NOTIZIARIO N.34

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEL CIRCOLO DEL 72
Associazione di Cultura Aeronautica
Settembre 2017– responsabile: Alessio Meuti
www.quellidel72.it – email: quellidel72@libero.it

IN QUESTO NUMERO:

DEPARTMENT OF THE ARMY TECHNICAL MANUAL

- 1885. Un aerostato a Bovolone
- Il Mito di Icaro
- L'Araldica: il 16° Stormo/Reparto IT
- Gli Avieri operatori Missilisti del 72°
- Il 73° Corso VAM
- La Fossa dei Leoni: Paolo Mora
- La Guerra Fredda, missili Jupiter
- Giovanni Pascoli e Geo Chavez
- L'autunno del Circolo del 72

La base non è più aeronautica
Il Comune nuovo proprietario

Dal 2010 ad oggi molti sono stati i progetti su quest'area ma ora ci sono tre anni di tempo per utilizzarla pena il ritorno allo Stato

Roberto Massagrande

I 120 ettari di terreni dell'ex base militare dell'aeronautica, in via Baldoni, diventeranno di proprietà del Comune di Bovolone. Martedì il Consiglio comunale voterà il formale consenso all'atto di trasferimento che andrà poi sottoscritto dall'Agenzia del Demanio e dalla stessa amministrazione comunale. Il tutto secondo la procedura prevista nel decreto del cosiddetto «federalismo demaniale» del 2013 che permette agli enti locali di chiedere beni dello Stato non più utilizzati. L'acquisizione al patrimonio comunale dell'area «Ex 72° gruppo I.T. - zona lancio», avverrà a titolo non oneroso.

Il sindaco Emilietto Mirandola è soddisfatto: «Il decreto ci è stato comunicato ed ora avverrà l'acquisizione vera e propria. Abbiamo progetti importanti, per la base, che cercheremo di portare avanti con finanziamenti comunitari». Le ipotesi di riconversione e utilizzo sono state tante da che la base ha chiuso, nel 2010. Si parlò di farne una centrale per produrre energia elettrica ma anche di un centro servizi per anziani: nella seduta consiliare forse emergeranno altri piani. Gli enti che diventano proprietari hanno tre anni di tempo per utilizzare gli immobili, col rischio di perdere il trasferimento in caso di mancato utilizzo.

La presenza dell'Arma Azzurra interessa altri territori: sono infatti tre i Comuni che hanno una parte assoggettata a servitù militari. La base occupa 38 ettari ad Isola Rizza, con funzione logistica, dove risiedevano i militari; altri 62 ettari sono ad Oppeano e infine 120 a Bovolone. Il trasferimento riguarda, per ora, solo la parte bovolonese. Con il passaggio di proprietà e la perdita di importanza militare, decadranno anche tutte le servitù che pesavano su altri 220 ettari confinanti, impedendo, ad esempio la piantumazione di alberi o la costruzione di edifici a più piani.

La presenza dell'aeronautica militare in questa zona ebbe inizio un secolo fa, nel 1918 quando, a Ca' degli Oppi, venne costruita una avio superficie che ospitò, durante la Battaglia del Piave, i bombardieri Caproni. Finita quell'esperienza, nel 1929 venne realizzato il campo di fortuna di Bovolone, costituito più tardi, con decreto del ministro dell'Aeronautica Italo Balbo. Nacque così il Reggio Aeroporto di Bovolone. Nel 1935 il campo era in piena attività e nel 1938 divenne sede della Scuola di Volo Senza Motore. Al reparto Alianti, intitolato a E. Barberi, affluirono, fino a settembre del 1940, i giovani della Gioventù Italiana del Littorio per i corsi pre-aeronautici e per il conseguimento del brevetto di volo a vela. Nel 1944 il campo divenne sede del 9° Gruppo di disturbo della Luftwaffe, armata con velivoli Stukas destinati ad operare contro le linee alleate nella zona romagnola. Dal 1959, in piena guerra fredda, con la costruzione di una zona logistica (45 mila metri quadri, con case, caserme, magazzini) ad Isola Rizza, divenne sede del 72° Gruppo I.T. Intercettori Teleguidati della prima Brigata Aerea di Bovolone. •

La base aeronautica nella parte che ricade sotto il comune di Bovolone DEPIRE/FOTO

Il Demanio ha sbloccato i terreni della ex base di Bovolone che sono stati trasferiti ai comuni di Bovolone e Isola Rizza: Pagina 2

Il Mito di Icaro nell'arte, di Alessio Meuti. Un nuovo intervento culturale del Circolo del 72, nel programma delle conferenze 2017-18. A pagina 6

Bovolone. Nel febbraio del 1885 il Comitato organizzatore per il Carnevale (Francesco Pizzoli, Ferdinando Battistella, Gioacchino Dindo e Antonio Bianchini, Benetti) decise di fare le cose in grande allestendo un programma di esibizioni davvero strepitoso: martedì 3 febbraio veglione mascherato con premi; il 5 una grande cena; l'8 una festa da ballo e l'11 un «suntuoso» pranzo; il 12 gara di tiro al piccione e veglione con premi; il 15 e il 17 febbraio ascensione del noto aeronauta belga Henri Blondeau e veglione mascherato con premi. E così domenica 15 febbraio di fronte a circa 10000 persone convenute da ogni parte della contrada. Il viaggiatore e fantasista aereo, che da tempo si esibiva nella città di Verona e in molti altri luoghi d'Italia, diede spettacolo nel nostro paese. Lo spettacolo aereo fu accompagnato da esercizi acrobatici aerei eseguiti da un trapezio appeso al «pallone» Garibaldi. Con i coniugi Blondeau si esibì la piccola Lina Contier, figlia di un grande acrobata aereo amico e compagno di Blondeau, scomparso di recente, e da un altro allievo del Blondeau, tale Alfonso. Gli artisti ammaliarono il pubblico che assiepò le vie principali del paese, ma molti affollarono anche i tetti, e naturalmente, balconi e finestre. La volata finale fu condotta dallo stesso Blondeau: il «Via Tutti» dell'aerostato Garibaldi fu dato alle 16.35 accompagnato dalla note della banda di Bovolone, da un recinto predisposto dietro piazza Pozza e prese terra dopo circa 20 minuti a 4 km di distanza, nei pressi di Bonavicina. Le cronache narrano di una cittadina presa d'assalto, con moltissimi forestieri che invasero gli alberghi, le osterie e le caffetterie; fu una giornata da ricordare anche per gli incassi. Non sappiamo se lo spettacolo fu replicato il 17 febbraio, come da programma. I coniugi Blondeau, quella sera furono ospiti della famiglia Gagliardi.

L'EX BASE DEL 72° GRUPPO I.T. E' STATA ACQUISITA DAI COMUNI DI BOVOLONE E ISOLA RIZZA

Finalmente si è concretizzato il progetto che abbiamo tante volte sollecitato in questi anni, cioè il passaggio delle zone militari del nostro ex Gruppo alle relative comunità locali. E' un avvenimento che salutiamo con favore perché finalmente, dopo anni di assoluta chiusura da parte del Comando del 51° Stormo di Istrana, cui era stata affidata la custodia, si potrà sperare in un proficuo impiego ai fini pubblici dei terreni. *(L'Area di Lancio situata nel Comune di Bovolone ha una superfice di 216.000 mq. La Zona Logistica, quasi interamente nel comune di Isola Rizza, tranne un piccolo appezzamento situato nel territorio del comune di Oppeano, si estende per 61.218 mq)*

La parte di Bovolone

Costi per il passaggio di proprietà e bonifica

Il trasferimento «a titolo non oneroso» della base militare dismessa di via Baldoni comporterà alcuni oneri, non ancora quantificati, per il Comune. Come costi notarili per il passaggio di proprietà dell'area e quelli di bonifica, sui quali non è stato per ora detto nulla. L'atto di trasferimento della base dell'aeronautica «zona lancio» di via Baldoni è stato approvato in Consiglio a luglio. Ora sono arrivati i nodi al pettine. Intanto il Comune deve capire tempi e modi nei quali la zona entrerà effettivamente in possesso dell'ente, una quarantina di ettari cioé circa 120 campi veronesi, che avverrà solo sottoscrendo l'atto da parte del Demanio e dell'amministrazione.

Tuttavia, al di là della soddisfazione unanime dei consiglieri, la delibera ha innescato uno scontro tra Lega Nord e lista Mirandola Sindaco sulla richiesta di leggere integralmente la delibera e l'allegato, una lettera dell'Agenzia del demanio. Lettura che, dopo breve interruzione dei lavori, è stata fatta non dall'assessore competente, Claudio Casagrande, ma dal capogruppo di maggioranza Vladimir Castellini.

L'ultimo ammainabandiera nell'ex base aeronautica «Franco Cappa» di via Merle ad Isola Rizza, si è svolto nella primavera di sette anni fa. Prossimamente l'ex area logistica del 72° Gruppo Intercettori Teleguidati, potrà tornare ad essere utilizzata a favore dei cittadini. Tutto ciò grazie all'intervento del Comune di Isola Rizza: L'Agenzia del demanio, infatti, ha dato il via libera alla cessione gratuita al municipio dell'ex quartier generale che un tempo ospitava gli avieri. Seguendo, così, un iter analogo a quello che, a poche centinaia di metri di distanza, ha interessato recentemente l'ex area di lancio del dismesso presidio militare, ceduta dallo Stato al limitrofo Comune di Bovolone. Nei giorni scorsi, dunque, la direzione regionale demaniale, che ha sede a Venezia, ha scritto al sindaco Silvano Boninsegna per comunicare il nulla osta del trasferimento di proprietà, dallo Stato all'ente locale, dei 60 mila metri quadrati che ospitano le ex strutture di comando del 72° Gruppo. Tale operazione è stata possibile grazie al «Federalismo demaniale», che consente l'assegnazione ai vari Comuni dei beni statali inutilizzati. L'acquisizione vera e propria sarà sancita a settembre dal Consiglio Comunale. L'assemblea civica, evidenzia il sindaco Boninsegna, ratificherà l'acquisizione dell'ex zona logistica al patrimonio municipale. Tale atto verrà poi trasmesso al Demanio. Era stato lo stesso primo cittadino, nei mesi scorsi, a chiedere ai funzionari governativi di poter disporre dell'aerea militare, che si trova in località Merle, ai confini con Bovolone. L'istanza del municipio era volta a recuperare l'ex presidio aeronautico che, dal 2010 ad oggi, mostra evidenti segni di degrado, legati al mancato utilizzo e al lungo abbandono. Il federalismo demaniale, prosegue il sindaco Boninsegna, ci concede tre anni di tempo per dare una sistemazione all'ex base degli avieri. Per questo, studieremo delle soluzioni che siano compatibili con la destinazione d'uso urbanistica di quell'area. Per prima cosa chiederemo all'ufficio tecnico di effettuare una perizia per determinare il reale valore degli immobili e del terreno. Quindi il Sindaco aggiunge: A me piacerebbe che il complesso divenisse sede di associazioni, magari con la realizzazione di campi da tennis, di pallavolo o di altre discipline sportive, in modo da rendere l'area utilizzabile da tutta la popolazione. Si tratta di individuare il progetto più adatto e le risorse per poter intervenire, anche con il coinvolgimento di privati.

(Da L'Arena del 12 agosto 2017, articolo di Fabio Tomelleri)

L'ARALDICA DELLE UNITA' NIKE ATTRAVERSO I CREST
IL 16° REPARTO / STORMO I.T.

di Giorgio Catellani

Il 1° ottobre 1964, nell'ambito della generale ridenominazione delle unità che costituiscono la 1^ Aerobrigata, il 6° Gruppo IT si trasforma in 16° Reparto IT e dopo qualche tempo adotta un proprio specifico emblema. Nel distintivo del Reparto, il missile stilizzato che campeggia nello scudo raffigura il sistema antiaereo Nike, utilizzato per assolvere i compiti di difesa aerea del territorio assegnato all'unità. L'istrice, sul quale il missile è sovrapposto, simboleggia l'efficacia con cui tale sistema d'arma è in grado di svolgere la missione difensiva affidatagli, così come gli aculei dell'istrice rappresentano una valida protezione per l'animale contro eventuali aggressori. Il fondo dello scudo è di colore azzurro, caratteristico dell'Aeronautica. In seguito, con decorrenza dal 1° novembre 1985, il Reparto assume la denominazione di 16° Stormo IT e si inizia a valutare l'opportunità di adottare un diverso stemma che richiami le tradizioni dell'unità. Nel 1988 è quindi definito un nuovo emblema, il cui soggetto è semplicemente costituito da un bastone argento, che simboleggia le funzioni di comando svolte dall'ente nei confronti delle unità dipendenti, con equità e giustizia, come sottolineato dal colore argento che in araldica ha anche tali significati. L'aquila ad ali spiegate posta sul pomolo del bastone indica che si tratta di un ente dell'Aeronautica Militare mentre il colore verde della banda che lo contiene è simbolo di onore e vittoria; il fondo azzurro (in qualche caso molto scuro) dello scudo richiama il cielo, ambiente operativo dello Stormo e delle sue articolazioni. La prima versione adottata, per la quale non si ha notizia di crest ma solo di distintivi in metallo per la giacca dell'uniforme ed in stoffa per le combinazioni da lavoro, è caratterizzata dalla parte superiore dello scudo concava. Tuttavia, questo modello è presto sostituito dalla versione definitiva, ufficialmente autorizzata dallo SMA il 22 gennaio 1990 e per la quale risultano i crest illustrati in basso.

Placca per crest del 16° Reparto IT

Stemma 6° Gruppo - disegno 1969

Distintivo da giacca del 16° Stormo IT - primo tipo

Nella descrizione ufficiale del distintivo, si dice che questo riprende lo stemma originario del 6° Gruppo Aeroplani del 1917, dal quale - attraverso varie trasformazioni - deriva il 16° Stormo IT. Per lo stemma di tale Gruppo è noto solo il disegno a fianco, tratto da un numero di Rivista Aeronautica del 1969, che mostra uno scudo con il bordo superiore concavo, il fondo tricolore ed un bastone di comando dorato. Sulla base delle conoscenze attuali non si è in grado di stabilire con certezza se questi fossero effettivamente i colori dell'emblema e nemmeno se questo disegno abbia realmente al tempo individuato il 6° Gruppo. Infatti, potrebbe anche trattarsi di una proposta di stemma non effettivamente adottato oppure di una rielaborazione artistica fatta in anni successivi. In ogni caso, questo è ufficialmente ritenuto essere il progenitore del distintivo di cui si tratta.

I crest del 16° Stormo IT

GLI AVIERI OPERATORI MISSILISTI DEL 72° GRUPPO I.T.

Sono 559 i nominativi degli avieri autisti che hanno prestato servizio nel 72° Gruppo I.T., distribuiti in un arco di tempo che va dal 1965, con Luigi Merlin, fino al 2003 con Francesco Carotenuto. Sono solo quelli che abbiamo registrati come tali nel nostro database. Naturalmente non sono tutti. Mancano in primo luogo quelli dei primi 6 anni e poi abbiamo, nel nostro database 1705 nominativi senza categoria. Tra loro ci saranno ancora molte decine di Operatori Missilisti.

A

Rosario
Raffaele
Roberto
G.Luca
Claudio
Ezio

Riccardo

Guelfo

Pierino
Flavio
Ennio
Marco
Marco

Rolando

Renato
Fernando
Massimo
Roberto
Gianluca
Michele
Paolo
Vincenzo
Giovanni

Giuseppe
Ivan

Abbate
Adesso
Adiletta
Agostini
Aimi
Airaghi
Alberini
Albertini
Albini
Aldrovandi
Alessandri
Allari
Amati
Amicabile
Ancelotti
Anceschi
Andena
Andreoli
Andruccioli
Angelini
Angelini
Antichi
Anzini
Apostoli
Aracri
Armellin
Arrigo
Arvati
Ascari
Ascione
Avanzi
Azzoni

B

Guido
Roberto
Luciano
Luca

Giorgio

Mauro
Umberto
Alberto
Maurizio
Sergio
Graziano
Marco
Antonio
Ivano

Riccardo
Vincenzo
Alberto
Luca
Maurizio
Maurizio

Baccarin
Bacchi
Badiali
Baggio
Baldini
Baldini
Baldo
Balis Crema
Ballotta
Balzaretti
Baratti
Barbieri
Barilani
Baroni
Baroni
Barulli
Barzizza
Bassi
Bassi
Bassi
Bassi
Bassi
Bassini
Bassini

Gianni

Giuseppe
Antonio
Luigi
Pierangelo
Tiziano

Marzio
Helenio
Claudio
Erminio
Sandro
Umberto
Fabrizio
Angelo

Marino
Andrea
Adriano
Achille
Marco
Luciano
Mario

Pier Giorgio
Ezio
Maurizio
Luigi
Giuseppe
Sergio
Attilio
Marco
Alberto
Nicola
Maurilio
Roberto
Lucio
Patrizio
Giuseppe
Giovanni

Antonio
Ilario
Mauro
Adolfo

Claudio
Giuliano
Mauro
G.Luigi
Daniele

Davide
Fabrizio
Luigi
Flavio

Begotti
Begotti
Begotti
Begotti
Bellan
Bellintani
Bello
Belloni
Belloni
Benato
Bendandi
Bendazzoli
Benlodi
Benzoni
Berardi
Beretta
Beretta
Bergamasco
Bergamini
Bergonzini
Bernardelli
Bernasconi
Bernasconi
Bernocchi
Bersan
Bersanetti
Bersani
Bert
Berti
Bertoletti
Bertoli
Bertolotti
Beschi
Bettinardi
Bevilacqua
Biancalana
Biancardi
Bianchetti
Bianchini
Bidoggia
Bighelli
Bigolin
Billibani
Bimbatti
Bini
Bionadi
Biscaglia
Bissoli
Bissoli
Bizzocchi
Bodoardo
Boffa
Bogoni
Bonaiuto
Bonatelli
Bondi
Bondi
Bonetti
Bonincontri
Bonomi
Bonomini

Franco
Alberto
Loredano

Maurizio
Paolo
Massimo
Valter
Silvano
Marco
Paolo
Marco
Franco
Roberto
Walter
Cristian
Roberto
Fulvio
Marco
P.Angelo
Marco
Giancarlo
Rocco
Alfredo
Armando Silvestro

Alberto
Alessio
Fausto

C

Livio

Marcello
Daniele
Giuseppe
Paolo
Gian Luca
Giordano
Paolo
Livio
Giuliano
Aldo
Mauro
Gianni
G.Carlo
Gabriele
Marco
Manuele

Achille
Luciano
Andrea
R.
Giorgio
Enzo
Massimo
Luigi

Bruno

Bonsignore
Bonzi
Borghi
Borlini
Borrione
Borromeo
Bosco
Boselli
Bosi
Bosia
Bottari
Bottazzi
Bottini
Bozzini
Bozzoli
Braga
Bragato
Braggio
Brambilla
Brambilla
Brambilla
Brera
Brighi
Brogi
Brunetti
Bruni
Bruni
Buccheri
Bulgheroni
Burzacchi
Buschini

Caldi
Calloni
Calvi
Camerati
Campagnini
Cancellieri
Canella
Caramori
Cardani
Carughi
Casagrande
Casali
Casalini
Casarini
Casaro
Casazza
Casiraghi
Castellani
Castellaro
Castellini
Castellini
Castellini
Castellini
Castiglioni
Catellani
Cattabiani
Cavaler
Cavalli
Cavalli
Cavallo
Caverzasi

Marco
Michele
Fulvio
Raffaello
Giovanni
Oreste
Sergio
G.Luca

Roberto
Nicola
Nicola
Luigi
Andrea
Mauro
Mauro

Giovanni
Luca
Davide
Graziano
Angelo
Antonio
Lino
Matteo
Stefano
Roberto

Riccardo
Diego
Franco

D

Franco
Franco

Marco

Michele
Severino
Roberto
Tommaso

Cavetti
Cavinato
Centenari
Ceruti
Cerutti
Cesari
Chignoli
Chinaglia
Ciarutti
Cifelli
Cifiello
Ciolino
Ciresa
Cobelli
Cocco
Cocconi
Codari
Colaci
Colombo
Colombo
Comini
Compagnoni
Conato
Conte
Contini
Corazza
Correri
Costanzini
Costi
Crespiatico
Crevoli
Crotti

D'Aietti
Dal Bosco
Dal Giudice
Dal Soglio
Dall'Aglio
Dalledonne
Danasi
Daniele
De Bellis

Marco

Claudio
Carlo
Luciano
Claudio
Orlando
Sergio
Vittorio
Sergio
Daniele
Adriano

Giuseppe
Michele
Roberto
Luigi

De Bernardi
De Fanti
De Matte'
De Nobili
De Stefani
De Vecchi
Degani
Degoli
Del Prà
Del Signore
Delfino
Della Bassa
Dell'Orto
Dematte'
Diana
Dinic
Donatelli
Dondi
Durosini

E

Fabrizio
Gianni

Giuliano

Elmi
Elmi
Epifani
Este

F

Nico
Eugenio
Massimo
Maurizio
Roberto
Cristian
Tiziano
G.Luca

Francesco

Elio
Gianni
Roberto
Antonio
Mario
Carlo
Paolo
Luca
Giuliano
Angelo
Giorgio
Carlo
Bruno
Antonello

Emanuele

Erminio
Franco

Facchinetti
Fagan
Falchieri
Fantini
Farinazzo
Farinelli
Ferla
Ferracin
Ferrari
Ferrazzi
Ferrentino
Ferri
Ferri
Filoni
Fiordilino
Fiorini
Florenzi
Foresti
Formenti
Fornasari
Fracassi
Frassine
Frattini
Frigerio
Frongia
Fugazza
Fumagalli
Fumagalli
Fumaneri
Fumarli

G

Francesco
Mirco
Remo
Massimo

Arnaldo
Roberto
Daniele
Lucio
Roberto
Ezio
Ermanno
Franco
Nicola
Pierfilippo
Fiorenzo
Franco
Giuliano
Giovanni
Agostino
Giulio

Mauro
Franco
Antonio
Antonio
Guido
Angelo

Gaboardi
Gabrielli
Gabusi
Gagliardoni
Gaito
Galassi
Galeotti
Gallo
Gandin
Gardoni
Gasparini
Gasperi
Gavazzi
Gavioli
Gazzini
Gazzola
Gazzoni
Gelato
Gennaro
Gherardi
Ghidoni
Ghioni
Ghisalberti
Giacomelli
Giacomini
Giannella
Gianni
Gianni
Gianni

Salvatore
Stefano
Fabio
Maurizio
Renato
Marco

Remo
Libertino

Stefano
Mario
Fabio
Mario
Saverio

Fabio
G.Domenico
Franco
Ivaldo
Domenico

Flavio

Giacomo

Giannì
Gibellini
Gibertoni
Gilardi
Gioppato
Giovannini
Giuliano
Giuliano
Giuliano
Giuliano
Gorrerri
Gosetti
Gozzoli
Gozzoli
Grancagnolo
Grandi
Grassi
Grazioli
Griffini
Grigoli
Grimaldi
Guerra
Guglielmi
Guidotti
Guizzardo

I

Angelo
Roberto
Salvatore
Alessandro

Iannuzzi
Ilengo
Incannella
Ingrami
Inverardi

L

Natale
Emanuele
Christian
Alessandro

Roberto
Antonio
Bruno
Maurizio

Valerio
Simone
Massimiliano
Amedeo
Fabio

La Bozzetta
Lanfranchi
Lanza
Latini
Lavarda
Lavuri
Leo
Leporati
Leprotti
Liani
Lomazzi
Lonardi
Lonardi
Longato
Loprieno
Lorini

Stefano
Mariano
Paolo
Antonio
Giuseppe
Paolo
Mario
Gaetano

Lucchini
Lucchini
Lucchini
Lucio
Lugoboni
Luitprandi
Luoni
Luppi

M

Federico
Paolo

Cesare
Roberto
Massimo

Marco

Stefano
Emidio
Lorenziano
Lorenziano

C
Oreste
Cesare
Alessio
Mario
Massimo
L.

Dario

Franco
Marco
Roberto
Angelo
Giulio
Silvio
J.Marie
Michele
Massimo
Gabriele
Marco
Alberto
Alberto
Adriano

Magalini
Maggi
Magnanini
Magodi
Malacarne
Malaguti
Malaraggia
Malavasi
Maleti
Malgrati
Mancini
Manfrinato
Manfrinato
Mannana
Marcellini
Marchesini
Marchiori
Marchiotto
Margaroli
Mari
Marigo
Marini
Mariottini
Marocchi
Marrocco
Martin
Martinelli
Martinelli
Martini
Martini
Martini
Masc Heroni
Masotta
Massari
Matera
Mattiazzo
Mazzali
Mazzetto
Mazzi
Mazzo
Medei
Mella

Pino
Francesco

Andrea
Mauro
Marcos
Silvano
Ferdinando
Antonino
Pompeo

Giovanni

Renato
Sergio
Carlo
Andrea
Roberto
Riccardo
Emidio
Claudio
Angelo

Melucci
Menini
Micozzi
Milan
Minucci
Molin
Molinari
Molteni
Monaca
Montagna Granato
Montaldi
Montemanni
Morando
Morselli
Moruzzi
Motta
Munari
Muraro
Murelli
Muzzolon
Muzzolon
Muzzolon
Muzzolon

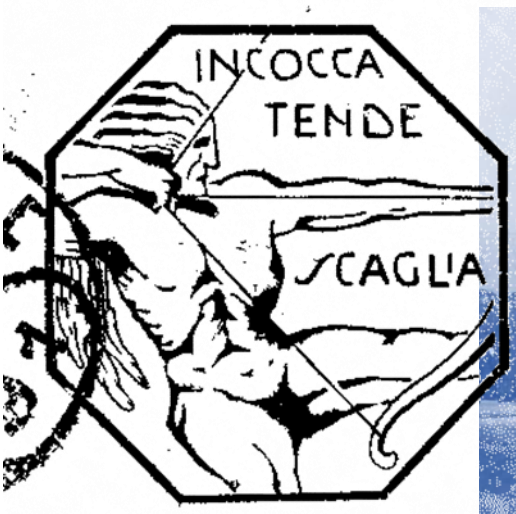
N

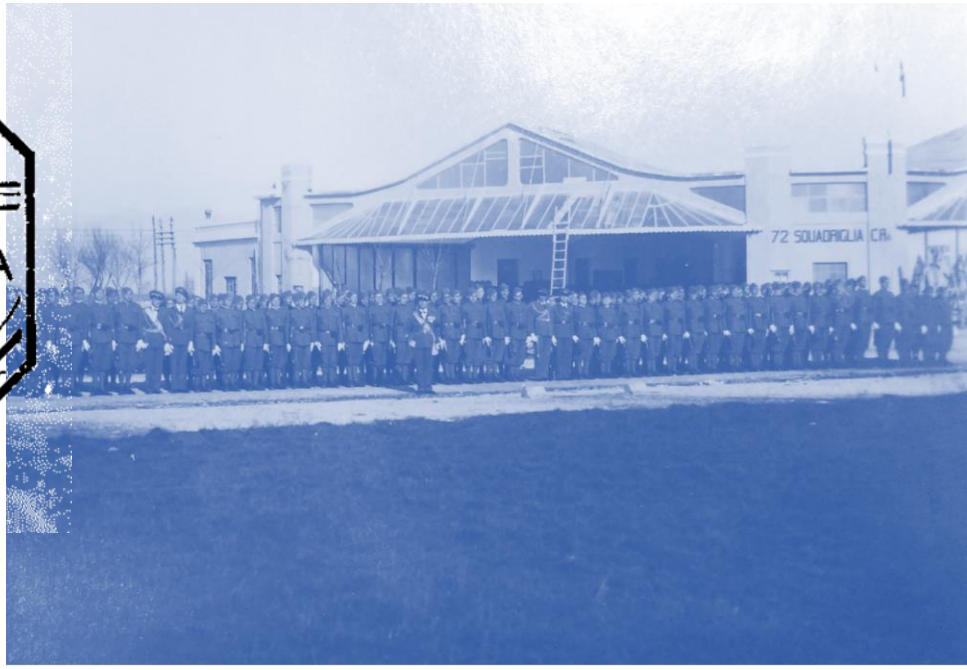
Giuseppe
Massimo
Bruno
Giuseppe
P.Battista
Roberto

Nastasia
Neri
Nicolini
Nobile
Nodari
Noris

O

Olzi
Onesino
Orioli
Ottoboni





Un'altra bella immagine della vita del 1° Stormo Caccia negli anni trenta. Siamo a Campoformido (Udine) in occasione de giuramento delle reclute della classe 1910. Era il 10 dicembre 1931 e la cerimonia si svolse davanti all'hangar della 72^ Squadriglia

Il Mito di Icaro

Gli antropologi sostengono che i miti più antichi e duraturi, tra quelli che l'umanità ha prodotto, sono quelli che hanno per soggetto il fuoco e il volo. Tra i molti personaggi alati, ma anche animali, che popolano l'universo ancestrale dell'uomo moderno certamente Icaro è il più rappresentativo e longevo. Tra gli animali basterà ricordare il cavallo Pegaso. Ho pensato che inserire il mito icarico tra gli argomenti di cultura aeronautica che ogni anno, il Circolo del 72, propone all'attenzione del pubblico veronese, sarebbe stata una operazione decisamente fascinosa ed interessante. L'idea è nata dall'osservazione di una famosa tela di Pieter Bruegel Il Vecchio, intitolata "La caduta di Icaro", che alcuni considerano uno dei più affascinanti quadri della storia dell'arte. Nell'osservare l'opera l'occhio scansiona immediatamente il cielo alla ricerca della famosa figura che dovrebbe essere il soggetto principale. Al suo posto, al centro del quadro, abbiamo un contadino che ara la terra. Solo in un secondo momento ci accorgiamo che Icaro c'è, in effetti, ma è già caduto, si vedono solo le sue gambe nella parte destra del quadro, in basso, mentre stanno scomparendo tra i flutti, accanto ad un vascello, che continua a navigare, incurante del dramma che si stà svolgendo a pochi metri dalle murate. C'è né abbastanza per rimanere sconcertati: il protagonista non è al centro dell'attenzione ed è rappresentato nel momento in cui scompaiono, insieme a lui, anche le illusioni secolari sulla possibilità di aprire nuovi orizzonti all'esperienza umana. C'è anche dell'altro: tutto il resto dell'opera ci mostra una umanità operosa, soddisfatta e indifferente a quanto accade, nessuno rivolge lo sguardo al dramma in atto. Ovidio, secoli prima, ci aveva fornito una versione diversa, celebrando l'eroe che tentava di superare le barriere naturali grazie all'ingegno e alla creatività del padre, Dedalo, che aveva pensato e costruito le delicate strutture atte al volo. Nel mito ovidiano Icaro non subisce quell'umiliante solitudine cui è condannato (apparentemente) dal fiammingo rinascimentale, ma partecipa ad una impresa nuova ed entusiasmante.

La fine del giovane non è legata all'impossibilità della prova ma solo all'intemperanza, all'ardore giovanile, da qui la lettura morale e propagandistica voluta in un ambiente di celebrazione della pace augustea: solo seguendo alla lettera i consigli del padre (l'imperatore) si può essere salvi. Dunque il mito vive attraverso le epoche e diviene mezzo di rappresentazione del mondo. Vediamo altri due esempi. Il primo viene dalla scultura con il famoso gruppo marmoreo «Dedalo e Icaro» di un giovane Antonio Canova che propone un diverso punto di vista. Canova libera i due protagonisti da ogni forma di retorica, ma da spazio ai sentimenti che legano padre e figlio nel tentativo di salvezza dalla morsa di Minosse. Nel viso di Dedalo si avverte infatti, la speranza mettere in salvo Icaro ma anche il timore dello stesso padre per il fallimento dell'impresa. Icaro, invece mostra dal canto suo una fiducia incondizionata e si affida serenamente alle attenzioni premurose del padre. L'opera di Canova è del 1779. Arrivando a tempi più prossimi agli attuali troviamo Henri Matisse che dipinge, nel 1947, Icaro in un cielo stellato, mentre abbraccia il blu dell'ignoto e tenta di toccare le stelle con la punta delle dita. E' scomparso uno dei protagonisti della storia, il sole. Non ci può essere luce nell'eternità e questa figura goffa, più che altro un ombra, sembra esprimere nel cielo tutta la felicità di essere vivo seppur in tempi che non permettono alla maggior parte dell'umanità di esprimersi liberamente (1944-47). Un giorno Matisse fu chiamato ad esprimere qualcosa sul Jazz e dipinse un volo, un volo ardito dentro un cielo turchino, come quello di Icaro. Questo volo icarico (nell'immagine) fu una delle venti lastre da lui create per illustrare il suo libro sul Jazz. L'opera fu realizzata in una tecnica, il *paier decoupè*, affine al *collage*. La forma essenziale quasi goffa dell'ombra sembra suggerire la consapevolezza di questo essere dei propri limiti. L'uomo non conosce la realtà, ha la ragione, ma è consapevole che da sola non basta. Allora si può vivere nella prospettiva dell'eternità solo se si cerca continuamente il senso della propria esistenza e si può volare nel cielo e nel mistero se si ha coscienza del proprio limite. ***Alessio Meuti***

IL 73° CORSO VAM A BOVOLONE 1976-1977

Abbiamo finalmente la pagina completa del 73° Corso VAM del 72° Gruppo I.T: con l'elenco completo degli avieri. Sono 18 in tutto, arrivati nel 1976 e posti in congedo l'anno successivo. Sono: Renato Bertoglio, Walter Bonora, Giuseppe Bortoli, Giorgio Caldognetto, Giuseppe Candi, Mario Chiappa, Giovanni Colombo, Conti, Armando Costa, Giovanni D'Angelo, Domenico Gallo, Alessandro Gandini, Giovanni Manzato, Antonio Radano, Ermes Salogni, Stocola, Giovanni Trevisan. L'Av. VAM Stocola fu congedato in anticipo. La pagina si trova sul nostro sito: http://www.quellidel72.it/personale/avieri/vam_73.htm.
Naturalmente sono possibili tutte le integrazioni come sapere lo scaglione di leva, quando sono arrivati a Viterbo, la data di arrivo a Bovolone, la data di congedo, il nome di battesimo dell'aviere Conti, ecc. Intanto davvero grazie a Giovanni Trevisan che ci ha fornito l'immagine con la «stecca».

PAOLO MORA
DENTISTA ODONTOIATRA

Ha prestato il servizio militare di leva ad iniziare dal luglio 1985 presso la SARVAM di Viterbo per raggiungere successivamente il 72° gruppo di Bovolone come aviere VAM. Dopo alcune settimane passava al Comando Sezione Servizi Generali, diretta allora dal Cap. Giovanni Pucci. Si è congedato nel 1986 con il grado di aviere scelto.
Dopo il servizio militare terminava l'iter universitario nel 1991 con la laurea in Medicina e Chirurgia che gli consentiva l'ingresso nel reparto di Odontostomatologia e Chirurgia Maxillo-Facciale del Prof. Gotte presso il policlinico di Borgo Roma (VR). Attualmente opera come libero professionista presso il suo studio di Legnago.
Avvicinatosi al mondo del volo già nel 1990 effettuando lanci con il paracadute, riusciva a conciliare la passione per la medicina con quella del volo ottenendo l'attestato VDS nel 2005 presso la Scuola Volo dell'Aeroporto di Legnago. Ed è a questa realtà che è rimasto fedele rimanendo da dieci anni membro del Consiglio Direttivo e seguendo con passione l'attività dell'Associazione che comprende una cinquantina di piloti e una decina di velivoli, oltre alla presenza della scuola di Volo VDS. Realtà questa che, oltre a rendere possibile la formazione continua di giovani piloti, fiore all'occhiello dell'aeroporto di Legnago, è ultimamente stata implementata con il corso VDS per elicottero.

LA GUERRA FREDDA

Come la stampa italiana ha raccontato il lungo periodo tra la fine del secondo conflitto mondiale e la caduta del muro di Berlino

LA STAMPA

Il lungo periodo storico che ha caratterizzato la nostra generazione e quella precedente inizia ad interessare sempre di più l'opinione pubblica e gli studiosi. Un punto di vista interessante è quello di vedere come la stampa ha trattato il tema e come ha informato gli italiani. Il 31 marzo 1959 il quotidiano torinese annuncia la prossima installazione dei missili nucleari Jupiter sul territorio italiano:

DALLA SARDEGNA E DAL VENETO I MISSILI AMERICANI «JUPITER» FRONTEGGIANO GLI «M103» RUSSI

Le caratteristiche dei due ordigni si equivalgono – I sovietici hanno quaranta rampe di lancio dislocate da Leningrado a Kuybiscev – I paesi della Nato, ristabilendo un equilibrio di potenza, rendono quasi «impossibile», un conflitto che finirebbe per sterminare l'intera umanità

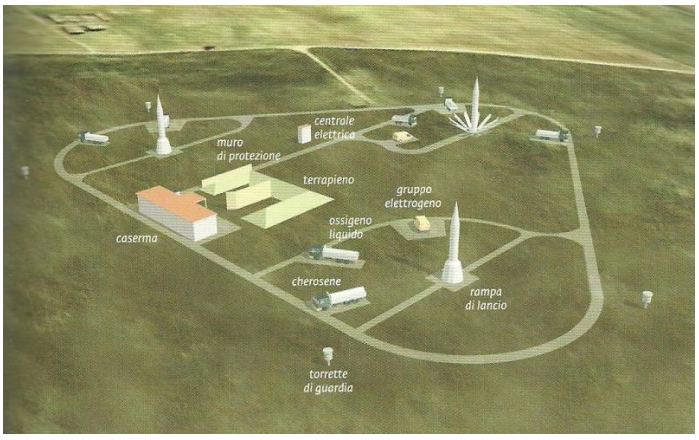
«Una terza guerra mondiale non ci sarà» disse un giorno Oppenheimer, il realizzatore insieme con Fermi della prima bomba atomica, e aggiunse, riferendosi agli americani e ai russi: «Siamo come due scorpioni dall'aculeo avvelenato in una sola bottiglia». Intendeva dire che le due massime potenze mondiali possiedono ormai i mezzi tecnici per «distruggersi completamente a vicenda». L'importante, precisò una volta l'ex presidente della Commissione atomica americana Lewis Strauss, è che ciascuno degli avversari si renda conto con assoluta chiarezza di questa «irrimediabilità» dell'offensiva nucleare. L'installazione in Italia di basi per missili nucleari in Sardegna e nel Veneto rende maggiore la «capacità di rappresaglia» del mondo occidentale nel confronto dei sovietici, e quindi fa capire sempre più chiaramente ai russi che una guerra atomica non sarebbe un buon affare per nessuno – per questa ragione, dunque, e dato che le democrazie non scateneranno mai per prima una guerra, il provvedimento annunciato dal nostro governo in accordo con l'America può divenire un contributo alla causa della pace. I primi missili (la parola missile deriva dal latino mittere che vuol dire lanciare, a va pronunciata con l'accento sulla sillaba iniziale, missile) sono stati costruiti a scopo bellico dalla Germania hitleriana negli anni dal 1942 al 1944. La V2 scagliata su Londra dalle basi situate sulla costa del Mar del Nord e della Manica, rappresenta il prototipo delle armi più moderne costruite sia negli Stati Uniti che nell'Unione Sovietica. I russi hanno iniziato immediatamente dopo il conflitto lo studio e la fabbricazione in serie delle armi a propulsione a razzo; i mezzi di guida sono progrediti di pari passo alle ricerche nel campo dei radar e dell'elettronica; i satelliti artificiali (e perché no? Le future astronavi) presuppongono l'esistenza di apparati di precisione; gli stessi aerei a reazione, del resto, sono basati sul medesimo principio. Il contributo dato a questi studi dagli scienziati tedeschi, a cominciare da Von Braun della base di Peenemuende sul Baltico, è stato molto esagerato: le maggiori potenze possiedono tutte, oggi, delle equipes di tecnici bene addestrati in grado di affrontare i difficilissimi problemi di un lancio balistico. Il punto più delicato è un altro: si tratta di poter disporre di attrezzature industriali e di complessi produttivi così colossali da sopperire alle molteplici esigenze che vanno dagli apparecchi di guida ai metalli resistenti alle altissime temperature sviluppate dai congegni di controllo alle cariche termonucleari a quei mostruosi impianti che sono le supercalcolatrici elettroniche. L'America, a quanto sembra, non dispone ancora di missili balistici (questa parola vuol dire, sostanzialmente, che la carica di lancio si esaurisce tutta al momento della partenza) aventi una portata intercontinentale, o per lo meno non li ha allo stato di costruzione in serie. E' per questo motivo che si è giudicata necessaria la presenza di basi in Europa? In Italia verranno dislocati i missili designati con il nome di Jupiter realizzati dall'esercito americano. Le sue caratteristiche sono le seguenti: costruzione da parte delle officine Chrysler sin dall'inizio dell'anno, raggio d'azione dai 2700 ai 3600 chilometri, velocità 18 mila chilometri all'ora, forma cilindrica d'alluminio avente una lunghezza di metri 19,14 e un diametro di 3 metri, peso a pieno carico di 45 tonnellate, guida con sistema inerziale ideato dalla Ford Instrument Corporation. E' interessante notare che già nel 1957 si è potuto recuperare in pieno Atlantico la testata intatta d'un ordigno sperimentale. Il missile sovietico di caratteristiche analoghe a quello americano (nulla di preciso si sa finora del più potente

LA GUERRA FREDDA

Come la stampa italiana ha raccontato il lungo periodo tra la fine del secondo conflitto mondiale e la caduta del muro di Berlino

LA STAMPA

razzo balistico intercontinentale del quale risulta soltanto probabile esser già iniziata la costruzione in serie) è il cosidetto M.103, definito anche T2 dal ricordo del carro armato «anti-Panther» che esercitò un peso decisivo nella guerra sul fronte germanico, allorchè sorprese la Wermacht. L'M.103 è in grado di raggiungere tutte le città e le basi europee della Nato, ivi comprese le installazioni aeree del Comando Strategico attuale nel Marocco e in Spagna. Anche l'M.103 è fornito di testata atomica o all'idrogeno del peso di oltre una tonnellata, possiede un sistema di guida inerziale, ha la velocità di 19.300 km orari ed adopera come propellente una miscela di ossigeno ed alcool. Nella solenne parata del 1 maggio 1957 a Mosca è stato fatto sfilare davanti agli addetti militari dell'Occidente un primo tipo di questo missile, designato come T1. Le principali basi di lancio sovietiche sono state localizzate con notevole precisione dai servizi segreti dell'America, il famoso C.I.S. (letteralmente Counter Intelligence Service, ossia servizio di controspionaggio), esse si trovano nei pressi di Leningrado (a Kolaki, Narva e Kronstadt) dove esiste anche una gigantesca fabbrica nonché due istituti scientifici per lo studio del motore a razzo, a Riga, capitale della repubblica sovietica estone dove esiste anche una scuola militare di addestramento), a Kiev e Karkhov in Ucraina, a Rostov sul mare di Azov, in tutta la regione costiera dal Kuban al Caucaso, a Smolensk, sulle rive del Bug e a Kuybiscev, l'antica Samara. In complesso si calcola che i sovietici dispongono di almeno quaranta basi bene attrezzate con i mezzi più moderni di controllo e guida dei razzi a media e lunga gittata. Già nella guerra coreana, si può ricordare, le truppe del comando «nordista» impiegarono il missile di fabbricazione russa M.100A. Quest'arma era munita di uno speciale cervello elettronico che captava i raggi infrarossi emessi dalle artiglierie e dai carri armati pesanti americani e ne veniva guidato sull'obiettivo. In futuro, è certo, si potrà dare inizio ad una guerra soltanto con il premere il bottone di comando dei missili radioguidati: speriamo che questa terrificante visione da fantascienza, della «guerra dei bottoni», non abbia mai a realizzarsi. ***U.O***



Jorge Antonio Chavez Dartnell detto "Geo" 1887 – 1910, di Francesco Di Lauro

E' ancora Giovanni Pascoli, che dopo aver cantato l'impresa del primo Aeronauta "Andreè" sui ghiacci del Polo nord, ora dedica una poesia ad un'altra grande impresa questa volta compiuta da un pilota di aereo: la trasvolata delle Alpi.

Siamo nel 1910 e l'uomo non contento di avere il dominio sulla terra e sul mare, sposta la sua ambizione verso il cielo e l'aeroplano diviene simbolo del futuro e di una nuova era. Già nel 1909 piloti come Bleriot, Paulhan, Delagrange avevano compiuto imprese non pensabili per quei tempi, come il sorvolo della Manica o percorrere 300 chilometri da Londra a Manchester. Nascono concorsi, tornei, circuiti come quello di Brescia dove anche D'Annunzio vola e Kafka segue la manifestazione come inviato di un giornale. E' come vivere in una fiaba, l'atmosfera è magica e non si aspetta altro che vedere le prodezze di quei piloti su quelle macchine volanti. Geo Chavez viene da famiglia agiata, è un ragazzo alto e robusto.

Attratto da quelle macchine volanti, ottiene il brevetto di pilota alla scuola di aviazione di Henri e Maurice Farman, effettuando il suo primo volo il 5 febbraio 1910. In seguito partecipa a diverse competizioni aviatorie in Francia e in altri paesi europei. Nell'estate del 1910 il Touring Club Italiano, con la collaborazione del Corriere della Sera e di aristocratici e imprenditori lombardi, propone una sfida internazionale per compiere il sorvolo delle Alpi da parte di una macchina "più pesante dell'aria": il "Gran Premio della Traversata delle Alpi". Il premio in palio era di 100.000 lire da spartire tra i primi tre classificati. Chávez fu il primo che si iscrisse per compiere l'impresa. Nel frattempo Chavez, in Inghilterra prima e in Francia poi, superò due volte il record mondiale di altezza volando fino a quota 2652 m. s.l.m. Essendo il culmine del Passo del Sempione situato a 2005 m. s.l.m. il sorvolo delle Alpi sembrava alla portata del suo velivolo. Dunque, quel ragazzo senza paura sale sul suo Blériot XI, per quei tempi un gioiello della tecnologia aeronautica, ma pur sempre una specie di libellula con ruote da bicicletta, per cercare, come diceva lui, *«l'ascensore per scalare il cielo».*

È il 23 settembre: in meno di un'ora, partendo da Briga, in Svizzera, Geo sorvola il Passo del Sempione, unico dei 5 iscritti,, lottando nelle terribili correnti di alta quota, sopra roccioni, forre e foreste, dimostrando il suo coraggio e la sua temerarietà, scavalcando paesini dove la gente accorre a salutarlo, dai prati, dalla cima degli alberi, dai balconi, sui campanili, sempre seguito dalla stampa di tutto il mondo e primo fra tutti da Luigi Barzini del Corriere, che gli sarà sempre vicino. La trasvolata sta avendo successo, Chavez, sballottato da l'ultima turbolenza, vede il campo di atterraggio organizzato a Domodossola. Ormai l'aveva raggiunto.

A venti metri circa dal punto stabilito, il suo velivolo ha un cedimento strutturale: l'ala si piega e si spezza. Il monoplano si schianta a terra. Subito trasportato all'ospedale di Domodossola dopo quattro giorni morirà per arresto cardiaco.

Fu cordoglio in tutto il mondo per questo eroe protagonista di un'impresa senza precedenti incarnando la speranza di un futuro migliore grazie ai prodigi della scienza e della tecnica. Diverse le onorificenze che gli vengono conferite: medaglie, monumenti, piazze, monete e francobolli; l'aeroporto di Lima gli è intitolato. Luigi Barzini che aveva seguito da vicino e dall'inizio l'impresa e la caduta alla sua figura dedicò il libro: *"Il volo che valicò le Alpi".*

Giovanni Pascoli, forse impressionato dall'impresa di questo ragazzo, nuovo eroe dell'aria, gli dedica una poesia (www.volidasogno.it) *"Chavez": **…Là sulle incerte nebulose rade/ là, sull'immensità che gli s'invola/ di sotto, là, sull'alto cielo ei cade./ cade, con la sua grande anima sola/ sempre salendo. Ed ora sì che vola!"***

DALLA POSTA DEL CIRCOLO

Buongiorno Signor Meuti a Lei ed ai membri del Circolo del 72. Ricevo regolarmente da tempo e leggo con molta attenzione la vostra newsletter, mi complimento con quanti collaborano alla realizzazione, sia per le tematiche di volta in volta trattate che per la veste grafica, veramente un bel lavoro che mi appassiona ancor più per quanto andrò a comunicarvi. Sono Giuseppe Benedetti, V.A.M. de 46°Corso che ha svolto servizio di leva al 79° Gruppo di Zelo.

Buon giorno, ho visto il sito il fronte del cielo, vorrei sapere se siete stati voi a realizzarlo, se si complimenti. vorrei sapere se esiste una raccolta di tutto quello che avete scritto magari in formato pdf, per una lettura più facile, la ringrazio infinitamente per avermi risposto. Visto che siete in fase di ammodernamento vi consiglio di spezzare in più capitoli le pagine, aumentare la dimensione dei caratteri, e prevedere l'inserimento di più immagini che purtroppo sono molto poche; manca anche una cosa molto importante, la ricerca all'interno del sito. Non bisogna mai pensare che un sito internet possa in qualche modo essere visto come un libro. Avevo già il volume «Il fronte del cielo» a disposizione ma la vostra raccolta mi sembrava più completa. Cordiali saluti. Anastassios K

Ciao ho per puro caso trovato queste pagine, e sono tornato indietro nel 1976 a Bovolone. Ho anche visto il mio nome nell'elenco. Se può interessarvi ho ancora una foto davanti alla stecca sulla quale puoi trovare tutti i nomi del 73° . Se mi dai una mail dove inviare la fotografia, sarà un piacere fartela avere. Ciao Giovanni Trevisan

---

Come sta? Le scrivo perchè attualmente, sto portando a compimento un volume che si intitolerà Atlante della Guerra Fredda. L'obiettivo è di censire tutti i siti della guerra fredda in Italia. Per tale motivo le scrivo; sarei alla ricerca di 3 foto del 72° Gruppo quando era attivo per poterle pubblicare. Ringraziando della sua attenzione, le porgo i miei saluti. Arrivederci. L. Malatesta

---

Buongiorno mi chiamo Tomaso Cecchetti. Mio Padre Renato è stato tenente di lancio nella 36° nella base numero 8 ad Irsina ed è stato anche intervistato da Deborah Sorrenti per la stesura del suo libro. Sono stato ad Irsina nella sua ex base per fare delle foto in quanto vorrei fare una pubblicazione con una casa editrice inglese specializzata. Se dovesse servirmi vorrei contattarvi per il materiale, anche fotografico che avete postato sulla pagina specifica. Complimenti per il servizio! Un saluto Tomaso Cecchetti

---

Storia del simbolo e del suo significato: qual è la storia del simbolo delle 2 torri di Bologna SOC 1000 ed il suo significato? So che è un modo di dire bolognese perché ho studiato medicina a Bologna, ma perché su una bomba è scritto SOC e sull'altra 1000? Bartoli

Contattaci! Il nostro indirizzo di posta elettronica è: quellidel72@libero.it

SCAFFALE AZZURRO

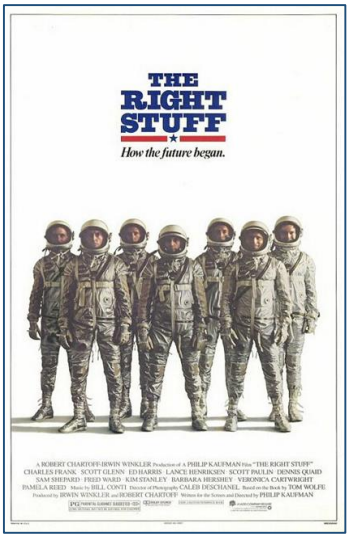
La storia dello spazio italiano inizia alla fine del Trecento, ma sarà l'Ottocento a segnare l'avvio delle ricerche sui razzi in chiave più scientifica seguendo gli inglesi che per primi li costruivano e li impiegavano a scopo bellico. Dopo la Seconda guerra mondiale la Marina e l'Aeronautica "arruolano" due scienziati tedeschi per affrontare la tecnologia dei razzi. E negli anni Sessanta sarà Luigi Broglio a diventare il vero "padre" dello spazio italiano realizzando il primo satellite italiano "San Marco" per indagare l'atmosfera.

Un'avventura straordinaria per un'Italia coraggiosa che amava le sfide: in quel periodo l'Italia conquisterà il suo ultimo Nobel scientifico con Giulio Natta. La nascita nel 1988 dell'Agenzia Spaziale Italiana darà il via a un vero programma di esplorazione su vari fronti di ricerca cosmica e alla importante collaborazione per la stazione spaziale internazionale. Un libro documentato che è una lunga storia di uomini: visionari, scienziati, tecnologi e politici che hanno sostenuto l'idea dell'esplorazione dello spazio. Una storia che ha generato nuova scienza, nuove tecnologie e favorito lo sviluppo del Paese a livello internazionale in un campo d'avanguardia.

---

883 «Aeroplano» Album Nord Sud Ovest Est del 1993

Aeroplano che te ne vai, lontano da qui chissa' cosa vedrai le luci immense di quelle citta', quanto grandi non si sa. Aeroplano raccontano che, ci sono della macchine piu' grandi di te e delle strade che se sveglio non sei, mai piu' le attraverserai. Ma non so se crederci o no, ……

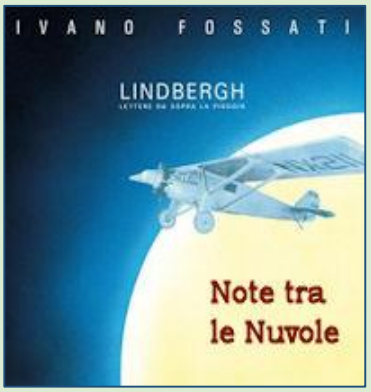


UOMINI VERI (THE RIGHT STUFF) 1983. Nel 1947, un pilota americano frantuma il muro del suono. La caduta di questa barriera stimola la preparazione di una ancor più grande conquista dello spazio. La scienza, la volontà competitiva sul piano politico, i grandi sviluppi della tecnologia ed un gigantesco impegno finanziario ed organizzativo concorrono a preparare l'impresa. Ma, occorrono gli "uomini giusti", occorrono piloti scrupolosamente selezionati, superdotati e severamente addestrati. Il film documenta e racconta la storia dei "magnifici sette", che gli Stati Uniti prescelsero a tale scopo (Shepard, Glenn. Carpenter, Grisson, Shirra, Slayton e Cooper)

GLI APPUNTAMENTI DEL CIRCOLO DEL 72
AUTUNNO 2017

MINERBE
6 novembre
Conferenza

SAN MICHELE E.
15 novembre
Conferenza



CAPRINO VER.
4 dicembre
Conferenza

La mostra «Il Fronte del Cielo» parte per la quattordicesima esposizione. L'occasione è fornita dalle celebrazioni che il Comune di Mussolente (VI) dedica al centenario del campo di aviazione di Casoni, attivo dalla primavera del 1917. Saremo presenti con la mostra e con il plastico dei campi di volo del Triveneto, aggiornato e con nuove funzionalità. E' prevista una presentazione e incontri con le scolaresche. La mostra sarà inaugurata sabato 30 settembre alle ore 17.30

La Bacheca del Leone

Il prossimo numero del notiziario,
Il numero 35 arriverà nella tua casella
di posta elettronica entro il

Questa edizione del Notiziario
è stata spedita a 1290 indirizzi mail

facebook

facebook