Circolo del 72

associazione di cultura aeronautica

fondata nel 2010

LINK Find us on Facebook

Newsletter 29 - Giugno 2016

www.quellidel72.it

a cura di: "Il Circolo del 72" - Associazione di Cultura Aeronautica - Via dell'Alpino 32 - 37050 Isola Rizza (Vr) - e-mail:quellidel72@libero.it

Escursione al Museo Storico dell'Aeronautica di Vigna di Valle

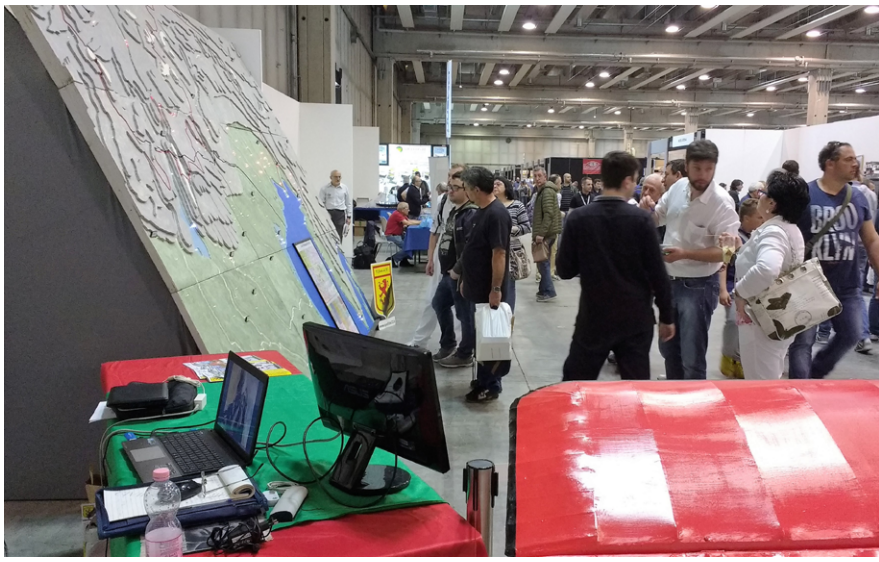
Domenica 5 giugno siamo finalmente riusciti a realizzare un iniziativa cui tenevamo molto e che un paio di anni fa fummo costretti a rimandare per problemi organizzativi. Grazie al concorso e al fattivo contributo di alcuni amici del gruppo camper veronese, in primo luogo di Basilio Neri, questa volta è andata in porto. Un Museo, quello di Vigna di Valle, decisamente al di sopra delle aspettative, e che non ha mancato di impressionare, per la vastità dei velivoli e egli altri oggetti storici presenti, tutti rigorosamente originali, non solo coloro che per la prima volta ne hanno varcato i cancelli, ma anche altri che già lo conoscevano. Negli ultimi anni sono stati infatti aggiunti pezzi pregevolissimi, a volte esemplari unici al mondo. Il Museo si distingue anche per l'eccezionale collezione storica relativa agli albori del volo, con velivoli come il Bleriot XI o lo SVA V del tenente Granzarolo. Di grande emozione è stata poi la visita all'hangar dedicato alle imprese di Nobile e del dirigibile Italia, nonché tutta la sezione dedicata alle trasvolate oceaniche e al Reparto Alta Velocità.

guarda la gallery fotografica a pagina 5

Model Expo Italy 2016

L'edizione 2016 dell'appuntamento veronese con gli appassionati di modellismo si è svolto il 21 e il 22 maggio nei consueti capannoni della Fiera. Abbiamo partecipato, per il quarto anno, a questo importante appuntamento consapevoli che si sarebbe trattato di un altro successo. Le attese non sono andate deluse, Model Expo 2016 ha rappresentato per il Circolo del 72, un ennesimo incontro con gli appassionati di aeronautica, modellismo, volo, storia, ecc, nonché di diversi soci e simpatizzanti che non hanno perso l'occasione per scambiare opinioni sui lavori e sugli interessi reciproci. Numerosi sono stati infatti i contatti realizzati, gli scambi degli indirizzi mail, avances per qualche attività da svolgere in futuro. Abbiamo esposto il plastico dei campi di aviazione della Grande Guerra, che ha subito catalizzato l'attenzione dei visitatori, suscitando curiosità, interesse e osservazioni.

guarda la gallery fotografica a pagina 4



La Mostra "Il Fronte del Cielo" sarà a Garda dal 1 ottobre 2016

www.ilfrontedelcielo.it

L'Aviazione delle Venezie nella Grande Guerra

Lettere ai comuni veneti per dati anagrafici Aviatori
un primo resoconto

Il Circolo del 72

Come è noto parte speciale del nostro sito dedicato all'aviazione veneta nella Grande Guerra è riservato alla ricerca e alla ricostruzione biografica degli aviatori veneti. Cioè di coloro che tra il 1915 e il 1918 sono stati piloti, osservatori, mitraglieri o altre categorie di volo nel Corpo Aeronautico del Regio Esercito e nella Regia Marina. A parte i casi degli aviatori famosi, di moltissimi non si conosce nulla e spesso non sono neanche ricordati nelle lapidi o negli spazi dedicati ai caduti o ai reduci. Nella maggior parte dei casi, quando il militare viene ricordati è citato come alpino, bersagliere, fante, carabiniere, ecc. quasi mai come aviatore. Nelle ormai lunghe sessioni di ricerca effettuate abbiamo riconosciuto circa 250 nominativi. Sovente capita anche di rileggere storie personali piuttosto avvincenti o drammatiche. Nell'ultimo mese siamo stati in grado di aggiungere altri 6 nominativi: arricchito, nell'ultimo mese di altre sei veneti. Precisamente Crisostoro Renato e Luigi Scarpa di Venezia, Colognese Nazzareno di Fiesso Umbertiano, Bernardi Leonida Mario di Oderzo, Benetti Gianbattista di Conegliano e Sartor Gioacchino di Montebelluna. Nel contempo si è deciso di avviare un confronto tra i dati desunti dagli archivi di provenienza (Archivio di Stato, Ufficio Storico AM, ecc.) con quanto contenuto nei registri anagrafici dei comuni di provenienza. Si tratta di una procedura necessaria poichè un dato può essere ritenuto verosimile solo se fonti diverse lo confermano. Gli errori di trascrizione, di interpretazione, ortografici ecc. sono purtroppo piuttosto comuni, compresi quelli legati alla lettura odierna di caratteri e calligrafie di un secolo fa. E' stato inviato un primo gruppo di richieste ai comuni di Arcade, Ariano Polesine, Caerano San marco, Bovolenta, Calalzo, Castelguglielmo, Cison di Valmarino, Codognè, Fiesso, Fratta Polesine, Istrana, Lorenzago, Loreo, Mareno di Piave, Monselice, Montebelluna, Monteforte d'Alpone, Naole, Nogarole Rocca, Oderzo, Peschiera del Garda, Pieve di Soligo, Piove di Sacco, Polesella, Ponte di Piave, Porto Tolle, Povegliano di Treviso, Preganziol, San Biagio di Callalta, San Michele al Tagliamento, San Pietro in Cariano, Soave, Stienta, Vigasio, Villabartolomea, Villafranca, Vittorio Veneto. 37 richieste, di cui 25 attualmente soddisfatte. La prima è arrivata a distanza di 24 ore dalla mail di richiesta: Come ci si aspettava non sono mancate sorprese: Alcuni nomi non esistono sui registri comunali, altri sono errati e così via. Significativo il caso di Ponte di Piave che si cita per dare il senso della collaborazione ricevuta: "Vi scrivo in merito alla vostra comunicazione

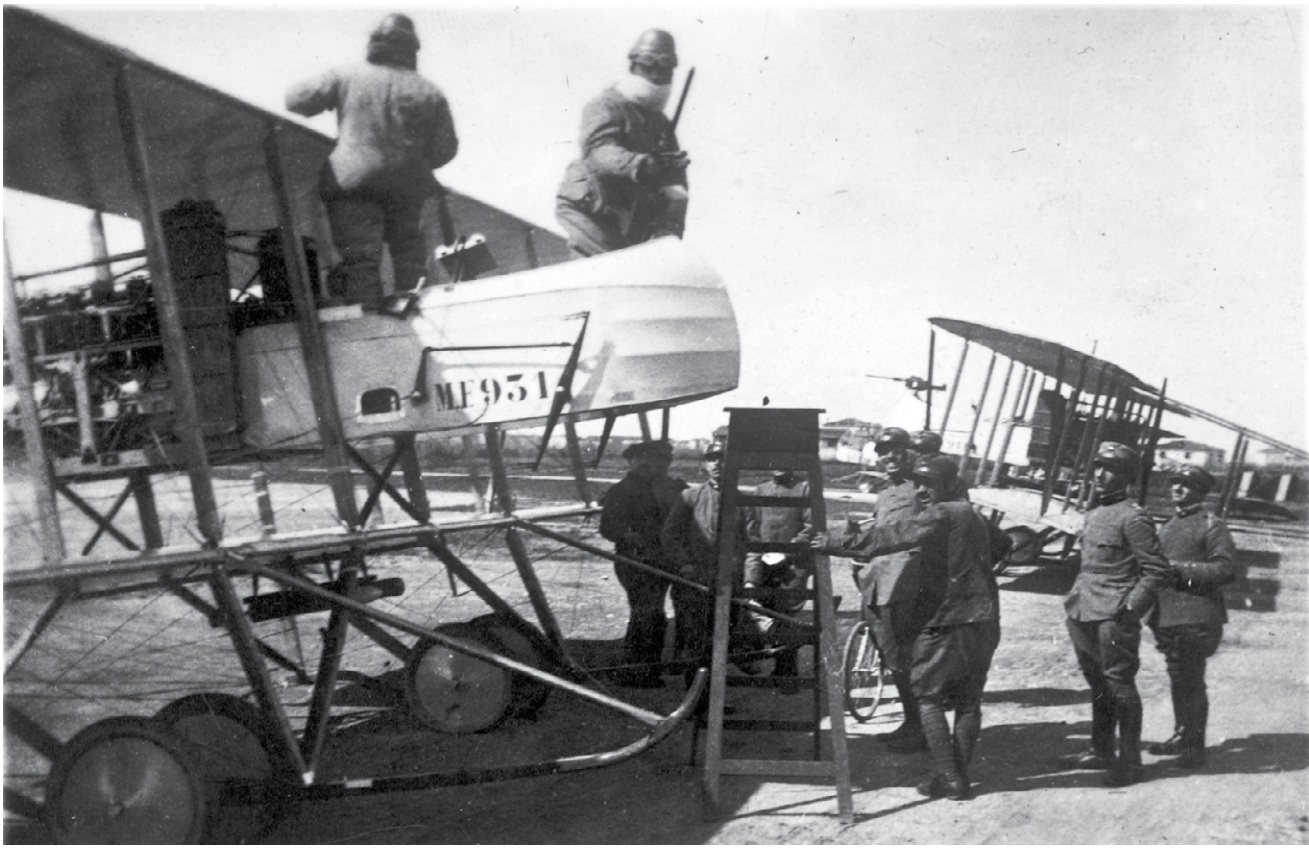
del 2 maggio relativa al pilota Facchini Emilio. Nei registri del Comune di Ponte di Piave non risulta nessuno con tale nome. Ho chiesto ad uno storico di Ponte di Piave e mi dice di non averne mai sentito parlare. Con lui abbiamo fatto una ricerca e sembrerebbe esserci un Facchini Emilio, pilota della Prima Guerra Mondiale, nato a Levade in Istria, dove è stato successivamente anche podestà. E' possibile che ci sia stato un errore e che si sia confuso Levade con Levada che effettivamente è una frazione di Ponte di Piave.

Vi indico il link con la notizia: http://arenadipola.com/articoli/35581

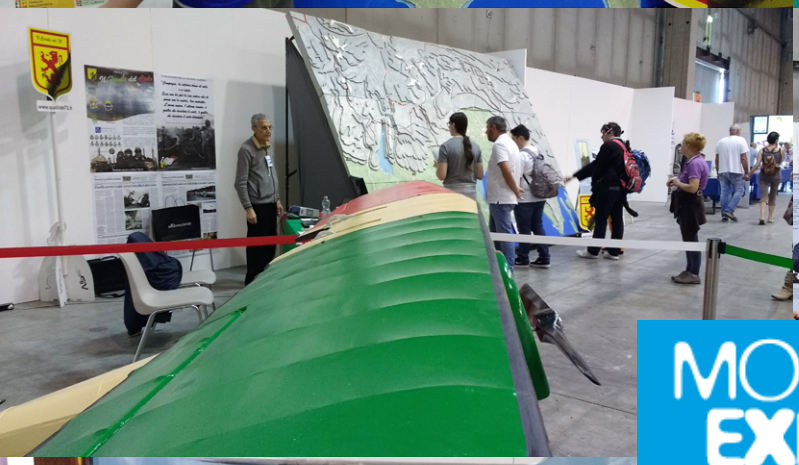
www.veronavolat.it

I primi voli a Verona

Il 29 luglio 1913 un aeroplano, con a bordo il tenente Bailo, istruttore di volo della scuola di pilotaggio di Aviano, traversò il cielo del quartiere Tomba diretto al campo friulano, ove giunse alle 17.45. Pochissimi notarono questo velivolo proveniente da Torino, mentre moltissimi furono quelli, che attratti dal fragore metallico dei motori, volsero lo sguardo verso il cielo per osservare il passaggio del dirigibile P5, proveniente da Mantova e diretto verso lo scalo di Boscomantico. Domenica 7 settembre il Regio Esercito iniziò le grandi manovre dell'Arma di Cavalleria, che si sarebbero svolte nell'aerea compresa tra i fiumi Mincio e Ticino sotto la direzione del Conte di Torino. All'importante esercitazione, come già avvenuto bei due anni precedenti, avrebbero preso parte anche reparti aerei allora dipendenti dall'Arma del Genio. Naturalmente vi avrebbe preso parte il dirigibile cittadino, il P5, ma anche delle squadriglie di aeroplani. La squadriglia Bleriot di Mirafiori avrebbe raggiunto Vizzola Ticino, la squadriglia Nieuport di Busto Arsizio a Cremona, la squadriglia di S. Francesco al campo a Busto Arsizio, e la squadriglia Farman di Pordenone avrebbe avuto sede a Verona. Cinque biplani al comando del Capitano La Polla raggiunsero nella giornata di sabato il campo frettolosamente allestito a Piazza d'Armi (Stazione di Porta Nuova). I lavori per l'erezione degli hangar iniziarono il giorno 4 settembre sotto la direzione del sergente Pasta del 3° Battaglione Genio. Sabato mattina, gli aviatori della squadriglia assegnata al partito rosso giunsero al campo di Piazza d'Armi dove li aspettavano cinque hangar bianchi e lucidi disposti verso Santa Lucia e una numerosa folla accorsa per l'occasione. L'arrivo era previsto per le ore 8.30, ma il primo velivolo si presentò sul cielo scaligero alle 9.50. Ad alleviare l'attesa dei veronesi ci pensò l'aeronave P5 che si presentò sul campo alle 7.45. Dopo alcune evoluzioni fece ritorno a Boscomantico. Il primo velivolo atterrato fu quello del comandante Magg. La Polla con a bordo il motorista Moretti; per compiere i circa 150 km da Aviano a Verona aveva impiegato 2 ore e 5 minuti ad una quota di circa 1400 metri. Il secondo velivolo atterrò alle 10 con il tenente Scarpis e il motorista Rubini. A seguire gli altri tre velivoli con gli equipaggi formati dal sergente maggiore Perucca Domenico con il motorista Roiatti Eliseo, il tenente Pellegrino con il motorista Facelli e il maresciallo Bonutti Roberto con il motorista Perego Giovanni. I compiti assegnati alla squadriglia erano di effettuare voli di ricognizione ogni mattina e portare ordini. Per distinguerli da quelli del partito azzurro, gli aeroplani del partito rosso avevano due grossi cerchi sotto le ali, uno nero e uno bianco. Già nel pomeriggio due dei cinque velivoli effettuarono dei voli sulla città seguiti da sguardi pieni di curiosità e fascino. La notizia dell'arrivo della squadriglia generò immediatamente delle grandi aspettative in città. Pochi giorni prima il maggiore Dohuet tracciando, durante una conferenza, un quadro riassuntivo dei progetti legati all'impiego militare dell'aeroplano, aveva annunziato che Verona sarebbe stata uno delle tappe del tracciato aereo, da costruire da lì a pochi mesi, da Torino a Pordenone. Si trattava di costruire delle basi appoggio, lungo questa rotta, distanti tra loro circa 150 km, per fornire ai velivoli assistenza in transito. Il campo di Verona, fu inoltre visitato, durante la settimana delle manovre, dal Conte di Torino, una delle grandi personalità della nascente aviazione e proprietario della scuola di pilotaggio torinese. Già si diffuse infatti la notizia che Verona, se la visita conoscitiva avrebbe dato risultati positivi, poteva divenire sede di una scuola di volo. Le attività del reparto iniziarono domenica 7 con la partenza, di buon mattino, dei velivoli pilotati dai tenenti Bailo e Scarpis. Poi fu la volta del tenente Ferrari che partì da solo e del capitano La Polla e del tenente Pellegrini con a bordo gli osservatori tenente Minellone e Gregorini. Pellegrini si spinse fino a Villafranca di Verona, mentre gli altri due compirono evoluzioni sulla città. Due velivoli partirono il giorno 8 senza fare ritorno a Verona, mentre gli altri rimasero sul campo effettuando brevi voli. Giovedì altri due biplani partirono alla volta di Brescia. Ultimo a partire, il comandante di squadriglia, capitano La Polla, venerdì 12 settembre. Il campo di Piazza d'Armi rimase dunque vuoto in attesa di un'altra squadriglia, si disse dovesse provenire da Ferrara, oppure del ritorno della "nostra squadriglia" come ormai veniva definito il reparto Farman dai giornali cittadini. Proveniente da Torino, atterrò invece, lunedì 22 settembre, il sergente Pettazzi con a bordo l'ingegner Ottorino Pomilio. I due stavano compiendo un raid da Torino ad Aviano e ritorno. Invano fu atteso il passaggio di ritorno perché il velivolo si incidentò nei pressi di Conegliano. La "Squadriglia di Verona fece ritorno al completo il giorno successivo, con il capitano La Polla, il tenente Curtis, il maresciallo Bonutti e il sergente Perucca. Si trattò di una breve sosta prima di riprendere il volo verso il Friuli. Del campo di aviazione veronese si tornò a parlare verso la metà di novembre, quando il quotidiano l'Adige rivelò la notizia che il Ministero della Guerra aveva deciso di costruire un campo di aviazione permanente in città. Il nuovo campo sarebbe sorto a Tombetta, nei pressi del Poligono e sarebbe stato costituito da 5 hangar, con tettoie e costruzioni per un totale di 1700 metri quadrati. Il nuovo campo di aviazione avrebbe dovuto sorgere fuori Porta San Zeno, ma non fu possibile raggiungere un accordo con i proprietari del terreno. La spesa prevista per il nuovo impianto era di 500.000 tutte a carico dell'autorità militare, mentre il Consiglio Comunale di Verona decise di contribuire annualmente con una somma di 2000 per 10 anni.



(L'articolo sarà visibile a breve sul nostro sito)



MODEL EXPO ITALY

Il Circolo del 72

Museo Storico dell'Aeronautica di Vigna di Valle

Una grande cerimonia, un evento per la città scaligera organizzato dalla municipalità e dal Comando del 3° Stormo di Villafranca.
Due anniversari significativi da porre in risalto.
Il 150° dell'annessione del Veneto al Regno d'Italia e l'85° compleanno del 3° Stormo.

E quello che è stato organizzato a Verona è davvero notevole, basti citare il sorvolo della città della Pattuglia Acrobatica Nazionale e il concerto della Fanfara della 1ª Regione Aerea.
Noi ci saremo e speriamo che ci sia anche il tempo meteorologico favorevole.

Programma: Verona Piazza Bra

Ore 16.00 Afflusso Autorità Piazza Bra
Ore 16.15 Inaugurazione mostra statica "L'Aeronautica per la gente"
passaggio della Pattuglia Acrobatica Nazionale "Frecce Tricolori"
Ore 16.45 Presentazione del libro *"Camp Arena, l'Afghanistan, il terrorismo internazionale e la prima missione ad Herat dei Reparti Logistici dell'Aeronautica Militare Italiana"*
Ore 17.30 Mostra Fotografica Palazzo della Gran Guardia
Ore 18.00 Concerto della Fanfara della 1ª Regione Aerea
Ore 18.45 Onori finali
Ore 19.00 Partita del Cuore Stadio Bentegodi di Verona

Biblioteca volante

Vienna 1918
Grabriele d'Annunzio e "Gli Altri"
di Antonio di Gregorio

Affrontare l'argomento "Gabriele D'Annunzio" non è impresa da poco. Molti storici, scrittori e cultori della materia si sono cimentati, anche nel recentissimo passato, a pubblicare studi, saggi, ricerche che mettevano in risalto anche singoli aspetti della straordinaria vita e della poliedrica personalità del "Vate", spiandola talvolta dal "buco della serratura", al fine di rendere più stimolante la lettura dei libri. L'Autore ha percorso una strada diversa: quella della rigorosa ricerca storica, descrivendo le vicende in modo accurato, senza trascurare la complessità del contesto storico e politico in cui si svolgevano. Il tema centrale del libro è l'impresa del volo su Vienna, nel 1918, di una formazione di SVA al comando di Gabriele 'Annunzio. Evento noto questo … Tuttavia, assai meno noti sono i piloti che effettivamente hanno realizzato l'impresa. E' nei confronti di questi "eroi sconosciuti" che l'Autore concentra la propria attenzione.

L'Aviazione Francese in Italia 1915-1918
di Luigino Caliaro con Roberto Gentilli

La Prima Guerra Mondiale ha segnato una sorta di spartiacque nel modo di combattere: la prima guerra del ventesimo secolo presentava alcune innovazioni, l'introduzione di nuovi armamenti e soprattutto la presenza dell'aviazione. Dopo la tragica ritirata italiana di Caporetto a seguito dell'offensiva dell'Esercito Austro-Ungarico e Tedesco, in tempi brevissimi i governi di Gran Bretagna e Francia decisero lo spostamento di un forte contingente di truppe per intervenire a fianco di quelle italiane nella battaglia di contenimento del Piave. Al seguito delle truppe di terra, i comandi alleati inviarono numerosi reparti di aviazione, composti da Squadriglie, con velivoli da ricognizione e da caccia che trovarono sede soprattutto presso i numerosi campi del vicentino e del padovano.

Edizioni Rivista Aeronautica, Difesa Servizi Spa – Roma, 2016

Video Reperto Aeronautico

Inaugurazione
Aeroporto Tomaso Dal Molin
1930

Ricevere telefonate del tipo: «buongiorno, mio nonno è stato un pilota. Io conservo il suo album fotografico; vi può interessare», è sempre interessante e gratificante perché coloro che ci chiamano in genere hanno notizia del nostro lavoro. Questa volta invece di immagini o documenti si è trattato di un video amatoriale girato nel 1930 in occasione dell'inaugurazione dell'aeroporto vicentino Tomaso Dal Molin. Colui che lo ha realizzato, presidente degli industriali cittadini, ha potuto girare liberamente e fissare con la telecamera personaggi come Italo Balbo, Arturo Ferrarin …

Musica che spicca il volo

An Irish airman foresees his death
The Waterboys *(Cantata in italiano da Branduardi)*

Robert Gregory era figlio di Lady Gregory (nome notissimo della cultura irlandese), grande amica di W. Yeats. Arruolato nel 1914, Robert passò ai Royal Flying Corps (poi R.A.F) nel 1916; nel 1918 fu trasferito, con vari Squadrons britannici, al fronte italiano. La sua morte fu causata da "friendly fire", fu abbattuto per errore da un aviatore italiano. E' sepolto nel Cimitero Maggiore di Padova.

Io lo so che sarà là, da qualche parte tra le nuvole,
sarà là che incontrerò alla fine il mio destino;
io non odio questa gente che ora devo combattere,
e non amo questa gente che io devo difendere.

Ci hanno scritto

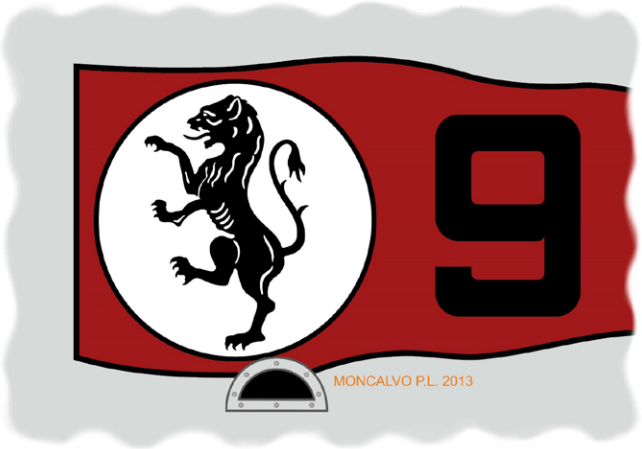
Ho visto che avete delle belle foto di Palermo Boccadifalco nella seconda guerra mondiale - è possibile averle ad alta definizione per insierirle in un mio nuovo libro? grazie e complimenti ancora
Lorenzo Bovi

Salute a Voi, mi chiamo Daniele Celli, ho 54 anni e sono di Rimini sto facendo una ricerca sul nostro aeroporto nel quale recentemente ho appreso che dal 1032 si sono svolti dei corsi di volo a vela. Ho visitato il Vs maraviglioso SITO ed ho trovato alcune immagini che mi piacerebbe utilizzare: la 016 - 021 e 074. Sino ad ora non avevo mai trovato immagini del verricello per lanciare i libratori. Vi chiedo il permesso di poterlo utilizzare le immagini nella mia ricerca, che ovviamente sarà mia cura inviarVi.
Saluti Daniele Celli

Ciao Alessio, nel caso tu non l'abbia vista, per dovere di cronaca, segnalo che in eBay è al momento in vendita la mattonella in ceramica di cui alla unita immagine, riferita al defunto 72° Gr.IT ma certamente di produzione successiva (credo di quest'anno) al passaggio del caro estinto nel mondo dei più.

Gentile Signor Meuti,
non so se è riuscito a contattare il signor Corain riguardo la foto del Macchi 202 a più alta risoluzione. Comunque sia, giusto per contraccambiare il favore, le mando un disegno che riproduce il Leone su un Hanriot della 72ª Squadriglia, XVII Gruppo, probabilmente fra il 1925-1926.
Cordialmente *Moncalvo Pierluigi*

CLICCA



Avieri del 72° Gruppo Intercettori Teleguidati

CLICCA