IL CIRCOLO DEL 72

NIHIL ME DOMAT
ET NEMINI CEDO
QUIA PLUTO SUM

IL CIRCOLO DEL 72

NOTIZIARIO N. 38

IN QUESTO NUMERO:

112ª SQUADRIGLIA AVIATORI

I CREST DEL 58° GRUPPO IT

I DIORAMI DELLA VERONA NAPOLEONICA

I DIRIGIBILI A BOSCOMANTICO NELLA GRANDE GUERRA

VILMEZZANO, 18 SETTEMBRE 1940

IL CIRCOLO DEL 72
NOTIZIARIO N. 38

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. 38
Ottobre 2018

responsabile: Alessio Meuti
progetto grafico: Stefano Olivieri

www.quellidel72.it
email: quellidel72@libero.it

il notiziario n. 39 uscirà
il 20 dicembre 2018

il notiziario n. 38 è stato
distribuito a 1'400 indirizzi e-mail

3 **La pagina del Circolo**
a cura di Alessio Meuti

4 **Una passione che ti entra dentro da bambino**
Lorenzo Burbi

6 **112^ Squadriglia aviatori**
William Rabito

7 **Araldica: i Crest del 58° Gruppo IT**
Giorgio Catellani

8 **I diorami della Verona Napoleonica**
Giorgio Frildini

9 **"Sono Gagarin, il figlio della Terra"**
Francesco Di Lauro

10 **Gastone Vedovelli**
Alessio Meuti

11 **Avieri del 72° Gruppo IT - V.A.M. - lettera B**

15 **A Bovolone si vola!**
Alessio Meuti

16 **I dirigibili a Boscomantico nella Grande Guerra**
Alessio Meuti

17 **Su Vienna con D'Annunzio volarono anche due "legnaghesi"**
Danilo Bogoni

18 **Noi del dirigibile, a Roma 90 anni dopo**
Fabio Tagetti

19 **Then and now: "100 Let Potem"**
Tadej Pavlic

20 **A Ferrara l'edizione 2018 del "Balloons Festival"**
dal sito dell'Aeronautica Militare

21 **Il sistema d'arma Nike-Hercules - Area di lancio**
Alessio Meuti

22 **Agostino Gemelli**
Emanuele De Santis

24 **L'incidente aviatorio di Vilmezzano**
Alessio Meuti

25 **Lo scaffale del Circolo**

26 **Eventi**

AUTUNNO CALDO

Non intendo parlare dell'aumento della temperatura globale evidentemente ma della stagione di impegni che ci attendono. Dalle pagine di questo notiziario potrete apprendere degli appuntamenti settembrini del Circolo del 72 con la ***Festa degli Aquiloni*** del giorno 9 che ci ha visto presenti dopo 9 anni nella nostra Aerea di Lancio, del cluster di metà mese con le manifestazioni ***"Note d'Azzurro"*** di Cerea e ***"Dirigibili a Boscomantico"*** per l'appunto, e della ***presentazione degli aviatori legnaghesi Finzi e Granzarolo presso la Società Filatelica***. Ad ottobre inizieranno le ***conferenze*** presso le Università del tempo Libero di Salizzole, Verona, Minerbe, Oppeano, S. Michele e Jesi. Molto importante la programmazione veronese dove per la prima volta presenteremo un corso completo, in quattro lezioni, tutti i mercoledì del mese, che avrà per tema la poesia e la letteratura aerea. Singolare e nuovo l'appuntamento a Salizzole, il primo, con una discussione di miti popolari diffusisi durante l'ultimo periodo della seconda guerra mondiale, come ***"Pippo"*** oppure le ***penne esplosive***, tanto per citare i principali. A Jesi, l'Associazione Arma Aeronautica organizza il secondo incontro con studenti e cittadini che avrà per tema ***l'aeronautica tra le due guerre***. Un tema che può anche rivelarsi spinoso perché ancora oggi l'argomento si presta a diverse interpretazioni considerato il carattere ideologico del periodo di cui andremo a trattare; e la ricerca storica non fa eccezione. Ma le sfide sono sempre stimolanti e quindi non ci sottrarremo a tale invito. Tra gli appuntamenti che tra ottobre e aprile del prossimo anno costituiscono la nostra programmazione, un posto di rilievo occupa certamente ***"L'altra metà del cielo"*** dedicato alle donne impegnate nel volo. Ben sei appuntamenti. Quattro anni fa quando la conferenza fu confezionata, venne proposta ad una amministrazione comunale molto vicina alla nostra associazione, ma con grande sorpresa ci sentimmo rispondere (eravamo in prossimità dell'otto di marzo), che non andava bene perché non si potevano accettare argomenti "politici"! Quest'anno invece l'occhio di chi si è trovato ad esaminare le nostre proposte, pare cadesse come per magia proprio su tale argomento: Verona, S. Michele, Oppeano, Torri del Benaco, S. Bonifacio, Villafranca. A Bovolone torneremo a fine ottobre per l'occasione delle ***celebrazioni della fine della Grande Guerra*** con una sezione dedicata agli aviatori bovolonesi inserita in una kermesse più ampia, e una conferenza sul ***ruolo dell'aviazione dal 1914 al 1918***. Quando finisce una stagione, in genere nella tarda primavera, sorge l'interrogativo o se preferite l'incertezza sul futuro prossimo: cosa faremo, dove troveremo le idee necessarie far vivere la squadra, ecc. Ebbene la stagione 2018-19 si è costruita da sola, giorno dopo giorno della calda estate che abbiamo trascorso e non si è trattato solo di fissare appuntamenti, di trovare argomenti adatti o cose meramente organizzative. Abbiamo conosciuto molte persone spesso di grande competenza, di grande sensibilità e di sicuri interessi verso quel mondo aeronautico cui ci rivolgiamo da quasi 10 anni, tessendo altri e prolifici fili di una rete sempre più vasta e nella quale ci muoviamo sempre con maggiore confidenza.

UNA PASSIONE CHE TI ENTRA DENTRO DA BAMBINO

Lorenzo Burbi

Una passione nasce spesso da un qualcosa che ti entra dentro da bambino, ti si incunea nell'animo e piano piano cresce con te fino a concretizzarsi, a svilupparsi e fondersi con te stesso. Così è successo a me che come per tanti altri ho trovato il modo di concretizzare una passione venuta da lontano. Da bambino, le serate dei primi anni sessanta senza televisione, erano scandite dai racconti del nonno che aveva combattuto sul Monte Grappa nella Prima Guerra Mondiale e di mio padre scomparso tre anni fa, che aveva combattuto nella Seconda. La nonna e la mamma li prendevano bonariamente in giro chiamandoli "le chiavi del reggimento" ma per me quei racconti fatti di momenti avventurosi e di sofferenza, toccanti e tristi e di altri talvolta scanzonati e divertenti, significavano rivivere momenti passati e superati ma terribilmente vicini visto che erano nonno e babbo a raccontarli. Io stavo ad ascoltare incantato, in un silenzio quasi sacro, sentendo parlare di rancio, di sveglie al suono della tromba, di silenzi serali colmi di nostalgia per la casa e la famiglia. Poi le domande, a volte ripetitive, le richieste di chiarimenti, le risposte, forse a volte infarcite di fantasia e di colore. Il bambino allora immaginava come dovevano essere quelle borracce, quelle gavette, quegli elmetti descritti fin nei minimi dettagli. Erano racconti di due ragazzi d'altri tempi che avevano vissuto un momento storico terribilmente diverso dalla tranquilla realtà di un bambino del dopoguerra. Poi, crescendo, erano arrivate le letture di approfondimento per capire, comprendere, cercare di immaginare come dovevano essere quei periodi a quel tempo lontani solo qualche decina d'anni ma così diversi dalla vita di tutti giorni. Un amico mi regalò una vecchia maschera antigas T-35... me la diede come se fosse una cosa comune e di poco conto ma per me divenne subito un oggetto importante, che era passato attraverso quei momenti, che era appartenuta a qualche soldato, chissà quali storie avrebbe potuto raccontarmi se avesse potuto parlarmi. Uno zio mi regalò un elmetto, poi qualche medaglia e qualche mostrina del nonno e del babbo trovata in fondo a un cassetto della scrivania. Trattavo quegli oggetti come fossero sacri e per me furono l'inizio del concretizzarsi di quella che poi sarebbe diventata una collezione. Avrei voluto fare la carriera militare ma la vita mi ha poi portato a fare scelte diverse, il liceo e poi l'università. Riuscii ad entrare in Aeronautica dopo la laurea frequentando il 76° Corso AUC presso la SGA-SAAM delle Cascine di Firenze e quindi un indimenticabile anno come sottotenente presso il 72° Gruppo IT di Bovolone. Finalmente anch'io indossavo una divisa, una stupenda divisa grigiazzurro che ho portato con orgoglio per tutto il tempo del servizio e che, bontà di mia moglie ho indossato anche il giorno del mio matrimonio nel 1988. Fu un dispiacere doverla ripiegare in un baule in naftalina alla fine del servizio ma oramai molte scelte erano state fatte, senza rimpianti. La nostalgia però era rimasta anche se la mia esperienza era stata certamente più tranquilla, scanzonata e meno cruenta di quella di mio padre e mio nonno. L'aver potuto per un certo periodo fare parte di un mondo diverso da quello da civile mi aveva permesso di comprendere meglio il significato di molti vocaboli sentiti da bambino e rimasti indelebilmente dentro di me. Da congedato, ogni volta che ne avevo l'occasione partecipavo a raduni e ritrovi, con vecchi amici del 72° Gruppo IT o del 76° AUC fatto a Firenze indossando ogni volta con orgoglio la vecchia bustina conservata con tutte le cure. Iniziai quasi casualmente tanti anni fa a frequentare mercatini di "cose vecchie" venendo in possesso in tanti anni di oggetti che avevano "fatto la guerra"; ogni volta che acquistavo qualcosa anche il pezzo più insignificante era l'occasione di documentarmi, di andare a cercare, nei libri

Una vetrina della collezione di Lorenzo Burbi

prima ed in internet oggi, per sapere che cosa fossero, dove erano stai utilizzati, le ditte che li avevano costruiti, le varianti che esistevano ed in cui di tanto in tanto mi imbattevo. Poi pensavo al lato più romantico della cosa, immaginando chi li avesse potuti usare, in che contesto, in che anno, in quale momento del conflitto. La parte di ricerca storica era ancora più avvincente dell'avere trovato il pezzo... quello era la prima parte della ricerca, ma il bello veniva dopo, lo studiarci sopra il tentare di farsi raccontare dal pezzo stesso la sua storia il suo utilizzo. Dopo la nascita di mia figlia, 22 anni fa iniziai a raccogliere informazioni sulla storia della famiglia, mia e di mia moglie cercando di ricostruire con i documenti che riuscivo a trovare, presso i distretti e gli Archivi di Stato, dove i miei familiari avevano partecipato ad eventi passati delle varie campagne in Italia e all'estero. Questo mi portava quindi ad associare i vari oggetti rinvenuti in fiere e mercatini agli eventi che trovavo descritti nei vari Fogli Matricolari: la campagna di Russia dove uno zio era disperso, o quella d'Africa Orientale, di Libia, di Grecia, d'Italia. Ogni tanto mi imbattevo in qualche effetto appartenuto alla Regia Aeronautica in quel caso mi sentivo coinvolto personalmente, sentivo quei reperti più vicini a me, che erano finalmente legati un po' di più ad una esperienza personale e non più di riflesso. Forte è stato il momento in cui trovai un vecchio telefono di bordo grigio chiaro del 1933, che i nostri piloti tenevano a sugli aerei che non avevano ancora la radio e che arrivati alla base portavano di corsa davanti ad un hangar, spesso improvvisato, collegandolo ad un doppino per comunicare col comando i risultati della missione e per ricevere ordini. E così fu quando riuscii ad avere una vecchia bussola magnetica OMI Nistri tipo A montata sui nostri trimotori che un conoscente aveva in cantina. Ora la collezione si è ingrandita, ma il settore dedicato all'Aeronautica (tuttora in evoluzione) è la parte che più sto curando ed arricchendo, cercando ogni volta di documentarmi in tutti i modi possibili per classificare correttamente ogni cosa, cercando di ridare vita ad ogni oggetto nel tentativo di comprendere attraverso i segni del tempo la storia che dovevano aver passato. Importante la fase di restauro conservativo per evitare che gli effetti del tempo possano avere la meglio su reperti di stoffa,di metallo, di legno o di sughero come i caschi coloniali. La passione è quindi diventata multidisciplinare, dalla raccolta, alla ricerca, al restauro, allo studio documentale... ed ogni volta scopro nuove informazioni e da queste il desiderio di ritrovare oggetti ben identificati, che solo fortunosamente riesco talvolta a ritrovare. Tutto ciò mi ha permesso di conciliare quello che è stata un'antica passione con un'attività di ricostruzione storica che con i mezzi e la tecnologia odierna è possibile fare molto meglio che non in passato. Mai è diventata un'ossessione, semmai un continuo compiacimento nell'imbattermi in oggetti che mi appassionano e che mi fanno viaggiare con la fantasia.

Locandina dell'evento del 20 ottobre che si terrà a Padova

112ª SQUADRIGLIA AVIATORI

William Rabito

Chissà cosa spinse quel ventenne di Isola Vicentina, Giuseppe Bin, nel 1914 ad arruolarsi nel Battaglione Aviatori. Forse curiosità, o forse il forte desiderio di imitare le gesta dei grandi pionieri dell'aviazione, conosciuti molto più allora che adesso. Un'altra importante motivazione potrebbe essere stata la volontà di cambiare ambiente, di uscire da quel paese vicentino che fino a quel momento lo aveva visto lavorare nei campi come carrettiere, e diventare orgogliosamente il primo aviatore del paese. Un'altra curiosità, un altro dettaglio che non riuscivo a spiegarmi su questo mio compaesano era il fatto che tra tutti i campi di volo esistenti in giro per l'Italia nel '17, cominciò i voli con la 112a squadriglia proprio a Villaverla, paese confinante con Isola Vicentina. Sono passati oramai diversi anni dalla prima volta che mi feci queste domande ma la curiosità è rimasta tale fino ad oggi. Nel 2013, durante una ricerca sui Caduti e dispersi della Seconda guerra mondiale di Isola, non avevo nemmeno una fotografia di questo pilota Caduto nel '42, ma sapevo di due sue medaglie d'Argento e una di Bronzo meritate durante la Prima guerra mondiale. Nel 2015, per il centenario della Grande Guerra, mi cimentai in una ricerca su tutti i combattenti del mio Comune e del sergente Bin trovai solamente una fotografia all' Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. La curiosità mi motivava a scoprire altro su questo pilota, anche se di aviazione non conoscevo nulla, se non qualche aneddoto su Baracca e Ferrarin. Un giorno mi si presentò l'occasione di partecipare ad una serata culturale proposta da Luigino Caliaro ed è lì che scoprii quanto interessante e vasto potesse essere il mondo dell'aviazione. Ho avuto la fortuna di conoscere persone competenti in questo settore come Luigino, Alessio Meuti, Roberto Mantiero ed altri, e un po' alla volta cominciai a trovare informazioni sulla vita di questo pilota. Questi ultimi anni, ad eccezione di una pausa per organizzare una spedizione in Russia per il 75° anno della ritirata di Russia, li ho dedicati a cercare informazioni sulla sua prima squadriglia, la 112a, dove Bin fu chiamato pochi giorni prima della battaglia dell'Ortigara e ci rimase fino al febbraio del '18 per poi approdare alla ben più famosa 39a squadriglia "Linci". Con una somma approssimativa di 15000 chilometri percorsi con aerei, treni e macchina, ho raccolto diverso materiale anche fotografico riguardante la squadriglia da tutta Italia incontrando di persona molti nipoti e pronipoti dei quasi 80, tra piloti ed osservatori, che composero questa squadriglia nei suoi 22 mesi di vita. Non essendo e tantomeno non considerandomi scrittore o storico, ho deciso di realizzare un libro con tutto il materiale delle ricerche. La 112a è stata una squadriglia da ricognizione che durante la Prima guerra cambiò molti fronti tra la 1a, 3a, e 7a Armata, dislocandosi nei campi di: Villaverla, Chiasiellis-Lavariano, Santa Maria la Longa, Comina, Istrana, Padova, Fossalunga e Castenedolo-Montichiari. Sono molte le foto inedite ritrovate nell'album del pilota Stefano Pucci del campo di Villaverla e Lavariano con piloti francesi o per esempio una bellissima foto dell'osservatore Vincenzo Lioy con D'Annunzio. Molto importanti furono le fotografie custodite dalla famiglia del pilota Carlo Scavini che testimoniano visivamente i fatti riportati nel libro. Avevo poche foto della 112a nel '18 ma dalla famiglia del pilota Bartolomeo Biondi sono emerse altre rarità del periodo trascorso a Castenedolo. Proprio oggi, 24 agosto, fin che scrivo questo breve articolo mi sono arrivate per posta delle foto dalla famiglia di Luigi Tagliasacchi, Maggiore del 9° Gruppo aeroplani nel 1918. Molte foto e documenti mi sono state anche concesse da collezionisti e tante fotografie riguardano proprio il pilota Giuseppe Bin; quasi 300 fotografie, gran parte delle quali inedite, riguardanti questa squadriglia, campi di volo, ricognizioni fotografiche, e molto altro. Non è stata una squadriglia molto conosciuta, nessuno dei piloti diventò "asso" vista la specializzazione nella ricognizione aerea. Ha svolto alcuni bombardamenti durante l'11a battaglia dell'Isonzo nella zona del monte Hermada, ma mi sono posto come obiettivo personale quello di riportare alla luce queste vicende che fanno parte della storia dell'aviazione. Intendo continuare le ricerche fino alla fine del prossimo inverno per poi pubblicare questo libro per il maggio del 2019, dove lo presenterò anche ad una mostra fotografica. Alla serata di presentazione organizzata assieme al Comune di Isola Vicentina saranno presenti, oltre a tutte le persone e associazioni con cui ho collaborato, anche i familiari di molti di questi aviatori per così riunite la 112a ad un secolo di distanza dal suo scioglimento.

(Per qualsiasi informazione su questa squadriglia potete contattare: william.rabito@alice.it)

"Chiasiellis agosto 1917 - Prima di un bombardamento"

L'ARALDICA DELLE UNITÀ NIKE ATTRAVERSO I CREST: IL 58° GRUPPO IT

Giorgio Catellani

Intorno alla metà degli anni sessanta del novecento, dopo la trasformazione della 3^ Squadriglia IT in 58° Gruppo IT e l'assegnazione del nominativo radio "Condor", il reparto decide di adottare un proprio distintivo, con il quale si intende anche sottolineare l'importanza dell'armamento missilistico utilizzato, al tempo assai innovativo. Nel 1968 l'Aviere VAM Fabio Fois e l'Aviere Operatore Missilista Giorgio Viezzoli realizzano due bozzetti che raffigurano rispettivamente un condor sul mondo e lo stesso uccello che afferra un missile.

Nessuno di questi disegni viene scelto ma dalla loro fusione nasce lo stemma dell'ente, nel quale il rapace presente nel triangolo richiama il nominativo radio del Gruppo mentre il missile che questo tiene tra gli artigli raffigura il Nike-Hercules in dotazione. Il mappamondo posto sotto il triangolo simboleggia l'ampio raggio d'azione del sistema d'arma con cui il Gruppo opera e sintetizza graficamente il concetto dei missili dominatori del mondo.

Sulla base del soggetto adottato, sono rapidamente realizzati crest in metallo su base in legno, con la dicitura "58° Gruppo Missili", il che ne conferma la produzione nel periodo 1968/1969, quando per breve tempo la 1^ A/B e le unità dipendenti sono state individuate come "Missili Superficie-Aria". Malgrado la denominazione non più aggiornata, questi crest sono utilizzati per circa un ventennio, almeno fino al tardo 1987. In seguito, si passa a pezzi in metallo smaltato, con la corretta dicitura "58° Gruppo I.T.", realizzati in due versioni che differiscono per il colore del fondo dello scudo triangolare, in un caso marrone chiaro e nell'altro definibile come rosso mattone. Nella primavera del 2004, anche se il sistema Nike é in fase di dismissione ed il Gruppo é in via di soppressione, si decide di adottare un distintivo che rispetti le regole previste per l'araldica degli enti dell'AM e che possa quindi essere ufficialmente autorizzato dallo SMA, come in effetti poi avviene. Lo storico disegno con il condor (ora posto entro un triangolo arancio) ed il mappamondo viene pertanto inserito in uno scudo sannitico tagliato con il fondo rosso ed azzurro.

Questi colori riprendono quelli del cuore e del corso d'acqua che caratterizzano lo stemma del comune di Cordovado, che nel 1996 ha conferito la cittadinanza onoraria al 58° Gr. IT e con il quale si vogliono sottolineare i legami. Il colmo dello scudo, dove é riportata la deno-minazione dell'ente, riprende il colore rosso tradizione del Gruppo, adottato anche per il suo stendardo.

I DIORAMI DELLA VERONA NAPOLEONICA

Giorgio Frildini

Quando ero piccolo, ho sempre giocato con i soldatini. Prima gli indiani e i cow boy di cartapesta, poi i cavalieri e i militari di plastica erano i protagonisti delle mie avventure che creavo per loro. Dopo aver messo da parte i soldi necessari, li andavo a comprare in un negozio del centro storico della città dove abitavo, Verona. Però, quello era anche un negozio di modellismo e la mia attenzione fu attirata dai modellini di aeroplani da costruire e colorare e dai soldatini della Seconda Guerra Mondiale da dipingere. Ma erano di plastica e questo materiale non mi soddisfaceva, non rendeva al meglio ciò che volevo veder realizzato. Per questo, provai con i soldatini di piombo. Nel 1973, all'età di 27 anni, dipinsi il primo. Era alto 25 mm e raffigurava un lanciere polacco dell'esercito napoleonico. Così, iniziò la mia passione. Greci, romani, lanzichenecchi, napoleonici e, soprattutto, nobili cavalieri medioevali passarono sotto il mio pennello. Assieme alla pittura, iniziai anche ad approfondire le mie conoscenze sulle epoche passate, in quanto volevo realizzare qualcosa di storicamente attendibile. Tra tutti questi periodi, quello napoleonico mi affascinò maggiormente, sia perché lo avevo trovato fondamentale per capire l'era contemporanea, sia perché ero attratto dalla bellezza della moltitudine di uniformi degli eserciti dell'epoca. Inoltre, mi resi conto che, mettendo assieme un certo numero di soldatini così piccoli (25 mm), avrei potuto creare in poco spazio delle scene complesse. Così, composi la prima: una carica di lancieri polacchi durante la campagna che Napoleone fece in Russia. Il passo successivo fu quello di aggiungere al basamento un fondale dipinto e lo feci in una scenetta rappresentante un incontro tra soldati inglesi e spagnoli nel corso della campagna di Spagna. Un episodio della battaglia di Rivoli mi diede, nel 1986, il primo riconoscimento ufficiale in una rassegna a livello nazionale. Queste, però, erano scenette verosimili, non propriamente storiche. Una maggior storicità arrivò quando il mio interesse si specializzò ulteriormente, in quanto focalizzai l'attenzione sugli eventi, soprattutto militari e sempre legati al periodo napoleonico, che accaddero a Verona e nella sua provincia. A ciò si affiancò la volontà di creare delle scene sempre più complesse nel minor spazio possibile. E questa diventò la mia sfida costante con il modellismo. Così, la mia attività modellistica si focalizzò sui diorami, cioè ricostruzioni realistiche in scala ridotta. Il primo, del 1990, riproduce l'ingresso in Piazza Bra dell'esercito napoleonico dopo la vittoriosa battaglia di Rivoli del gennaio 1797. Nel 1992 sono entrato nell'Associazione Modellismo Storico di Verona, con la collaborazione della quale, tre anni dopo, ho allestito un plastico raffigurante la battaglia di Rivoli, con 600 soldatini alti 15 mm disposti su una superficie di due metri quadrati; questo lavoro è stato collocato nel Museo Napoleonico di Rivoli. Da quegli anni in poi, ho continuato la costruzione di diorami raffiguranti episodi storici legati al periodo napoleonico di Verona. Accanto a tutto ciò, ritengo importante la divulgazione sia della storia napoleonica locale, sia della mia particolare passione. Per questi motivi, sono sempre disponibile a farmi relatore, sempre come volontario, negli incontri organizzati da comuni, biblioteche, associazioni culturali, scuole elementari, medie e superiori. In queste esperienze, mostrando i miei modelli faccio diventare i soldatini un mezzo alternativo per insegnare la storia. Le mie creazioni ricevono premi in molti concorsi, nazionali e internazionali. Coppe e medaglie le considero importanti riconoscimenti alla qualità del mio lavoro, ma se non arrivassero la mia passione andrebbe comunque avanti. E, quando sto per finire un lavoro, nella mia mente fa già capolino l'idea per un altro. Una nuova sfida con il piccolo mondo dei soldatini.

Pallone dell'Armata d'Italia comandata dal generale Massena, Verona

"SONO GAGARIN, IL FIGLIO DELLA TERRA"

Francesco Di Lauro

Riprendiamo, gentili amici, a parlare di Yuri Gagarin, l'uomo che per primo compì una intera orbita nello spazio intorno al nostro pianeta. Meno di due ore è durata la fantastica avventura del "Cristoforo Colombo dello spazio", una avventura che gli conferì onori e gloria: dal conferimento dell'Ordine di Lenin, la massima onorificenza sovietica, al battesimo dell'asteroide 1772 chiamato Gagarin, fino all'Unesco che ha designato il 12 aprile come: "la giornata internazionale del volo dell'uomo nello spazio". Niente male per un ragazzo non ancora ventisettenne, di umili origini, padre falegname e madre contadina, nato in un villaggio della Russia europea occidentale. Ragazzo molto intelligente dopo essersi diplomato, volle seguire la sua grande passione per il volo e fu così che entrò nell'aviazione russa. Fu scelto come collaudatore ed entrò poi nella rosa dei candidati per il primo volo nello spazio. Una vita trascorsa in volo. E in volo incontrò anche la morte. Aveva 34 anni quando con il suo caccia Mig-15 precipitò dal cielo russo durante un volo di addestramento. Ancora oggi, nonostante le molte versioni, non si conoscono le effettive circostanze di quell'evento che resta avvolto nel mistero. Per la prima volta, nella storia dell'allora Unione Sovietica, venne dichiarato il lutto nazionale per un uomo che non fosse un capo di Stato.Ora, come promesso riporto la seconda parte del poema che il poeta russo Evgenij Evtusenko, scrisse dopo la sua morte.

...C'è chi è in volo
nel simun vorticoso di stelle.
C'è chi si dibatte
nella palude da se stesso voluta.
Uomini, o uomini ingenui spacconi,
pensate: non vi fa paura
alzarvi dal Capo che porta il nome
dell'uomo che avete ucciso?
Vergognatevi di questo baccano
da mercato! Voi siete gelosi,
rapaci, vendicativi.
Come potete cadere tanto in basso
se volate tanto in alto?!
Io sono Gagarin, figlio della Terra,
figlio dell'umanità:
sono russo, greco e bulgaro,
australiano e finlandese.
Vi incarno tutti
col mio slancio verso i cieli.
Il mio nome è casuale,
ma io non sono stato per caso.
Mentre la terra s'insozzava
di vanità e di peccato,
il mio nome cambiava,
l'anima no.
Mi chiamavano Icaro.
Giacqui nella polvere, nella cenere.
Mi aveva spinto verso il sole
il buio della terra.
La cera si sciolse, spargendosi qua e là.
Caddi senza salvezza,
ma un pizzico di sole
rimase stretto nella mia mano.
Mi chiamarono servo.
La rabbia mi pesava sulla schiena
mentre, ritmando il tempo
con le mani e coi piedi,
danzavano sul mio corpo.
Io caddi sotto le bastonate,
ma, maledicendo la servitù,
mi costruii delle ali coi bastoni
dei miei torturatori!
Ad Odessa fui Utockin.
Fece uno scarto il duca,
quando al di sopra dei suoi
pantaloncini a piffero
si levò un cavallo volante.
Sotto il nome di Nesterov
girando sopra la terra,
feci innamorare la luna
col mio giro della morte.
La morte fischiava sulle ali.
È una virtù disprezzarla
e con Gastello imberbe
mi gettai in volo sul nemico.
E le ali temerarie ardendo
come un rogo, hanno protetto,
voi che foste allora ragazzi,
Aldrin, Collins, Armstrong.
E, sicuro della speranza
che gli uomini sono un'unica famiglia,
dell'equipaggio di Apollo
invisibile io ero.
Mangiammo dai tubetti,
avremmo brindato in viaggio
come sull'Elba,
ci abbracciammo sulla Galassia.
Il lavoro procedeva senza scherzi.
Era in gioco la vita
e con lo stivale di Armstrong
io scesi sulla Luna.

GASTONE VEDOVELLI

Alessio Meuti

Gastone Vedovelli è stato un pilota militare giunto nel settembre del 1918 presso la 87^ Squadriglia SVA, sul campo di aviazione patavino di San Pelagio, nei pressi di Monselice. Aveva iniziato il servizio militare il 1 ottobre 1916 come sottotenente nell'8° Reggimento Bersaglieri, un reparto impegnato sul fronte dolomitico nella zona di Tre Croci, Fiames, Cristallo e Forame e poi con il 10° Bersaglieri in Albania. Era nato a Bovolone il 5 luglio 1893 da Giuseppe e Maria Ferrari, luogo nel quale è rimasto fino al 1927, quando si trasferì a Verona per esercitare la professione di avvocato. Nell'agosto del 1917 chiese ed ottenne di passare in aviazione e il 14 dicembre dello stesso anno divenne pilota presso la scuola di volo di Pisa S. Giusto; nel frattempo era stato promosso tenente. Il 29 gennaio 1918 conseguì il brevetto di secondo grado e divenne pilota militare. Trascorse la primavera e l'estate presso le scuole di formazione e di specializzazione giungendo infine alla Serenissima. Il 3 aprile 1919 fu trasferito presso la 56^ Squadriglia SVA posta a quel tempo, sul campo di Ganfardine. Dopo la guerra si iscrive alla facoltà di giurisprudenza dell'Università di Padova e il 26 agosto 1923 viene eletto sindaco di Bovolone: Vedovelli è ancora in servizio e per l'occasione torna in licenza in divisa. Il nuovo incarico deve fare i conti con la necessaria frequenza del corso universitario e Vedovelli è poco presente. Di fatto l'amministrazione rimane nelle mani del segretario comunale che si macchia anche di illeciti. Alla fine del 1926 avvenne una ispezione amministrativa che riscontrò delle gravi irregolarità nella conduzione della macchina amministrativa. Per ordine del Prefetto Vedovelli viene dimesso dalla carica di sindaco nei primi giorni del 1927 per ordine del Prefetto che aveva riscontrato gravi irregolarità nella conduzione della macchina amministrativa. Si da da fare anche nell'ambito del partito fascista e dal 1926 è responsabile dei Fasci di Combattimento di Bovolone. Non manca di interessarsi di aviazione partecipando all'attività dell'aeroclub veronese. Nel 1939 è il responsabile aeronautico della G.I.L. di Verona. Conosciuto nell'ambiente aeronautico media l'arrivo del Nieuport attualmente conservato presso il Museo della Guerra di Rovereto. L'avvocato Gastone Vedovelli si spense a Verona nel 1955.

Gastone Vedovelli a bordo di un velivolo SVA dell'87ma Squadriglia, San Pelagio (Pd), 1918

AVIERI DEL 72° GRUPPO I.T. – V.A.M.

Proseguiamo la pubblicazione dell'elenco dei 4620 avieri di leva che hanno prestato servizio come VAM (Vigilanza Aeronautica Militare). Riportiamo in questo numero la lettera B.

Roberto Baccaglini 1968
Elvis Baccarani 1990-91
Roberto Baccarin 1988
Ferdinando Bacchetti 1974-75
Bacchi 1992
Maurizio Bacchin 1980
Silvano Baciga 1980
Franco Badiali 1971
Mirko Badodi 1990-91
Baffetti 1993
Bagolin 1969-70
Bagolin 1993
Fabrizio Bagolin 1977
Leonardo Bagolin 1980
Vanni Bagolin 1997
Dorino Bagossi 1971-72
Bagossi 1992
Fausto Baietta 1977
Luigi Baietti 1971-72
Baiguera 1992-93
Marco Bailoni 1982
Baiocchi 1978
Baitella 1994
Dario Balbiano 1978
Balboni 1980
Balboni 1992
Alberto Baldarotta 2002
Luca Baldassa 1988
Marco Baldazzi 1989
Carlo Baldi 1971
Francesco Baldi 1988-89
Giovanni Baldin 1984
Mauro Baldin 1986-87
Giancarlo Baldini 1976
Marco Baldini 1978
Silvano Baldini 1982-83
Antonio Baldoin 1981-82
Mirko Balestro 1982
Balice 1973-74
Silvio Ballabio 1984
Floriano Ballarini 1981-82
Marco Ballista 1982
Guido Ballone 1992-93
Mario Ballotrini 1976
Walter Balocco 1984
Baltieri 1994
G. Baltieri 1980-81
Massimo Baltieri 1988-89
Moreno Baltieri 1990
Balzacchini 1969
Luca Balzanelli 1988
Stefano Balzanelli 1986
Bambara 1990
Banani 1993
Stefano Bandera 1979-80
Luigi Willy Bandi 1986-87
Bandin
Bandini 1982
Bandini 1990
Bandioli 1992
Stefano Bani 1992-93
Massimo Banin 1988-89
Mirko Banorri 1990

Barabanti 1992
Alessio Baraldi 1992
Vincenzo Baraldi 1986-87
Giuseppe Baranzoni 1979-80
Giuseppe Barba 1986
Barbacini 1992-93
Antonio Barbaro 2002
Paolo Barbato 1989-90
Vincenzo Barbella 1975
Giorgio Barbera 1988-89
Franco Barbero 1988
Claudio Barbessi 1988-89
Roberto Barbetta 1976
Barbieri 1986-87
Barbieri 1990
Alberto Barbieri 1985-86
Andrea Barbieri 1982-83
Davide Barbieri 1978-79
Domenico Barbieri 1978
Enzo Barbieri 1971
M. Barbieri 1978
Marco Barbieri 2° 1986
Nicola Barbieri 1995
Roberto Barbieri 1979
Roberto Barbieri 1986-87
Romano Barbieri 1978-79
Stefano Barbieri 1988
Walter Barbieri 1971
Alessandr Barbuscia 2002
Barchiesi 1988
Barcotto 1989
Ivan Bardelli 1986
Gino Bardini 1972
G. Franco Barei 1978-79
Roberto Barigazzi 1976
Pasquale Barilla 1976
Elvis Barilli 1994
Angelo Baronchelli 1971-72
Luigi Baronchelli 1968-69
Attilio Baroncini 1978-79
Barone 1990
Emilio Barone 1976
Baroni 1990
Paolo Baroni 1979-80
Pietro Baroni 1968
Angelo Baronio 1982
Barozzi 1992
Barra 1984
Barrasso 1992-93
Franco Barrese 1978
Bartoli 1984
Bartoli 1992-93
Piero Bartoli 1968-69
Daniele Bartolini 1991-92
Bartolotta 1973-74
Baruffaldi 1993-94
Luigi Barzaghi 1973-74
Francesco Barzon 1968
Basaglia 1990-91
Domenico Baschirotto 1982
Claudio Basi 1978
Francesco Basilico 1975
Simone Bassani 2000

Bassi 1987-88
Cesare Bassi 1969-70
Manrico Bassi 1988-89
Stefano Bassini 1968-69
Basso 1994
Alberto Basso 1981-82
Sergio Basso 1988-89
Ugo Bassotto 1982
Carlo Basta 1986
Rubens Bastari 2002
Marco Bastelli 1984
Giulio Bastianelli 1981-82
Massimo Batoccoli 1988
Domenico Battaglia 1986-87
Battaglino 1990
Battagliola 1992-93
Battagliotti 1986
Battano 1986
Battazzi 1993
Battilocchi 1984
Battistella 1970
Roberto Battistella 1978-79
Batzella 1968
Baù 1990
Antonio Baylon 1972-73
Bazzan 1973-74
C. Bazzani 1980-81
Roberto Bazzoni 1978-79
Flavio Beber 1990
Beccari 1990-91
Daniele Bedin 2002
Giorgio Bedoni 1974
Beduschi 1970
Alberto Bedussi 1981-82
Claudio Beggiora 1978
Angelo Beghini 1982
Begnini 1986
Angelo Belenghi 1987-88
Belladelli 1980
Bellamolli 1990
Michele Bellamoli 1988-89
Moreno Bellan 1978
Antonio Bellandi 1986
Davide Bellandi 1988
Bellani 1978
Bellaria 1969-70
Bellei 1993
Alessandro Bellei 1977
G. Carlo Bellei 1979-80
Renato Bellei 1969-70
Mario Bellelli 1980
Bellesta 1969
Antonio Belli 1986
Renato Bellinaso 1978-79
Bellingeri 1969
Bellini 1972-73
Bellini 1980-81
Andrea Bellini 1986
Leonardo Bellini 1970
Lorenzo Bellini 1978
Stefano Bellini 1997
Raffaele Bellino 1978-79
Bellinzona 1990

Daniele Bello 1982
Federico Bello 1994
Natale Bello 2004
Bellodi 1986
Belloli 1971
Simone Belloli 1994
Doriano Belloni 1972
Pierluigi Belloni 1968-69
Massimo Bellorio 1987-88
Teodoro Bellota 1999
Antonio Bellotti 1980
Severino Bellotti 1973
Bellucci 1978
Paolo Belmonte 2000
Gino Belotti 1980
Vincenzo Belotti 1971
Belpietro 1992-93
Beltrami 1986
Massimo Beltrami 1984
Beluzzi 1992
Benassi 1986
Benatici 1993
Fabrizio Benatici 1977
Vincenzo Benatici 1970
Alessandro Benazzi 1988-89
Carlo Benazzi 1978
Raffaele Bencivegna 1974-75
Paolo Bendazzoli 1988-89
Renato Bendazzoli 1982
Benedetti 1986
Benedetti 1990
Benedetti 1993-94
Angelo Benedetti 1988
Davide Benedetti 1979-80
Gerardo Benedetti 1975-76
Gianfranco Benedetti 1981-82
Matteo Benedetti 1988
Ruggero Benedetti 1980
Americo Benedetto 1968-69
Giovanni Beneduce 2000
Benedusi 1971
Vico Benedusi 1984
Benetti 1982
Enzo Benetti 1979-80
Graziano Benetti 1975
Luca Benetti 1988
Renato Benetti 1980-81
Anselmo Beneventi 1993-94
Riccardo Beneventi 1988-89
Giancarlo Benfatto 1982
Benini 1990
Benin 1993-94
Nicola Benin 1984
Fernando Benini 1980
Giorgio Bennati 1971-72
Benolli 1990
Pierangelo Benvenuti 1982
1962?
Benzoni 1992-93
Beraldo 1990
Giuseppe Berardelli 1974
Berardo 1992-93
Pietro Berardo 1989

AVIERI DEL 72° GRUPPO I.T. – V.A.M.

Berbieri 1971
Angelo Beretta 1978-79
Bergamaschi 1988
Bergamaschi 1993
Pierluigi Bergamaschi 1978-79
Pietro Luigi Bergamaschi 1978
Vittorio Bergamaschi 1968
Alessandro Bergami 1974-75
Enrico Bergamini 1979
Ivano Bergamini 1964-65
Ivano Bergamini 1970
Mario Bergamini 1990
Roberto Bergamini 1968-69
Giandaniele Bergamo 1968-69
Giovanni Bergero 1984
Bergna 1986
Franco Bergonzi 19699-70
Berlata 1988
Sebastiano Berlato 1988-89
Bernabei 1990
Massimiliano Bernabeni 1986
Bernardi 1980
Bernardi 1990
Riccardo Bernardi 1986
Diner Bernardinello 1968
Ornello Bernardinello 1980
Filippo Bernardoni 1985-86
Bernaroli 1977
Bernaroli 1993
Antonio Bernaroli 1970
Massimo Bernaroli 1979-80
Roberto Bernaroli 1969
Roberto Bernasconi 1985
Berni 1982
Berra 1978
Luca Berra 1992
Fabiano Berria 2002
Berselli 1971
Berselli 1987-88
Gian Pietro Bersi 1978-79
Bertacche 1971
Bellino Bertaglia 1978-79
Elio Bertaglio
Antonio Bertagnoli 1989-90
Maurizio Bertagnoli 1982
Stefano Bertagnolli 1984
Dario Bertaiola 1971
Franco Bertaiola 1982
Pierino Bertani 1970
Claudio Bertarello 1980
Marco Bertasi 1988
Paolo Bertasini 1981-82
Renato Bertasini 1982
Renzo Bertei 1976
Ruggero Bertelle 1971-72
Bertelli 1976-77
Franco Bertelli 1988
Bertellini 1980
Franco Bertero 1978
Bertesina 1980
Bertini 1972
Alessandro Bertini 1992-93
Bertocchi 1990
Giovanni Bertocchi 1978-79
Enrico Bertoglio 1982
Renato Bertoglio 1976-77
Bertolasi 1985-86
Bertolaso 1990
Bertoldi 1982
Ennio Bertoldi 1969-70
Flavio Bertoldi 1984
Giancarlo Bertoldi 1979-80
Mauro Bertoldi Mario 1997
Roberto Bertoldi 1989-90
S. Bertoldi 1992-93
Ettore Bertoletti 1986
Bertoli 1976-77
Bertolini 1990
Christian Bertolo 2008
Gianluca Bertolo 1982
Vincenzo Bertoloni 1969-70
Giorgio Bertolosi 1978-79
Francesco Bertolotti 1973
Marco Bertolotti 1978-79
Sergio Bertolotti 1971-72
Pio Bertozzi 1975-76
Beniamino Bertulio 1978-79
Emilio Bertuzzi 1980
Renzo Bertuzzi 1978-79
Andrea Berzuini 1988-89
Angelo Besana 1968
Giovanni Beschi 1984
Roberto Beschi 1979
N. Besco 1989-90
Paolo Besso 1968
Gian Franco Betta 1972-73
Stefano Bettalli 1986-87
Leonardo Bettati 1984
Bettelli 1986-87
Gianni Betti 1988
Bettoni 1984
G. Battista Bettoni 1978-79
Massimo Bettoni 1980
Luigi Bevilacqua 1968
Stefano Bevini 1992-93
Biagi 1976
Bianchi 1974
Bianchi 1989-90
Bianchi 1992
A. Bianchi 1986
Attilio Bianchi 1978-79
Claudio Bianchi 1968
Domenico Bianchi 1968
Enrico Bianchi 1984
Guido Bianchi 1968
L. Bianchi 1986-87
Andrea Bianchin 1978-79
Marco Bianchini 1993-94
Nicola Bianchini 1982
R. Bianchini 1982
Armando Bianchisa 1999
Bianco 1993-94
Claudio Bianco 1986
Bianconti 1968
P. Matteo Bianolini 1982
Biasi 1989
Otello Biasi 1984
Biasio 1971-72
Ersilio Biava 1972-73
Biazzi 1971
Bicego 1994
Bicego 1994
Enzo Bicelli 1971-72
Alberto Carmelo Biffi 1979-80
Giuseppe Biffi 1970
Giuseppe Bifulco 2000
Bighini 1986
Aldo Bigi 1971
Angelo Bigi 1970-71
Bigliani 1982
Fausto Bignamini 1986
Billa 1988
Roberto Binda 1986-87
Bertino Bindini 1980
Giuseppe Binelli 1986-87
Nicola Binotti 1982
Pierangelo Biolchi 1982
Biondani 1984
Marco Biondani 1980
Riccardo Biondani
Strapparava 1989-90
Giovanni Biondi 1968
Pasquale Biondino 1974-75
Nicolò Biondolillo 1968
Antonio Biosa 1978-79
Fabio Biraghi 1978-79
Bisconti 1968
Bisi 1986-87
Bisighin 1989-90
Stefano Bislenghi 1988
Pietro Bissa 1976
Bissoli 1994
Claudio Bissoli 1980-81
Corrado Bissoli 1983-84
Dino Bissoli 1972-73
Michele Bissoli 1988-89
Giuseppe Bissolo 1981-82
Maurizio Bitossi 1978
Elio Bizioli 1984
Bizzaro 1986
Carlo Bizzarri 1974-75
Bizzarro 1987
Angelo Blandino 1978
Blè 1980
Vincenzo Blè 1968
Boarotto 1990-91
Bobbio 1976-77
E. Boccalari 1986
Gabriele Boccalari 1986-87
Bocchi 1972
Giordano Bocchio 1982
Bocchiola 1976
Emilio Boccia 2000
Stefano Bocelli 1986
Ivano Bodini 1970
Luca Bodini 1993-94
Adriano Boggiani 1978-79
Mauro Boglioni
Bogoni 1994
Pierino Boioni 1971-72
Bolcato 1982
Boldini 1989
Amedeo Boldrini 1979-80
Domenico Boldrini 1988
Luca Boldrini 1980
Roberto Boldrini 1980
Bollini 1973-74
Bollini 1993
Antonio Bollino 1972-73
Lorenzo Bologna 1988
Bolognesi 1990- 91
Claudio Bolognesi 1981-82
Werther Bolognini 1972-73
Marco Bombana 1982
Bombelli 1986 1987
Luca Bruno Bombelli 2001
Bomberini 1976-77
Claudio Bombonato 1982
Davide Bombonato 1995-95
Bompignano 1976
Sergio Bon 1978
Bonaccini 1994
Massimo Bonacina 1971-72
Franco Bonacini 1982
Bonadiman 1990
Bonafè 1986-87
Daniele Bonafini 1986
Franco Bonaldi 1984
Pietro Bonamoni 1984
Bonani 1993-94
Bonanno 1982
Eugenio Bonardi 1979
Tiziano Bonardi 1978
Nicolò Bonasoro 1970
Bonati 1989-90
Bonato 1986-87
Andrea Bonato 1993
Eros Bonato 1971
Giuseppe Bonato 1988
Umberto Bonato 1988-89
Mauro Bonatti 1981-82
Bonazza 1988
Bonazzi 1974
Bonazzi 1990
Damiano Bonazzi 1988-89
Bonazzoli 1970
Bonazzoli 1993
Claudio Bonazzoli 1977
Giuliano Bonazzoli 1979-80
Carlo Bonciani 1968
Bondesan 1973-74
M.Bondi 1989-90
Stefano Bondi 1979-80
Alessandro Bondini 2002
Armando Bonesi 1979-80
Carlo Bonesi 1986
Renzo Bonesi 1986
Bonesini 1994
Bonetti 1972
Bonetti 1976
Bonetti 1982
Bonetti 1989-90
Andrea Bonetti 1993-94
Antonio Bonetti 1979-80
Matteo Bonetto 1987-88
Sergio Bonfà 1976
Ferdinando Bonfante 1988-89
Mirco Bonfante
N. Bonfante 1989
Bonfanti 1990
Eric Bonfanti 1988
Ettore Bonfanti 1968
Giampietro Bonfarnuzzo 1976
Bonfatti 1993
Carlo Bonfatti 1977
Ettore Bonfatti 1979-80
Nereo Bonfatti 1969-70
Aldo Bongiovanni 1978-79
Boni 1982
Boni 1993-94
Claudio Boni 1980
Angiolino Bonini 1971-72
Carlo Bonini 1979-80
Nicola Bonini 1985-86

AVIERI DEL 72° GRUPPO I.T. – V.A.M.

Bonino
Boninsegna 1991-92
Mario Boninsegna 1974-75
Luca Boniotti 1993-94
Andrea Bonizzato 1997
Diego Bonizzato 1989-90
Antonio Bono 1984
Aldo Berardo Bonomelli 1982
G. Augusto Bonometti 1989-90
Nicola Bonometti 1993-94
Bonomi 1988
Bonomini 1989
Decimo Bonomini 1971-72
Gabriele Bonomini 1984
Massimo Bonomini 1988-89
Demetrio Bonora 1978 -79
Walter Bonora 1976-77
Enzo Bonoretti 1979-80
Paolo Bonotto 1989
Umbertino Bontempi 1976
Enzo Bontempo 1972-73
Nicola Bontempo 1978-79
Mauro Bonvini 1986
Bonzanni 1972
Cesare Bonzi 1981-82
Borchiellaro 1984
Bordi 1974
Bordin 1986
Sergio Bordini 1972-73
Giovanni Bordogna 1968
A. Bordoni 1989-90
Claudio Borelli 1976
Dante Borelli 1988-89
Giuseppe Borellini 1979-80
Cristiano Borgato 1994
Raffaele Borghese 1971
Marco Borghi 1980
Borgonovo 1990
Francesco Borgonovo 1971
Davide Borin 1988-89
Andrea Borini 1988-89
Alessandro Bornatici 1979-80
Borrelli 1972-73
Raffaele Borrelli 1968
Borriello 1973-74
Roberto Borsani 1988
Borsari 1990-91
Davide Borsari 1984
Mirko Bortola 1993-94
Angelo Bortolami Bortolani 1971-72
Bortolaso 1973-74
Giuseppe Bortoli 1976-77
Franco Bortolotti 1979-80
Andrea Bosaro 1988-89
Fausto Boscaglia 1986
Boscaini 1990
Luca Boscaini 1983-84
Renato Boscato 1968
Claudio Boschetti 1981-82
Pietro Boschetti 1971-72
Boschetto 1994
Boseggia 1994
Davide Boselli 2001
Luigi Boselli 1978-79
Bosello 1994
Vittorio Bosello 1982
Attilio Bosi 1968
Edoardo Bosini 1971
Bosio 1974
Bosio 1993
Lorenzo Bosio 1977
Marino Bosio 1984
Maurizio Bosio 1978-79
Paolo Bosio 1980
Tommaso Bosio 1969-70
Leonildo Bossi 1971-72
Sergio Bossi 1973-74
Fabio Botazzi 1980
Fabio Pasquale Bottani 1986
Marco Bottaro 1984
Bottazzi 1984-85
Bottazzi 1992-93
Renzo Bottazzi 1988
Botterio 1990- 91
Roberto Bottoglia 1982
Salvatore Bottone 2001
Remo Vito Bottoni 1984
Lino Botturi 1986
Luca Bozzardi 1988-89
Bozzetti 1974
Bozzi 1976-77
M. Bozzoli 1969-70
M. Bozzoli 1977-78
Maurizio Bozzoli 1979-80
Antonio Bozzolini 1982
Bracca 1976-77
Angelo Bracco 1968-69
Paolo Braceschi 1972-73
Braga 1994
Flavio Braga 1986-87
Giovanni Braga 1971-72
Renato Bragaglio 1982
Remo Bragante 1968-69
Bragantini 1994
Braghini 1986
Emanuele Alberto Bramati 1982
Andrea Brambati 2001
Brambilla 1990
Oscar Brambilla 1986-87
Romualdo Brambilla 1972
Sergio Brambilla 1988-89
Gianfranco Bramieri 1968
Branchi 1987
Antonio Brandi 1978
Ettore Brandi 1990
Roberto Brandi 1968
Luigi Brandino 1974-75
Gianluca Brandoni 1982-83
Ilario Brasi 1993-94
Bravi 1972
Maurizio Brazzarola 1982
Emanuele Brazzoli 1997
Breda 1988
Franco Bregolato 1968
Francesco Bregoli 2002
Roberto Bregoli 1982
Brendolin 1989-90
Diego Brentarolli 1989-90
Brenzoni 1970
Alfredo Bresaola 1988
Vincenzo Brescia 1974-75
Bresciani 1971
Bresciani 1982
Claudio Bresciani 1976-77
Daniele Brescianini 1968
Fabio Brescianini 1993-94
Bresolini 1986
Brespan 1968
Ferdinando Bressan 1971
Marco Bressanelli 1988-89
Giuseppe Brettani 1984
Massimo Briani 1982
Faustino Brianza 1974-75
Stefano Bridi 1986
Donato Briganti 1974-75
Eugenio Brigato 1988-89
Brighenti 1980
Brigidi 1968
Fausto Brinetti 1968
Brini 1982
G. Luigi Brioschi 1976
Brizzi 1993
Francesco Brizzi 1980
Giuliano Brizzi 1977
Remo Brizzi 1969-70
Fabio Broccardo 1971
Angelo Brocchieri 1982
Domenico Broda 2001
Giulio Broggi 1971
Enzo Broggian 1986-87
Ermanno Brogini 1968
Bronzato 1990
Brotto 1980
Giuseppe Brozzi 1980
Alexander Bruccoleri 1995-96
Brugnara 1990
Giuliano Brugnoli 1979-80
Brun 1992
Flavio Brunelli 1984
Gentilio Brunelli 1971
Luciano Brunelli 1981-82
Maurizio Brunelli 1979-80
Roberto Brunelli 1980
Roberto Brunelli 1981-82
Andrea Brunello 2008
Bruni 1974
Brunoni 1987-88
Brusa 1988
Brusadin 1984
Bruschi 1980
Bruschi 1989
Brutti 1992
Emanuele Bucisca 2004-05
Bufagni 1990
Arcadio Bugatti 1976-77
Giuseppe Bugni 1994
Bulgarelli 1985-86
C. Bulgarelli 1992-93
Daniele Bulgarelli 1979-80
Rocco Bulzomi 1968
Francesco Buonincontri
Massimiliano Buono 2001
Burani 1988
Burato 1989
Buratti 1992
Giuliano Buratti 1980
Pier Paolo Buratti 1981
Stefano Burchi 1993-94
Francesco Busato 1971-72
Simone Busato 1997-98
Daniele Buscardo 1989-90
Michele Antonio Busco 2002
Eugenio Busi 1971-72
Luigi Busiello 2000
Antonino Buso 1971-72
Rolando Busola 1980
Mauro Bussola 1989-90
Giuseppe Bussoni 1985-86
Bustaggi 1980
Riccardo Butta
Buttitta 1973
Renzo Buzio 1978-79
Michele Buzzanca 1986
Tiziano Buzzi 1976-77
Massimo Buzzoni 1984-85

Foto di Davide Bombonato

SUPPLEMENTO ALL'ORDINE DEL GIORNO N° 280 DEL 7/10/81

PERSONALE DI SERVIZIO DI GUARDIA

Dalle ore 11.40 del 7/10/81
Alle ore 11.40 del 8/10/81

ALLA SEGRETERIA COMANDO =SEDE=
AL COMANDO SEZIONE DIFESA =SEDE=
ALL'UFFICIO DIFESA =SEDE=
ALL'ARMERIA =SEDE=
ALL'UFFICIALE DI GUARDIA =SEDE=
AL SOTT.LE COM.TE DELLA GUARDIA =SEDE=
AL GRADUATO DI MUTA A/LANCIO =SEDE=
AL CAPOPOSTO A/LOGISTICA =SEDE=
ALL'ALBO CIRCOLO =SEDE=
ALL'ALBO PALAZZINA V.A.M. =SEDE=
ALL'ALBO PALAZZINA V.A.M.-M.M.I. =SEDE=
ALL'ALBO PALAZZINA TRUPPA =SEDE=

342488

SOTT.LE COM.TE DELLA GUARDIA SM ESPOSITO D.

AREA LOGISTICA

CAPOPOSTO	MONTOLLI	Maurizio	
PIANTONE INGRESSO	COVIZZI	REMELLI	RAIMONDO
PIANTONE DI PROFONDITA'	CARMINATI	BIGLIANI	DICEMBRINI
PIANTONE AREA CONTROLLO	FARINA	DEL SERRA	BALLISTA
*SENTINELLA ARMERIA	GRILLO	ROSSINI	SPINETTI
RONDA MISTA	MASSARDI	LUPPI	BRANCALEON

AREA LANCIO

GRADUATO DI MUTA	RICCI	VALERI	GUIDI A.
PIANTONE INGRESSO	CINUS	DAL PRA'	RATTO
RONDA MISTA	BOLOGNESI BEDOSCHI	BASSOTTO	CIPELLI
SENTINELLA ALTANA N° 1	MASSETTI	PUTELLI	MERGUICCI
SENTINELLA ALTANA N° 2	ROCCO	BASSO CINUS	BASTIANELLI
SENTINELLA ALTANA N° 3	MELLONI	RADICE	ALBERGHINI
SENTINELLA ALTANA N° 4	CAPRIOLI	CITTERIO	BONATTI
SENTINELLA ALTANA N° 5	MERLOTTI	RUBINI	PALVARINI
SENTINELLA ALTANA N° 7	CAVALLINI G.	ANDREOLI	MOTTA
SENTINELLA ALTANA N° 9	CORSATI	LEORATI	BISSOLO
GUARDIA AREA " F "	GORIOLI	VIVIANI	

RISERVE: LA MANNA BERNI R.

* : Dal termine lavori all'inizio lavori

FIRMATO
IL COMANDANTE
Col. AA. rn. Pilota
(DELLA ROSA)

Un Ordine del Giorno del 7 ottobre 1981

A BOVOLONE SI VOLA!

Alessio Meuti

Tutto è andato a buon fine e dopo mille incertezze e tentennamenti alla fine gli aquiloni sono tornati sui prati dell'ex aerea di lancio di Bovolone. Domenica 9 settembre, nove anni dopo la precedente edizione, un nutrito gruppo di appassionati, di pubblico e di curiosi hanno varcato di nuovo il ferrugginoso cancello della "base" per trascorrere la giornata festiva anche questa volta con il naso in su. La manifestazione è stata organizzata dalla Pro Loco di Bovolone, dall'associazione "Aquilonisti Liberi di Volare", che ha apprestato un laboratorio campale di costruzione dei aquiloni, dall'associazione AVAB o Amici del Volo Aeromodellistico che hanno esposto e fatto volare con grande maestria pregevoli macchine e naturalmente dal "Circolo del 72" che ha preparato per l'occasione una piccola mostra sulla storia della Scuola di Volo Senza Motore degli anni 1938-43, e ha organizzato delle visite guidate a ciò che rimane della base missilistica mettendone in luce le caratteristiche, gli aspetti operativi e il sistema d'arma. E' stata un idea, quella delle visite guidate, nata da alcuni ex avieri, che si sono impegnati in prima persona per realizzarla. Ne avevamo programmate due, ne abbiamo svolte sei. Quella di domenica è stata una prova generale di quanto si potrà ripetere nel futuro, probabilmente la prossima primavera. Su questo punto il primo cittadino di Bovolone è stato chiaro, dichiarando che l'amministrazione cittadina vuole disporre quanto prima dell'area e che manifestazioni simili saranno ripetute. Oltre al sindaco sono passati in visita anche altri consiglieri che si sono uniti ai gruppi in visita. Ciò che è mancato è stato il vento, il motore della manifestazione che ha impedito il sollevamento degli aquiloni più grandi tra i quali proprio quello con il leone del 72 del bresciano Colosio, ex operatore missilista. Ma sul meteo non abbiamo competenza e pertanto abbiamo dovuto far buon viso a cattivo gioco. Molti gli amici che hanno approfittato dell'occasione per una rimpatriata, tra loro alcuni sottufficiali e diversi avieri del disciolto 72° Gruppo Intercettori Teleguidati. Nel piazzale antistante gli edifici dell'Asembly e nel capannone della "Mobility Kit" la Pro Loco e il Gruppo contradale Crosare hanno organizzato un eccellente servizio di ristoro con l'immancabile risotto veronese. All'ombra del salice e del gazebo di antica memoria Il Circolo del 72 ha apprestato un piccolo bar e agli avventori è stato offerto l'aperitivo della casa. La giornata ha evidenziato anche alcuni limiti organizzativi che saranno molto utili per l'organizzazione della prossima edizione. Ad majora.

I DIRIGIBILI A BOSCOMANTICO NELLA GRANDE GUERRA

Alessio Meuti

Le grandi aeronavi che per dieci anni solcarono i cieli veronesi, compresi quelli durissimi della Grande Guerra, sono state ricordate il 15 settembre nella loro base, l'aeroporto di Boscomantico. Una iniziativa ideata dalla Dottoressa Erika Prandi che ci ha trovato immediatamente concordi e disponibili. E' arrivato il patrocinio dell'Amministrazione Comunale di Verona, il sostegno dell'Aeroclub di Verona e la splendida ospitalità del Lounge Bar gestito dal "Lollo 's Group" che, tra l'altro, ha finanziato anche la realizzazione della nostra mostra, 12 originali pannelli ideati dall'architetto Stefano Olivieri. Il Circolo del 72 ha contribuito oltre che con la rievocazione documentale anche con sette modelli realizzati da Angiolino Bellè, dalle ali di Icaro al modello in scala del dirigibile M11 e con due conferenze la prima delle quali dedicata alla storia del volo e la seconda proprio alle vicende dell'aeroscalo scaligero. La giornata è stata inaugurata nella tarda mattinata alla presenza degli assessori Brioni e Padovani, del Presidente dell'Aeroclub Righetti e di un folto gruppo di appassionati e curiosi tra cui due presenze significative: il figlio dell'aviatore Marri che svolse il servizio militare a Boscomantico, proprio nei dirigibili e negli anni della Grande Guerra e di Maria Menegatti, figlia della prima veronese con il brevetto di pilota, conseguito nel 1938 proprio sull'erba dell'ex aeroscalo. Tra i presenti Davide Olivati, fotografo aeronautico e curatore del blog Aviation, che ha messo a disposizione del Circolo una serie di immagini d'epoca che coprono un periodo che va dal 1913 al 1921. Nel pomeriggio la manifestazione si è avviata con la presentazione del libro di poesie "Le Rose della Grande Guerra, curata dall'autrice, Lucia Cametti, è poi proseguita con le due conferenze e poi dalle 21 con la musica di Ilaria Peretti Blues Band che ha accompagnato una lieta serata in buona compagnia e con un menù del ristorante-pizzeria davvero speciale: i nomi delle pietanze erano di sapore aeronautico. Dunque una ottima giornata iniziata con timide preoccupazioni sulla tenuta del meteo ma presto risolte per il meglio. Il Circolo del 72 si è ancora una volta presentato alla cittadinanza con quello che sa fare e eliminiamo pure il "rammarico" espresso dall'assessore Padovani durante la inaugurazione sul fatto che la mostra sarebbe durata solo un giorno. Tutti i materiali esposti saranno presto visibili e commentati sul sito www.veronavolat.it e disponibili per chiunque ne faccia richiesta.L'evento di Boscomantico segna l'inizio della stagione culturale 2018-19 della nostra associazione, che come riferito in altra pagina, si presenta già piuttosto ricca ed invitante.

Boscomantico, 15 settembre 2018

SU VIENNA CON D'ANNUNZIO VOLARONO ANCHE DUE "LEGNAGHESI"

Danilo Bogoni

Ricorda due aviatori "legnaghesi" la tradizionale Mostra che il Circolo filatelico e numismatico legnaghese "Sergio Rettondini" ha allestito dal 29 settembre al 7 ottobre al Museo Fioroni nel centenario della conclusione della prima Guerra mondiale. Questi i loro nomi: Aldo Finzi, nato a Legnago nel 1891, il quale visse l'infanzia e l'adolescenza a Badia Polesine, e Giordano Bruno Granzarolo, che cominciò a vagire nel 1894 a Carpi di Villabartolomea, mentre gran parte della gioventù la trascorse a San Vito di Legnago. Uniti, ricorda il giovane ma preparato storico Stefano Vicentini, dalla passione per le motociclette (Finzi fu il primo pilota ufficiale della "Moto Guzzi" in una competizione sportiva); per il volo aerostatico (parteciparono a diverse edizioni della coppa "Gordon Bennet", conseguendo ottimi piazzamenti) e per il volo allora agli albori. In tandem parteciparono alla celebre impresa su Vienna ideata da Gabriele D'Annunzio ed effettuata il 9 agosto 1918 con 11 Ansaldo S.V.A. dell'87^ Squadriglia di aeroplani. Dopo la morte di Granzarolo, avvenuta a Padova nel 1948 una coppia dei volantini lanciati sulla capitale dell'impero austro-ungarico furono meritoriamente recuperati da Maria Fioroni presso gli eredi. Considerato un po' il padre dell'aviazione italiana, Aldo Finzi, come ha ricordato dalle colonne del "Corriere della Sera" l'ambasciatore Sergio Romano, "è un personaggio drammatico e controverso. Apparteneva ad una famiglia impeccabilmente risorgimentale. Uno zio, Giuseppe, fu coinvolto nel processo ai martiri di Belfiore, partecipò all'organizzazione dell'impresa dei Mille, fu deputato e senatore. Dopo la Grande guerra divenne un fascista della 'prima ora'. Nell'agosto del 1922, in occasione del grande sciopero generale, fu tra coloro che, sfidando i sindacati, si misero alla guida di un tram nelle vie milanesi". Irruento e focoso. "Fu lui che dopo le elezioni del 1924, quando era già sottosegretario agli interni, contestò aspramente il discorso con cui Giacomo Matteotti denunciò alle Camere le violenze e le intimidazioni delle squadre fasciste nei seggi elettorali". "È questa - si chiede l'ambasciatore Romano - una delle ragioni per cui venne accusato di complicità dell'assassinio del segretario del partito socialista e costretto a dimettersi?" La risposta è che Finzi "Fu quasi certamente un capro espiatorio". Diventato antifascista, il 15 marzo 1944 venne arrestato dai tedeschi e il 24 ucciso alle Fosse Ardeatine. Dove la targa lo ricorda come tenente dell'Aeronautica, agricoltore, giornalista. Non uomo politico. Su una lapide della Sinagoga di Roma il suo nome figura tra quelli degli ebrei caduti durante la Resistenza. Più lineare, e anche per questo meno conosciuto, il profilo di Giordano Bruno Granzarolo. Entrato in Aeronautica nel 1917, prese parte alla Grande Guerra, pilotò i più diversi aeroplani effettuando tutta una importante serie di rilievi fotografici. Medaglia d'argento al valor militare, nel dopoguerra partecipò a numerose manifestazioni sportive, come le prime edizioni della Coppa Baracca. La rassegna filatelica, che si avvale della collaborazione del "Circolo del '72" di Bovolone, comprende una mostra, la realizzazione di una cartolina ricordo e l'impiego, da parte di Poste Italiane, di uno speciale annullo ricordo. Per l'inaugurazione è intervenuto presso la Fondazione Fioroni di Legnago, il presidente del Circolo del 72, Alessio Meuti, che ha svolto una conferenza sui due grandi aviatori legnaghesi. Alla manifestazione, presente il sindaco di Legnago, Clara Scapin.

I relatori presenti alla conferenza inaugurale

NOI DEL DIRIGIBILE, A ROMA 90 ANNI DOPO CON UN PEZZO DI BASSA

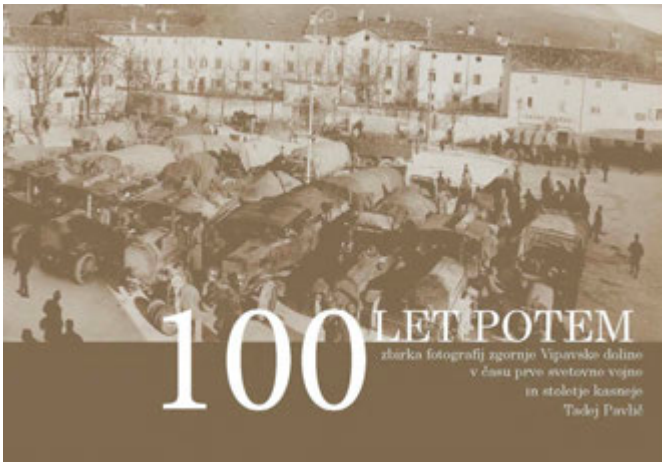
Fabio Tagetti

Diciamola tutta: è stata una bella scommessa organizzare un incontro dei discendenti dell'equipaggio (e non solo) del dirigibile Italia, novant'anni dopo un' impresa leggendaria finita male nell'estate del 1928. Invece con Pino Biagi, omonimo nipote del marconista che lanciò l'SOS dalla banchisa, con Francesco Clemente (giornalista italo-argentino, esperto di radio e telecomunicazioni) e con chi scrive... beh tutto per fortuna è andato liscio, dopo un anno e più di lavoro tra mail, viaggi, ricerche e qualche ovvio intoppo. Ci abbiamo messo un anno circa a trovare e scovare i discendenti, organizzare per tempo la convention alla Casa dell'Aviatore a Roma per il 7 e 8 luglio scorsi, invitare giornali, radio, televisioni e Rai e adesso eccomi qua a raccontarvi l'evento, alle spalle da un paio di mesi. Due giorni intensi, sala convegni piena per i due giorni a sentire testimonianze, relazioni, ricordi, a visionare film d'epoca. Presenze notevoli, oltretutto: la nipote di Nobile, la figlia di Marconi, il pronipote di Amundsen, rappresentanti del Cern, discendenti dei nomi che hanno fatto la storia di quelle pagine aviatorie perdendo la vita al Polo e di altri più fortunati. E poi studiosi dei vari Uffici Storici della Marina e dell'Aviazione, archivisti e bibliotecari che hanno presentato e rinfrescato punti di vista e dettagli che il tempo aveva seppellito nei decenni di storia italiana dopo quella fatidica estate del 1928. In attesa della pubblicazione degli atti di quei due giorni, ai quali ci accingiamo a mettere mano. Ma non c'erano solo – giustamente - quelli sotto i riflettori, cioè i nipoti e pronipoti dei membri dell'equipaggio. Per quanto mi riguarda, ho ritenuto che bisognasse mettere nella giusta luce anche chi ha lavorato 'dietro le quinte' dell'era dei dirigibili. E il nome su cui ho puntato per la mia relazione è stato quello di Marino Viero, sarto dirigibilista preferito di Umberto Nobile, nativo di Villa Bartolomea, che ha messo le mani (alla lettera) sul Norge (1926), sull'N3 (1927) per il Giappone e sull'Italia. Senza Marino non si volava, era lui che (con altri come lui) costruiva, cuciva e controllava gli involucri di quelle enormi e rumorose macchine volanti cariche di migliaia di metri cubi di non certo innocente idrogeno. Per chi ci si avventurava, era proprio una vita legata a un filo. E' interessante leggere le lettere di Nobile che cita espressamente Marino Viero per i suoi dirigibili: il suo nome c'è sempre, nei documenti pubblici come nelle sue lettere private, una specie di 'vita da mediano' se vogliamo, ma continuando con Ligabue 'senza Oriali non si vincono i mondiali'. E' straordinario pensare che nella Bassa, o appena più in là, fossero così tanti e notevoli i contributi diretti alla spedizione al Polo: oltre a Viero mi piace citare l'aviatore Maddalena, aviatore di razza nativo della vicina Bottrighe, il primo a scovare con il suo idrovolante i superstiti sul pack. C'è il povero Arduino, disperso dopo l'incidente, veronese nato a Pescantina per il quale è possibile leggere una dedica a Verona in una via del centro. Viene in mente il nome di un famoso (all'epoca) giornalista, quel Tomaselli che abitava in provincia di Padova a un'ora da Legnago. A distanza di 90 anni, un'esperienza memorabile quella di Roma alla Casa dell'Aviatore, con tanti pezzi di storia, con la carne e le ossa di parenti diretti, con la consapevolezza di essere lì con qualcosa di particolare nel DNA.

Un momento della convention alla Casa dell'Aviatore di Roma

THEN AND NOW: "100 LET POTEM"

Tadej Pavlic è un architetto nativo di Vippacco (Slovenia) e residente a Lubiana dove svolge la professione di architetto. Ha prodotto un lavoro fotografico sulle memorie paesaggistiche della Grande Guerra mettendo a confronto le immagini di 100 anni fa con la situazione attuale. Ha preso anche spunto da alcune immagini pubblicate sul nostro sito Il Fronte del Cielo. Ci ha scritto e noi siamo lieti di pubblicare la sua presentazione:



La copertina della pubblicazione

"A hundred years have past since great war ended and most of people who experienced it as children have past away too. Memories are still alive but are fading with decades. First war left behind numerous photos thanks to cameras small enough to be carried on one's person. Contrary to the stories photos freeze time. Landscape, atmosphere and people's movement was captured on a paper like it was. So how does it look space now after 100 years? What have been changed and what stays the same? How many military infrastructure have survived till these days? What happend with the nature transformed with bombs and fire? I am trying to answer these questions with my project where I try to find the same spot where old photo was taken and make an actual one. I limit myself to Vipava valley where I live. Vipava valley laid in hinterland not far away from Isonzofront and was its backbone. It was crucial spot to supply front in Soča valley and also on Karst. Here were three airports (from which the one in Ajdovščina still operates) cableway, munition factory, hospitals, barracks, bakeries, dumps etc…"

Tadej Pavlič

Albatros Kampfflugzeug, 1917
Campo volo di Vipava, 1917

La stessa località, 2017
Vipava, 2017

A FERRARA L'EDIZIONE 2018 DEL "BALLOONS FESTIVAL"

dal sito dell'Aeronautica Militare

Domenica 16 settembre si è conclusa l'edizione 2018 del "Balloons Festival", tradizionale appuntamento a Ferrara dedicato alle mongolfiere. Anche in questa edizione l'Aeronautica Militare e il Comando Operazioni Aeree (COA) di Poggio Renatico hanno collaborato con le Istituzioni locali per l'allestimento di uno stand A.M. fornendo numerosi apporti e personale specializzato. Il numerosissimo pubblico intervenuto ha così potuto vedere dal vivo gli assetti che la Forza Armata ha reso disponibili: l'elicottero TH-500 del 15° Stormo di Cervia, il simulacro del MQ9 Predator del 32° Stormo di Amendola (FG) e il cockpit dell'F-104 Starfighter del 1° Reparto Manutenzione Velivoli di Cameri (NO). Il 3° Stormo di Villafranca di Verona, come è ormai consuetudine, ha partecipato con numerosi mezzi terrestri ed equipaggiamenti impiegati nelle operazioni fuori dai confini nazionali e nel caso di pubbliche calamità. Quest'anno, tra le novità di spicco, è stata schierata la Torre Mobile AFIS, torre di controllo mobile che viene normalmente dislocata presso aeroporti o aviosuperfici che ne sono sprovvisti per garantire il servizio di controllo del traffico aereo. Tra gli altri equipaggiamenti, hanno suscitato l'interesse del pubblico il sempre apprezzato "VERAGON", che estrae acqua potabile dall'umidità ambientale, i sistemi robotizzati di sminamento e ricerca personale, le tende attrezzate per l'attività di comando e controllo. Un intero settore curato dal personale della 4^ Brigata Telecomunicazioni di Borgo Piave (LT) è stato dedicato alla meteorologia. Da sottolineare il supporto meteo che il personale del COA ha fornito agli equipaggi delle mongolfiere per volare in sicurezza durante i dieci giorni della manifestazione. L'edizione 2018 è stata caratterizzata anche dalla presenza di uno stand promozionale sul tema dei "100 anni di aviazione a Poggio Renatico", serie di eventi organizzati dal COA nell'ambito delle celebrazioni che proprio quest'anno ricorrono per il Centenario della vittoria italiana nella Prima Guerra Mondiale. Il Festival è stato inaugurato venerdì 6 settembre alla presenza delle autorità cittadine, del Generale D.A. Antonio Conserva, Comandante del COA e dei testimonials dell'Aeronautica Militare, Primo Aviere Scelto Pia Carmen Maria Lionetti, arciere pluridecorata con medaglie d'oro a vari campionati mondiali e partecipazioni olimpiche a Pechino 2008 e Londra 2012 e il Primo Aviere Capo Alberto Busnari, già campione nazionale di Ginnastica Artistica/Concorso Generale. Il momento clou, come ha commentato pubblicamente il Presidente di Ferrara Fiere, organizzatore del Festival, si è raggiunto nella tarda mattinata di venerdì 14, quando le Frecce Tricolori hanno disegnato nel cielo ferrarese quel lungo tricolore che sempre ci regala emozioni e ci riempie il cuore di orgoglio di essere italiani.

Visitatori a Ferrara

"NOTE D'AZZURRO" A CEREA

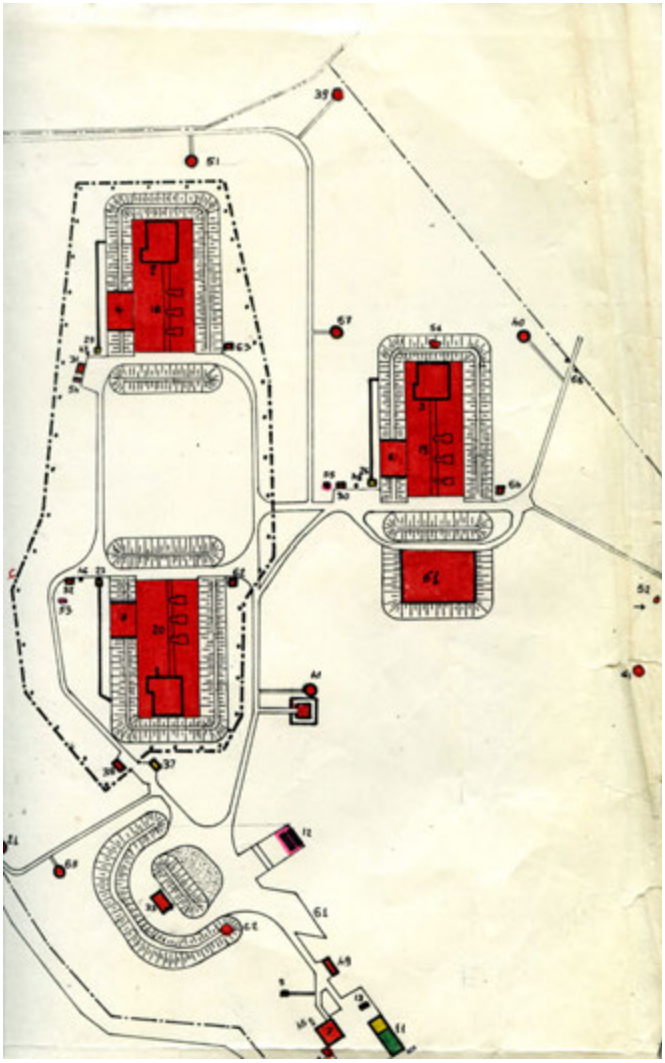
Il 14 e il 15 settembre scorso la città di Cerea si è tinta di nuovo di azzurro con la riproposizione di ***"Note d'Azzurro"***, un evento promosso dal Comando del Deposito Aerea Nord dell'Aeronautica Militare e dall'Amministrazione Comunale. Il pezzo forte della manifestazione, giunta alla 3^ edizione, è stato il concerto della Fanfara della 1^ Regione Aerea di Milano che ha eseguito pezzi tratti dal repertorio classico e da quello contemporaneo, riscuotendo i convinti applausi del folto pubblico accorso. Il Circolo del 72 ha collaborato realizzando una mostra dedicata allo sviluppo del volo dagli albori alla realtà odierna dell'Aeronautica Militare. Un breve, sintetico viaggio toccando i punti essenziali del lungo cammino dal mito alla realtà. Presenti anche una esposizione modellistica curata dal gruppo IPMS di Verona, uno schieramento di mezzi del 3° Stormo Supporto Operativo di Villafranca, così come un simulatore di volo.

Uno scorcio dell'evento di Cerea

IL SISTEMA D'ARMA NIKE-HERCULES
AREA DI LANCIO

Alessio Meuti

L'Area di Lancio si estende nel comprensorio comunale di Bovolone, ex campo di fortuna, in latitudine Nord 45°,16' 16" e longitudine Ovest (meridiano di Monte Mario) 1.18° 41". La superficie occupata è di 216.930 mq con i seguenti confini: a nord con una strada carrareccia, a est con la strada Bovolone-Oppeano e con il rimanente sedime demaniale dell'ex campo di fortuna, a sud con un canale di scarico denominato "Fossa del Vescovo", a ovest con una strada carreggiabile e con due poderi denominati rispettivamente "Corte Carminà" e "Corte Il Gaion". La zona lancio era alimentata a 10.000 V prelevati mediante cavo armato interrato e protetto da una vicina cabina di smistamento A.T. ubicata a circa 100 m dall'ingresso principale. La riserva idrica era assicurata da pozzo trivellato all'interno della zona stessa con elettropompa sommersa. L'impianto era dotato di una vasca di riserva interrata in calcestruzzo armato della capacità di 20 mc. Le aree circostanti i vari manufatti furono sistemati ad erbai e solo ai lati della strada tra l'ingresso principale e il manufatto 17 di P.G. furono messe a dimora 10 conifere. Nella prima sistemazione furono costruiti 49 manufatti che comprendevano tre fabbricati per il deposito dei missili con rilevati in terra, tre rifugi per il personale, un edificio per il montaggio e la prova dei missili, una stazione per il rifornimento di acidi, un magazzino per l'ossido di etilene, un deposito carburanti speciali, la centrale elettrica e la sala di attesa per il personale, un deposito carburanti per i gruppi elettrogeni, un pozzo e una vasca per la riserva idrica, tre piazzole lanciatori, sei garitte sopraelevate (P.G. 21,22,23,39,40, e 41) tre centrali termiche, un posto di guardia, tettoie e serbatoi. Nell'area era già presente un edificio adibito a casa del custode del vecchio aeroporto e un pozzo lavatoio. Il materiale di armamento era conservato in tre strutture rettangolari (Alfa, Bravo e Charlie) in muratura con appendice, delle dimensioni di 21,90 x 18,60 metri (376 mq). Il fabbricato era dotato di aperture anteriori e posteriori della luce libera di oltre 14 metri. Gli hangar missili erano inoltre dotati di 4 ingressi pedonali che si aprivano nell'unico vano. L'appendice di circa 21 metri quadrati era divisa in 4 vani adibiti ad uso vario. Oltre alle tre sezioni di lancio, vi era inoltre l'edificio Assembly per il montaggio e la calibrazione del missile e la Warhead Building dove al missile assemblato veniva unita la carica esplosiva. Gli altri edifici erano rappresentati dalla Ready Room e dal Corpo di Guardia nazionale. Il Corpo di Guardia USA si trovava invece all'interno della Zona F (Sezioni A e B). Nel 1986 fu costruito il nuovo corpo di guardia presso la zona F che ospitò, in locali divisi, il corpo di guardia nazionale e quello americano. L'ingresso alla Zona F fu spostato dal lato sud a quello ovest e fu abbattuta la precedente garitta (Check Point USA). Furono anche costruite tre torri di guardia lungo il perimetro della Zona F, una, la più grande in calcestruzzo solidale con l'edificio del nuovo corpo di guardia (SOD), le altre due, a traliccio metallico sui lati corti del perimetro della zona F.



planimetria dell'area di lancio

AGOSTINO GEMELLI

Emanuele De Santis

Di lui sorprendevano lo spirito continuo di ricerca e la sete di conoscenza unita ad un carattere spesso ribelle e anticonformista in pieno contrasto, talvolta, con il saio che indossava. Edoardo Gemelli, poi Agostino dal Novembre 1903 in occasione dell'ammissione all'ordine francescano, nacque a Milano nel 1878 da genitori anticlericali. Dopo gli studi primari, e terminato il liceo-ginnasio, si iscrisse alla facoltà di Medicina dell'Università di Pavia dalla quale, per il suo carattere "insofferente alle regole e recidivo per mancanze gravi" fu espulso poco prima della laurea (ottenuta comunque nel 1902). Divenne successivamente alunno di Camillo Golgi, premio Nobel per la medicina nel 1906, e, nel ruolo di assistente di questi, indirizzò i suoi studi nel campo della istologie e fisiopatologia. Dopo un'improvvisa vocazione religiosa, nonostante le resistenze familiari, entrò nell'ordine dei frati, cambiò il proprio nome in Agostino e durante l'anno di noviziato riprese le sue ricerche di neurologia e fisiologia in rapporto alla Psicologia, a quel tempo intesa non come una disciplina medica ma figlia della filosofia. Ebbe anche la possibilità di viaggiare per l'Europa e in Germania, come a Torino, partecipò alle lezioni di alcuni discepoli di Wundt, fisiologo e psicologo famoso per i suoi studi nel laboratorio di Lipsia, e tenne l'esame per la libera docenza in psicologia sperimentale. Allo scoppio della guerra prestò servizio come capitano medico e cappellano presso lo stato maggiore e fu in tale periodo che i suoi studi di psicologia e fisiologia divennero utili per approfondire, e migliorare, le condizioni dei soldati in guerra: diede ascolto alle necessità degli aviatori e attenzione alla loro umanità, ossia al non vederli come semplici esecutori di ordini o macchine da guerra forgiate allo scopo di uccidere i nemici. Per continuare la ricerca impiantò un laboratorio di psicofisiologia, e un ospedale da campo, a Udine dove approfondì gli effetti dello shock traumatico provocato dalle battaglie sugli aviatori sottoponendosi egli stesso ad esperimenti in volo al fine di comprendere personalmente le condizioni e sensazioni dei soldati. Terminata la Grande Guerra, e grazie al desiderio di ricostruire l'Italia, portò avanti i suoi progetti di diffusione culturale fondando, nel 1921, l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano nella quale egli creò un laboratorio di psicologia dove approfondire le ricerche elettrofisiologiche, encefalografiche, retinografiche e acustiche fatte durante il periodo della guerra. Egli si rese conto dell'importanza della Psicologia per la società in generale e della necessità, dato ciò, di formare psicologi, medici, assistenti sociali e religiosi che avrebbero lavorato per dar supporto e sostegno alla rinascita del paese e alla sua popolazione. In questo periodo, poi, iniziò ad applicare i propri studi anche ai luoghi e oggetti della devozione popolare cattolica, come Lourdes e la Sindone (di cui tenne un convegno nel 1939), ed ebbe il suo teso incontro con Padre Pio da Petralcina, uomo certamente umile ma non ritenuto in possesso di particolari segni divini. L'avvento del fascismo venne vissuto con atteggiamenti ambigui: se da un lato, infatti, egli appoggiò le leggi razziali, aderendo al "Manifesto degli scienziati razzisti" del 25 Luglio 1938 e venendo spesso accusato di antisemitismo, dall'altra parte aiutò concretamente molti ebrei e mai rifiutò a questi l'ingresso nelle varie facoltà dell'Università di cui era rettore. Terminati gli orrori della guerra, l'avvento della Repubblica lo vide coinvolto a dare il suo contributo come membro del Consiglio superiore della Pubblica Istruzione dove lavorò a favore di una maggiore possibilità d'accesso alla scuola per giovani capaci e meritevoli che ne erano impediti dalle condizioni economiche. Come in tutta la sua lunga vita egli continuò a scrivere pubblicando articoli e testi riguardanti la psicologia clinica, problemi sociali, questioni sul lavoro, l'orientamento professionale e scolastico, il disagio giovanile e la psicopedagogia; a ciò si aggiunge il suo immenso impegno per la diffusione della cultura a tutti i livelli sociali, da quella universitaria fino a quella cattolica, dalla scientifica alla popolare. Morì il 15 luglio 1959 e venne sepolto nella cappella dell'Università Cattolica di Milano. Nel 1964, nell'atrio del Centro sperimentale volo dell'Aeronautica Militare di Pratica di Mare venne inaugurata una statua a lui dedicata come riconoscimento per il suo impegno per la cultura e per l'aviazione; allo stesso modo la sede dell'Università Cattolica di Piacenza ha posto una targa a ricordo del suo impegno nella ricerca psicologica sia sociale che militare, mentre l'ospedale di Roma, come sede delle Facoltà di Medicina e Chirurgia dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, gli ha intitolato l'intero edificio. Gli studi, l'impegno costante e l'attenzione all'umanità dei piloti hanno reso Padre Agostino Gemelli fondamentale per la storia e l'Aeronautica militare e non solo. Memore degli insegnamenti avuti dai discepoli di Wundt intorno al 1910, egli si interessò alla fisiologia unita alla psicologia per misurare in modo preciso le reazioni agli stimoli ambientali che gli aviatori avevano durante le esercitazioni e le battaglie. Come psicologo desiderava approcciarsi alla persona, all'uomo, per osservarne i comportamenti, comprenderne le cause e, laddove possibile, definirne le leggi di funzionamento universali, mentre come fisiologo voleva misurare le reazioni del corpo agli stimoli emotivi, psichici e ambientali al fine di descrivere nel dettaglio ogni atteggiamento del pilota e, unendo le due discipline, avere una visione più chiara, e utile sia ai contemporanei che agli scienziati del futuro, di chi rischiava la propria vita per la patria su un aereo sopra i campi di battaglia. La sua prima esperienza di volo fu nel 1915: "Ero issato su un sediolino, fra fili tesi, fra le ali che il vento faceva cantare" disse il frate il quale, con l'aiuto di Francesco Baracca, grande pilota italiano, iniziò a sperimentare sugli effetti del volo e su come incrementare la sicurezza degli aviatori. Durante la prima Guerra Mondiale venne arruolato a servizio dell'esercito al fine di rivedere i requisiti d'idoneità al volo. Fino al primo conflitto, ma anche per un breve periodo successivo, bastava avere "salute, vista, udito ottimi e un peso non superiore ai 75 kg" per essere ammessi a pilotare un aereo e partecipare alle missioni, ma ciò per il frate non bastava: egli credeva nell'importanza di valutare sia l'attitudine fisica che psichica ed emotiva dei candidati nonché, aspetto non meno importante, l'intero abitacolo in tutte le strumentazioni di bordo. Con l'aiuto di Amedeo Herlitzka, quindi, decise di rivedere i test per la valutazione

attitudinale al pilotaggio e collaborare al miglioramento degli aerei. Nel 1917 quando, su richiesta del Comando Supremo del Regio Esercito, si interessò fortemente alla psicofisiologia del volo e alla sicurezza dei piloti al fine di far ridurre i numerosi incidenti che dall'inizio del conflitto causavano morti tra i soldati e perdita di numerosi velivoli. A frate Agostino venne affidato un "Gabinetto per le ricerche psicofisiologiche sull'aviazione e per le visite di controllo dei piloti" nel quale egli era libero di studiare, sempre arricchendo ogni ricerca con numerose sperimentazioni alle quali egli stesso partecipava, nuove modalità di selezionare, addestrare, inviare in battaglia e gestire lo stress e lo shock bellico dei molti aviatori italiani, creando in tal modo le basi della psicofisiologia aereonautica fino ai giorni nostri. Terminato il conflitto, nel 1923 iniziò a volare come osservatore medico a bordo dei Caproni Ca3 del 1°, 2° e 7° stormo caccia e bombardamento, di base al campo di Lonate Pozzolo vicino Malpensa, per comprendere sempre di più l'esperienza del volo e le condizioni psico-fisiche, nonché emotive, dei piloti. Nel 1935 trasformò un Caproni Ca310 in un laboratorio volante per le proprie ricerche e i risultati vennero esposti nel 1937 in occasione del "II° Convegno di medicina aeronautica", luogo in cui egli riferì a proposito degli effetti dell'accelerazione sul corpo degli aviatori. Nel 1939 prese il brevetto da pilota per condurre su di sé esperimenti utili a trovare risposte ai suoi dubbi ma lo scoppio della guerra, nonché le simpatie per le leggi razziali e le conseguenti accuse di antisemitismo, misero fine alla sua attività di ricerca.

Nonostante ciò nel 1942 pubblico "La psicologia del pilota di velivolo", testo nel quale descriveva le sue sperimentazioni, la metodologia di ricerca e approfondiva tematiche ancora oggi importanti, come il rapporto tra l'uomo e l'aereo, la sicurezza e la complessità di tutte le operazioni necessarie al volo nonché il bisogno di una formazione completa, e ben assistita, per ogni pilota al fine di renderlo responsabile e sicuro in ogni sua azione. Il suo contributo alla Psicologia e Fisiologia del volo, nonché alla sicurezza degli aerei e all'approfondimento degli aspetti psicologici ed emotivi degli aviatori, è stato fondamentale. Padre Agostino Gemelli è ancora oggi visto come uno dei fondatori della medicina, nonché della psicofisiologia, aereonautica, ambito utile alla selezione e gestione dei piloti. Come l'intuizione, avuta dal Gemelli, dell'aviatore come persona e non come esecutore di ordini ha portato ad approfondire l'essere umano in tutta la su complessità, così le sue ricerche hanno gettato nuova luce sulla psicologia aeronautica e hanno spinto molti dopo di lui a continuare a studiare, offrendo importanti contributi, la gestione e sicurezza del velivolo e di chi lo guida, aspetti importanti e ancora oggi ben approfonditi anche nell'astronautica.

(Questo articolo è disponibile sul sito Il fronte del cielo alla pagina: www.ilfrontedelcielo.it/files_0/gemelli.htm)

Padre Agostino Gemelli (a sinistra) con Arturo Ferrarin

L'INCIDENTE AVIATORIO DI VILMEZZANO (Vr) DEL 18 SETTEMBRE 1940

Alessio Meuti

Il luogo è ancora oggi conosciuto come "Impatto". Si trova al culmine di una falesia rocciosa a circa 1000 metri di altezza sulle pendici sudorientali del Monte Baldo, proprio sopra l'abitato di Vilmezzano nel comune di Caprino Veronese. In quel posto, oggi raggiungibile con un sentiero, accadde un disastro aereo in cui persero la vita due giovani aviatori. Era il 18 settembre 1940, quando intorno alle 9 e quaranta, si levava in volo dalla pista di Boscomantico un monomotore biposto Ro.37 ai comandi del sergente pilota Giulio Bedassi, un venticinquenne nativo di Rimini. A bordo, come passeggero, il 1° aviere aiuto motorista Giuseppe Musto. Bedassi avrebbe dovuto compiere un volo di addestramento di circa 20 minuti sorvolando, con due ampi giri, l'aeroporto scaligero. Durante il volo precedente il motore del velivolo si era surriscaldato, e quindi occorreva fare delle prove per verificare il comportamento della temperatura del motore, dopo aver effettuato alcuni interventi in officina. Il primo giro si svolse correttamente, ma durante il secondo giro l'apparecchio fu visto allontanarsi scomparendo in un banco di nubi in direzione del Monte Baldo. Dopo circa un paio di ore giungeva al comando dell'aeroporto una chiamata telefonica dalla Tenenza dei Reali Carabinieri di Caprino Veronese, comunicando che l'apparecchio era precipitato nei pressi del borgo di Vilmezzano sul versante orientale del Monte Baldo. Il sergente Bedassi e il 1° aviere Musto decedevano per le fratture multiple riportate nell'impatto. Il velivolo era precipitato a circa 1000 metri di quota in una località denominata Gola Aperta proprio sul bordo sommitale di una parete verticale prospicente il borgo di Vilmezzano. Poco attimi prima del disastro, intorno alle 10.30 alcuni testimoni videro il velivolo che volava in leggera picchiata verso la parete della montagna. Scomparso in una nube, avvertirono poco dopo, un fortissimo fragore. Il velivolo era un Imam Ro 37, biplano biposto dotato di un motore A30 bis della 24^ Squadriglia O.A. (Osservazione Artiglieria). Questa antica vicenda è tornata alla luce grazie all'impegno di alcune persone del luogo, in particolare Emidio Marangoni di Vilmezzano, che hanno pensato di spolverare la cappa di oblio che ormai gravava sulla vicenda. E a distanza di anni hanno pensato di organizzare una commemorazione ripercorrendo gli stessi sentieri calpestati dai passi convulsi dei primi soccorritori che tentarono di raggiungere l'impervia località. Nel prossimo numero i dettagli della giornata.

Squadriglia di Imam Ro 37

Il luogo dell'impatto in località Vilmezzano di Caprino Veronese (Vr)

LO SCAFFALE DEL CIRCOLO

UNA VITA PER L'AERONAUTICA

Oreste Genta, decano dell'Aeronautica Militare italiana con i suoi 104 anni, narra la sua vita di aviatore ed ufficiale. Entrato nella Regia Accademia nel 1931 nel corso Leone, inizialmente volò sul velivolo Ro.43 imbarcato sulle navi Pola, Diaz, Duca degli Abruzzi e Trieste. Genta decollava dalle navi su cui era imbarcato con la procedura del "lancio della catapulta". Durante la guerra ha volato sul Cant Z.501 "Gabbiano", denominato "Mammajut". Sul Cant Z si guadagnò, insieme agli altri membri del suo equipaggio, la Medaglia d'Argento al Valor Militare sul campo, quando durante un volo di scorta navale fu attaccato da tre Bristol Blenheim inglesi; nonostante i numerosi danni al velivolo Genta riuscì a rientrare alla base. Dopo la guerra ha proseguito la sua brillante carriera, comandando tra l'altro la 36ª Aerobrigata Interdizione Strategica dotata di missili Jupiter. Ha conlcuso la sua carriera con il grado di Generale di Squadra Aerea.

LE ALI DEL POTERE

Sulla base di un ampio campione di fonti, questo libro scandaglia il tema del fascismo alato, indagando il legame precoce tra fascisti e ambienti aviatori e evidenziando come il regime di Mussolini si configurasse come un caso originale di uso politico e ideologico dell'aeronautica. Con l'identificazione mitica tra aviazione e fascismo, tra arte del pilotaggio e arte di governo, con la valorizzazione delle esperienze aviatorie del Duce, con il ricorso alla retorica dannunziana e alla polemologia futurista per esaltare le imprese delle ali italiane, gli artefici della propaganda svilupparono un culto patriottico dell'aviazione che svolse una funzione pedagogica centrale nella politica fascista. La storia di questo culto arricchisce la conoscenza della natura rituale e scenografica del fascismo, nonché della sua permanente oscillazione tra la propensione a irreggimentare le masse con l'organizzazione capillare di manifestazioni aeree rivolte al pubblico - e la promozione dell'eroismo aristocratico - con la glorificazione di piloti quali Francesco Baracca o Francesco De Pinedo -. Questa storia è anche indissolubilmente legata alla costruzione del mito virile di Mussolini, assiduo frequentatore delle vie dell'aria, che prese lezioni di pilotaggio nel 1920-1921 senza tuttavia conseguire il brevetto - e si fece vanto dei suoi numerosi viaggi in aeroplano, giungendo persino a farsi attribuire il brevetto di pilota militare nel 1937.

Associazione Arma Aeronautica

sezione di Ascoli Piceno

Premio Nazionale Letterario - Fotografico

Oltre le Nuvole

Prima Edizione 2018

Iscrizioni

dal 17-09-2018

al 31-10-2018

Con il patrocinio

Comune di Ascoli Piceno

MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE PER ATTIVITÀ PARTIGIANA

Bando e regolamento sono scaricabili dal sito http://assaeronauticaascoli.altervista.org/

e sulla pagina facebook mail assoaeronauticaap@libero.it

EVENTI

PADOVA

OPPEANO (Vr)

JESI (An)

LE ALI DEL VENTENNIO

conferenza - Jesi (An)

novembre 2018

CAMPAGNA TESSERAMENTO 2018
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. Iniziamo il nostro tesseramento per l'anno 2018 e contiamo sul vostro contributo Puoi iscriverti o rinnovare la tessera per soli 5 euro. Contattaci.
email: quellidel72@libero.it

IL CIRCOLO DEL 72

www.quellidel72.it

www.ilfrontedelcielo.it

www.veronavolat.it

www.volidasogno.it

Find us on Facebook

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