

IL RAID ROMA-TOKYO
COMPIE CENT'ANNI

"ALI RIBELLI" - IL BARONE
GUIDO KELLER

ADDIO AL
COMANDANTE VOLPI

I "MASTINI DEL CIELO"

AL TEMPO DEL KAPPONE

HISTORY HUNTERS VERONA

IL CIRCOLO DEL 72

NOTIZIARIO DI CULTURA AERONAUTICA



43

ANNO X - GENNAIO 2020



*NIHIL ME DOMAT
ET NEMINI CEDO
QUIA PLUTO SUM*



*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. 43
gennaio 2020

responsabile: Alessio Meuti
progetto grafico: Stefano Olivieri

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

il notiziario n. 44 uscirà
il 10 maggio 2020

il notiziario n. 43 è stato
distribuito a 1430 indirizzi e-mail

*in copertina:
lo stemma del 1° Stormo
Caccia Terrestre in fase di
realizzazione sulla fusoliera
di un Macchi MC.202 (foto
antecedente l'anno 1943)*

IL CIRCOLO DEL 72

SOMMARIO

- 3 **EDITORIALE**
Alessio Meuti
- 4 **AQUILE ED ALTRI ESSERI ALATI**
Circolo del 72
- 5 **OTTANT'ANNI FA: ITALO BALBO**
Circolo del 72
- 6 **ERA IL PIU' GRANDE SOLISTA DEL MONDO
RICCARDO PERACCHI DI VERONA**
Alessio Meuti
- 7 **I "MASTINI DEL CIELO"**
estratto da: L'Arena del 21 febbraio 1978
- 8 **FIUME, L'ULTIMO VOLO DI GABRIELE D'ANNUNZIO**
una proposta della compagnia Gino Franzi di Verona
- 9 **ADDIO AL COMANDANTE VOLPI**
- 10 **AL TEMPO DEL KAPPONE**
- 12 **GLI AVIATORI LIGURI DELLA GRANDE GUERRA**
Alessio Meuti
- 13 **EMILIO PENSUTI SPERANZA**
Antonio Di Gregorio
- 14 **L'ARALDICA DELLE UNITA' NIKE: CREST DEL 79° GRUPPO IT**
Giorgio Catellani
- 16 **AVIERI DEL 72° GRUPPO IT - V.A.M. - lettera D**
- 18 **IL RAID ROMA-TOKYO COMPIE CENT'ANNI**
da un articolo di Ovidio Ferrante
- 20 **"ALI RIBELLI": IL BARONE GUIDO KELLER**
Angiolino Bellè
- 22 **"INNO AL CIELO" di UMBERTO ZERBINATI**
Lorenzo Montano
- 23 **VERONA, 1825: LA "MACCHINA AEROBATICA" DI FRANCESCO ORLANDI**
Alessio Meuti
- 24 **AL CALDUCCIO**
Fausto Bernardini
- 26 **IL PILOTA MANTOVANO ALESSANDRO BLADELLI**
Alessio Meuti
- 27 **IL 3° STORMO PER LA BIBLIOTECA DI VILLAFRANCA**
estratto da Verona Sette
- 28 **DUE MONGOLFIERE AL "CATULLO"**
estratto da www.veronasera.it
- 28 **L'INCIDENTE DI VERONA DEL 2 AGOSTO 1919**
- 29 **RICCARDO CASELLATO - UNO DI VERONA**
Alessio Meuti
- 30 **HISTORY HUNTERS VERONA: TRA I CAMPI SPUNTANO AEREI ABBATTUTI**
corrispondenze di Fabio Tomelleri
- 31 **EVENTI**



EDITORIALE

Alessio Meuti

Per la nostra associazione, questo in corso, sarà il decimo anno di attività, così come cadrà il decimo anniversario della chiusura definitiva della base di Isola Rizza/Bovolone. Che cosa possiamo mettere in cantiere per onorare queste scadenze? Al momento è presto per rispondere ma alcune iniziative sono già in programma ad iniziare da quelle già programmate. Come questo numero del notiziario e le conferenze che si terranno tra il mese di gennaio e il prossimo maggio, che, al momento, sono undici. Il 9 gennaio concluderemo il ciclo di quattro incontri presso l'università del tempo libero della città di Verona con un protagonista del volo italiano quale è Gabriele D'Annunzio, mentre alla fine del mese inizieremo un nuovo ciclo (sempre di quattro incontri) a Villafranca di Verona. Nel mese di marzo saremo al Model Expo di Verona, un appuntamento, come altre volte sottolineato, cui teniamo molto per l'opportunità di mostrare ad un pubblico più vasto di che

cosa ci occupiamo, ma anche occasione per rinnovare consolidate amicizie e trovarne di nuove. Ogni edizione di Model Expo ci ha riservato stimoli e conoscenze significative. Non abbiamo ancora le idee chiare su che cosa presenteremo, ma la coincidenza della giornata dedicata alla donna (7-8 marzo) potrebbe orientarci verso la presentazione del volo femminile, in particolare di quello veronese. Dovrebbe essere anche l'anno in cui riprenderemo ad aggiornare il nostro sito web principale "quellidel72.it" dopo una stasi piuttosto lunga dedicata al lavoro che più ci ha tenuto occupati fino ad ora, cioè la redazione del sito "Il Fronte del Cielo". Un lavoro che non è affatto terminato, ma che può ormai essere intrapreso con più calma. Nel frattempo sono online altre pagine dedicate agli aviatori della Grande Guerra come quella ligure, cui si aggiungeranno entro la fine dell'inverno le pagine toscane e calabresi.



Un dipinto di E. Gaspari



AQUILE ED ALTRI ESSERI ALATI

Circolo del 72

Le ultime a scendere in campo sono state le aquile. Ogni anno cerco di aggiungere qualche nuovo soggetto per arricchire la proposta culturale del nostro sodalizio. L'idea di parlare dell'aquila è nata per caso, semplicemente sfogliando un numero di Rivista Aeronautica, e l'occhio è caduto sul simbolo che tutti noi che abbiamo indossato l'uniforme azzurra abbiamo sfoggiato con piacere. Nel mio caso ali di aquila o se volete solo ali stilizzate, ma sempre ali anche se qualcuno potrebbe obiettare che spesso sono state indossate impropriamente. L'aquila è il simbolo universale dei piloti e mi sono chiesto se valesse la pena di studiare cosa ci fosse dietro quell'immagine in termini di storia, mitologia e arte. E le letture estive sono state feconde come non poteva altrimenti essere. L'aquila è da sempre, come è noto, il simbolo della regalità, del potere e della forza, il collegamento principale tra l'uomo e gli dei. Con l'aquila, si ha davvero l'impressione di trovarsi di fronte a quei simboli-base "universali", tipici di molti popoli, di molti tempi e di molte culture. Nel 1884, si costituì il Battaglione Aerostieri del Regio Esercito e una cartolina d'epoca mostra tre aquile assise sullo stemma sabauda. Le letture estive dicevo, reperire una bibliografia adatta è il primo passo per preparare una lettura. Messo da parte l'aspetto puramente zoologico, il primo lavoro interessante è stato quello del professor Cardini che molti anni fa scrisse un saggio sul bestiario medioevale, poi il bel saggio di Piero Boitani, *Parole Alate*, che già avevo in casa per consiglio del mio amico Francesco Di Lauro. Con questi due ho costruito la struttura arricchita poi da elementi tratti

dai miti greci, dalla poesia del novecento in particolar modo dai lavori di Anna Bellio e di Giorgio Barbieri Squarotti, dove si trovano, tra l'altro, significative ed interessanti interpretazioni del pensiero pascoliano (le aquile protagoniste nel tragico volo di Chavez). E' così è nata la conferenza "Aquila" che ha debuttato a Isola della Scala nell'autunno scorso incentrata su quattro assi che sono l'aquila nella mitologia non solo greca, come espressione del potere dal mondo romano a quello zarista, il rapace nella simbologia cristiana e nella Divina Commedia, e le aquile protagoniste della poesia a partire da Pindaro per finire con Giovanni Pascoli. Ne è venuto fuori un lavoro promettente che si snoda su oltre duemila anni e che ha accompagnato la storia dell'umanità. E' ancora acerba, a volte spigolosa avendo bisogno di elementi armonizzanti e di parti del discorso che possano aggiungere leggerezza e dinamicità. Vedremo cosa accadrà il 6 febbraio, quando verrà rappresentata a Villafranca. Ma mi piace e intendo accompagnarla nel futuro da altre letture dedicate ad altri esseri alati come l'oca, la civetta e Pegaso. Dallo stadio di Olimpia alle legioni romane, al Cristo Giudice e l'evangelista Giovanni, dalle turbolenti valli che conducono al passo del Sempione alla Urban Collection di Pitti Uomo che nel 2018 ha presentato una collezione dedicata all'Aeronautica Militare caratterizzata da una pronunciata discrezione nell'uso dei loghi, dei simboli e dei fregi che rappresentano il DNA della Forza Armata: rimangono solo la coccarda tricolore e l'aquila turrita. Naturalmente.



Ganimede con l'aquila (Napoli, Museo archeologico nazionale)



OTTANT'ANNI FA: ITALO BALBO

Circolo del 72

Non ricorre nessun particolare anniversario se non quello dell'ottantesimo anniversario della sua morte ed esordiamo con una nuova conferenza dedicata a Italo Balbo. Dovremmo dire con Balbo aviatore ma le implicazioni e la complessità del personaggio, nonché gli aspetti etici, morali e politici riconducibili alla sua figura, sono talmente significativi da non poter permetterne di trascurarli pena l'incomprensione del suo agire e del suo tempo. Come sottolinea Giordano Bruno Guerri nella splendida biografia del trasvolatore edita nel 2014, Balbo fu un modernizzatore e un innovatore, fascista passato a un liberalismo autoritario, unico fra i gerarchi che preferiva gli Stati Uniti alla Germania, o alla Francia, o alla Gran Bretagna, e unico a opporsi concretamente alle leggi razziali. Le sue trasvolate atlantiche hanno permesso all'umanità di compiere un passo avanti. Certamente. Il capo assoluto dell'aeronautica "fascistissima" che però non ricevette mai un sostegno finanziario concreto o particolare dal regime, che si limitò a sfruttarne l'enorme potenziale propagandistico e idealistico, probabilmente senza mai comprenderne le reali implicazioni o le potenzialità belleche. Alla morte di Balbo si attribuì a Mussolini questa frase: "Un bell'alpino, un grande aviatore, un autentico rivoluzionario. Il solo che sarebbe stato capace di uccidermi". Proprio l'occasione della morte del governatore della Libia è, a mio parere, sintomatica, dell'abisso culturale e tecnologico tra i contendenti in campo che si era andato a realizzare negli anni trenta. Ancora oggi l'argomento preferito sulla morte di Balbo è sulle modalità dell'abbattimento: è stato un complotto o un incidente? La seconda ipotesi quasi ridotta ad un necessario caso per la sussistenza del dilemma. Propensione mai estinta al dietro le quinte, agli aspetti tragici, alle trame cinematografiche più popolari, al piacere del mistero, teorie complottiste, ecc. Balbo fu abbattuto dalla contraerea italiana al ritorno sul campo dopo una galoppata sulle sabbie del deserto a caccia di camionette inglesi. In un campo sconvolto da una incursione aerea appena conclusa. Riflettiamo su questa immagine: il comandante generale delle Forze Armate italiane in Africa Settentrionale che in quel momento rappresentava uno dei due fronti del conflitto appena acceso, sicuramente quello più importante dal punto di vista strategico, sialza in volo il 28 giugno con un trimotore S79. Con lui a bordo ci sono oltre al pilota Frailich, il capitano motorista Gino Cappannini e il maresciallo marconista Giuseppe Berti. Frailich, Cappannini e Berti erano tutti "atlantici" che avevano già volato con Balbo nella Crociera del Decennale. Ad essi si aggiunsero il maggiore Claudio Brunelli, i tenenti Cino Florio e Lino Balbo (cognato e nipote di Italo Balbo), il console della Milizia Enrico Caretti e il capitano Nello Quilici, direttore del Corriere Padano. Sul secondo velivolo fu imbarcato un fotografo che doveva riprendere il velivolo del Maresciallo dell'Aria. Su questo apparecchio c'era anche il Generale Felice Porro, comandante della 5^a Squadra Aerea. Una immagine che ci rimanda alle riunioni familiari per la caccia al cervo, al volo a vista di venti anni prima, all'assoluta incoerenza con le caratteristiche del conflitto appena iniziato. Quindici



Italo Balbo (Quartesana, 1896 - Tobruk, 1940)

giorni prima, ventiquattro ore dopo la dichiarazione di guerra, una decina di bombardieri quadrimotori della RAF, partiti dall'Inghilterra avevano lanciato su Genova diverse tonnellate di bombe, causando alcune vittime e non troppi danni. Poche ore dopo 12 bombardieri della RAF arrivano su Torino, inspiegabilmente ben illuminata e dove pare che le sirene abbiano avvisato con ritardo. Fu anche questa una eredità della gestione personalistica di Balbo? Perché non riuscì ad imporre il progetto di una aviazione militare di massa, costituita da apparecchi al passo con i tempi, dottrine di impiego e mezzi tecnologici adeguati? Il grande capo Aquila Bianca dicesse l'aeronautica militare per sette anni imprimendogli una impronta indelebile e realizzando grandi imprese, e su questi aspetti concentreremo la nostra attenzione. Certamente, senza dimenticare il contributo di violenza e ferocia, messo in atto dal padre dello squadristo e del ruolo decisivo che ebbe nella costruzione della dittatura fascista; facciamo nostra l'osservazione che si attribuisce al sindaco di Chicago rivolto all'ambasciatore italiano che, nel dopoguerra, gli chiese di cambiare nome alla strada dedicata a Balbo per evidente opportunità: "Perché, non ha trasvolato l'Atlantico?"

ERA IL PIU' GRANDE SOLISTA DEL MONDO RICCARDO PERACCHI DI VERONA

Alessio Meuti (ispirato da un articolo di Gianni Cantù, L'Arena di Verona, 3 maggio 1969)

Era nato a Verona il 27 luglio del 1931 e aveva studiato all'Istituto Tecnico Rossi di Vicenza. Nel 1953 esordisce come ufficiale di complemento dell'Aeronautica Militare, poi come istruttore nelle scuole di volo e nel 1960 entra a far parte di un reparto da caccia. Nel 1965 arriva al Reparto Sperimentale di Volo. E' Riccardo Peracchi, Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico alla Memoria, perito in un incidente di volo. Fu Gianni Cantù a tesserne il necrologio sulle pagine dell'Arena il 3 maggio 1969, 24 ore dopo il tragico incidente di volo occorso sull'aeroporto di Pratica di Mare. "Verona in lutto attende la salma del capitano pilota collaudatore Riccardo Peracchi, caduto venerdì con il suo aviogetto Macchi MB 326 presso l'aeroporto di Pratica di Mare (Pomezia). La notizia del tragico incidente aereo, che ha suscitato costernazione in quanti amavano ed apprezzavano questo grande concittadino appare ancora incredibile. Incredibile, del resto, era tutto in Riccardo Peracchi, il pilota collaudatore più completo che l'aeronautica italiana abbia espresso in questo dopoguerra. I molti amici, i compagni di volo di Riccardo Peracchi ne avevano seguito le trionfali esibizioni alla scuola di volo di Lecce, nei cieli del Veneto, nelle manifestazioni aeree internazionali di Parigi, di Torino, e a Farnborough, dove aveva rappresentato l'Italia nella Biennale esibizione dell'aviazione britannica. I migliori piloti statunitensi, nel 1964 ad Aviano, sono stati visti impazzire letteralmente davanti all'inimitabile programma acrobatico "a tutto rovescio" di Peracchi. In quell'occasione gli aviatori americani definirono il giovane pilota veronese "il più grande solista della storia". Un anno fa, il 9 giugno 1968, a Torino, si è potuto assistere invece alla stupefazione dei piloti sovietici, che gridarono "impossibile"! quando videro il Macchi MB 326 di Peracchi andare oltre ogni limite di sopportazione delle strutture metalliche nel tormento delle manovre acrobatiche rovescie. Peracchi voleva sempre così: al limite della sopportazione della macchina e ad ogni limite di resistenza dell'organismo umano. Le accelerazioni negative che le "impossibili" manovre (ma quanto studio e quanta precisione in quei voli che sfidavano ogni legge fisica) imponevano al pilota veronese sforzi che nessun altro uomo avrebbe forse potuto affrontare. Per questo motivo, oltre che per il coraggio e l'abilità di Peracchi, le sue presentazioni acrobatiche dell'aviogetto Macchi avevano sbalordito i tecnici e i piloti di ogni continente (...).





I "MASTINI DEL CIELO"

estratto da L'Arena di Verona del 21 febbraio 1978

Il 21 febbraio 1978 il quotidiano L'Arena di Verona pubblica un articolo destinato a rimanere famoso fra il personale militare di Bovolone, e in genere della 1^a Aerobrigata, perché fu coniato il termine "Mastini del Cielo" per descrivere sinteticamente l'attività del 72° Gruppo I.T.. Così titolò la visita alla base il giornalista, poi amico, Gianni Cantù: *"Vigilano giorno e notte su di noi i "mastini del cielo" di Bovolone". Minuscole ma possenti comunità di "eremiti" dell'Aeronautica ci difendono. Abbiamo superato gli invalicabili ostacoli dietro i quali lavorano e vigilano, 24 ore su 24, gli "eremiti" dell'Aeronautica Militare, i certosini della difesa del territorio, che nessuno conosce perché la loro opera è per sua natura destinata a non apparire mai. Sono i tecnici dell'invisibile barriera, quasi una specie di muraglia cinese fatta di saette pronte a scattare, eretta per impedire a qualunque potenziale avversario di penetrare nel nostro cielo e portarvi l'offesa e la morte. Con un miracolo di celerità, che ha dimostrato a modo suo l'efficienza di questo organismo che aspetta di secondo in secondo, senza posa, "che non accada niente", abbiamo ottenuto l'autorizzazione del Gabinetto del Ministro della Difesa. (...) Pochi ufficiali, un certo numero di sottufficiali, tutti qualificati attraverso speciali corsi all'estero, ed un numero maggiore di avieri e graduati, anche loro altamente qualificati e specializzati. Il lavoro specifico del personale di un gruppo d'intercettori teleguidati consiste nell'addestramento, un'incessante ripetizione di operazioni che ormai sono entrate nel sangue e nel subconscio, quasi, degli uomini; un continuo affinamento della preparazione; un "mirare alto" nel perfezionamento professionale. (...) Sono questi i "maghi" dei missili, coloro che li sanno guidare con precisione contro gli obiettivi aerei in avvicinamento, a più di cento chilometri di distanza dal cielo di Verona. Delle loro armi, che del resto vengono mostrate in tutti i saloni aeronautici internazionali ed anche negli "show" di Aviano, e dei quali tutte le riviste specializzate descrivono la struttura e le prestazioni, ritengono di non poter parlare. I missili sono tabù per tutti. E' un segno di serietà, indubbiamente. Ma senza rivelare nessun segreto sappiamo che hanno i missili "Nike Hercules" che hanno sostituito i meno potenti "Nike Ajax", dei quali utilizzano le attrezzature di lancio. Mentre però il primo arriva a colpire il bersaglio volante a una cinquantina di chilometri di distanza, spostandosi alla velocità di 2300 chilometri orari, il "Nike Hercules" viaggia alla velocità approssimata di 3500-3700 chilometri all'ora ed ha una gittata superiore ai 110 chilometri. Vale a dire, abbatte l'incursore quando esso si affaccia dal mare sulla costa adriatica, per fare un esempio. (...)*



Un dettaglio dell'articolo pubblicato su L'Arena del 21 febbraio 1978



FIUME, L'ULTIMO VOLO DI D'ANNUNZIO

Una proposta della Compagnia Gino Franzi di Verona

estratto dal sito web della Compagnia

Lo spettacolo racconta in modo divertente la nascita e la breve vita della Repubblica di Fiume, dal 12 settembre 1919 al 26 dicembre 1920. Durante i 16 mesi dell'occupazione dannunziana Fiume si trasforma in una piccola contro società sperimentale, che viene in un clima psicologico atipico e soprattutto avulso dalla morale corrente. Idee e valori sono completamente rovesciati: la norma diviene la trasgressione attraverso la libertà sessuale, l'uso di stupefacenti e il ribellismo di massa. Vengono introdotte la pratica del divorzio e il diritto di lavoro e di voto per la donna. Nella città occupata si incontrano nazionalisti e internazionalisti, monarchi e repubblicani, conservatori e sindacalisti, clericali e anarchici, imperialisti e comunisti. A Fiume convivono due anime, una fortemente tradizionalista e nazionalista e una trasgressiva e immaginifica, che sono l'autorevolezza e il carisma del D'Annunzio riescono a tenere insieme. Protagonisti sono, con D'Annunzio, i personaggi noti e meno noti che ruotano attorno al poeta in questa avventura, tra cui Arturo Toscani, la cantante Gea della Garisenda, Guglielmo Marconi, l'aviatore pazzo Guido Keller, alcune nobildonne vestite da legionarie, l'industriale del maraschino Pietro Luxardo, il futurista Filippo Tommaso Marinetti, la stella del Varietà Lili di Montresor, il sindaco di Fiume Riccardo Gigante e tanti altri. La scena si svolge nel salone d'onore del palazzo presidenziale, durante una serata di gala e mette in risalto gli aspetti più curiosi grotteschi di questa esperienza. Fanno da sfondo i commenti sarcastici del popolo fiumano, che, pur sostenendo l'azione di D'Annunzio, soffre le disastrose conseguenze economiche prodotte prima dalla grande guerra e poi dall'embargo nei confronti della città. Tutto è iniziato quasi vent'anni fa per caso e per gioco, riproponendo melodie del passato nelle feste tra amici. La scelta del repertorio del primo Novecento permetteva, rispolverando brani dimenticati, spesso in chiave comica, di proporre in realtà qualcosa di "nuovo". La ricerca di vecchie canzoni, pezzi recitati, spartiti e filmati d'epoca, ma anche di biografie di artisti ha permesso di costruire un ricco archivio sull'argomento da cui attingere. Ci si è accorti che le canzoni riuscivano a far rivivere in modo semplice ma fortemente evocativo le vicende dei primi cinquant'anni del secolo scorso, tanto che è stato possibile raccontare con la musica popolare la storia d'Italia di quegli anni, restituendone la colonna sonora. Il gruppo si è allargato e ha scelto di prendere il nome di Compagnia Gino Franzi, richiamandosi al personaggio più emblematico e dimenticato di quella cultura musicale di inizio secolo. Dal 2003 la Compagnia Gino Franzi è un'associazione di volontariato ONLUS, riconosciuta dalla Regione Veneto, costituita da un gruppo amatoriale che realizza spettacoli teatrali, di intrattenimento e attività volte alla promozione sociale e culturale. Il repertorio della Gino Franzi, apprezzato in particolare dalla terza età, viene proposto presso case di riposo e centri anziani, trasformando la nostra attività teatrale in progetti di solidarietà. La Compagnia collabora con istituzioni, enti e associazioni cittadine con cui condivide progetti speciali. Tra questi il Comune di Verona, la Provincia di Verona, il Provveditorato agli



Studi, la Fondazione Zanotto, la Società Letteraria, la Fondazione Il Vittoriale degli Italiani. La Compagnia Gino Franzi ODV festeggia quest'anno 16 anni di impegno sociale e culturale per la città. Nata da un gruppo di appassionati del teatro del varietà e della canzone del primo Novecento, l'associazione si è costituita come onlus nel 2004, dedicandosi all'epoca soprattutto all'intrattenimento della terza età, inteso anche come teatro-terapia. Lo scopo è di far rivivere con gioia quei tempi e quelle canzoni e, attraverso la musica, ricordare la storia d'Italia dei primi cinquant'anni del Novecento, nella convinzione che il potere evocativo della musica possa svolgere un ruolo importante di stimolo sulla memoria.



ADDIO AL COMANDANTE VOLPI



Solo un paio di mesi prima, il 13 ottobre aveva festeggiato il suo 105° compleanno con un solo evidente rammarico, quello di non poter compiere il consueto volo sulla città ai comandi di un aereo dell'aeroporto trentino di Mattarello. Il Comandante Volpi, costretto da qualche tempo su una sedia a rotelle, si è spento il 19 novembre 2019. Francesco Volpi è stato un pioniere del volo e veterano del secondo conflitto mondiale. In quel conflitto aveva compiuto, nel teatro russo, su Malta e il mediterraneo, ben 236 missioni di guerra a bordo di bombardieri come il Savoia Marchetti SM81 e il "Gobbo Maledetto, il Savoia Marchetti SM79. Migliaia di ore di volo spesso in condizioni difficili e decisamente rischiose con la 246^a Squadriglia autonoma del Servizio aerei speciali. Volando per oltre 80 anni consecutivi (si dice unico pilota in Europa e secondo nel mondo che può vantare 80 anni di attività di volo ininterrotta), aveva totalizzato circa 10000 ore di volo. Fu decorato di Medaglia di Bronzo al Valor Militare. Di Volpi si può ben dire che l'aviazione ha rappresentato la sua vita, sorta quando i primi aerei erano fatti di eliche di legno e di ali di tela. Era nato infatti nel 1914 a Trento ancora austro-ungarica e conseguì il brevetto di volo nel 1935 presso la scuola di pilotaggio di Cameri, alla cloche di un Breda 155 mantenendolo fino all'ultimo, volando anche dopo aver conseguito e superato i 100 anni di età. Da giovane frequenta il Liceo Classico cittadino e poi si iscrive a giurisprudenza laureandosi nel 1938. Divenne pilota della compagnia aerea Ala Littoria, poi dal 1941 al 1943 viene spedito al fronte. È impiegato come tenente nei veicoli di trasporto, assicura rifornimenti al fronte, sia in Russia che nel Mediterraneo. Nei prossimi numeri racconteremo alcune imprese del grande pilota come il volo su Stalingrado e il progetto del bombardamento di New York, raccontati nel suo libro "Ho dovuto fare la guerra". Alla fine oltre alla medaglia di Bronzo già ricordata ottiene anche una croce di ferro tedesca e una

croce di guerra italiana. Finita la guerra va a dirigere l'ufficio legale dell'Unione industriali prima a Trento e poi a Bolzano. La scrivania gli va stretta, nel tempo libero coltiva le sue passioni: il volo, i motori ma anche lo sci. È stato direttore della scuola di volo dell'Aero Club Trento, è stato tra i promotori dell'aeroporto Gianni Caproni di Mattarello e della Scuola nazionale di volo in montagna. A Stefano Lorenzetto che lo intervistò per il Giornale nel 2014, in occasione dei suoi cent'anni, confessò: «Ho sempre e solo pensato a tirare fuori il meglio da me stesso, anche nelle situazioni più drammatiche. Cammino con la morte a fianco da quando avevo 27 anni. La conosco da così lungo tempo che ho sempre cercato di andare più veloce di lei per non farmi raggiungere». Non ha mai perso l'ironia. In un articolo de L'Adige di Trento si può leggere: Per quanto riguarda il volo, Volpi ha sempre ammesso di avere più confidenza con le ali di quante ne abbia con le automobili. «Al giorno d'oggi - precisava, ultracentenario, dimostrando una lucidità ed una prontezza invidiabili - mi risulta più facile volare che andare in automobile, dato che le strade sono diventate quasi impraticabili». Renato Allesina, in un ricordo di Volpi scrive che l'insegnamento che quest'uomo lascia alle giovani generazioni di piloti è che, nonostante la tecnologia e lo sviluppo dei sistemi di cui oggi gode l'aviazione, l'uomo e la sua preparazione, la sua passione rimangono centrali. Chiudo con una frase che ci ripeteva sempre quando ci salutavamo dopo aver festeggiato il suo compleanno o per altri eventi: "Arrivederci alla prossima, non so voi ma io ci sarò".





AL TEMPO DEL KAPPONE



F86K, 1-28, 1° Stormo, 17° Gruppo (foto: AMI, Archivio F. Anselmino)

Il 15 ottobre 1955, si costituì sull'aeroporto di Istrana il 6° Gruppo A.W.F. armato con velivoli F86K, i primi dei quali ricevuti il 2 novembre. Fu la prima unità del ricostituendo 1° Stormo, che rinasceva nell'ambito della 51ª Aerobrigata, che fornì la maggior parte del personale Pilota e Specialista. L'attività del 6°, nell'ultimo trimestre dell'anno, fu basata essenzialmente sull'addestramento propedeutico del personale navigante e specialista al nuovo velivolo. Per i primi sulla base di Treviso fu stanziato un MTD americano, mentre gli specialisti furono inviati in Germania presso un centro di addestramento USA. I voli furono limitati al trasferimento dei velivoli da Torino Caselle a Istrana, più qualche volo addestrativo per un totale di circa 36 ore complessive. Al 31 dicembre erano in carico 10 velivoli. Al comando del Gruppo vi era il Magg. Pilota Carlo Tommasi. L'11 febbraio 1956 fu costituita la 79ª Squadriglia al comando del Cap. Pilota Adolfo Shenert, mentre la 81ª Squadriglia fu costituita il 20 dello stesso mese al comando del Ten. Pilota Luciano Merighi. Nel primo trimestre dell'anno il 6° portò a termine l'addestramento propedeutico del personale navigante e la transizione al Kappone, tranne 6 piloti ancora in addestramento ad Amendola. Al 30 marzo il Gruppo aveva in carico 26 F86K, 4 T33A e un C-45. Con parte del personale specialista ancora in addestramento all'estero e qualche difficoltà nel rifornimento delle parti di ricambio, furono volate 382 ore. Nel trimestre successivo si costituì il 1° Stormo COT (1 maggio 1956) ed iniziò la formazione del 17° Gruppo, mentre alla 79ª si avvicinava al comando il Ten. Pilota Vincenzo Paternicò. Il 6° Gruppo, nel frattempo aveva terminato l'addestramento ed iniziò la preparazione bellica con esercitazioni combinate GCI-

GCA. Il 2 giugno 1956 partecipò con 4 velivoli alla parata del 2 giugno a Roma, e con 18 velivoli a quella di Fiumicino, il 24 successivo. Il 17° Gruppo, si costituì negli ultimi giorni di giugno con 18 velivoli del 6° e con piloti dello stesso gruppo più altri di nuova assegnazione. Il nuovo Gruppo trovò sistemazione nell'area di decentramento del 21° Gruppo ed era costituito dalla 72ª Squadriglia al comando del Cap. Nedo Nardi e dall'80ª Squadriglia, al comando interinale della quale fu posto il Ten. Pilota Michele Sidoli. Il primo comandante dello Stormo fu il Col. Pilota Ranieri Piccolomini, quello del 17° Gruppo il Capitano Pilota Franco Fatigati (Interinale). Nel terzo trimestre del 1956 i due Gruppi ultimarono l'addestramento e la transizione al F86K ed il sesto iniziò ad operare, seppur limitatamente, in occasione di esercitazioni e manovre. Nell'ultimo trimestre del 1956 si unì allo Stormo il 23° Gruppo mentre il 6° e 17° Gruppo iniziarono le missioni di intercettazioni radar con guida GCI combinate con assistenza all'avvicinamento ed atterraggio GCI-GCA. Piloti e velivoli di entrambi i Gruppi furono inviati al CAT di Brindisi per attività di tiro Aria-Aria con puntamento ottico. Nel mese di dicembre fu costituita una sezione dello Stormo a Pisa per abilitare i piloti nuovi assegnati e per assistere il personale e i velivoli del Primo colà inviati per voli notturni e per esercitarsi all'intercettazione radar notturna in considerazione della scarsa assistenza che la base trevigiana poteva offrire per tale tipo di attività. questa sezione doveva inoltre sovrintendere ai lavori e alle predisposizioni destinate a ricevere il 23° Gruppo COT, attivato nel dicembre sulla base di Istrana. Il 6° Gruppo, al comando del Cap. Aldo Scerna (Interinale), momento disponeva di 21 piloti e 16 velivoli, il 17° Gruppo di 16 piloti e 16



velivoli, il 23° Gruppo di 3 piloti e 12 velivoli. Vi erano inoltre 6 velivoli di scorta logistica. Il 23° Gruppo era composto dalla 70^a e 71^a Squadriglia al comando del Cap. Fulvio Ristori (Interinale). Nel primo trimestre del 1957 continuarono le solite attività addestrative con rischieramento su Brindisi. Il 23° Gruppo COT si trasferì definitivamente a Pisa. Nel secondo trimestre il 17° Gruppo fu rischierato sulla base di Brindisi per intensa attività di tiro ottico. 12 piloti ottennero la qualificazione mentre altri 7 erano in corso di conseguimento. Nel frattempo il 6° continuava la preparazione bellica con esercitazioni congiunte con i guidacaccia di Udine e Ferrara. Lo Stormo partecipò alle esercitazioni Green Pivot, Western Phalanx e Rosie Rosie meritandosi l'elogio degli Enti Superiori. A fine giugno la situazione era la seguente: il 6° Gruppo aveva 23 piloti e 16 velivoli, il 17° Gruppo 16 piloti e 16 velivoli, il 23° Gruppo 15 piloti e 16 velivoli. Lo Stormo disponeva di 8 velivoli di riserva logistica. Nel terzo trimestre del 1957, 11 piloti del 6° completarono l'addestramento bellico, mentre altri 8 continuavano ad addestrarsi al volo notturno di intercettazione (Tre transitori all'aviazione civile). Nel 17° Gruppo il completo addestramento fu conseguito da 10 piloti mentre gli altri 6 proseguivano l'iter. Per il 23° Gruppo si ebbero 11 piloti abilitati e 6 ancora in addestramento. In quel periodo lo Stormo aveva in carico anche 10 velivoli T-33 con qualche problema di manutenzione a causa della scarsità di specialisti e di parti di ricambio. I velivoli F86K furono assegnati nel numero di 16 per ogni Gruppo, più 10 di riserva. Nell'ultima parte dell'anno le attività continuarono con le solite attività seppur limitate dalla mancanza di ricambi, di specialisti e dei controllori guida caccia. Negli ultimi tre mesi, lo Stormo con 58 velivoli in carico effettuò 2569 ore di volo di cui 243 notturne. Nel primo trimestre 1958 i Gruppi furono portati a quattro Squadriglie. Furono infatti costituite la 64^a e la 65^a che si aggiunsero alla 79^a e 81^a per il 6° Gruppo. Il 17° Gruppo vide costituirsi la 66^a e 67^a Squadriglia, mentre nel 23° Gruppo furono costituite la 68^a e la 69^a

Squadriglia. La 79^a era al comando del Cap. Antonio Mancino, la 81^a al Cap. Gabriele Mandruzzato, la 72^a al Cap. Cesare Fazzino, la 80^a al Cap. Silvano Vellandi, la 71^a al Cap. Renzo Rota, la 70^a al Cap. Giorgio Batazzi, la 64^a al cap. Giovanni Caglio Moneta, la 65^a al Cap. Attilio Piana, la 66^a al Cap. Piero Landolfi, la 67^a al Ten. Claudio D'Antonio, la 68^a al Cap. Franco Amaldi e la 69^a al Ten. Piero Verdelli. L'addestramento all'intercettazione radar continuò sotto la guida dei CRP di Udine e Ferrara e l'attività al tiro proseguì al poligono di Brindisi dove erano presenti costantemente 8 velivoli, 7 piloti e circa 40 specialisti dello Stormo. Tale situazione rimase invariata nel secondo trimestre dell'anno. Nella seconda parte dell'anno il comando dello Stormo su assunto dal Col. Mario Frongia (25 agosto). Al 30 settembre 1958 il 1° Stormo aveva in carico 75 piloti, cui 58 effettivi, 7 aggregati, 10 di riserva aviogetti, 37 Combat Ready, 4 Limited C/R, 10 in addestramento e 14 in transizione. I velivoli in carico erano 44 (15 al 6°, 16 al 17° e 13 al 23°), un velivolo andò distrutto e un velivolo fu riconsegnato in ditta perché incidentato. C'erano poi quattro RT-33A. Alla fine del 1958 ci furono passaggi di consegne presso alcune Squadriglie. Il 1 novembre il Cap. Francesco Ventura assunse il comando della 72^a Squadriglia, mentre il 6 novembre al comando della 71^a arrivò il Cap. Aldo Loy. Continuò l'addestramento al tiro radar e fu quasi completato la fase preparatoria dedicata allo studio della migliore tecnica di attacco da impiegarsi. Lo Stormo cessò l'attività il 1 aprile 1959 con la costituzione di tre Gruppi di Volo COT, il 21°, il 22° e il 23°. I velivoli del 6° Gruppo erano contraddistinti da una fascia rossa sul timone e da una numerazione individuale da 1 a 25. I velivoli del 17° Gruppo erano contraddistinti da una fascia blu sul timone entro la quale campeggiava lo stemma dello Stormo e da una numerazione individuale dal 26 al 50. Quelli del 23° Gruppo da una fascia gialla sul timone e da una numerazione individuale dal 51 al 75. Il 1° Stormo C.O.T. (A.F.W.) fu il primo reparto dell'Aeronautica ad essere equipaggiato con il Kappone.



F86K, 1-15, 1° Stormo, 6° Gruppo [foto: Archivio F. Anselmino]



GLI AVIATORI LIGURI DELLA GRANDE GUERRA

Alessio Meuti



Maurizio Pagliano (primo a destra) pilota di Imperia

Gli aviatori liguri della Grande Guerra si sono aggiunti alle altre pagine già pubblicate sul Fronte del Cielo. Per questa prima stesura abbiamo raccolto 87 piccole biografie tra cui 55 piloti, 21 osservatori, 2 mitraglieri, 5 dirigibilisti e un aerostiere. Ci sono inoltre 3 aviatori di cui non conosciamo il ruolo ma che compaiono nei vari documenti consultati. I caduti sono 21. Grandi nomi figurano tra loro, come "Francis Lombardi, cacciatore e Medaglia d'Oro al Valor Militare, così come Castruccio Castracane e Garassini Garbasino Giuseppe, rispettivamente dirigibilista e osservatore da idrovolanti, anch'essi decorati di Medaglia d'Oro al Valor Militare. Anche due della 72^a squadriglia, il sergente pilota Sacco e il mitragliere Barioglio, della sezione Aviatick. Ligure è Maurizio Pagliano, capitano pilota aviatore, nato a Porto Maurizio l'11 ottobre 1890 e morto il 30 dicembre 1917 nel cielo di Susegana. Fu, durante gli anni 1916-17, con Luigi Gori, uno dei piloti favoriti di D'Annunzio, col quale i due, pilotando insieme l'Asso di Picche, bombardarono a più riprese Pola. Erano stati scelti entrambi dal poeta per il volo su Vienna, che allora non fu permesso dal governo. Sempre con loro, il 4 ottobre 1917, D'Annunzio eseguì il volo su Cattaro. Il

mattino del 30 dicembre 1917 i due aviatori partirono su un apparecchio Caproni, insieme con i soldati Giacomo Caglio e Arrigo Andri, per bombardare il campo di Codega, ma non tornarono. Solo molto più tardi si seppe che l'apparecchio era precipitato in fiamme in quel di Susegana, e che i due piloti si erano gettati dalla carlinga ardente. Di Arcola era invece il tenente Mario Gordesco, tenente dei bersaglieri che già aveva partecipato alla guerra italo-turca. Nella Grande Guerra fu con la 75^a Squadriglia, poi nell'80^a fino a divenire comandante del XIII Gruppo Caccia. Preparò e prese parte con Grassa al raid Roma-Tokio partendo da Gioia del Colle; i due aviatori morirono a Bushir il 12 aprile 1920 per incidente di volo. Ufficiale dotato di pungente ironia non meno che di abilità, tanto che D'Annunzio di lui avrebbe detto: "dall'arguzia trepidante come il sale nel fuoco pugnace" (P. Varriale). Fu ripreso dai suoi superiori quando volle per la 80^a un popolare personaggio dei fumetti "Fortunello" come insegna perché pareva poco rispettosa della guerra e dell'aviazione. Fu invece punito, quando in manifesta polemica, con la retorica sugli assi, inserì sulla coccarda del suo apparecchio il motto: Asso? Macchè, due di coppe!



EMILIO PENSUTI SPERANZA

Antonio Di Gregorio

Emilio Pensuti nasce il 26 agosto 1890 a Perugia dagli aquilani Andrea e Marianna Speranza. In relazione alle origini dei genitori ed al suo ritorno all'Aquila all'età di soli due anni, Emilio è da considerare abruzzese a tutti gli effetti. Il padre era un funzionario regio delle finanze ed alla sua morte prematura, avvenuta nel 1982, la madre decide di tornare nella sua città natale dove qualche anno dopo sposterà, in seconde nozze, Carlo Patrignani, un noto pittore allievo e seguace del grande Teofilo Patini. Sotto la guida illuminata del patrigno, Pensuti studia e fa apprendistato presso le locali officine meccaniche, branca per la quale mostra grande interesse. A 18 anni lascia L'Aquila ed entra nella sezione motoristica della Ditta Falck di Sesto San Giovanni. Nel 1912 prende il brevetto di pilota, viene apprezzato da Giovanni Caproni ed entra nella sua fabbrica di aeroplani, come pilota-collaudatore; nel febbraio del 1915, poco prima dello scoppio della guerra, stabilisce un record europeo di quota raggiungendo i 5000 metri di altitudine con un velivolo Caproni. Apprezzato per le sue capacità sia dalle autorità italiane che estere, all'entrata dell'Italia nel conflitto viene arruolato e, con il grado di Tenente, resta alla Caproni dove sarà determinante per lo sviluppo dei nuovi modelli di aerei, in particolare i bombardieri trimotori della serie C3 e parteciperà all'addestramento di numerosissimi piloti. Molto stimato anche da d'Annunzio, che ha costanti rapporti con la Ditta di Taliedo, viene coinvolto dal Vate per i raid su Pola. Al suo 3070° volo, mentre sta dirigendosi verso il Piave, il suo aereo, a causa di un incendio, precipita nei pressi di Vizzola sul Ticino (VA). Il suo copilota, Ten. Mario Galassini, rimasto illeso nell'incidente, non riuscirà a salvare Emilio dai rottami in fiamme. E' il 15 aprile 1918.



Emilio Pensuti Speranza (da sinistra) con Gabriele D'Annunzio (sullo sfondo un Caproni C.3)



L'araldica delle unità Nike attraverso i crest: il 79° Gruppo IT

Giorgio Catellani

Nel 1960 / 1961 il comandante della 79^a Sq. IT, capitano Giuliano Montinari, idea il primo distintivo del reparto, che rappresenta una rana seduta su un missile Nike Hercules. L'anfibio costituisce un riferimento ai piccoli animali presenti in gran numero nei corsi d'acqua dell'area ove è situata la sede del reparto, mentre il missile rappresenta l'allora modernissimo sistema d'arma in dotazione. Un paio d'anni dopo, l'idea si concretizza con la produzione di distintivi in metallo da giacca; tuttavia non si ha notizia di crest analoghi.

Dopo la costituzione del 79° Gruppo IT, intorno alla metà degli anni sessanta del novecento, nasce una nuova versione dello stemma, nella quale il missile con la rana è inserito in uno scudo circolare e sovrapposto ad una raffigurazione dell'Italia con un reticolo di coordinate geografiche, ad indicare la valida protezione che il sistema Nike offre al territorio nazionale. Con il nuovo disegno sono realizzati i primi crest del reparto, in metallo parzialmente smaltato su scudo in legno; poi, verso la fine del decennio, è prodotta una variante senza smalti e posta su una base rettangolare ricoperta di panno.



Lo stesso soggetto è poi inserito - unitamente allo stemma della 1^a Aerobrigata IT, con il quale si intende evidenziare l'inquadramento organico del Gruppo - in un ulteriore crest, con placca in bronzo rettangolare, il cui uso è documentato a partire dai primi anni settanta. In questo caso, le due insegne sono sovrapposte ad un missile Nike Hercules.



Nel 1978 il maggiore Luciano Manià, in quel momento comandante del Gruppo, decide di aggiornare lo stemma del reparto. Il nuovo disegno è realizzato dal sottotenente Claudio Palmieri, che - pur mantenendo la rana quale soggetto principale - opta per un aspetto grafico più moderno e la fa campeggiare in uno scudo di tipo diverso (gotico per i crest, sannitico per gli stemmi da tuta e da giacca) con il fondo nero. Il batrace è sovrapposto ad una barra azzurra, che termina con una specie di tridente e che intende indicare i tre principali fiumi della zona: il Pò, l'Adige ed il Tartaro. La lingua che esce dalla bocca del piccolo anfibio, simboleggia il missile Nike-Hercules, che intercetta gli aerei nemici, a loro volta rappresentati dalle tre piccole sagome (quasi degli insetti molesti) presenti nella parte superiore "destra" dello scudo.



Con il nuovo disegno sono realizzati crest in bronzo, che si caratterizzano per l'assenza di qualsiasi scritta: denominazione del reparto od altro.

L'indicazione "79° GRUPPO I.T. ZELO" è in seguito incisa nella punta dello scudo di una successiva analoga versione, restata poi in uso fino alla chiusura del Gruppo.



Negli anni ottanta del novecento risulta utilizzato anche un crest con lo stemma a colori posto su una base in legno piuttosto chiaro. Questa insegna é fotograficamente documentata su un leggìo usato in occasione di cerimonie svolte a Zelo tra il 1981 ed il 1988 ma non é stato possibile reperire fisicamente il pezzo e nemmeno appurare la reale natura della parte colorata: metallo smaltato, disegno su carta od altro. In ogni caso, si é ritenuto opportuno procedere alla ricostruzione dell'insegna, che aveva una foggia simile a quella di cui alla immagine che si presenta sotto a sinistra.



Nel 1987 il 79° Gr. IT affronta l'annuale campagna di tiri reali in Sardegna con giovani ufficiali di recente assegnazione e quindi non particolarmente esperti. A fronte delle poco rosee aspettative, il reparto - grazie soprattutto alla competenza e professionalità dei vecchi sottufficiali - riesce invece ad ottenere lusinghieri risultati, classificandosi terzo tra i Gruppi della 1^a BA. Al rientro in sede, il tenente colonnello Giovanni Cipriani decide di festeggiare l'avvenimento facendo realizzare dei quadretti in foglia d'oro con lo stemma della rana modificato inserendo una corona azzurra tra la zampa anteriore "destra" dell'anfibio ed i tre piccoli insetti volanti. Ciò per sottolineare che il "rospaccio" di Zelo é sempre pronto a trasformarsi in un "principe", quando ciò si renda necessario.

Nell'occasione, al di sotto dello scudo é posto il motto "Ad unguem" (Alla perfezione), adottato verso la fine degli anni settanta del novecento. Si tratta di un termine usato soprattutto in poesia, il cui significato letterale é "a prova d'unghia", "liscio e levigato come marmo". Secondo altre interpretazioni, il termine deriva dall'abitudine degli artigiani che lavoravano la terracotta di rifinire i loro lavori con l'unghia di un dito. In ogni caso, il significato é quello di un lavoro ben fatto e curato nei particolari, caratteristiche alle quali il reparto intende improntare tutta la propria attività, così come fatto in occasione dell'ASP del 1987.



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 D

Nico D'Aversa 2003-2004
Da Antoni 1990
Da Prati 1984-1985
Vincenzo Dabraio 1978-1979
Giuseppe Daccome 1973
D'Adda 1986-1987
Matteo Daffini 1994
G. Franco Dagrada 1977-1978
Franco D'Aietti 1978-1979
Fabio Dainelli 1992
Franco Dal Bosco 1972-1973
Flavio Dal Bosco 1972
Dal Bosco 1986-1987
Carlo Dal Bosco 1988-1989
Dal Castello 1994
Damiano Dal Cero 2001
Renato Dal Farra 1979-1980
Dal Giudice 1979
Ezio Dal Lago 1988
Mauro Dal Lago 1984
F. Dal Lago 1988
Massimo Dal Lago 1992-1993
Mirko Dal Molin 1994
Agostino Dal Molin 1968
Gabriele Dal Monte 1984
Dal Moro 1992-1993
Davide Dal Negro 1995-1996
Dal Pozzo 1979
Fulvio Dal Pozzo 1984
Dal Prà 1982
Dal Prete 1992-1993
Dal Sasso 1980
Dal Sasso 1990
Marco Dal Soglio 1978-1979
Vanni Dalcò 1981-1982
Filippo Dalcò 2003
Saverio D'Alessandro 1975
D'Alessandro 1992
Dalla Barba 1994
Vittorio Dalla Benetta 1964-1965
Dalla Bona 1984
Giorgio Dalla Fontana 1987-1988
Andrea Dalla Grana 1998
Dalla Mano 1990
Michele Dalla Mole 1992
Dalla Motta 1988
Stefano Dalla Pegorara 1994
Dalla Pozza 1994
Valentino Dalla Valentina 1989-1990
Gianluca Dalla Villa 1987-1988
Daniele Dall'Acqua 1987-1988
Dall'Acqua 1982
Andrea Dall'Aglio 1992-1993
Dall'Aglio 1986
Andrea Dall'Aglio 1998
Dall'Agnola 1994
Dallapè 1992-1993
Luigi Dallarda 1988
Paolo Dall'Armi 1972-1973
Livio Dalle Donne 1979-1980
Dalle Pezze 1980
Franco Dalle Vedove 1984
Michele Dalledonne 1977
Dalledonne 1993
Dalledonne 1969-1970
Osvaldo Dallerera 1978-1979
Ettore Dall'Era 1974-1975
Dallerba 1976
Dall'Oca 1992-1993
E. Dall'Olio 1990
Massimo Dall'Olio 1990
Dall'Omo 1992-1993
Andrea Dall'Ora 1992
Massimo Dalpreti 1978-1979
D'Amaro 1968
D'Amato 1986-1987
Giuseppe D'Amato 1975
D'Ambra 1992
D'Ambrosio 1968
D'Ambrosio 1987-1988
Cosimo D'Ambrosio 2001
Bruno Damiani 1988-1989
Damiano 1968
Valeriano D'Amicis 2000
D'Amico 1978-1979
Fabio D'Amico 2004
D'Amico 1976
Angelo D'Amico 1997
D'Amico 1968
Franco Daminato 1984
Silvano Damini 1995
G. Carlo Damioli 1982
Severino Danasi 1978-1979
D'Andrea 1986-1987
Francesco D'Andria 2001
Antonello Danese 1982
Danese 1989-1990
Maurizio Danese 1992
D'Angelo 1969
Giovanni D'Angelo 1976-1977
D'Angelo 1971
Roberto Daniele 1984
Giovanni Daniele 1977-1978
Simone Danieli 1994
Matteo Danieli 1999
Danieli 1982
Danielli 1992
Mauro Danni 1984
Gildo D'Antuono 1971-1972
Danuso 1990
Michele Danzi 1994
Luca Daolio 1984
Davide Daprati 1983-1984
Gianluca D'Aquila 1999
Darra 1969
Antonio D'Aspromonte 1992-1993
Bruno Dattaro 1965
Tommaso D'Auria 1994
Gianni Davoli 1980
Sandro De Angeli 1984-1985
Leonardo De Angelis 1986
De Angelis 1969
De Bastiani 1992-1993
Tommaso De Bellis 1979-1980
De Bernardi 1993-1994
Marco De Bianchi 1988
De Bianchi 1984
De Bianchi 1986
De Biasi 1990
Mauro De Bortoli 1983-1984
De Bortoli 1990
G. Carlo De Brinelli 1972-1973
De Cao 1984
Luciano De Capitani 1971
De Carli 1986
Alessio De Carli 1992-1993



Sandro De Angeli, aiuto armiere, 1984-1985



Andrea De Carli 1992-1993
Mario De Carlo 1986-1987
De Cesare 1997
Ivan De Cesare 1978
De Cristofaro 1992
Benedetto De Cubellis 1976-1977
De Fant 1987
Marco De Fanti 1993
De Filippi 1968
Salvatore De Filippis 1982
De Filippis 1971
De Francesco 1971
Giorgio De Gara 1988-1989
Umberto De Gaspari 1983-1984
Aniello De Gennaro 2000
Paolo De Gradi 1973
S. De Grandi 1993-1994
De Grandi 1982
Emanuele De Grandi 1993-1994
Pasquale De Gregorio 1973-1974
Luigi De Guidi 1986
Dino De Guidi 1988-1989
Fiorenzo De Guidi 1986
Luca De Iorio 2004-2005
Antonio De Laurentis 1988-1989
Mirko De Laurentis 1984-1985
Luigi De Letteris 1968-1969
Danilo De Luca 1970-1971
Marco De Luca 2005
De Luca 1969
Carlo De Luca 2001
Antonio De Lucia 1993
Sandro De Lucia 1994
Giacomo De Maestri 1971-1972
Mario De Marchi 1988
De Marco 1969
De Marco 1972
De Martin 1984-1985
Luigi De Martino 2003
De Mattè 1988
Antonio De Matteis 1984
Daniele De Matteis 2005
Antonio De Matteis 1992
Giuseppe De Michele 2001
Matteo De Mite 2005
Guido De Mitri 1976
De Mori 1982
Eros De Nardin 1985-1986
De Nobili 1982-1983
De Nunzio 1971
De Padua 1984-1985
De Paoli 1987-1988
Corrado De Paoli 1988
Vassero De Paoli 1978-1979
Massimo De Petri 1980
Ezio De Piaggi 1985-1986
Luca De Pieri 1993-1994
De Pizzol 1984-1985
Massimiliano De Poli 1992-1993
De Rosa 1988
Giovanni De Rossi 1984-1985
De Rossi 1982
Matteo De Rossi 1993-1994
Virgilio De Rossi 1968
De Rossi 1985
Emanuele De Ruvo 1971
De Sanctis 1984
Giuseppe De Santo 2002
De Simoi 1984-1985
Alessio De Simone 2006
Aniello De Simone 1978
Claudio De Stefani 1978
De Stefano
De Stefano 1977
Giacomo De Stefano 2000
Roberto De Tassis 1986
Francesco De Togni 1988-1989
Massimo De Tomi 1993
Eddi De Tomi 1998
De Tommasi 1971 1972
Joslei Paolo De Tommasi 2004
Carlo De Vecchi 1984
Carlo De Vecchi 1976-1977
De Vincenzi 1992
Giuseppe De Vivo 1984-1985
Paolo De Zen 1984
Maurizio Debbia 1984-1985
Tiziano Deboli 1979-1980
Degan 1990-1991
Luciano Degani 1968
Pietro Degani 1984-1985
Giorgio Degani 1993-1994
Degani 1970
Degara 1990
Degli Antoni 1992
Federico Degola 1992
Claudio Degoli 1968-1969
Aldo Del Bello 1979-1980
Fabio Del Bianco 1993-1994
Domenico Del Cioppo 1976-1977
Fabrizio Del Fiorentino 1997-1998
Del Freo 1971
Gaetano Del Giorno 1977
Gregorio Del Manzo 1971-1972
Del Molino 1968
Del Pezzo 1985-1986
Vittorio Del Piano 1999
Bruno Del Pozzo 1979
Orlando Del Prà 1968-1969
Antonio Del Prete 2001
Antonio Del Regno 1974-1975
Sergio Del Signore 1977-1978
Delfini 1980
Vittorio Delfino 1986
Angelo D'Elia 1995-1996
Mario D'Elia 1977
Sergio Della Bassa 1974
Stefano Della Bona 1984-1985
Fiorenzo Della Fiore 1973
Patrizio Della Foglia 1988
Antonio Della Monaco 2000
Aurelio Della Monica 2000
Della Piana 1988
Ernesto Della Rocca 2000
Della Valentina 1988
Franco Della Vecchia 1984
Claudio Dell'Acqua 1973
Vincenzo Dell'Amura 1986
Antonio Dell'Atti 1976-1977
Aldo Delle Donne 1988
Andrea Delle Vedove 1971
Delli Carri 1979
Antonio Dell'Isola 2001
Cesare Dell'Oca 1986
Dell'Oro 1982
Daniele Dell'Orto 1977
Dell'Ova 1982
Deltratti 1993-1994
Michele Deluca 2001
Danilo Dema 1978-1979
Adriano Demattè 1989
Mauro Demma 1986
Valerio Dentella 1972-1973
Paolo Denti 1979
Pietro Denti Tarzia 1977-1978
Giuseppe Depadua 1983-1984
Deserti 1982
Gerardo Desina 1982
Desini 1969
Roberto Detassis 1986-1987
Di Bartolo 1972
Di Biase 1990
Pasquale Di Biase 1974-1975
Dennis Di Biase 2002
Daniele Di Blasi 1998
Marco Di Blasi 1992
Aniello Di Caprio 1968-1969
Paolo Di Cara 1984
Pietro Di Cintio 1972-1973
Di Colandrea 1972
Benito Di Costanzo 1999
Giovanni Di Cuonzo 2002-2003
Di Dio 1972-1973
Di Dio 1986
Di Falco 1984-1985
Di Forte 1990-1991
Gioacchino Di Galbo 1982
F. Di Giovanbattista 1988
Alberto Di Girolamo 1972-1973
Vincenzo Di Iulio 1973
Di Leva 1992
Alfonso Di Maio 1996-2002
Emilio Di Marco 1973
Luca Di Marco 1988
Corrado Di Martino 1972
Laido Di Menza 2001
Sabino Di Michino 1969
Di Mola 1990-1991
Larino Di Nardo 1976-1977
Di Noia 1969
Massimo Di Padova 1995
Francesco Di Palma 1997
Antonio Di Pardo 1978-1979
Antonio Di Persia 1972-1973
Stefano Di Pierro 1970
Di Pietrantonio 1988
Elvio Di Pilato 1990-1992
Clemente Di Rosa 1968-1969
Dante Di Serio 1972-1973
Gianni Di Stasi 2001
Di Stefano 1970
Luigi Di Talia 2005
Gennaro Di Tata 1986-1987
Diana 1986
Paolo Dianati 1984
Sergio Diani Diana 1988
Massimo Dicembrini 1982
Pasquale Dichiaro 2000
Giovanni Dicuonzo 2002-2003
Luigi Difelice 2001
Giuseppe Dinic 1994
Dioni 1986-1987
Osvaldo Diotti 1975-1976
Fausto Divano 1984
Siro Divina 1988 1989
Giuliano Dò 1981-1982
Paolo Doardo 1982
Doffini 1982
Dogliotti 1973
G. Battista Dolcera 1978-1979
Andrea Dolcetti 1984
Dolci 1984
Doldi 1992-1993
Marco Domenichelli 1988
Moreno Domenichini 1988-1989
Bortolo Domenighini 1976
Sergio Domenighini 1982
Antonio Dominelli 1981-1982
Donà 1988-1989
Donadoni 1986
Michele Donatelli 1984
Ivano Donatoni 1982
Dondè 1968
Roberto Dondi 1984
Mario Dondi 1979-1980
Claudio Dondoni 1976-1977
Rolando Dondossola 1968-1969
Luca Donegà 1982
Donelli 1984-1985
Giampietro Dongiovanni 2001
Gabriele Doni 1984-1985
Ivano Donin 1971-1972
Andrea Donini 1998
Cipriano Donnarumma 2001-2002
D'Onofrio 1989
Silvio Doppini 1984
Antonio Dore 1969-1970
Doretto 1982
Doria 1988
Tobia D'Oriano 2001
Dorigli 1988
Rinaldo Doro 1971
Dorregiani 1977
Giuseppe Dossena 1972-1973
Angelo Dossena 1978-1979
Adriano Dossi 1976
Dossi 1990
Pasquale Dotolo 1978-1979
Dotta 1986
Guido Dotti 1970-1971
Agostino Dotto 1972-1973
Dottore 1991
Draghicchio 1985-1986
Giorgio Dragoni 1984
Dresa 1988
Drezza 1994
Pietro Dugoni 1972-1973
Giordano Duina 1971
Durante 1986
Luigi Durosini 1984
Mario D'Urso 1978-1979
Dusi 1987-1988
Daniele Dusi 1983-1984
Demis Dusi



IL RAID ROMA-TOKYO COMPIE CENT'ANNI

(da un articolo di Ovidio Ferrante - prima parte)



Mappa del raid (courtesy: Roma Tokyo Hangar Museum, rthm.it)

Sono trascorsi esattamente 100 anni dalla storica trasvolata di Arturo Ferrarin e Guido Masiero. Decollati il 20 febbraio 1920 da Ciampino con due SVA 9, atterrarono il 31 maggio a Tokyo, dopo 106 giorni di viaggio. Al momento della partenza nessuno avrebbe immaginato che della formazione scelta per la trasvolata solo i due velivoli ai comandi di Ferrarin e Masiero sarebbero giunti a destinazione, regalando all'Italia un'impresa che rimane tra le più straordinarie della storia dell'aviazione. Consapevole d'essere rimasto prigioniero dell'impresa che aveva capitanato l'anno prima, occupando la città di Fiume con i suoi legionari, sul finire del gennaio 1920, il Vate offriva al poeta giapponese Haru Kichi Shimoi la possibilità di prendere il suo posto nella formazione dei cinque SVA che avrebbero volato a tappe da Roma a Tokyo. Una lettera dello stesso tenore D'Annunzio l'aveva spedita, qualche tempo prima, anche al col. Berliri, della Direzione d'Aeronautica, responsabile dell'organizzazione della crociera. Il Poeta aveva concepito quest'impresa nel 1919, parlandone proprio con Shimoi, un letterato giapponese che insegnava all'Istituto di Lingue Orientali di Napoli e volontario nei reparti degli Arditi durante la Grande Guerra, al quale, per primo aveva prospettato l'idea di un volo da compiersi con più aerei dall'Italia al Giappone. Dell'idea aveva fatto partecipi anche i compagni aviatori del campo di San Pelagio, durante una lunga e uggiosa serata trascorsa dopo cena nella modesta mensa dell'aeroporto. A loro aveva parlato di un volo da Roma a Tokyo, da compiersi in dieci o dodici tratte, elencando con minuziosa precisione i velivoli da impiegare, i nomi degli aviatori con i quali formare gli equipaggi e la sequenza della tappe. Il progetto aveva

fatto strada, giungendo da San Pelagio sino a Roma, alla Direzione Generale dell'Aeronautica, dalla quale dipendeva l'autorizzazione per l'impiego di velivoli e piloti militari. Nonostante le difficoltà del momento e le ristrettezze finanziarie, la Direzione diede subito parere favorevole alla proposta di D'Annunzio e al programma di massima che, in poco tempo, ebbe ampia risonanza sulla stampa nazionale. Il 18 agosto 1919, infatti, il Corriere della Sera pubblicò la sintesi di un articolo comparso sulla Gazzetta dello Sport che riportava i particolari più significativi del volo Roma-Tokyo, un'impresa di carattere sportivo, il cui inizio era previsto per il seguente mese di ottobre. D'Annunzio sarebbe stato alla guida di una formazione di cinque velivoli biposto SVA 9 pilotati, rispettivamente, dal ten. di vascello Eugenio Casagrande, MOVVM, dal ten. Giannino Ancillotto, MOVVM, dal ten. Francesco Ferrarin, cugino di Arturo Ferrarin, dal ten. Antonio Locatelli e dal ten. Bruno Bilisco, tutti eccellenti aviatori della Grande Guerra. Poiché il fidatissimo Natale Palli, scelto quale capo pilota della squadriglia degli SVA, era morto il 23 marzo 1919, D'Annunzio avrebbe volato con Locatelli, uno dei suoi compagni durante il volo su Vienna con la Squadriglia della "Serenissima". Ancillotto e Casagrande avrebbero avuto a bordo un motorista ciascuno, mentre Ferrarin e Bilisco avrebbero caricato al loro posto un bagaglio speciale di soccorso con viveri, indumenti, medicinali, armi e munizioni, munito anche di paracadute nel caso fosse stato necessario lanciarlo dal velivolo. Riguardo al percorso, l'itinerario era stato calcolato in circa 16.700 km, in realtà ne furono percorsi oltre 18.000, suddiviso in 19 tratte da compiersi in 12 giorni circa con una media giornaliera di circa



1400 km di volo. Le località di sosta, scelte sia per il rifornimento di carburante, sia per il riposo notturno, erano Salonico, Adalia, Aleppo, Baghdad, Delhi, Agra, Benares, Rangoon, Bangkok, Hanoi, Canton, Kiao-Kiao, Pechino e Osaka, mentre a Bassora, Calcutta e Shangai, sarebbero stati dislocati motori nuovi, parti di ricambio e personale specialista per l'assistenza. I preparativi e il progetto del volo vennero sconvolti da alcuni eventi accaduti nel 1919: Palli, come anticipato, era morto dopo aver compiuto un atterraggio di fortuna in alta montagna durante una bufera di neve; Locatelli era stato inviato in Argentina con una missione aeronautica; D'Annunzio, rinserrato a Fiume, aveva dovuto rinunciare a prendere parte al volo; gli altri piloti selezionati per la missione erano stati assegnati a incarichi vari. Nonostante ciò, la Crociera non venne annullata ma la Direzione d'Aeronautica rivide il programma originario che si rivelò, a un più attento esame, irto di rischi, imprevisti e problemi che gli equipaggi avrebbero dovuto affrontare e risolvere solo con le proprie forze, non potendo usufruire con continuità di assistenza lungo il percorso. Molti erano infatti i problemi che avrebbero influito sulla Crociera: la cartografia approssimativa e, in molti casi, inesistente; le conoscenze di climatologia limitate e un servizio meteorologico non sempre affidabile; il velivolo aveva una struttura mista di legno e tela assai sensibile alle variazioni di temperatura e di umidità delle zone desertiche e tropicali; i motori avevano potenze differenti; l'abitacolo era aperto e non offriva alcuna protezione dal vento; la radio era assente; la navigazione era condotta a vista con il solo ausilio della bussola e dell'orologio; la velocità si regolava e si manteneva sensorialmente; il paracadute individuale non esisteva; L'elica era di legno e, nonostante la blindatura, era soggetta all'usura della grandine e della sabbia; il radiatore non era adeguato alle alte temperature delle zone tropicali; il carrello di atterraggio era fisso e senza carenatura alle ruote. A tutto ciò si aggiungevano la difficoltà del volo in formazione, affidato al solo contatto visivo, e il rischio che l'avaria di un aereo costringesse tutta la squadriglia a fermarsi, in attesa che il velivolo venisse rimesso in condizioni di volo. La Direzione d'Aeronautica decise che alla trasvolata partecipassero due formazioni, una di cinque biplani SVA 9 e l'altra di quattro bombardieri Caproni, due Ca.450, un Ca.600 e un Ca.900 triplano.

L'idea della crociera suscita molte perplessità cui si fa interprete La Stampa Sportiva. Questo è un articolo di Gustavo Verona pubblicato nel settembre del 1919: *"Lungi da noi il pensiero di fare critica all'ideazione di questo raid; noi amiamo le cose belle, grandi, spettacolose, ma le amiamo con quel tale grano di sale che qualche volta non ci consiglia a dire che sarebbe meglio non farle, ma bensì ci sprona a fare delle considerazioni pro o contro per quel certo spirito di voler giudicare le cose con calma e relativo profondo esame di coscienza. Noi non siamo un popolo di ricchi. Questo è un fatto doloroso ma pur vero. Quel poco di denaro che il magro bilancio ci permette di spendere dobbiamo spenderlo con molta avvedutezza, preferendo — tra le spese da farsi — quelle urgentissime ed utilissime e necessarissime prima e largheggiando dopo anche con le altre, se i fondi ce ne daranno licenza. In fatto di aviazione è lecito oggi spendere milioni e milioni (cioè tanto ci costerà il raid di Tokio) quando tante Case costruttrici di aeroplani fanno compiere dai loro uomini, pieni di fede e di tenacia, dei raids più brevi, meno costosi, ma molto più importanti, e che dicono all'estero di quali elementi noi possiamo formare la nostra esportazione? Ecco quanto noi volevamo*

esporre non per spirito di critica, ma per un certo senso di economia o meglio di spendere meglio quello che va speso, ed in modo che se ne ottenga più largo e sicuro guadagno per l'avvenire. I raids minori che ogni giorno si vanno svolgendo hanno bisogno di maggiore incoraggiamento, e le Case che a loro iniziativa e spesa li fanno svolgere, per continuare nella loro opera che è eminentemente patriottica, perchè fa conoscere all'estero la capacità costruttiva italiana, devono sentirsi sicuro e pronto l'appoggio del Governo che le sostenga, le aiuti, le sorvegli anche, indichi loro le nuove vie, dia loro i mezzi per raggiungere uno scopo che sia, come è, veramente nobile da una parte, ed efficace dall'altra. Vorremmo a tal proposito — e fu una idea che noi esponemmo anni or sono, quando l'aviazione faceva i suoi primi passi — che il Governo stabilisse premi per gli studiosi, per gli inventori, per i costruttori che migliorano certi dispositivi, per gli aviatori che compiono viaggi veramente ammirevoli e faticosi, tutto ciò vorremmo che in alto si compiesse, dividendo le spese come un buon padre di famiglia, e cioè prima le indispensabili e poi quelle che... possono attendere. Questo non deve sembrare un consiglio di avaro perchè noi vogliamo che si spenda il denaro, ma che lo si spenda meglio, con minore prodigalità e con maggiore oculatezza, per ottenerne maggiori benefici nel presente e nell'avvenire. Quando poi avremo raggiunto quel primato che meritiamo di ottenere, allora anche le grandi cose, i grandi sforzi ci saranno leciti e noi compiremo le une e gli altri".



Mentre si tenta ancora-Tutto sta per fallire, l'ispiratore del raid, il postumato D'Annunzio con veste felpata l'impresa Adriatica è rimasta a Fiume Italiana. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Gabriele D'Annunzio su La Stampa Sportiva, 1920



“ALI RIBELLI”: IL BARONE GUIDO KELLER

Angiolino Bellè



Il modello dello SPAD VII di Bellè al Vittoriale dannunziano

Lo SPAD VII in fase di assemblaggio



L'attività scenografica e modellistica di Angiolino Bellè non si ferma, dopo aver costruito in scala 1:2 il Nieuport 11 chiamato anche “Bébé” dai piloti della Prima Guerra Mondiale, altri due velivoli sono stati ultimati in questi ultimi mesi del 2019: il Nieuport 11 e lo Spad VII -in scala 1:5- entrambi per essere utilizzati nel documentario “Ali ribelli” di Mauro Vittorio Quattrina nel racconto di un noto e stravagante pilota della Grande Guerra, “Guido Keller”. Il Barone Guido Keller originario di Milano nato all'inizio del 1892 fu scelto inizialmente come pilota da Baracca ma partecipò al sogno di Fiume con Gabriele d'Annunzio organizzando la marcia di Ronchi (Ronchi dei Legionari) procurandosi o, meglio ancora, deprestando materiale bellico dai magazzini del Regio Esercito. Anarchico, anticonformista, coraggioso, nudista, spesso dormiva sugli alberi senza indumenti, eccessivamente cocainomane, intellettuale favorevole all'abolizione del denaro, rifiuta la morale religiosa, divorzista, bisessuale, praticante dell'amore libero, conia l'esclamazione “me ne frego”. Diventa capo della guardia personale di D'Annunzio, è l'unico che ha il permesso di dare del tu al Vate. Fonda assieme a Giovanni Comisso un gruppo di esoterici con emblema-

simbolo la rosa a 5 petali e la svastica che più tardi Hitler fece sua. Alla fine del 1920 disconosce il trattato di Rapallo che prevede la non annessione di Fiume all'Italia dichiarando il “Natale di sangue”. Fermato da un attacco dei militari dei Savoia si arrende. Come protesta Guido si alza con un aereo e lancia sul Vaticano e sul Quirinale delle rose rosse mentre su Montecitorio un pitale con rape rosse. Deluso del trattato, fa uso smodato di cocaina e si trasferisce in Turchia, apre una scuola di pilotaggio e una linea aerea. Torna in Italia e aderisce al fascismo; partecipa alla marcia su Roma, va in Germania, in America Latina diventa cacciatore d'oro in Perù. Nel '29 muore a 37 anni in un incidente stradale, riposa al Vittoriale a fianco del Vate per suo Volere. Ci stiamo occupando di questo poliedrico personaggio essendo stato nel periodo della prima Guerra Mondiale il promotore ed ideatore dell'avio superficie di Sant'Anna d'Alfaedo in Lessinia. Ecco che nel realizzare il documentario si era reso necessario anche la presenza di questi due velivoli, naturalmente ricostruiti in scala. Da precisare che le fasi di costruzione dei due velivoli non si distaccano notevolmente se non in alcuni particolari che man mano riporteremo.



L'attività scenografica e modellistica di Angiolino Bellè non si ferma, dopo aver costruito in scala 1:2 il Nieuport 11 chiamato anche "Bébé" dai piloti della Prima Guerra Mondiale, altri due velivoli sono stati ultimati in questi ultimi mesi del 2019: il Nieuport 11 e lo Spad VII -in scala 1:5- entrambi per essere utilizzati nel documentario "Ali ribelli" di Mauro Vittorio Quattrina nel racconto di un noto e stravagante pilota della Grande Guerra, "Guido Keller". Il Barone Guido Keller originario di Milano nato all'inizio del 1892 fu scelto inizialmente come pilota da Baracca ma partecipò al sogno di Fiume con Gabriele d'Annunzio organizzando la marcia di Ronchi (Ronchi dei Legionari) procurandosi o, meglio ancora, depredando materiale bellico dai magazzini del Regio Esercito. Anarchico, anticonformista, coraggioso, nudista, spesso dormiva sugli alberi senza indumenti, eccessivamente cocainomane, intellettuale favorevole all'abolizione del denaro, rifiuta la morale religiosa, divorzista, bisessuale, praticante dell'amore libero, conia l'esclamazione "me ne frego". Diventa capo della guardia personale di D'Annunzio, è l'unico che ha il permesso di dare del tu al Vate. Fonda assieme a Giovanni Comisso un gruppo di esoterici con emblema-simbolo la rosa a 5 petali e la svastica che più tardi Hitler fece sua. Alla fine del 1920 disconosce il trattato di Rapallo che prevede la non annessione di Fiume all'Italia dichiarando il "Natale di sangue". Fermato da un attacco dei militari dei Savoia si arrende. Come protesta Guido si alza con un aereo e lancia sul Vaticano e sul Quirinale delle rose rosse mentre su Montecitorio un pitale con rape rosse. Deluso del trattato, fa uso smodato di cocaina e si trasferisce in Turchia, apre una scuola di pilotaggio e una linea aerea. Torna in Italia e aderisce al fascismo; partecipa alla marcia su Roma, va in Germania, in America Latina diventa cacciatore d'oro in Perù. Nel '29 muore a 37 anni in un incidente stradale, riposa al Vittoriale a fianco del Vate per suo Volere. Ci stiamo occupando di questo poliedrico personaggio essendo stato nel periodo della prima Guerra Mondiale il promotore ed ideatore dell'avo superficie di Sant'Anna d'Alfaedo in Lessinia. Ecco che nel realizzare il documentario si era reso necessario anche la presenza di questi due velivoli, naturalmente ricostruiti in scala. Da precisare che le fasi di costruzione dei due velivoli non si distaccano notevolmente se non in alcuni particolari che man mano riporteremo.

SPAD VII - Dopo aver recuperato le foto e i disegni originali del velivolo si è proceduto a ricalcolare le misure reali riducendole di 5 volte ottenendo così in scala 1:5 il modello dello Spad VII, caccia biplano monomotore. La sua costruzione è stata divisa in 6 fasi. **Prima fase:** la realizzazione della fusoliera con l'intelaiatura in compensato di 5 mm e la copertina in compensato di 2 mm. Non particolarmente difficile la costruzione essendo rettangolare la sezione della fusoliera, mentre la parte tondeggiante che parte dal sedile della cabina e si protrae verso l'impennaggio è stata realizzata in un unico pezzo di legno. **Seconda fase:** la costruzione della scocca anteriore che racchiude il motore e i montanti verticali per le ali superiori. Nella parte superiore è stata ottenuta una cavità che raccoglierà la mitragliatrice sincronizzata, perciò spara attraverso l'arco dell'elica senza colpire le pale. Questa parte interessa gran parte della fusoliera che si protrae fino alla linea posteriore delle ali. In questo caso è stato necessario ricostruire prima la forma in

polietilene poi il calco negativo di gesso e da esso la forma positiva in vetroresina. Stuccata e scartavetrata è stata inserita ed incollata nella struttura di compensato, adattando le superfici con stucco. Sia nella parte superiore, inferiore e laterale sono state inserite alcune ghiera di sfiato del motore in alluminio a cui sono state praticate delle fessure. Contemporaneamente con del tubicino di ferro si sono realizzate le condotte per lo scarico dei gas del motore saldando le quattro derivazioni. **Terza fase:** la costruzione delle ali partendo da un fondo di compensato di 2 mm applicando ad esso tutte le centine di compensato precedentemente ritagliate calcolando anche lo spazio per gli alettoni. Il tutto intelaiato con stoffa dacron. Anche la deriva, il timone di quota, ed il timone di direzione in compensato di 2 mm intelaiato con stoffa dacron. **Quarta fase:** costruzione del carrello in questo caso di metallo con l'inserimento degli elastici per il molleggio delle ruote. In legno gli otto montanti con parti in metallo, l'elica scolpita in legno di larice. **Quinta fase:** la colorazione della fusoliera e delle ali con colore acrilico giallo senape ral 1015, la scocca anteriore ral 1002, ala sottostante nella parte inferiore di color rosso la sinistra e di color verde la destra, bianco al centro, come del resto anche il timone di direzione, verde bianco rosso. La livrea sulla fusoliera formata dalla coccarda e sul lato di sinistra dal grifone. Sul lato destro il cuore rosso su fondo bianco. Il carrello e altre parti in metallo di color grigio marina. **Sesta fase:** l'applicazione dei tiranti con filo di metallo e sbarrette; colorazione e rifiniture interno cabina, inserimento mitragliatrice. Gli alettoni dell'ala superiore sono comandati da sbarrette di metallo che giungono all'estremità dell'ala inferiore nei pressi del montante e verticalmente modificano l'assetto dell'alettone.

NIEUPOORT XI - Il Nieuport 11, citato anche come Nieuport XI, era un caccia monomotore biplano prodotto dall'azienda francese Société Anonyme des Établissements Nieuport e da Aeronautica Macchi-Nieuport di Varese. Montava un motore rotativo Le Rhone da 80 HP. Sesquiplano cioè biplano in cui l'apertura alare dell'ala inferiore è notevolmente più piccola, progettato specificamente come un caccia monoposto. Nello Nieuport, il lavoro è stato più difficile essendo la parte superiore della fusoliera tutta semitonda, si è dovuto utilizzare il lamierino di alluminio leggero, mentre il resto sempre in compensato 2 mm. La scocca davanti al motore molto più semplice da fare sempre con il procedimento del calco e della vetroresina. In questo caso è visibile il motore rotante sotto la scocca. Le ali come nel Nieuport 11 ma sostenute da montanti a "VI" con parti in metallo. Gli alettoni dell'ala superiore sono comandati da due sbarrette che partono dalla cabina in modo verticale e giungono l'ala superiore dove possono modificare l'assetto degli alettoni. La mitragliatrice si trova sull'ala superiore comandata da un cavo per lo sparo. Il carrello molto simile allo Spad VII. Il modellino è stato dipinto in tutte le sue parti con il colore di fondo ral 1015, l'ala sottostante nella parte inferiore di color rosso la sinistra e di color verde la destra, bianco al centro, come del resto anche il timone di direzione, verde bianco rosso. La livrea sulla fusoliera non ancora ultimata perché ancora in fase di ricerca ma con tutta probabilità tricolore la scocca anteriore e il numero di serie in fianco.



“INNO AL CIELO” di UMBERTO ZERBINATI

Lorenzo Montano (dalla rivista “Il Garda”, febbraio 1930)

“Sono parecchi anni che la giovane poesia italiana si rivolge nuovamente alla metrica tradizionale. Ma quell’illustre strumento nella maggior parte dei casi lo vediamo finora piuttosto pizzicato e tentato che imbracciato risolutamente. Questo Inno al Cielo segna un passo nuovo e sorprendente per quella strada; non già per l’uso dei metri vecchi, ma per vederli usati con rigore e purezza così notabili, dentro uno schema classico di canzone, per dar voce a una poesia così appassionatamente moderna. E’ facile predire che questo centinaio di versi è destinato a oltrepassare la cerchia ristretta in cui il nome dello Zerbinati era fino ad oggi conosciuto e stimato. Osservando come egli con qualche eco e richiamo antico pare abbia voluto, nel cimento di una ripresa così difficile, confortarsi dai maestri, e insieme appropriarseli, si è indotti ancora una volta a riflettere su quella singolarità della nostra poesia che sta tra i caratteri più profondi del genio italiano. Dico quella noncuranza rispetto ai termini e ai suoni, per la quale i poeti tolgono in prestito gli uni dagli altri le parole; gli incontri e perfino gli accordi, senza curarsi affatto d’essere personali in questo campo. E’ una particolarità che se da un lato ha fatto dell’Italia il paradiso della letteratura accademica, dall’altro dona alle nostre opere massime il carattere che più le distingue da tutte le altre moderne, d’una originalità per così dire indipendente dalla sostanza verbale, situata quasi negli intervalli e nei vani di questa, e ad essa forse addirittura estrinseca; entro certi limiti, si intende. Chi volesse spiegare in che modo la poesia sia canto, gli converrebbe richiamarsi ai poeti italiani meglio che ai francesi, tedeschi e inglesi. Anche nel caso presente, il lettore sperimentato, avvertendo qua e là quelle sparse simpatie, e anche quella più generica con lo Shelley, evidente fin dal titolo, si affretterà a lasciarle da parte come irrilevanti, e anzi tali da ritardare semmai una vera intelligenza di questa lirica singolare. Trattandosi di cosa dei nostri giorni, la qualità che in essa sorprende per prima è la nettezza, il rilievo fermissimo con cui ha preso forma un concetto che la sua stessa sublimità rendeva assi vago. E’ notte, d’estate, sulle rive del Mincio. Sono i luoghi nativi del poeta, che con pochi e semplici tratti determina benissimo il sito, e i legami che lo stringono ad esso. Ode un violino suonare da una terrazza; e quello sarà l’argomento del suo inno, l’infinito inteso attraverso la musica, e annunciato con una felice inversione e pare avvicinato per udire alla terra il cielo immenso. Nella strofa che segue, anche l’animo incomincia ad accogliere il suono e il sentimento che tra poco lo rapiranno intero:

...

*Come una prigioniera
Tortora che ritrova
Sé libera, meravigliosamente
Sulle mani dischiuse
Prova l’ala leggiera
Fin che trepida al vento e alla piena
Felicità del volo la distende,
tale in me, come l’onda
dolcissima si esale,
moversi sento e liberarsi un’ala.*

Segue un alto riposo, come un sostare e un raccogliersi del canto prima del movimento impetuoso che lo porterà al suo vertice, nella strofa quarta:

*Pura, sovrana melodia levata
Dai nostri orti caduchi
Ai bei giardini azzurri ove non sale
Mai canzone mortale
Dove una fronda non mormora, un’acqua
Non fruscia: solamente
L’infinito silenzio è eterno cigno!*

Con tutto il seguito, fino alla chiusura magistrale su quell’accordo profondo:

...

*Non sciogli tu l’antica pena mia:
sentire troppo agosto
al cuore il petto, e invano
alti spazi anelare oltre l’umano?*

Non mi farei meraviglia se la particolare freschezza con cui sono cantate le alte regioni del cielo, abusatissime in poesia, trovasse la sua origine nell’esperienza viva del poeta; a differenza dei suoi predecessori, egli infatti le avvicinò davvero e non per metafora, essendo stato aviatore del tempo della guerra. Nel principio della quinta strofa la canzone si mantiene senza sforzo in quella medesima altezza, per poi scendere con appassionata solennità ai versi della fine, un poco incerti se paragonati col resto. Con ciò non s’è inteso altro che invogliare a una lettura diretta, sulla preziosa stampa dell’Officina Bodoni, lieve portento dell’arte tipografica. Poiché l’interesse e la novità maggiori dell’Inno al Cielo stanno proprio in quel che non si può riassumere né citare: nel disegno interiore, nella ratio stessa del suo movimento che è musicale, non plastica, e da riferire più ai valori del tempo che a quelli spaziali. E’ un caso rarissimo che questo genere d’ispirazione, squisitamente romantico, trovi presso di noi un’espressione tanto limpida e tanto sicura”.



VERONA, 1825: LA "MACCHINA AEROBATICA" DI FRANCESCO ORLANDI

Alessio Meuti

Nel 1825, Verona ospitò l'aeronauta bolognese Francesco Orlandi, che dopo aver esposto la sua macchina nella chiesa di S. Antonio di Verona, diede spettacolo partendo dall'Arena. Orlandi era un allievo del famoso aeronauta Zambecari e compì 42 ascensioni in diverse città italiane, ad iniziare dalla prima, compiuta nella sua città natale, il 26 settembre 1825. Per la seconda esibizione della sua «macchina aerobatica» sceglie Verona, dove dopo alcune lungaggini le autorità autorizzano l'esibizione per il 25 ottobre dall'anfiteatro. Considerato l'avvenimento, gli organizzatori diedero rilievo ed enfasi alla giornata scandita come fu da colpi di cannone sparati da Porta Nuova. I primi due furono esplosi alla mezzanotte, cui seguirono altri quattro allo spuntar dell'alba. Alle nove altri sei tiri segnarono che l'anfiteatro veniva aperto al pubblico. Ancora sei colpi furono l'avviso che il volo avrebbero avuto luogo intorno all'una pomeridiana. L'ingresso era a pagamento e visto che erano passati molti anni dall'ultima esibizione, si sperava in un ottimo incasso. Orlandi vola con un pallone dotato di doppia camera, una ad idrogeno ed una ad aria calda costruito secondo il metodo Zambecari, con un diametro di 10,5 metri e da lui stesso chiamato Aerobata. Con questa ingegnosa soluzione era possibile governare l'aerostato senza ricorrere alla zavorra. In concomitanza con la manifestazione, l'editore veronese Ramanzini diede alle stampe una edizione del «Descrizione dell'Aerobata o Macchina Aerobatica», di Orlandi. Tornerà a Verona quasi venti anni più tardi, nel 1844 con due ascensioni che si svolsero il 6 agosto (ascensione di cui tuttavia non abbiamo riscontri dalla stampa cittadina) e il 6 ottobre. Le ascensioni di Orlandi sono prevalentemente esperimenti scientifici di sospensione aerea. Quella del 6 agosto 1844 fu la 24ª esibizione del bolognese, reduce dal successo ottenuto nella città di Padova il 21 luglio. Della presenza di Orlandi a Verona nell'estate del 1844 rimane una nuova edizione della sua «Descrizione della Nuova macchina Aerobatica dell'aeronauta Francesco Orlandi» pubblicato dall'editore Orlandi. La mongolfiera venne esposta nelle Sale del vecchio Palazzo Municipale in Bra. Nella richiesta per l'autorizzazione al volo del 6 ottobre, presentata dall'impresario di Orlandi, Francesco Termignani, è contenuta anche la mappa della Piazza Bra con l'indicazione precisa della strade da chiudere e con i nominativi della Commissione di Vigilanza sulla sicurezza del volo istituita dalla Delegazione. La performance autunnale però fallisce e il Comune di Verona è quindi costretto a sequestrare l'intero importo dei biglietti e ridistribuirlo ai quasi ventimila spettatori dell'Arena delusi, come notifica un avviso del giorno 8 gennaio 1845. Come abbiamo visto esiste anche una Commissione per la sicurezza del volo istituita dalla Delegazione Provinciale, che è un aspetto molto importante. Si trattava certamente di commissioni di esperti nominate al momento, come si può dedurre per il caso del volo dell'Orlandi dell'ottobre del 1844. La Reale Delegazione Provinciale scrive infatti alla Congregazione Municipale di Verona la seguente nota: «*Trovandosi necessaria che la macchina, colla quale Francesco Orlandi Bolognese si propone di eseguire un volo nel giorno 6 corr.e a norma dell'avviso pubblicato il giorno 10 7bre p.p. sia previamente visitata ed esaminata accuratamente da esperti fra i quali potrebbero formar parte i sig.ri Pr. Zamboni Professore di fisica nell'M. Liceo, Pietro Conti Professore, Giacomo Bertoncelli farmacista ed il noto e bravo santi, così vorrà cod.o Municipio invitare i predetti Sig.ri a trovarsi sabbato 5 corr. alle ore 12 meridiane Palazzo Comunale in Piazza della Brà per procedere coll'intervento di un incaricato*

politico agli opportuni esami ed osservazioni tanto sulla detta macchina, quanto pell'apparato chimico e mezzi relativi, facendone poscia una motivata relazione col proprio parere. Vorrà inoltre cod.o Municipio invitare i Membri della detta Commis.s.e a voler trovarsi presenti al momento, che l'aeronauta eseguirà il volo per decidere all'eventualità di qualche accidente che fosse di ostacolo all'esecuzione del volo stesso.» All'esperimento scientifico si affianca lo spettacolo. La costruzione e la gestione delle macchine volanti richiede somme piuttosto considerevoli che devono essere recuperate attraverso le esibizioni pubbliche a pagamento. E' evidente la preoccupazione di cercare, per quanto possibile, di tenere alla larga quella parte di pubblico non pagante, che riesce comunque a godere dello spettacolo senza entrare in Arena, e come abbiamo già visto, questa era una delle preoccupazioni di Orlandi che si preoccupa di metterne ben in chiaro i termini. Alla domanda di permesso per il volo dell'ottobre 1844, unisce anche un piano di sbarramento delle strade che immettono in Bra " e prega che voglia questa Superiorità accordargli come in altra circostanza di chiudere il Brà onde l'impresa non venga danneggiata dalla ricorrenza in quel luogo di gente che vegga lo spettacolo senza spesa; (...). Le autorità cittadine non fanno obiezioni ed emanano una disciplina piuttosto particolareggiata, che, tra l'altro, contiene le seguenti disposizioni: "(...) Alle ore 4 del mattino del giorno 6 ottobre p.v. nel quale verrà eseguito il viaggio aereo, saranno chiuse tutte le vie che mettono alla Piazza Brà, né alcuno potrà avervi più accesso senza biglietto. (...) I ruotabili che entrassero dalla Porta Nuova, prenderanno la via del Volto di S. Luca, o Cittadella, e a tal uopo vi saranno apposite guide. (...) Per l'ingresso nella Piazza Brà dovranno tutti entrare per le sole strade di Porta Nuova, Teatro, Leoncin d'Oro, dal nuovo fabbricato della Gran Guardia, ove saranno eretti appositi cancelli con incaricati per ricevere i viglietti d'ingresso, (...) Tutti gli altri vicoli saranno chiusi con barricate, proibendo assolutamente l'accesso alle carrozze, onde prevenire gl'inconvenienti che a cagione dell'affollamento del popolo potessero avvenire. (...) Ai soli individui delle Famiglie domiciliate sul Liston durante il divertimento della Brà sarà permesso l'ingresso nella casa, e sarà assolutamente proibito l'accesso alle persone estranee alle famiglie, essendo a tal uopo incaricato il custode contradale, giusta le circolari diramate in proposito».

Francesco Orlandi a Verona in una stampa dell'epoca





AL CALDUCCIO

Fausto Bernardini



Al calduccio dell'aula briefing, insieme a un allievo stiamo completando il briefing pre-volo. È una fredda giornata invernale, ma il cielo di Amendola è limpido. La missione che, appena assegnati i velivoli voleremo, è una bassissima quota solista, a completamento del corso per il Brevetto di Pilota Militare. L'allievo proviene dai corsi APAl (IRAQ) e si è distinto per i buoni risultati ottenuti. Voleremo ognuno sul proprio G91/T: lui mantenendo la posizione di leader e conducendo la navigazione; io, in posizione di chase, sarò responsabile della condotta della missione, della sicurezza e dovrò esprimere, a fine volo, un giudizio scritto sul suo operato. I bollettini meteorologici degli aeroporti alternati, Gioia del Colle e Brindisi, sono buoni. Anche in rotta il tempo non è male, solo sulle Murge e in Lucania persiste qualche stratocumulo che, però, non dovrebbe creare problemi. Faccio le dovute raccomandazioni al mio "aquilotto": "se hai qualche dubbio, dimmelo via radio. Non infilarti mai nelle nuvole, a bassa quota. Presumendo che non incontreremo nubi importanti, se lo riterrai opportuno salirai sopra e continuerai la navigazione stimata". In risposta, il solito "si signor", preso in prestito dallo spagnolo e usato dagli allievi iracheni per dire che hanno compreso. L'altoparlante della sala operazioni rompe il silenzio: Fenice 9, i velivoli

46 e 23 sono pronti, in linea. Scambiamo il calduccio per il vento di tramontana e saliamo sul pulmino che ci porterà in linea di volo. L'allievo vuol essere sicuro che ho compreso e ripete il check dei canali radio.

- *Signor, la chiamerò sul 18, poi canali 17, 16, 15, 2, 13 e 14. Ok?*

- *Ok.*

L'autista, dopo aver imbarcato i due tecnici si ferma davanti al suo aereo, poi prosegue verso il mio. Fa un freddo cane e calzo il casco lasciando penzolare la maschera d'ossigeno, mentre eseguo i controlli esterni. A bordo, metto subito in moto e aspetto che lo specialista armi il seggiolino eiettabile per chiudermi finalmente nell'abitacolo. Qualche minuto e, completato il check radio, il giovanotto parla in inglese con la torre di controllo.

- *Amendola Tower from Fenice 9, two ships ready to taxi.*

- *Fenice 9, clear to taxi runway 29, QNH 2997. Report holding point.*

Abbastanza dietro lui, controllo che abbia i flaps in posizione di decollo, gli aerofreni chiusi e che dalle taniche non trafila carburante. Poi eseguo i miei controlli e chiedo conferma:

- *Fenice 9 leader, do you perform your cockpit checks?*

- *I do confirm, number two!*



Allineati in pista osservo, durante le prove motore, il musetto del suo G91 abbassarsi di scatto, per poi tornare a sollevarsi. Finalmente si volta verso me, alzando la mano col pollice in alto. Io gli rispondo con lo stesso gesto. Entrambi i motori funzionano alla perfezione!

- Amendola Tower, Fenice 9 ready to take off.

- *Number one and two, clear, the wind is from 340° 12 knots.*

Un pensiero corre rapido, mentre il rombo del suo motore mi investe. "È così inesperto, come lo ero io qualche anno fa. Speriamo che non incontri brutte emergenze". Ma non c'è tempo per pensare e i sei secondi di separazione volano letteralmente via. Così, inserisco il massimo dei giri motore e mollo la maniglia del freno parcheggio. La scia di calore lasciata dall'aereo davanti viene trasportata fuori pista dal vento, e il mio decollo non viene sballottato dalla turbolenza. Siamo entrambi in volo e pochi attimi dopo raggiugo la posizione di "fanalino", per controllare che il suo carrello sia rientrato in sede, i flaps siano retratti e non sia visibile alcuna perdita di carburante o di olio. Poi mi sfilo di un centinaio di metri, in posizione comoda per seguire la navigazione. Sorvoliamo l'aeroporto di Ortanova e da lì iniziamo, puntando gli aeroplani verso Gravina di Puglia. Il tempo appare buono. Il mio leader fa le comunicazioni radio ed io lo seguo, dando un'occhiata ogni tanto alla cartina geografica per controllare se stiamo mantenendo la rotta. Pochi minuti e lasciamo Gravina, puntando verso Tursi. Qualche stratocumulo ci sfila di lato. Dal silenzio radio e dalle rapide correzioni intuisco che il mio amico ha sotto controllo la situazione. Dovremmo lasciare Craco, "il paese fantasma", poco sulla destra; e Craco eccolo là! L'allievo vola bene. Me lo aspettavo.

- *Che paese è quello davanti a destra, in vetta alla collina?*

- *Craco, signor!*

Mi viene in mente che questo paese è chiamato "fantasma" perché tutti i suoi abitanti lo abbandonarono una decina d'anni fa, a causa di una grande frana. Ma la corsa continua.

- *Ho in vista Tursi, e le nuvole si stanno abbassando un po'.*

Vuole che continui, signor?

- *Tu, che dici?*

- *Io continuerei a stare basso.*

- *Bene!*

Qualche fiocco di neve passa a lato del tettuccio. È poca roba e davanti c'è visibilità, ma l'allievo è prudente:

- *Ho messo inbound Corigl... Corigliano...*

- *Corigliano Calabro*

lo precedo togliendolo dall'imbarazzo.

- *Sì, Corigliano Calabro, ma ora davanti è più scuro e nevica un poco. Salgo sopra le nuvole.*

- *Vai! Entra in quel buco di sereno che hai davanti!*

Rapido, s'imbuca dove gli ho indicato e in pochi attimi siamo a 10.000 piedi sopra il Parco del Pollino.

- *Fra tre minuti dovremmo arrivare a... a Cori... Cortigliano.*

Adesso le nuvole si sono diradate e possiamo scendere. Aerofreni fuori, ora!

- *Tirali dentro e risparmia carburante. Vedi la costa? Poco sull'interno c'è il nostro paese.*

Sorvoliamo Corigliano a 450 nodi, in virata a sinistra.

- *Riduci motore e torna a 330 nodi, la velocità di crociera.*

- *Ok, ricevuto.*

Sul Mar Jonio il tempo è bello. Stiamo puntando verso il lido di Policoro, che sorvoliamo dopo pochi minuti, puntando poi verso Andria. Abbiamo carburante a sufficienza e siamo entrambi tranquilli. Il controllo dei parametri è buono e proseguiamo, lasciando Gioia del Colle lontano a destra. Stiamo sorvolando le desolate Murge. Il pilotino è coscienzioso e non vuol incorrere in errori di sicurezza, che comprometterebbero l'esito della missione. Così, si mantiene un po' sopra i 1500 piedi ground ed io mi annoio. Lascio che lui mantenga la quota e zitto zitto scendo vicino a terra. Lo seguo dal basso in alto, piccolo sopra me. Finalmente il terreno che corre veloce! Un paio di minuti e tornerò con lui.

Un gregge di pecore enorme mi sfila a sinistra. Mi è sembrato di vedere un solo pastore che lo guida, insieme a diversi cani.

- *Leader da numero due...*

- *Sì, signor.*

- *Vedi quel grande castello davanti a te?*

- *In vista.*

- *Ecco... portati sopra, a 3000 piedi, e attendi circuitando a sinistra.*

- *Ha qualche problema, signor?*

- *Devo fare... devo fare alcuni controlli. Fai come ti ho detto.*

- *Ricevuto.*

Imposto una virata sfogate e riduco motore, tornando indietro. Ecco il gregge. La velocità scende sotto i 200 nodi ed estraggo i flaps. Lo farò sfilare a 160 nodi alla mia sinistra, col motore al minimo.

Nel nulla, un piccolo pastore, forse un ragazzino, guida un gregge. Non ci sono case nel raggio di chilometri. Solo minuscoli ricoveri di pietra, dove questi ragazzi trascorreranno la notte. Ho una stretta al cuore al pensiero di tante cose che mi hanno raccontato. Cose terribili, delle quali sono attori questi giovanissimi pastori. Gli passo a lato senza sorvolarlo, per non impaurire lui e le sue pecore. Il bimbo mi saluta agitando un bastone ed io scuoto le ali per rispondergli. In questo istante si crea un filo che ci unisce. Lontano, lassù dove volano gli spiriti, siamo ancor più vicini. Siamo uniti. Si racconta che esista un vero mercato dei pastorelli. La povertà, costringe i genitori a venderli per mesi, in cambio di qualche soldo per far sopravvivere la famiglia.

Lasciando il gregge, retraggo i flaps e inizio la salita. Ecco il giovanotto che mi sta aspettando.

- *Ti ho in vista. Contatta Amendola avvicinamento per un GCA.*

- *Va tutto bene, comandante?*

- *Tutto ok.*

Il radar ci acquisisce e inizia a guidarci per l'atterraggio. Pochi minuti e tocchiamo terra, ma nello stomaco ho un nodo che ci rimarrà a lungo.

- *Signor, che cosa aveva al suo aereo?*

- *Oh, niente! Un flash della spia "disengaged", ma tutto è tornato ok. Le pressioni idrauliche non sono calate e dopo un accurato controllo ti ho raggiunto, in coppia.*

Poi mi volto dall'altra parte per nascondere il naso che si sta allungando a dismisura.



IL PILOTA MANTOVANO ALESSANDRO BLADELLI

Alessio Meuti



Foggia, 1939 "Molta aria... poco pilota"

(terza e ultima parte)

Dai ricordi di Bladelli "La mia vita viene dal cielo": 9 settembre 1943. "Aeroporto di Gioia del Colle, ore cinque del mattino. Ci viene impartito l'ordine, non ricordo da chi, di partire con tutti i velivoli efficienti per Brindisi dove era arrivato il Re, Badoglio e la corte, dove era stato costituito il governo nazionale. Se ne sono dette di tutti i colori sulla validità o meno di tale governo. Io e tutti quelli del mio Reparto (4° Stormo n.d.r.), legati al Re da un giuramento di fede e lealtà, non avevamo il diritto di obiettare. Così lealmente, ed in omaggio al proclama di Badoglio, abbiamo reagito alla tracotanza tedesca e ci siamo messi a disposizione degli Alleati. I velivoli, una ventina se ricordo bene tra Macchi 202 e 205, partirono alla spicciolata e incontrastati per Brindisi, non molto lontana, con carburante appena sufficiente. Io ero bloccato: dopo un paio di tentativi infruttuosi doveti rinunciare al decollo sul prato. Avevo una gomma dell'aereo a terra, con l'impossibilità di gonfiarla o ripararla. Appena lo lancio per decollare imbarda terribilmente con il pericolo di "metterlo in testa". Con molto dolore lo incendiassi assieme ad altri aerei inefficienti al volo. Mi diedi alla macchia perché i tedeschi minacciavano di farci fuori. Il fronte era a dieci chilometri circa verso Grottaglie. In fretta con l'amico Luna vecchio compagno di squadriglia e con il quale ero già scappato dall'Egitto in circostanze simili avevamo in progetto di trovare un mezzo che ci

permettesse di tagliare l'angolo alla ... chetichella, e raggiungere il nostro Reparto a Brindisi. L'unico luogo in cui reperire un automezzo era l'autoreparto. Questo era in zona decentrata e deserta; quatti quatti prendiamo di mira un Balilla furgoncino, ma non riusciamo a metterla in moto. Poiché sembrava in ottime condizioni di marcia, aprimmo il cofano per cercare di riparare l'eventuale guasto. Scoprimmo purtroppo, in pochi secondi, che mancava la spazzola del distributore d'accensione e pertanto non si poteva assolutamente muovere. Mentre cercavano di trovare una soluzione, una voce sonante e sgarbata alle nostre spalle ci intimò di alzare le braccia, facendoci capire che l'avrebbero sequestrata loro. Si trattava di due facce da delinquenti appartenenti a un corpo speciale tedesco che aveva reso famoso il suo nome per cattiveria e brutalità in tutta Europa. Avevano al collo delle lunghe collane metalliche e mitra pronti a far fuoco. Con un cenno riconoscevamo la prepotenza, cercando di far loro capire che il mezzo era inservibile. I tedeschi però non ci credevano: forse pensavano che eravamo stati noi a togliere la spazzola per l'avviamento. Fatto sta che, valutata con rapidità la situazione, io e Peppino Luna, approfittando di un momento di distrazione da parte loro, ce la siamo data a gambe a velocità olimpionica, appena in tempo per non essere colpiti da un paio di mlunghe raffiche di mitra che segnalavano il loro disappunto".



IL 3° STORMO PER LA BIBLIOTECA DI VILLAFRANCA

4 novembre: il 3° Stormo consegna una raccolta di opere alla Biblioteca di Villafranca. Un'iniziativa che rafforza il profondo legame tra Aeronautica Militare e Il 3° Stormo consegna una raccolta di opere aeronautiche alla Biblioteca. "I libri pesano tanto: eppure, chi se ne ciba e se li mette in corpo, vive tra le nuvole". Con questo monito di pirandelliana memoria, il 3° Stormo ha voluto contribuire all'arricchimento della Biblioteca Comunale di Villafranca, consegnando una raccolta di alcune opere provenienti dalla produzione editoriale dell'Aeronautica Militare. "Francesco Baracca", "I Reparti dell'Aviazione Italiana nella Grande Guerra", "Argomenti di Medicina Aeronautica" sono solo alcuni titoli degli oltre 70 volumi simbolicamente consegnati dal Comandante del 3° Stormo, Colonnello Francesco De Simone, nelle mani del Presidente della Biblioteca Comunale di Villafranca, Renzo Campo dell'Orto, nel corso di una semplice cerimonia inserita nell'ambito delle celebrazioni organizzate in occasione della Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate. La consegna nelle mani dell'Amministrazione e degli studenti. Alla presenza di alcuni Assessori e Consiglieri dell'Amministrazione Comunale – tra questi l'Assessore alla Cultura Claudia Barbera – del Presidente del Circolo del Terzo, Gen. S. A. Alberto Notari, del Presidente della Sezione di Villafranca dell'Associazione Arma Aeronautica, 1° Luogotenente Pietro Bruni, e di una rappresentanza di alunni dell'Istituto Comprensivo "Cavalchini-Moro", accompagnata dal Dirigente Scolastico Dott.ssa Caterina Merola, il Sindaco Roberto Dall'Oca ed il Colonnello De Simone hanno inaugurato il "corner" che ospiterà la preziosa raccolta donata dall'Aeronautica Militare.

Territorio.

Arma Azzurra e Villafranca: un legame inscindibile
"Il legame tra il 3° Stormo e Villafranca è così forte e intenso – ha detto il colonnello De Simone – che non poteva mancare un settore dedicato all'Arma Azzurra nel luogo che custodisce la medicina dell'anima, come ricorda la scritta sopra la biblioteca di Tebe, la prima riconosciuta dall'antichità".

Grande anche la soddisfazione espressa dal Presidente Campo dell'Orto, ricordando i suoi trascorsi aeronautici proprio al 3° Stormo. *"Sono molto grato all'Aeronautica Militare per questo simbolico e, al tempo stesso, concreto gesto nei confronti della nostra biblioteca – ha commentato Campo dell'Orto – la comunità villafranchese è cresciuta e si è espansa anche grazie alla presenza dell'Aeronautica Militare, per noi riferimento istituzionale importante da oltre sessant'anni. In questo modo – ha poi aggiunto – i frequentatori della biblioteca, tra questi molti studenti universitari, potranno beneficiare di un'ulteriore proposta divulgativa e informativa per diffondere la cultura aeronautica".*

L'iniziativa ha inteso consolidare il rapporto di collaborazione istituzionale tra il 3° Stormo e l'Amministrazione Comunale per rafforzare quel legame con l'Aeronautica Militare, che è ospite della comunità villafranchese fin dal lontano 1954, quando il 3° Stormo – riorganizzato dopo la fine della seconda Guerra Mondiale – fu trasferito dall'aeroporto di Bari Palese sulla base di Caluri.



Il Sindaco di Villafranca con il Colonnello De Simone



DUE MONGOLFIERE AL "CATULLO"

estratto da: Verona Sera del 28 dicembre

All'aeroporto "Catullo" di Verona atterrate due mongolfiere. Il fuori programma avrebbe anche causato qualche disagio nella gestione del traffico aereo. Secondo quanto riferito dai vigili del fuoco, intervenuti sul posto con cinque mezzi, due mongolfiere sarebbero atterrate nel pomeriggio di oggi, sabato 28 dicembre, nei pressi dell'aeroporto "Catullo" di Verona. La presenza delle mongolfiere avrebbe anche causato alcuni disagi alla regolare gestione dei voli, con il conseguente blocco temporaneo del traffico aereo poi tornato regolare. Il tutto si sarebbe verificato intorno alle ore 16, con i pompieri che avrebbero operato circa una quarantina di minuti per sgomberare le mongolfiere che, al loro arrivo, erano già discese a terra. Stando alle prime informazioni, i due palloni aerostatici avrebbero riscontrato durante il loro volo dei problemi, pertanto gli occupanti sarebbero stati costretti ad effettuare l'atterraggio in un luogo che non era quello inizialmente prestabilito. Sul posto hanno operato anche gli agenti

della polaria. L'atterraggio di emergenza di due mongolfiere nei pressi dell'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona ha causato questo pomeriggio verso le 17.30 la chiusura dello scalo, con il blocco temporaneo di tutti voli in arrivo. Fonti dell'aeroporto hanno riferito che è scattata la procedura di allarme prevista per questi casi, e due voli che sarebbero dovuti atterrare sono stati dirottati su altri scali con inevitabili ritardi, mentre altri hanno registrato ritardi di oltre un'ora. Le mongolfiere erano partite dalla Germania e sarebbero state costrette ad un improvviso atterraggio dopo aver perso quota. Sul posto sono intervenuti anche i Vigili del fuoco e gli agenti della Polaria.

Potrebbe interessarti:

<http://www.veronasera.it/cronaca/atterraggio-mongolfiere-aeroporto-catullo-verona-28-dicembre-2019.html>

Seguici su Facebook:

<http://www.facebook.com/veronasera>



L'INCIDENTE DI VERONA DEL 2 AGOSTO 1919

Luigino Caliaro ci ha inviato questa bellissima e interessa immagine che ritrae il Caproni precipitato a Verona il 2 agosto 1919 con tutti gli uomini che vi perirono, equipaggio e passeggeri. L'immagine, probabilmente fu scattata a Venezia qualche ora prima del tragico incidente. Come già scritto in un numero precedente l'evento condizionò in misura determinante i primi passi dell'aviazione civile italiana. Il 2 agosto 1919 il Caproni Ca 5 serial 11857, biplano modificato con cabina per il trasporto passeggeri che pochi giorni prima aveva effettuato con successo un volo tra Milano e Torino, precipitava verso le 17 nei pressi del canale di Porta Palio, a fianco della stazione di Porta Nuova di Verona, al rientro durante un volo di propaganda Milano - Venezia uccidendo tutte le persone a bordo. Componevano l'equipaggio i piloti tenenti Marco Resnati e Luigi Ridolfi, i motoristi Luigi Gascone e Guglielmo Visconti mentre tra i passeggeri figuravano cinque giornalisti sostenitori delle politiche aeronautiche, Tancredi Zanghieri del Secolo, Oreste Cipriani del Corriere della Sera, Tullio Morgagni de Il Cielo, Mario Bruni della Sera e Giannetto Bisi del Mondo. Gli altri passeggeri erano il Tenente Sante Rovida, l'industriale Giovanni Bernareggi, Carlo Corbetta, Giacomo Casiraghi, Luigi Chiesura e Mario Bertolini.



Passeggeri e membri dell'equipaggio posano, poche ore prima della partenza, vicino al Caproni Ca 5 il 2 agosto 1919



RICCARDO CASELLATO UNO DI VERONA

Alessio Meuti

Come accade di solito le pulizie della mansarda sono sempre occasioni di fare ottimi incontri. E' quello che è occorso a Maurizio Angiari nipote del pilota veronese Riccardo Casellato, protagonista nei cieli veneti e francesi della guerra aerea combattuta tra il 1917 e il 1918. Recuperati i documenti sul nonno ci ha prontamente messo al corrente della scoperta, inviandoci le relative copie digitali. Contengono dettagli significativi per integrare la biografia dell'aviatore sulla nostra pagina web dedicata ai naviganti veronesi. In sintesi si tratta di una pagina del Corriere Padano (coincidenza: fondato da Italo Balbo, vedere pag. 5), del 1936 che ne racconta la vita e le imprese militari, un lungo necrologio apparso sull'Arena di Verona nel novembre del 1962, un attestato per l'attribuzione della Croce al Merito di Guerra, uno per la Medaglia d'Argento al Valor Militare, e infine un altro per la Medaglia Commemorativa della Guerra di Libia, dove Casellato fu nei ranghi del 3° Reggimento di Artiglieria. Dei primi tempi in aviazione sono ricordati i giorni della scuola di pilotaggio di Cascina Costa e in particolare, un paio di platani molto vicini tra di loro e infilati con decisione dall'allievo pilota con il Farman che evidentemente non prestò attenzione alla larghezza delle ali. Infatti le lasciò sulle chiome degli alberi, mentre con un prodigioso salto, il resto dell'apparecchio saltava una strada. Del secondo brevetto, Casellato ricorda un altro atterraggio sulle cime degli alberi d un bosco, stavolta accaduto per un guasto al motore occorso da migliaia di metri di quota e dopo una lunga planata alla disperata ricerca di un luogo sgombro dove posare le ruote. Dal 3° Reggimento di artiglieria alla 3^a Squadriglia Caproni per compiere bombardamenti lontani, come quello su Cattaro, nella squadra di Gabriele D'Annunzio. Dal marzo del 1917 era arrivato al fronte al comando del mitico Eros Ruggerone, un papà per tutti i giovani aviatori del reparto. Gli strani atterraggi di Casellato continuarono anche durante il conflitto, quando reduce da un bombardamento notturno su Pola, perduto il contatto con il resto della formazione, in piena oscurità e sotto il tiro delle nostre batterie, dopo aver sorvolato senza saperlo Venezia, Padova e Verona, esaurita la benzina pensò bene di poggiare le ruote nel Po, anche qui accolto dal tiro di fucileria dei nostri territoriali che lo avevano scambiato per un apparecchio nemico. La fortuna come si evince, aveva un debole per il sergente veronese perché uscì incolume da un'altra avventura stavolta molto più seria: appena decollato per un volo dimostrativo, un improvviso guasto ad un motore faceva piegare l'apparecchio da un lato con l'ala che toccò terra e il velivolo che immediatamente cappottò. Un ufficiale a bordo che era al suo primo volo trovò la morte, mentre Casellato uscì incolume dai rottami. Sopra abbiamo ricordato che fu insignito della Medaglia d'Argento al

Valor Militare, per una azione, in cui ebbe ben 117 colpi che crivellarono il suo Caproni. Sul fronte francese dal gennaio del 1918 vi rimase fino all'agosto del 1919. Ricordava molto bene l'ultimo giorno di guerra, l'11 novembre 1918: stava infatti per spiccare il volo per l'ennesima zione di guerra quando, a motori già accesi, arrivò l'ordine di sospendere l'azione per il sopraggiunto armistizio. In Francia comprese anche che l'ala della fortuna probabilmente lo stava abbandonando perché durante un volo di bombardamento lontano con a bordo un equipaggio francese, a causa dello scoppio di due grosse bombe avvenuto a pochi metri dall'apparecchio, questo precipitò nel vuoto, riprendendosi solo a pochi metri dal suolo. Con l'apparecchio ridotto a brandelli, dopo un penoso e difficile volo di ritorno, riuscì comunque a raggiungere il campo di partenza. I francesi gli conferirono un encomio militare molto significativo.



Atto di attribuzione della Medaglia d'argento al valor militare conferita a Riccardo Casellato il 15 marzo 1920



HISTORY HUNTER VERONA: TRA I CAMPI SPUNTANO RESTI DI AEREI ABBATTUTI

corrispondenze di Fabio Tomelleri

Frammenti di motore e della carlinga di un aereo. A distanza di oltre settant'anni i campi della Bassa continuano a celare i resti delle battaglie che si combatterono sui cieli della pianura nel corso della seconda guerra mondiale. A ritrovare una serie di frammenti, sia pur di piccole dimensioni, di un apparecchio di fabbricazione tedesca, sono stati i volontari del gruppo «History Hunters Verona», associazione di ricerca storica e di cultura aeronautica di Buttapietra coordinata da Stefano Gregorotti. I «segugi» degli aerei militari scomparsi, dopo mesi di perlustrazioni a nord di Nogara, grazie all'ausilio del metal detector sono riusciti ad individuare il «crash point», (nel novembre del 2019) ovvero il punto di impatto, di un velivolo dell'ultimo conflitto mondiale. «I frammenti che abbiamo recuperato», sottolinea Gregorotti, «sono parti del motore, dell'apparato idraulico e pezzi di alluminio dell'esterno del velivolo. Su alcuni di essi è ancora ben visibile la colorazione grigio topo che, con altri particolari, tra i quali lo spessore dei lamierini e la dimensione dei rivetti, riconducono ad un velivolo di fabbricazione tedesca, probabilmente un Messerschmitt Bf 109». Tale modello di aeroplano, oltre alla Luftwaffe tedesca, nell'ultimo periodo di guerra era in uso anche all'aviazione della Repubblica di Salò. «Ciò», prosegue Gregorotti, «è coerente con la nazionalità italiana del pilota dell'aereo, che ci è stata riferita dai testimoni che abbiamo ascoltato». L'operazione di recupero dei frammenti è stata preceduta da una minuziosa ricognizione in zona. «Uno dei nostri componenti», prosegue Gregorotti, «a tambur battente ha intervistato vari testimoni che collocano

il fatto negli anni a cavallo fra il 1942 ed il 1943». «Sempre secondo quanto abbiamo potuto appurare», puntualizza il coordinatore del gruppo, «gran parte del velivolo precipitato, compresa la fusoliera, venne rimossa all'epoca dalle truppe tedesche, mentre altre parti vennero estratte in un secondo momento ed accatastate in una corte vicina, per poi essere vendute come ferro vecchio qualche decina di anni fa». Quindi i volontari concludono: «Siamo già al lavoro per catalogare i pezzi e per cercare ogni piccolo indizio che ci possa portare ad una matricola, ad una marca, ad una data per ricostruire in maniera attendibile ciò che avvenne oltre 75 anni fa in quella battaglia».

Il gruppo di cacciatori di aeroplani, oltre a Stefano Gregorotti comprende anche i fratelli Alessandro e Luca Falavigna, i fratelli Mirco e Paolo Caporali, Massimo Rizzi e Omar Osti. L'estate scorsa hanno cercato tra Legnago e Cerea, il punto esatto dove il 19 marzo 1945 il pilota americano Walter Morrison precipitò con il suo caccia bombardiere P-47. L'aereo rientrando da un'azione in Trentino quando, con gli altri velivoli, intercettò una colonna di camion militari tedeschi lungo la statale Padana Inferiore a San Pietro. Il caccia bombardiere, a sua volta, fu colpito dai soldati tedeschi e precipitò mentre Morrison si salvò lanciandosi con il paracadute. Su alcuni siti specializzati, l'associazione ha trovato il rapporto di quella missione dov'è indicato il punto della caduta del caccia.

History Hunters Verona, attraverso siti internet specializzati, è riuscita anche a trovare testi e foto inedite sulle varie incursioni di bombardieri che misero a ferro e fuoco il capoluogo della Bassa, Legnago. Si tratta di testimonianze importanti, visto che tutt'oggi gli effetti di quei bombardamenti hanno ripercussioni sulla programmazione di opere in città. Basti pensare che il municipio, lo scorso anno, prima di avviare la costruzione della nuova palestra delle scuole medie «Fratini» di via Vicentini, ha dovuto commissionare ad un'azienda specializzata un'indagine per scongiurare la presenza di ordigni bellici sull'area prescelta per il palazzetto che sorgerà nella zona dell'ex zuccherificio. Le nuove carte scoperte dagli ricognitori proprio il bombardamento della fabbrica del 12 febbraio 1945. Mostrando la foto aerea scattata dai ricognitori alleati, Gregorotti, coordinatore del gruppo, evidenzia: «Alle 15 le batterie contraeree aprirono il fuoco d'interdizione contro la formazione alleata che, nel frattempo, iniziò lo sgancio degli esplosivi. Furono gettate 44 bombe da mezza tonnellata ciascuna. Lo scopo era distruggere lo zuccherificio che, secondo informazioni poi rivelatesi errate, i tedeschi avrebbero riconvertito a fabbrica di carburante sintetico». Dentro lo stabilimento vennero distrutti i reparti della de-zuccherazione, la raffineria e parte del magazzino centrale. All'esterno, le bombe danneggiarono le linee ferroviarie Legnago-Rovigo e Legnago-Ostiglia. «Il fatto curioso», prosegue Gregorotti mostrando l'immagine dell'incursione aerea, «è che di 44 ordigni gettati, gli alleati riuscirono a tracciarne, una volta finiti a terra, solo 18: ciò significa che degli altri 26 si persero le tracce. Una conferma arriva dalla lettera in cui, all'epoca, il commissario che dirigeva il Comune, segnalava alla Prefettura di Verona la presenza di numerosi ordigni inesplosi nelle varie zone della città, oltre al numero di artigiani insufficiente per farli brillare tutti.



Ripresa alleata che documenta un bombardamento su Legnago (Vr)



EVENTI



MODEL EXPO ITALY LA FIERA DEL MODELLISMO N°1 IN ITALIA
Verona 7-8 Marzo 2020

Icons representing various model categories: airplane, car, sailboat, boat, person, motorcycle, and flags.

Logos for: EXTRA SHOW, GAMES DISTRICT, MONTÀ, Sports, AREA LEGO, EXTRA FUN.

Circolo del 72
associazione di cultura aeronautica
fondata nel 2010

Carlo Rossi

Socio del Circolo del 72

CAMPAGNA TESSERAMENTO 2020 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. Continuiamo il nostro tesseramento per l'anno 2020 e contiamo sul tuo contributo. Puoi iscriverti o rinnovare la tessera per soli 5 euro. Contattaci.
email: quellidel72@libero.it



www.quellidel72.it



www.ilfrontedelcielo.it



www.veronavolat.it



www.volidasogno.it



Circolo del 72

Il fronte del cielo

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

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

Rimpatriate leoni del 72° intercettori teleguidati