gruppo si sistema definitivamente a Catania, gli Ufficiali all'albergo Corona, i sottufficiali all'albergo Europa, e la truppa nella caserma Nazario Sauro. Il 22 giugno, alle 7.15 decollo per Comiso (Guiducci, Lucchini, Soprano, Vanzan, De Benedetti, Savini, Botti, Contarini), dove atterrano dopo 90'. Da Comiso partenza insieme a velivoli del 54° Stormo, per scortare un Cant Z-1007 bis in ricognizione fotografica su Malta. Il 23 giugno Vanzan, Botti e Bortoletti eseguono una crociera di vigilanza sul campo della durata di 70'. Il 24 partenza su allarme insieme ai sergenti Monterumici e Savini. Il 25 giugno, durante una scorta ad un velivolo S79 in missione di ricognizione su Malta, Lucchini, Vanzan, Savini e Ceoletta sostengono un combattimento contro 5 apparecchi Hurricane, uno dei quali viene abbattuto da Vanzan in collaborazione. I piloti rientrano a Catania isolatamente dopo circa 2 ore di volo. Alle 20.10, insieme a Botti e Bortoletti, Vanzan effettua una missione di interdizione al largo di Siracusa. Il 27, alle prime luci dell'alba, crociera di protezione sul campo con un velivolo Mc.200. Alle 10.35 partenza in formazione (Lucchini, Soprano, Vanzan, De Benedetti, Bortoletti, Contarini e Sclavo) per scortare il solito ricognitore S79 su Malta. Sulla verticale di La Valletta, la formazione viene assalita da numerosi velivoli nemici (Hurricane, Spitfire). La 90^a si porta alla difesa del ricognitore, con il nemico superiore di quota e di numero, sostenendo un violento combattimento. Vanzan spara 40 colpi e rientra a Catania dopo circa due ore di volo. Mancano all'appello il Sottotenente De Benedetti e il sergente Sclavo. Il giorno successivo continua la ricerca dei due piloti dispersi. Vanzan, con Lucchini, Savini, Monterumici e Ceoletta pattugliano la zona di mare a circa 110 km a sud di Capo Passero. Il 2 luglio nuova missione di scorta ad un S79 in ricognizione su Malta con Guiducci, Lucchini, Soprano, Savini, Contarini, Ceoletta e Bortoletti. Dopo 70' di volo tutti rientrano a Catania. Il 4 luglio, durante una ricognizione a vista sull'isola di Malta, la formazione del X Gruppo viene attaccata da 6



Macchi C.202 della 90^a squadriglia, 1942

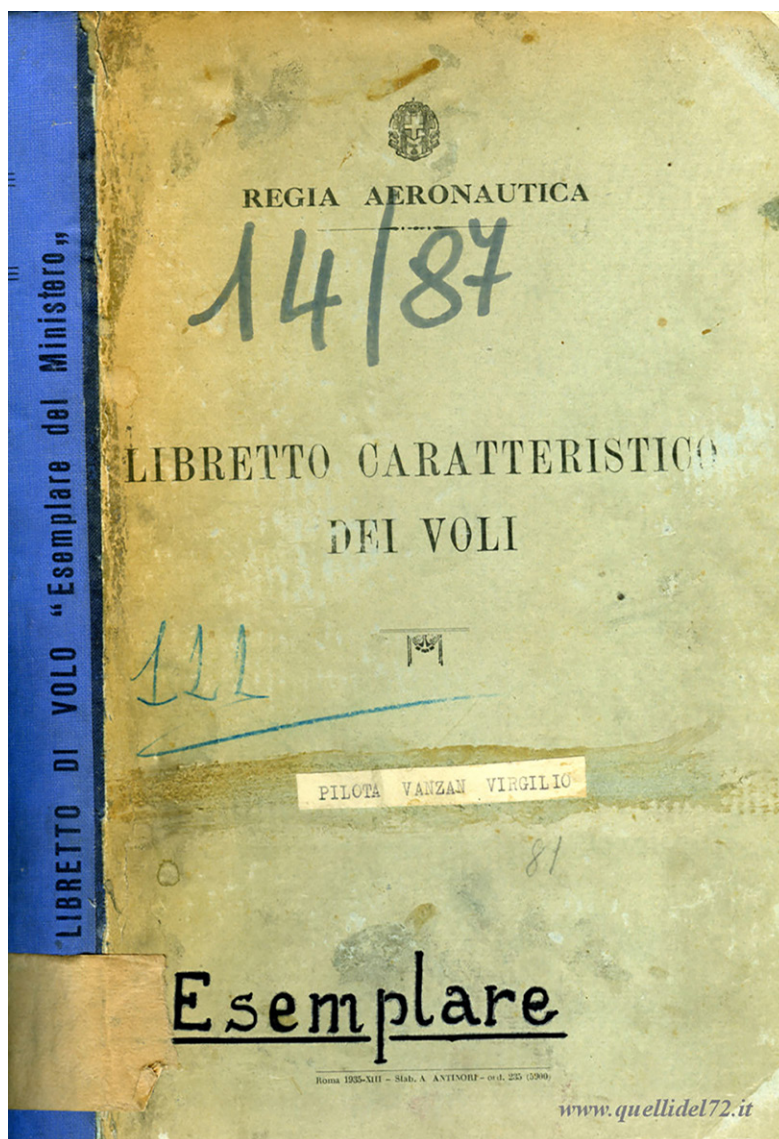
apparecchi tipo Hurricane sulla verticale del porto di La Valletta. Il 5 luglio viene richiesta una nuova ricognizione fotografica su Malta, con il Gruppo che deve scortare un Cant Z-1007 bis. Con Vanzan partono Lucchini, Soprana, Ceoletta, Savini, Contarini e Bortoletti. Dopo aver eseguito la ricognizione a vista sul porto di La Valletta (il Cant dovette rientrare per mancanza di ossigeno), la formazione rientra dopo un ora e 40' di volo. Alle ore 13 il Tenente Vanzan accompagnò il Ten. Rusconi in un volo di ambientamento sulla costa meridionale della Sicilia e sui campi di volo che più facilmente potevano venire utili. Il 7 luglio venne ordinata una nuova ricognizione fotografica su La Valletta e sugli aeroporti di Tar Venezia e Micabba, con tutto il X Gruppo di scorta ad un Cant Z-1007 bis. Della 90^a fanno parte Guiducci, Lucchini, Vanzan, Soprana, Rusconi, Botti, Contarini, Bortoletti e Savini. Tutti rientrano regolarmente dopo 150' di volo. Alle 18.50 del 9 luglio partenza per azione di mitragliamento (Guiducci, Lucchini, Vanzan, Soprana, Rusconi, Ceoletta, Contarini, Bortoletti e Botti). L'Isola di Malta è completamente avvolta dalle nubi e la formazione deve rientrare senza portare a termine l'azione. L'11 luglio, alle ore 12 e 40' si parte per ripetere l'azione di mitragliamento su Malta insieme al 54° Stormo (Guiducci, Lucchini, Vanzan, Soprana, Rusconi, Ceoletta, Savini, Contarini, Bortoletti e Botti). Lucchini e Ceoletta sono i due piloti della 90^a destinati al mitragliamento, mentre gli altri provvedono alla protezione da 2000 metri. Vengono distrutti al suolo 5 Wellington e altri 3 gravemente danneggiati. La scorta ingaggiò combattimento con circa 40 velivoli Hurricane, di cui due abbattuti in collaborazione. Per complimentarsi dei risultati ottenuti, il giorno successivo arrivò in volo il Gen. Mazzucco e il Capo di S.M. Gen. Pricolo inviò un telegramma di congratulazioni. Di nuovo scorta ad un Cant Z-1007 bis fotografico su Malta il 15 luglio con un volo di 90'. L'azione si ripeté il 16 e il 17 luglio. Quest'ultima si svolse regolarmente, ma sulla rotta di ritorno, quasi sulla costa siciliana, la formazione venne attaccata da numerosi velivoli nemici. Vennero abbattuti 3 Hurricane, probabili altri 2, e 2 Blenheim. Tutti i componenti della squadriglia, tranne il sergente Botti, fecero ritorno in base. Una azione simile venne condotta il 21 luglio (Guiducci, Savini, Soprana, Vanzan, Bortoletti, Lucchini),

ma i primi quattro furono costretti a rientrare per noie al motore e all'elica. Il 24 luglio il X gruppo parte di scorta ad una formazione di 7 bombardieri BR.20 che vanno a bombardare un convoglio nemico. Della 90^a fa parte anche Vanzan, che però deve rientrare per noie al motore. Verso sera arriva l'ordine di condurre una ricognizione a vista su Malta e alle 18 parte una formazione composta da Guiducci, Lucchini, Vanzan e Trevisani, che rientra dopo circa 100' di volo. Il 25 viene ordinata ed eseguita una azione di scorta ad un Cant Z su Malta, e nel pomeriggio una ricognizione a vista dell'isola. Il giorno successivo, dopo un attacco inglese ad una formazione navale italiana, partono per una crociera di vigilanza ed interdizione sul Canale di Sicilia, Guiducci, Lucchini, Vanzan, Savini, Contarini, Ceoletta, Bortoletti e Del Turco, che rientrano dopo 110' di missione. Il 2 agosto venne improvvisamente comunicato l'ordine di trasferimento per Sciacca e la 90^a partì in mattinata con i sei velivoli efficienti (Guiducci, Soprana, Vanzan, Del Turco, Ceoletta e Contarini). Nelle prime ore del pomeriggio arriva l'ordine di eseguire una ricognizione a vista su La Valletta e di fare poi ritorno a Catania. Alle 16.50 le due squadriglie decollano con la 90^a nella stessa formazione di arrivo. Guiducci e Vanzan devono però abbandonare la formazione per noie al motore e Vanzan atterra a Catania, come previsto. Il 4 agosto, Vanzan accompagna in crociera di protezione, il sergente Loioli, appena arrivato dalla scuola caccia di Gorizia. L'8 agosto fu eseguita una missione di ricognizione fotografica sugli aeroporti di Malta. Il gruppo era di scorta al Mc.200 fotografico condotto dal cap. Lucchini. Vanzan, decollato alle 11, deve rientrare per il cattivo funzionamento del velivolo. L'11 agosto, nuova crociera di ambientamento con i sergenti Loioli e il sergente Monterumici. Il 12 agosto il X gruppo riceve l'ordine di condurre una ricognizione fotografica su Malta con due velivoli Mc.200 fotografici. Si parte alle 16.05 e di scorta ci sono Soprana, Ceoletta, Monterumici, Vanzan, Del Turco, Savini, Bortoletti e Contarini. Sul cielo di Malta incontrarono una forte reazione contraerea ed un folto gruppo di velivoli nemici che però si tennero a debita distanza. Il 14 agosto, Vanzan decolla per Comiso con un Ca. 164 per un trasporto e per ricercare, senza esito, bombole di CO₂. Il 19 agosto tutto il X Gruppo è in



ricognizione a vista su La Valletta alle prime luci dell'alba. Della 90^a fanno parte Lucchini, Alessandrini, Soprana, Vanzan, Del Turco, Ceoletta, Bortoletti, Monterumici. Durante il rientro la formazione venne attaccata da 6 caccia inglesi. Nel pomeriggio Vanzan e Lucchini eseguono ricerche dei velivoli nemici abbattuti durante il combattimento al largo di Capo Passero. All'alba del 21 partenza per scorta ad una missione di mitragliamento su Malta (Lucchini, Alessandrini, Soprana, Vanzan, Del Turco, Ceoletta, Loioli, Monterumici). La formazione rientra alle 7.30 dopo aver svolto la missione. Il 23 agosto nove velivoli si trasferirono sul campo di Trapani in previsione del passaggio di un convoglio che deve essere scortato. La formazione rientra in sede il giorno successivo. Il mese di agosto si chiude con una ricognizione fotografica su La Valletta cui prendono parte Lucchini, Soprana, Vanzan, Del Turco e Monterumici. Una azione simile viene ripetuta il 1 settembre con sette equipaggi. Il 3 settembre la squadriglia partecipa con coppie di velivoli alla scorta di un convoglio. Vanzan vola in coppia con Loioli. Il 5 settembre Lucchini, Soprana, Vanzan, Del Turco e Ceoletta si recano a Comiso per condurre una scorta ad un idrosoccorso. Il 25 settembre Vanzan esegue due partenze su allarme dal campo di Reggio Calabria, ove si trovava distaccato. Il 30 settembre Vanzan conduce una azione di scorta convoglio nel golfo di Taranto. Il 4 ottobre il X Gruppo si trasferisce a Comiso per ricongiungersi con il IX, e l'8 ottobre il Ten. Vanzan si reca in licenza premio, mentre la squadriglia il 13, si trasferisce sull'aeroporto di Gela. Nel pomeriggio del 31 ottobre, Vanzan insieme a Ceoletta, compie due sortite su allarme. Il 3 novembre, Vanzan partito in coppia con Del Turco su allarme, avvista nel cielo di Gela un bombardiere Wellington a 1000 metri di quota, già mitragliato da Damiani e lo ingaggia. Ricorda Vanzan: "Ero sopra a Gela a 500 metri circa, quando vedo il Wellington che mi passa davanti al muso in rotta di collisione. E' stata sufficiente una leggera picchiata ed un accostata a sinistra, per trovarmi a non più di una cinquantina di metri dalla coda dell'inglese. Mi avvicinai ancora di più, perché stentavo a credere che quello fosse un nemico. Ero talmente vicino che riuscivo a stento a stargli in coda a causa della sua scia. Poi mi decisi a sparare. Purtroppo le armi mi si sono inceppate. Arrivarono però subito due Mc.202 da Comiso, Damiani e Salvatore, ed io, distanziandomi sulla destra, fui spettatore dell'abbattimento: spettatore, credo, non ci fu mai così incolerito e imprecante come il sottoscritto. L'aereo nemico ammarò a qualche chilometro dalla costa di Gela, ma da esso prima che affondasse, non uscì nessuno dell'equipaggio". L'abbattimento del Wellington fu attribuito anche a Vanzan. Il giorno successivo Vanzan, Del Turco e Ceoletta inseguono due velivoli nemici che avevano effettuato un'incursione su Gela, che però scompaiono nelle nubi. Il 6 novembre nuova partenza su allarme insieme al sergente Monterumici. Il 7 novembre, Vanzan, Guiducci, Ceoletta e Bortoletti partono per Comiso per partecipare col 4° e 54° Stormo, ad una missione di scorta a bombardieri Cant Z 1007 bis diretti su Malta. L'azione venne però sospesa per il mancato appuntamento in volo con una parte della scorta. I quattro rientrarono a Gela alle 12.35. Si ebbe maggior fortuna il giorno successivo con una missione analoga condotta da Vanzan

come capo formazione con Rusconi, Ceoletta, Monterumici e Bortoletti. Il 10 novembre venne segnalata la presenza di due navi portaerei inglesi nelle acque a nord di Capo Bon e venne quindi ordinata una crociera di intercettazione nella zona di Lampedusa, con pattuglie di tre apparecchi. Vanzan, insieme a Bortoletti e Trevisani è in volo dalle 14.20 alle 15.55. Il 12 novembre una formazione di circa 12 caccia inglesi, favorita dalla copertura nuvolosa, attacca il campo di Gela con mitragliamento e spezzonamento. La reazione contraerea della base abbatte due Hurricane, uno dei quali precipita in mare. Appena saputo che il pilota di un Hurricane si è lanciato, Vanzan prende uno dei Cr.42 e decolla. Il suo primo pensiero è di andare alla ricerca del pilota senza preoccuparsi di conoscere dove sono le buche provocate dalle bombe sull'aeroporto. Ma la fortuna lo assiste perché in decollo il CR.42 passa proprio sul bordo di una buca della quale il pilota non si era accorto in tempo. Sulla zona di mare segnalata Vanzan circuita per quasi mezzora: il cielo è completamente coperto, le nubi sono bassissime, il mare molto mosso, nero come la pece e del pilota nessuna traccia. Vanzan pensa di rientrare alla base, ormai ha fatto il suo dovere e poi volare in quelle condizioni, a pochi metri sul mare, con le nubi in alcuni punti quasi a pelo d'acqua, dover aguzzare gli occhi per riconoscere qualche cosa su quella superficie nera, la tensione nervosa per doversi guardare anche attorno perché non c'è nessuno a proteggergli le spalle e gli Hurricane possono arrivare da un momento all'altro, e anche la delusione di non aver trovato nulla, lo hanno stancato. Ma qualcosa lo trattiene ancora... dopo essersi spinto molto più a sud, Vanzan scorge tra la cresta di un'onda ed un'altra qualcosa di giallo. Dirige su quella macchia di colore e quando è sopra distingue un battellino e una mano che si agita lentamente. Vanzan si allontana un po', fa una puntata sul pilota nemico per fargli capire che è stato individuato, poi fa la spola tra il battellino ed un motoscafo uscito dal porto di Gela, finché il naufrago è tratto in salvo. Il pilota era un australiano. Il 13 e il 14 novembre Vanzan compie partenze su allarme. Il 18 i piloti della squadriglia e parte del restante personale si trasferiscono sull'aeroporto di Comiso. Il 21 novembre, per ordine del comando del X Gruppo, Vanzan con Rusconi, Ceoletta e Bortoletti partono per una ricognizione a vista nella zona a SSW di Malta per accertare la presenza di navi da guerra inglesi, senza esito. Alle ore 15 del 22 novembre, Guiducci, Lucchini, Vanzan, Rusconi, Ceoletta, Bortoletti e Monterumici, partono per effettuare la scorta ad una formazione di Ju-87 del 101° Gruppo (Picchiattelli) destinata a bombardare Malta. Durante l'avvicinamento, Guiducci avvista ed attacca 3 Hurricane inglesi che piombano dall'alto. A questo punto, fallita la sorpresa, il comandante dei Picchiattelli decide di rientrare. Narra Vanzan che, con il suo gregario, si affiancò al capo formazione degli Stuka durante la virata di rientro, per indicargli a gesti di proseguire verso Malta, che nell'incertezza della situazione, il capo formazione del 101° abbia interpretato erroneamente la manovra di una coppia di Macchi Mc.200, che gli viravano davanti tagliando la rotta, decidendo di accettare l'ordine di rientro, se ordine ci fu. Il 23 novembre Vanzan effettua una ricognizione meteorologica su Goro a 5500 metri di altezza. Il 29 tutto il reparto si trasferisce a Comiso in attesa dell'ordine di trasferimento per



Campoformido. Il 2 dicembre il reparto, al termine del ciclo operativo, riceve la visita di S.M. il Re, accompagnato dal Gen. Piccini. Il 3 dicembre, alle ore 13.00, la squadriglia, con 6 velivoli Mc.200 si leva in volo con destinazione Campoformido, Udine. Ci sono Guiducci, Lucchini, Vanzan, Del Turco, Monterumici e Ceoletta. Arrivano a destinazione due giorni dopo, il 5, via Reggio Calabria, Capodichino, Iesi. Il 10 dicembre, Guiducci, Vanzan, Rusconi, Bortoletti e Ceoletta partono per Lonato Pozzolo per effettuare il passaggio sul Macchi Mc.202, il nuovo velivolo della squadriglia. Il gruppo, cui nel frattempo si sono aggiunti Del Turco e Savini, riparte per Udine il 20 dicembre, dopo avere effettuato il passaggio macchina, dove arrivano alle ore 13.05. Il 29 dicembre Vanzan effettua il trasporto di velivolo Mc.200 a Capodichino per poi recarsi in licenza premio. Dopo un intenso periodo di addestramento sul veloce Mc.202 "Folgore", l'11 aprile 1942, il Gruppo riparte per un nuovo ciclo operativo nel meridione della penisola. Dal 24 marzo al 3 aprile, Vanzan era a Ciampino Sud (Roma) per un trasporto velivolo. Dopo una sosta a Capodichino, il reparto

giunge il 13 aprile sull'aeroporto di Castelvetro (Tp). Il 20 aprile alle 14.00, il X Gruppo parte con 19 Mc.202 per la prima azione di caccia libera su Malta. Alla loro testa è Guiducci. Mezz'ora dopo, ad oltre quattromila metri di quota, il velivolo di Guiducci entra in collisione con il suo gregario di destra, il serg. Ceoletta, all'altezza di Porto Empedocle. Nell'urto il velivolo di Guiducci prende quasi subito fuoco, e il pilota non viene visto uscire dall'abitacolo. Ceoletta invece riesce a fare uso del paracadute e viene raccolto da un peschereccio. La formazione rientra a Castelvetro ed è protagonista di una disperata ma infruttuosa cui partecipa anche Vanzan con un Cr.42 del 54° Stormo. Il 21 aprile, durante una missione di caccia libera su Malta, ingaggia combattimento a 7000 metri con aviatori avversari. L'8 maggio, durante una missione di scorta a bombardieri Cant-Z su Malta, sperimenta una violenta reazione contraerea. Un altro combattimento avviene quattro giorni più tardi sul cielo dell'aeroporto di Tar Venezia, e ancora sul cielo di Malta il 15 maggio. Il 18 maggio, nel mattino, partono da Gela, Vanzan, Fischer (84^), Savini, Del Turco e



Taverna per una crociera nei pressi di Malta. Ad ovest di Goro avvistano un Beaufighter con due spitfire e lo attaccano, ma vengono a loro volta attaccati da un numero imprecisato di caccia provenienti dall'alto. Il 18 maggio parte alla volta di Capodichino e Guidonia con un monoplano Fn 305 per ritornare in zona operativa il 21. Il giorno successivo è trasferito a Pantelleria, da dove prosegue per Castel Benito (Tripoli) dove inizia a fare crociere di protezione delle vie di comunicazione. Il 10 giugno compie una missione di scorta a bombardieri tedeschi Ju.87 e Ju.88 diretti a bombardare Bir Hachein. Il 12 giugno, 14 Mc.202 al comando di Maddalena sono impegnati in una scorta indiretta a Ju.87 in azione di bombardamento a sud ovest di Acroma, combatte contro Spitfire inglesi con Piccolomini e Taverna, abbattendone uno in collaborazione con un altro pilota della squadriglia. Vanzan è colpito dalla contraerea ma riesce a rientrare a Martuba. Il 16 giugno, in un volo di caccia libera nella zona di El Adem condotto nel pomeriggio da 11 velivoli al comando di Maddalena, vengono intercettati otto Boston scortati da 25 apparecchi Curtiss P.40 e Spitfire. All'attacco del X Gruppo i caccia reagiscono e lasciano senza scorta i bombardieri, che sganciano il loro carico per alleggerirsi. Vanzan, da solo, attacca i Boston, che filano verso Gambut in formazione serrata e ne mitraglia insistentemente tre. Uno dei bombardieri si stacca dalla formazione lasciandosi dietro una scia bianca e picchia verso Bardia. Vanzan deve desistere dall'attacco perché ha il motore surriscaldato e per il sopraggiungere di due caccia di scorta. Il Boston viene aggiudicato a Vanzan come abbattuto. Il 2 luglio 1942 le squadriglie del Quarto compiono numerose missioni di caccia libera e protezione truppe sulla zona El Alamein-El Qattara. Nel combattimento contro una formazione di 20 P.40 che scortano una formazione di 9 Boston nei cieli di El Alamein, Vanzan e Monterumici abbattano un P.40 ciascuno e ne mitragliano altri. Un terzo P.40 viene considerato abbattuto in collaborazione dai piloti della 90^a, un quarto, probabile, da Vanzan. Il 3 luglio la 90^a è in volo con la 84^a per una scorta diretta a 15 Cr.42 del 50^o Stormo in bombardamento su concentramenti di automezzi e attendamenti in zona El Quasimija-El Ruweisat. Con Piccolomini, c'è Vanzan, Del Turco, Savini, Bortoletti, Monterumici e Trevisan. Durante l'azione i Macchi sono attaccati da 19 P.40. Il mattino del 4 luglio partenza su allarme di coppie di velivoli senza esito, poi riprendono i voli sulle linee. Lucchini è alla testa di sei Macchi della 84^a e sei della 90^a, quando avvista, a 4500 metri, una formazione di 20 Boston scortati da numerosi caccia P.40 e Spitfire e li attacca. Nel lungo combattimento i Macchi del X Gruppo fronteggiano vittoriosamente il nemico. Tra gli altri, due caccia vengono probabilmente abbattuti da Piccolomini e Vanzan. Il 7 luglio, Vanzan con Del Turco, Monterumici e Savini scortano alcuni Cr.42 e vengono attaccati da quindici P.40 che volano a 4000 metri e da dieci Spitfire, più alti. Il giorno seguente, di pomeriggio, missione di caccia libera da parte di una formazione di cinque Macchi portati da Vanzan. Il giorno 10 la giostra inizia di buon mattino con 11 velivoli al comando di Lucchini a scortare Cr.42 su El Alamein. Ne segue un combattimento con 15 P.40 di circa 30 minuti. Lucchini, Giannella e Vanzan e Monterumici abbattano un P.40 a testa.

Alle 6.45 del 18 luglio, quattro velivoli della squadriglia decollano per una crociera di caccia libera nel cielo di El Alamein. Sul fronte intercettano a 3500 metri una formazione nemica di nove P.40 scortati da 11 Hurricane. Vistosi attaccato il nemico sgancia in virata nella zona di El Qasaba e dirige verso est. Il combattimento dura un quarto d'ora. Vanzan, insieme a Piccolomini e Monterumici abbattano un caccia. Una notte, verso l'una, il personale viene svegliato ed avvertito che un aereo tedesco ha avvistato al largo di Fuka alcune motozattere nemiche, probabilmente dei commandos. L'allarme giunge anche alla tenda degli ufficiali della 90^a ove dormono, Vanzan, Libera, Dell'Antonio e Baroni che balzano in piedi. Vanzan si precipita ancora seminudo sulla piccola duna che sovrasta la tenda e vi appronta rapidamente un centro di fuoco. Quindi rientra in tenda per prendere le armi. Esperto pirotecnico fin da giovane, Vanzan aveva trovato a Fuka il più grande deposito di armi per la RAF, dalle bombe per aerei ai razzi da segnalazione, razzi illuminanti, razzi contraerei ed altro. Tra un turno di allarme e l'altro, Vanzan passava il tempo tra le cataste di esplosivo, smontando e controllando tutto quello che non conosceva bene e poi portava in tenda vari campioni di razzi, bombe, cartucce e proiettili strani. Aveva portato perfino un cannoncino anticarro. La passione si era estesa ai compagni di tenda, così che quest'ultima era diventata un deposito di armi e munizioni. Vanzan rientrando in tenda, trova D'Antonio che seduto su una seggiolina da campo sta strofinando una mitragliatrice inglese con una spazzola imbevuta di benzina presa da un catino colmo che ha davanti a sé. Ad un metro di distanza, una candela accesa! Alla vista degli spruzzi di benzina che cadono sul catino e sulla stuoia vicino alla candela, Vanzan ha appena il tempo di mettere in guardia Dell'Antonio, e di riceverne la calma risposta di non preoccuparsi, che una fiammata e un sordo boato lacerano la notte. Il Boato mette in allarme il personale del Quarto, che pensa subito di essere sotto attacco dalla parte del mare. Cominciano poi a scoppiare per prime le cartucce da segnalazione lanciando in aria stelle multicolori. Sulla testa passano a 2000 metri bombardieri Wellington diretti a Marsa Matruh. Vanzan comprende che per il forte calore le bombe e l'altro materiale custodito nella tenda possono esplodere. Ha il tempo di gridare di allontanarsi, che inizia il gran finale di uno spettacolo pirotecnico mai visto. Tutto prende fuoco, botti di migliaia di cartucce che esplodono, poi un enorme esplosione, quella delle piastrelle di fulmicotone, che spazza via tutto e tutto finisce. Il 31 luglio missione di scorta ad altri velivoli del X che eseguono una azione di mitragliamento sui tre campi di Burg el Arab, circa 60 km dentro le linee nemiche. Nel pomeriggio, durante il rientro da una missione di scorta a undici Cr.42 del 101^o Gruppo, vengono attaccati da una formazione di Spitfire. Anche Vanzan è in difficoltà e atterra fuori campo, a El Dabà, per avaria motore. Il 22 ottobre gli inglesi rinnovano l'attacco di bombardieri sul campo. Partono su allarme 15 Macchi che intercettano una formazione di 18 Boston scortati da 25 Spitfire. Ne segue un combattimento che si conclude con l'abbattimento di tre Spitfire, uno dei quali attribuito a Vanzan. Il 22 novembre, Vanzan e Santonocito, partiti da Misurata,



scortano in volo un S.79 diretto a Sirte con a bordo il Maresciallo d'Italia Cavallero ed atterrano ad Ara dei Fileni. La prima settimana di dicembre trascorre tra crociere di protezione alle linee di comunicazione e truppe nella zona di Ara dei Fileni. Nel gennaio 1943 i resti del reparto, rientrano, senza velivoli a Campoformido (Ud), e dopo un breve periodo di riposo, il X° Gruppo si schiera, a Bresso, per la protezione di Milano. Il 21 aprile, il Gruppo, ancora senza velivoli raggiunge Roma per la difesa della capitale. La 90^a Squadriglia, dalla fine di aprile e fino all'8 giugno 1943 è rischierata sull'aeroporto di Capua con una decina di Mc.2002 2alcuni Re.2001. Dopo un breve periodo a Cerveteri, la 90^a si trasferisce, il 24 giugno, in Sicilia. L'armistizio la coglie al sud in fase di riorganizzazione sull'aeroporto di Gioia del Colle. Il libretto di volo di Vanzan non riporta alcuna attività durante il primo semestre del 1943. E' quindi probabile che sia rimasto ad Udine. Nel secondo semestre del 1943 risulta infatti in forza al 1° Nucleo Addestramento Caccia di Udine, dove compie 25 ore di volo, cui 10 di guerra. Vanzan era il comandante della 1^a Sezione del 1° Reparto Volo. L'8 gennaio 1945, Vanzan, che nel frattempo aveva raggiunto lo stormo dal nord dove era rimasto bloccato dopo l'armistizio, compie il passaggio sul velivolo americano P.39 e continua a volare fino al 25 marzo 1945 senza compiere tuttavia azioni di guerra. All'8 maggio 1945 aveva totalizzato oltre 267 ore di voli di guerra. Dopo la cessazione delle ostilità, ricomincia a volare il 12 luglio 1946 sempre con il X° Gruppo, basato a Lecce, e vola con apparecchi P.38, P.39 e P.51.

Nel settembre del 1947, si trova a Capodichino, con un Distaccamento del X°. Il 4 luglio 1952 il Capitano Vanzan assume il comando della 96^a Squadriglia dotata di velivoli DH.100. Vampire che lascerà il 21 luglio dell'anno successivo. Il 15 giugno 1955 il Cap. Vanzan assume il comando della Squadriglia Volo Senza Visibilità che detiene fino al 1 gennaio 1956, quando tutta la 4^a Aerobrigata si trasferisce sull'aeroporto di Pratica di Mare. Il 26 novembre 1956, il Cap. Vanzan lasciò definitivamente la 4^a e raggiunse Padova, sede della 1^a Aerobrigata Nike. Nel 1958 Vanzan è negli Stati Uniti con la futura 79^a Squadriglia che, il 19 dicembre 1958 ebbe l'onore di essere la prima unità europea a lanciare e mettere a segno i propri missili sul poligono di Mc Gregor Range (New Mexico). Il primo "Fire" fu effettuato dal Cap. Virgilio Vanzan e dal Ten. Giuliano Montinari, futuro Comandante della 1^a Aerobrigata. Il Magg. Vanzan fu comandante della 79^a Squadriglia dal 2 agosto 1959 al 23 gennaio 1960, quando assume il comando della 72^a Squadriglia I.T. di Bovolone, che manterrà fino al 29 settembre successivo. Promosso maggiore, Vanzan rimase a Bovolone, dove era necessaria la presenza di un ufficiale di grado superiore in una sede con due squadriglie (67^a e 72^a) per la corretta gestione del supporto logistico amministrativo. Il t. col. Vanzan sarà anche comandante del 72° Gruppo I.T. di Bovolone (Vr) dal 7 ottobre 1967 al 28 giugno 1971. Continua a volare fino al 1971 totalizzando 2331 ore di volo. E' posto in congedo, con il grado di Colonnello il 15 maggio 1984.





AVIERI DEL 72° GRUPPO I.T.

Proseguiamo la pubblicazione dell'elenco degli avieri di leva che hanno prestato servizio presso il 72° Gruppo IT presenti nel nostro database che ha raggiunto quota 7635 nominativi! In questo numero la lettera R (seconda parte)

Sergio Roascio 1985-86
 Pasquale Robertazzi 1969-70
 Luca Robol 1992-93
 Paolo Rocca 1992
 Rocchi 1992
 Luca Vincenzo Rocchi 1984
 Sergio Rocchi 1968
 Emilio Rocchino 2002
 Rocco 1982
 Claudio Rocco 1981-82
 Vito Rocco 1971-72
 C. Rodella 1980
 Pietro Rodella 1980
 Roberto Rodella 1965
 Roberto Rodella 1966
 Roberto Rodella 1981-82
 Rodighiero 1994
 Rodio 1989
 Edoardo Roetta 1984
 Roffo 1971
 Celestino Roguzzi 1971-72
 Bruno Rolando 1985-86
 Rolli 1994
 Fernando Rollo 1976-77
 Renato Rollo 1982
 Pasquale Roma 1972-73
 Romani 1992
 Romani 1994
 Davide Romani 1985-86
 Marco Romani 2000
 Romano 1968
 Romano 1970-71
 Romano 1972
 Romano 1982
 Alessandro Romano 1976
 D. Romano 1978
 Daniele Romano 1993
 Danilo Romano 1974-75
 Giuseppe Romano 1972-73
 Giuseppe Romano 1978
 Luca Romano 1997
 Romanò 1980
 Pasquale Rombi 1992
 Alessandro Romeo 1998
 Eddi Romio 1992-93
 Stefano Romualdi 1986
 Ronca 1989-90
 Roberto Roncaglia 1982
 Roncalli 1964-65
 Artemio Ronchetti 1968
 Carlo Ronchetti 1968
 Marco Ronchetti 1982
 Livio Ronchi 1976-77

Maurizio Ronchi 1984
 Flavio Roncolato 1980
 Andrea Roncoletta 1992-93
 Ronconi 1991
 Stefano Ronconi 1980
 Milko Ronda 1987-88
 Walter Ronzani 1998
 Claudio Ropa 1986
 Felice Rosa 1984
 Marco Rosa 1981-82
 Alessando Rosalia 2002-03
 Gaetano Rosati 2001
 Roscio 1977
 Roscio 1978
 Rosi 1978
 Roberto Rosi 1986
 Rosina 1969-70
 Giampaolo Rosmini 1984
 Moreno Rossato 1993
 Paolo Rossato 1987-88
 Enrico Rossato 1988-89
 Rossetti 1986
 Rossetti 1988-89
 Bruno Rossetti 1968
 Giuseppe Rossetti
 Giuseppe Rossetti 1964-65
 Luigi Rossetti 1972
 M. Rossetti 1980-8
 Mario Rossetti 1974-75
 Rossettini 1990
 Rossi 1988
 Rossi 1991
 Rossi 1996-97
 A. Rossi 1992-93
 Alberto Rossi 1982
 C. Rossi 1986
 Claudio Rossi 1980
 Contardo Rossi 1976
 Egidio Rossi 1982
 Ettore Luigi Rossi 1982
 F. Rossi 1973
 L. Rossi 1992-93
 Lorenzo Rossi 1994-95
 Luciano Rossi 1978-79
 Luigi Rossi 1968
 Marco Rossi 2000
 Mario Rossi 1985-86
 Roberto Rossi 1973
 O. Rossi 1982
 Osvaldo Rossi 1971-72
 P. Rossi 1986
 Rodolfo Rossi 1986
 Sandro Rossi 1980



Guido Reggi (Reggio Emilia) 160° VAM, 1986



Stefano Rossi 1994
Vanni Rossi 1982
Salvatore Rossiello 1980
Rossignoli 1990
Claudio Rossignoli 1977
Claudio Rossignoli 1988-89
Fausto Rossignoli 1982
L. Rossin Rossini 1994
Rossini 1974
Giorgio Rossini 1986
Ottavio Rossini 1981-82
Stefano Rossoni 1968
Rostagno 1991
Rosti 1992-92
Rota 1984-85
A. Rota 1992
Daniele Rota 1984
Ivan Rota 1992
R. Rota 1992
Salvatore Rotondaro 1999
Gianfranco Rotta 1984
Aldo Rovelli 1975-76
Mario Rovelli 1972-73
Roverato 1990
Marino Roverato 1980-81
Roveri 1982
Lorenzo Roverselli 1984-85
Mario Roviario 1966-67
Roberto Rozzini 1972-73
Virgilio Rubele 1994

Roberto Rubicondi 1974
Ottavio Rubinetto 1964-65
Rubini 1982
Rudella 1990-9
Andrea Rudello 1987-88
Gianni Ruffin 1984
Ruffini 1993
Ruffo 1994
Davide Ruffo 1989-90
Maurizio Ruffo 1988
Ruffoni 1992
Ruggeri 1988-89
Elvino Ruggeri 1978-79
Erminio Ruggeri 1969-70
Rino Ruggeri 1982
Domenico Ruggero 1968-69
Dario Ruggiano 1999
Ruggiero 1968
Rughetti 1982
Rugoletto 1964-65
Federico Ruocco 1999
Russo 1968
Russo 1971-72
Russo 1974
Russo 1992-93
Carmine Russo 1999
Vito Russo 2001
Giovanni Rutigliano 1987-88
Alessio Ruzzenenti 1999



Reggi, Santanera, Costa, Basta, Quaranta, 160° VAM, 1986



ERA UNA NOTTE BUIA E TEMPESTOSA...

a cura di Fausto Bernardini - racconto di Fabio Consoli



Ormai da diversi anni sono diventato un frequentatore di aviosuperfici, campi volo e altri luoghi dove ci si libra nel cielo solo per passione. Per volare. Vista la mia esperienza precedente, spesso volte mi sento rivolgere una domanda, alla quale altrettante volte ho difficoltà a rispondere: "...ma io, avrei potuto fare il pilota militare?" oppure "Non credo che portare un caccia sia più difficile di portare uno dei nostri aerei" o "Basterebbe che mi dessero la possibilità e..." Con il se e con i ma non si giunge ad alcun risultato. Il mio pensiero, che difficilmente esprimo per evitare discussioni che potrebbero diventare spiacevoli, è il seguente: sono certo che una persona di normali doti psicofisiche e attitudinali, con una forte motivazione, possa diventare pilota militare e volare su qualsiasi macchina. Ma, ripeto, la motivazione deve essere forte. Nei campi di volo si pensa che l'attività si limiti a far decollare e atterrare un aereo; in realtà questa è una minima parte di quanto viene richiesto a un pilota militare. Lo studio e la preparazione continua di svariate forme di volo e di missione è all'ordine del giorno, e dietro alla parte puramente basica c'è molto, ma molto di più. In questo racconto, inviatomi dal caro amico Fabio Consoli, in arte Duke Pilot, si comprende chiaramente la differenza che può esserci fra un volo da diporto e la missione operativa di un caccia.

Era una notte buia e tempestosa. La data non la ricordo con esattezza, ma doveva essere una notte di fine estate od autunnale del 1988. Esisteva ancora l'Unione Sovietica e la contrapposizione tra NATO e Patto di Varsavia era nell'ordine naturale delle cose. La storia si svolge nei cieli del Veneto e del Friuli; i protagonisti sono due "streghe" del 28° Gruppo del 3° Stormo di base a Villafranca di Verona. Era una notte buia e tempestosa, dunque. Il Gruppo era impegnato nell'annuale esercitazione "Display Determination" della NATO, uno degli impegni operativi più importanti per i Gruppi dell'Aeronautica Militare che vi partecipavano; il 28° è "taskato" per una missione di ricognizione notturna da effettuarsi in Friuli: in parole povere, le Streghe devono riportare a casa le fotografie di tre o quattro camion parcheggiati nel poligono di Maniago (allora ancora attivo) usando le macchine all'infrarosso del pod "Orpheus". La missione viene assegnata a me, giovane tenente, gregario, con più di due anni di esperienza sul 104G, ed al mio amico Arcangelo, capo-coppia, giovane capitano di notevole esperienza, ma transitato sul 104 da relativamente poco tempo, proveniente da un reparto caccia-bombardiere dotato di G-91Y. Una premessa importante da fare è questa: in quegli anni era autorizzato un solo percorso di bassa quota notturna; il mio Gruppo di notte e a bassa quota volava sempre e solo quella rotta. Diamine, la conoscevo a memoria! Questa



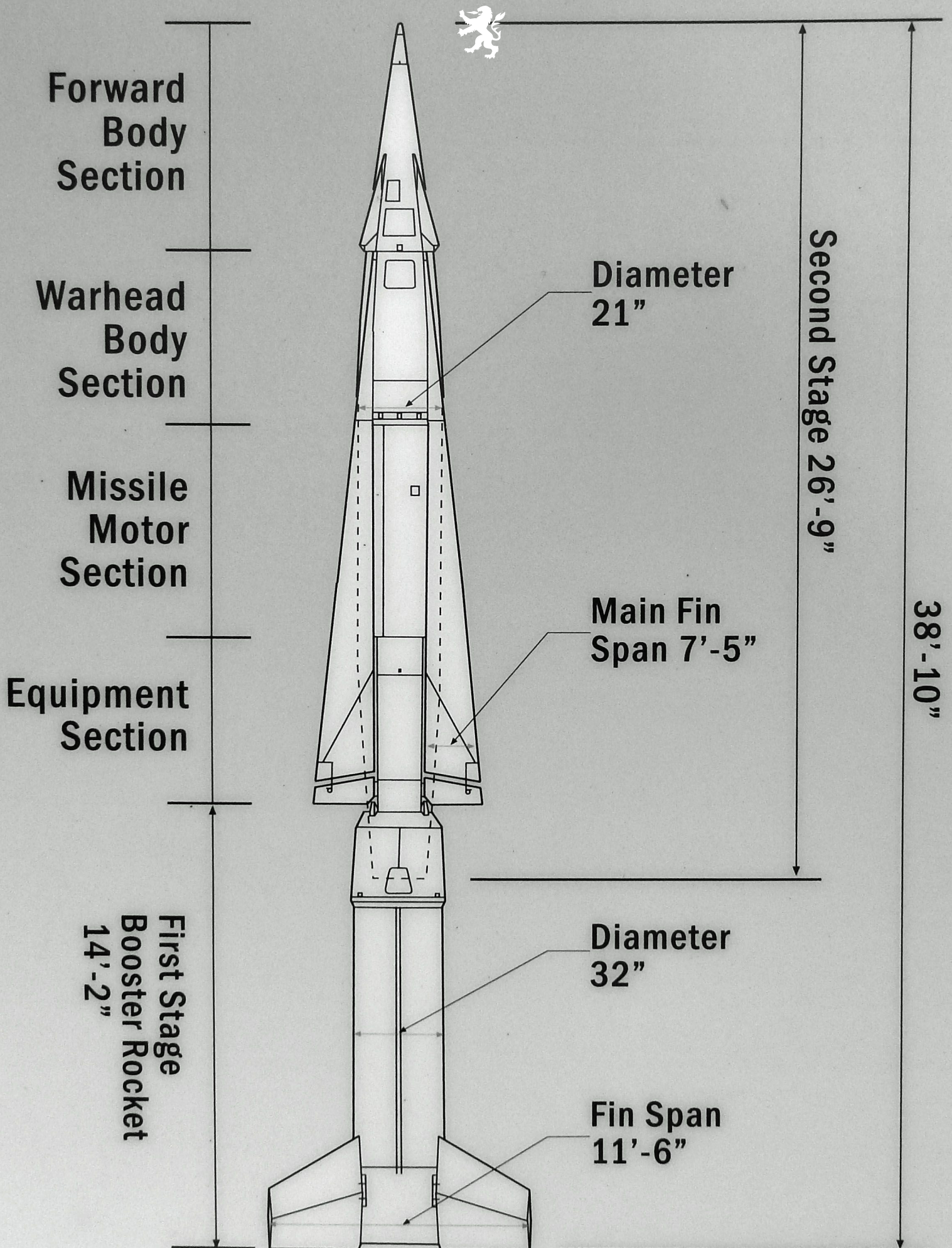
missione, inoltre, andava verso ovest, fino a Fossano, in Piemonte (dove probabilmente abbiamo raccolto una serie infinita di maledizioni da parte della popolazione locale) per poi tornare verso est sorvolando Lombardia ed Emilia. Insomma, noi non avevamo visto molta Italia di notte e a bassa quota! Arcangelo ed io ci guardiamo negli occhi e pensiamo la stessa cosa: "Fabio" mi dice "andiamo a pianificare per bene questa missione!". L'ora e mezza successiva fu impiegata nella preparazione della missione: ricordo perfettamente che pianificammo una bassa quota tutta in pianura, con parecchi "waypoints" facilmente identificabili al radar. In pratica, dopo il decollo da Villa, avremmo virato verso sud per riportare i ponti di Borgoforte (uscita standard VFR); poi prua verso est, seguendo praticamente il corso del Po fino alle sue foci, nord-est verso la laguna di Marano ed, infine, prua nord per passare sulle coordinate del target seguendo il fiume Tagliamento. Calcoliamo, inoltre, l'orario di decollo per fare il TOT (Time On Target), la quota di sorvolo e la distanza da mantenere tra gli elementi della formazione in modo da garantire una copertura adeguata dell'area del target con le nostre macchine all'infrarosso. Quando tutto è pronto, passiamo il nostro piano di volo e cominciamo a fare il briefing per la missione. Ad un tratto... il disastro! Qualcuno entra in sala navigazione e ci "molla la bomba": "Hanno chiamato dal Venda ed hanno detto che non siamo autorizzati a volare basse quote notturne differenti da quella autorizzata! Dovrete riportare sul TACAN di Istrana, da lì scendere lungo una radiale a vostra scelta per riportare un IP (Initial Point) a bassa quota, fare il TGT e poi tornare per la stessa strada". ...e mancano tre quarti d'ora al decollo! "Che manfrina! Che razza di addestramento è questo?!? Come se in caso reale si potesse operare in questo modo!" I nostri commenti, potete facilmente immaginare, sono di questo tipo (...e pure peggiori). Comunque: "comandi, signore!" Arcangelo ed io ci "fiondiamo" in sala navigazione per buttare via tutto il nostro lavoro e tirare le quattro linee che ci servono: riporteremo la verticale del TACAN di Istrana e poi scenderemo lungo la radiale che ci porterà sulla città di Pordenone che sarà il nostro IP, poi prua verso est per riportare a sud di Aviano e, quindi, il poligono di Maniago dove è situato il nostro obiettivo. Per fortuna la parte relativa al sorvolo del TGT rimane pressoché invariata e così, dopo soli quindici frenetici minuti, siamo pronti ad avviarci, ancora bestemmiando, verso lo spogliatoio e la sala caschi del Gruppo. Bardati di tutto punto ci avviamo verso la linea volo dove ci attendono i nostri due "spilloni" in configurazione "tip + pod". Piove, il "ceiling" è tra i 1.000 ed i 1.500 piedi, ma almeno la visibilità è decente. Messa in moto e "cinque dita" vengono svolte regolarmente e con la velocità di un vero "combat ready", così Arcangelo ed io ci presentiamo all'orario previsto per un decollo in coppia. Così, in quella notte buia e piovosa, i nostri fedeli amici "retaioli" vedono passare sopra le loro teste due stelle comete, accompagnate da un rombo assordante, che annunciano che le Streghe sono di nuovo all'opera. Sbuchiamo "on top" a circa 8.000 piedi e ci accorgiamo che la pianura padana è tutta un biancore di nuvole basse, mentre sopra splendono le stelle. Sotto il controllo di Garda radar riportiamo la verticale del TACAN di Istrana e cominciamo la nostra discesa

lungo la radiale pianificata; io sono in coppia lungo tutta la discesa in IMC, sul lato destro del 104 di Arcangelo, il lato preferito di tutti i gregari, perché consente una posizione più comoda al corpo: la testa che guarda verso sinistra, la mano sinistra sulla manetta motore e la destra che, con piccoli movimenti, controlla gli spostamenti del mio 104 a non più di qualche metro dalla tip del mio leader. Finalmente, un chiarore sotto di noi! Il tempo è quello previsto (sulla verticale di Istrana abbiamo fatto scattare i nostri contasecondi), e dopo qualche secondo sbuchiamo sulla verticale di una città che, ovviamente, deve essere Pordenone. Arcangelo prende la prua calcolata per il target accelerando contemporaneamente a 420 nodi mentre io prendo posizione, sempre sulla sua destra, sfilandomi un po' ed allargandomi fino ad intravedere appena le luci di posizione del mio "leader". Faccio partire il contasecondi per quelli che saranno forse i tre minuti più lunghi della mia vita. Mi accorgo subito che c'è qualcosa che non va...: sulla nostra destra un gran buio, neanche una luce; ho l'impressione di essere molto vicino alle montagne, ma... non può essere! L'IP l'abbiamo sorvolato, la prua è giusta... e allora? "Arcangelo", dico alla radio, "secondo me siamo molto a nord della rotta!". Lui, preso dalla navigazione notturna a 500 piedi non risponde. Allora sintonizzo il TACAN di Aviano: la nostra rotta ci dovrà portare a sud del TACAN per cui vedrò la lancetta del mio PHI "sfilarmi" a sinistra. Canale 111 inserito sul pannello di controllo del TACAN ed ecco la lancetta del PHI indicare quasi in prua. Per fare ciò ho dovuto guardare in basso, sulla consolle destra, e quando cerco il mio "leader" sulla mia sinistra faccio molta fatica a vederlo. La navigazione continua, preparo il pod "Orpheus", mentre cerco di tenere in vista le luci di posizione del 104 di Arcangelo: il disagio non mi lascia, anzi aumenta, e mi ritrovo sempre più lontano ed alto rispetto alla posizione che dovrei mantenere. Ed il TACAN di Aviano? Maledizione! Per non perdere di vista il "leader" non sono riuscito a vedere da che parte è "caduta" la lancetta! Eccola lì, ora, beffardamente in "coda". Ormai il disagio è diventato quasi premonizione certa di un disastro imminente. Sotto il casco, i miei capelli sono letteralmente dritti sulla nuca e mi aspetto di vedere, da un momento all'altro, il 104 di Arcangelo dissolversi in una palla di fuoco... e non so il perché! "Arcangelo", quasi grido in frequenza, "vieni via da lì!". Ma il tempo per il target è ormai scaduto: ancora qualche secondo di terrore, poi il 104 del mio "leader" comincia la più bella ed attesa virata a destra della mia vita. Perfino il fatto che ci perdiamo di vista prima di ricongiungersi e che ci dobbiamo ritrovare "on top" (un fatto normalmente non esattamente rilassante) mi lascia del tutto indifferente, tanto sono felice di allontanarmi dal "grande buio" che fino a qualche attimo prima sembrava voler inghiottirci entrambi. Il rientro a casa è "routine", ma quando ci ritroviamo in sala equipaggiamento io sono ridotto ad uno straccio. Ci precipitiamo insieme nella sala dei fotointerpreti dove con l'amico maresciallo Borzelli cominciamo ad esaminare la "strisciata" all'infrarosso per trovare il nostro target e trasmettere il rapporto di missione. Ma dei camion nessuna traccia! Alla fine riusciamo ad individuare una ferrovia sulla "strisciata" di Arcangelo che riconosciamo, confrontandola con una carta di navigazione,



come la ferrovia pedemontana che passa a NORD di Aviano, praticamente ai piedi dei primi contrafforti delle Alpi. Insomma, Arcangelo è passato parallelamente alle Alpi a non più di 1.000 piedi (300 metri) dal fianco delle montagne! Pallidi come la morte per il rischio corso (ancora oggi non posso fare a meno di pensare che se mi fossi trovato per qualsiasi motivo sulla sinistra di Arcangelo sarei sicuramente morto quella notte) andiamo dal maggiore "nonno" del Gruppo per raccontare la nostra avventura e per cercare di capire cosa fosse successo: infatti, se anche avevamo capito cosa fosse successo, ancora rimaneva da capirne il perché. Il "nonno" ascolta la storia, guarda la nostra pianificazione e capisce istantaneamente cosa era avvenuto. In pratica, tutto era stato causato dall'uso di una carta geografica non aggiornata! Un tempo, il TACAN di Istrana era situato a parecchie miglia dall'aeroporto, sul prolungamento dell'asse dalla pista. In seguito, esso era stato portato sul sedime aeroportuale, qualche miglio più a nord-ovest, ed erano state pubblicate delle nuove carte geografiche di navigazione. Purtroppo,

esistevano ancora molte delle vecchie carte in circolazione che venivano regolarmente usate per pianificare le basse quote. Così, scendendo lungo la radiale dal TACAN di Istrana, noi, in realtà ci trovavamo già parecchie miglia a nord della rotta tracciata sulle nostre cartine; in più, perfettamente al tempo calcolato, siamo sbucati sotto le nubi su una città che non era Pordenone, bensì Sacile (ben più a nord). La scarsa visibilità e la nostra familiarità praticamente nulla con quei luoghi di notte hanno completato l'inganno. Inutile dire che, dopo quella notte, tutte le cartine non aggiornate vennero eliminate! Una combinazione quasi fatale di errori umani, fretta ed improvvisazione, condimeteo, sfortuna e, come piace dire a me, "nozze con i fichi secchi" portò Arcangelo e me a rischiare seriamente la vita quella notte buia e tempestosa. Ma ho imparato una cosa importantissima per un pilota: se l'istinto ti urla che c'è qualcosa di sbagliato in quello che stai facendo, be'... dagli ascolto... perché probabilmente ha ragione. (Fabio Consoli, *Airbus Driver*, "Io non lo volevo fare il pilota...")





CARLO MARCHETTO CADUTO IN UCRAINA NEL 1941

<https://www.quellidel72.it/storie/aviatori/marchetto.htm>



La prima missione bellica del sottotenente pilota Carlo Marchetto, legnaghese, in terra sovietica, anche la prima del 22° Gruppo Autonomo, avvenne il 27 agosto 1941, solo 24 ore dopo il rischieramento a Kriwoj-Rog. Tre formazioni distinte di nove Macchi 200 ciascuna, decollarono dal piccolo campo ucraino tra le ore 15 e le ore 18.30 per effettuare una importante crociera di vigilanza sulla zona di Dnepropetrovsk-Novomoskovsk, sulla quale erano stati intercettati numerosi bombardieri avversari scortati dalla caccia. Seguì un furioso combattimento tanto che alla fine i nostri cacciatori dichiararono di aver abbattuto sei bombardieri nemici. Il 2 settembre l'epilogo della breve carriera di Carlo Marchetto. L'azione in cui perse la vita Marchetto viene così raccontata dal Ten. Loris Nannini che partecipò alla fatale operazione, anche lui abbattuto dalla contraerea ma scampato alla morte e preso prigioniero: "Caffè e latte ed una fetta di pane era la colazione di quella mattina del 2 settembre 1941, quando suonò improvvisamente l'allarme. Entrò di corsa un sottufficiale avvisandoci che era stata segnalata la presenza di una grossa

formazione di bombardieri sovietici, scortata dalla caccia, che dirigeva su Dnepropetrovsk. Insieme agli altri 8 piloti di turno al servizio d'allarme corsi fuori della baracca, verso gli aerei ordinati in fila su un lato del campo. Già l'aria risuonava del rombo dei motori; infatti, all'ordine del comandante di Squadriglia, il Capitano Enrico Meille, i motoristi erano già corsi agli apparecchi ed avevano provveduto a metterli in moto. Il capo squadriglia, capitano Meille, si porta in linea di partenza sulla pista, subito seguito dai due gregari; io in posizione di destra ed il sottotenente Carlo Marchetto a sinistra. Contemporaneamente a Marchetto porto l'ala del mio apparecchio accanto a quella di Meille che immediatamente dà motore per il decollo. Le tre unità, ciascuna di tre aerei disposti a cuneo, assumono la formazione di squadriglia in ala destra. Non ci sono nubi; l'aria del mattino è ferma, con la caligine tipica di quella latitudine. L'altimetro segna i 5000 metri; l'aria rarefatta spegne il rumore del motore. Spiraliamo in osservazione: Gli aranciati raggi di sole del mattino roteano nella cabina, specchiandosi a tratti sugli strumenti. Siamo sulla



verticale di Dnepropetrovsk. Sotto di noi si allarga maestoso il fiume Dneper a tagliare una terra nera, mossa in un susseguirsi di modeste alture con radi alberi e pettinate colture. Poi la città, un grosso centro abitato di mezzo milione di abitanti, tutta sulla riva destra del fiume, con i suoi cantieri navali, le sue segherie e le sue industrie metallurgiche alimentate dal bacino carbonifero del Donez. Stiamo pattugliando da oltre cinque minuti, senza avvistare nessun aereo nemico. Il capo squadriglia interrompe l'osservazione; vira verso nord-est in direzione Kharkov discendendo a quota 3000. Attraversiamo il fiume lasciandoci indietro Dnepropetrovsk. Stiamo seguendo la strada che da Dnepropetrovsk porta a Novomoskovsk. Siamo sempre a 3000 metri; l'anemometro indica la velocità di 420 km/h. Stiamo volando in squadriglia sopra la città di Novomoskovsk. Improvvisamente scorgiamo sulla strada principale una colonna di autoblindo. Meille batte le ali per richiamare l'attenzione delle altre due pattuglie; queste si portano avanti per prendere gli ordini del caposquadriglia. Attraverso il plexigas del suo tettuccio Meille detta gli ordini mediante la consueta mimica convenzionale. Meille, alle altre due squadriglie, fa segno con la mano di restare in quota a nostra protezione; al suo seguito, io e Marchetto, in fila indiana, dopo un rovesciamento, ci tuffiamo in candela. In quel momento iniziano ad esplodere tutto intorno a noi i proiettili della contraerea sovietica. Marchetto mi è dietro, un pò distanziato. Vedo il Macchi di Meille che si sta "sfilando" di fronte a me. In un attimo siamo in coda alla colonna delle

autoblindo; immediatamente iniziamo il mitragliamento a bassissima quota, per tutta la lunghezza di quel convoglio militare. Solo in quel momento vedo in testa alla colonna una serie di postazioni antiaeree che elevano un fitto fuoco di sbarramento. Meille riesce a passare senza danni. Istantaneamente, per schivare lo sbarramento, cerco di virare, piatto, a destra per diminuire la superficie di bersaglio. All'improvviso l'aereo non risponde più ai comandi: sono a 200 metri da terra lanciato ad alta velocità. Devo buttarmi fuori. Avevo iniziato la prima oscillazione con il paracadute quando presi coscienza che da terra i russi mi stavano sparando. Guardai verso l'alto, come a cercare un impossibile aiuto. Esterrefatto, vidi a poca distanza, venire contro di me un aereo con il motore in fiamme. Era il Macchi di Marchetto; lui si era appena lanciato: incrociammo i nostri sguardi: Marchetto ebbe appena il tempo di alzare il braccio in un fraterno saluto che una raffica di mitragliatrice lo falciò all'altezza dell'addome. Si ripiegò subito su se stesso, ormai privo di vita, appeso ancora per un istante al suo candido paracadute. Fu decorato con la Medaglia di Argento al Valor Militare con la seguente motivazione: "Pilota da caccia su velivolo Macchi 200. Durante un'azione di mitragliamento a bassa quota ad un convoglio militare russo veniva abbattuto dalla contraerea. Lanciatosi col paracadute, mentre scendeva a terra veniva falciato da una raffica di mitragliatrice. Colpito all'addome, si ripiegava su se stesso privo di vita. Cielo di Russia, 3 settembre 1941".

Macchi C.200 Saetta, Krivoi Rog, Russia, inverno 1941





FRANCESCO BERTELLI

SERGEANTE MOTORISTA IN SPAGNA

FIAT B.R.20, Forza aerea spagnola, a fine conflitto



Francesco Bertelli di Luigi, sergente motorista della Regia Aeronautica, nasce a Torri del Benaco il 17 febbraio 1910. Rimase nell'Aeronautica Militare fino alla conclusione della carriera con il grado di maresciallo di 1^a classe presso il 3° Stormo di Villafranca di Verona. Fu decorato con due medaglie di Bronzo al Valor Militare conseguite nel corso della guerra civile spagnola con l'Aviazione Legionaria. Per ora ci occupiamo di questa importante parentesi della sua vita militare in attesa di ulteriori ricerche per rintracciare notizie sugli eventi successivi che lo videro protagonista. I documenti che disponiamo provengono dalla famiglia, ancora attestata a Torri del Benaco, che ci ha fornito cinque pagine del libretto di volo che copre il periodo che va dal 24 maggio al 2 agosto del 1938, con due interruzioni: la prima tra il 14 e il 24 giugno. Il computo delle ore di volo passa da 22 e 10' a 31 e 50'; Quindi mancano circa 10 ore di volo. La seconda tra il 26 luglio e il 1 agosto. Al computo mancano oltre quattro ore di volo. Un breve ma intenso periodo di azioni belliche compiute con il velivolo Fiat B.R. 20 del 21° Stormo Pipistrelli, reparto dapprima inquadrato nel XXXV Gruppo Bombardamento Pesante e poi nel XXV Gruppo B.T. a partire dal 12 luglio 1938. Il Gruppo era sotto il comando dell'Aviazione Legionaria Continentale. Il XXXV Gruppo aveva sede a Zaragoza e Bertelli volava con la 230^a Squadriglia dalle basi di Tudela, in Navarra e Puig

Moreno, una località a sud est di Zaragoza. Le pagine del libretto di volo si aprono (quelle a nostra disposizione) con il 24 maggio 1938: quel giorno 5 apparecchi BR20 bombardarono concentramenti di truppe repubblicane intorno all'abitato di Cubells, nella provincia di Lerida. A causa del forte vento il borgo fu colpito solo in parte e la formazione fu accolta da un violento tiro antiaereo. Il 29 maggio una missione sul monte Llorro, sempre nella provincia di Lerida condotto con ottime condizioni meteo che permisero di colpire il bersaglio. La formazione era composta da 5 BR20 che volarono per poco più di una ora. Il giorno successivo Bertelli tornò in volo con altri tre BR20 che colpirono posizioni nei dintorni di Linares e M. Franco. Il 31 maggio, sempre con tempo buono, 5 velivoli decollarono da Tudela alle 12.35 per dirigersi verso Linares de Mora. Dai resoconti apprendiamo che l'obiettivo fu colpito e la formazione pose le ruote a terra alle 14.35. Il 2 giugno l'obiettivo fu di bombardare le posizioni repubblicane a sud di Linares e Puerto Mingaldo (Teruel). Grosse formazioni di nubi impedirono di raggiungere il bersaglio e a seguito di un controordine il bombardamento fu annullato. Il 3 giugno furono colpite posizioni nemiche nel settore di Vistabel e a SE di Vistabella. Il tempo era buono e gli obiettivi furono colpiti. Il 4 giugno il reparto decollò da Tudela per colpire posizioni a sud di Linares. A causa di avaria al carrello l'apparecchio



di Bertelli interruppe la missione e atterrò al campo di Puig Moreno, la nuova base del reparto. Il 7 giugno Bertelli si alzò in volo due volte, al mattino e nel primo pomeriggio per colpire a nord est di Teruel in Aragona. Il 9 e il 12 giugno di nuovo sulla stessa zona per colpire obiettivi a Lucerna del Cid. Il 13 giugno una nuova avaria impedisce al BR20 di Bertelli di completare la missione. Dopo 55' di volo devono ritornare a Puig Moreno per avaria al motore. Ma nel tardo pomeriggio è ancora in volo stavolta per battere posizioni a nord est di Castellion. Dopo una dozzina di giorni, come già segnalato, il libretto inizia il 25 giugno con due missioni, la prima su Onda e la seconda su Orida (Castellion). L'azione verrà ripetuta il giorno successivo. Il mese si chiuse con il bombardamento a sud ovest di Lucerna del Cid il giorno 27. Il cielo a nord di Valencia continua ad essere il teatro dei voli di guerra anche per luglio ad iniziare dal 13, accolti da reazione antiaerea. Poi un paio di incursioni il 21 e ancora il 22 quando la formazione di BR20, oltre alla controaerea entra in contatto anche con velivoli da caccia repubblicani. Poi vennero le azioni del 24 su Castelnuevo, quelle del 25 (due) su Genibiel, contro un ponte di barche. Il giorno stesso ci fu un volo di trasferimento sull'aeroporto di Valenzuela, in Andalusia per poi fare ritorno a Puig Moreno due giorni dopo, il 27. Infine il 30 luglio ci fu l'azione su Novaliches e poi l'ultima azione riportata sulle pagine disponibili del libretto di volo: quella del 2 agosto

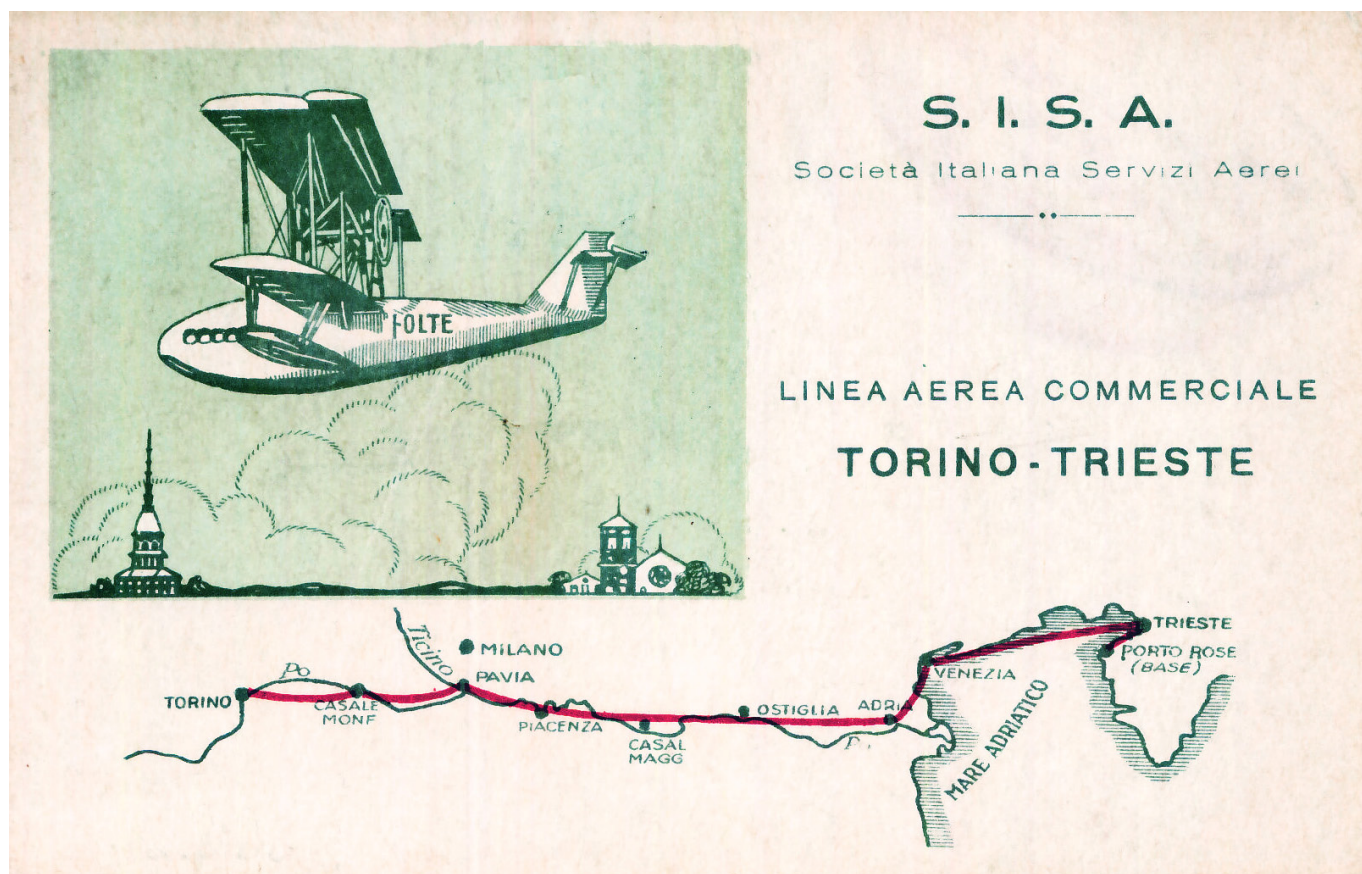
1938 sempre dal campo di Puig Moreno verso la zona di Teruel. Possiamo integrare con altri dati provenienti dal diario storico del 21° Stormo dell'Aviazione Legionaria. Osserviamo innanzitutto le lacune o le pagine mancanti del libretto a nostra disposizione. La prima va dal 14 al 24 giugno. Mancano all'appello circa 10 ore di volo che potrebbero configurare 5 missioni. Dal diario di stormo apprendiamo che il 14 giugno la 230^ squadriglia ebbe il compito di bombardare posizioni repubblicane a nordest di Alcora. La missione durò 1 ora e 35'. Nella seconda azione del giorno sulle stesse posizioni si volò per 1 ora e 25'. Nella terza azione del giorno la missione durò 1 ora e venti primi. Il 17 giugno l'obiettivo fu quota 200 a nord di Onda. La missione durò 1 ora e 40'. Il 22 giugno fu una altra giornata intensa per la squadriglia: decollo alle ore 16.50 e rientro alle 18.15 (1 ora e 25'). Il 23 giugno, sempre a colpire obiettivi nei dintorni di Onda, decollo alle 9.12 e rientro alle 10.05 (53'). Nuova partenza alle ore 11.10 per 1 ora e 50' di volo. Infine il 24 giugno con due missioni per un totale di 2 ore di volo. Il totale ci porta a oltre 12 ore di volo. E' probabile che Bertelli non partecipò ad almeno una delle missioni eseguite. Consideriamo ora la seconda lacuna: quella dal 26 luglio al 1 agosto. Mancano all'appello 4 ore di volo. Il diario storico del 21° Stormo non riporta notizie utili. Il reparto cessò le attività in terra spagnola il 5 ottobre 1938.

AVIAZIONE LEGIONARIA									
Anno.....									
DATA		VOLO ESEGUITO		TIPO APPARECCHIO	SCOPO DEL VOLO		Firma del Comandante del reparto	NOTE	
Giorno	Mese	Durata	Altezza		Campo e ora di partenza	Campo e ora di arrivo			
Riporto ore		43.4							
22	7	90'	3800	B.R. 20	7.10 Puig. Moreno	8.40 Puig. Moreno	Bombard. Teruel. strada e violenta reaz. ant. e violente caccia nemica		
24	7	90'	4000				Ferrosia N.W. Legorbe (Valencia)		
24	7	90'	4000	"	15.30	17	Bomb. castelnovo (Valencia)		
?							Violenta Reazione anti. Aerea		
25	7	130'	4000	"	7.15	9.25	Bomb. Genibiel (Valencia)		
25	7	70'	2300		14.55	16	Violenta reaz. anti. Aerea		
25	7	70	2300	"	14.55	16	Bomb. ponte di barche N. di A. ant. (Lerida)		
Totale ore		49.20'					Violenta reazione reaz. anti. Aerea		



IDROVOLANTI SUL PO I PRIMI VOLI COMMERCIALI

Mario Veronsei - estratto dal Giornale del Po, 9 settembre 1919



(cartolina diffusa in occasione dei voli inaugurali della SISA, 1926. La grafica rappresenta la rotta commerciale, un CANT 10ter, la chiesa di San Giusto di Trieste e la Mole Antonelliana di Torino)

Il 31 gennaio 1926 fu convertito in legge il Regio Decreto n. 3176 del 18 ottobre 1923, che prevedeva l'istituzione di regolari servizi aerei in concessione, con un notevole contributo economico dello stato (in alcuni casi fino al 50% del costo d'esercizio). Questo atto legislativo costituì il presupposto fondamentale che rese possibile, entro la fine dello stesso anno, l'avvio di alcune linee aeree commerciali gestite da ben quattro diverse compagnie di navigazione. Il primato spetta alla società S.I.S.A. di Trieste, che già dal primo aprile compì il volo inaugurale sulla linea Trieste-Venezia-Pavia-Torino con 4 idrovolanti CANT 10. Furono due noti ed importanti armatori triestini, i fratelli Cosulich, a credere nello sviluppo dell'aviazione commerciale. Con lo scopo di gestire una scuola di volo per piloti d'idrovolanti civili e militari, e per effettuare voli turistici, pubblicitari e di collegamento tra le città italiane, nasceva la Società Italiana Servizi Aerei, nota come S.I.S.A., prima compagnia commerciale italiana, sovvenzionata dal Ministero delle Poste e Telegrafi, che nell'arco della sua breve

esistenza (1926-1934) ha contribuito a stendere la prima ragnatela di collegamenti aerei tra le città dell'Italia settentrionale, dell'Istria e della Dalmazia. La compagnia aveva già attivato, fin dal 1924, con una certa regolarità, i primi collegamenti tra Venezia e Trieste, che servirono all'azienda per acquisire dati ed informazioni circa i costi, ed i mezzi da utilizzare. Accanto alle grandi navi da carico, i Cosulich costruirono i CANT 10, idrovolanti biplani monomotore a scafo unico, con il posto di pilotaggio all'aperto, mentre nella carlinga trovavano posto quattro passeggeri. Il primo CANT 10, era un idrovolante biplano a scafo centrale, propulso da un motore Fiat A 12 bis a 6 cilindri in linea, capace di 300 CV. La costruzione era interamente lignea, e a bordo trovavano posto 5 persone (quattro passeggeri ed il pilota) in due abitacoli scoperti. Sin dalle prime prove l'aereo si rivelò sottopotenziato, con spazi di decollo e tempi di salita ben più lunghi di quanto previsto, in sede di progetto. Su richiesta della S.I.S.A. il progetto fu rivisto radicalmente, e il prototipo ritornò a volare



spinto da un motore Isotta Fraschini Asso da 500 CV, dotato di una comoda cabina con poltrone in vimini per quattro passeggeri, e con i due piloti sistemati in una cabina scoperta, posta tra la cabina passeggeri e il castello motore. L'evoluzione proseguì con il successivo CANT 10 ter prima serie, con una capienza di 6 passeggeri, e con i CANT 10 ter seconda serie, capaci di trasportare otto passeggeri. In totale furono realizzati 16 CANT 10 di tutte le serie. Del CANT 10, furono realizzate anche due versioni militari, regolarmente entrate in servizio con la Regia Aeronautica, anche se rimaste allo stadio di prototipo. Per l'attività di scuola erano impiegati invece i CANT 7, ed il secondo prototipo del trimotore CANT 6. Il 1 aprile del 1926 viene ufficialmente inaugurata la "Linea Aerea 1", la Trieste-Torino-Trieste, con un volo dimostrativo di due coppie d'idrovolanti, rispettivamente e contemporaneamente in partenza da Torino e da Trieste, con due soste a Venezia e a Pavia, con i quali si prometteva il raggiungimento della destinazione in un solo giorno. La cadenza del collegamento era trisettimanale, con scali a richiesta nei principali porti fluviali del Po. Il viaggio di 575 Km era coperto in circa 5 ore di volo. Poiché la carlinga dei velivoli non era ancora pressurizzata e vi erano abbondanti spifferi, ai viaggiatori, inclusa nel biglietto (che si aggirava sulle 350 lire che corrispondevano circa ad uno stipendio medio alto dell'epoca) veniva offerta una coperta e una borsa dell'acqua calda per difendersi dal freddo, e dei batuffoli di ovatta per attutire il rumore del motore posizionato sulle loro teste. La cronaca di quel giorno ci racconta che già dalle prime ore del mattino iniziò a soffiare una forte bora che rese le condizioni del mare tali da impedire l'operatività degli idrovolanti e fu necessario utilizzare la base

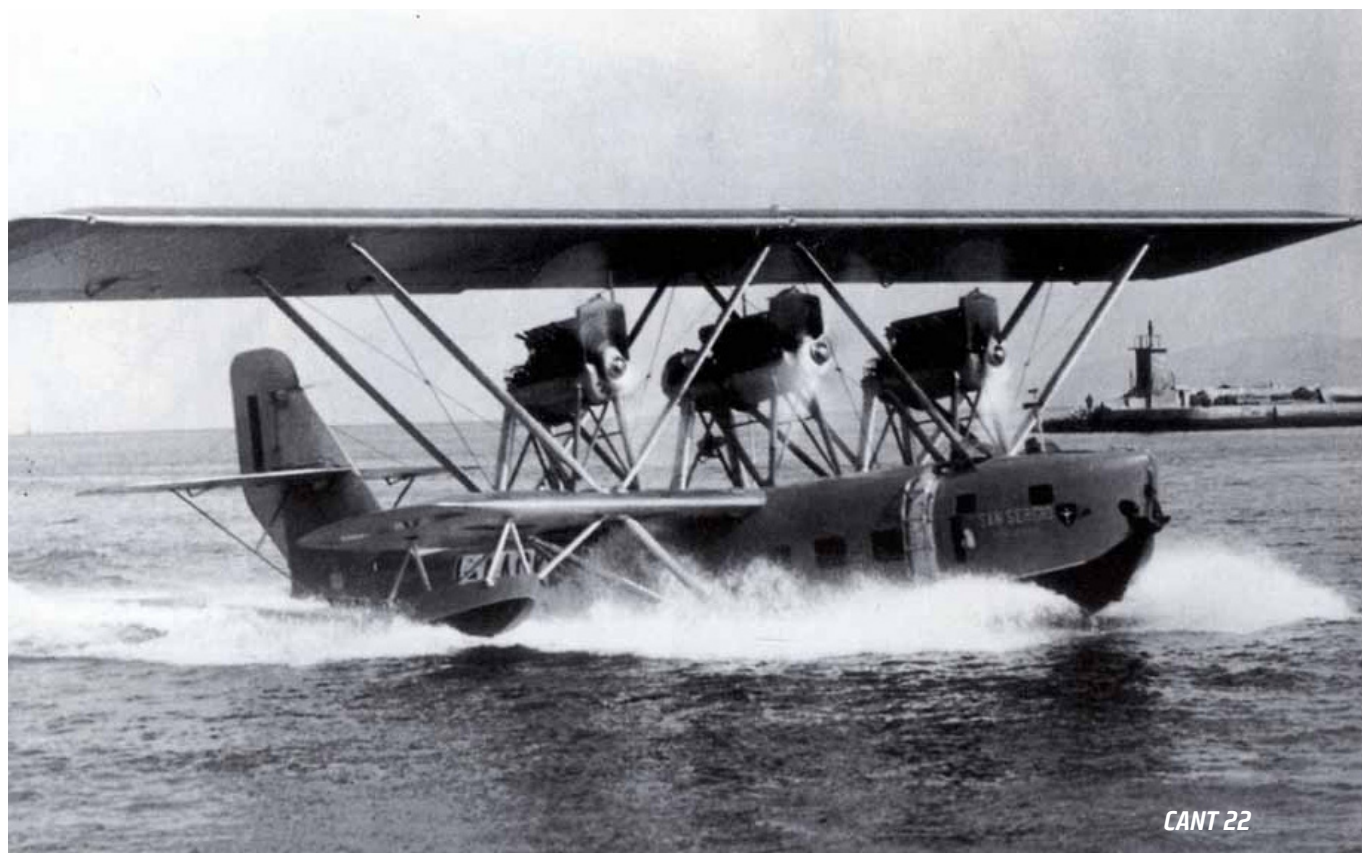
di Portorose per il decollo dei due CANT 10 (pilota Luigi Maria Ragazzi, motorista Giannetti) e (pilota Antonio Majorana, motorista Ferrari) alla volta di Torino, mentre dal capoluogo piemontese decollavano i CANT 10 (pilota Mario Ceroni, motorista Inghingolo) e (pilota Bruno Pascoletto, motorista Casnaghi) per compiere il tragitto inverso. Alle 11.45 ammarava a Pavia il primo idrovolante, seguito dopo pochi minuti dal secondo, mentre i due idrovolanti decollati da Trieste, dopo una sosta a Venezia, ammaravano nel primo pomeriggio, intorno alle ore 15. Dei quattro velivoli, solo quello pilotato da Ragazzi avrebbe effettuato nella giornata l'intero percorso, mentre Majorana, Ceroni e Pascoletto attardati da modesti incidenti tecnici, avrebbero terminato il collegamento il giorno successivo. Questi piccoli inconvenienti non impedirono alla S.I.S.A. d'inaugurare i collegamenti regolari tre volte la settimana con partenza da Trieste alle 11 ed arrivo, dopo le soste a Venezia e Pavia, a Torino alle 16,10. Il 15 ottobre dello stesso anno furono attivate anche le tratte tra le città di Trieste, Pola, Zara e Ancona. Nel frattempo sul mercato nazionale si era affacciata la Siai-Marchetti con i potenti S. 55. Con il consolidamento e l'espansione delle attività, la società iniziò anche il rinnovamento del parco velivoli. I CANT 7 per l'addestramento furono sostituiti dai CANT 18, mentre a partire dal 1928, dopo un impiego a scopo di test sulla tratta Brindisi-Valona, il trimotore CANT 22 sostituì in breve tempo i CANT 10. Anche se, per dovere di cronaca, il primato del primo collegamento regolare non con idrovolante, va alla Società Anonima Transadriatica, fondata nel 1925, che attivò il 1 febbraio 1926, la linea Roma-Venezia. Questa società, fondata a Venezia nell'agosto 1925, su iniziativa della Junkers GmbH,



Idroscalo SISA di Pavia

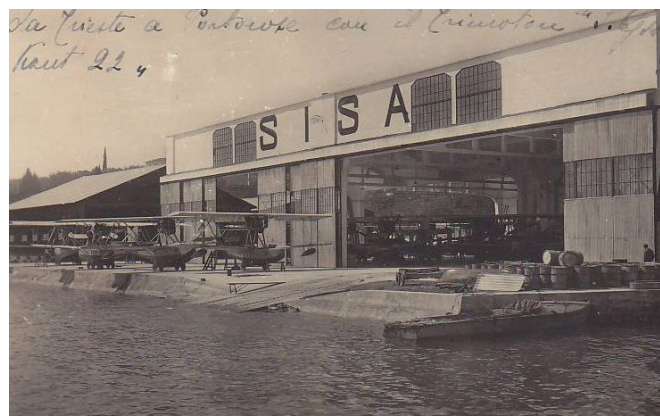
con sede ad Ancona, è da annoverarsi tra le prime compagnie aeree commerciali italiane per il trasporto di passeggeri. L'anno successivo iniziò l'attività collegando la città di Roma a Venezia, e dalla città lagunare partiva un ulteriore collegamento: la Venezia-Klagenfurt-Vienna, con piccoli monomotore Junkers, che trasportavano quattro passeggeri. Il servizio regolare fu inaugurato il 1 febbraio del 1927, ed il successivo 19 aprile fu esteso fino a Vienna, con trimotori Junkers G 24ge. Il 13 Aprile la Società Anonima di Navigazione Aerea, S.A.N.A. con sede a Genova, inaugurava la "Linea Aerea 3", la Genova, Ostia, Napoli, Palermo, quattro città sul mare collegate da idrovolanti: questi furono il WAL e il SUPER-WAL, costruiti a Marina di Pisa su licenza della Società Tedesca Dornier, decretando un nuovo trionfo per gli idrovolanti. Il 1 Agosto 1926 avveniva l'inaugurazione della "Linea Aerea 4", si trattava di una linea aerea internazionale, quindi linea di prestigio, che collegava: Brindisi-Atene-Costantinopoli-Rodi. Tratta resa possibile, dopo un lungo periodo di trattative con le autorità greche e turche. Questa linea, oltre all'aspetto commerciale, era rivolta ai primi viaggi turistici internazionali e poteva far conto sull'indiscutibile fascino offerto dal Medio Oriente. Le linee diventeranno in pratica due: la Brindisi-Patras-Atene, e da questo scalo si proseguiva verso nord-est raggiungendo Costantinopoli, o verso sud-est verso Rodi

capitale del Dodecaneso italiano. Sempre gestita dalla S.I.S.A., il 6 Ottobre 1926, s'inaugura la "Linea Aerea 2", in pratica il proseguimento della linea Torino-Trieste. La Venezia-Trieste-Lussinpiccolo-Zara. Nel 1928 la S.I.S.A. inaugurava la linea Trieste-Ancona, con un idrovolante CANT 10, monomotore da 6 passeggeri, partito da Trieste alle ore 8.30 e da Venezia alle ore 11.30, ammarava ad Ancona alle 12.45, accolto da una folla plaudente. Il giorno dopo partì da Zara, il trimotore CANT 22 San Marco, che trasportava 10 passeggeri ed era fornito di radiotelegrafo oltre che di toilette; all'arrivo ad Ancona compì tre giri di saluto sulla città, ed ammarò alle 11.30. Tipico dell'epoca il messaggio radio lanciato in volo prima dell'ammarraggio: "Idrovolante San Marco in rotta da Zara ad Ancona saluta romanamente Mare Nostrum". Dopo un periodo di voli sperimentali, il servizio diventa stabile e assume il nome di "Periplo Alto Adriatico", impiegando prima due idrovolanti che ogni giorno, escluse le domeniche e i festivi, percorrevano le tratte Trieste-Zara-Ancona, e Ancona-Venezia-Trieste. In seguito furono usati i Macchi MC 94 da 12 passeggeri, ed i Macchi MC 100 da 26 passeggeri, che entrarono in servizio alla fine degli anni trenta. La città marchigiana visse il suo momento di gloria nel 1933, quando diventò per qualche tempo base di un distaccamento del "Reparto Alta Velocità" della Regia Aeronautica. Il 26 marzo del 1928, si



costituisce la S.A.M., Società Aerea Mediterranea, posta al centro della politica di concentrazione e di razionalizzazione dell'aviazione civile, avviata dal nuovo sottosegretario all'Aeronautica Italo Balbo. La S.A.M. compì un'azione d'assorbimento, nei confronti di tutte le compagnie aeree esistenti, subentrando nell'esercizio delle linee adriatiche, transalpine, mediterranee, e coloniali, ampliando il suo raggio d'azione anche all'oriente mediterraneo, fino a rendere più completa e organica la rete dei servizi italiani da essa gestiti. Il 28 ottobre 1934, viene costituita, per volontà del regime fascista, l'Ala Littoria, prima compagnia aerea di proprietà statale. Questa nuova compagnia nasce dall'incorporazione

delle compagnie private: S.A.M., Società Aerea Mediterranea con sede a Roma, S.A.N.A., Società Anonima Navigazione Aerea con sede a Genova, e dalla S.I.S.A., Società Italiana Servizi Aerei. Al momento della fondazione, la flotta delle precedenti aerolinee, era costituita da una miscellanea di velivoli come gli Junkers G 24 ed F 13, gli idrovolanti Dornier Do J Wal e Superwal, gli italiani Savoia-Marchetti S. 55, Savoia-Marchetti S. 66 e gli olandesi Fokker F.VIIb/3m. L'Ala Littoria cominciò ad integrare il parco velivoli con aerei Savoia-Marchetti S.M.73, progettati inizialmente come bombardieri, ma riconvertiti ad uso civile.





QUEI "TEMERARI SULLE MACCHINE VOLANTI"

Alessio Meuti



fotogramma tratto dal film: "Quei temerari sulle macchine volanti", 1965

Nell'aprile del 1909 giunse a Roma, invitato dal Club degli Aviatori, Wilbur Wright con il suo biplano Flyer III. Sul campo di Centocelle l'americano eseguì sessantasette voli, la maggior parte dei quali finalizzati ad istruire il veronese Tenente di Vascello Mario Calderara, al pilotaggio. Il 24 aprile, Wilbur prese a bordo un cineoperatore della Universal News che con la sua cinepresa immortalò la campagna romana in quella che è riconosciuta come la prima ripresa cinematografica aerea della storia. Il filmato parte con la breve corsa di decollo sulla rotaia e prosegue mostrando il paesaggio agreste tra Centocelle e la via Appia, con in primo piano i timoni di profondità dell'aereo, nel muso, spesso mossi dal pilota per correggere la quota. Se volessimo interpretare il titolo di questo articolo soltanto con riferimento ai pionieri del cinema dovremmo constatare che, agli inizi, l'interesse per l'aviazione è stato pressoché nullo; ciò, probabilmente, sia per il ritardo di quasi una decina di anni del velivolo rispetto alla macchina da presa e sia – quando era già iniziata l'era dell'aviazione – per le difficoltà tecniche, allora quasi insuperabili, per riprendere da una camera fissa a terra il mezzo aereo in volo, mentre era addirittura inimmaginabile mettere su di un velivolo un operatore con la sua cinepresa. Accenniamo appena, fra i pionieri del cinema, ad una personalità eccezionale: George Melies, che può considerarsi l'inventore non solo delle opere

di fantasia (...), ma anche di tutti i ruoli connessi con la produzione dei film: dal produttore, appunto, al regista, allo sceneggiatore; dallo scenografo, al fotografo, al creatore degli effetti speciali. A lui dobbiamo anche, nel 1902, "Voyage à la lune". I veri aeroplani appaiono invece, nel periodo pionieristico del cinema, in qualche breve documentario. Attorno al 1909/10 si ha l'esplosione dell'interesse per l'aeronautica: sono gli anni in cui inizia la conquista dei primati; gli anni delle traversate. I pionieristici anni '10 sono rappresentati da un film assai più recente, (Quei Temerari sulle loro Macchine Volanti, 1964), di valore eccezionale, divertentissimo che ci offre un quadro tecnicamente perfetto dei grandi raids del periodo, impreziosito dalle esilaranti vicende dei protagonisti. In questa pagina sono accennati film comici, nel filone del binomio aviazione e divertimento, pur se di epoche differenti e di valore ovviamente diverso, ed aeronauticamente molto inferiore, che trovano alimento, quasi sempre, nelle situazioni critiche di qualche velivolo ai cui comandi siede uno sprovveduto, ignaro di pilotaggio. Il riso è suscitato da un collaudato ed elementare meccanismo, aggiornato tecnologicamente: alle corse frenetiche, ai capitomboli collettivi, alle cadute per le scale, ai catastrofici impatti con pali, mura ed altri ostacoli, si sostituiscono emozionanti manovre di un aereo, sempre al punto di distruggersi in un fatale crash...



alcuni fotogrammi del film





LA 20th CENTURY-FOX
PRESENTA

Quei Temerari sulle Macchine Volanti

ovvero come volsi da Londra a Parigi in 25 ore e 11 minuti

ALBERTO SORDI STUART WHITMAN SARAH MILES JAMES FOX ROBERT MORLEY
GERT FROBE JEAN-PIERRE CASSEL IRINA DEMICK ERIC SYKES TERRY-THOMAS

CON LA PARTECIPAZIONE STRAORDINARIA DI RED SKELTON IN QUEI TEMERARI SULLE MACCHINE VOLANTI

OVVERO COME VOLAI DA LONDRA A PARIGI IN 25 ORE E 11 MINUTI

E CON BENNY HILL YUJIRO ISHIHARA FLORA ROBSON KARL MICHAEL VOGLER
SAM WANAMAKER TONY HANCOCK



UGO DE ROSSI DEL LION NERO E LA FOTO A D'ANNUNZIO

Antonio Di Gregorio



Ugo de Rossi del Lion Nero

Riprendendo in mano il libro "I racconti del Nostromo" di Ugo de Rossi, come spesso mi capita, per rileggere qualche pagina, mi ha intrigato il capitolo riguardante i mesi del 1915 in cui l'Autore, ufficiale della Regia Marina, fu assegnato a Grado con il compito di creare una Squadriglia di idrovolanti. L'Italia era appena entrata in guerra contro l'Austria e sappiamo che le difficoltà e le carenze della nostra organizzazione militare erano enormi, in particolar modo per quanto riguardava il settore aereo, sia dell'Esercito che della Marina. Nel tentativo di correre ai ripari, gli alti comandi cercavano di procurare nuovi velivoli e di aumentare il numero delle Squadriglie, dislocandole soprattutto nel settore Nord/orientale della penisola ed in questo progetto rientrava l'incarico per Ugo de Rossi che, nel caos e nelle carenze finanziarie del momento, fu costretto ad arrangiarsi. Il Ministero era stato esplicito, avrebbe dovuto occuparsi di tutto, partendo da zero; reperire un'area idonea per un idroscalo, procurare materiali tecnici e non, allestire alloggi e perfino trovare personale, reclutando

anche civili che avessero un minimo di capacità tecnica nell'ambito dei motori. L'Autore non nasconde che qualche volta, con i suoi uomini, fu costretto addirittura al furto, nel cantiere navale, per procurare lamiere utilizzabili nella realizzazione di scivoli adatti agli idrovolanti. Ad ogni modo, con suo grande merito, l'attività della Squadriglia ebbe inizio e le missioni iniziali erano dedicate soprattutto alla ricognizione. Ugo de Rossi aveva come osservatore il guardiamarina Gessi ma spesso aveva, parole sue, "un osservatore d'eccezione: il tenente dei bianchi lancieri di Novara, Gabriele d'Annunzio". Scrive frasi di elogio e di affetto nei confronti del Vate, della sua affabilità, della sua cultura e della capacità di avvincere tutti con le sue parole nelle fredde serate intorno al camino. Un po' meno esaltante è il giudizio che ne dà come osservatore ma per d'Annunzio erano proprio le prime esperienze di volo. A tal proposito l'Autore narra due simpatici episodi legati ai voli in compagnia di d'Annunzio. Una mattina di fine novembre, in volo di ricognizione nella zona di Pirano,

de Rossi vide un puntino in lontananza e lo indicò al Poeta che, non riuscendo ad individuarlo scrisse sulla tavoletta per il pilota, "aeroplano?". Al cenno di sì, in risposta, d'Annunzio scrisse di nuovo, "nemico?" e ciò lasciò per qualche minuto in apprensione de Rossi, fino a quando, giunto più vicino, riuscì ad identificarne la coccarda con un sospiro di sollievo: era un idrovolante francese. In un'altra occasione, dopo un volo per scattare delle foto per gli alti comandi nelle zone dell'Istria, i due rientrarono alla base intirizziti dal freddo. A 2000 metri di altitudine avevano trovato meno 20° e d'Annunzio, una volta al suolo, era sceso dall'aereo e rimasto immobile per un po' di tempo, quasi bloccato dal freddo che era penetrato nelle ossa. De Rossi, che dopo aver fatto la ricognizione operativa



Gabriele D'Annunzio in una combinazione di volo



Ugo de Rossi del Lion Nero

aveva ancora una lastra disponibile, decise di scattare una foto al Vate, così provato dopo il volo ma elegante nella sua combinazione foderata di pelliccia. Mandate le lastre ufficiali al comando, l'Autore sviluppò personalmente quella riguardante d'Annunzio che, a suo dire, era una foto bellissima. La sera la mostrò al Poeta chiedendogli di firmarla per tenerla come ricordo; non ci fu verso, disse che era troppo brutta, "che non avrebbe firmato una fotografia dove sembrava un orso"; e de Rossi ad insistere. Alla fine il Poeta prese la penna e con la sua tipica calligrafia scrisse "non sono io" e firmò "Gabriele d'Annunzio". Episodi non tragici di ricordi di guerra e tipici della personalità del Vate, narrati da un testimone diretto dell'epoca.



LO HANNO CHIAMATO "PIPPO"

Mirco Caporali

Focke-Wulf FW 190F-8 conservato presso l'American Heritage Museum, Hudson, MA, USA



"Lo hanno chiamato Pippo". Così comincia la lettera di accompagnamento dei resti traslati nel cimitero germanico di Costermano del pilota caduto in combattimento nei cieli di Mozzecane (VR). Chi era Pippo? Con questa nuova ricerca proveremo a ricostruire la storia di questo ignoto aviatore nei ricordi di ragazzo del Sig. Giuseppe Ruffini che abitava a Mozzecane in quei giorni. Per raccontare questo episodio, dobbiamo tornare indietro nel tempo ad Aprile del 1945, nel paese ancora con i militari tedeschi presenti. La guerra era ormai alla fine, il 25 Aprile le truppe americane prendevano possesso dell'aeroporto di Villafranca, ma la sera del 22 erano ancora presenti in aeroporto gli JU87D Stukas e Focke Wulf 190. Più precisamente a Villafranca il 1./NASGr.9 aveva in carico 3 FW190 A-8 di cui disponibili solo 2 e 4 FW190 F-8 tutti e 4 disponibili. Dal libro Ghost Bombers di Nick Beale, risulta che il 22 Aprile 1945 il 1.NASGr.9 aveva perso 1 FW190 A-8. Di questo aereo e delle circostanze in cui era andato perduto non si trova niente di scritto. Questi aerei venivano usati per incursioni notturne e questo spiegherebbe il combattimento avvenuto il 22 Aprile in tarda serata. Nei ricordi di Giuseppe che aveva assistito al combattimento, l'aereo cadeva in fiamme e il pilota che si era lanciato dall'aereo aveva il paracadute che bruciava così lo sfortunato pilota non ha avuto scampo precipitando a terra in caduta libera vicino ai resti del caccia che si era disintegrato al contatto con il suolo e bruciato per l'intera notte. Il corpo rimase per un giorno insepoltito, né americani né tedeschi che si erano frettolosamente ritirati si presero cura di seppellirlo. Ci penseranno poi i paesani con il parroco a raccogliere il corpo e tumularlo nel locale cimitero. Sulla lapide verranno

in incise queste parole " Aviatore straniero Pippo caduto in guerra 1940-1945. Perché Pippo ? Nelle notti di guerra la gente ricorda ancora con timore quell'aereo che turbava il sonno, sganciando bombe su qualsiasi cosa illuminata. Visto che il pilota era morto di sera e non sapendo chi fosse lo avevano battezzato Pippo. Quindi dalla ricerca fatta risulta che la sera del 22 Aprile un caccia tedesco FW190 A8 è andato perso e il suo pilota potrebbe essere quello che fu seppellito in un loculo con nome fittizio nel cimitero di Mozzecane. Nell'estate del 91 il Sig. Giuseppe aveva ancora nella mente quell'episodio di guerra e lo sconosciuto pilota. Preso in mano carta e penna ,scrisse una lettera al direttore del cimitero di guerra tedesco di Costermano Sig. Lothar Hartge, raccontando l'episodio a cui aveva assistito da ragazzo. Con una cerimonia solenne la mattina del 2 Giugno 92, alla presenza del sindaco , il parroco l'ufficiale sanitario e alcuni testimoni, le autorità competenti tedesche che erano state interpellate, diedero il nullaosta per traslare la salma da Mozzecane a Costermano, dove ora il pilota tedesco riposa. Nel settembre di quest'anno siamo andati a trovare Giuseppe, ora novantatreenne, ma con una memoria invidiabile per questa età. Venuti a conoscenza di questo episodio io e Cristian, abbiamo deciso di dare un nome a questo sfortunato pilota. Da un pezzo di alluminio "con una targhetta attaccata " da lui raccolto all'epoca, l'aereo risulta sicuramente essere di fabbricazione tedesca. Quindi visto gli aerei presenti in quel periodo a Villafranca, sembrerebbe trattarsi del FW190-A8 andato perso il 22 Aprile del 45. Solo un sondaggio nel luogo del presunto crash, potrebbe confermare la nostra teoria. Armati di pazienza e metal detector abbiamo



la cartina disegnata da Giuseppe



iniziato il sondaggio della zona che Giuseppe ci aveva indicato. Ottenuto il permesso del proprietario del terreno abbiamo cominciato la ricerca. Dopo un'ora di buchi a base di lattine schiacciate e interrate, l'entusiasmo iniziale si

era inevitabilmente spento. I 20 gradi mattutini di calore nonostante fosse Novembre consigliavano una pausa di riflessione. Possibile che Giuseppe che fino a quel momento si era dimostrato attendibile si fosse sbagliato? Riprendo in mano lo schizzo del crash che tanti anni fa era stato disegnato, lo confronto con una foto di google maps e una delle cose che erano rimaste invariate negli anni era un vecchio casolare, sovrappongo disegno e foto, ecco che la posizione fornita risulta errata, spostiamo la ricerca di un centinaio di metri a sud/ovest della posizione attuale e il metal suona che è una meraviglia, spuntano i primi pezzi dell'aereo. Certo piccoli frammenti ma comunque inequivocabili. Alluminio di tipo aeronautico l'aereo frantumato era qui. Rimane da dare un

Lo hanno chiamato Pippo

Accadde nella tarda serata, in uno degli ultimi giorni della guerra nell'aprile '45. Un caccia decollato dall'aeroporto militare di VILLAFRANCA di Verona, probabilmente un ricognitore, sorvolò il paese di MOZZECANE (30 km circa a sud-ovest di Verona). Improvvisamente apparve un aereo delle unità alleate. Si svolse un conflitto nel cielo. L'aereo tedesco venne abbattuto e precipitò in fiamme nei dintorni di Mozzecane.

46 anni più tardi, nell'estate del '91, si presentò da me, presso il Cimitero Militare di Costermano, dove riposano circa 22.000 soldati tedeschi, il Sig. Giuseppe Ruffini, negoziante di alimentari di Mozzecane.

Con parole vivaci mi descrisse il fatto sopra menzionato. Da giovane egli era stato testimone oculare di questo avvenimento. Mi mostrò frammenti di una carcassa di aereo, indicati, in base ad una scritta come frammenti di un mezzo tedesco di materiale leggero (Alluminio). "Poiché l'aereo era bruciato per tutta la notte e sembrava che né i soldati tedeschi, né gli alleati si prendessero cura del rottame, accorsero gli abitanti!"

Il corpo del pilota fu recuperato e sepolto con solennità nel cimitero di Mozzecane." Questo è il racconto del Sig. Ruffini. Ora scriviamo all'inizio di giugno 1992. In stretta collaborazione con il Commissariato Generale Onoranze ai Caduti in Guerra, sono state nel frattempo espletate tutte le formalità per l'esumazione e il trasferimento del caduto al Cimitero di Guerra di Costermano. Come direttore di questo cimitero spettava a me quell'onorevole compito.

La mattina presto del 2 giugno '92 ci incontrammo presso il cimitero di Mozzecane.

"Tutti" erano presenti: il Sindaco, il Parroco, l'ufficiale sanitario, alcuni testimoni oculari dell'epoca e naturalmente il Sig. Ruffini, che mi ha sempre assistito nei più vari adempimenti burocratici necessari!"

Sono stato colpito dall'epigrafe sulla lapide che lo chiudeva in una tomba inserita nel muro.

Avevano dato un nome allo sconosciuto.

"AVIATORE STRANIERO"

PIPPO

Caduto in guerra

1940 - 1945

Presero congedo da Pippo con la preghiera; avevano reso onore a questo luogo di sepoltura da ormai 47 anni.

Anche oggi, dopo la traslazione, è stato deposto un mazzo di fiori, proprio come tutti gli altri anni, quando fiori freschi ornano continuamente la tomba!

A nome dei miei compatrioti tedeschi, in particolare di quelli che ancora oggi sono nell'incertezza e nell'afflizione per la sorte dei loro congiunti: "Grazie a voi cittadini di Mozzecane, per tutto l'interessamento e la carità che avete avuto per Pippo!"

Lothar Hartge
(Direttore del Cimitero Militare Germanico)

Il documento redatto in occasione della traslazione della salma a cura del direttore del cimitero monumentale germanico di Costermano

nome al pilota tedesco e capire da chi sia stato abbattuto non sarà facile, le ricerche con l'aiuto degli esperti proseguono. Chissà forse su quella lapide con la scritta Pippo potremo scrivere il vero nome dell'aviatore. La cartina disegnata da Giuseppe per ricordare il punto di caduta dell'aereo.

Un ringraziamento particolare a:

Fredy Furlan, ricercatore e storico

Giuseppe Ruffini, testimone

Cristian Albrigi, operatore MD



Giuseppe (al centro) presenza alla cerimonia della traslazione della salma da Mozzecane a Costermano

STORIA DI COPERTINA



Tunisia, foto di Hart Preston per LIFE magazine, giugno 1943





Tunisia, foto di Hart Preston per LIFE magazine, giugno 1943



LOCANDINA DEGLI EVENTI



UNUCI Delegazione Lombardia - Settore Addestramento Presentazione del libro

“In terra, in mare e cielo”



Relatore:
Magg. Vincenzo
Meleca

UNUCI Lombardia ti sta invitando ad una conferenza che si terrà in modalità mista. In presenza nella Sala A. Tognasso, che consente una visione e una interazione migliore. Per chi invece non può venire in sede,



Data 02.02.2026
re 21.00

la conferenza potrà essere seguita anche da remoto, in online, in quanto la conferenza verrà trasmessa sul canale Zoom di UNUCI Lombardia. Qui sotto trovate il link per il collegamento.

Unisciti alla riunione Zoom cliccando su

<https://us02web.zoom.us/j/86715744509?pwd=pEz0GpgWyGG6FZcEftK9EI0GtEp916.1>

ID riunione: 867 1574 4509 Codice d'accesso: 320602



LA BACHECA DEL CIRCOLO

CAMPAGNA TESSERAMENTO 2026 - ADERISCI AL CIRCOLO DEL 72

Il Circolo del 72, associazione no-profit che lavora e si sostiene attraverso il volontariato
e il contributo diretto dei soci

Rinnova la tua adesione per l'anno 2026 con bonifico bancario

intestato a: IL CIRCOLO DEL 72

IBAN: IT 25 F 08340 59290 000002133069

Codice BIC: CCRTIT2TPAD

email: quellidelsettantadue@gmail.com

(ATTENZIONE! l'account di posta elettronica: quellidel72@libero.it è stato soppresso)



<https://www.youtube.com/watch?v=PmIVYLBdeB8>



<https://www.youtube.com/watch?v=K73By1HnhHg>



link: <https://www.youtube.com/watch?v=z9NHugSDwms>



www.quellidel72.it



www.ilfrontedelcielo.it



www.veronavolat.it



www.volidasogno.it



Circolo del 72

Il fronte del cielo

Quelli che non dimenticheranno mai il 72° Gruppo I.T ...

Quelli del 72° gruppo I.T. dell'Aeronautica Militare

Rimpatriate leoni del 72° intercettori teleguidati



link alle conferenze del Circolo:

<https://www.youtube.com/watch?v=Eslla20k60M>



50 NUMERI DEL NOSTRO NOTIZIARIO

Li puoi scaricare dal sito:

www.quellidel72.it/multimedia/notiziario/50.pdf

