



IL CIRCOLO DEL 72

Giornale di Cultura Aeronautica

59 anno XV - settembre 2026



IL CENTAURO SAGITTARIO ALATO DEL 17° GRUPPO CACCIA
LO STRAORDINARIO RITORNO DEL RO.41
ALDO FINZI TESTIMONE DEL NOVECENTO
11° GRUPPO RADAR
VERONA NELLE IMMAGINI DELL'ARCHIVIO VIZIANO



*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. 59
settembre 2026

responsabile: Alessio Meuti
progetto grafico: Stefano Olivieri

www.quellidel72.it

e-mail:
quellidelsettantadue@gmail.com

il notiziario n. 60 uscirà
il 10 dicembre 2026

il notiziario n. 59 è stato
distribuito a 1630 indirizzi e-mail

in copertina:
TULLIO CRALI
(Igalo, 1910 – Milano, 2000)
Monoplano Jonathan
1988
olio su tela
cm 100 x 100

SOMMARIO

3	UNA CALDA ESTATE
4	SOTTO IL SEGNO DELLE ALI
6	RITORNO A BASE TUONO
8	"I BELIEVE" DAVANTI ALLA RETE Elisa Rifredi
10	LA PRIMA: SESSANTA ANNI FA! Alessio Meuti
12	NON PIU' DELLE FORMICHE romanzo di Vito Centonze
13	UN AEROPLANO A VELA un brano di Gianmaria Testa
14	VILLAFRANCA DI VERONA: IL PRIMO CAMPO DI AVIAZIONE Alessio Meuti
16	IL CENTAURO SAGITTARIO ALATO DEL 17° GRUPPO CACCIA Giorgio Catellani
21	LO STRAORDINARIO RITORNO DEL RO.41 Roy Cipson (Facebook)
22	ALDO FINZI TESTIMONE DEL NOVECENTO da: frontedelcielo.it
28	IL MUSEO BARACCA COMPIE 100 ANNI da: Museo Francesco Baracca e da Patrimonio Culturale Emilia Romagna
30	MAURIZIA PIZZICARA - NATA PER VOLARE Alessio Meuti
32	LE ARMI LASER AD ALTA POTENZA (DEW)
34	UN GIORNO LUCE
36	AL SIGNOR MONTGOLFIER
38	AVIERI DEL 72° GRUPPO I.T. - LETTERA S (PRIMA PARTE)
42	THE GREAT MOON HOAX
46	NILE AJAX, ANCORA UNA VOLTA Mario Veronesi
48	FUTURISM: PROPHECY AND REVOLUTION
49	IL PONTE DELLE SPIE da: MyMovies.it
50	IN VITE COL G91/T Fausto Bernardini
52	11° GRUPPO RADAR Leonardo Malatesta
56	VERONA NELLE IMMAGINI DELL'ARCHIVIO VIZIANO
59	SQUADRIGLIA ASSI - LA STORIA DI BARACCA RINATA DALLE PROPRIE CENERI Roberto Mantiero
62	UNA GRADITA COMUNICAZIONE
63	SERGEANTE PILOTA FRANCESCO MONTESI
64	LA BACHECA DEL CIRCOLO



UNA CALDA ESTATE



Quando il mese di agosto inizia a volgere verso il suo termine, si inizia a pensare a cosa si dovrà fare nella prossima stagione. Per la nostra associazione anche quest'anno la faccenda è scorsa tranquilla e non ci poniamo particolari problemi. Intanto iniziamo proprio in questo mese con una visita presso Base Tuono. Qualcuno l'ha definito un pellegrinaggio. Non è propriamente questo il senso. Andare a Base Tuono significa ripercorrere storie di una vita di lavoro, di amicizie e di relazioni consolidate, ritrovarsi per alcune ore in un ambiente molto familiare, fatto di macchine, apparati, cavi elettrici, di esercitazioni, di rapporti, di esperienze umane e professionali. Quindi non diamo alcuno spazio ad elementi folcloristici e nostalgici perché la marcia è sempre in salita e ogni stagione della vita ha un senso proprio da valorizzare. Non abbiamo certamente nulla da imparare passando attraverso rampe, missili, pezzi di ricambio ma la storia è sempre un pezzo fondamentale della nostra esperienza, e va coltivata. E con la mente ripercorreremo certamente procedure operative, riascolteremo rumori e segnali che ci hanno accompagnato nella giovinezza e nell'età matura. Ripercorreremo la prassi. Poi a Base Tuono ci sono proprio alcuni luoghi di lavoro dell'ex 72° Gruppo I.T. Il 19 settembre un gruppo di ex avieri del disciolto Gruppo si ritroveranno in Area Lancio (la chiamiamo ancora in tal modo) anche loro alla ricerca di luoghi famigliari ed evocativi. E il 2 ottobre avremo una cena

a Bovolone organizzata da personale appartenuto al Gruppo. Quindi un breve periodo di rimpatriate, come si suol dire. Ad ottobre inizieremo l'ennesima stagione di conferenze in giro per le università del tempo libero, biblioteche, ecc. Anche quest'anno si partirà in discesa perché al 1 agosto il calendario 2026-27 è già ampiamente consolidato con 13 appuntamenti. Abbiamo in corso altri contatti che si definiranno nel mese di settembre e dunque siamo pronti con baldanza ed entusiasmo alla linea di partenza. Questa pubblicazione langue, come pure l'aggiornamento dei nostri siti web, ma le risorse non sono illimitate e basti considerare che con 13 appuntamenti da ottobre a marzo, il tempo disponibile diventa davvero un fattore fortemente limitante. Nella nostra ex base continuano nel frattempo esercitazioni di forze operative anche con l'impiego di elicotteri e paracadutisti e osservo dai social che sono avvenimenti che non passano inosservati nella nostra comunità. A proposito della nostra comunità è sicuramente un fatto lieto che un ex del 72° Gruppo I.T., il Luogotenente Domenico Gallo è stato eletto presidente della Sezione di Bovolone dell'Associazione Arma Aeronautica. Succede a Pietro Abram che ha guidato il sodalizio per diversi anni. Entrambi sono soci del Circolo del 72 e ad entrambi va il nostro pensiero: un ringraziamento ad Abram per il lavoro svolto e un forte augurio a Domenico Gallo per il futuro. Il sostegno del Circolo del 72 non mancherà.



SOTTO IL SEGNO DELLE ALI



*Giuseppe Pagano e Marcello Mascherini - Sala di Icaro,
Palazzo dell'Arte della Triennale di Milano, 1934*

La stagione delle conferenze 2026-27 si aprirà il 6 ottobre a Verona con una presentazione classica e sempre di ottimo valore evocativo ed educativo: Icaro, un cavallo di battaglia della nostra produzione, ogni anno rivisto ed integrato. Noi raccontiamo il mito icarico attraverso le numerose rappresentazioni che nel corso dei secoli la cultura occidentale ha prodotto, espressioni tangibili per l'interesse che ogni generazione ha rivolto al soggetto, sentendolo parte della propria esperienza, tale da rappresentarne le idee e le aspirazioni, e il perenne desiderio di elevarsi sfidando le costrizioni terrene. Come al solito a Verona presenteremo un ciclo di conferenze, questa stagione con un preciso filo conduttore: quattro protagonisti alati della mitologia greca e

romana giunti sino a noi. Il 20 ottobre tratteremo di Hermes (Mercurio), il messaggero degli dei, ma anche dei viaggi e dei viaggiatori ma anche per quello che ci interessa maggiormente dell'eloquenza, dell'atletica, delle trasformazioni di ogni tipo, della velocità, della destrezza. Tra tutti i dei greci nessuno vola più velocemente e memorabilmente, senza cavalli, di Hermes. In particolare noi tratteremo dei voli di Hermes citati nell'Iliade, con un ruolo cruciale nella caduta di Troia. Questa presentazione è una novità per noi è prepararla non è stato indolore sotto la possente calura estiva che ci ha accompagnato. Altra novità è quella che presenteremo il 3 novembre con il mito di Fetonte che racconta la storia di un giovane orgoglioso che chiede al padre, il dio del Sole (Elio



o Apollo), di guidare il carro solare per un giorno. Incapace di domare i cavalli divini, incendia la Terra e viene fermato da una saetta di Zeus, precipitando nel fiume Eridano o fiume Po. Fetonte è rappresentato nell'araldica di comuni padani e inoltre è, insieme ad Icaro, uno dei motivi principali della Storia del Volo nei mosaici dell'ex Collegio Aeronautico di Forlì, che abbiamo avuto l'opportunità di visitare qualche anno fa. Il 17 novembre riproporremo Pegaso il cavallo alato protagonista di molte avventure legate alle storie di Perseo e di Bellerofonte. A Pegaso è intitolato un corso regolare dell'Accademia Aeronautica Militare (giunto alla V edizione nel 2013). Pegaso è il cavallo alato dal manto bianco, figlio del dio Poseidone e della Gorgone Medusa e rappresenta la libertà, l'ispirazione artistica e spirituale, la forza vitale che supera i confini terreni e il legame tra il mondo umano e quello divino. Il 20 ottobre saremo a Sanguinetto, un appuntamento serale promosso dall'amministrazione comunale per ripercorrere le vicende storiche del 112° Deposito Sussidiario Aeronautica Militare (oggi ha una denominazione diversa). Il 5 novembre saremo ospiti a Cerea per parlare della conquista letteraria della Luna. A Cerea ritorneremo l'11 febbraio 2027 con "D'Annunzio aviatore concreto", una bella storia ricca di suggestioni letterarie strettamente legata al contributo del grande autore alla idea di aviazione. Il 9 novembre un luogo molto familiare, come la Sala Civica del Comune di

Minerbe, sarà la scena per il "Fronte del Cielo", la storia, cioè dell'aviazione militare italiana nella Grande Guerra: Non ne parliamo da alcuni anni, dopo l'exploit del periodo dedicato al centenario dell'evento, ma sarà sicuramente interessante rivisitare luoghi e situazioni ampiamente discusse. A Isola Rizza parleremo della partecipazione del mondo femminile alla storia del volo. L'altra metà del Cielo, questo è il titolo della conferenza sarà il 23 novembre. Sempre di aeronautica ma con uno sguardo rivolto al recente passato, parleremo a Salizzole, quando affronteremo, il 15 gennaio 2027, le vicende della Pattuglia Acrobatica Nazionale, con un ampio ricorso ad elementi multimediali. Altra novità è quella da svolgere a Caprino Veronese, piazza storica per la nostra associazione, con un titolo che per ora è stato deciso come "Il mistero della sfinge polare". Si parlerà di Umberto Nobile e delle avventure con i dirigibili Norge ed Italia a cento anni di distanza. I voli misteriosi prenderanno corpo il 15 marzo 2027. Poi abbiamo altri tre appuntamenti in programma ma ancora da definire, uno a Zevio e due presso il Museo Fioroni di Legnago ospiti di una associazione culturale. Gli argomenti e le date sono ancora da definire, così come da definire sono anche i dettagli di un altro probabile appuntamento, quello di Sanguinetto, che in genere, chiude la nostra stagione. Che dire, noi ci divertiremo molto, e speriamo vivamente di divertire e interessare i nostri auditori.



*scultura etrusca in terracotta,
IV sec a.C.,
Tarquinia, Museo Etrusco
(foto: Scala, Firenze)*



RITORNO A BASE TUONO



Base Tuono è un luogo decisamente in continua evoluzione: nuovi pannelli esplicativi, il caccia intercettore ognitempo F86K, la mostra sui giochi olimpici durante la Guerra Fredda, un nuovo assetto ricettivo, personale sempre più preparato, e così via. Tale è la cornice che ha accolto, sabato 22 agosto, la folta comitiva del Circolo del 72 in visita a Base Tuono, in quel di Folgaria, Passo Coe, 1543 metri di quota. Un allestimento museale unico in Europa dedicato, come noi sappiamo bene, al sistema missilistico Nike Hercules, testimone della Guerra Fredda. Una volta sito della Difesa Aerea integrato nel sistema difensivo della NATO, oggi affidato alla Fondazione Museo Storico del Trentino. Alla visita hanno preso parte una trentina di persone tra ex appartenenti al 72° Gruppo I.T. con familiari, tra cui, graditissimo ospite il generale Pier Giorgio Marchiorello, già comandante del gruppo e ufficiale operativo del sistema d'arma. Oltre ad altri soci, la Medaglia d'Argento

al Valore Aeronautico generale pilota Maurizio Pierotti e il generale pilota Paolo Forapan, grande amico del sodalizio, pilota straordinario che ci ha ammaliato con avvincenti racconti della sua esperienza di volo. Con noi, anche un altro amico veronese, Umberto Nannini, del Museo "La seconda Guerra Mondiale" di Forte Lugagnano di Verona. Tutti hanno potuto apprezzare la solida organizzazione del sito e soprattutto la competenza e la professionalità di Andrea, la nostra guida, che ha saputo ottimamente organizzare un racconto farcito certamente da molti dati tecnici, narrazione degli avvenimenti nazionali e internazionali che determinarono la nascita del dispiegamento missilistico, la presenza dell'Aeronautica Militare, descrizione dell'esposizione museale. Riuscendo nel raro risultato di soddisfare le aspettative delle persone competenti ma anche di coloro a digiuno dei mille aspetti tecnici e di altre curiosità legate alla storia del sito. Al termine



della visita ci siamo ritrovati, dopo una breve passeggiata nei prati circostanti, a Malga Melegna per consumare il pranzo. Altra occasione di convivialità apprezzata da tutti. Una nota deve essere destinata certamente alla situazione meteorologica che è stata decisamente splendida, cielo blu, brezza fresca, sole e temperatura bassa ma comunque molto gradevole. Non abbiamo potuto incontrare e salutare un nostro amico: Maurizio Struffi, responsabile di Base Tuono e motore dell'allestimento che oggi tutti i visitatori possono ammirare. Oggi Maurizio sta combattendo un'altra battaglia e a lui inviamo i nostri più calorosi e sinceri auguri. Forza Maurizio, le battaglie si vincono! Arrivederci alla prossima.





"I BELIEVE" DAVANTI ALLA RETE

Elisa Rifredi (figlia di un militare del 72° gruppo I.T.)

Tra la metà di ottobre e la metà di novembre, per circa tre settimane, il Terzo Stormo di Villafranca di Verona ha svolto delle esercitazioni presso la base militare di Bovolone. In quei giorni ho iniziato a fermarmi ogni giorno fuori dal cancello. Senza entrare, senza essere parte operativa, ma osservando con continuità ciò che accadeva. Non era curiosità. Era qualcosa di più silenzioso e progressivo, che ha preso forma col tempo. Negli ultimi giorni, quasi senza decidere, è nata l'esigenza di scrivere una lettera. Un gesto personale, non pensato per essere condiviso, ma per restituire ciò che avevo visto e riconosciuto. Quella lettera non viene riportata qui. Ma è da lì che ha avuto inizio tutto ciò che è seguito. Il capitolo che segue nasce proprio da questo passaggio.

"I believe" davanti alla rete (lunedì 17 novembre 2025)

Il vento era leggero, la luce dell'ultimo pomeriggio accarezzava i campi, e io ero lì, con la bicicletta ferma davanti alla rete, nel punto esatto in cui finisce il mondo civile e comincia quello che per me significa casa. La base stava svuotandosi, i mezzi caricavano gli ultimi container. Gli aironi tagliavano l'aria bassi quasi a salutare il vuoto restituito alla terra. E io ho premuto play: la canzone... "I believe in the way you hold me" E lì è cambiato tutto...

La musica non era un sottofondo: era una preghiera, era un dialogo silenzioso con chi era dentro con mio padre, con me stessa. Ho guardato la recinzione, il filo spinato, l'ombra della mia bici allungata sull'erba e loro cinque militari usciti dal briefing appoggiati alla ringhiera, in un momento di pausa che sembrava sospeso nello stesso colore del cielo. Non mi hanno chiamata, non mi hanno salutata, non sono venuti alla rete ma mi hanno vista. Non come si vede una persona qualunque, come si vede qualcosa che non si capisce del tutto ma che colpisce.

Ascoltavo la canzone immobile, senza fare una sola cosa fuori posto, senza violare una regola, eppure presente in un modo che nessun rumore avrebbe potuto rendere più chiaro e mentre la musica cresceva dentro di me è nata una frase:

"I believe in the things that I don't understand".

Credo in ciò che non capisco, credo in quello che sento anche quando non so dargli un nome. Quella canzone parlava di fiducia, di appartenenza e di riconoscimento. E l'ho sentita come una mano sul petto. Per un momento - un momento che non dimenticherò mai. Ho desiderato che uno di loro si avvicinasse alla rete e mi dicesse: "sei tu?" Non per riconoscere quel sentimento che portavo addosso come una divisa invisibile. Avrei risposto: "sì, sono io".

Quella della lettera, quella che sente questo posto come casa ma non l'ho fatto!!!

Non ho voluto rubare spazio, non ho voluto essere invadente, non ho voluto essere precipitosa come una presenza di troppo. Ho scelto il silenzio e quel silenzio era preghiera, era rispetto era amore vero. Quando la canzone è finita, ho iniziato a pedalare, lenta senza voltarmi subito quasi temendo che la rete potesse mostrarmi qualcosa che non ero pronta a vedere. Dopo un po' mi sono girata e loro stavano a guardare me. Uno in particolare. Non erano invadenti, nè curiosi, nè infastiditi. Semplicemente presenti, attenti, come si guarda una cosa che non torna, una cosa che lascia traccia.

Non ho visto un grazie fatto di sassolini come volevo. Ma quello sguardo -quello sì- era un grazie, silenzioso, come piace a me, come piace a loro, come piace a mio padre...





LA PRIMA: SESSANTA ANNI FA!

Alessio Meuti



AB 204 - sulla rampa IFC della Base Monte Saffa - novembre 66

La 1^a Aerobrigata Intercettori Teleguidati nel 1966 non aveva ancora raggiunto la sistemazione definitiva. Ancora tre Gruppi erano in sede temporanea: il 59° Gruppo e il 64° Gruppo erano ad Udine Campoformido e il 66° Gruppo si trovava nella sede di Montichiari (Bs). Il comando della grande unità era del generale di Brigata Aerea pilota Anael Franchina, il comandante in seconda era il colonnello pilota Arrigo Bagaioli. A capo del Reparto S.T.O. si trovava il colonnello pilota Pietro Benato mentre il Reparto S.L.O. era diretto dal colonnello pilota Camillo Mazzocco. Il 16° Reparto I.T. di Treviso Sant'Angelo era affidato al colonnello pilota Edoardo Conz; sotto di lui il 56° Gruppo I.T. di Ca Tron (Ve) al comando del maggiore pilota Filippo Barbagallo, il 57° Gruppo I.T. di Ceggia (Ve) al comando del maggiore pilota Luciano Garavelli, il 58° Gruppo I.T. di Cordovado (Pn) al comando del tenente colonnello pilota Ducio

Potevivo, il 59° Gruppo I.T. di Udine Campoformido al comando del tenente colonnello pilota Libero Biasin e il 64° Gruppo I.T. sempre a Udine Campoformido al comando del maggiore pilota Tiziano Miazzi. Al comando del 7° Reparto I.T. di Vicenza era il colonnello pilota Giuseppe Bertuzzi; i Gruppi dipendenti cioè il 65° Gruppo I.T. di Montichiari era diretto dal maggiore pilota Alberto Sabatini, il 66° Gruppo I.T. in sede temporanea a Montichiari comandato dal ten. colonnello pilota Eliseo Pacchiani, il 67° Gruppo I.T. di Monte Calvarina comandato dal tenente colonnello pilota Carlo Alberto Angeleri. Il 17° Reparto I.T. di Padova era al comando del colonnello pilota Giannino Balboni; i Gruppi dipendenti, cioè il 72° Gruppo I.T. di Bovolone (Vr) era diretto dal capitano pilota Florio Maestrini, il 79° Gruppo I.T. dal maggiore pilota Ettore Di Valvassore, l'80° Gruppo I.T. di Conselve dal tenente colonnello pilota Martino Bellora, e il 81°



Novembre 1966, la base del 56° Gruppo I.T. di Ca' Tron sommersa dall'alluvione

Gruppo I.T. di Chioggia dal maggiore pilota Alfonso Suraci. Nel corso del 1966 avvennero le seguenti variazioni: l'11 gennaio il maggiore AArS Domenico Lodà assunse il comando del 65° Gruppo I.T. in sostituzione del ten. colonnello pilota Alberto Sabatini; il 1 marzo avvennero numerose sostituzioni: il capitano AArS Riccardo Badiali divenne comandante interinale del 56° Gruppo I.T. in sostituzione del maggiore pilota Filippo Barbagallo; il capitano pilota Isacco Sacchi assunse il comando interinale del 58° Gruppo I.T. in sostituzione del tenente colonnello pilota Ducio Pontevivo; il capitano AArS Uberto Screpanti assunse il comando interinale del 64° Gruppo I.T. al posto del maggiore pilota Tiziano Miazzi, il tenente colonnello pilota Rino Verza assunse il comando del 66° Gruppo I.T. in sostituzione del tenente colonnello pilota Eliseo Pacchiani; ed infine il tenente colonnello pilota Girolamo Micheli assunse il comando del 81° Gruppo I.T. in sostituzione del maggiore pilota Alfonso Suraci. Nel secondo trimestre avvennero due avvicendamenti: il 18 aprile il colonnello AArS Ignazio Sanfilippo assunse il comando del Reparto S.T.O., e il 9 maggio il tenente colonnello Renato Jacchia divenne comandante del 56° Gruppo I.T.. Il 25 maggio inizia il trasferimento del 66° Gruppo I.T. dalla sede temporanea di Montichiari alla definitiva di Tonezza del Cimone. Le aree operative (controllo e lancio) verranno sistemate sul Monte Toraro e a Passo Coe. Nel terzo trimestre gli incarichi di comando ebbero le seguenti variazioni: l'11 settembre il colonnello pilota Giuseppe Bertuzzi assume la carica di comandante del 16° Reparto I.T.. Nella stessa data il colonnello pilota Ettore Malosso assume la carica di comandante del 7° Reparto I.T.. Il 15 settembre il generale di Brigata Aerea pilota Franco Cominelli assume il comando della 1ª Aerobrigata I.T.. Sempre il 15 settembre il colonnello pilota Giannino Balboni assume il comando in seconda dell'Aerobrigata e il colonnello pilota Ermanno Erti diventa comandante del 17° Reparto I.T.. Nel corso dell'estate avvengono altri importanti avvenimenti: il 20 agosto furono cambiati gli stati di prontezza operativa dei Gruppi I.T., e il 27 agosto il 66° Gruppo I.T. tolse dalla propria linea operativa tutti i missili Ajax in carico in quanto non impiegabili a basse temperature; il 10 settembre 1966 il 66° Gruppo I.T. conclude la fase di trasferimento e viene reinserito nei normali turni di

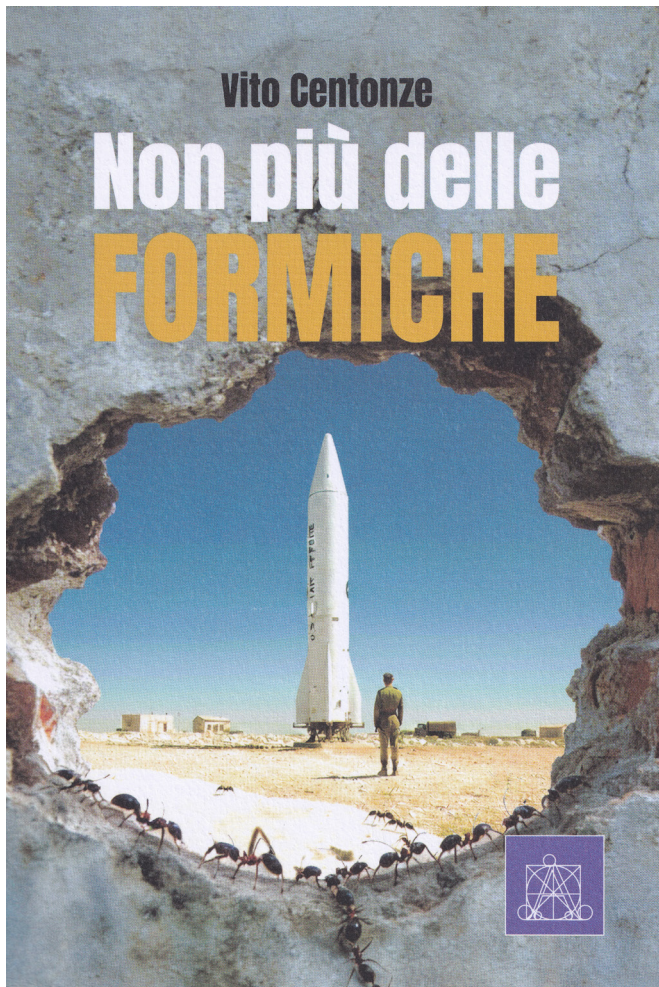
prontezza operativa. Nel quarto ed ultimo trimestre dell'anno avviene un'unica variazione ordinativa: il 1 ottobre il tenente colonnello pilota Tiziano Miazzi assume a carica di comandante del 67° Gruppo I.T.. Tra il 5 e il 6 novembre le basi I.T. di Ca Tron e di Ceggia sono allagate a causa della rottura degli argini nelle vicinanze. L'allagamento ha seriamente danneggiato le apparecchiature e i mezzi Nike e logistici dei due Gruppi. La base di Ceggia è ritornata operativa il giorno 8 dicembre mentre Ca Tron a fine anno non era ancora divenuta efficiente. Nel 1966 non furono effettuati i tiri reali (ASP). Il Ministero della Difesa dispone inoltre che dalla fine dell'anno, i missili Ajax inviati in Inghilterra per la revisione di 5° livello vengano tolti, al loro rientro in Italia, dal carico contabile dei Gruppi I.T. ed accantonati presso il Magazzino di Orte per il successivo invio al Poligono Sperimentale Interforze di Perdasdefogu, ove saranno impiegati per i tiri reali. Alla fine dell'anno la 1ª Aerobrigata I.T. aveva nei suoi ranghi 222 ufficiali di cui 136 F4, 28 tecnici, 3 addetti ai rifornimenti e 55 logistici. I sottufficiali erano 1307, di cui 300 Operatori Missilisti e 533 logistici. Il resto erano tecnici addetti alla manutenzione. I militari di truppa erano 2173. L'armamento era costituito da 123 missili Hercules e 120 Nike Ajax, rispettivamente efficienti 86 e 80. I mezzi di volo erano costituiti da 1 elicottero A. Bell 47/J, un A. Bell 47/J3, e due A. Bell 204/B. I 4 aeromobili, al 31 dicembre 1966, risultavano inefficienti. Nel corso dell'anno erano state svolte 110, 56 ore di volo.





NON PIU' DELLE FORMICHE

romanzo di Vito Centonze



Esistono segreti che la terra non riesce a digerire. Nel 1960, in Puglia, sulla Murgia, furono costruite dieci basi NATO: trenta missili nucleari, ognuno cento volte più potente di Hiroshima, pronti a colpire l'Unione Sovietica. Una storia vera, vissuta a nostra insaputa tra pietre, pascoli e miseria. Michele Lorusso è un aviare costretto a tornare nella sua terra e si ritrova davanti a un incidente che non doveva accadere: un veleno invisibile che fluttua tra le case e che il potere decide di chiamare "influenza" per coprire la verità. Mentre il silenzio dei complici avvolge i boschi e le coscienze, Michele scava tra i misteri di una base militare che cade a pezzi e i fantasmi del suo passato. E in una notte di fiamme e paura si chiede se l'essere umano, con tutta la sua tecnologia di morte, meriti davvero di vivere "non più delle formiche". È un racconto di dignità calpestata, di amnesia politica, di padroni che non vogliono cambiare e di uomini che, ieri come oggi, decidono finalmente di alzare

la testa contro le vecchie menzogne di chi vuole avvelenare il nostro futuro. Una comunità sospesa tra il silenzio della Murgia e il peso della storia. È questo il cuore di "Non più delle formiche", il primo romanzo di Vito Centonze, presentato il 21 maggio scorso presso La Casa del Fuorilegge, in un incontro che ha saputo intrecciare memoria, letteratura e riflessione civile. Nell'intervento di apertura, l'assessore Vincenzo Varese ha ringraziato il numeroso pubblico presente, nel suo intervento ha richiamato l'attenzione su uno dei temi della storia contemporanea del territorio gravinese: la presenza, durante gli anni della Guerra Fredda, della base missilistica NATO situata nel Bosco Difesa Grande. L'installazione, nota come Base n. 5 del 60° Gruppo Missili Strategici e attiva tra il 1960 e il 1963 in località Vaccheria San Tommaso, ospitava tre rampe di lancio per missili balistici PGM-19 Jupiter dotati di testate nucleari e orientati verso obiettivi strategici del Patto di Varsavia, un richiamo particolarmente pertinente rispetto ai temi affrontati nel volume presentato. Vito Centonze costruisce una storia intensa e profondamente evocativa, seguendo il cammino di un giovane protagonista obbligato a lasciare la scuola per lavorare, schiacciato dal peso di una condizione sociale dura e da un contesto familiare segnato dalla fatica quotidiana. È il ritratto di una generazione abituata al sacrificio, di uomini e donne "operosi come formiche", capaci di sopportare tutto senza mai smettere di andare avanti, ma spesso privati della possibilità di immaginare un vero riscatto. Il titolo del romanzo richiama proprio questa immagine: le formiche come simbolo della laboriosità dell'uomo murgiano, di una comunità abituata al lavoro e alla sopravvivenza, ma anche alla sottomissione silenziosa. Un racconto che parla di emigrazione, povertà e dignità, trasformando una storia locale in una riflessione universale sul destino delle periferie umane e culturali. Il progetto editoriale di "Non più delle formiche" guarda già oltre il libro: dal patrocinio regionale legato al Levante For Festival fino alla realizzazione di una versione audiolibro con la voce di Sergio Rubini, segno di un'opera che punta a dare nuova luce a una memoria collettiva troppo a lungo dimenticata. "Non più delle formiche" non è soltanto un romanzo, ma anche un invito a guardare con maggiore attenzione alle storie che hanno segnato il nostro territorio. La memoria, le fatiche quotidiane di intere generazioni e il tema dell'emigrazione diventano strumenti per comprendere meglio chi siamo oggi.



UN AEROPLANO A VELA

una canzone di Gianmaria Testa



copertina del CD "Montgolfières", 1995

Il testo di questo brano che ci consiglia di prenderci cura delle piccole cose e di imparare a volare è di Gianmaria Testa. E' una canzone d'amore. Parla di un aeroplano a vela e di un pilota con gli occhiali, di un transatlantico di carta e di un canarino da addomesticare. Bellissima anche la versione di Fiorella Mannoia dall'album "Belle Speranze", 1997.

*Un transatlantico di carta ti regalerò
Quando dovrai partire
E un capitano con le mani lo navigherà
Da questo ad un altro mare
Un transatlantico di carta ti regalerò
E un aeroplano a vela
Ed un pilota con gli occhiali lo piloterà
Da questo a un altro cielo*

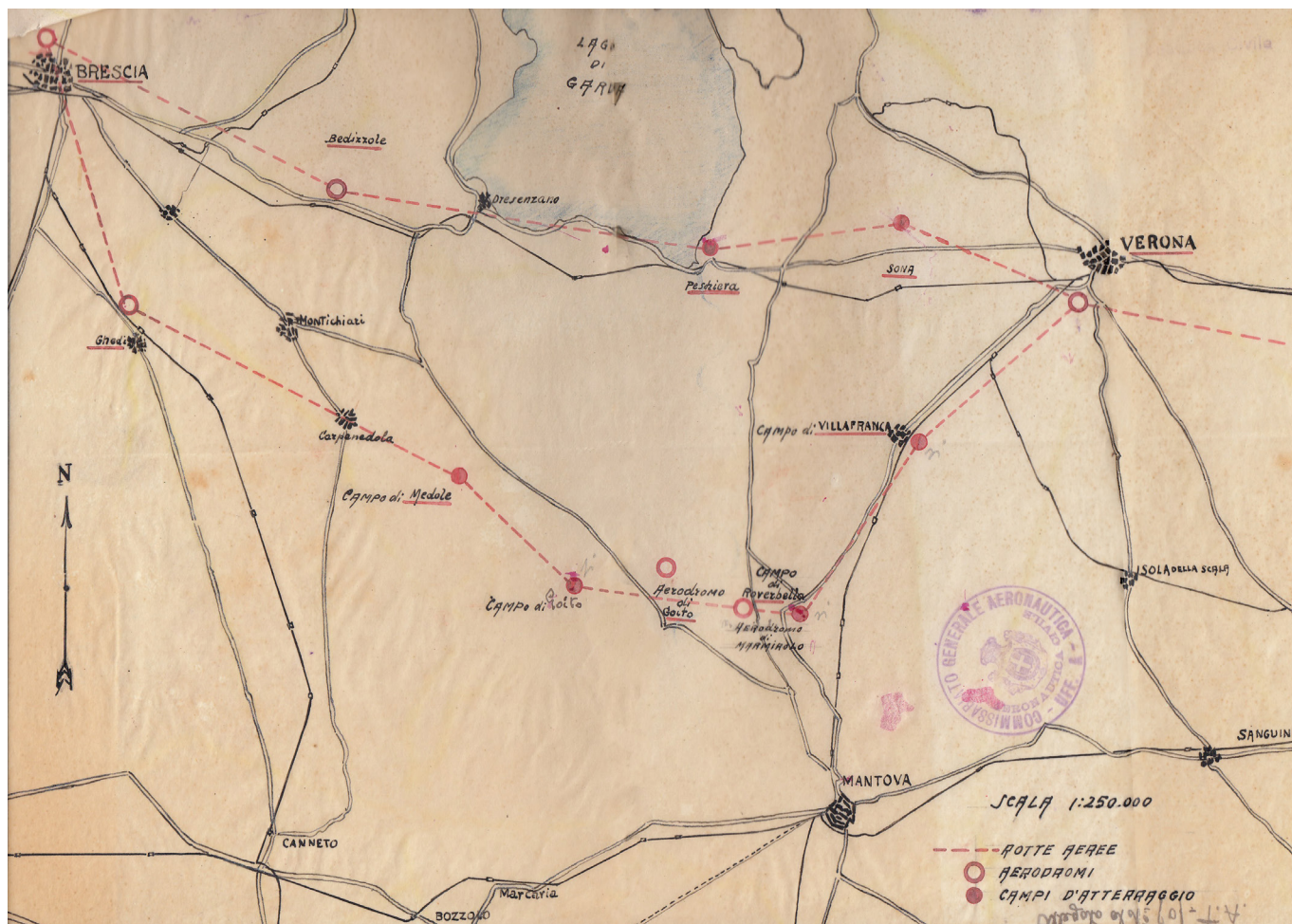
*E un canarino canterino addomesticherò
Per le giornate scure
Di quando il mare e il cielo dicono di no
E non si può viaggiare
Una bandiera senza segni ti regalerò
Quando dovrai partire
E il vento forte di levante la sventolerà
Che si potrà vedere
Una bandiera senza segni ti regalerò
E una clessidra d'oro
Quando la sabbia del deserto la trascorrerà
Ti potrai riposare*

*E un canarino canterino addomesticherò
Per le giornate scure
Di quando il vento e il tempo dicono di no
E non si può tornare*



VILLAFRANCA DI VERONA: IL PRIMO CAMPO DI AVIAZIONE

Alessio Meuti



In una carta 1:200000 del Regio Esercito risalente al 1917 e avente per tema "I campi di atterraggio esistenti nella zona in cui presta servizio la 46^a Squadriglia", a sud della città di Villafranca di Verona, è riportato un campo. La carta risale al 1917 e dunque il campo di aviazione di Ganfardine, più tardi denominato di Villafranca, ancora non esisteva, essendo stato messo in cantiere nella primavera del 1918. Il campo di Ganfardine si trova, propriamente a nord est della città. Il campo in questione, "campo di atterraggio", faceva parte del sistema di campi approntati lungo la rotta Torino-Pordenone, sistema composto da oltre trenta campi con lo scopo di fornire un luogo adatto agli atterraggi di fortuna. Tra Brescia e Verona, la rotta subiva una biforcazione. La rotta nord passava sui campi di Bedizzole, Peschiera, Sona, mentre la rotta sud transitava per Ghesi, Medole, Goito, Roverbella, Villafranca. Il nostro campo apparteneva al ramo sud. Due documenti

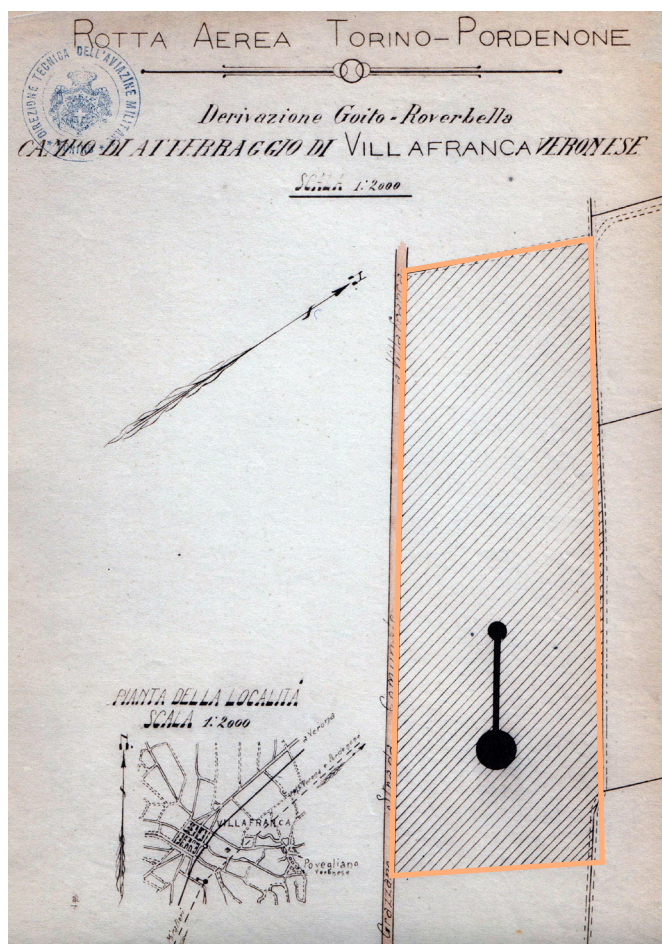
ci permettono di stabilire la posizione precisa del sedime e anche particolari dello stesso. Si tratta di due "portolani". Il primo pubblicato dal Ministero della Guerra, Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare di Torino nel 1917, è di fatto un album in formato più o meno A4, contenente una scheda per ognuno dei campi disposti sulla rotta Torino Pordenone. Il secondo era stato pubblicato dalla Lega Aerea Nazionale, probabilmente nel 1915 (presso il Museo di Rovereto è conservata l'edizione del 1917) è un rotolo avvolgibile di specchi sequenziali dei campi partendo da Torino fino a Pordenone. Mentre il primo era destinato all'impiego a terra, il secondo poteva scorrere su un doppio rullo a bordo del velivolo. La prima scheda, in scala 1.2000 ci mostra la disposizione del campo e la pianta della località. Il campo si trova lungo la strada che da Villafranca di Verona porta alla località di Grezzano, di forma pressoché rettangolare è disposto in direzione nord-ovest. Era dotato di



segnale a terra indicante la direzione di atterraggio. Uscendo da Villafranca, il campo si trovava sulla sinistra adiacente alla strada per Grezzano (odierna SP53), immediatamente dopo aver superato la ferrovia: Dal secondo documento apprendiamo che il campo era largo 54 metri e lungo circa 170 metri. Non era dotato d'infrastrutture, né alcun tipo di possibile rifornimento. Distava dal centro abitato di Villafranca di Verona circa 1000 metri. Il campo di atterraggio di Villafranca è sicuramente il primo campo di aviazione della città. Altre fonti menzionano un campo nella località di Gasparina. Eventualmente si tratterebbe di un struttura nel territorio di Sommacampagna, ma non abbiamo alcun documento probatorio. Il campo di atterraggio è ancora oggi perfettamente visibile a chi dovesse percorrere la Strada Provinciale n. 53.



*a destra: ubicazione del campo volo rispetto all'abitato (Google Earth)
in basso a sinistra e a destra: comparazione 1917 / attuale*





IL CENTAURO SAGITTARIO ALATO DEL 17° GRUPPO CACCIA

Giorgio Catellani

Prosegue la rassegna dei distintivi storici delle unità Nike con lo stemma del 17° Gruppo Caccia, operativo dal 1924 al 1943. Nel 1956 il Gruppo è ricostruito come articolazione del 1° Stormo COT sugli F-86K; nel 1959 le sue tradizioni passano al 17° Gruppo IT, poi trasformato in 17° Reparto IT nel 1964 ed infine in 17° Stormo IT nel 1985

Nella primavera del 1924 (pare in marzo, anche se al riguardo le varie fonti sono un po' discordanti) viene formato il 17° Gruppo Aeroplani da Caccia alle dipendenze del 1° Stormo, con il quale poi resta attivo fino alla proclamazione dell'armistizio con gli Alleati, l'8 settembre 1943.

Inizialmente basato a Campoformido e poi, da aprile, a Lonate Pozzolo, il reparto inquadra le Sq. 71^a, 72^a, 80^a ed 83^a, armate con Hd.1 e SPAD e che entro il 1925 si standardizzano sugli SPAD, per lo più del tipo XIII. Alla fine dello stesso anno, viene ceduta l'83^a Sq., sostituita dalla nuova 90^a Sq., in fase di formazione sui CR.1, che nel 1926 vengono a costituire la dotazione dell'intero Gruppo. Il 1° febbraio 1927 il reparto prende ufficialmente sede a Campoformido, che sarà la sua sede stanziale sino alla 2^a Guerra Mondiale e dove nel 1930 gli sono assegnati i CR.20, ai quali l'anno seguente subentrano i caccia dello stesso tipo dotati di motore Asso. Il 1° giugno 1931 si ha la cessione della 90^a Sq. al 4° Stormo di nuova formazione, mentre il Gruppo si stabilizza sulle Sq. 71^a, 72^a ed 80^a, che rimangono poi alle sue dipendenze sino all'armistizio con gli Alleati del settembre 1943.

Nel primo semestre del 1934 sono consegnati i CR.30; poi, a partire dalla tarda primavera dell'anno seguente si ha un altro cambio di aerei, con la fornitura dei CR.32. Nei primi mesi del 1940 iniziano le consegne dei Macchi C.200, che si affiancano ai CR.32 già in dotazione. Alla vigilia dell'entrata in guerra si ritiene però opportuno rendere omogenee le dotazioni dei due Gruppi del 1° St., di conseguenza, i C.200 sono concentrati nel 6°, mentre il 17° deve riequipaggiarsi completamente con i vecchi biplani. Con questi mezzi, il 3 giugno 1940 il Gruppo parte per la Sicilia, dove arriva qualche giorno prima dell'entrata in guerra dell'Italia. Nel corso del conflitto sono poi progressivamente impiegati caccia con migliori caratteristiche: CR.42, C.200, C.202 ed infine C.205V.

Nella primavera / inizio estate del 1927 - dopo l'emanazione del FO n. 10 del 5 aprile dello stesso anno, che prevede l'assegnazione di specifici stemmi ai Gruppi di volo - il 17° Gr. fa proprio il distintivo della dipendente 71^a Sq., che mostra un centauro alato armato di arco con la freccia incoccata. Da tale emblema è tratto anche il motto di origine dannunziana "Sufficit animus" (Basta il coraggio), dall'ovvio significato e che durante la 1^a Guerra Mondiale completava l'insegna della 1^a Squadriglia Navale Siluranti Aeree, comandata dallo stesso d'Annunzio.

Il soggetto è inizialmente dipinto sulle fusoliere dei CR.1 all'interno di uno scudo sannitico o, in qualche caso, del tipo cosiddetto appuntato; con questa foggia l'insegna è notata nel luglio 1927, durante le gare di specialità del 1° Stormo, e poi è fotograficamente documentata fino all'agosto dell'anno seguente.

A destra:

lo stemma del 71^a Squadriglia, che ha ispirato l'insegna del 17° Gruppo, tratto da "Almanacco delle Forze Armate 1927", edito nel febbraio 1927.





Due esempi di applicazione del sagittario alato del 17° Gruppo sui CR.1 in dotazione al reparto nel 1927 / 1928.

Più in particolare, l'insegna, completata dal motto nel colmo dello scudo, è qui mostrata

- *sull'aereo n. 7 della 72^a Sq. (sopra)*
- *sul caccia con codice individuale 2 di una Squadriglia non identificabile, a causa degli avieri che coprono il relativo numero. (a destra - via Gianni Tugliani)*





Intorno al 1928, sui CR.1 che ancora costituiscono la dotazione del Gruppo il sagittario alato è ridisegnato ed inserito in un guidone, che nelle foto in bianco e nero del tempo risulta di colore scuro e che si suppone essere rosso. L'ipotesi si basa sulle caratteristiche delle emulsioni fotografiche in uso in quegli anni, che rendono il rosso quasi nero, ed anche sul fatto che, da un documento della metà degli anni venti, il rosso è confermato come colore caratteristico del 17° Gruppo.

*A sinistra:
foto di alcuni piloti e specialisti del 17° Gr. a Campoformido nel 1928, vicino ad un CR.1 con la nuova versione del distintivo del reparto. (via Roberto Bassi)*

Prima della fine del 1928, il disegno del centauro alato con arco e freccia è completamente rivisto e viene adottata una nuova veste grafica, frutto dell'estro artistico del noto pittore Giovanni Fumagalli (1902 - 1995) e che, apparentemente, si rifà allo stile cosiddetto "floreal" o "liberty" al tempo assai in voga. Sugli aerei, il soggetto continua ad essere posto entro il guidone, che nelle foto appare di colore scuro, ma per il quale - tenuto conto anche di un disegno conservato presso l'Ufficio Storico dello SMA - pare confermata la tinta rossa.



*Dettaglio di una cartolina senza indicazione del reparto e priva di data, ma completata con un timbro dell'aeroporto di Ghedi, qui solo parzialmente visibile.
Disegno di Giovanni Fumagalli, come da scritta sulla "sinistra".*



Disegno conservato presso l'USSMA, con il centauro alato che, salvo irrilevanti differenze, riprende il soggetto disegnato da Fumagalli, qui inserito nel guidone rosso, tipico del 17° Gruppo. Il segno di cancellazione sull'insegna si direbbe apposto a posteriori, apparentemente per indicare la sostituzione dello stemma con l'arciere, adottato quale simbolo dell'intero 1° Stormo Caccia. (via Gianni Tugliani)



*Sopra:
schieramento dei CR.1 della 90^a
Squadriglia a Campoformido il 25
marzo 1929.*

*Su tutti i caccia è presente la
nuova versione del sagittario ala-
to, posto all'interno del guidone
di colore scuro.*

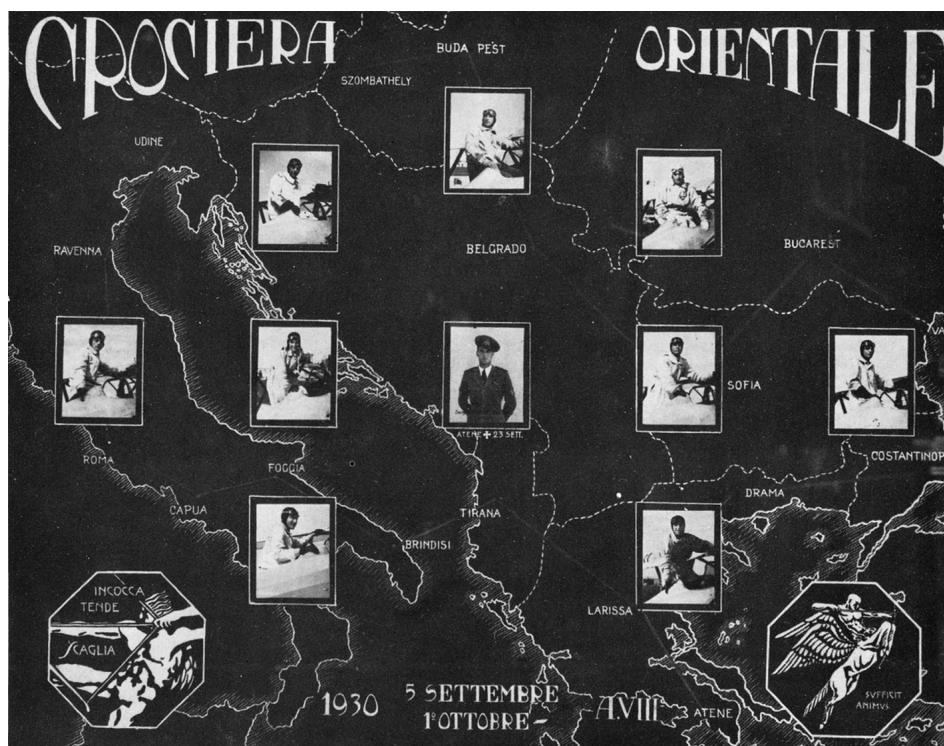
*A destra:
primo piano del distintivo sull'ae-
reo con codice 90-4, fotografato
nella stessa circostanza.*



In seguito, pare a partire dal 1930, lo stesso soggetto è presente sui CR.20 e poi sui CR.20 Asso, in una nuova variante caratterizzata da uno scudo ottagonale, che riprende la forma degli emblemi del Comando del 1° Stormo e del 6° Gruppo. Per il fondo sembra confermato il colore rosso, tipico del 17° Gruppo, come risulta anche da uno stemma da tuta in stoffa ricamata (v. sotto a sinistra) in uso nei primi anni trenta, indicativamente tra il 1931 ed il 1935.



Sopra a destra: l'ultima versione del sagittario alato del 17° Gr. sul CR.20 Asso 80-1 / MM 2018 intorno al 1931. Il caccia fa parte di un lotto di cento aerei, il cui acquisto è autorizzato il 18 luglio 1930.



In ogni caso, la versione definitiva del distintivo è adottata prima dell'autunno del 1930, come risulta da una cartolina fotografica (v. immagine a sinistra - via Roberto Bassi) che celebra la "Crociera dell'Europa Orientale", svoltasi dal 5 settembre al 1° ottobre 1930.

Sotto:
l'insegna, qui senza motto, sul CR.20 con codice individuale 4 a Campoformido nel 1930.
(via Roberto Bassi)



In un periodo non esattamente definito dei primi anni trenta, indicativamente tra il 1931 ed il 1932, i distintivi di Gruppo sono eliminati dagli aerei e sono sostituiti da tre bande di dimensioni e colori diversi che individuano rispettivamente Stormo, Gruppo e Squadriglia, mentre i numeri identificativi dei reparti stessi sono applicati nella parte posteriore della fusoliera con caratteri di piccole dimensioni.

Dopo il 1932 non si hanno più segnalazioni di aerei con detti particolari segni di identificazione, ma non è chiaro se, con il ripristino dei codici di grosse dimensioni per la Squadriglia ed il singolo aereo, sui velivoli del 17° Gruppo sia di nuovo brevemente dipinto il sagittario alato oppure si sia subito applicato lo stemma del 1° Stormo. In ogni caso, intorno al 1932 / 1933, su tutti gli aerei delle Squadriglie del 17° Gruppo è presente il distintivo del 1° Stormo, poi ininterrottamente usato sino allo scioglimento del reparto a seguito dell'armistizio con gli Alleati dell'8 settembre 1943.



LO STRAORDINARIO RITORNO DEL Ro.41

Roy Cipson (Facebook) (Vigna di Valle, 16 aprile 2026)



nella foto: il Ro.41 esposto al museo di Vigna di Valle

Il biplano "scomparso" è tornato a volare nella storia. Dopo quasi trent'anni di lavoro, un aereo che non esisteva più è tornato a prendere forma. Al Museo Storico dell'Aeronautica Militare è stato presentato al pubblico un IMAM Ro.41 completamente restaurato, frutto della collaborazione tra l'Aeronautica Militare e il Gruppo Amici Velivoli Storici (GAVS). Più che un restauro, si tratta di una ricostruzione filologica senza precedenti: nessun esemplare completo di Ro.41 era infatti sopravvissuto fino a oggi. Progettato nei primi anni Trenta dall'ingegnere Giovanni Galasso, il Ro.41 volò per la prima volta nel 1934. Nato come caccia leggero biplano, fu presto superato da velivoli più moderni come il Fiat CR.32. Fu nelle scuole di volo che trovò la sua vera dimensione. Grazie alla sua maneggevolezza e robustezza, divenne uno dei principali addestratori della Regia Aeronautica. Tra il 1935 e il dopoguerra ne furono costruiti 743 esemplari, contribuendo alla formazione di intere generazioni di piloti. L'esemplare presentato al MUSAM è il risultato di un lavoro complesso e meticoloso, costruito a partire da frammenti originali recuperati nel tempo, documentazione incompleta e fotografie storiche. Tecnici e volontari hanno dovuto affrontare sfide significative, dalla totale assenza dei disegni costruttivi alla necessità di ricreare strutture in legno e tela utilizzando tecniche d'epoca. Molti componenti sono stati ricostruiti ex novo, mentre altri

sono stati recuperati e restaurati, in un delicato equilibrio tra autenticità e fedeltà storica. Il risultato è un velivolo che rappresenta un raro caso di "archeologia aeronautica", più che un semplice restauro. Il progetto, avviato oltre tre decenni fa, ha coinvolto specialisti del museo, volontari del GAVS e collaborazioni con il mondo accademico e collezionisti privati. Si è trattato di un percorso lungo e complesso, che ha richiesto competenze tecniche oggi quasi scomparse, come la lavorazione del legno aeronautico e il rivestimento in tela. La presentazione del 16 aprile non è stata soltanto uno svelamento, ma una vera celebrazione della memoria aeronautica italiana. Autorità militari, storici e restauratori hanno ripercorso le tappe del progetto, inserendolo in una riflessione più ampia sull'evoluzione dell'addestramento al volo. Il GAVS ha infine consegnato ufficialmente il velivolo al museo, rendendolo parte permanente della collezione. Oggi il Ro.41 è esposto tra gli oltre ottanta velivoli conservati a Vigna di Valle. La sua importanza va oltre l'aspetto museale. È l'unico esemplare completo esistente al mondo, testimonia la formazione dei piloti italiani del Novecento e rappresenta un caso unico di ricostruzione storica riuscita. Più che un aereo, il Ro.41 è oggi un simbolo: il risultato di decenni di ricerca, passione e competenze che hanno restituito alla storia un velivolo che sembrava definitivamente perduto.



ALDO FINZI

TESTIMONE DEL NOVECENTO

da: frontedelcielo.it



Aldo Finzi (1897-1945)

La figura di Aldo Finzi, aviatore, giornalista e politico del Novecento, è stata sempre al centro della nostra attenzione. Innanzitutto come aviatore poi per gli altri interessanti e sconcertanti aspetti della sua breve ma complessa e travagliata vicenda umana. E' una delle prime presentazioni che il Circolo del 72 ha portato all'attenzione del pubblico. L'esordio avvenne a Cerea, poi al Museo Fioroni di Legnago. Non abbiamo avuto modo di occuparci di Finzi da qualche anno ma nell'aprile del 2027 lo riproporremo a Zevio. Questo il motivo per cui abbiamo deciso di ripubblicare questo articolo che si trova da molti anni su due siti della nostra associazione:

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

<https://www.veronavolat.it/files/finzi.htm>

Allampanato e gesticolante, sempre in eterna discussione coi compagni e coi superiori, così lo raffigurò Nello Marani di Verona, nelle caricature dei piloti della Serenissima allineate nella sala dove i piloti dell'87^a trascorrevano le ore di attesa e di riposo. Sottotenente del 21^o Reggimento di Artiglieria da Campagna, Aldo Finzi, fu ammesso il 13 aprile del 1916 tra il

personale aeronautico ed assegnato alla scuola di pilotaggio di Mirafiori, dove ottenne il primo brevetto da pilota sul velivolo Caudron da 80 Hp. Al termine del corso (giugno 1916) passò sul campo milanese di Malpensa per conseguire il secondo brevetto di volo con l'apparecchio Farman. Il 26 agosto fece di nuovo ritorno a Mirafiori per istruirsi sul Caudron bimotore, e finalmente, il 7 ottobre fu assegnato la suo primo reparto operativo, in zona di guerra, la 48^a squadriglia. Il 10 agosto 1917 fu trasferito presso la 43^a squadriglia. Dopo oltre un anno di intensa attività, il 15 novembre del 1917, raggiunse il campo di Malpensa per effettuare il passaggio sul velivolo Nieuport per poi proseguire per la scuola tiro di Furbara, nei pressi di Roma. Dopo dieci giorni, era di nuovo sul campo milanese per effettuare il passaggio sul nuovo velivolo SVA. Posto a disposizione del Comando generale fu assegnato al 3^o Centro di Formazione Squadriglie sull'aeroporto bergamasco di Ponte San Pietro. Il 26 gennaio 1918 entrò a far parte della nuova formazione armata di velivoli SVA, la 87^a Squadriglia "Serenissima", dove rimase fino al 21 agosto. Assegnato alla



1^a sezione SVA vi rimase fino al termine delle ostilità. Il 12 novembre 1918 fu trasferito al Commissariato Generale di Aeronautica. Fu posto in congedo il 25 settembre del 1919. Fu richiamato in servizio con il grado di Maggiore il 1 aprile 1936 e due mesi dopo fu posto nuovamente in congedo. Aldo Finzi fu decorato con due medaglie d'argento al valor militare e una medaglia di bronzo. Dal libretto di volo risulta che Aldo Finzi compì il suo ultimo volo il 3 febbraio 1939 a bordo di Ca.100. L'esordio bellico di Finzi avvenne con la 48^a Squadriglia nei cieli cadorini, dove iniziò i voli il 14 ottobre 1916. Il 28 dicembre con a bordo l'osservatore Ten. Del Sole effettuò la sua prima ricognizione sulle linee nemiche nella zona della Val d'Astico, seguita da un'altra crociera il 6 gennaio. Il 18 marzo, nel corso di una missione analoga, inseguì un velivolo austriaco oltre le linee sparandogli contro 20 colpi. Il 24 e il 26 aprile volò lungamente nel corso di due ricognizioni, la prima sulla Val di Fiemme e la Val d'Adige, la seconda sui cieli del Tirolo fino a Chiusa e Franzensfeste (Fortezza). Il 3 maggio fu attaccato da un apparecchio nemico e costretto a planare dopo aver incassato 5 colpi e averne sparati 50. Un altro combattimento aereo fu sostenuto il 3 giugno, con a bordo l'osservatore Cap. Del Sole sulla Val d'Adige. Anche questa volta sparò 50 colpi di mitragliatrice. Il giorno 8 ebbe il velivolo colpito in quattro punti dal fuoco della contraerea austriaca, mentre il 14 sulla Valsugana, nonostante la presenza di una forte reazione contraerea, riuscì ad abbassarsi fino a 1200 metri per fotografare le posizioni di Borgo. Sullo stesso cielo, il 19 giugno sparò un intero caricatore su un velivolo austriaco. Sempre in giugno, il 29, fu costretto ad atterrare a Fiera di Primiero per la rottura di un tubo dell'olio del motore destro. L'esordio con la 43^a fu con un incidente di volo durante una missione di controbatteria il 22 agosto. A causa delle vibrazioni del velivolo si ruppe un accumulatore della radio e l'acido versato provocò la corrosione immediata della tela del pavimento. La prima missione di guerra con la Serenissima la compì il 18 marzo con una lunga ricognizione sulla Val Giudicaria, la Val di Non e la Val d'Adige, nel corso della quale sostenne anche un combattimento aereo. Il giorno dopo, a bordo di uno SVA si portava sulla Val di Sole, sul Passo della Mendola e su Bolzano. Dal 4 al 9 maggio eseguì una serie di bombardamenti e ricognizioni su Stenico, Campo Maggiore e la Val di Sole. Come è noto, il 9 agosto, insieme a altri 6 velivoli, riuscì a portare a termine l'azione dannunziana su Vienna con un volo di 395 minuti. Con la 1^a Sezione Sva del 3° Gruppo aeroplani iniziò a volare il 9 settembre e il 14 e il 15 portò a termine due ricognizioni nella zona degli altipiani. Il 18 settembre effettuò una crociera sui cieli tra il lago di Ledro e Rovereto. A guerra conclusa, il 9 novembre 1918, compì un lungo volo sul Tirolo e atterrò sull'ex campo austriaco di Gardolo, vicino a Trento. La tradizione assegna il nome "padre dell'Aeronautica" a Italo Balbo, il cui settennato vide l'aviazione militare e civile italiana raggiungere un livello di sviluppo e popolarità mai più toccato in seguito. Dal punto di vista strettamente cronologico l'appellativo spetterebbe tuttavia ad Aldo Finzi, un personaggio sinora trascurato dagli storici nonostante la sua biografia sia fatta della stessa stoffa dei romanzi. Giornalista, sportivo, commerciante di motociclette, volontario ed eroe in guerra,

squadrista, deputato e sottosegretario fascista, fondatore di una forza armata, dimissionato da Mussolini, poi agricoltore, inviato al confino, infine ucciso dai tedeschi per il duplice motivo di essere partigiano ed ebreo: questa, per sommi capi, l'avventura umana di Aldo Finzi che, nonostante abbia giocato un ruolo non piccolo nella prima affermazione del fascismo, viene oggi ricordato di sfuggita solo perché sfiorato dall'affare Matteotti. Proprio a questo episodio si deve, anzi, non solo il prematuro abbandono del vertice politico, ma anche il velo di silenzio che ancora oggi ne avvolge la figura. La giovinezza I primi anni di vita di Aldo Finzi, nato il 20 aprile 1891 a Legnago (Verona), si caratterizzarono per un ingegno vivace, una grande indisciplina e un'altrettanto spiccata vocazione alla meccanica. Il padre Emanuele possedeva tre mulini e, benché di famiglia ebraica, non professò mai alcuna religione. La famiglia era piuttosto benestante, con un reddito annuo di 125.000 lire nei primi anni Venti. Dopo alcune vicissitudini scolastiche, Aldo Finzi frequentò per tre anni l'istituto tecnico di Neu Strelitz, vicino a Weimar. Rientrato in Italia a vent'anni, iniziò a scrivere come giornalista sportivo prima per il Corriere del Polesine di Rovigo e poi per il Corriere del Mattino di Como. Giunto a Milano, si avvicinò, oltre che all'ambiente sportivo, a quello industriale e, tramite Celestino Uselli, a quello aviatorio. Nel 1912 Finzi fu infatti copilota di Uselli alla Coppa Gordon Bennett per palloni sferici: gli aeronauti italiani si classificarono secondi, coprendo 950 km. All'attività giornalistica Finzi attaccò quella motociclistica, partecipando a numerose gare e divenendo rappresentante a Badia Polesine della Rudge-Witworth. La prima guerra mondiale Allo scoppio della guerra Finzi, pur già riformato per deficienza toracica, riuscì a farsi accettare dal Regio Esercito. Il 29 giugno 1915 era soldato volontario nella 6^a compagnia automobilisti del Reggimento Artiglieria a Cavallo con funzioni di staffetta motociclistica. Aspirante ufficiale di complemento in artiglieria del 21° Artiglieria da Campagna nel gennaio 1916. Ma vi rimase poco, perché riuscì presto a farsi comandare al Battaglione Aerostieri, poi al Corpo Aeronautico, giungendo al Battaglione Scuole Aviatori dove divenne infine Allievo Pilota il 30 giugno di quell'anno. Proprio il pilotaggio costituì un punto chiave della vita di Finzi. Infatti, promosso tenente, venne assegnato alla 48^a Squadriglia Aeroplani, dove iniziò subito un'intensa attività di ricognizione, pericolosa e poco gratificante perché condotta con i già superati biplani Caudron G.3 e G.4. Presso la 48^a conobbe Natale Palli, che a fine 1917 lo avrebbe invitato a raggiungerlo a Ponte San Pietro (Bergamo) ove era in corso di costituzione la 87^a Squadriglia. Una ricognizione strategica in Val d'Adige e fino a Bolzano del 24 aprile 1917 gli valse, con la successiva missione su Fortezza e Bressanone, una medaglia di bronzo sul campo, e due mesi dopo la foto di Finzi col suo aereo comparve sul Secolo Illustrato. Il 16 agosto 1917 fu trasferito alla 43^a Squadriglia, dove rimase fino a novembre. Il 17 dicembre Finzi raggiunse definitivamente la 87^a Squadriglia. Composta quasi interamente di giovani aviatori veneti, che la battezzarono "La Serenissima" ed adottarono l'augusta insegna del Leone di S. Marco, l'87^a fu dotata del nuovo e velocissimo ricognitore Ansaldo SVA. Fu qui che Finzi entrò pienamente nell'ambiente al tempo stesso esaltato e



patriottico, tecnico ed informale che, mescolato ad altre tendenze già presenti nella società italiana, nel dopoguerra avrebbe partorito quel cocktail di insoddisfazione e violenza che Mussolini cavalcò spregiudicatamente sino a plasmare il fascismo. Come recita la motivazione della sua prima medaglia d'argento, nella primavera del 1918 Finzi "di ritorno da una ricognizione durata quasi tre ore, avvertito da colpi antiaerei che apparecchi nemici volavano sul nostro territorio, nei pressi di Mori, vi accorreva, trovando un apparecchio da ricognizione, scortato da due caccia. Attaccava risoluto, metteva in fuga gli apparecchi da caccia ed abbatteva l'apparecchio da ricognizione". Quando nel 1918 D'Annunzio scelse l'87^a Squadriglia per realizzare l'antica ambizione di violare il cielo di Vienna, Finzi fu uno dei sette piloti che riuscirono a portare a termine l'impresa. Durante la permanenza con l'87^a il pilota polesano unì all'intensa attività di volo anche funzioni tecniche: sua è ad esempio la Relazione sul Funzionamento e Consumo di apparecchio e motore nel volo S. Pelagio-Vienna e ritorno. L'ardita missione gli valse una seconda medaglia d'argento. Alcuni documenti illuminano il carattere dell'aviatore polesano. Un rapporto informativo in data 25 agosto 1918 gli attribuiva "carattere vivace, facilmente eccitabile, spirito critico ma in fondo buono". Cosa queste parole indicassero è chiarito dal rapporto sull'87^a Squadriglia redatto il 20 agosto 1918 dal Tenente Colonnello Carta. Esaminando l'imbarazzante inefficienza in cui il reparto era

precipitato dopo il celebre volo, Carta scoprì come l'autorità del Capitano Masprone, che comandava il reparto ma volava pochissimo, fosse contestata da Finzi e Locatelli che per la loro maggiore esperienza intervenivano nella gestione del reparto contro ogni norma disciplinare. La situazione degenerò al punto che Masprone fu esonerato dal comando (passato a Palli), Finzi trasferito alla 1^a Armata, e Locatelli alla squadra Siluranti Aeree di D'Annunzio. Altri quattro piloti furono trasferiti per scarso rendimento. L'episodio conferma un po' tutte le sfaccettature di Aldo Finzi: capace, deciso, irruento. Caratteristiche che avrebbe mantenuto sino alla morte. Comandato alla Direzione tecnica dell'Aviazione Militare di Torino, dal 31 gennaio 1919 Finzi fu "esonerato fino a nuovo ordine dal Comitato Centrale esoneri temporanei per conto della ditta (paterna) "Mulini a Cilindro Emanuele Finzi". Anche se il congedo definitivo gli giunse solamente il 30 settembre, Finzi era già libero di reinserirsi nella vita civile. Il fratello ci testimonia che già dalla metà dell'anno Aldo si trovava a Milano per riprendere i contatti commerciali con l'ambiente motociclistico, e in effetti in giugno ricevette un encomio dal comandante della divisione territoriale di Milano "per aver dato manforte alla forza pubblica nell'arresto di un facinoroso che sparava all'impazzata". L'attività politica L'avvicinamento al fascismo non fu immediato, e infatti l'iscrizione ai fasci gli venne registrata nel gennaio 1920. Sulle motivazioni di questa non possiamo dissentire dalla testimonianza di Gino Finzi: "si



deve più al comune ideale nazionalista che alle ancor confuse. Proclamazioni politico-sindacali" sansepolcriste. Attribuendo l'atroce fine del fratello alla propria antica milizia politica, Gino Finzi ha scritto di essere tormentato dal rimorso per aver indotto Aldo a candidarsi per le elezioni legislative del maggio 1921 nella circoscrizione polesana. Pur comprendendo il dolore, occorre precisare che la documentazione impone di collocare la milizia politica attiva di Aldo Finzi in un periodo precedente. Il prestigio dell'uomo e le sue indubbie doti di passione ed oratoria ne garantirono l'affermazione nelle elezioni del 1921. Sino alla marcia su Roma, Finzi fu impegnato spasmodicamente nell'azione politica divenendo uno dei più stretti collaboratori di Mussolini. Dell'intero periodo milanese spiccano due episodi che ancora una volta servono ad inquadrare la persona: il 1° agosto 1922 si distinse alla guida di un tram milanese in un'operazione per contrastare lo "sciopero legalitario" indetto dai partiti di sinistra. Poi, nei giorni di ottobre, svolse diverse azioni di grande delicatezza, tra cui quella di convincere Albertini a sospendere per 24 ore la pubblicazione del "Corriere della Sera". Pochi giorni dopo, Finzi era a Roma per preparare Mussolini all'incontro con Vittorio Emanuele III. Al Viminale L'importanza assunta da Finzi all'interno del fascismo era rispecchiata dalla composizione del primo gabinetto Mussolini, nel quale lo squadrista era sottosegretario agli Interni e braccio sinistro di Mussolini, il destro dovendo probabilmente considerarsi il sottosegretario alla Presidenza, Acerbo (tra l'altro suo acerrimo nemico). Al Viminale Finzi svolse compiti piuttosto delicati. A parte alcune questioni marginali (quali la presidenza del CONI) e l'uso politico fatto del suo matrimonio con Mimi Clementi per forzare un riavvicinamento tra Chiesa e fascismo, Finzi dovette garantire che l'apparato statale appoggiasse il regime; imbrigliare le frange violente del fascismo per accreditare una nuova immagine legalitaria del movimento; normalizzare l'opposizione (un esempio su tutti: la dura battaglia contro gli scout cattolici); e gestire strutture parallele ed oscure, come quelle che giravano attorno a quel "Corriere Italiano" il cui nome ricorrerà spesso nel caso Matteotti. Com'era prevedibile, dato il modo in cui il fascismo era giunto al potere, la gestione Finzi degli Interni fu subito oggetto di critiche piuttosto vivaci e che hanno lasciato un segno. Vi erano accuse sui catarifrangenti delle biciclette, che i maligni dicevano adottati perché Finzi era cointeressato alla loro produzione (la smentita sdegnata di Gino Finzi è confermata dalle carte del fondo Finzi dell'Archivio Centrale di Stato, in cui non vi traccia lacuna di catarifrangenti); gli stabilimenti termali (pure senza riscontri nelle carte); la presentazione, sollecitata a titolo oneroso dai potenziali gestori, di un Decreto Legge disciplinante la materia della case da gioco (Finzi dichiarò che il decreto era dovuto all'iniziativa di Mussolini e De Bono; nelle carte vi è comunque un accenno al polesano Giuseppe Bulgarelli che, appartenendo al giro di amicizie di Finzi, avrebbe ottenuto una tangente per favorire una casa da gioco di Como); rapporti preferenziali con l'Alfa Romeo; accuse (da parte del deputato repubblicano Eugenio Chiesa) di infedele dichiarazione dei redditi, ambigue operazioni borsistiche e così via. Se a tanti anni di distanza è

difficile provare la consistenza reale di voci e accuse, è certo che al momento della crisi Matteotti il sottosegretario Finzi era un uomo chiacchierato. La nascita della Regia Aeronautica Anche nella turbolenta Milano del dopoguerra Finzi rimase in contatto con gli ambienti aviatori partecipando a tutti i principali eventi, dalla Federazione Italiana Aeronauti (7 dicembre 1919), all'inaugurazione del monumento a Emilio Pensuti (18 giugno 1920) alla conferenza alla Scuola Libera Politecnica (17 ottobre 1922), e addirittura figurando nella redazione romana de "L'Ala d'Italia". Queste ed altre manifestazioni fecero di Finzi il candidato naturale a guidare l'aeronautica nel primo gabinetto fascista. Mussolini, grande appassionato di volo, volle attribuirsi il ruolo di Commissario all'Aeronautica; ma i suoi più pressanti impegni e la maggior competenza specifica lasciarono la gestione affidata al Vice Commissario Finzi. Nel corso della violenta campagna di stampa contro coloro che ritenevano responsabili dello smantellamento dell'aviazione italiana, i piloti fascisti avevano presentato un ordine del giorno che richiedeva "1°) l'istituzione di un ente dirigente responsabile di tutta l'aviazione; 2°) l'istituzione di un armata aerea autonoma; 3°) la riunione delle capacità industriali, tecniche, professionali e finanziarie per l'istituzione di una grande società trans aerea; 4°) assegnare all'Associazione Nazionale Piloti Aeronauti il controllo sull'attività, allenamento e tenuta all'efficienza di tutto il personale". I primi due punti vennero fatti propri dal Commissariato creato dal R. Decreto n. 62 del 24 gennaio 1923; gli altri decadde silenziosamente. Fu poi Finzi a stendere, se non a ideare, il R.D. n. 645 del 28 marzo 1923 che creava la Regia Aeronautica indipendente. Finzi trovò una forza armata certamente scossa e confusa dalle numerose riorganizzazioni dei cinque anni precedenti, come pure dall'incerta situazione politica. Pur non toccando mai i livelli citati dalla propaganda fascista in un balletto di cifre che lascia sconcertati, anche il parco macchine aveva subito un grave scadimento. La questione più spinosa da affrontare, e forse quella meno adatta al temperamento vivace di Finzi, riguardava l'ordinamento e l'avanzamento dei quadri. Bisognava infatti ricostruire ed equiparare, ai fini normativo-economici, le eterogenee carriere del personale effettivo e di complemento confluito dall'Esercito e dalla Marina: problema acuito dalla necessità di "verticalizzare" il corpo ufficiali per poter disporre degli ufficiali cui affidare gli incarichi più importanti. Era un compito ingrato, che avrebbe riservato amarezze a chiunque. Sotto Finzi si ebbe comunque un certo miglioramento della preparazione militare, accompagnato a una qualche crescita numerica. L'episodio più noto fu la grande parata del novembre 1923 per celebrare il quinto anniversario della vittoria: i 260 velivoli radunati rappresentavano i nove decimi della forza disponibile. Meno note, ma più importanti, le manovre compiute sul lago di Garda nell'agosto 1923. Dal suo ufficio al Viminale Finzi guidò l'Aeronautica sino al giugno 1924. La ricostruzione minuziosa dei venti mesi della gestione Finzi è difficile, ma bisogna comunque osservare come, nel quadro del riordino generale, furono create tanto l'Accademia Aeronautica quanto il Genio Aeronautico. Furono poi banditi i concorsi per i velivoli



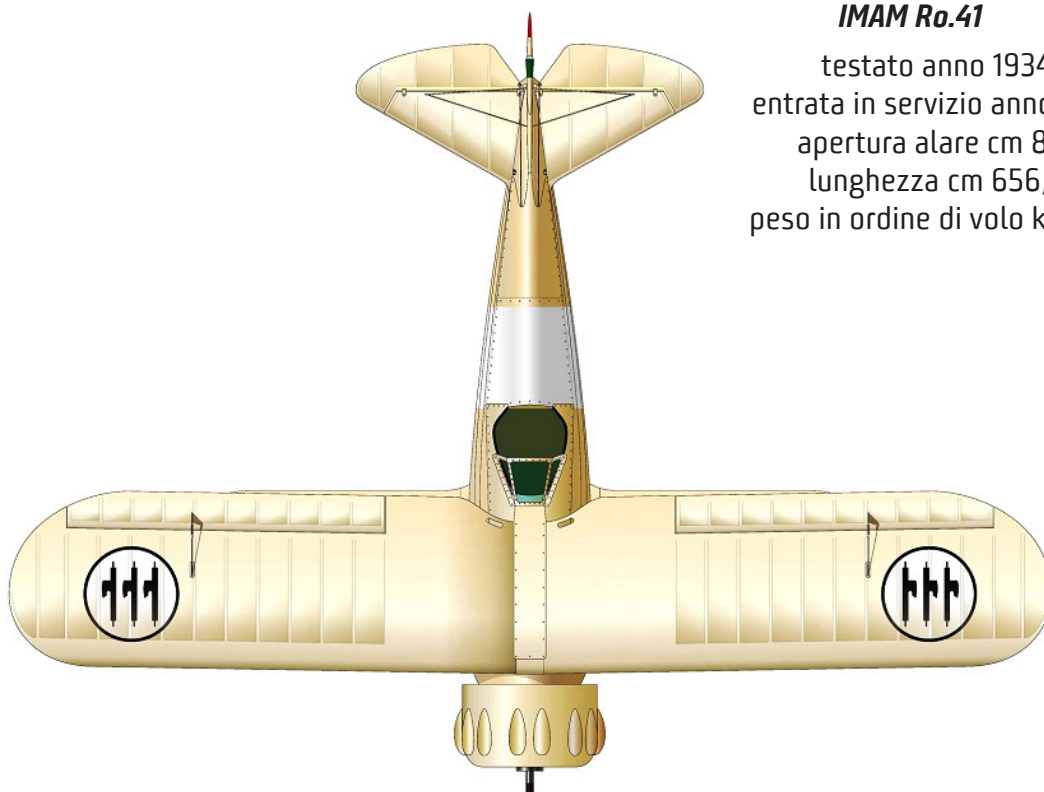
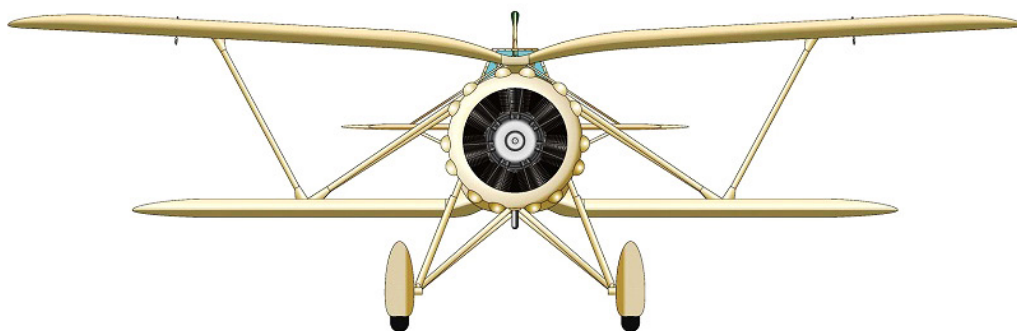
terrestri da caccia e bombardamento notturno, e per un idrovolante da bombardamento e silurante: i vincitori costituirono per molti anni la dotazione standard della forza armata. La mancata accettazione da parte di Douhet del ruolo offertogli da Mussolini comportò però la permanenza alla Direzione Generale dell'aviazione militare del generale Riccardo Moizo che, legato alle esperienze della prima guerra mondiale, concepiva per l'Aeronautica un ruolo ausiliario alle forze terrestri impegnate in un confronto in trincea. Ulteriori limitazioni derivavano dalle ristrettezze di bilancio. Il preventivo di Moizo del 1923-24 indica come venissero ripartiti i tagli: i 120 milioni per apparecchi nuovi e parti di ricambio previsti dal bilancio di 400 milioni divenivano 52 nell'ipotesi ridotta a 280 milioni; la sistemazione di campi ed idroscali passava da 52 a 10, e così via. Non crediamo perciò che lo stanziamento di 256 milioni per il periodo luglio 1923-giugno 1924 possa definirsi, come hanno fatto alcuni autori recenti, "sostanzioso". Di fronte all'insufficienza del bilancio preventivo per il 1924-25, Finzi indirizzò addirittura a Mussolini una vivace lettera di dimissioni. Con tutto ciò, anche la storiografia più severa concorda sul fatto che "Aldo Finzi lasciò al suo successore, il Generale Alberto Bonzani, un'organizzazione bene avviata. E nonostante le ricorrenti accuse di affarismo, Mussolini non mosse a Finzi alcun rilievo sull'aeronautica. La tempesta Matteotti il 10 giugno 1924, pochi giorni dopo aver denunciato alla Camera le illegalità della recente campagna elettorale, il deputato unitario Giacomo Matteotti fu rapito da una squadraccia guidata da Amerigo Dumini. Il cadavere fu ritrovato oltre due mesi dopo, quando già da tempo circolavano voci sulle responsabilità governative dell'assassinio e dei tentativi di intralciare le indagini. Assieme ad altri esponenti di cui si vociferava. La responsabilità, Finzi fu bruscamente dimissionato il 17 giugno, ma fu solo dopo il 3 gennaio 1925 che Mussolini, riuscì a riprendere il controllo della situazione. Pur essendo Finzi e Matteotti su posizioni ideologicamente opposte e di naturale contrasto, nessuna traccia rimane di loro eventuali precedenti rapporti. Benché come polesani i due dovessero certamente conoscersi, nei pochi discorsi elettorali di Finzi del 1924 giuntici in forma scritta Matteotti è oggetto di un solo, laterale riferimento nel discorso di Venezia. Gli storici Rossini e De Felice hanno riportato le voci che nel giugno 1924 correavano sul coinvolgimento di Finzi nella scomparsa di Matteotti. In un caso si sarebbe trattato di un modo per evitare che il socialista potesse denunciare i rapporti del sottosegretario con "coacervo industriale-giornalistico che aveva dato vita e ruotava attorno al Corriere Italiano" – evidentemente uno dei molti modi in cui si potevano leggerci le accuse fatte in Parlamento da Matteotti; nell'altro, si accusava Finzi di essere il capo morale della squadra che aveva eseguito il rapimento e l'uccisione di Matteotti. Altra questione dibattuta riguarda il "memoriale" scritto da Finzi per tutelare la propria onorabilità e sicurezza personale. Le voci sulla sua esistenza si erano diffuse abbastanza velocemente, e l'Archivio Centrale dello Stato conserva la minuta di una lettera di Finzi a Farinacci per negare di aver ammesso per iscritto l'esistenza della squadra del Ministero degli Interni. Era però una difesa d'ufficio: troppi erano pronti

a testimoniare dell'esistenza dello scritto, come lo stesso Finzi finì per ammettere al processo De Bono. La versione di famiglia è nota tramite Michelangelo Bellinetti, che ha raccolto e pubblicato in più occasioni le testimonianze di Gino Finzi: si sarebbe trattato di una lettera privata affidata da Aldo al fratello, e da questi distrutta. Sul contenuto Gino Finzi tacque fino all'ultimo, anche se si può supporre che il testo descrivesse l'esistenza, l'organico e la dipendenza della Ceka, con evidenti implicazioni di responsabilità. Sul ruolo esatto di Finzi è difficile pronunciarsi: se Cesare Rossi, suo avversario non meno di Acerbo, ha scritto che fu Finzi a consegnare a Dumini il denaro per la fuga, proprio il memoriale di Dumini lo solleva da ogni responsabilità. D'altronde nel 1989 lo storico Valentino Zaghi ha concluso che le "le risultanze processuali de 1926 e ancora del 1947 escludono qualsiasi coinvolgimento (di Finzi) nell'assassinio. A Finzi non fu tanto fatale la presunta responsabilità quanto il marchio d'inaffidabilità derivante gli dai contatti con l'opposizione e il memoriale. Dopo il siluramento Finzi conservò comunque il mandato parlamentare sino alla naturale scadenza, nel 1929. A precluderne l'eventuale recupero (come sarebbe poi avvenuto con De Bono e Marinelli, che avevano accettato più compostamente il proprio dimissionamento) contribuì probabilmente il violento alterco che nel gennaio 1926 lo vide scontrarsi con Pino Bellinetti, Casalini e Piccinato, che ormai controllavano il fascismo polesano.

L'epilogo

Sfruttando alcuni terreni della moglie, Finzi si trasformò allora in agricoltore fino a divenire uno dei principali coltivatori di tabacco del Lazio. Si mantenne in contatto con l'ambiente aviatorio, frequentando almeno fino al 1938 l'aeroporto del Littorio (oggi Roma Urbe) quale ufficiale della riserva per mantenere in validità il brevetto di pilotaggio. I rapporti lo dichiaravano sempre "ottimo pilota con punti 19/20". In seguito alle leggi razziali, dichiarò di non appartenere alla "razza ebraica e di professare la religione cattolica. Raggiunse successivamente il grado di tenente colonnello nella riserva. Per alcune affermazioni contro il regime, nel 1941 fu inviato al confine, dapprima ad Ischia, poi a Ustica, alle Tremiti e infine a Lanciano. Nel novembre 1942 fu espulso dal PNF. Con la caduta del fascismo tornò a Palestrina dove, nonostante ad esporlo a gravi rischi bastasse il nome ebraico e benché la sua casa fosse occupata dai tedeschi, si impegnò in un'attività partigiana. Secondo alcune testimonianze si sarebbe anche avvicinato alla comunità ebraica romana. Il 28 febbraio 1944 fu arrestato a Palestrina dalle SS e tradotto al carcere romano di Regina Coeli. Il 24 marzo successivo fu condotto alle Fosse Ardeatine e ucciso, assieme ad altri 334 sventurati. Quando dopo la liberazione di Roma il professor Attilio Ascarelli, esperto di medicina legale dell'Università di Roma, poté dedicarsi al penoso compito di identificare e seppellire i poveri resti, la centoventiduesima salma rinvenuta fu quella di Aldo Finzi. Qualunque possa essere il giudizio su di lui, il grande sarcofago in pietra nel sacrario delle Fosse Ardeatine testimonia che Finzi pagò di persona.

BLUEPRINT



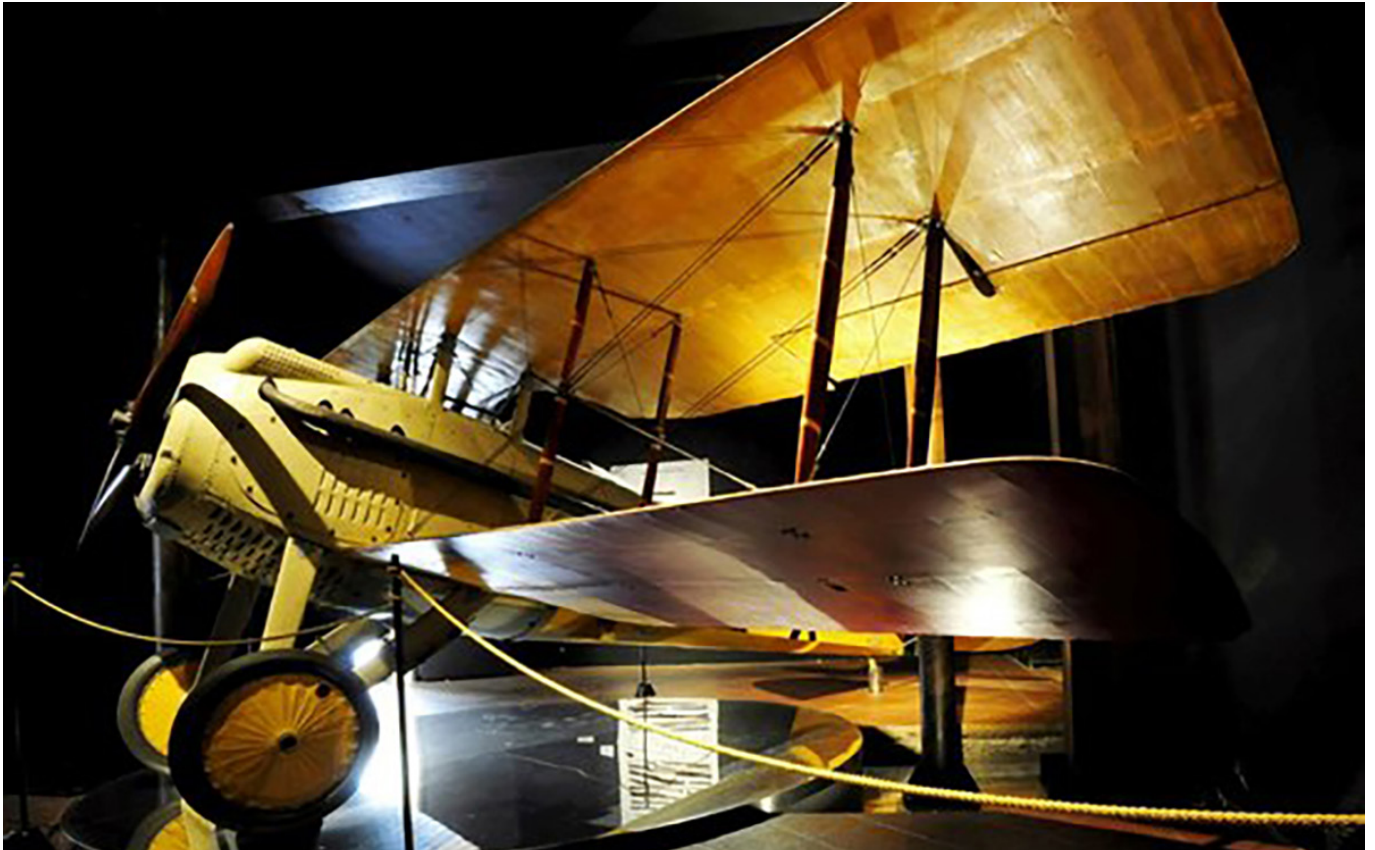
IMAM Ro.41

testato anno 1934
entrata in servizio anno 1936
apertura alare cm 881
lunghezza cm 656,5
peso in ordine di volo kg 1130



IL MUSEO BARACCA COMPIE 100 ANNI

da: Museo Francesco Baracca e da Patrimonio Culturale Emilia Romagna



Sabato 9 maggio 2026, a Lugo di Romagna (Ravenna), hanno avuto inizio le celebrazioni per i cento anni del museo intitolato all'aviatore Francesco Baracca, che venne inaugurato il 16 giugno del 1926 all'interno della Rocca estense. Concerti, mostre, spettacoli, convegni e cerimonie animeranno la città per tutto l'anno, mentre proseguono il restauro e l'ampliamento della nuova sede che si trova nella casa natale di Baracca, caduto nel corso della Prima guerra mondiale. Il centenario della nascita del museo, accreditato al Sistema Museale Nazionale è anche l'occasione per mostrare al pubblico i primi esiti degli interventi finanziati dal Comune di Lugo e che riguardano la corte interna e le due ali laterali dell'edificio. Sul lato nord è stato demolito il solaio per creare un unico spazio a sviluppo verticale, dal piano terra al primo piano: qui saranno raccolti ed esposti tutti i reperti del velivolo da ricognizione tedesco che Baracca abbatté nel 1917 e che ora sono visibili in ordine sparso all'interno del museo. Sul soffitto verrà restaurato il dipinto murale a tempera trompe-l'œil che fu realizzato all'inizio del Novecento e che raffigura un cielo terso. La nuova sala sarà visitabile sia dal pianterreno, sia

dal primo piano, grazie a una passerella sospesa che darà l'impressione del volo. Sul lato sud l'intervento riguarda un locale posto al primo piano dell'ala, dove verrà ospitata la collezione di cartoline di propaganda della Grande Guerra raccolte nel fondo Baldini. Lo spazio ricavato dal ricollocamento della collezione consentirà di creare una sezione dedicata all'aeronautica militare, e in particolare al simbolo del "cavallino ancora in volo", presente ancora oggi sui velivoli dell'arma azzurra in omaggio all'aviatore lughese. Anche la corte interna si prepara a cambiare volto: la grossa ghiaia presente nel cortile verrà sostituita con materiali più consoni al calpestamento e il ponteggio a sostegno di una porzione dell'ala destra dell'edificio sarà abbellito con gigantografie di tutti gli aerei che attraverso un secolo di storia hanno portato sulle proprie insegne il cavallino di Baracca (un allestimento temporaneo, in attesa di una complessiva riqualificazione degli spazi). Sarà infine restaurata la facciata esterna di casa Baracca che si affaccia sul cortile, con il ripristino del colore rosso: recenti sondaggi hanno infatti provato che la parete, ora gialla, era in origine dello stesso colore di quella che si



affaccia sulla via. Verrà inoltre ultimata la progettazione degli ulteriori ampliamenti del museo, che porteranno a completare le due ali della corte interna e a includere nella struttura anche gli spazi di palazzo Tamba, con i suoi più di mille metri quadrati. Questa aggiunta consentirà di creare un'aula per la didattica, una sezione per le mostre temporanee e una per il centro studi su Francesco Baracca in cui saranno raccolti tutti i depositi e i fondi attualmente ospitati dalla Biblioteca Trisi. "Sono lieta di sentire che diversi cimeli di guerra sei riuscito a metterli in salvo. [...] Non appena giungeranno i bauli, premurosamente li faremo ritirare ed abbiamo già combinato di mettere tutto nella cameretta sul di dietro, ora sgombra del letto. Qualunque cosa tu voglia mandare, manda pure sia anche dei tuoi compagni." "Giunse martedì verso sera dopo aver letto nell'ultima tua che avresti mandato il camion, essendo [noi] ancora a S. Potito [...] ma i camions come ho detto giunsero tardi; ne fummo avvertiti alle sei e trenta che già era buio pesto. [...] Al mattino Papà andò sulle 9 in città, e già buona parte era stata scaricata; mi ha detto che molto fu messo nella camera grande sul davanti e il resto al coperto e tutto bene riparato, come desideri. I motori mi dice che sono pesantissimi." Queste poche righe, tratte da due lettere scritte da Paolina, madre di Francesco, nel novembre del 1917, spiegano l'origine della raccolta di cimeli che non è nata dopo la morte di Francesco Baracca con intenti celebrativi, ma era già cominciata per sua iniziativa quando ancora egli era in vita. È da ritenere eccezionale il trasporto con due autocarri di tanto materiale in un momento di estreme difficoltà e di vie di comunicazione affollate e intasate in seguito alla ritirata di Caporetto. Molti di questi reperti, appartenenti agli aerei abbattuti, erano stati scelti da Baracca a dimostrazione delle tecnologie più moderne applicate alla strumentazione degli aerei e agli armamenti. I cimeli, esposti a Lugo una prima volta all'interno della Farmacia Rossi nell'ottobre del 1918, ebbero poi una prima sistemazione nell'aula maggiore di Palazzo Trisi. Nel 1920 la collezione venne ampliata grazie alla donazione del Presidio Militare di Bologna, la quale comprendeva elmetti, fucili, mitragliatrici e altro materiale usato nella guerra di trincea dall'esercito avversario. Molti pezzi interessanti di fabbricazione austro-ungarica costituiscono oggi vere rarità nel panorama museale italiano ed europeo. Nel 1923 si iniziò

a cercare una sede più adatta per l'esposizione dei cimeli. Dapprima fu proposta la Sala degli Orfani in Via Vittorio Emanuele, poi la scelta cadde su una sala della Rocca Estense, situata nel torrione al lato del portone di ingresso. Il 3 ottobre 1924 la Giunta Comunale di Lugo determinò l'istituzione del Museo Francesco Baracca, che fu inaugurato il 16 giugno 1926 alla presenza del principe ereditario Umberto di Savoia. Le collezioni del museo furono poi arricchite dalla donazione da parte della famiglia Baracca avvenuta nel 1951 comprendente le decorazioni e i relativi diplomi, la corrispondenza personale, alcune uniformi e oggetti vari. Il Museo fu allestito fino al 1990 presso la Rocca estense in una sala affrescata con motivi decorativi di ispirazione rinascimentale, realizzati dall'artista lughese Lucio Benini, e affacciata sul voltone d'ingresso. Già a partire dalla sua creazione, ebbe come elemento centrale, lo SPAD VII 52489, esemplare originale appartenuto alla 91a Squadriglia Caccia, comandata da Baracca, dove prestò servizio fra la fine del 1917 e l'inizio del 1918. Questo biplano è stato donato alla Città di Lugo in occasione dell'intitolazione del campo di aviazione di Centocelle a Francesco Baracca il 21 aprile 1919. Nella prima sede del Museo l'aereo era appeso al soffitto ed in seguito è stato sottoposto a due interventi di restauro, il primo negli anni '60 dai tecnici dell'Aeronautica Militare e successivamente, nel 1990, da parte della sezione di Torino del Gruppo Amici Velivoli Storici (GAVS). Nel 1993 il Museo venne trasferito nella casa natale dell'Asso, adempiendo finalmente le volontà testamentarie del padre Enrico. Dal giugno del 1993 all'aprile del 1999 il Museo ospitò una prima sezione, limitata al piano terra, con lo SPAD e alcuni cimeli. Nel 1997 venne donato al Museo un esemplare di Fiat G-91Y appartenuto all'8° Stormo operante presso l'aeroporto militare di Cervia-Pisignano. Nell'aprile 2014 l'edificio fu sottoposto a lavori di consolidamento antisismico, durati circa un anno, causando lo spostamento temporaneo di alcuni cimeli presso la Sala Baracca, prima sede del Museo. Alla riapertura fu inoltre installato uno speciale simulatore di volo realizzato nell'ambito di ALISTO – Ali sulla storia, un progetto transfrontaliero triennale che attuò sinergie tra ricerca storica e sviluppo di tecnologia software. Il simulatore fruibile per i visitatori ricrea il paesaggio storico con la mappatura sul modello digitale del terreno delle foto aeree di guerra italiane e austro-ungariche e consente di vedere dall'alto sia il paesaggio degli anni 1915-18, sia quello di oggi, percependone i valori storici e le trasformazioni, constatando a colpo d'occhio i profondi cambiamenti subiti in un secolo. Il Museo, completamente rinnovato, viene riaperto al pubblico il 23 maggio 2015.



MAURIZIA PIZZICARA NATA PER VOLARE

Alessio Meuti



Tempo fa ricevetti una mail dal dott. Giulio Gabaldo. "Buongiorno, mi presento, sono il Dr. Giulio Gabaldo e vivo a Villafranca. Volevo mettere a conoscenza di questa Associazione che nella vostra città Villafranca di Verona, risiede e vive la prof.ssa Maurizia Pizzicara ex vostra collega fin dal 1965 anno in cui ha conseguito il Brevetto di pilota. Dal momento che essendo io il marito, mi sembrava giusto che foste a conoscenza di avere tra di voi, forse la più anziana pilota "donna" d'Italia, avendo attualmente già compiuto i 79 anni di età anche solo per salutarla e conoscerla". Poi come purtroppo capita sovente, ne persi la traccia. Dopo alcuni mesi, nel riorganizzare la posta, la ritrovai e prontamente risposi all'invito. Purtroppo da allora nessuna risposta è giunta. Il classico treno perduto. Poi ho l'occasione di leggere un articolo de L'Arena di Verona che ripresentiamo. "Da bambina non voleva bambole, sognava aeroplani. E quel sogno, Maurizia Pizzicara, insegnante in pensione villafranchese, è riuscita a coronarlo battendo pregiudizi, sfidando le convenzioni sociali e superando gli ostacoli disseminati sulla

strada delle donne all'epoca: giovane e timida, Maurizia, a 19 anni, con caparbia silenziosa, nel 1966, riuscì a conquistare - letteralmente - il brevetto di aviazione civile. Proprio un anno prima che la decana Fiorenza De Bernardi, morta a 97 anni nel dicembre scorso, iniziasse a pilotare gli aerei di linea. «Ma lei era di famiglia di militari dell'aeronautica», racconta Pizzicara, che solo per caso risiede - ormai da mezzo secolo - a Villafranca, città del Terzo stormo dell'aeronautica militare. La sua è un'altra storia. Nata a Fano nel giugno di ottant'anni fa, Maurizia è una ragazza che sogna di volare, quando a scuola, per una settimana, arriva il Ministero dell'aviazione civile per tenere delle lezioni e reclutare giovani da avviare alla professione di piloti. Giovani, appunto. Maschi. «Che tempi bui!», racconta oggi nella sua casa di via Della Speranza. «Orribili. Le donne non potevano intraprendere queste strade». Istituzionalmente non era vietato, ma non si considerava che una donna volesse e potesse fare la pilota. «E invece io sin da bambina non sognavo le bambole, sognavo aeroplani. E sono andata anch'io a quel corso. A scuola mi



nelle foto: Maurizia Pizzicara con il suo istruttore Irino Giacomelli, 1966

dicevano che ero matta. Al corso, per due volte, abbiamo volato con un colonnello che a un certo punto mi ha fatto fare delle manovre da sola. Quando siamo scesi, disse a mio padre che ero portata e di farmi prendere il brevetto». Papà Aurelio acconsente. Fa sacrifici, affronta spese, intraprende viaggi a Roma e ai ministeri per consentire alla figlia di andare avanti. Come istruttore Maurizia ha Irino Giacomelli, reduce della prima guerra mondiale e istruttore militare di volo. E così arriva il brevetto all'aeroclub di Viterbo. «Pilotavo i piper che il club acquisiva dalla vicina base militare. Ero un'attrazione, perché ero la più piccola». Una conquista. Il primo grado di

brevetto, poi il secondo. Poi la battaglia per il terzo grado: «Mi avrebbe permesso di entrare in Accademia e pilotare aerei da caccia o di lavorare all'Alitalia. Ma non riuscivo a partecipare ai corsi. Mi sentivo dire che ero una donna, una ragazzina. Come se i maschi iscritti non avessero avuto la mia età. Ho provato a entrare all'Alitalia, ma volevano il terzo grado, che però si prendeva solo con loro. Così ho fatto un corso in caserma, con simulatore di volo. Ma si finiva con la prova di volo notturno». E nessuno glielo fa fare. «Ho mosso mari e monti, ma niente. Allora di donne non ne prendevano. È stata sempre una battaglia. Ho fatto viaggi al ministero, da sola. Anche per il brevetto: le donne lo pagavano per intero, i ragazzi studenti la metà. Dovetti insistere per pagarlo la metà». E poi? «Poi ha prevalso la necessità. Dovevo lavorare e non avevo appoggi». E così Maurizia sceglie la strada dell'insegnamento che la porta a Verona, città d'origine della madre Fortunata Gramolini, e poi a Villafranca, a insegnare italiano e storia all'istituto Carlo Anti. Qui sposa Giulio Gabaldo e mette su famiglia. Riponendo quel prezioso brevetto nel cassetto.



Brevetto e licenza di pilota civile 1° grado di Maurizia Pizzicara, 1966



LE ARMI LASER AD ALTA POTENZA (DEW)



Secondo i resoconti storici, Archimede utilizzò specchi o superfici metalliche levigate per concentrare la luce solare e focalizzarla sulle navi romane in avvicinamento. La leggenda suggerisce che questa luce concentrata generasse un calore intenso, che a sua volta incendiò le imbarcazioni nemiche, respingendo efficacemente le forze romane. Sebbene i dettagli della storia possano essere stati abbelliti nel corso del tempo, essa mette in luce l'ingegnosità di Archimede e il suo impegno nella difesa della propria città. Tuttavia, è importante notare che le prove storiche a sostegno dell'effettivo utilizzo dello specchio di Archimede sono scarse. Gli unici resoconti giunti fino a noi di questa storia provengono da fonti molto successive, come lo scrittore romano Luciano di Samosata e lo studioso bizantino Antemio di Tralle. Questi resoconti furono scritti secoli dopo gli eventi che descrivono, sollevando dubbi sulla loro accuratezza e affidabilità. Se un tempo questi dispositivi erano appannaggio solo delle leggende e della fantascienza - si stanno rapidamente trasformando in capacità militari operative. Programmi come MIRACL, THEL e ABL, pur non essendo riusciti a sviluppare prodotti da impiegare su larga scala, hanno gettato le basi per i sistemi laser a stato solido odierni, più compatti, scalabili e pratici. Nel corso degli anni, anche la cultura popolare - dai blaster di *Star Wars* alla

«Stella della Morte» - ha plasmato l'immaginario collettivo, stimolando la ricerca e lo sviluppo nel settore della difesa. La Guerra Fredda accelerò queste ambizioni. Tra i programmi più precoci e ambiziosi vi era il MIRACL (Mid-Infrared Advanced Chemical Laser). Costruito presso il White Sands Missile Range nel New Mexico, il MIRACL era un laser chimico al fluoruro di deuterio di classe megawatt. Tuttavia, il MIRACL mise in luce sia le potenzialità che i limiti dei laser chimici: questi potevano raggiungere livelli di potenza immensi, ma al costo di infrastrutture ingombranti, combustibili pericolosi ed emissioni tossiche. Nel tentativo di rendere l'energia diretta utilizzabile sul campo di battaglia, alla fine degli anni '90 gli Stati Uniti e Israele collaborarono allo sviluppo del Tactical High Energy Laser (THEL). A differenza della vasta struttura di prova del MIRACL, il THEL era contenuto in container trasportabili su camion. Il suo laser chimico al fluoruro di deuterio produceva potenza sufficiente, guidata da un sistema di controllo del raggio di circa un metro, per intercettare una raffica di razzi Katyusha. Nel 2000 e nel 2001, il THEL riuscì in ciò che nessun altro sistema aveva mai fatto prima: abbatté i razzi in volo. I funzionari israeliani osservarono i razzi Katyusha, flagello delle città del nord, esplodere a mezz'aria. Fu come assistere alla realizzazione di un sogno



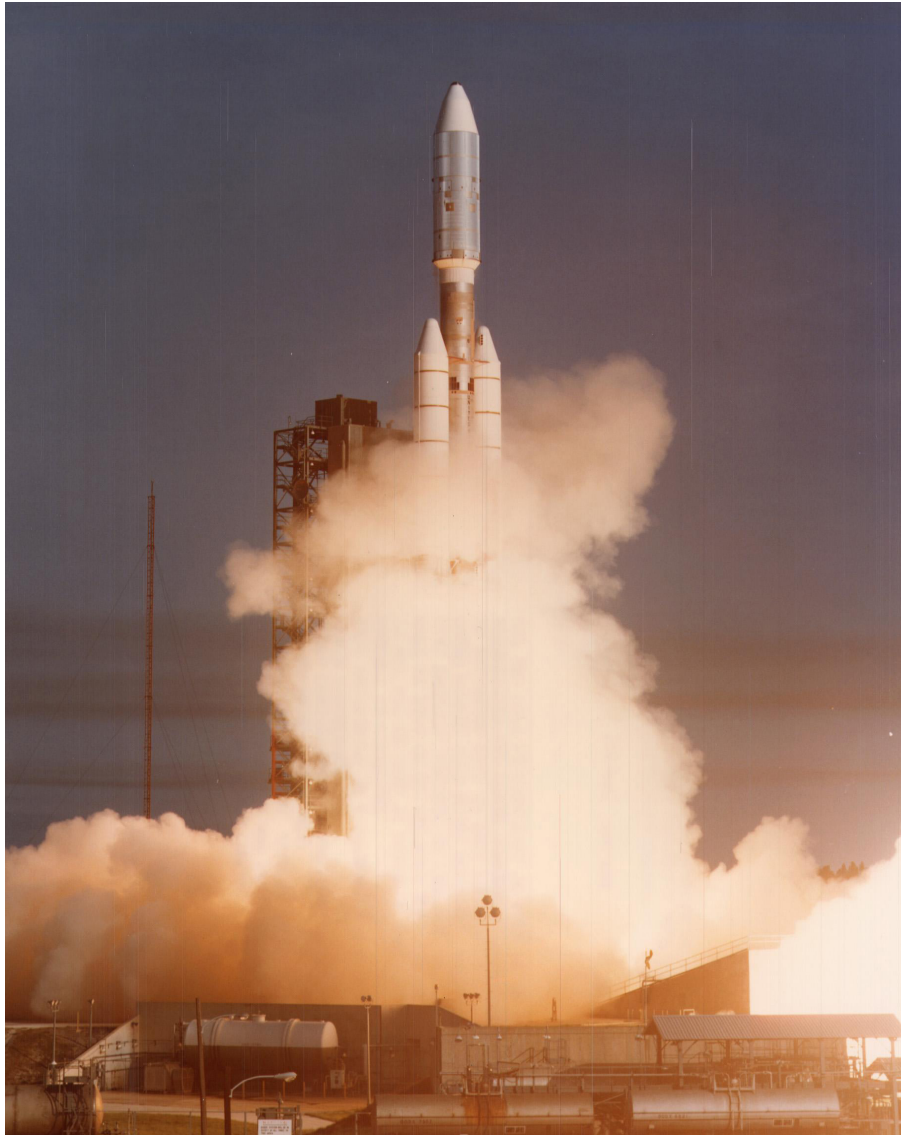
fantascientifico. Tuttavia, l'onere logistico delle sostanze chimiche, le dimensioni imponenti del sistema e i suoi elevati costi operativi impedirono l'impiego del THEL. Se il THEL era un esperimento sul campo di battaglia, l'Airborne Laser (ABL) rappresentava una visione ambiziosa. Installato all'interno di un Boeing 747 modificato, l'ABL era dotato di un laser chimico a ossigeno-iodio di classe megawatt e di una torretta con ottica adattiva larga quasi 2 metri che sporgeva dal muso. La sua missione: distruggere i missili balistici nella loro fase di spinta, quando sono più vulnerabili, prima che le testate potessero separarsi. Nel 2010, l'ABL riuscì ad abbattere un missile in volo: una pietra miliare un tempo ritenuta impossibile. Eppure le sfide erano insormontabili. I combustibili chimici ne limitavano l'autonomia. Il gigantesco velivolo era vulnerabile. I costi lievitavano. Nel 2011 il programma fu cancellato, ricordato sia come un trionfo della fisica e della tecnologia, sia come un fallimento dal punto di vista pratico. Alla base di queste difficoltà c'era la natura stessa dei laser chimici. La loro genialità risiedeva nel fatto che l'energia delle reazioni chimiche eccitava direttamente il mezzo laser, producendo una potenza immensa senza bisogno di enormi fonti di alimentazione elettrica. Ma il loro punto debole era la logistica: serbatoi giganteschi di combustibile pericoloso, procedure di gestione complesse e pennacchi di scarico inadatti agli ambienti reali. Lo sviluppo di batterie in grado di immagazzinare un'energia molto elevata in un contenitore di volume e peso modesti rese i laser alimentati dall'elettricità una scelta di gran lunga più pratica. Il futuro delle armi laser non sarebbe derivato dalle sostanze chimiche, ma dai laser a stato solido e a fibra. Questi sistemi sostituirono i combustibili tossici con l'elettricità, utilizzando cristalli drogati o fibre drogate con terre rare per generare i fasci. Sebbene inizialmente limitati in termini di potenza, offrono rapidamente scalabilità e praticità. Invece di camion stracolmi di serbatoi di sostanze chimiche, un generatore e un rack di amplificatori a fibra potevano fornire 30, 100 o persino 500 kilowatt di potenza laser. Un elemento spesso trascurato ma assolutamente fondamentale nella storia delle armi laser è il Beam Director - gli "occhi" e le "mani" di un sistema a energia diretta. Un laser potente è inutile se il suo raggio non può essere puntato con precisione, tracciato e mantenuto stabile su un bersaglio che potrebbe muoversi a centinaia o addirittura migliaia di metri al secondo. Dal gigantesco telescopio da 1,8 metri del MIRACL alla sofisticata torretta con ottica adattiva dell'Airborne Laser, i direttori di raggio si sono evoluti di pari passo con i laser stessi. I loro compiti sono ardui: individuare e tracciare un bersaglio, stabilizzarlo contro le turbolenze atmosferiche e focalizzare il raggio su un unico punto di mira per diversi secondi, un tempo sufficiente a depositare energia distruttiva. I primi sistemi dovevano fare i conti con vibrazioni, distorsioni atmosferiche e la necessità di ottiche massicce e delicate. La torretta dell'ABL, ad esempio, combinava specchi deformabili e sensori di precisione per compensare le turbolenze dell'aria mentre sparava un raggio di classe megawatt da un 747 contro bersagli a centinaia di chilometri di distanza. I moderni sistemi compatti, come IRON BEAM, utilizzano direttori di fascio più piccoli e agili, progettati per

sfruttare nuove capacità di controllo del fascio, come l'ottica adattiva combinata a fascio coerente (Coherent Beam Combined Adaptive Optics). Per molti versi, il direttore di fascio rappresenta il vero banco di prova per verificare se un'arma laser possa passare dal laboratorio al campo di battaglia, trasformando la potenza bruta in un attacco di precisione. I sistemi moderni - come la famiglia IRON BEAM di RAFAEL, l'HELIOS della Marina degli Stati Uniti o il DEM-SHORAD dell'Esercito - sono abbastanza compatti da poter essere montati su navi e veicoli corazzati. Sono in grado di abbattere droni, mettere fuori uso piccole imbarcazioni e intercettare razzi - il tutto al costo di pochi dollari a colpo, rispetto ai missili che costano centinaia di migliaia di dollari. Ciò che Archimede poteva solo sognare, ciò che *Star Wars* poteva solo rappresentare in modo spettacolare, sta diventando oggi una parte fondamentale della strategia militare. La gamma di missioni si è ampliata: dalla pura difesa aerea contro mortai e razzi all'intercettazione di droni, UAV e missili, fino all'accecazione dei sensori nemici e alla protezione delle navi da minacce di tipo "sciame". Guardando al futuro, i laser a stato solido di potenza superiore - grazie alla combinazione dei fasci - potrebbero raggiungere livelli nell'ordine dei megawatt, un tempo appannaggio esclusivo di giganti della chimica come MIRACL e ABL, aprendo la strada all'intercettazione di missili balistici e persino ipersonici. Così, la storia delle armi laser ad alta potenza si snoda dallo specchio di un matematico greco alle fantasie di Hollywood, ai megaprogetti della Guerra Fredda e ora ai sistemi compatti e pronti per il campo di battaglia. Il percorso non è mai stato lineare: il MIRACL brillò intensamente ma era troppo ingombrante, il THEL mostrò potenzialità sul campo di battaglia ma si rivelò poco pratico, l'ABL stupì per la sua ambizione ma alla fine fallì. Eppure ogni programma ha posto delle pietre miliari sul percorso verso i laser di oggi. E così la leggenda degli specchi di Archimede trova eco sui ponti dei cacciatorpediniere e sulle torrette dei veicoli corazzati. La luce è finalmente diventata un'arma - non attraverso il mito, né attraverso la finzione, ma attraverso la fisica, l'ingegneria e la perseveranza.





UN GIORNO LUCE



Voyager 1 è il primo oggetto costruito dall'uomo a percorrere un giorno luce dalla Terra. Se volessimo avere una idea dell'attuale posizione del nostro piccolo Voyager 1, da Verona, dovremmo guardare il cielo notturno verso nord-est. Ma non lo vedremmo. Per diverse ragioni, ad iniziare dalla distanza "siderale" (si può dire) cui si trova, cioè 25594.72 MKm. Poi perché è al di sotto dell'orizzonte terrestre di circa 17 gradi (all'ora in cui scrivo, 11.30). Oggi sorgerà infatti alle 14.03 e tramonterà 03.51. Quindi dobbiamo osservarlo con la immaginazione. La sonda, oggi oltre 166 unità astronomiche dalla Terra, viaggia a una velocità di circa 61.000 km/h, un ritmo costante che le ha permesso di superare Giove, Saturno

e infine la frontiera del sistema solare, entrando nello spazio interstellare già nel 2012 secondo le misurazioni della NASA. A questa distanza, ogni comunicazione diventa un esercizio di pazienza cosmica: un segnale radio impiega più di 23 ore per raggiungere Voyager 1, e altrettante per tornare indietro, trasformando ogni comando in un dialogo di due giorni. Per avere un'idea di cosa significhi comunicare a quella distanza, basta ascoltare le parole di Suzy Dodd, project manager della missione Voyager al JPL: se lunedì mattina alle 8 si invia un comando con un "Buongiorno, Voyager 1", la risposta della sonda arriverà sulla Terra mercoledì mattina, sempre verso le 8. Il traguardo del "giorno luce" non è solo simbolico. È la



dimostrazione concreta di quanto lontano possa arrivare la tecnologia umana quando è guidata da una visione scientifica ambiziosa. E che noi possiamo comunque vedere la nave spaziale. Secondo le proiezioni dell'agenzia NASA, Voyager 1 raggiungerà ufficialmente la distanza di un giorno luce -circa 25,9 miliardi di chilometri, equivalenti a 16 miliardi di miglia, il 18 novembre 2026, un traguardo che nessun altro manufatto umano ha mai sfiorato. La missione Voyager nacque da un'opportunità irripetibile: un raro allineamento dei pianeti esterni che permise alla NASA di sfruttare le fionde gravitazionali per proiettare le sonde verso le profondità del cosmo. Da allora, Voyager 1 ha continuato a inviare dati preziosi sull'ambiente interstellare, nonostante l'energia dei suoi generatori nucleari -alimentati dal decadimento del plutonio-238- si stia lentamente esaurendo. Gli ingegneri del Jet Propulsion Laboratory stimano che la sonda potrà continuare a comunicare almeno fino alla metà degli anni '30, prima che la potenza residua diventi insufficiente a mantenere attivi gli strumenti essenziali. Fu lanciata nel 1977, prima ancora che alcuni membri dell'attuale team di volo nascessero. Oggi è ancora l'oggetto costruito dall'uomo più lontano dalla Terra. Pioniera dello spazio interstellare, continua a inviare dati scientifici dal cosmo profondo, mentre i suoi generatori termoelettrici a radioisotopi perdono circa quattro watt di potenza all'anno. Per mantenere operativa la sonda, ormai 49enne, i responsabili della missione del Jet Propulsion Laboratory hanno avviato una serie di drastiche manovre ingegneristiche. Innanzitutto hanno spento con successo lo strumento per le particelle cariche a bassa energia della sonda il 17 aprile 2026. Questo strumento ha operato quasi ininterrottamente dal lancio, fornendo dati essenziali sul mezzo interstellare. La difficile decisione lascia a bordo soltanto due strumenti scientifici attivi, che misurano i campi magnetici e le onde di plasma. Lo spegnimento dell'apparecchiatura è stato ritenuto strettamente necessario per stabilizzare livelli di potenza in rapido calo ed evitare l'attivazione di un sistema di sicurezza automatico che potrebbe porre fine alla missione. Il recente spegnimento è il preludio a un'ambiziosa riconfigurazione soprannominata piano «Big Bang». Il centro spaziale californiano tenterà di sostituire contemporaneamente diversi riscaldatori e componenti alimentati elettricamente, per risparmiare circa 10 watt di potenza. Se la manovra avrà successo, le condutture dei propulsori della sonda resteranno abbastanza calde da non congelare. Perdere quei propulsori comprometterebbe

definitivamente la capacità del veicolo di puntare l'antenna verso il nostro pianeta. La NASA prevede di testare prima la strategia su Voyager 2, per poi applicare la soluzione a Voyager 1 più avanti nel corso dell'anno. Attualmente, i segnali radio della sonda impiegano circa 23 ore per raggiungere la sala di controllo. La sonda si allontana a 88.000 miglia orarie ed è destinata a raggiungere l'impressionante distanza di 16,1 miliardi di miglia. Questa distanza corrisponde esattamente a un giorno luce dalla Terra. Raggiungere questo punto segnerà la prima volta in cui un oggetto costruito dall'uomo si sarà spinto tanto lontano che un semplice controllo di stato richiederà 48 ore tra andata e ritorno. Il traguardo mette in luce la portata senza precedenti della più longeva impresa spaziale dell'umanità. Anche quando la sua energia diminuirà nei prossimi decenni, questa silenziosa ambasciatrice continuerà a portare tra le stelle il suo celebre disco d'oro. Quindi, c'è una data precisa, ormai, per uno dei traguardi dell'esplorazione spaziale. Il 18 novembre non sarà comunque la fine del viaggio. Voyager 1 continuerà ad allontanarsi a circa 61.000 km/h, diretta verso una zona della costellazione di Ofiuko. Gli ingegneri del JPL stimano che le sue tre RTG si esauriranno definitivamente nei primi anni Trenta di questo secolo, rendendo la sonda muta per sempre. Ma il suo viaggio fisico non si fermerà lì. «Ci sono voluti 35 anni per raggiungere lo spazio interstellare, ma ci vorranno 40.000 anni perché Voyager 1 si trovi più vicina alla stella AC+79 3888 di quanto non lo sia il nostro Sole», spiega la NASA. «Alpha Centauri è oggi la stella più vicina al Sole, ma poiché le stelle sono in movimento, Voyager 1 si avvicinerà fino a 1,7 anni luce da AC+79 3888 (nota anche come Gliese 445) tra circa 40.000 anni». C'è comunque una seconda stima, basata su un nuovo studio sulle traiettorie a lungo termine delle sonde in fuga dal Sistema Solare, parla invece di circa 44.000 anni. Anche dopo l'esaurimento delle batterie, però, Voyager 1 non smetterà di portare un messaggio. È quanto ha ricordato la dottoressa Linda Spilker, scienziata del progetto Voyager: «Entrambe le sonde trasportano un disco d'oro, ideato da un team guidato da Carl Sagan, che contiene circa un centinaio di fotografie della Terra, suoni e saluti in decine di lingue diverse. Quei dati, una volta che le sonde non saranno più in grado di comunicare con noi, diventeranno i nostri silenziosi ambasciatori. Non sappiamo con certezza se le stelle che incontreranno tra decine di migliaia di anni abbiano pianeti, tanto meno pianeti abitati, ma è un'occasione per inviare il nostro messaggio in una bottiglia cosmica». Non ci resta che attendere!



AL SIGNOR MONTGOLFIER

Vincenzo Monti



Come Orfeo cantò in antico la prima spedizione navale, così è ben degno che il poeta nel presente canti la prima navigazione aerea, perocché il Montgolfier fu maggiore di Giasone (1-36). La scoperta del pallone volante fu una vittoria della scienza, che ricerca e spiega le cause onde ha vita il creato (37-56). Il gaz idrogeno, che, chiuso nelle viscere della terra, fa vacillare il mondo, eccolo, reso innocuo, spingere in aria il pallone, che tutti ammirano maravigliati e che molti, dopo l'esempio del Robert, vogliono sperimentare (57-112). E che più resta alla scienza, che tante scoperte fece ed oggi è giunta a superare perfino le nubi? (113-136). Uccidere la morte e rendere l'uomo, come Giove, immortale (137-140). I fratelli Giuseppe Michele (1740-1810) e Stefano (1745-1799) Montgolfier, fabbricatori di carta ad Annonay in Francia, su la fine del 1782 fecero un pallone di carta, che gonfiarono con aria calda perché si sollevasse, come di fatti si sollevò, in aria. Questa scoperta fu studiata e perfezionata ben presto dallo Charles, che nel 27 agosto 1783 gonfiò d'idrogeno un pallone di tela (fatto

fabbricare dal Robert), che fu lanciato nell'aria dal cortile delle Tuilleries. La prima ascensione che lo Charles e il Robert fecero e che il nostro poeta specialmente celebra, avvenne nel 1 dicembre dello stesso anno. Quest'ode, che, a giudizio dello Zumb. (p. 241), «è il primo fra i migliori esempi, ch'egli ci abbia mai dato, di far poesia con immagini tratte dal soggetto medesimo», fu composta ne' primi del 1784, pubblicata in Roma dal Casaletti nel Giornale delle belle arti, n. 28 febbraio, e recitata in Arcadia il 4 marzo seguente. Fu ripubblicata, nello stesso anno, in Foligno (Tommasini), da sé sola, e in Mantova (Braglia), seguita da un bel sonetto del Parini (Ecco del mondo....) e da un altro del Bettinelli. Vuolsi che fosse stampata anche a Parigi. L'ode del M. venne poi «miseramente alterata» in una raccolta di poesie (Napoli, Salvatore Palermo, 1789) a lode di un Vincenzo Lunardi capitano lucchese, che faceva giri in Italia, «dando spettacolo de' suoi voli areostatici». Cfr. Vicchi VI, p. 228 e segg. Il metro è lo stesso di quello della Pros. di Pericle. (L'ode, composta nel febbraio 1784, prese spunto dal secondo volo aerostatico della storia, avvenuto a Parigi il 1° dicembre 1783)

AL SIGNOR MONTGOLFIER

*Quando Giason dal Pelio
spinse nel mar gli abeti,
e primo corse a fendere
co' remi il seno a Teti,*

*su l'alta poppa intrepido
col fior del sangue acheo
vide la Grecia ascendere
il giovinetto Orfeo.*

*Stendea le dita eburnee
su la materna lira;
e al tracio suon chetavasi
de' venti il fischio e l'ira.*

*Meravigliando accorsero
di Doride le figlie;
Nettuno ai verdi alipedi
lasciò cader le briglie.*

*Cantava il Vate odrisio
d'Argo la gloria intanto,
e dolce errar sentivasi
su l'alme greche il canto.*



*O della Senna, ascoltami,
novello Tifi invitto:
vinse i portenti argolici
l'aereo tuo tragitto.*

*Tentar del mare i vortici
forse è sì gran pensiero,
come occupar de' fulmini
l'inviolato impero?*

*Deh! perchè al nostro secolo
non diè propizio il Fato
d'un altro Orfeo la cetera,
se Montgolfier n'ha dato?*

*Maggior del prode Esonide
surse di Gallia il figlio.
Applaudi, Europa attonita,
al volator naviglio.*

*Non mai Natura, all'ordine
delle sue leggi intesa,
dalla potenza chimica
soffrì più bella offesa.*

*Mirabil arte, ond'alzasi
di Sthallio e Black la fama,
pèra lo stolto cinico
che frenesia ti chiama.*

*De' corpi entro le viscere
tu l'acre sguardo avventi,
e invan celarsi tentano
gl'indocili elementi.*

*Dalle tenaci tenebre
la verità traesti,
e delle rauche ipotesi
tregua al furor ponesti.*

*Brillò Sofia più fulgida
del tuo splendor vestita,
e le sorgenti apparvero,
onde il creato ha vita.*

*L'igneo terribil aere,
che dentro il suol profondo
pasce i tremuoti, e i cardini
fa vacillar del mondo,*

*reso innocente or vedilo
da' marzii corpi uscire,
e già domato ed utile
al domator servire.*

*Per lui del pondo immemore,
mirabil cosa! in alto
va la materia, e insolito
porta alle nubi assalto.*

*Il gran prodigio immobili
i riguardanti lassa,
e di terrore un palpito
in ogni cor trapassa.*

*Tace la terra, e suonano
del ciel le vie deserte:
stan mille volti pallidi,
e mille bocche aperte.*

*Sorge il diletto e l'estasi
in mezzo allo spavento,
e i piè mal fermi agognano
ir dietro al guardo attento.*

*Pace e silenzio, o turbini:
deh! non vi prenda sdegno
se umane salme varcano
delle tempeste il regno.*

*Rattien la neve, o Borea,
che giù dal crin ti cola:
l'etra sereno e libero
cedi a Robert che vola.*

*Non egli vien d'Orizia
a insidiar le voglie:
costa rimorsi e lacrime
tentar d'un dio la moglie.*

*Mise Tesèo nei talami
dell'atro Dite il piede:
punillo il Fato, e in Erebo
fra ceppi eterni or siede.*

*Ma già di Francia il Dedalo
nel mar dell'aure è lunge:
lieve lo porta zeffiro,
e l'occhio appena il giunge.*

*Fosco di là profundasi
il suol fuggente ai lumi,
e come larve appaiono
città, foreste e fiumi.*

*Certo la vista orribile
l'alme agghiacciar dovria;
ma di Robert nell'anima
chiusa è al terror la via.*

*E già l'audace esempio
i più ritrosi acquista;
già cento globi ascendono
del cielo alla conquista.*

*Umano ardir, pacifica
filosofia sicura,
qual forza mai, qual limite
il tuo poter misura?*

*Rapisti al ciel le folgori,
che debellate innante
con tronche ali ti caddero,
e ti lambir le piante.*

*Frenò guidato il calcolo
dal tuo pensiero ardito
degli astri il moto e l'orbite,
l'Olimpo e l'infinito.*

*Svelaro il volto incognito
le più remote stelle,
ed appressar le timide
lor vergini fiammelle.*

*Del sole i rai dividere,
pesar quest'aria osasti:
la terra, il foco, il pelago,
le fere e l'uom domasti.*

*Oggi a calcar le nuvole
giunse la tua virtute,
e di natura stettero
le leggi inerti e mute.*

*Che più ti resta? Infrangere
anche alla morte il telo,
e della vita il nettare
libar con Giove in cielo.*



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 S (prima parte)

Saba 1968
Stefano Sabatini 1976-77
Gino Sabatini 1986
Sabatino 1978
Giovanni Sabatino 2001
Vincenzo Sabatino 1968-69
Fiorenzo Sabatti 1971
Bruno Sabatti 1976-77
Davide Sabbadini 1990
Luca Sabbadini 1997
Massimo Sabbatinelli 1989-90
Sabbatini 1986
Federico Sabotti 1978-79
Luca Saccardi 1988-89
Michael Saccaro 1997
Claudio Sacchetti 1981-82
Alessio Sacchetto 1997-98
Massimo Sacchi 1982
Luca Sacchi 1984
Alberto Sacchi 1988-89
Eugenio Sacchi 1975-76
Giuseppe Sacchi 1977
Enzo Sacco Chillian 1984-85
Andrea Saccoman 1989-90
Saccoman 1996-97
Sacconelli 1982
Sachar 1989

G.Luca Saggioro 1982
Saggioro 1988
Valerio Saglia 1999
Renato Sajno 1977-78
Sala 1978
Giorgio Sala 1982
Francesco Sala 1984
C. Sala 1977
Sala 1986
Ezio Sala 1981-82
Mauro Sala 1988-89
Augusto Sala 1977
Rosario Saladino 1995
Roberto Salandini 1969-70
Salani 1970
Andrea Salanti 1999
Maurizio Salardi 1982
Luca Saldamarco 2008
Calogero Saldi 1978-79
Roberto Saletti 1988
Salgarelli 1969-70
Salgarello 1994
Roberto Salice 1988
Pietro Salierno 1999
Giuseppe Salinardi 1986
Carlo Salis 1968-69
Sallustro 1992-93

Salmi 1977
Ermes Salogni 1976-77
Salomoni 1988
Massimo Salomoni 1994
Salomoni 1988
Filippo Salonia 1977-78
Vincenzo Salpietro 1975
Armando Salsano 1998
Claudio Saltarelli 1986
Lucio Salvadori 1971
Salvadori 1994
Salvadori 1979-80
Ivo Salvagni 1982
Maurizio Salvai 1978
Antonio Salvarani 1982
Ulderico Salvaro 1989-90
Giuseppe Salvaterra 1982
Fausto Salvati 1973
Salvatore 1979
Salvatore 1986
Roberto Salvatori 1979-80
Andrea Salvetti 1973
Paolo Salvi
Angelo Salvi 1973-74
Salvietti 1976
Salvioli 1976
Salvioni 1988

Salvoro 1994
Lanfranco Samarani 1975-76
Gaetano Sammaruca 1987-88
Angelo Sampaulesi 1982-83
Dario Sampietri 1977-78
Sampietri 1988
Alberto Sampietri 1981-82
Giacomo Sanchioni 2002
Alessandro Sanciati 1984
Valerio Sandrelli 1980
Lino Sandri 1974-75
Fabio Sangalli 1987-88
G. Carlo Sangalli 1972-73
Marco Sangalli 1978-79
Sangiorgi 1980-81
Albino Sanna 1973-74
Davide Sanpietri 1987-88
Sansone 1971
Giuseppe Santamaria 1986
Santambrogio 1974
Giorgio Santanera 1986
Agostino Santantonio 1978
Santarsiero 1980
Santelli 1994
Simone Santeusanio 1999
Santi 1992
Andrea Santi 1988-89





Rino Santi 1968-69
Nicola Santin 1989
Alberto Santini 1979-80
Andrea Santolini 1989-90
Francesco Santomauro 1978-79
Santoni 1978
Salvatore Santoro 2002
Maurizio Santucci 1977
Sanza 1991
Giuseppe Saponaro 2000-03
Renato Saporetti 1982
Saracino 1993
Renato Sarain 1973
Fabio Sarcinelli 1986
Saresera 1980
Enrico Sargenti 1997
Marco Sargenti 1992-93
Paolo Sarnataro 2000
Sarni 1978
Sarni 1997
Gianfranco Sarpa 1999
Sarti 1993
Mattia Aldo Sarti 1999
G. Mario Sartirana 1979-80
Giorgio Sartori 1982
Davide Sartori 1994
Sartori 1980
Gianfranco Sartori 1987
Andrea Sartori 1987-88
Claudio Sartori 1980-81
Domenico Sarucco 1975-76

Simone Sasia 1987-88
Riccardo Sassaroli 2000-03
Stefano Sassi 1985-86
Sassi 1984-85
Franco Sassi Maramotti 1968
Remigio Sasso 1964-65
Stefano Satin 1994
Sattanino 1970
Andrea Sattin 1993-94
Savardi 1982
Savasta 1977
Rosario Savastano 2000
Aristide Saviano 2001
Antonio Savino 2001
Primo Savio 1978-79
Giuseppe Saviola 1981-82
Roberto Savioli 1977
Saviotti 1968
Andrea Savoia 1989-90
Savoldini 1992
Luigi Sbardella 1997
Calogero Sberna 1974-75
Dino Sberviglieri 1968
Scabello 1993-94
Gian Carlo Scacchetti 1974-75
Scaglia 1976
G. Battista Scaglia 1997
Gianfranco Scalabrini 1969
Francesco Scalabrini 1968-69
Scaletti 1992
Scali 1992

Antonino Scalia 2002
Giuseppe Scalici 2002
Umberto Scalici 1968-69
Angelo Scalvi 1986-87
Scamperle 1994
Scandiani 1990
Stefano Scandola 2002
Gianni Scandola 1972
Scandola 1992
Scandola 1994
Giacomo Scannavini 1982
Sergio Luca Scanzioli 1984-85
Andrea Scapin 1989
Alessandro Scapin 1992
Scapini 1994
Paolo Scapini 1981-82
Paolo Scarabello 1977-78
Scaranello 1972
Giordano Scaranello 1973
Scarazzini 1969
Scardi 1993
Scarduelli 1984
Scarian 1982
Stefano Scarioni 1986-87
Giuseppe Scarmagnani 1983-84
Domenico Scarmato 1975-76
Scarpa 1993
Antonio Scarpati 2001
Scarpella 1993-94
Mc Scarpellini 1992
Mr Scarpellini 1992-93

Mt Scarpellini 1992-93
Roberto Scarpellini 1984
Scatagliani 1980
Cosimo Scatigno 1968
Lorenzo Scattini 1988-89
Flavio Scavazza 1963-64
Michael Schena 2005
Schettino 1993
Renato Schiaretti 1988
Michele Schiavina 1987-88
Schiavini Schiavino 1986
Mirco Schiavo 1998
Davide Schiavo 1988-89
Schiavon 1978
G. Luigi Schiavon 1982
Gianni Schiesaro 1984
Sasha Schulz 1986
Schwartz 1987
Paolo Schwartz 1986
Tiziano Schwartz 1992
Schiacca 1984
Roberto Scianni 1977-78
Sciessese 1986-87
Sciotti 1986
Osvaldo Scirocco 2002
Scolari 1988
Scolari 1994
Walter Scomazzon 1988
Scopino 1993
Scorcioni 1991
Giacomo Scorziello 1971





Scotese 1993
Bruno Scotti 1974
Giovanni Nat. Scotti 1975-76
Fabrizio Scotuzzi 1979-80
Scremin 1987-88
Luca Scrofani 1990
Domenico Scuotto 2000
Roberto Scurati 1984
Marco Secchi 1986
Flavio Secchi 1988-89
Secco 1992
Agostino Segala 1973
Paolo Segala 1983-84
Daniele Segala 2000
Seimandi 1986-87
Enedino Seira Ozino 1968-69
Alessandro Sella 1994
Luciano Selmi 1977
Maurizio Selmi 1969-70
Luca Selmi 1979-80
Selmi 1993
Selvi 1992
Antonio Sembenini 1974
Sembenini 1992-93
Stefano Semenzato 1980-81
Semeraro 1991
Ambrogio Semperboni 1968
Semperboni 1992-93
Pierino Semprini 1971-72
Michele Sena 1992
Andrea Seno 1997
Saverio Sepe 2000
Marco Serafini 1986
Serafini 1982
Luca Serafini 1988
Andrea Serafino 2006
Danilo Serana 1987-88
Angelo Serani 1968
Massimo Seren 1988-89
Maurizio Sereni 1990
Silvano Sereni 1971-72
Giuseppe Sereni 1984
Silvano Sereni 1984
Alberto Sericano 1985-86
Alberto Sericano 1985-86
Serpelloni 1994
Serra 1968
Raffaele Serraino 2000
Vittorio Serrao
Gian Pietro Serravalli 1968
Servillo 1990-91
Gabriele Sessa 1993
Stefano Setaro 1995-96
Dan Vec Settanta
Oreste Sette 1984
Setteducati 1969
Amerigo Setti 1988-89
Mario Severgnini 1976-77
Pietro Severi 1974-75
(fine prima parte)





Viaggio nella Luna (Le voyage dans la Lune, 1902) di Georges Méliès - fotogramma



THE GREAT MOON HOAX

Autore

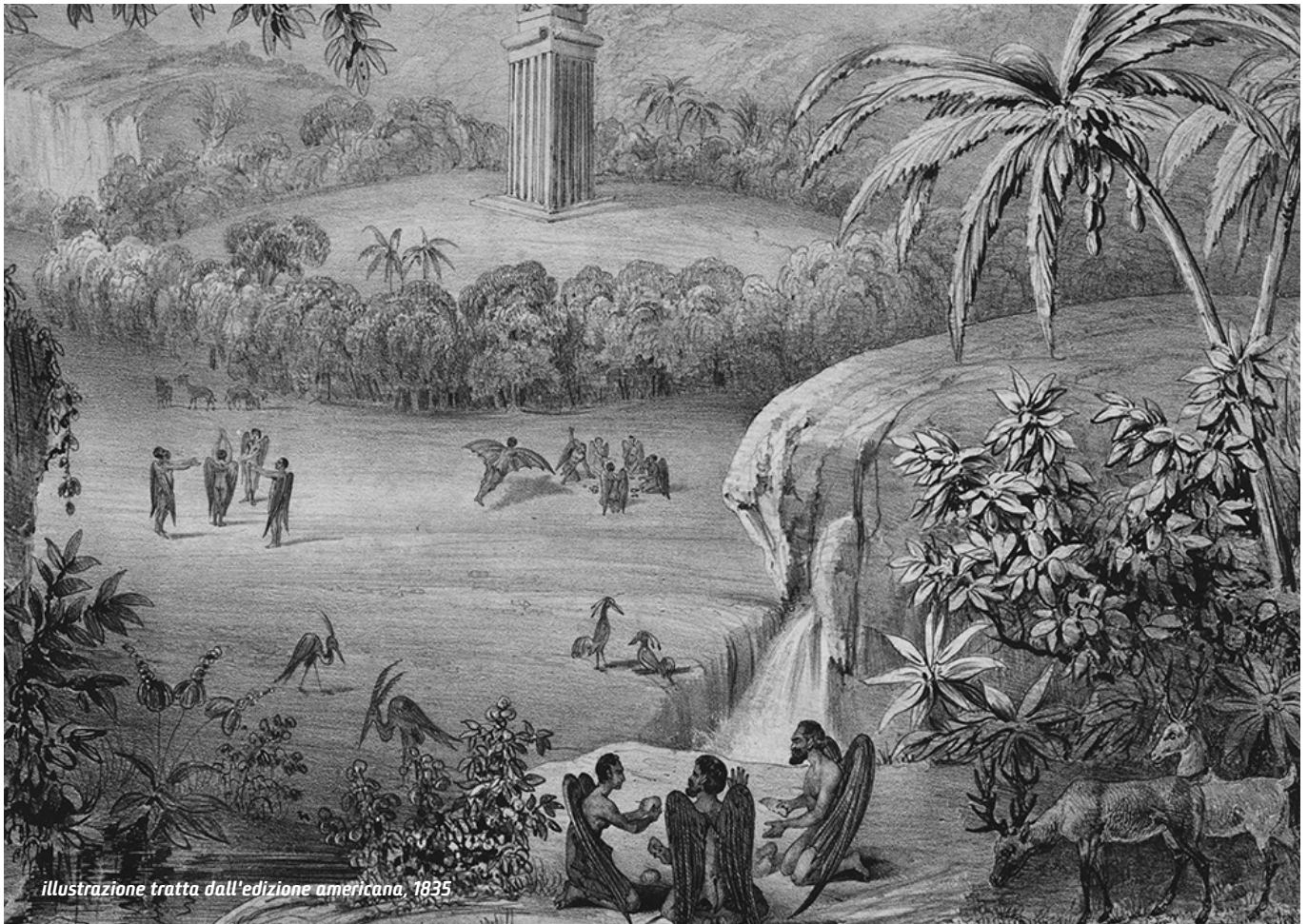


illustrazione tratta dall'edizione americana, 1835

Ammettiamolo: la gente cade vittima delle bufale. Che si tratti di "sirene" da baraccone, impronte di Sasquatch o reti sataniche di trafficanti di esseri umani che operano da pizzerie, c'è chi crede a qualsiasi cosa. La situazione peggiora ulteriormente quando la fonte della bufala è un normale organo di informazione quotidiano. È quanto accadde nell'agosto del 1835, quando il quotidiano New York Sun diede il via a un'elaborata bufala in più parti che convinse la gente che sulla Luna si potessero trovare città, fiumi e, beh, uomini-pipistrello. Si chiama la Grande Bufala Lunare, ed ecco come la presentarono. Una buona bufala dovrebbe contenere un elemento di verità, e la prima cosa che fece l'articolo iniziale fu cercare di stabilire credibilità collegandola a Sir John Herschel. Herschel era una di quelle menti incredibilmente dotate che operavano in una varietà di discipline. Oltre ad essere un astronomo, un chimico e un matematico, si diletta con la botanica e la fotografia. Inventò anche il cianotipo (proprio

così: i cianotipi hanno un inventore, ed è John Herschel). Era una cosa di famiglia: suo padre scoprì Urano, e il giovane Herschel diede il nome a quattro lune di quel pianeta e a sette lune di Saturno. Costruì i propri telescopi, contribuì a individuare la causa dell'astigmatismo, realizzò modelli dei crateri lunari e fu persino cofondatore della Royal Astronomical Society (nel 1820). Essendo Herschel un esperto così rinomato, qualsiasi scoperta a lui attribuita avrebbe avuto un'aria di veridicità. Il fatto è che Herschel non aveva idea che il suo nome sarebbe stato utilizzato per una truffa a lungo termine. Il primo indizio dell'imminente pubblicazione della notizia giunse sotto forma di un annuncio pubblicato il 21 agosto. L'annuncio prometteva che sul *Sun* sarebbe apparsa una presunta notizia tratta dall'*Edinburgh Courant*. Quando il primo articolo fu pubblicato il 25 agosto, lo fece con il titolo «Grandi scoperte astronomiche fatte di recente da sir John Herschel al Capo di Buona Speranza [Dal supplemento



all'Edinburgh Journal of Science.]) Il riferimento al Capo di Buona Speranza era un'altra mossa astuta, poiché quella località del Sudafrica ospitava l'Osservatorio Reale, conferendo maggiore verosimiglianza alla storia. Gli articoli stessi recavano la firma del dottor Andrew Grant, che aveva viaggiato con Herschel e documentato le sue osservazioni. Ovviamente, Grant non esisteva. I sei articoli componevano un racconto in cui la Luna pullulava di vita, con alcune specie identiche a quelle terrestri e altre molto diverse. Per ogni capra o bisonte, c'erano unicorni e castori senza coda che camminavano eretti. L'articolo descriveva creature dall'aspetto umano ma con ali simili a quelle dei pipistrelli, assegnando loro persino il nome scientifico *Vespertilio-homo* (*Vespertilio* è un genere di pipistrelli, noto anche come pipistrelli vesper o pipistrelli del gelo; *vesper* era una parola latina che significava "sera"). Si ritenne anche che gli uomini-pipistrello abbiano costruito strutture simili a templi sulla superficie della Luna. La capacità di effettuare scoperte e osservazioni così precise era dovuta a un nuovo telescopio costruito da Herschel, che, per coincidenza, fu distrutto dopo che tutte le scoperte erano state effettuate, poiché la luce solare, passando attraverso la potente lente, appiccò il fuoco all'edificio dell'osservatorio. Per illustrare gli articoli furono realizzate delle litografie; in alcune si possono vedere uomini-pipistrello, unicorni, palme e altro ancora, il tutto a suggerire l'esistenza di uno strano mondo proprio sopra di noi nel cielo. L'effetto immediato per il **Sun** fu un'impennata delle tirature; articoli successivi hanno

suggerito che le voci su cifre incredibilmente elevate fossero esagerate, ma è giusto dire che l'aumento delle tirature permise al giornale di prosperare in un mercato difficile, grazie proprio agli articoli sulla Luna. E, ovviamente, si trattava di una vera e propria frode. Sebbene siano state avanzate insinuazioni sul coinvolgimento di altre persone, l'origine della Grande Bufala Lunare risale a un solo uomo: Richard Adams Locke, giornalista del **Sun**. Locke cercava di raggiungere due obiettivi. Il primo? Vendere più copie del giornale. Il secondo? Era profondamente radicato in alcuni aspetti della cultura dell'epoca. Locke stava prendendo di mira, in chiave satirica, personalità del mondo scientifico e religioso che facevano affermazioni altisonanti e indimostrabili sul sistema solare, presentandole come fatti. Un esempio fu "La scoperta di numerose tracce distinte di abitanti lunari, in particolare di uno dei loro edifici colossali", un articolo presentato nel 1824 dall'astronomo Franz von Paula Gruithuisen. Sebbene Gruithuisen avesse indovinato correttamente che i crateri lunari fossero causati da impatti, la sua ipotesi sull'esistenza di città e giungle sulla Luna fu smentita da osservatori dotati di telescopi più potenti. Un altro bersaglio di Locke fu probabilmente il reverendo Thomas Dick, autore di **The Christian Philosopher**. Sebbene Dick sostenesse l'idea che scienza e religione potessero coesistere pacificamente e si battesse per l'abolizione della schiavitù, avanzò anche ipotesi stravaganti riguardo alla popolazione del sistema solare. Sosteneva di aver determinato



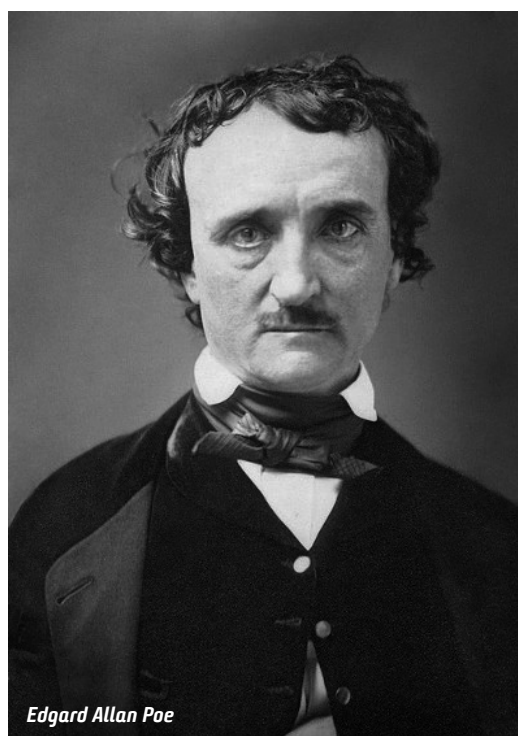
illustrazione tratta dall'edizione americana, 1835



Richard Adams Locke

matematicamente che nel sistema solare vivessero 21,9 trilioni di persone e che la Luna avesse una popolazione superiore ai 4 miliardi; la sua argomentazione si basava semplicemente sull'applicazione della densità demografica dell'Inghilterra alle dimensioni ipotizzate degli altri pianeti. Va notato che Dick era scozzese e che l'annuncio pubblicitario originale, che suggeriva che la storia sulla Luna avesse avuto origine su **The Edinburgh Courant**, potrebbe essere stato uno scherzo malizioso. Man mano che la "Grande Bufala della Luna" si diffondeva, alcuni la presero sul serio, mentre altri la considerarono uno scherzo. Quando, diverse settimane dopo, si scoprì che si trattava di una bufala, il giornale non pubblicò mai una smentita. Sir Herschel all'inizio trovò l'intera vicenda piuttosto divertente, ma in seguito si stancò di dover rispondere alle domande al riguardo. Una persona che non trovò affatto divertente l'intera vicenda fu Edgar Allan Poe. Questo perché Poe sosteneva che la storia della bufala lunare non fosse solo un'invenzione, ma un plagio. La sua accusa si basava sul fatto che lui stesso aveva scritto un racconto di tipo molto simile (di fantasia, nel suo caso) pubblicato due mesi prima sul **Southern Literary Messenger**. Il titolo era «L'avventura senza pari di un certo Hans Pfaall», e il curatore del pezzo era... Richard Adams Locke. Il racconto di Poe avrebbe dovuto essere — tenetevi forte — esso stesso una bufala. Avrebbe inoltre dovuto essere pubblicato in più puntate. La storia ruota attorno a un uomo che si reca sulla Luna a bordo di un pallone aerostatico dotato di un dispositivo in grado di produrre aria respirabile. Tuttavia, Poe interruppe la stesura del racconto dopo che i pezzi sul "Sun" gli avevano rubato la scena. E allora pianificò la sua vendetta (dopotutto, si trattava di Edgar Allan Poe). Nel 1844, Poe pubblicò un racconto in cui riferiva che il aeronauta Monck Mason aveva attraversato l'Atlantico in tre giorni utilizzando un pallone a

gas. La notizia fece scalpore, ma l'entusiasmo si sgonfiò due giorni dopo, quando si scoprì che la storia di Poe era essa stessa una bufala, e che l'aveva ideata per mettere in ridicolo il **Sun** e il suo redattore responsabile della storia del pallone aerostatico... Richard Adams Locke. Arrabbiato perché il **Sun** aveva tratto profitto dalle sue idee senza che lui vedesse mai un centesimo, Poe colse l'occasione nove anni dopo per far pentire sia il giornale che Locke. Il libro di Matthew Goodman del 2008, **The Sun and The Moon**, racconta la storia dietro Poe, Locke, gli articoli del **Sun** e il racconto di Poe, oggi noto come «La bufala del pallone aerostatico». Un effetto duraturo del botta e risposta tra la Luna e il pallone aerostatico fu quello di ispirare due volte Jules Verne. Il romanziere francese, ampiamente considerato una delle figure più importanti della fantascienza, menziona sia la «Grande bufala lunare» sia il racconto originale di Poe nel suo **Dalla Terra alla Luna** del 1865. Inoltre, il racconto di Poe sul pallone aerostatico suscitò in lui l'interesse per quel mezzo di trasporto, un elemento che incluse sia in **Il giro del mondo in 80 giorni** sia in **Cinque settimane in pallone**. A posteriori, la "Grande Bufala della Luna" riesce a essere al tempo stesso credibile e incredibile. Sembra strano che uno scrittore mettesse a rischio la reputazione del proprio giornale per vendere copie sulla base di una storia completamente inventata. Nel caso di Locke e del **Sun**, la scommessa ha funzionato. Si potrebbe dire che sia strano che la gente ci abbia creduto, ma la storia ha dimostrato che le persone sono disposte a credere a molte cose, anche di fronte a prove evidenti. È curioso pensare che la battaglia tra Sole e Luna possa essere così simile alle nostre attuali problematiche sociali e tecnologiche, ma Jules Verne probabilmente non ne sarebbe affatto sorpreso.



Edgar Allan Poe



Tullio Crali, Prima che si apra il paracadute, 1940

NIKE



NIKE AJAX, ANCORA UNA VOLTA

Mario Veronesi

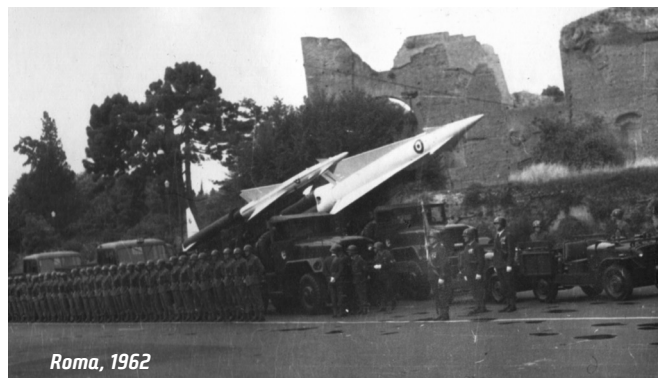


Nel 1954, l'esercito degli Stati Uniti schierò il primo sistema missilistico guidato superficie-aria operativo al mondo. Questo sistema, il Nike Ajax, fu concepito verso la fine della Seconda Guerra Mondiale e sviluppato nei primi anni della Guerra Fredda. Con la crescente percezione di una minaccia diretta dei bombardieri sovietici verso il territorio americano, l'esercito iniziò rapidamente la produzione del Nike Ajax e schierò il sistema missilistico intorno a importanti città, basi militari e siti industriali. Il contraente del Nike Ajax, i Bell Telephone Laboratories di Western Electric, collaborarono con numerosi subappaltatori per produrre 350 batterie di missili per il dispiegamento nazionale e all'estero. Il principale subappaltatore, Douglas Aircraft, costruì 13.714 missili nei suoi stabilimenti di Santa Monica e presso l'Army Ordnance Missile Plant situato a Charlotte, nella Carolina del Nord. Entro il 1958, l'Esercito aveva schierato quasi 200 batterie Nike Ajax intorno alle città del paese e alle installazioni militari più importanti. Poco dopo, l'Esercito iniziò a disattivare gradualmente le batterie Nike Ajax sostituendole con le Nike Hercules a lungo raggio e capaci di armi nucleari. Il Comando di Difesa Aerea

dell'Esercito (ARADCOM) disattivò le ultime batterie Nike Ajax che proteggevano l'area di Norfolk, in Virginia, alla fine del 1963. Nel 1944, i progressi tedeschi nella tecnologia missilistica e negli aerei a reazione, così come la capacità dei bombardieri di volare a quote più elevate, portarono i pianificatori dell'Esercito americano a una triste consapevolezza: l'artiglieria antiaerea tradizionale sarebbe presto diventata obsoleta. A seguito di studi interni che verificavano la necessità di un "proiettile antiaereo tipo missile di grosso calibro", il Capo del Servizio Armamenti dell'Esercito emise un contratto nel febbraio 1945 a Western Electric e ai Bell Telephone Laboratories (BTL) per determinare la fattibilità di un sistema d'arma simile. L'Esercito basò la scelta di Western Electric/BTL sull'esperienza del team nello sviluppo e nella produzione di direttori di artiglieria e radar di tracciamento. A metà del 1945, riportando che un sistema missilistico antiaereo del genere era effettivamente fattibile, Western Electric/BTL presentò i parametri di un sistema proposto che si avvicinava notevolmente al sistema effettivamente operativo otto anni dopo. L'Esercito selezionò Western Electric come appaltatore



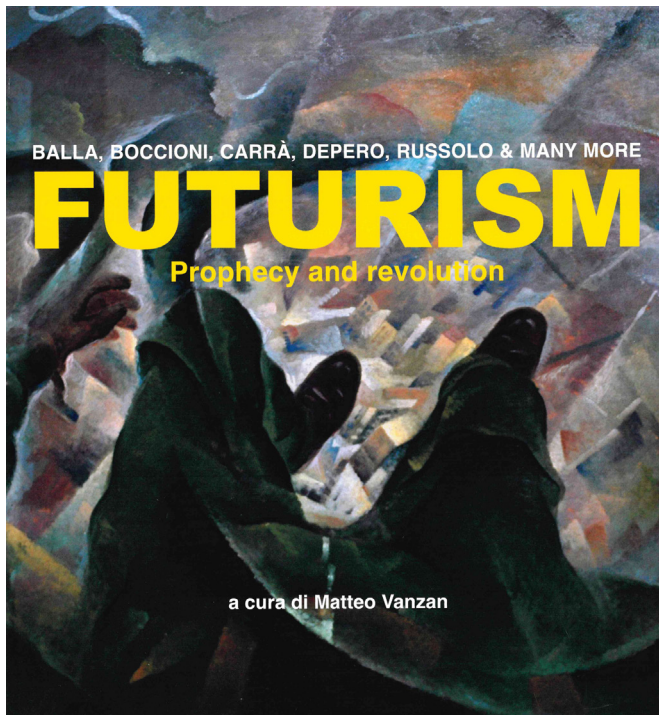
principale per sviluppare il sistema missilistico. BTL mantenne il controllo sullo sviluppo dei computer e dei radar e collaborò con il Ballistics Research Laboratory ad Aberdeen Proving Ground, nel Maryland, per determinare la forma ottimale della testata. L'Arsenale di Picatinny, nel New Jersey, ricevette la responsabilità di sviluppare il dispositivo di frammentazione ad alto esplosivo (HE) che sarebbe stato inserito nella testata, mentre l'Arsenale di Frankford, in Pennsylvania, creò il dispositivo di innesco. La Douglas Aircraft Company divenne un importante subappaltatore, responsabile degli studi aerodinamici sul missile intercettore. Aerojet Engineering fornì sia il motore principale a carburante liquido sia i razzi di spinta a combustibile solido. Il progetto iniziale prevedeva otto razzi di spinta avvolti intorno alla coda del missile. Il programma di sviluppo prevedeva un sistema d'arma pronto per la produzione nel 1949. Questo programma non fu rispettato. Il primo lancio statico di un missile Nike avvenne al White Sands Proving Ground, nel New Mexico, il 17 settembre 1946. Il missile fu poi riportato all'impianto Douglas di Santa Monica per la valutazione. Una settimana dopo il primo test statico, avvenne il primo vero e proprio lancio di un missile a White Sands. In quell'autunno si verificarono diversi altri lanci in "volo incontrollato", con un missile che raggiunse un'altitudine di 140.000 piedi. Invece delle testate, questi missili trasportavano telecamere a bordo per registrare le letture degli strumenti durante tutto il volo. I lanci a White Sands continuarono nel 1947. Nel frattempo, gli esperimenti di tracciamento proseguirono a Whippany, nel New Jersey, usando un radar monopulse sperimentale. Nel 1948 il progetto del missile era già in ritardo rispetto ai tempi previsti. Problemi di affidabilità nella configurazione dei booster a grappolo costrinsero i progettisti ad adattare un booster sviluppato dall'Allegheny Ballistics Laboratory per il programma di missili antiaerei della Marina. Con questo singolo booster a combustibile solido, il missile assunse un aspetto allungato, poiché ora il missile si trovava letteralmente sopra il booster che lo sosteneva. I lanci a White Sands servivano ora per testare la stabilizzazione del rollio e i comandi di guida. I problemi furono risolti solo dopo uno studio approfondito dei registri della telemetria. I progressi tecnici continuarono sia a White Sands che al BTL. Questi progressi impressionarono abbastanza il Direttore dei Missili Guidati del Dipartimento della Difesa, K.T. Keller, nell'ottobre 1950, tanto da raccomandare l'accelerazione del programma. Nonostante il fatto che i test del sistema fossero ancora in corso, l'Esercito affidò un contratto nel gennaio 1951 a Western Electric, BTL e Douglas Aircraft per produrre 1.000 missili Nike Ajax (o Nike I come era allora chiamato) e 60 set di equipaggiamenti a terra. La fiducia dell'esercito fu ampiamente giustificata quando, il 27 novembre 1951, un Nike riuscì a colpire con successo un drone QB-17 nei cieli del New Mexico. Durante l'aprile successivo ulteriori test con testate vere impressionarono ancora di più i VIP in visita a White Sands. Entro luglio 1952, fu lanciato il primo Nike della linea di produzione. I test continuarono per valutare il missile e migliorare l'affidabilità dei modelli di produzione. Entro l'estate successiva, i contrattisti erano pronti a consegnare una batteria completa



di missili al Comando Artiglieria Contraerea dell'Esercito (ARAACOM). Subito dopo i militari iniziarono ad addestrarsi per utilizzare e mantenere efficiente il sistema. Negli anni successivi, centinaia di missili Nike Ajax sfrecciavano nel cielo del sud del New Mexico mentre le squadre delle batterie, chiamate "pacchetti", si esercitavano nel vicino Fort Bliss, in Texas, prima di essere dispiegate. Successivamente, la maggior parte di questi uomini tornava a Fort Bliss per lanciare altri missili durante le Pratiche Annuali di Servizio (ASP). La prima unità Nike Ajax fu schierata a Fort Meade, nel Maryland, nel marzo 1954. Nei successivi 4 anni, quasi 200 batterie furono costruite intorno alla maggior parte delle principali città del nord e delle città costiere degli Stati Uniti. Nel giugno 1958, iniziò un processo di conversione al missile Nike Hercules a lungo raggio. Successivamente, le batterie Nike Ajax furono o modificate per accogliere il nuovo missile o disattivate. Nel novembre 1963, il sito N-63, a difesa di Norfolk, Virginia, fu l'ultima batteria Nike Ajax a essere disattivata. Tuttavia, il missile Nike Ajax continuò il servizio all'estero con l'esercito degli Stati Uniti e con le forze militari degli alleati per molti altri anni. Il missile Ajax denominato SAM-A-7 (MIM-3, 3a) era lungo 6,40 metri e 10,39 metri in configurazione completa con il booster. Il diametro del corpo di 30,48 cm e la larghezza totale con alettoni di 140,2 cm. Pesava 453,59 kg e oltre 1113,60 kg completo con il booster. La miscela carburante/ossidante per il missile era denominata M3, e si trattava di una miscela di carburante per aerei JP4 e fluido di accensione composta inizialmente da anilina/alcol furfurilico, successivamente da dimetilidrazina e infine da acido nitrico fumante rosso (IRFNA). Il booster era alimentato da propellente solido. La distanza operativa era compresa tra 40 e 48 km, ad una velocità massima di circa 2700 km/h. Era in grado di raggiungere una quota massima di 21 km. La guida elettronica era di tipo Command (computer e radar) ed era armato con tre testate esplosive a frammentazione montate rispettivamente nella coda, al centro e sulla parte anteriore.



FUTURISM: PROPHECY AND REVOLUTION



**«Per essere futurista
non ci vuole patente.
Per essere futurista
non occorre schedario.
Per essere futurista
basta amare ed odiare:
odiare il conformismo
odiare l'ipocrisia,
amar l'intelligenza
amar la libertà»**

Una mostra di oltre 60 opere, promossa dal Comune di Caorle e curata da Matteo Vanzan di MV Arte, che vuole raccontare il Futurismo come la vera grande rivoluzione che fu, in grado di rinnovare non solamente le arti visive, ma, per certi versi, anche la vita stessa. Le opere, provenienti da prestigiose collezioni private e pubbliche come il Patrimonio artistico Banco BPM e il Museo dell'Aeronautica G. Caproni di Trento, si alterneranno in un percorso di pittura, scultura, fotografia, manifesti e arte applicata con una particolare attenzione per le pubblicazioni futuriste come nel caso di Mafarka il futurista del 1911 e Zang Tumb Tumb di Filippo Tommaso Marinetti del 1914 oppure Guerrapittura di Carlo Carrà del 1915 e L'Arte dei rumori di Luigi Russolo del 1916. Nel mezzo opere iconiche o riscoperte come la Battaglia di Sassabaneh di Italo Fasolo (Fasullo) esposta nella Biennale di Venezia del 1938, Scendendo in città dal

cielo di Alfredo Gauro Ambrosi, tra le massime espressioni di aeropittura datato 1933, che si affiancheranno a quelle di Cesare Andreoni, Luigi Bonazza, Bot, Anselmo Bucci, Tullio Crali, Giulio D'Anna, Renato Di Bosso, Michele Falanga, L. R. Johannis, Marisa Mori, Francesco Balilla Pratella, Fides Testi Stagni, Osvaldo Toschi, Tato e molti altri. «La mostra Futurism: Prophecy and Revolution rappresenta un'occasione preziosa per avvicinarsi a uno dei fenomeni più dirompenti della storia dell'arte contemporanea. Il percorso espositivo invita il pubblico a scoprire la forza visionaria di artisti che seppero anticipare temi ancora attuali: il dinamismo urbano, il rapporto con la tecnologia, la trasformazione dei linguaggi e la continua tensione verso il nuovo. Portare a Caorle un progetto di tale valore significa offrire un'esperienza capace di unire approfondimento scientifico e coinvolgimento emotivo», afferma il Vice Sindaco e Assessore alla Cultura Luca Antelmo. «Profezia e rivoluzione», dichiara il curatore Matteo Vanzan, «intende offrire uno spaccato del Futurismo presentandolo come un movimento coerente e compatto che, dal Manifesto di Marinetti, attraversa la prima metà del Novecento fino al secondo dopoguerra. Il titolo trae ispirazione da una lettera di Umberto Boccioni, esposta in mostra, dal tono sorprendentemente profetico e scritta un anno esatto prima della sua morte. Profezia e rivoluzione sono, del resto, due anime fondative del Futurismo, capaci di intrecciarsi con le visioni e i radicali mutamenti che il movimento introdusse non solo nelle arti, ma anche nella moda, nella musica, nella poesia, nell'editoria e perfino nella cucina». Più che un'avanguardia artistica, il Futurismo fu una vera rivoluzione culturale: un movimento capace di travolgere persino il modo stesso di vivere la modernità, trasformandosi in una chiamata collettiva all'azione, al cambiamento e alla velocità. «Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità», proclamava Filippo Tommaso Marinetti nel Manifesto del Futurismo, dando voce a una generazione decisa a rompere definitivamente con il passato. Non soltanto una nuova estetica, ma una nuova idea di società, fondata sul dinamismo, sull'energia e sulla volontà di rinnovamento. Con le sue intuizioni radicali, il Futurismo anticipò molti dei linguaggi che avrebbero caratterizzato il secondo Novecento, dalla Pop Art alla poesia sonora, dalla comunicazione pubblicitaria al design contemporaneo. Futurism: Prophecy and Revolution propone così un ampio sguardo sul Futurismo come fenomeno unitario e trasversale, raccontandone non solo la portata estetica, ma soprattutto la forza visionaria e rivoluzionaria che ne fece uno dei movimenti più influenti e controversi del XX secolo.

(Fino al 6 settembre 2026)



IL PONTE DELLE SPIE

tratto da MyMovies.it



Brooklyn, 1957. Rudolf Abel, pittore di ritratti e di paesaggi, viene arrestato con l'accusa di essere una spia sovietica. La democrazia impone che venga processato, nonostante il regime di guerra fredda ne faccia un nemico certo e terribile. Dovrà essere un processo breve, per ribadire i principi costituzionali americani, e la scelta dell'avvocato cade su James B. Donovan, che fino a quel momento si è occupato di assicurazioni. Mentre Donovan prende sul serio la difesa di Abel, attirandosi l'incomprensione se non il disprezzo di sua moglie, del giudice e dell'opinione pubblica intera, un aereo spia americano viene abbattuto dai sovietici e il tenente Francis Gary Powers viene fatto prigioniero in Russia. Si profila la possibilità di uno scambio e la CIA incarica Donovan stesso di gestire il delicatissimo negoziato. L'intro hitchcockiano cede man mano il passo ad uno svolgimento sempre più letterario, dove il racconto è già leggenda e ancora incertissimo presente, come esemplifica l'immagine tombale del muro di Berlino; e

dove il Donovan di Tom Hanks sembra rispondere al paradigma dell'everyman, cappotto cappello ombrello, se non fosse che, nel cinema di Spielberg più che mai, l'apparenza in qualche modo inganna. Donovan è infatti qualcuno che incarna il mestiere che fa, lo onora come una "professione". Non si occupa di giustizia, è un giusto. Se a lui appare incredibile che il suo assistito non si preoccupi visibilmente del suo destino, all'altro appare inizialmente inverosimile che l'avvocato non voglia sapere la verità sulla sua colpevolezza o innocenza. "Servirebbe?" No. Per lui, che ha già fatto il proprio dovere in Normandia (salvando il soldato Ryan), ogni uomo è importante, ogni vita. Donovan non vede Abel innanzitutto come una spia, un russo, un nemico: sceglie di guardarlo come una persona. Man mano che lo conosce, gli darà un colore e una profondità, fors'anche quella dell'amicizia o dell'ammirazione, ma la scelta riguardo allo sguardo da adottare l'ha fatta in partenza. Come il regista. Lo dice bene la prima inquadratura, nella quale Abel sta dipingendo il suo autoritratto, con l'ausilio di uno specchio. L'immagine nello specchio e quella sulla tela sono immagini della stessa persona, ma non sono identiche. La prima riflette una superficiale obiettività, la seconda reca traccia del tempo e dei pensieri intercorsi nelle ore del fare, e soprattutto reca traccia del suo autore. Non conta quello che di te penseranno gli altri, dirà Donovan al soldato Powers, ma "quello che sai tu". Consegnando all'avvocato il dono del finale, Abel gli sta dunque dicendo: "ti conosco, so chi sei", ed è questo il riconoscimento che più può soddisfare uno come Donovan; di quello pubblico, teletrasmesso, può fare anche a meno, può dormirci su. In un'epoca come la nostra, di sospetti quotidiani, intercettazioni isteriche, identificazioni affrettate di un uomo col suo credo, il suo abito o la sua provenienza, Il ponte delle spie è un film di bruciante attualità, profondamente consapevole della dignità della professione artistica e della sua funzione sociale. Il titolo del film, Il ponte delle spie appunto, fa riferimento a un ponte realmente esistente a Berlino, che un tempo univa la zona est e quella ovest, oggi noto come Ponte di Glienicke. Il soprannome gli viene dal fatto di essere stato spesso teatro di scambi di prigionieri tra i servizi segreti americani e quelli della Germania Est. L'aviazione in questo caso rimane sullo sfondo. La CIA volle, infatti, incaricare l'avvocato di una missione quasi impossibile: trattare e portare a termine lo scambio tra un pilota dell'aviazione americana (Francis Gary Power), abbattuto nei cieli dell'Unione Sovietica mentre volava a bordo di un aereo spia Lockheed U2, e un agente sovietico (Rudolf Abel) arrestato a New York, di cui Donovan aveva assunto la difesa. In vite col G91/T



IN VITE COL G91/T

Fausto Bernardini



Fin da quando ero allievo, la mia più grande curiosità nel rapporto con questo “scorbutico” destriero, fu la vite. Ricordo che un giorno, circa a metà del corso ad Amendola, durante un volo da solista sbagliai clamorosamente un looping. Fui distratto dalla bussola magnetica che, sotto l’effetto dei G, lasciava fuoriuscire addosso alla mia tuta una buona parte del suo liquido. Io, per guardare quell’inaspettata pipì, mollai inavvertitamente la tirata senza accorgermi che la velocità scalava rapidamente. I 150 nodi, che erano la minima velocità raccomandata da rovescio, giunsero che il muso era ancora alto sull’orizzonte. Addirittura, per quanto mi sforzassi allungando il collo, quella “linea di salvezza” non ce la feci a vederla. In un attimo l’anemometro segnò 100 nodi, per poi scendere a zero. Confesso che non ebbi paura; fui letteralmente investito da un’onda di terrore che la paura, a confronto, sarebbe stata ben poca cosa. In un attimo mi passarono per la mente mille pensieri, in particolare quello della maniglia che mi penzolava sopra la testa. “Qualche istante e sono in vite” pensai, mentre

cartine e check list, causa l’assenza di gravità, mi galleggiavano davanti agli occhi. Ricordai le parole del mio istruttore: “Se ti capita di trovarti a velocità bassissima non intervenire sui comandi. Lascia che faccia ciò che vuole finché non riguadagna almeno 200 nodi”. E io lo lasciai fare. Lentamente il muso scese sotto l’orizzonte e tirai un respiro di sollievo, subito smorzato da un inaspettato rollio, fortunatamente senza alcuna vibrazione di stallo. Destabilizzato da quel mezzo tonneau a velocità prossima allo zero, non appena la rotazione si fermò e il muso precipitò in basso, ringraziai Dio. Allora il mio T riprese vitalità, come un delfino arenato riprende il mare. 100 nodi, 150, 200; il muso era ormai perpendicolare al terreno, a 12.000 piedi. Lo richiamai, docile e timoroso. Superati i 300 nodi svanì ogni paura, ma il vero respiro di sollievo lo tirai livellando a 7.000 piedi. Quell’episodio ebbe il potere d’intimorirmi nei confronti delle basse velocità, sia nel periodo da allievo che successivamente al 2° Stormo, con l’“Erre”. Intimorito, ma curioso, riuscii a soddisfare la mia curiosità solo alcuni anni



dopo. Accadde un giorno, all'Aeroporto di Napoli-Capodichino. Dopo un volo di accettazione di un monoposto, fui invitato a pranzo da un "mito" dell'aviazione: il Comandante Sanseverino, noto per le sue doti di abilità, coraggio e dimestichezza con qualsiasi tipo di aeroplano. Parlammo di come si era comportato il velivolo che avevo appena accettato e di altre cose di minore importanza. Infine, verso la fine del pranzo, il discorso si orientò sulla vite del G 91. Sanseverino mi disse di averla compiuta solo col T, poi con calma affermò: - Vede, Tenente, tutti pensano che sia difficile uscire dalla vite col G.91T, ma io posso confidarle che è ancor più difficile entrarci, perché istintivamente la rifiuta. - Allora, Comandante, chi c'è entrato, come ha fatto? - Molti pensano di esserci entrati, ma in realtà hanno solo fatto un'autorotazione. Infatti, lasciando i comandi, pur completamente in stallo il velivolo si rimette da solo.- Vero.- Chi, involontariamente, è davvero entrato in vite, di solito non è riuscito a rimmetterlo. Poi mi spiegò dettagliatamente la manovra d'ingresso (Rapida cabrata, velocità sotto i 115 nodi e stallo completo con barra alla pancia e tail plane inserito, tutta pedaliera dalla parte desiderata. A velocità superiori difficilmente entra). "Per rimettere dalla vera vite basta..." e mi disse ne più, ne meno, quanto era scritto nel manuale di pilotaggio.- Beh! Come recita l'emergenza sul check list?- Sì, ma si ricordi che è molto difficile comprendere la posizione degli alettoni, scossi in quella pazza danza. Bisogna guardare la cloche e portarla visivamente a favore. Io, dopo un lancio, mi feci mettere due spie che indicavano la posizione della barra, e da allora l'ho sempre visto uscire docile come un agnellino. Mi creda. Trascorre un anno. Sono istruttore ad Amendola. Sento di avere un appuntamento al quale non posso mancare. Non voglio provarla con l'allievo a bordo, perché se accadesse l'imponderabile, non riuscirei a perdonarmelo. Ma un giorno piove a fagiolo un volo prova motore, che faccio da solista. Dopo le verifiche salgo nuovamente a 30.000 piedi. Sono solo con me stesso: è il momento della verità! Mi guardo riflesso sullo specchietto. Sono incerto. Il ricordo delle parole di quel Grande Collaudatore mi fa coraggio, ma la ragione non si acquieta facilmente. Infine, quasi comandata da una volontà estranea alla mia, la manetta va al minimo e inizio la cabrata. A 32.000 piedi la velocità scende rapida verso i 115. Ormai ho deciso: cloche tutta indietro, piede sinistro e... ci siamo. Oltre alle forti vibrazioni il G.91 ha un sussulto. Alza il muso, o meglio, abbassa la coda e comincia a ruotare. Poi, mentre si scuote come un cavallo imbizzarrito, abbassa e alza alternativamente il muso accelerando e decelerando la rotazione, fin quasi a fermarsi per poi avvitarci di nuovo, violentemente. In questo giro, forse un giro e mezzo, perdiamo oltre 5.000 piedi. Il cuore mi è balzato in gola, allora metto la testa dentro e guardo la cloche, portandola a picchiare e quasi totalmente a sinistra. Docile, come aveva detto Sanseverino, il velivolo arresta la rotazione con circa 110 nodi, poi abbassa il muso e torna perfettamente governabile. Sollevo la visiera e mi guardo. La fronte è madida di sudore, ma adesso è serena. Ora col mio T ci siamo detti tutto. Ora siamo davvero amici, ma devo conoscerlo meglio. Confortato da un'uscita dalla vite senza il minimo problema, nel silenzio dei 30.000 piedi, riprovo: dopo il secondo giro il muso è perpendicolare alla

terra e la velocità di rotazione aumenta, stabilizzandosi. Però si lascia rimettere docilmente. Inutile dire che spesso volte, trovandomi lassù, mi sono lasciato trascinare dal fascino di questa manovra proibita. Talvolta, per togliere la paura inconscia che incuteva, la dimostrai agli allievi. Sottotenenti di allora, Generali e Comandanti di adesso. Fino a quando? Finché un velivolo leggermente svergolato fece un giro più del previsto... e posso assicurare che un giro o poco più, se non pianificati, durano un'eternità!





11° GRUPPO RADAR

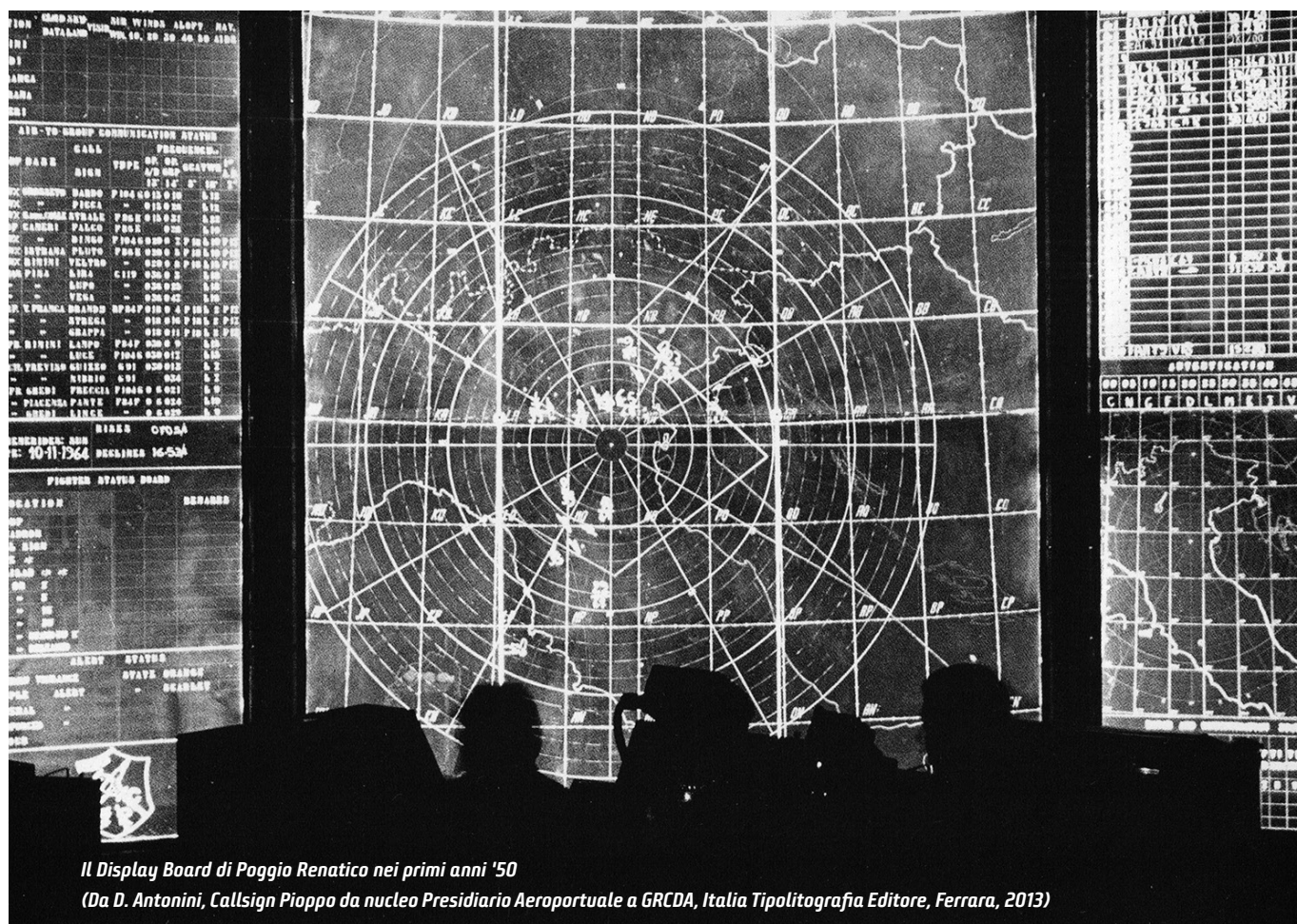
Leonardo Malatesta



Stemma dell'11° GRAM (Archivio Catellani, A.C.)

Il 1° settembre 1950, lo Stato Maggiore dell'aeronautica costituì un Nucleo Presidiario Aeroportuale nel dismesso aeroporto di Ferrara, intitolato dal 1923 alla memoria del pilota Michele Allasia, ferrarese di nascita, ma nativo di Torino. Il Nucleo, dipendeva dal Presidio Aeronautico Regionale di Bologna, affidato al comando del maggiore Vincenzo Vanni. La postazione di Ferrara aveva l'elemento principale sul Radar. Il sito era equipaggiata con un sistema mobile basato su più carri e in particolare su due radiolocalizzatori a dipoli del tipo Air Ministry Experimental Station (AMES), probabilmente una preda bellica da quelli usati dagli alleati per contrastare le incursioni tedesche e abbandonati al termine del conflitto nei campi ARAR (Azienda Rilievo e Alienazione Residui) di Tombolo, in provincia di Livorno. Il primo fu un AMES 6, dalla caratteristica antenna "Yagi", era una "light warning" impiegato per la sorveglianza a corto raggio e alle basse quote, poi giunse più tardi, un AMES 8 - 15 che per la sua caratteristica forma, era chiamato dagli operatori come "radar a materasso". Erano dei radar prodotti negli anni '40 dalla ditta inglese Metropolitan - Vickers. Avevano dei limiti:

ridotte capacità di avvistamento e scarsa precisione, potevano intercettare dei velivoli a circa 100 chilometri e fino a 13.000 metri di altitudine. Il complesso mobile era rischiarato in parte a nord della pista, sede del Nucleo Presidiario e Centro Logistico (LC) e in parte a circa un chilometro, in un piccolo appezzamento di 9.600 m² a sud della pista, poi denominato Centro Operativo (CO) e ampliato. Nel novembre del 1950, al termine del periodo sperimentale, il sito di Ferrara venne ridefinito Posto Guidacaccia. I compiti erano limitati e perciò l'AMES 15, il sensore principale, funzionava solo di giorno per l'addestramento del personale tecnico e dei controllori, mentre l'AMES 6 montato su un camion, era attivato in caso di bisogno come gap - filler o per la ricerca di altri luoghi idonei per la realizzazione di altre stazioni di avvistamento e riporto. Gli echi Radar dei velivoli captati dall'AMES 8 - 15 venivano rilevati dagli specialisti su piccoli schermi di tipo "A" dove erano visibili radiale e distanza, mentre la quota era data da uno strumento numeratore a parte. I dati cinematici erano fono - trasmessi in tempo reale ad altri operatori che li rappresentavano manualmente con delle piccole sagome su un grande tavolo (dove si mettevano la posizione geografica degli aerei) e su tabelle a muro (identificazione, numero degli aerei, quota e velocità), all'interno della Sala Operazioni DAT che era una baracca in legno a elementi smontabili e dislocata nell'area del Centro logistico. Dalla stazione dipendeva la postazione Radar di Punta Marina, in provincia di Ravenna, asservita a un sensore AMES 6. Gli alloggi e i servizi vari del personale della DAT, erano stanziati all'interno dell'ex Istituto Medico Legale (IML) dell'aeronautica, nel centro di Ferrara, tra viale Cavour e via Ariosto. Il 15 giugno 1953, la postazione Radar di Ferrara, divenne un CRP (Control and Reporting Post), alle dipendenze del 1° Settore DAT con sede all'aeroporto Sant'Angelo di Treviso fino all'ottobre del 1954 quando si spostò al monte Venda. Dopo che la fase d'addestramento fu terminata, il sito poté assicurare h 24 le normali funzioni di sorveglianza aerea e anche controllare gli aerei che sorvolavano lo spazio aereo italiano grazie a del personale di controllo di intercettazione. Dalla seconda metà degli anni '50, nel Centro Operativo emiliano si susseguirono una serie di importanti innovazioni tecniche. Ai vecchi sensori AMES furono sostituiti da due Radar trasportabili di nuova generazione: quello di quota AN/TPS 10 D, a scansione verticale della Radio Corporation of America (RCA) e uno di ricerca AN/TPS 1 E della ditta italiana Microlambda, su licenza Raytheon, montato su

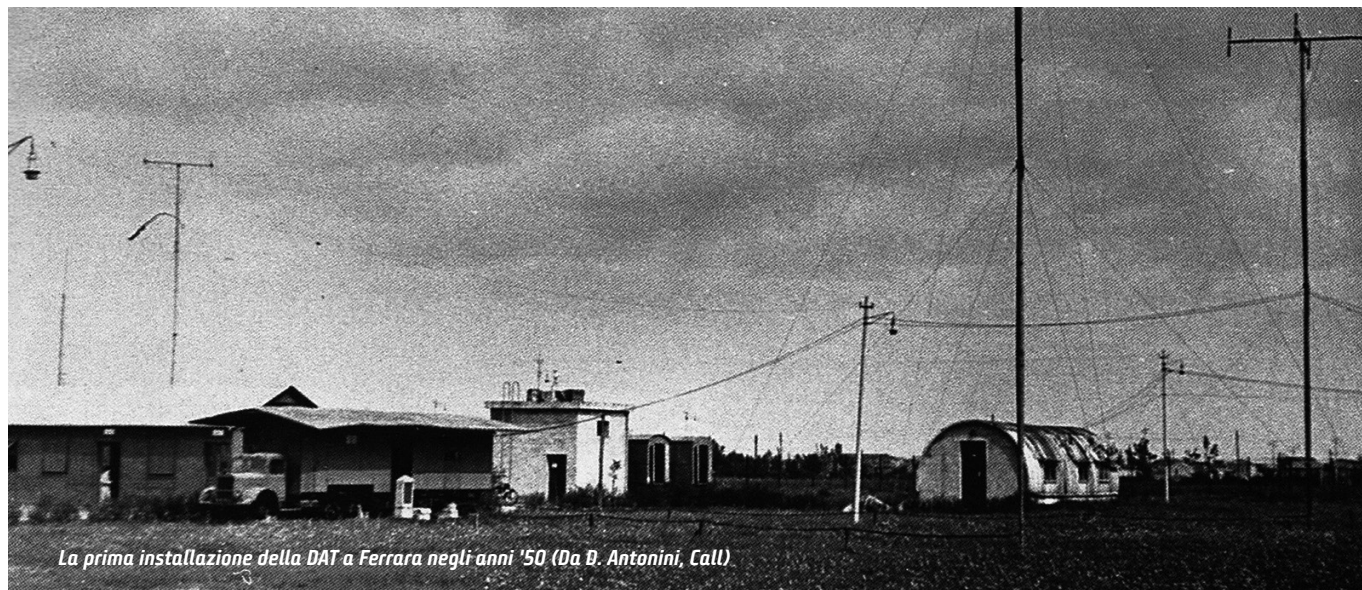


Il Display Board di Poggio Renatico nei primi anni '50

(Da D. Antonini, *Callsign Pioppo* da nucleo Presidiario Aeroportuale a GRCD, Italia Tipolitografia Editore, Ferrara, 2013)

autocarri General Motors e Chevrolet per la funzione di gap – filler. Si affiancarono anche altri due sensori mobili, dell'americana General Electric Company (GEC), uno di ricerca AN/MPS 11 e un altro di quota, AN/MPS 14 con capacità di scoprire aerei fino a 300 chilometri di raggio e 45.000 metri di quota. D'ora in poi gli obsoleti sistemi di presentazione degli echi radar di tipo A furono sostituiti in successione dalle nuove consolle OA 99, usate per la scoperta e l'identificazione dei velivoli, AN/UPA 35, usate per il controllo delle missioni d'intercettazione, dotate di un moderno schermo a presentazione verticale, chiamato Plan Position Indicator (PPI) che visualizzava radialmente e distanza delle tracce agli specialisti della difesa aerea. La quota invece era rilevata dalle consolle chiamate Range Height Indicator (RHI). L'operatore ruotando una manopola e premendo un pulsante, orientava il radar quota metro sulla radiale corrispondente al target e faceva effettuare all'antenna un movimento di brandeggio; l'eco radar di ritorno, calcolato tramite un cursore mobile sull'asse verticale dello schermo, esprimeva in feet l'altitudine del velivolo defezionato. Nella nuova Sala Operativa di Ferrara, rispetto alla precedente che era completamente buia, illuminata solo da riflessi degli schermi e non coibentata, allestita in una baracca metallica, a tunnel, tipo "Nyssen" nel

Centro operativo. Il modo di lavoro era ancora fonetico – manuale e consisteva in una rappresentazione grafica su un'ampia lavagna verticale chiamata Display Board di tutto il traffico aereo visualizzato sugli schermi PPI e nel successivo riporto fonico al Comando del 1° Settore. Nella sala operativa, gli operatori radar facevano i turni, 4 o 5 per coprire le 24 ore; per ogni turno c'erano 16 – 20 uomini con diverse mansioni, degli avieri "lettori – ripetitori – marcatori" sino agli ufficiali responsabili del controllo intercettatori, chiamati guida caccia. Il 1° ottobre 1958, il Centro di Ferrara, che aveva il nominativo radio di Pioppo, ebbe dei nuovi compiti: divenne CRC (Control and Reporting Centre). Nella sua nuova configurazione che prevedeva la presenza fissa in Sala Operativa di un ufficiale con la funzione di capo controllore. Da allora da Ferrara, dopo aver valutato se quell'aereo poteva essere una minaccia si potevano dare degli ordini di intercettazione. Nel 1960, all'infuori dell'AN/TPS 10 D, tutti i sensori furono sostituiti da analoghe versioni di ricerca AN/FPS 8 di quota AN/FPS 6 della General Electric, montate negli anni successivi su basamenti e tralicci dislocati nell'area del CO. Nel 1962, la Sala Operativa fu completamente restaurata e inserita in un nuovo edificio prefabbricato di tipo smontabile della ditta ORAIS di Spresiano, in provincia di Treviso, stanziato sempre nel CO, al lato su



La prima installazione della DAT a Ferrara negli anni '50 (Da B. Antonini, Call)

dell'aeroporto. Il 22 dicembre 1965 il CRC di Pioppo venne dotato di un nuovo Radar, AN/FPS 88, variante nuova del AN/FPS 8 con l'amplificatore parametrico che resisteva ai disturbi elettronici e integrava nell'antenna principale anche un Radar secondario per l'interrogazione elettronica e automatica dei segnali IFF (Identification Friend of Fo) provenienti dai trasponder degli aerei. Il 1° gennaio del 1967, il CRC assunse nuovi compiti, trasformandosi in CRC/P (Centro Riporto e Controllo Principale) che corrispondeva a quello NATO di CRC/MDC (Control Reporting Centre / Master Direction). Gestiva tutte le attività di altre postazioni radar subordinate e poteva rilevare all'occorrenza le funzioni del SOC da cui dipendeva, il 1°, era l'alternato. Poteva dare l'ordine di intervento dei caccia intercettori del 5° Stormo di Rimini e alle unità missilistiche del 17° BOC (Battalion Operation Centre) di Padova e le unità Hawk. Il 15 luglio 1972, il Centro Operativo di Ferrara si trasferì dall'aeroporto della città a quello di Poggio Renatico dedicato al pilota bolognese Giuseppe Veronesi, tenente del Battaglione Aviatori. La nuova postazione era dotata del Radar ARES B. Prodotto dalla ditta francese Thomson CSF, soprannominato anche "Notre Dame" per la grandezza del sistema di antenna. Era un Radar di media potenza, da cui l'acronimo MPR, particolarmente resistente all'inganno ed ai disturbi elettromagnetici, e a scansione tridimensionale, rilevava quota, radiale e distanza degli aerei, entro un raggio di circa 400 chilometri. Il 1° luglio 1974, il CRC/MDC di Ferrara assunse la denominazione di 11° Centro Radar Aeronautica Militare (CRAM). Nel 1983, Pioppo passò dalla configurazione di CRC/NADGE a quella definitiva di CRC/FNS (Full NAEGIS Site), acquisendo la capacità di collegarsi e scambiare informazioni per via telematica e criptata con le piattaforme radar aviotrasportate AWACS. Il 1° novembre c'era la nuova denominazione, 11° GRAM. Il 10 maggio 1993 iniziarono i lavori, che durarono alcuni mesi, per installare un radome che proteggesse il radar dalle intemperie. Nel periodo di non

funzionamento del sistema, il Gruppo continuava ad essere parzialmente operativo grazie al rischieramento della 122ª Squadriglia Radar Mobile proveniente da Borgo Sabotino, dotata di un sistema modulare chiamato MRSC – 403. Il 16 gennaio 1995, il Gruppo venne visitato dal Capo di Stato maggiore, generale Adelchi Pillinini e dal 16 agosto, ci fu lo spostamento del 1° SOC dal Venda a Poggio Renatico, Pioppo fu declassato a CRP. Nel 1998, ci fu un significativo ammodernamento: vennero installati degli apparati più sofisticati e performanti. Il RIS (Radar Integration System) che permetteva di attestare all'11° fino ad otto radar stanziati nel territorio nazionale, la consolle RMCC (Remote Monitoring Control Consolle), necessaria per la gestione tecnico – operativa dei sensori, la Consolle IDM 80 che sostituì la vecchia IDM 2. La nuova consolle aveva un sistema di settaggio a pulsanti e non più a mascherina, di un PPI da ben 24 pollici e da un hardware che gestiva l'operatività nell'ambito di una rete stand alone formata da altre 14 consolle. L'apparato era parte essenziale del nuovo complesso di presentazione dati, chiamato SPD – 80 prodotto dall'Alenia che sostituì il SPD – 2, integrandosi alla perfezione al sistema AEGIS. Dopo lo scioglimento della 5ª ATAF e la nascita a Poggio Renatico del COFA, l'11° è stato sciolto e solamente i militari dell'ente furono inquadrati nella Direzione Operazioni Aeree Correnti del COFA continuando a svolgere i suoi compiti di difesa aerea e divenendo il Gruppo Riporto e Controllo Difesa Aerea, GRCD, dipendente dal COFA. Nel 2014 il GRCD fu sciolto ed inglobato nell'Air Control Centre, ARS, del Comando Operazione Aeree, COA di Poggio Renatico. Il 15 marzo 2017 nasce l'11° DAMI, Difesa Aerea Missilistica Integrata, sempre con sede a Poggio Renatico che ha il compito del controllo dello spazio aereo assieme al 22° DAMI di Licola. Dal 12 aprile 2021, nel quadro della riorganizzazione organica del COA nacque la Brigata Controllo Aerospazio (BCA) che è l'ente che ingloba l'interno complesso della forza armata per la DAMI e il Traffico Aereo

Operativo (OAT). Le funzioni che deve assolvere la brigata è di coordinare e gestire tutte le attività operative e addestrative della difesa aerea, traffico aereo operativo e missilistiche dell'aeronautica militare, gestire e sviluppare i sistemi e i programmi di comando e controllo nazionali e della NATO, sovrintendere alla formazione e all'addestramento del personale della difesa aerea e traffico aereo operativo e rappresenta l'interfaccia dell'aeronautica italiana con i settori della difesa aerea della NATO e dell'Unione Europea. La nuova brigata ha l'obiettivo di dirigere e armonizzare il complesso delle attività della forza armata per lo svolgimento del suo compito primario di difesa aerea e l'utilizzo ordinato e coordinato dello spazio aereo italiano da parte del traffico aereo operativo. Nello svolgimento della funzione di Service Provider concorre a rendere il COA, come Comando di Componente Aerea, il punto di riferimento della forza armata per l'utilizzo e lo sviluppo del potere aerospaziale. L'11° DAMI dipende dalla brigata.



IERI E OGGI



VERONA NELLE IMMAGINI DELL'ARCHIVIO VIZIANO



Verona, alpini in posa presso la sammicheliana Porta Nuova, 1944/oggi



Verona, ponte Garibaldi e vista in direzione di via Garibaldi, 1944/oggi



Verona, militare in posa presso la torre scaligera di lungadige San Giorgio (ex lungadige del Littorio), 1944/oggi



Verona, lungadige San Giorgio (ex lungadige del Littorio), 1944/oggi



Verona, gruppo di soldati in lungadige San Giorgio (ex lungadige del Littorio) con alle spalle la chiesa di San Giorgio, 1944/oggi



Verona, rifugio contraereo in lungadige San Giorgio (ex lungadige del Littorio), 1944/oggi



SQUADRIGLIA ASSI - LA STORIA DI BARACCA RINATA DALLE PROPRIE CENERI

Roberto Mantiero



Un progetto nato durante la pandemia, oltre cento rievocatori coinvolti, quattro terabyte di immagini perduti e una comunità che non si è arresa. Il 23 maggio 2026 la prima a Villaverla. Ci sono storie che nascono da un progetto cinematografico e finiscono con un film. E poi ci sono storie nelle quali il film diventa soltanto una parte del racconto. È il caso di "Squadriglia Assi", il progetto dedicato al Maggiore Pilota Francesco Baracca, alla sua 91ª Squadriglia Caccia e agli uomini che, durante la Prima guerra mondiale, condivisero con lui una delle pagine più importanti della nascente aviazione militare italiana. Perché "Squadriglia Assi" non è soltanto un'opera cinematografica. È una storia fatta di ricerca, passione, amicizia, sacrificio, memoria e, soprattutto, di una straordinaria capacità di non arrendersi. Una storia che comincia nel 2022, durante la pandemia da Covid-19. L'idea iniziale era quella di realizzare un film dedicato alla Squadriglia di Baracca con un obiettivo preciso: presentarlo nell'ambito delle celebrazioni per il centenario della nascita dell'Aeronautica Militare e successivamente portarlo nelle scuole. Non si voleva raccontare soltanto la figura del celebre asso italiano. L'intenzione era quella di riportare sullo schermo gli uomini della 91ª Squadriglia, le loro missioni, la vita quotidiana, i combattimenti e gli episodi realmente documentati. Un lavoro che doveva quindi partire dalla storia e non dalla fantasia. Ma

proprio quando, al termine della pandemia, si iniziava a raccogliere concretamente il materiale per dare vita al progetto, arrivò una notizia che cambiò i programmi. L'Aeronautica Militare aveva affidato alla RAI la realizzazione di una grande produzione televisiva dedicata a Francesco Baracca, "I cacciatori del cielo", con Giuseppe Fiorello nel ruolo del celebre pilota. Di fronte a una produzione di quelle dimensioni, il progetto "Squadriglia Assi" venne accantonato. Non cancellato. Semplicemente messo da parte. Nel frattempo prese forma un altro progetto cinematografico: "La Lettera", dedicato al Sottotenente degli Alpini Adolfo Ferrero, caduto sul Monte Ortigara il 19 giugno 1917. Un'esperienza importante, che permise di affinare ulteriormente il lavoro di ricerca, la sceneggiatura, la ricostruzione storica e la produzione. Poi arrivò il momento di riprendere in mano "Squadriglia Assi". Anche la visione della produzione televisiva dedicata a Baracca aveva fatto emergere, agli occhi di chi da anni studiava la documentazione storica, alcune incongruenze rispetto alle fonti disponibili. Non si trattava di voler competere con una produzione professionale di grande livello e di ben altro budget. Era un'altra cosa. La volontà era quella di realizzare un'opera diversa, costruita soprattutto sulla documentazione storica della 91ª Squadriglia, sui suoi diari e sugli episodi realmente accaduti. Così il progetto ripartì. La sceneggiatura



venne perfezionata. Vennero selezionati gli episodi da rappresentare. La documentazione storica divenne il punto di partenza. Il Diario storico della Squadriglia fu utilizzato per individuare fatti e situazioni da portare sullo schermo. L'obiettivo era semplice soltanto sulla carta: cercare di ricostruire quella realtà con il massimo rispetto possibile per la storia. Non soltanto Francesco Baracca, quindi, ma anche gli uomini che lo circondavano. Piloti, specialisti, osservatori e personale a terra. Uomini che spesso la grande storia ha lasciato in secondo piano, ma senza i quali quelle imprese nei cieli non sarebbero state possibili. Un set grande quanto il Nord Italia. Le riprese divennero progressivamente una vera e propria produzione itinerante. Il progetto venne autofinanziato grazie al contributo di numerose persone e aziende che credettero nell'iniziativa. Con quei contributi fu possibile acquistare uniformi e materiali, organizzare le riprese e sostenere almeno in parte i numerosi viaggi. E di strada ne venne fatta davvero tanta. Le telecamere si spostarono in Emilia-Romagna, terra natale di Francesco Baracca, e poi a Tolentino, Calvisano, Nervesa della Battaglia, Grumolo delle Abbadesse, Comunella di Treviso, Barbarano Vicentino, Longare, Sarcedo, Schio e Villaverla. Ogni località contribuiva a ricostruire un frammento della storia. E insieme alle località crebbe anche il numero delle persone coinvolte. Alla fine furono oltre cento i rievocatori che parteciparono alle riprese. Un numero impressionante per una produzione completamente autofinanziata. Persone che hanno messo a disposizione giornate, spostamenti, uniformi, esperienza e soprattutto passione. Anche l'Austria entra nella storia. Ma "Squadriglia Assi" non è stato soltanto un progetto costruito in Italia. La storia della Grande Guerra non conosce confini moderni e anche questa produzione ne è stata una dimostrazione. Un contributo particolarmente prezioso è arrivato dagli amici e rievocatori austriaci, che hanno condiviso materiale e collaborazione permettendo di arricchire il progetto con immagini e ricostruzioni difficilmente ottenibili altrimenti. Tra i contributi più importanti ci sono state alcune riprese di volo realizzate da Luca Gallina, immagini straordinarie e irripetibili che hanno dato al filmato una dimensione particolare. Erano immagini che non potevano essere semplicemente ricreate in studio. Erano immagini di volo. Materiale prezioso che era stato messo a disposizione del progetto con grande disponibilità e fiducia. E proprio quel gesto sarebbe diventato fondamentale dopo quello che accadde. Al termine di un lungo periodo di lavoro, quando finalmente le riprese stavano per

concludersi, arrivò un'altra prova. Veniva a mancare Arrigo Martini. Una perdita che colpì profondamente tutti coloro che avevano condiviso quella esperienza. Arrigo faceva parte di quella storia. Aveva contribuito al progetto e ne aveva condiviso il percorso. La sua scomparsa arrivò proprio quando sembrava ormai vicino il momento di raccogliere tutto il lavoro fatto e trasformarlo nel film. Da quel momento il suo nome rimase legato anche a "Squadriglia Assi". Perché un progetto come questo non è fatto soltanto di immagini. È fatto di persone. E quando una persona viene a mancare, ciò che ha lasciato diventa parte della memoria dell'opera. Al termine delle riprese erano stati raccolti circa 4 terabyte di materiale video. Un anno di lavoro. Ore e ore di immagini. Scene di ricostruzione, dialoghi, combattimenti, paesaggi, uomini in uniforme e momenti che avrebbero dovuto essere selezionati e montati per dare forma definitiva al film. Poi, improvvisamente, tutto cambiò. L'elettronica dell'hard disk si guastò. Il dispositivo divenne inutilizzabile. Un anno di lavoro sembrò sparire. In meno di quaranta secondi. Non era soltanto la perdita di files. Era la perdita del lavoro di oltre cento rievocatori. Era il sacrificio di tante persone. Erano le risorse economiche investite. Erano i viaggi. Le giornate trascorse sui set. E, soprattutto, erano le immagini che non sarebbero più state ripetibili. Per chi aveva la responsabilità della sceneggiatura e della regia fu un momento di sconforto assoluto. La domanda era inevitabile: Rinunciare o ricominciare? Fu proprio allora che arrivò un gesto che merita di essere ricordato. Il materiale di volo messo a disposizione da Luca Gallina e dagli amici austriaci era già stato precedentemente fornito per la realizzazione del progetto. Dopo il disastro dell'hard disk, quel materiale venne nuovamente inviato. Una seconda volta. Un gesto apparentemente semplice, ma dal valore enorme. Perché quelle riprese erano irripetibili. E senza quella disponibilità, una parte importante del progetto sarebbe andata definitivamente perduta. In un momento nel quale sembrava che tutto fosse crollato, qualcuno decise semplicemente di dire: "Ve lo rimandiamo." È anche attraverso gesti come questo che un progetto riesce a sopravvivere. La scelta fu quindi presa. Non arrendersi. Ripartire dalle immagini che erano rimaste. Vennero recuperate le riprese che nel primo montaggio





erano state scartate per problemi di audio, luce, movimenti o altre imperfezioni tecniche. Materiale che normalmente sarebbe rimasto fuori dal film. Questa volta, invece, divenne la possibilità concreta di ricostruire il progetto. La sceneggiatura venne adattata alle immagini disponibili. Il montaggio venne completamente ripensato. Gli audio problematici furono lavorati cercando di renderli almeno utilizzabili. Non tutto poteva essere recuperato. E non tutto poteva essere perfetto. Ma il film poteva ancora nascere. Nel frattempo il Comune di Villaverla aveva chiesto di poter ospitare la prima. La data era stata fissata da tempo: 23 maggio 2026. Il luogo: il Cinema Teatro Cardinale Elia Dalla Costa. A quel punto non c'era più tempo per pensare a ciò che era andato perduto. Bisognava mantenere una promessa. Una promessa fatta al Comune. Una promessa fatta ai rievocatori. Una promessa fatta alle persone che avevano sostenuto il progetto. Una promessa fatta a chi aveva creduto in quella storia. E forse anche una promessa fatta ad Arrigo. Il 23 maggio, la sala piena la sera della prima la sala si riempì. Oltre trecento persone assistettero alla presentazione del progetto. Davanti a loro non c'era il film che era stato immaginato all'inizio. C'era il film che era stato possibile salvare. Un'opera di circa un'ora e un quarto, nata letteralmente dalle ceneri del progetto originale. Alcuni problemi tecnici erano rimasti. In particolare alcuni audio non erano perfetti, nonostante tutto il lavoro fatto per recuperarli. Ma il pubblico non vide soltanto quei difetti. Vide una storia. Vide il lavoro di oltre cento rievocatori. Vide le ricostruzioni. Vide le immagini di volo. Vide la passione di chi aveva lavorato per anni alla ricerca e alla realizzazione del progetto. E soprattutto riconobbe un elemento che per gli autori era sempre stato fondamentale: la coerenza storica. Non è un film perfetto. È una storia vera di passione "Squadriglia Assi" non pretende di essere una produzione paragonabile ai grandi film televisivi. Non ha avuto grandi budget. Non ha avuto troupe cinematografiche numerose. Non ha avuto mezzi finanziari enormi. Ha avuto qualcosa di diverso. Ha avuto persone. Persone che hanno creduto nella storia. Persone che hanno

messo a disposizione il proprio tempo. Persone che hanno finanziato il progetto. Rievocatori italiani e austriaci. Persone che hanno messo a disposizione materiali. Persone che hanno riaperto i propri archivi. E persone che, quando tutto sembrava perduto, hanno dato una seconda possibilità al progetto. È questo il vero valore di "Squadriglia Assi". Un progetto che continuerà a volare. Il film potrà essere migliorato. Gli autori lo sanno bene. Alcune imperfezioni rimarranno. Ma non ci sono pretese. Non ci sono aspettative di trasformare una produzione nata dalla passione in qualcosa che non è. C'è invece la volontà di continuare a custodire la memoria. Perché raccontare Francesco Baracca significa raccontare una parte fondamentale della storia dell'aviazione italiana. Ma significa anche raccontare gli uomini della sua Squadriglia. Uomini che hanno vissuto più di un secolo fa e che oggi rischiano di essere conosciuti soltanto attraverso una fotografia, un nome o una data. "Squadriglia Assi" prova a restituire loro una voce. E forse proprio per questo il significato più profondo di questa esperienza non sta nella qualità di una singola scena o nella perfezione di un audio. Sta nella capacità di un gruppo di persone di non arrendersi. Un hard disk può rompersi. Quattro terabyte possono sparire. Un anno di lavoro può essere cancellato in meno di quaranta secondi. Ma ciò che è stato costruito insieme alle persone non si cancella così facilmente. Resta nella memoria. Resta nelle immagini che qualcuno ha conservato e deciso di restituire. Resta nelle persone che hanno partecipato. Resta nel ricordo di chi, come Arrigo Martini, non ha potuto vedere il risultato finale. E resta soprattutto nella promessa mantenuta. "Squadriglia Assi" è rinata dalle proprie ceneri. Non è un film perfetto. È qualcosa di più umano. È la testimonianza di una comunità che ha scelto di non arrendersi. Per Francesco Baracca. Per i suoi uomini. Per Arrigo. Per tutti coloro che hanno creduto nel progetto. E per quei giovani ai quali, un giorno, questa storia potrà essere raccontata. Perché dietro ogni nome della storia non c'è soltanto un eroe. C'è un uomo. E finché qualcuno avrà la volontà di raccontarlo, quel nome continuerà a volare.



UNA GRADITA COMUNICAZIONE

Abbiamo ricevuto una gradita comunicazione dall'Aviere Scelto Giuseppe Grilli che riportiamo:

Buongiorno,
mi chiamo Grilli Giuseppe e sono un ex Aviere scelto Aiuto Operatore Missilista che ha prestato servizio di leva nel 72° gruppo IT di Bovolone, con il contingente 3°/49 negli anni 1970/71. Sono iscritto alle Vostre newsletter del "Circolo del 72°" da quando avete iniziato le pubblicazioni e leggo sempre volentieri i vostri articoli. Scrivo questa lettera per un avvenimento avvenuto durante il mio servizio a Bovolone che vi descrivo: Nel mese di agosto 1970 sono stato inviato, insieme ad altri avieri, a prestare servizio al 79° Gruppo di Zelo e successivamente all' 80° Gruppo di Bagnoli di Sopra; terminato il servizio alla base di Zelo, io e i miei compagni a bordo di un pulmino dell'Aeronautica, ci siamo avviati verso Bagnoli di Sopra. Il giorno del trasferimento era il 19 agosto (o giorni adiacenti), sulla strada Romea, non ricordo il paese, un'auto che si immetteva sulla strada da un parcheggio privato, ci tagliò la strada dando origine a un incidente. Il nostro pulmino finì in una scarpata sulla sinistra; io che ero accanto all'autista fui sbalzato fuori passando dal vetro anteriore, gli altri passeggeri non ricordo. Mi ritrovai all'ospedale civile di Rovigo per i primi soccorsi, la diagnosi era trauma cranico e un orecchio quasi staccato; il giorno dopo sul "Gazzettino di Rovigo" apparve un articolo con il titolo "Avieri decollati sulla statale Romea". Successivamente fui trasferito all'ospedale militare di Verona insieme agli altri avieri e rimanemmo in

degenza per una settimana; dopo qualche giorno di licenza mi presentai al comando della 1ª Regione Aerea di Milano, da cui dipendeva la 1ª Aerobrigata I.T., per un controllo sanitario che mi avrebbe consentito di riprendere servizio al 72° Gruppo di Bovolone, la visita andò bene e ripresi servizio. La mia esperienza di Aiuto Operatore Missilista si concluse con il congedo il 16.01.1971 alle ore 9,45. La sera precedente ricordo con emozione il suono del "silenzio fuori ordinanza" nella silenziosa campagna veronese, in onore dei congedanti schierati nel piazzale della base. Vi chiederete perché ho voluto raccontare questo mio episodio di giovane aviere, il motivo è la voglia di nostalgia/ricordi giovanili che a questa età a volte mi prende; per questo vorrei approfondire questi miei ricordi chiedendovi, tramite il vostro data base storico del Circolo del 72°, se avete altri dettagli/particolari e soprattutto i nomi degli altri avieri coinvolti nell'incidente. Ve ne sarei molto grato. Rimango in attesa di un Vostro riscontro. Concludo con una metafora aeronautica; Vorrei vedere sempre più giovani "volare alti con le proprie ali e la propria intelligenza, nel vento (libertà) dei grandi cieli azzurri di tutto il mondo", e oggi Dio solo sa quanto ne abbiamo bisogno, di libertà. Forse sono solo un sognatore/idealista, ma se questo sogno si avverasse completamente, non so quando, vorrà dire che non siamo vissuti invano; intanto prepariamo questi cieli azzurri per i nostri giovani, è una precondizione importante perché possano spiccare questo grande volo liberamente. Un Cordiale Saluto.



Personale del 72° Gruppo IT, fine anni '80

in piedi da sinistra:
Salvatore Guerrasio,
Pasquale De Lauri, Pietro Tolu,
due non riconoscibili,
Andrea Castronovo, Iannello (?)

seduti da sinistra: Pio Bonacquisti,
Mencarelli, non riconoscibile,
Rino D'Angeli, Ivan Marcelli,
Vincenzo Nastasi, Celestino Miele,
non riconoscibile

(foto inviata da Rino D'Angeli)



SERGEANTE PILOTA FRANCESCO MONTESI DI JESI



Buongiorno, mi chiamo E. M. e sono di Milano. Per caso facendo una ricerca storica riguardo un mio parente garibaldino di Jesi di cui sto scrivendo la biografia mi sono imbattuto nel sito: il frontedelcielo.it Ho mandato già un' email trovata sul sito ma credo non sia più attivo. Cercavo informazioni riguardo ad un mio parente aviatore nella 112° Squadriglia Aviatori di ricognizione a Villaverla e Laviano nel 1915/1918. Si chiamava Montesi Francesco di Jesi, ed ho trovato notizie a suo riguardo proprio nel vostro sito. Allego foto. L'altro giorno cercando negli armadi di mia mamma ho trovato un album redatto da lui stesso dove sono raccolte fotografie di ritratti singoli e di gruppo di aviatori con didascalia con date, nomi e cognomi. Se credete che possano esservi utili per arricchire il vostro archivio posso fare delle scansioni ed inviarvele. Se anche voi avete qualche foto dove è ritratto questo mio parente vi chiedo, se non è un disturbo, se è possibile averle. Così da inserirle in questo piccolo libretto che sto scrivendo come memoria ai miei nipoti. Grazie Cordiali saluti E. M..

Naturalmente la signora Montesi ci ha inviato il suo prezioso archivio. Abbiamo aggiornato la pagina degli aviatori marchigiani e ottenuto numerose altre informazioni. Sergente del 156° Reggimento Fanteria, poi al Battaglione Squadriglie Aviatori, n. 17946 di matricola. Inizia i voli di guerra con la 112^a Squadriglia, equipaggiata con apparecchi SAML stanziata a Villaverla il 23 maggio 1917. Era con la squadriglia dal 16 aprile dello stesso anno. Il 20 luglio la squadriglia si trasferisce a Lavariano (Chiasellis). Il 27 luglio Montesi è citato per la prima volta nel diario del reparto quando esegue, al mattino, una crociera fra il Vippacco e il Mare con a bordo il tenente osservatore Ripamonti. In atterraggio l'apparecchio cappotta,

ma entrambi ne escono incolumi. Prova ancora il 31 luglio con il mitragliere Mellei ma in partenza l'apparecchio imbarca e va a sbattere contro un palo telegrafico. L'apparecchio è completamente rovinato ma, ancora una volta, l'equipaggio è illeso. Il 2 agosto il velivolo di Montesi, viene colpito in pieno dalla contraerea durante una ricognizione fotografica sulla zona Komen- Grabovica. Montesi riesce a compiere un atterraggio di fortuna ma il velivolo si sfascia completamente. I due aviatori, con Montesi c'è il tenente Lioy, si salvano. Gli stessi sono colpiti di nuovo il 19 agosto da schegge di shrapnel sull'Hermada. Sempre gli stessi aviatori però finiscono prigionieri il 29 novembre quando vengono attaccati da tre caccia austriaci e costretti all'atterraggio in territorio nemico. Da maggio a novembre Montesi aveva compiuto oltre 60 voli. Decorato con Medaglia d'Argento al Valor Militare e Medaglia di Bronzo. MAVM: Ottimo pilota d'aeroplano, durante un'importante ricognizione fotografica, con l'apparecchio colpito in pieno nel motore ed in altre parti vitali, nonostante fosse investito da un getto d'acqua bollente che usciva dal radiatore forato, con mirabile senso del dovere, manovrando abilmente, prolungava il volo pianeggiante, dando modo all'osservatore di completare la serie di fotografie iniziata e riuscendo quindi a riportare l'apparecchio in territorio nazionale. – Sulle posizioni nemiche di Comen, 2 agosto 1917. MBVM: Intrepido ed ardito pilota d'aeroplano, attaccato da tre apparecchi da caccia nemici, sosteneva un aspro ed accanito combattimento, lottando a lungo con mirabile valore finché, esaurite le munizioni ed avuta l'arma di bordo danneggiata da una scarica avversaria, mentre l'apparecchio veniva colpito in parti vitali, fu costretto ad atterrare in territorio occupato dal nemico. – Cielo del Piave, novembre 1917.



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=z9NHug5Dwms>



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

