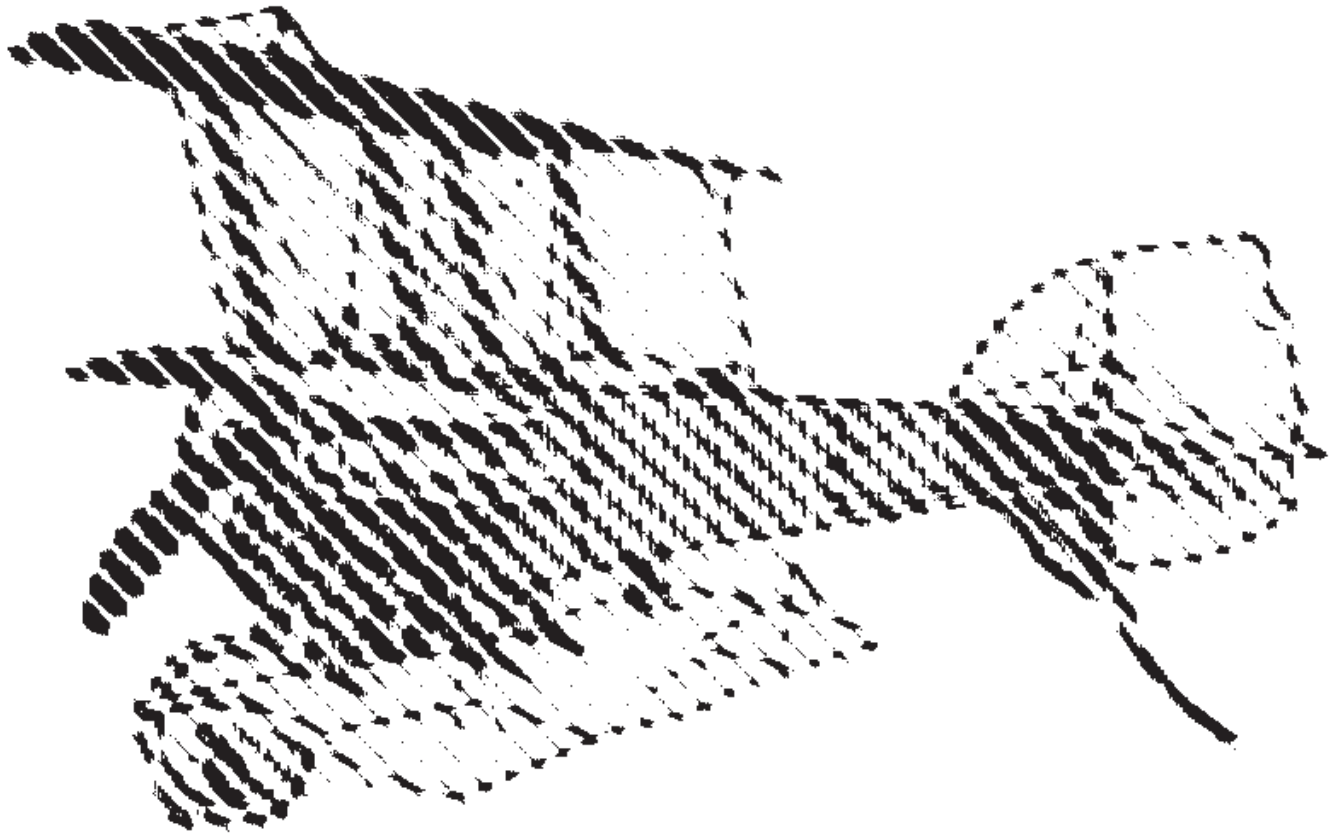
IL CIRCOLO DEL 72

NIHIL ME DOMAT
ET NEMINI CEDO
QUIA PLUTO SUM

IL CIRCOLO DEL 72

NOTIZIARIO N. 40



IN QUESTO NUMERO:

IL RADUNO 2109 DEL 72° GRUPPO IT

GASTONE ZANETTI IN MOSTRA A NOGARA

8 APRILE 1959: ARRIVANO I MISSILI A VENEZIA

PLINIO CODOGNATO – IL CANTORE DELLA VELOCITÀ

ETTORE E UMBERTO RICCI COSTRUTTORI AERONAUTICI TRA VERONA E NAPOLI

FUTURISMO E MANIFESTI

IL CIRCOLO DEL 72
NOTIZIARIO N. 40

3 **Gli appuntamenti del Circolo**

4 **Dall'involucro alla carlinga: il Silva-Ricci accoglie Giuseppe Biagi**
Fabio Tagetti

5 **Model Expo 2019**

6 **1-2 giugno 2019 - il raduno del 72° Gruppo IT**

8 **Gastone Zanetti a Nogara dall'11 al 14 aprile 2019**

9 **8 aprile 1959: arrivano i missili a Venezia**
Alessio Meuti

11 **Computer Nike**
Alessio Meuti

13 **Base Tuono - 11ª rimpatriata del forum Nike missile**
Alberto Mario Carnevale

14 **Araldica: i crest del 64° e 65° Gruppo IT**
Giorgio Catellani

15 **Boeing 747 da 50 anni la regina dei cieli**
Lorenzo Dalla Valentina

17 **Dalla piccola alla grande Soria: memorie di un secolo breve"**
Raffaella Massarelli

18 **Avieri del 72° Gruppo IT - V.A.M. - lettera C (seconda parte)**

20 **Er poeta de Roma**
Francesco Di Lauro

21 **Futurismo e manifesti**
Maurizio Scudiero

23 **Plinio Codognato il cantore della velocità**
Alessio Meuti

25 **Lèon Delagrange in Italia**
Alessio Meuti

26 **1915-1918 Gabriele D'Annunzio e gli aviatori abruzzesi**
Antonio De Gregorio

28 **Giovanni Battista Ceoletta, "Ceo" generale pilota**
Costantino Petrosellini

29 **Ettore e Umberto Ricci costruttori aeronautici tra Verona e Napoli**
Alessio Meuti

31 **Signore preparatevi a volare!**
Alessio Meuti

32 **Roberto Lordi (1894-1944) una breve biografia**
Michele Soffiantini

34 **Da Mondovì a Verona in mongolfiera - l'impresa di John Aimo**
courtesy: Veronasettegiorni.it

35 **Women Motors Bootcamp - la prima edizione a Boscomantico**
Davide Olivati

36 **Uno di loro**
Fausto Bernardini

38 **Lo scaffale del Circolo**

39 **Eventi**

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. 40
Aprile 2019

responsabile: Alessio Meuti
progetto grafico: Stefano Olivieri

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

il notiziario n. 41 uscirà il 2 luglio 2019

il notiziario n. 40 è stato distribuito a 1400 indirizzi e-mail

in copertina:
triplano Ricci R.6

GLI APPUNTAMENTI DEL CIRCOLO

Per la prima volta da quando abbiamo iniziato la nostra attività, cioè dal 2010, dobbiamo riferire di una iniziativa non andata in porto. Si tratta di Marzo si vola! Organizzata a Villafranca di Verona come serie di conferenze aeronautiche, che d'accordo con l'assessorato alla cultura abbiamo deciso di sospendere per evidenti difetti organizzativi (pubblicità, luogo degli incontri, orario, ecc.) che non me hanno permesso uno svolgimento soddisfacente. L'impegno è di ridiscutere l'iniziativa e di riproporla in un prossimo futuro. Abbiamo scelto di indirizzare la nostra proposta a Villafranca di Verona, città aeronautica, città del volo, che vede una presenza ininterrotta di aviatori da oltre un secolo e, dunque, per quanto ci riguarda, saremo disponibili per riproporla. Un ringraziamento va al Comandante del 3° Stormo, colonnello Francesco De Simone e alla dottoressa Claudia Barbera, assessore alla cultura per l'accoglienza che hanno voluto riservarci. Il 3 aprile concluderemo, dopo 25 incontri, il ciclo di conferenze per l'anno 2018-19 a Sanguinetto con una iniziativa su Leonardo Da Vinci e il Codice del Volo. La settimana successiva saremo a Nogara per un altro appuntamento con le nostre origini. Con il concorso dell'amministrazione comunale e della famiglia Zanetti e del nostro amico, Luca Santoro, apriremo una mostra presso la biblioteca per ricordare un eccellente cittadino nogarese: Gastone Zanetti, allievo pilota della Regia Aeronautica, poi ufficiale della riserva dell'Aeronautica Militare Italiana, sindaco per molti anni e professionista stimato e conosciuto. A noi il compito di ricordare il suo volto aeronautico, con le prime esperienze di volo compiute sul campo di Bovolone nel 1939-40. Prima dell'estate Il Circolo del 72 sarà altresì impegnato per l'organizzazione del 5° Raduno del 72° Gruppo I.T. di Bovolone, che cadrà nel sessantesimo della fondazione e del decennale della definitiva chiusura del Reparto. Mentre iniziamo a discutere i progetti per il prossimo autunno, licenziamo il quarantesimo numero del nostro notiziario. Dal foglio unico del gennaio 2011 al numero odierno, composito, vivace e complesso. Si è trasformato da semplice manifesto a strumento interattivo e dotato ormai di una propria autonomia. Non solo un aspetto del Circolo del 72 ma un pezzo importante della nostra attività.

Bovolone, costruzione intervano, inizi anni '60

72mo gruppo I.T., controlli al ricevitore del MTR

Fabio Tagetti

DALL'INVOLUCRO ALLA CARLINGA: IL SILVA-RICCI ACCOGLIE GIUSEPPE BIAGI

Ci guardiamo attorno e ci accorgiamo subito che i più giovani di noi (chi scrive ha passato i sessanta) non è che siano a loro agio con la storia dei più leggeri e dei più pesanti dell'aria. Il passaggio dagli uni agli altri (non indolore e con alti e bassi di tutti i tipi) sfugge a chi non riflette un attimo su come si è arrivati ai jet, agli elicotteri, ai supersonici e ai più tranquilli voli transoceanici. Neanche i computer crescono sugli alberi e ci vuole un po' di curiosità per sapere di Alan Turing e di altri che non si chiamino Bill Gates o Steve Jobs. Magari non se ne erano accorti, ma quei tre che il 20 gennaio scorso si sono ritrovati a parlare alle classi quinte nell'aula magna dell'Istituto 'Silva-Ricci' (ma c'era anche gente comune), chissà, magari avevano in mente proprio questo. Due li conoscete, e sono Alessio Meuti e chi scrive. Il terzo magari solo di nome, ma se Giuseppe Biagi non vi dice niente, beh, dovevate esserci quel giorno. Ma come diceva qualcuno, non è mai troppo tardi: quel giorno c'era proprio Giuseppe Biagi, detto Pino, nipote omonimo del marconista che lanciò i famosi SOS dalla Tenda Rossa. Non certo una presenza qualsiasi per parlare dello schianto sul pack il 24 maggio del 1928. Presentandolo agli studenti (giocavo in casa) ho detto che 'qui davanti a voi avete in carne ed ossa quel pezzo di impresa...' al che Biagi ha replicato con un 'Se non ci fosse stata quella radio, se mio nonno non avesse testardamente continuato a trasmettere, io non sarei qui.' E quindi il suo racconto del nonno vaelva dieci pagine di storia. Per quanto mi riguarda ho cercato di far vedere che la Bassa e il veronese non è che proprio non c'entrassero: bastano i nomi di Marino Viero (nato a Villa Bartolomea) per anni fidato sarto dirigibilista di Nobile) e del veronese Ettore Arduino, motorista disperso e mai più ritrovato a bordo del dirigibile 'Italia'. Alessio ha incantato con le sue evoluzioni sugli sviluppi dei motori degli aerei, trovando terreno fertile tra i futuri tecnici dell'istituto. Siamo convinti di aver aperto delle porte, non solo tecniche, per far capire che anche qui da noi ci sono state persone che hanno lasciato il segno in imprese d'altri tempi. Che abbiamo dentro e che sono parte di noi. Meglio se ce ne accorgiamo, no?

Il Gruppo N3 in Giappone, 1927. Il primo personaggio a sinistra è l'ingegnere Bosa che si aggregò a Nobile provenendo da un giro celebrativo del Norge negli USA

Pubblico e oratori al Silva Ricci. Giuseppe Biagi Jr (primo a destra) a fianco di Alessio Meuti

MODEL EXPO 2019

Il 2 e 3 marzo scorso siamo stati a Model Expo 2019 rinnovando una presenza ormai consolidata nella più importante manifestazione del modellismo in Italia. Il termine modellismo è ormai decisamente obsoleto per descrivere sinteticamente cosa si può trovare in questa importante fiera: in pratica tutto l'universo dell'aeromodellismo classico statico e dinamico, aereo, navale, ferroviario, terrestre, movimento terra e trasporti, ecc., radiocomandati o con il cavo, da volo libero o **droni**. La **vasca più grande d'Europa** ha ospitato un fitto programma di spettacolari esibizioni. **Sommergibili, barche a vela, grandi navi passeggeri e velieri antichi**, tutti rifiniti nei minimi dettagli, hanno sfilato sotto gli occhi del pubblico presente, dando vita ad una delle più vivaci e affascinanti sezioni della manifestazione. Poi non solo i classici **soldatini, carri armati e veicoli militari**, anche preziose **collezioni di aerei, navi, auto, moto** e suggestivi **diorami**. Una sezione **Dolls House** e quella degli ambienti in miniatura con mobili, accessori, oggetti e personaggi, riprodotti fedelmente in scala 1:12. Una Special Area che ha ospitato **slot car, mini 4 WD**, simulatori di volo e che ha presentato in anteprima la **5^ edizione di Roboval**, evento dedicato ai "maker"; una sezione Mini4WD ha dato spazio alle velocissime auto in scala 1/32 rese famose dai cartoni animati giapponesi. Inoltre, presenti anche i **simulatori di volo civili e militari**, che hanno consentito ad un vastissimo pubblico di sorvolare scenari sempre più realistici e dettagliati.

Il missile aria-aria "Sparrow"

E molto altro. Il Circolo del 72, dismesso ormai il tema del centenario della Grande Guerra, ha presentato un **modello in scala 1/2 del veleggiatore "San Rocco" costruito da Gastone Zanetti nel 1940** a Nogara, e un **missile aria-aria "Sparrow"** messo a disposizione dal Centro Rifornimenti Aerea Nord dell'Aeronautica Militare. Molto il pubblico che ha visitato il nostro stand, dimostrando interesse e apprezzamento per i nostri lavori.

Il modello del veleggiatore "San Rocco"

1-2 GIUGNO 2019
IL RADUNO DEL 72° GRUPPO IT

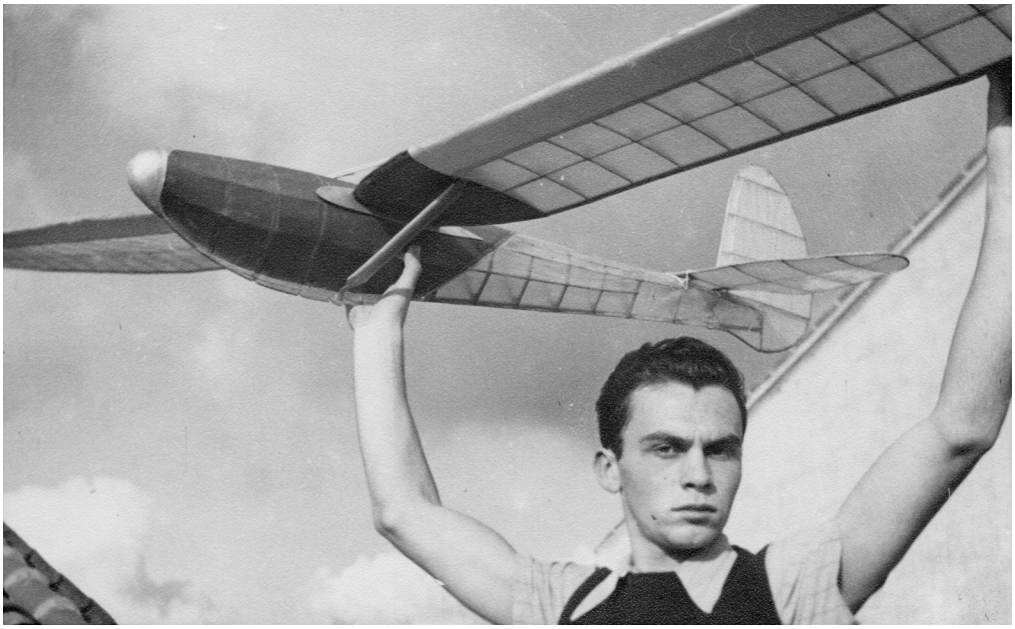
L'appuntamento per il quinto raduno del 72° Gruppo Intercettori Teleguidati di Bovolone è fissato per sabato 1 giugno e domenica 2 giugno prossimi. Si svolgerà a Bovolone, ospiti a Palazzo Corte Salvi, la palazzina settecentesca una volta sede comunale posta proprio nel centro del paese, in piazza Costituzione. Con questo evento abbiamo voluto riprendere la tradizione dei raduni decennali, partita per la prima volta nel 1989, perché le consuetudini hanno il loro valore e abbiamo tutto l'interesse e la voglia di conservarle. Il raduno è organizzato su due giornate con la parte "principale" al sabato pomeriggio per permettere a coloro che volessero raggiungerci da più lontano di muoversi con maggio agio e di rimettersi in viaggio eventualmente il giorno successivo. Proprio sabato 1 giugno, dalle ore 14.30 saremo pronti a ricevere i radunisti nell'atrio di Corte Salvi per le consuete operazioni di arrivo, cioè la registrazione, la consegna dell'attestato di partecipazione e del gadget a coloro che ne avranno fatto richiesta preventiva. Alle 16 ci sarà il saluto ufficiale da parte del presidente dell'associazione e delle autorità che vorranno intervenire. Nei locali del piano terra i radunisti potranno visitare la mostra dedicata al volo a vela bovolonese degli anni 30 e 40, una delle attività aeronautiche che ha visto protagonista la futura area di lancio degli anni '60. Per coloro che lo desiderassero, abbiamo chiesto alle amministrazioni comunali di Bovolone e Isola Rizza di poter accedere alle ex basi di lancio e logistica per dare libero corso ai ricordi che inevitabilmente riaffioreranno. Allo stato attuale delle cose il Comune di Bovolone ha risposto positivamente. Esiste una vertenza legale in corso per la cessione definitiva dell'area e dunque la certezza potremmo averla solo quando, il 1 giugno, qualcuno verrà ad aprirci il cancello. Essere chiari su questo punto mi sembra essenziale al fine di non alimentare eccessive speranze. Attraverso la pagina del nostro sito comunque verrà riportata ogni altra novità in merito. In serata, a partire dalle 20 ci ritroveremo presso il ristorante Due Volti di Villafontana per la tradizionale cena sociale. La mattina di domenica si aprirà alle 10 al primo piano di Corte Salvi con la presentazione del libro dal generale Mario Carnevale, già comandante del 72° Gruppo I.T., che sarà accompagnato da uno dei coautori, Eugenio Ferracin, (l'altro è il giornalista Maurizio Struffi). Il libro che ormai ampiamente conosciuto, "Cieli Fiammeggianti" ripercorre i tempi della Guerra Fredda con lo schieramento di centinaia di missili, alcuni anche dotati di armamento nucleare, destinati alla difesa dei confini orientali dello schieramento atlantico. Il 72° Gruppo I.T., era parte integrante di tale, vasto sistema difensivo e il testo ci aiuta a comprendere il ruolo e il compito svolto dal nostro reparto in un contesto che travalicava i confini nazionali. L'incontro con gli autori sarà anche una ghiotta occasione per conoscere ulteriori retroscena e altri aneddoti che hanno accompagnato il lavoro preparatorio e quattro anni di presentazioni in giro per il Veneto. Nei locali di Corte Salvi, domenica mattina sarà ancora possibile visitare la mostra sul volo a vela. Un brindisi, un saluto ai convenuti, chiuderanno la nostra manifestazione intorno alle ore 12.00. Tutte le informazioni utili sono disponibili sul nostro sito wwwquellidel72.it, alla pagina "5° Raduno" e sui social network.

5° RADUNO DEL 72° GRUPPO IT 1-2 GIUGNO 2019
BOVOLONE - CORTE SALVI
iscrizioni entro e non oltre sabato 4 maggio

RADUNO + CENA SOCIALE + GADGET euro 50
RADUNO + CENA SOCIALE euro 35
GADGET euro 15
RADUNO euro 5

L'iscrizione al solo raduno permette la visita guidata alla ex-base e il tesseramento al Circolo del 72 per l'anno in corso
L'iscrizione si effettua direttamente o con versamento sulla carta di credito prepagata del Circolo del 72
intestata a MEUTI ALESSIO
Intesa San Paolo IBAN: IT55R0306967684510337928707
a versamento effettuato inviare un'e-mail di conferma a:
quellidel72@libero.it

GASTONE ZANETTI
A NOGARA DALL'11 AL 14 APRILE 2019



Gastone Zanetti, probabilmente 1938

In qualche modo questo evento lo aspettavano fin dall'inizio. Gastone Zanetti è stato uno dei primi aviatori del basso veronese di cui ci siamo occupati a partire dal 2009, secondo solo al suo maestro, il sergente maggiore pilota Giuseppe Toson, direttore della scuola di volo senza motore di Bovolone. Finalmente è arrivata l'opportunità di presentare questa interessante figura di pilota e sperimentatore nella sua cittadina natale, Nogara. Lo faremo nel prossimo mese di aprile dall' 11 al 14 nei locali della biblioteca civica Elisa Masini, a palazzo Maggi. La mostra ripercorrerà la vita di Zanetti nelle sue esperienze di ingegnere, amministratore pubblico (è stato sindaco di Nogara) e aviatore. Aspetto del quale ci occuperemo direttamente. Determinante per la realizzazione della manifestazione il supporto fornito dall'amministrazione comunale in primo luogo la volontà dell'assessore alla cultura Isabella Soragna, nonché quella di Gianluca Santoro e della famiglia Zanetti. Esporremo naturalmente il modello in scala del veleggiatore San Rocco, realizzato nel 1940 accompagnato da una serie di pannelli e fotografie con dati biografici e il rilievo dato da alcune testate del tempo alle esperienze aviatorie di Zanetti. Giovedì 11 aprile alle ore 20.30 ci sarà la presentazione della mostra, mentre venerdì alla stessa ora parleremo di cinema e volo: un argomento pertinente perché Zanetti compare nel film "I Tre Aquilotti" con Alberto Sordi, senza dimenticare il corto realizzato dall'Istituto Luce sul campo di Bovolone nel febbraio del 1941, per l'occasione del volo inaugurale del San Rocco. Cortometraggio che sarà visibile in mostra. Chi era Gastone Zanetti: ragazzo di Caselle di Nogara, classe 1921, dopo il liceo, interrotti gli studi al secondo anno di ingegneria, partì per il servizio militare, riuscendo nell'ottobre del 1941, dopo aver superato una selezione durissima, ad entrare all'Accademia Aeronautica di Caserta con il corso "Zodiaco 1". Alla fine della guerra, dopo molte traversie, tornò a Nogara dove iniziò a lavorare con il padre nel commercio dei tessuti. Ripresi gli studi, nel 1950 si laureò in ingegneria civile all'Università di Padova. E' stato sindaco di Nogara dal 1956 al 1961 ed ha insegnato matematica presso le Scuole Medie del paese fino al 1980. Zanetti cominciò a costruire aeroplani fin da ragazzino. Non potendo volare surrogava in questo modo una passione nata quando aveva solo quattro anni. Dai suoi ricordi: "**Avevo quattro anni, era un caldissimo giorno d'estate e giocavo con la ghiaia sul ciglio di una strada bianca. Sentii un rumore di aereo lontano, una cosa rara a quei tempi. Riuscii a vedere tra le nuvole un punto: quell'uccello di acciaio. Rimasi incantato finchè sparì alla mia vista. La mia passione per il volo credo possa datarsi a quella visione.**" Nel 1938 era presso la Scuola Senza Motore di Bovolone, ed iniziò a progettare, con l'aiuto di Gian Luigi Della Torre, universitario milanese, il veleggiatore San Rocco.

Alessio Meuti

8 APRILE 1959 ARRIVANO I MISSILI A VENEZIA

I missili Nike Ajax dispiegati nella base di Capo San Lorenzo (Ca)

L'8 aprile 1959 al porto mercantile di Venezia, la nave da carico della marina americana William Peterson scarica i primi equipaggiamenti del sistema d'arma Nike destinati ai nuovi gruppi di Intercettori Teleguidati. Il personale era già rientrato dagli Usa e, da qualche settimana, erano iniziati i lavori per la costruzione delle basi cosidette "temporanee", affidati all'8° Reparto Lavori dell'Aeronautica Miliare. Il primo gennaio, sull'aeroporto Gino Allegri di Padova, era diventato operativo il Nucleo Comando della 1^ Aerobrigata I.T. Sotto la guida del Ten. Col. Benato il Nucleo Comando assunse lo stemma e il motto del disciolto 1° Stormo Caccia ed era composto dal S. Ten. Efrem Barbieri e dal S. Ten. Alberto Badiali. Di li a poco il comando del Nucleo fu preso dal legnaghese Ten. Col. Aldo Busetto. Il 1° marzo 1959 fu ufficialmente costituta la 1^ Aerobrigata I.T. . All'atto della costituzione della nuova unità missilistica, i Gruppi da essa dipendenti mantennero la numerazione derivata dai tre NATO Package Battalion: 1° Gruppo I.T. a Campoformido (1^ Squadriglia I.T. destinata inizialmente a Ceggia, 2^ destinata inizialmente a Ca' Tron, 3^ destinata a Cordovado e 4^ destinata a Monte Pizzoc, tutte dislocate provvisoriamente a Campoformido); 2° Gruppo I.T. a Montichiari (1^ Squadriglia I.T. destinata a Monte Grappa, 2^ destinata a Montichiari, 3^ destinata a Monte Toraro e 4^ destinata inizialmente a Bovolone e poi a Monte Calvarina; tutte dislocate provvisoriamente a Montichiari ad eccezione della 1^ Sq. a Campoformido); 3° Gruppo I.T. a Padova (1^ Squadriglia I.T. destinata a Bovolone, 2^ destinata a Zelo, 3^ destinata a Conselve e 4^ destinata a Chioggia, tutte dislocate provvisoriamente a Padova). Con la soppressione del 1° Stormo COT il 1° e 3° Gruppo I.T. sostituirono la numerazione iniziale con quella dei Gruppi di volo del disciolto 1° Stormo COT. Il

1° Gruppo divenne così 6° ed il 3° si trasformò in 17°. Il 2° Gruppo assunse la numerazione di un altro Gruppo di volo che fu parte del 1° Stormo Caccia ai suoi albori, il 7°. Contemporaneamente alcune delle Squadriglie dipendenti dai nuovi Gruppi I.T. cambiarono la numerazione assumendo quella delle Squadriglie dei dismessi Gruppi di volo. La configurazione al termine delle variazioni avvenute nei primi mesi dalla costituzione della 1^ Aerobrigata, pertanto, fu la seguente: Comando 1^ Aerobrigata I.T., con sede nell'aeroporto di Padova, con alle dipendenze il Reparto Efficienza Rifornimenti e Trasporti (RERT), il Reparto Servizi Operativi Generali (RSOG) in posizione quadro e compiti svolti dal Comando Aeroporto di Padova, più tutte le articolazioni organiche tipiche del rango di aerobrigata; 6° Gruppo I.T. a Campoformido, con alle dipendenze: 1^ Squadriglia I.T., (dal 15 gennaio 1960 a Ca' Tron, Ve); 2^ Squadriglia I.T., Ceggia, Ve (dal 5 agosto 1959); 3^ Squadriglia I.T., Cordovado, Pn (dal 1 agosto 1959); 4^ Squadriglia I.T. a Campoformido, Ud (dal 15 ottobre 1959); 64^ Squadriglia I.T., Campoformido, Ud (dal 15 ottobre 1959); 7° Gruppo I.T. a Montichiari, con alle dipendenze: 65^ Squadriglia I.T. a Montichiari (dal 15 settembre 1959), 66^ Squadriglia I.T., a Montichiari (dal 15 settembre 1959; 67^ Squadriglia I.T. a Bovolone, Vr (dal 15 settembre 1959), provvisoriamente a Bovolone per poi essere trasferita in data 1° settembre 1961 nella sede definitiva di Monte Calvarina; 17° Gruppo I.T. a Padova, con alle sue dipendenze: 72^ Squadriglia I.T., a Bovolone, Vr (dal 3 settembre 1959); 79^ Squadriglia I.T., a Zelo, Ro (dall'11 agosto 1959); 80^ Squadriglia I.T., a Conselve, Pd (dal 17 luglio 1959); 81^ Squadriglia I.T., a Chioggia, Ve (dal 17 giugno 1959). All'efficienza dei sistemi Nike provvedeva direttamente il personale tecnico che, rientrato in Italia dagli Stati Uniti, operava nell'ambito delle Sezioni Efficienza Missili (SEM) costituite a livello di ciascun Gruppo e del Gruppo Efficienza Missili (GEM) dipendente dal RERT. Inoltre, il 1° novembre 1959 fu costituita sull'aeroporto di Padova con atto del 7 marzo precedente la Scuola Missili Nike alle dipendenze dello stesso Comando 1^ Aerobrigata. Al 31 dicembre 1959 6 squadriglie erano in sede permanente, una in procinto di raggiungere la sede definitiva e 5 in sede temporanea. L'Ufficio Operazioni della 1^ Aerobrigata iniziò le attività in modo necessariamente lento in quanto le unità erano impegnate nelle operazioni di ricezione e smistamento dei materiali e nella raccolta e lo studio delle norme di impiego presso reparti similari. Nel frattempo fu costituito l'AAOC di Monte Venda, che affiancato al ACC. SOC aveva il compito di coordinare l'azione di fuoco delle batterie missilistiche. Nei primi mesi furono organizzati, presso i reparti, dei corsi teorici per il personale già specializzato, allo scopo di richiamare quanto appreso negli USA. Verso la fine di maggio furono organizzati due corsi nella sede di Padova, il primo sulla installazione del materiale Nike, il secondo di orientamento per gli ufficiali neo assegnati. Contestualmente alla data di fondazione, fu avviato, presso la Scuola Missili Nike, il primo corso informativo sul sistema d'arma per ufficiali per divulgare le caratteristiche e le tecniche di impiego del Nike. Vi parteciparono ufficiali dello SMAM e della 1^ Regione Aerea. Alcuni rappresentanti dell'Aerobrigata furono inviati a Perdasdefogu per accertare e definire la possibilità di utilizzare il poligono per i lanci addestrativi del Nike. Dal febbraio 1959 al dicembre successivo, l'Aerobrigata fu visitata 33 volte da alte personalità italiane e straniere, da commissioni ispettive varie, ecc. Alla fine dell'anno, undici delle dodici squadriglie erano pressochè pronte a prendere parte al servizio di allarme H24 che seppur non in grado di soddisfare pienamente i requisiti di SHAPE, costituiva un significativo apporto allo schema difensivo totale della NATO. Il Comandante della 1^ Aerobrigata fu dal 1 marzo 1959 al 31 dicembre 1960 il Col. Pilota Francesco De Micheli.

Una della fasi di assemblaggio dei missili Nike

Alessio Meuti

COMPUTER NIKE

Dall'inizio del dispiegamento del sistema d'arma fino alla fine degli anni '70, il computer Nike era di tipo analogico. Il computer analogico era sistemato all'interno del B.C.V. ed occupava i tre armadi a doppia anta sistemati a sinistra dell'ingresso. Analogico significa che le distanze, i tempi e gli altri valori utili erano rappresentati da tensioni elettriche variabili (come ad esempio 12.3 volt). Il computer del Nike doveva assolvere le seguenti missioni principali:

- fornire il previsto punto di intercettazione (Predicted Intercept Point) e il previsto tempo di volo (Predicted Flight Time) al Plotting Board per la visualizzazione da parte degli operatori;
- fornire il previsto angolo di intercettazione (Predicted Intercept azimuth) al missile durante la fase di prelancio;
- fornire i comandi di guida al missile (Missile Steering Commands) dopo il lancio;
- fornire il comando di scoppio (Missile Burst Command) al missile al tempo previsto. Dopo il lancio;

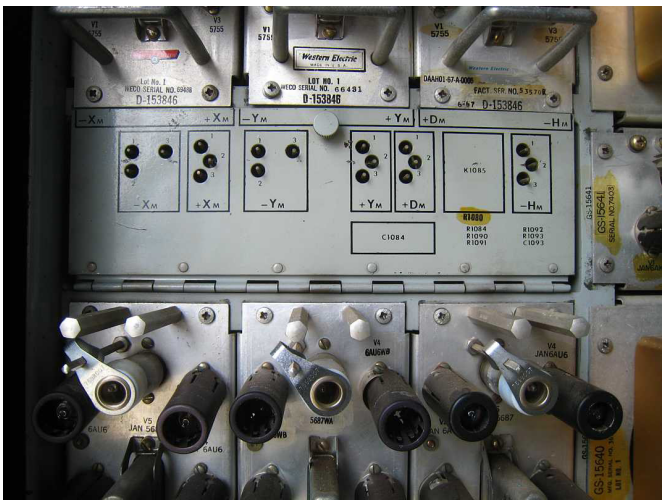
Doveva inoltre essere facilmente controllabile, avere un'alta affidabilità e riparabile in tempi brevi; essere abbastanza compatto da essere ospitato in un container mobile insieme ad altre apparecchiature e funzioni.
Il computer analogico lavorava in tre modalità, selezionabili attraverso un interruttore a più posizioni:

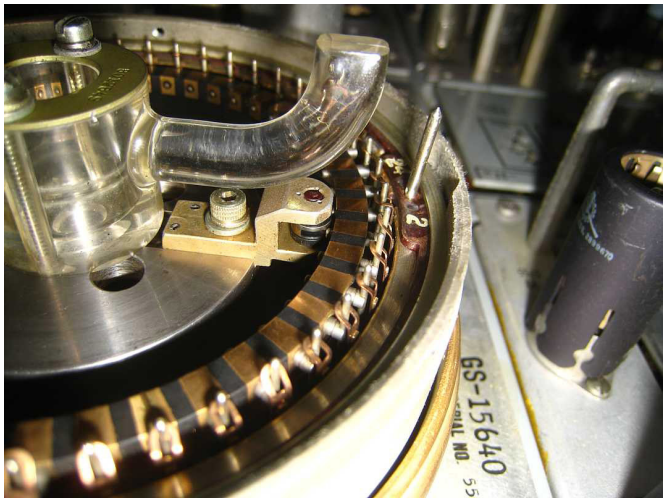
- test;
- pre-lancio - calcolo del punto e del tempo di intercettazione;
- post-lancio - calcolo e invio al missile degli ordini di guida e di scoppio.

I valori dei parametri sopra discussi, sono rappresentati da tensioni, gestite da semplici circuiti. Il computer analogico impiega 76 amplificatori operazionali, ognuno dei quali era dotato di 2,5 tubi a vuoto, in grado di eseguire in circa 1 microsecondo, operazioni di somma o sottrazione di due o più variabili; determinare la velocità di variazione, ad esempio di distanze o velocità; moltiplicare o dividere una variabile per una costante; approssimare una funzione all'1%. In aggiunta, per i calcoli, sono richiesti dei potenziometri motorizzati, più lenti, che hanno la funzione di moltiplicare o dividere una variabile per una variabile; immagazinare una variabile per un tempo lungo (minuti o ore); generare con precisione una funzione non lineare. Il "cuore" del computer analogico è l'amplificatore operazionale a corrente continua. Ogni amplificatore operazionale ha un guadagno nominale di circa 20000 e la maggior parte di loro è assistito da un interruttore di azzeramento rotante (semi precision zero set switch) con un guadagno di 200, che porta il guadagno complessivo a 4 milioni; 6 amplificatori impiegano invece un interruttore di bilanciamento preciso (re-entrant) con un guadagno di 3000. Gli amplificatori operazioni sono contenuti in pannelli facilmente estraibili. Ogni pannello è composto da due amplificatori operazionali, l'uscita dei quali avviene attraverso un doppio triodo. Ogni amplificatore impiega una metà del tubo. La variazione di uscita del triodo va da +100 a -100 volt. La risoluzione dei problemi di guida del Nike non richiede molti circuiti pilotati da motorii (solo 7) e impiega circa 100 circuiti veloci e semplici. Impiega inoltre numerosi relays per cambiare il modo di funzionamento (test, pre-lancio e post-lancio). Una caratteristica interessante del computer analogico è che i circuiti lavorano in parallelo. Lavorando contemporaneamente i relativamente lenti circuiti impiegati riescono a stare al passo con le operazioni e a risolvere i problemi in tempo reale. Il computer analogico non impiega circuiti integratori ma usa filtri differenziatori per il calcolo della velocità e potenziometri motorizzati per moltiplicare una variabile (incluso il tempo di intercettazione) come detto sopra. Abbiamo già accennato agli amplificatori e agli interruttori rotanti che svolgono la funzione di "Zero Set Amplifiers" che servono per:

- azzerare il potenziale d'ingresso degli amplificatori operazionali;
- aumentare l'effettivo guadagno degli amplificatori operazionali associati fino ad oltre 1000000;
- avvertire in caso di segnali di ingresso eccessivi causati da malfunzioni degli amplificatori operazionali o il computer non impostato su risposte valide. Attraverso una serie di punti di prova selezionabili l'operatore può assicurarsi che il computer funziona correttamente. I dati di parallasse come la distanza esistente tra il radar di inseguimento del missile e quello del bersaglio sono impostati manualmente attraverso dei potenziometri. Il compito principale del computer analogico è quello di risolvere il problema di guida, cioè portare il missile dalla rampa fino all'intercettazione con il bersaglio. Il computer

Nike computer test point





Zero set old rotor

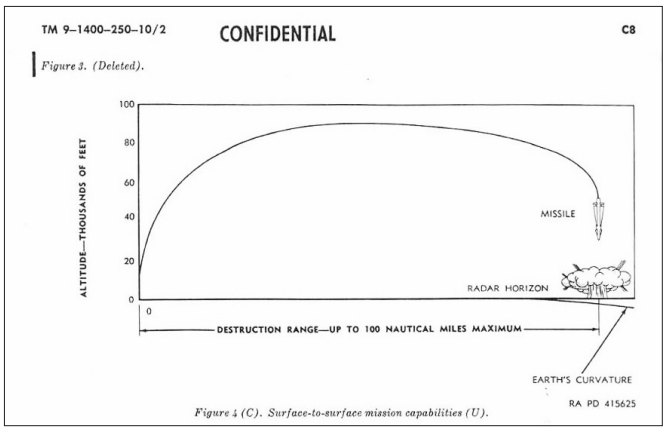
calcola continuamente il previsto punto di intercettazione (Predicted Intercept Point), appunto il punto nello spazio dove il missile dovrebbe intercettato il bersaglio se;

a. Il bersaglio continuasse a volare in linea diritta e alla stessa velocità;

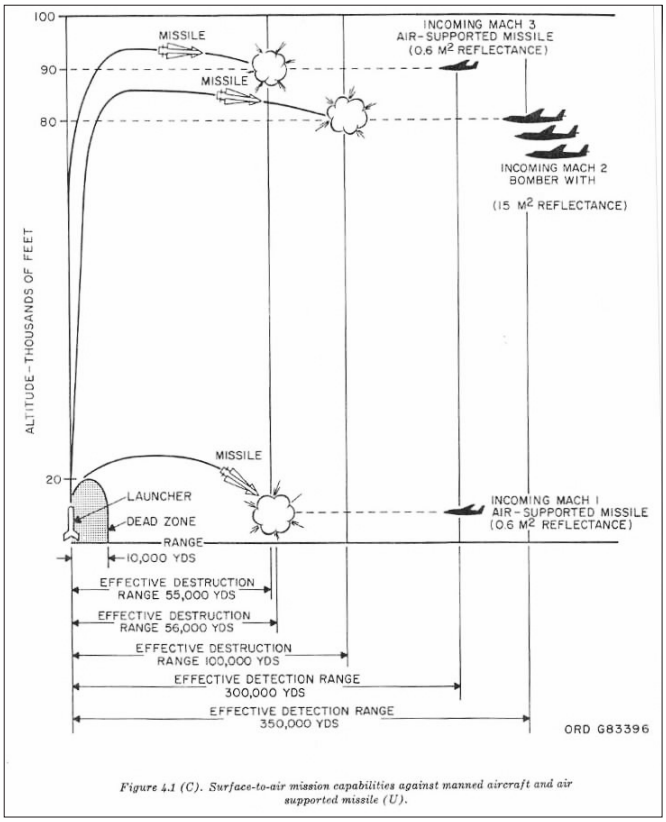
b. Il missile fosse stato lanciato immediatamente.

Il previsto tempo di volo (Predicted Flight Time) è il tempo di volo del missile dal lancio fino all'intercettazione. Questa informazione è molto utile per decidere quando lanciare il missile; dopo il lancio questa informazione viene continuamente aggiornata sulla base dell'effettiva traiettoria di volo del bersaglio, della posizione del missile e delle caratteristiche di volo. Il previsto angolo di intercettazione (Predicted Intercept azimuth) è la direzione angolare, rispetto al lanciatore, dell'effettivo Predicted Intercept Point. Questa informazione è inviata al giroscopio del missile selezionato, prima del lancio, ed usata per fornire al missile il "senso del basso". Il giroscopio del missile e il sistema di controllo tengono la "pancia" del missile verso il basso per stabile un riferimento comune al computer e missile, per l'emanazione degli ordini di cabrata/picchiata e/o di virata a destra o a sinistra. Durante il volo del missile, il computer calcola e invia i comandi di guida (Steering Commands), attraverso il radar di inseguimento missile (MTR) per guidare il missile verso il Il Predicted Intercept Point, continuamente aggiornato. L'ordine di scoppio (Missile Burst Command) è generato dal computer perché i tempi necessari per il buon esito della intercettazione non sono umanamente gestibili: il missile viaggia a circa 1 km al secondo, conseguentemente un errore di un decimo di secondo, porterebbe il missile ad esplodere a 100 metri dal punto calcolato. Inoltre il missile non può "vedere" il suo bersaglio e dunque non può generare l'ordine di scoppio. Tuttavia se il missile non riceve per oltre 2 secondi gli ordini di guida, esplode automaticamente. L'ordine di scoppio è inviato sotto forma di impulsi codificati attraverso il radar MTR.

"Surface-to-surface mission capabilities (U)"



"Surface-to-surface mission capabilities against manned aircraft and air suppported missile (U)"



Alberto Mario Carnevale

BASE TUONO
11ª RIMPATRIATA DEL FORUM NIKE MISSILE

Anche la Rimpatriata 2019 si annuncia appuntamento di successo. La manifestazione del Forum Nike Missile, ormai alla sua undicesima edizione, quest'anno si terrà domenica 16 giugno come di consueto a Folgaria e Base Tuono. Il programma della Rimpatriata ricalca quello delle edizioni precedenti: al mattino la registrazione dei partecipanti, la S. Messa facoltativa, la deposizione di una corona al cimitero dei Caduti, la sfilata per le vie del paese con le Autorità cittadine accompagnati dalla banda, poi il pranzo e, nel pomeriggio, la solennità dell'alzabandiera a Base Tuono. La manifestazione è il momento annuale per la riunione di tutto il personale dell'Aeronautica che operò con il Nike, senza distinzione di grado e di specialità, aperta ai loro parenti ed amici e a tutti quelli che portano l'Aeronautica nel cuore. A Base Tuono i partecipanti potranno rivedere il sistema Nike, con la consolle del BCVan riattivata, risentire il Drill della Sezione A e rivivendo con effetti sonori il momento del lancio. Altre importanti novità: il recupero e la ristrutturazione del Corpo di Guardia del l'ex 66° Gruppo e l'esposizione di un F104-S del 50° Stormo recentemente restaurato. Le iscrizioni saranno aperte fra breve. Basterà collegarsi al Forum Nike Missile e seguire le istruzioni https://nikemissile.forumfree.it/

L'araldica delle unità Nike attraverso i crest: il 64° ed il 65° Gruppo IT

Il distintivo del 64° Gruppo IT riprende la forma ottagonale ed i colori (bianco e nero) che caratterizzano lo stemma della 1^ A/B, nella quale il Gruppo stesso è inquadrato. Il soggetto, semplice ma efficace, é costituito da una punta di dardo stilizzata, sulla quale é sovrapposto lo schermo (PPI) del radar di acquisizione bersaglio, che contiene il numero che identifica l'unità. Tali elementi rappresentano rispettivamente i missili terra-aria in dotazione e gli apparati tramite i quali viene effettuata la sorveglianza dello spazio aereo e la guida dei missili stessi.
Il disegno é definito nel 1968 dal 1° aviere Ceraso con la collaborazione di Mario Napolitano, un sottufficiale del reparto, ed é approvato dal capitano Germanico Barca, comandante della 64^ Squadriglia IT, e poi dal tenente colonnello Walter Pretto, comandante del Gruppo.

La ditta Granero di Pieve Tesino (Trento) fornisce il relativo crest da parete, realizzato in almeno due versioni, che si differenziano per il colore e la diversa forma della base in legno.

Nel 2006, in occasione del raduno degli ex appartenenti al Gruppo é prodotto un crest ricordo, caratterizzato dal fondo del PPI di colore celeste.

(Le notizie circa gli autori dell'insegna del 64° Gr.IT sono tratte dal forum del sito Internet "Guardiano silenzioso")

A fine 1967 / inizio 1968 l'aviere Degli Esposti disegna lo stemma del 65° Gr. IT, che presenta una serie di cerchi, linee orizzontali e triangoli, con i quali si intende rappresentare graficamente il cosiddetto "cono di Mach", causato dal volo supersonico di un missile Nike Hercules, il cui profilo é parzialmente delineato in rosso. Il fondo è azzurro, ad indicare che l'attività del Gruppo si esplica nello spazio aereo.

Il soggetto é utilizzato per la realizzazione del crest del reparto, con la placca colorata con smalti in pasta vitrea.

Nel 1972 il disegno é rivisto dal maggiore Sergio Bernabei, comandante del Gruppo, ed il fondo dello scudo circolare viene partito nei colori azzurro chiaro e blu con stelle gialle, per simboleggiare l'operatività nelle diverse condizioni di visibilità: di giorno e di notte. Il medesimo concetto di attività svolta ininterrottamente nell'arco delle ventiquattro ore è inoltre sottolineato dal nuovo motto "Per diem per noctem vigilo" (Vigilo di giorno e di notte), posto nel colmo dello scudo sannitico nel quale é inserito il soggetto.

Con la nuova veste grafica, il crest del reparto é prodotto in due versioni, che differiscono per il materiale della placca (in bronzo od in metallo bianco), per qualche dettaglio del disegno e delle scritte nonché per la forma dello scudo in legno.

Lorenzo Dalla Valentina

BOEING 747
DA 50 ANNI LA REGINA DEI CIELI

Boeing 747. Il concetto stesso di aviazione in un unico aereo. Magnifico, inimitabile, iconico, 50 anni fa ha tracciato un profondo e indelebile solco nella storia del trasporto aereo e nulla fu più come prima. E' l'ammiraglia di casa Boeing ed è l'aereo che ha reso possibile il trasporto di massa che oggi conosciamo. Fin da bambino ho avuto un amore irrazionale per questo aereo proprio per la sua forma unica e il suono melodioso del suo nome: 7, 4, 7. Nell'agosto del 1993 ho compiuto il mio primo volo proprio a bordo di un Boeing 747, sulla rotta Milano Malpensa – New York: non dimenticherò mai quanto rimasi ai piedi della scaletta di imbarco ad ammirare estasiato la sua linea, le ali, i motori. Ho volato una decina di volte con il Boeing 747, e ogni volta cresceva più forte il desiderio di sapere e scoprire ogni suo segreto, ma con grande delusione ho scoperto che in Italia non è mai stata pubblicata nessuna opera dedicata a questo aereo. Circa una decina di anni fa ho iniziato a fare delle meticolose ricerche in internet, traducendo e verificando ogni informazione che trovavo, e approfondendo ogni aspetto tecnico. All'inizio del 2015 la bozza, con immensa soddisfazione, è stata autografata dal progettista del Boeing 747, il compianto ingegner Joe Sutter. Ottenuto dalla Boeing l'autorizzazione alla pubblicazione, finalmente a fine settembre 2018 il libro è uscito dalla stampa, nel 50° anniversario dell'uscita dalla Boeing Factory di Everett del primo Boeing 747 della storia, il prototipo che oggi è esposto al Museo dell'Aviazione di Seattle. La storia di questo incredibile aereo inizia tra la fine del 1964 e l'inizio del 1965, ed è la risposta della Boeing a una pressante richiesta della Pan American World Airways, leggendaria compagnia aerea americana, la quale, rendendosi conto della continua e crescente domanda di trasporto aereo di quegli anni, chiede alla Boeing di mettere in produzione un aereo che fosse grande almeno il doppio del Boeing 707, il più grande aereo civile del tempo. La Boeing decide di soddisfare la richiesta della Pan Am e forma un team di progettazione con il compito di sviluppare alcune idee per un nuovo aereo civile a cui viene dato il nome di "Boeing Model 747". Ma la Boeing già dal 1963 sta già investendo moltissime risorse umane, tecniche e soprattutto finanziare, in due ambiziosissimi progetti, uno militare e uno civile. Il progetto militare è una richiesta dell'USAF, mentre il progetto civile è niente poco di meno che il progetto supersonico. A inizio degli anni '60, con la corsa allo spazio, l'opinione comune è sempre più convinta che in un futuro immediato il trasporto aereo sarà dei jet supersonici. Nel gennaio 1962 l'URSS coglie tutti di sorpresa annunciando l'inizio del suo programma supersonico, che porterà alla nascita del Tupolev TU-144. Alcuni mesi dopo è l'Europa ad annunciare il suo progetto supersonico, il Concorde. Gli Stati Uniti sono colti drammaticamente di sorpresa, tanto che nel marzo del 1963 il presidente Kennedy annuncia in pompa magna che anche gli USA avranno il loro progetto supersonico. Tra i vari progetti presentati, nel 1965 viene scelto quello della Boeing perché è il migliore sotto tutti gli aspetti. Il progetto supersonico della Boeing che passerà alla storia come Boeing 2707 o Boeing SST incarna in tutto e per tutto il gigantismo americano: sulla carta è un aereo colossale. E' lungo più di 100 m e può trasportare quasi 300 passeggeri a mach 2,6 su distanze fino a 6000 km. Offre soluzioni tecniche che sono al limite della fantascienza: nel passaggio al volo supersonico le immense ali si chiudono all'indietro andando a formare un tutt'uno con i piani di coda; il muso, durante l'atterraggio, il decollo e le manovre a terra, si piega in due parti per offrire ai piloti maggiore visibilità. Nel marzo del 1971, questo ambiziosissimo progetto, costato già più di 1,5 miliardi di $ verrà chiuso dal congresso americano nonostante avesse ricevuto già 120 ordinazioni di cui 6 di Alitalia. Nel 1963 l'USAF indice una gara di appalto per disporre di un aereo cargo di grandissime dimensioni. Viene aperto un concorso di progettazione ma nel giugno del 1965 la FAA, pur giudicando il progetto della Boeing come il migliore sotto l'aspetto tecnologico, sceglie quello più economico della Lockheed che vince con il suo C-5A Galaxy. Per la Boeing è una sconfitta veramente bruciante. Nel frattempo il team di progettazione del 747 presenta due soluzioni che però lascia la Boeing alquanto perplessa. Alcuni mesi dopo, nell'agosto del 1965, la Boeing fa una scelta che cambierà per sempre il corso della storia: dal team di progettazione del 737 chiama il capo progettista e lo nomina capo progettista del team del 747. Questo capo progettista è un giovane e brillante ingegnere di 44 anni: Joseph Frederic "Joe" Sutter. La storia lo ricorderà per sempre come "il padre del Boeing 747". Con una grandissima lungimiranza Joe Sutter immagina un aereo che, non appena la vendita della versione passeggeri fossero andata calando, perché nel frattempo sarebbero entrati in servizio i supersonici, ecco che sarebbe rimasta in produzione la versione cargo e, soprattutto, sarebbe stato facile convertire in cargo le versioni passeggeri esistenti. Joe Sutter progetta il Boeing 747 con una cabina passeggeri che occupa tutto il ponte principale. Per poter installare un portellone da

Un momento della presentazione del libro

carico sul muso e per dare maggiore visibilità ai piloti durante le manovre a terra, il cockpit viene sistemato sopra al ponte principale, nel cosi detto "upper deck". Per ovvie ragioni aerodinamiche questo ponte di volo si deve raccordare delicatamente con il resto della fusoliera: ecco che si viene a formare quella "gobba" che caratterizza la fusoliera di tutti i Boeing 747 e che racchiude uno spazio, alle spalle del cockpit, che la Boeing decide di allestire come lounge bar, in uso ai passeggeri della prima classe e raggiungibile con una scala a chiocciola interna. La lunghezza viene fissata a 70,6 m e la larghezza a 59,6 m. Per il carrello viene scelta una configurazione 2+16: un carrello anteriore con 2 ruote e un carrello principale con 4 carrelli da 4 ruote ciascuno con 6 freni a disco per ruota: 2 carrelli alari, uno sotto ogni ala, e due carrelli centrali (sterzanti), sotto la fusoliera. Il peso massimo viene fissato a 250.000 kg, ma aumenterà di molto in fase di delibera. Per un aereo di tale dimensioni i motori non possono essere che 4. E' la Pratt & Whitney che raccoglie la sfida della Boeing decidendo di motorizzare il futuro 747 con il suo innovativo JT9D. Nel gennaio del 1966 la Boeing mostra alla Pan Am il primo progetto completo su carta del 747. Il 13 aprile 1966 la Boeing annuncia l'inizio del programma 747 e nomina la Pan Am compagnia di lancio e si impegna a consegnare i primi esemplari all'inizio del 1969. Per assemblare il 747 la Boeing decide di costruire una nuova fabbrica a una decina di km da Everett. Per questo motivo gli operai impiegati nel progetto 747 vengono chiamati "gli incredibili": riusciranno a edificare lo stabilimento di produzione mentre verrà assemblato il mock up per le prove statiche e il primo Boeing 747. Il 30 settembre 1968 il primo Boeing 747 viene portato fuori dalla fabbrica di Everett e esposto in pubblico. Ed è il pubblico delle grandi occasioni: oltre a tutto il management e alle manovalanze della Boeing c'è il presidente Nixon e la sua amministrazione, con i presidenti e i rappresentanti di tutte le compagnie aeree ordinanti. E c'è una folla immensa. Il primo volo viene fissato per il 17 dicembre 1968, nel 65° anniversario del primo volo del Flyer dei fratelli Wright. Ma gli inaspettati e continui problemi ai motori JT9D rimandano il primo volo fino al 9 febbraio 1969 e la consegna dei primi 747 alle compagnie ordinanti fino all'inizio del 1970. Questo mancato rispetto dei termini contrattuali apre un aspro contenzioso legale tra la Boeing e le compagnie ordinati. La Boeing aveva già speso 1,2 miliardi $; a questa colossale somma si aggiungevano ora altri 900 milioni di $ di valore di aerei fermi non pagati. L'enorme esposizione finanziaria andava al di là del valore della Boeing stessa. Il momento era drammatico: il fallimento del progetto 747 voleva dire il fallimento della Boeing stessa. La Boeing ottenne da un pool di banche un grosso prestito che gli permise di portare a termine la progettazione del 747. Il 30 dicembre 1969 la FAA concede al 747 la certificazione di idoneità al volo. Il 21 gennaio 1970 il Boeing 747 entra in servizio commerciale con la Pan Am, compiendo il primo storico volo sulla rotta New York – Londra. Da quel giorno e per i successivi 37 anni, 8 mesi e 24 giorni, il 747 detiene il record mondiale di aereo con la più grande capacità. Ad oggi sono stati prodotti 1551 esemplari in 5 serie principali diverse e in varie versioni. Secondo la Boeing, l'intera flotta di 747 ha volato per 56 miliardi di km e ha trasportato 4,9 miliardi di passeggeri. Grazie alla bontà del progetto iniziale il Boeing 747 ha saputo superare indenne diversi momenti di crisi, rinnovandosi di volta in volta per affrontare le nuove sfide tecnologiche. In particolare si credeva che il Boeing 747 divenisse superato dopo la vendita di 400 esemplari. La realtà ha smentito le previsioni quando è stato messo in produzione l'esemplare numero 1000 nel 1993. Il 28 giugno 2014, dallo stabilimento della Boeing è uscito il 1.500° 747 e ad oggi risultano ordinati altri 35 esemplari della versione -8F. Il Boeing 747-400 è stata la versione passeggeri più diffusa grazie alla sua velocità di crociera di Mach 0,850 – 0,855 pari a circa 920 km/h, una autonomia intercontinentale di 13.450 km, una capacità di 416 passeggeri in una tipica suddivisione in tre classi, o 524 passeggeri in configurazione standard a due classi, o 660 passeggeri nell'allestimento con un'unica classe. La serie -8 è dal 2010 l'unica in produzione ed ha ricevuto la certificazione nel 2011. Le consegne del 747-8F, Freighter (cargo) al cliente di lancio Cargolux sono iniziate nell'ottobre 2011; le consegne della versione 747-8i intercontinental (passeggeri) al primo cliente, Lufthansa, sono iniziate dal maggio 2012. La Boeing, già da tempo ha programmato i modelli che gradualmente sostituiranno il Boeing 747. Questi modelli, che fanno parte del progetto Boeing Y3 nel quadro del Boeing Yellowstone Project, sono il 787 Dreamliner e il futuro 777-9X. Tuttavia, mentre per la versione -8F il futuro è solido e garantito, la probabile uscita di scena del diretto rivale Airbus A380 potrebbe offrire alla versione 8i nuove e incredibili opportunità di vendita.

Raffaella Massarelli

"DALLA PICCOLA ALLA GRANDE STORIA: MEMORIE DAL SECOLO BREVE"

Dal 27 febbraio fino al 14 marzo il Loggiato del Palazzo Scaligero di Verona, sede della Prefettura, ha ospitato una Mostra storica unica (per l'unicità dei reperti) e innovativa per l'approccio alla storia e per i curatori: studenti di quattro classi del Liceo Maffei di Verona (3BLI, 3CLI, 2F, 2H) coordinati dalla loro prof. di storia e filosofia, prof.ssa Raffaella Massarelli. Il percorso espositivo - dalla prima guerra mondiale agli anni '90 del XX secolo - con reperti/documenti trovati dagli studenti nelle proprie abitazioni e da essi catalogati, contestualizzati, studiati e collegati, con grandi pannelli esplicativi, alla Grande storia è stato il risultato di alcuni mesi di lavoro al progetto "Dalla piccola alla grande storia: Memorie del Secolo Breve" promosso e sostenuto dalle Sezioni Veronesi delle Associazioni Carristi d'Italia con il Presidente Regionale Veneto Occ. e Trentino Alto Adige, Gen.C.A. Giuseppe Pachera e l'Ass. ne Decorati di Medaglia d'oro Mauriziana "Nastro Verde" con il Presidente Col. C. Napoleone Puglisi. Un nuovo approccio alla storia, che parta non dai manuali, ma dal "basso", da coloro che l'hanno vissuta – con le loro sofferenze, le loro lotte, i loro ideali - e dalle tracce che essi hanno lasciato: un elmetto, un bossolo, fotografie, una dedica, un diario, una lettera, medaglie, resti di uno Spitfire, ecc., per imparare ad interrogare le fonti, i documenti, i reperti, a studiarli - oltre le convinzioni diffuse - procedendo con intento scientifico, precisione e attenzione alla complessità delle vicende storiche e della interpretazione di esse. Molto importanti al riguardo e seguite dai ragazzi sono state le direttive metodologiche fornite loro sin dall'inizio del progetto grazie alla collaborazione e all'intervento introduttivo al progetto (a novembre in Aula Magna del Maffei) del col Alessio Meuti del Circolo del '72 e del sig. Giuseppe Rama dell' Ass.ne Museale Walter Rama. Criteri e concetti confermati anche dall'intervento, all'inaugurazione della Mostra (nella Sala Consiliare del Palazzo Scaligero) dal dott. Stefano Guderzo direttore del Museo delle FF.AA. di Montecchio Maggiore (VI). A partire da quei reperti e dallo studio di essi otto gruppi e/o studenti singoli hanno anche partecipato alla parte concorsuale del progetto ri-narrando alcune vicende storiche in linguaggio artistico, multimediale, musicale nell'Aula Magna del Maffei, il 9 marzo, alla presenza, oltre che delle quattro classi, di docenti, alcuni genitori, di esponenti di alcune Ass. d'Arma, del Presidente Nazionale Onorario dell'Ass. ne "Nastro Verde" Gen.D. Nando Romeo Aniballi e del Dirigente Scolastico prof. Roberto Fattore che ha evidenziato la grande importanza che il Liceo Maffei continua a dare allo studio della storia. Le Associazioni promotrici, Carristi e "Nastro Verde" hanno premiato con una "borsa di studio" – in base alla valutazione della Commissione formata dal dott. Beccalossi giornalista, dal col. Meuti, dal sig. Corsi di Adigraf - nell'ordine: "Lavoratori Veneti nelle bonifiche dell'Agro Pontino" (Anna De Bianchi, Anna Cerchio, Silvia Gelmetti di 2 F), "Lager la forza di resistere" (Matilde Piccoli Pertini, Chiara Zavarise), Vita con Ceaucescu (Adrian Sava), Spitfire (Chiara Coati Rachele Zanga). Il premio è stato consegnato, in Sala Consiliare della Provincia, insieme agli attestati di Merito ai partecipanti al progetto, durante il pomeriggio conclusivo (14 marzo) in cui è intervenuto il prof. Guarneri del Politecnico di Milano. Ha presenziato alla conclusione, come pure alla inaugurazione della Mostra il Prefetto Vicario di Verona Dott. Angelo Sidoti insieme ad altre Autorità della Provincia, di altri Enti pubblici e Associazioni d'Arma e non. Inaugurazione della Mostra e presentazione dei lavori di ri-narrazione sono state accompagnate dagli interventi dell'orchestra Maffei Fracastoro, la conclusione dalla classe di Flauti del prof. Fabio Pupillo - e assistente prof.ssa Rebecca Saggin - del Liceo Musicale Montanari di Verona. Un progetto concluso, una ricerca storica che rimane aperta, insieme, si spera, ad una "passione" per la storia.

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 C (seconda parte).

Antonio Ceruti 1968
Giovanni Cerutti 1977-78
Cervato 1982
Vito Cervellera 1971
Salvatore R. Cervello 2001
Luca Cervi 1984
Fabio Cervone 1999
Antonio Cesana 1973
Cesana 1972
Sergio Cesanu 1972
Cesari 1989
Oreste Cesari 1990
Raffaele Cesaro 1978
Andrea Cescatti 1985-86
Cestari 1988
G. Luca Cestari 1989
Roberto Cestaro 1988
Egidio Cestaro 1973
Fabio Cezza 2005
Marco Chapuis 1980
Checchi 1986-87
Loris Checuz 1989-90
Antonello Chemasi 1988-89
Stefano Cherchi 1992
Cherici 1990
Cherubini 1982
Giorgio Cherubini 1979
C. Cherubini 1993-94
Giorgio Cherubini 1980
M. Cherubini 1994
Giovanni Chessa 1971-72
Renzo Chiaborelli 1985-86
Giuseppe Chiappa 1976-77
Chiapparini 1968
Chiaramonte 1993-94
Chiarini 1982
Guido Chiavegato 1989
Chiavegato 1991
Domenico Chidichimo 2000
Paolo Chieregato 1992
Chieregatti 1991-92
Alberto Chiereghin 1990
Alberto Chiereghin 1989
Chierici 1989-90
Claudio Chierici 1969-70
Giuliano Chierici 1977
Chierici 1993
Angelo Chierici 1979-80
Chierico 1984
Chiesa 1973-74
Chiettini 1982
Sergio Chignoli 1968-69
Massimo Chimenti 1987-88
G. Luca Chinaglia 1984
Chinaglia 1977
Nicola Chiocchi 1993-94
Marco Chiodi 1981-82
Chiodi 1973
Chiodini 1992
Claudio Chiogna 1989-90
Chiorlin 1969
Chiossi 1988
Giuseppe Chiovaro 1971
Ermanno Chiovetto 1993
P. Luigi Chiozzi 1977-78
Pietro Chiri 1988-89
Gennaro Chirico 1978
Giovanni Cianci 1997
Tommaso Ciancio 1969
Cianciotta 1972
Ciani 1968
Carlo Ciapponi 1979
Andrea Ciapponi 1998
Alessandro Ciarpaglini 1999
Ciarutti 1973
Claudio Cibaldi 1982
Cicala 1969
Agostino Cicatello 2000
Ciccarelli 1974
Ciccarelli 1988
Alfonso Ciccarello 1973
Cicchini 1977
Luciano Ciccio 1980
Maurizio Ciceri 1998
Antonio Ciceri 1974
Antonio Ciceri 1975
Mario Cicognani 1972-73
Franco Cicognani
Cielo 1993-94
Cieno 1989
Walter Cieno 1988
Cifarelli 1977
Cifelli 1982
Roberto Cifiello 1984

Foto G. Trevisan

Foto Cambiaso (1984)

Aurelio Cigala 1973
Cigalotti 1992
Paolo Cigognetti 1988-89
Santo Cigoli 1977-78
G. Ciliberto 1980-81
Cilisto 1986
Paolo Cilloni 1987-88
Cima 1984
Cimadon 1982
Salvatore Cimiero (?) 1971-72
Cinelli 1988
Cino 1987-88
Antonio Cinque 1972-73
Stefano Cinquetti 1998
Andrea Cinquetti 1986
Flavio Cinus 1982
Ciocchetti 1974
Cioch 1980-81
Emanuele Cioci 2000
Gennaro Cioffi 2001
Nicola Ciolino 1973
Francesco Ciomei 1976-77
Giacinto Ciossani 1984
Cipelli 1982
Cipolla 1988
Cipolla 1993
Daniele Cipriani 2003
Stefano Cipriani 1985-86
Cipriani 1990
Stefano Cipriani 1992
Francesco Cipullo 1972-73
Giovanni Circolo 1977-78
Cirelli 1992
Marco Cirelli 1986
Nicola Ciresa 1995
Giovanni Ciresola 1980
Ciresola 1990
Oreste Cirillo 2000
Cesare Cirillo 1999
Roberto Cirulli 1986
Leonardo Cissello 1968
Citro 1992
Gianfranco Cittadino 1968-69
Giulio Citterio 1981-82
Giuseppe Ciuccio 1971-72
Antonio Ciuffreda 1984
Pietro Civardi 1971-72
Civardi 1992
Marco Civardi 1978-79
Antonio Civettini 1994
Aldo Cividati 1976-77
G. Luigi Cividini 1980-81
Civitillo 1968
Agostino Clama 1988-89
Clarissetti 1989-90
Nicola Clemente 1968-69
Vincenzo Clemente 1984
Pasquale Clemente 1992
Clementi 1992
Alessandro Clementi 1975-76
Clementi 1990
Tonino Clementoni 1968
Antonio Climaco 1994
Coati 1984
Luigi Cobelli 1979
Davide Coccaglio 1998
Stefano Cocchi 1987-88
Cocchi 1982
Cocchi 1986
Andrea Cocco 1989-90
Walter Coccoli 1975-76
Mauro Cocconi 1978-79
Vincenzo Cocila 1969
Codari 1979
Mauro Codari 1978
Luca Codato 1982
Mauro Codecasa 1986
Roberto Codecasa 1987-88
Massimo Codo 1984
Massimiliano Coedeschi 1990
Francesco Coeli
Francesco Coeli 1962-64
Andrea Coffa
Claudio Coffele 1980
G. Franco Coffetti 1986
F. Coffrini 1980-81
Carlo Cogato 1993
Luca Coghi 1982
Simone Cognini 1984
Mario Colacci 1975
Colaci 1974
Giuseppe Colaiemma 2001
Alberto Colangelo 1998
Gabriele Colato 1984
Colato 1994
Paolo Colautti 1984-85
Vito Colella 1992
Michelangelo Colella 1973
Colella 1984
Sandro Colladon 1984
Collotta 1992
Collu 1973
Franco Colombetti 1972-73
Elio Colombi 1978-78
Colombini 1990

Francesco Di Lauro

ER POETA DE ROMA

Dall'anagramma del suo cognome, Carlo Alberto Salustri, ricava la parola "Trilussa", con la quale si firmerà assumendola quale definitivo nome d'arte. Trilussa nasce a Roma il 26 ott. 1871 dal matrimonio tra Vincenzo Salustri, cameriere e Carlotta Poldi, sarta. E' una famiglia onesta di condizioni modestissime che sembra perseguitata dalla sfortuna. Nel 1872 muore Isabella, la sorellina di Carlo, più grande di un anno, nel 1874 viene a mancare il padre Vincenzo. A risollevare le sorti della famiglia interviene il marchese Dè Cinque che li accoglie nel suo palazzo dove Vincenzo prestava servizio. Carlo Alberto frequenta la scuola fino all'età di 15 anni quando abbandona gli studi seguendo un personale cammino autodidatta. Ama molto la poesia in modo particolare quella popolare, ed ha un vero talento nell'improvvisare versi in rima e a declamarli. La redazione del giornale "Il Rugantino" nel 1887, decide di pubblicare il suo primo sonetto in dialetto romanesco: "L'invenzione della stampa". Questa prima pubblicazione gli apre la strada verso una gloriosa carriera artistica. Passa a scrivere su testate più importanti quali il "Don Chisciotte" e "Il Messaggero", raccontando in versi canzonatori, sferzanti e satirici, i fatti e i comportamenti umani e la falsa morale della piccola borghesia romana e italiana del tempo, mettendo a nudo le ipocrisie dei potenti, dei sovrani e dei capi di Stato. Il primo dicembre del 1950 Luigi Einaudi lo nomina senatore a vita per gli altissimi meriti nel campo letterario e artistico. Carlo Alberto Salustri "Trilussa" , malato e forse presago della sua fine vicina, commenta così la sua nomina: "M'hanno nominato senatore a morte". Dopo venti giorni, il 21 dicembre 1950 si spegne nella sua Roma. In una sua poesia, scritta sempre con la solita ironia, parla dell'uomo e del suo ambizioso sogno di poter volare come gli uccelli. Ma non condivide l'orgoglio umano per la raggiunta conquista in quanto l'uomo si è valso della nuova invenzione anche per distruggere ed uccidere. E chiude la sua riflessione in versi con una ironia densa di malinconia.

Trilussa

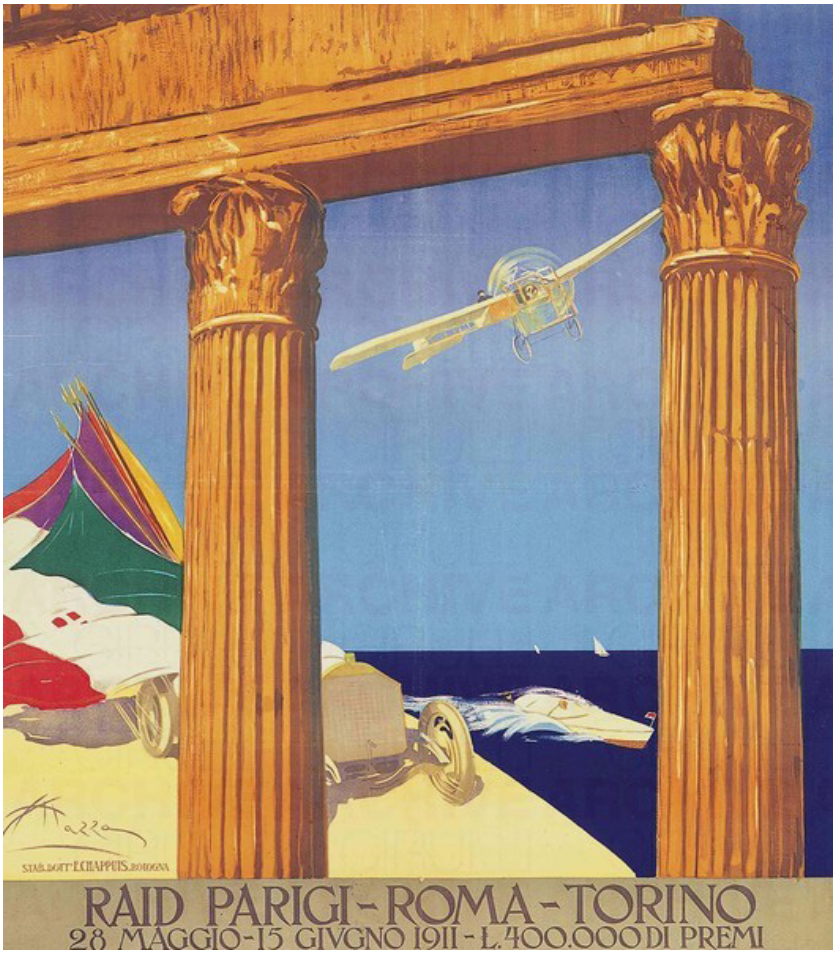
Per aria

Un Omo che volava in aroplano
diceva fra de sé: Pare impossibbile
fin dove pô arivà l'ingegno umano!
Quanno s'intese dì': "Collega mio,
quanti mil'anni avete faticato
pe' fa' quer che fo io!
Ma mó, bisogna che lo riconosca,
in fonno ve ce séte avvicinato".
L'Omo guardò er collega... Era una Mosca!
"Ma io, però, ciò l'ale ner cervello,
je fece l'Omo, e volo co' l'ingegno.
Defatti ho immagginato 'sto congegno
per avé le risorse de l'ucello.
Deppiù, se c'è la guerra,

m'accosto ar celo e furmino la terra:
ogni bomba che butto è 'no sfraggello.
Indove trovi un mezzo più potente
per ammazzà la gente?"
"Su questo qui potete sta' tranquillo,
je rispose la Mosca, ché pur'io
l'ammazzo a modo mio:
ma invece de la bomba ciò er bacillo.
Quanno vojo fregà quarche persona,
succhio la robba guasta
e je la sputo su la robba bona:
l'omo la magna e... basta.
Se sa ch'ognuno addopra l'arme sue
cór sistema più pratico, se sa:
ma, in fonno, lavoramo tutt'e due
a beneficio de l'umanità".

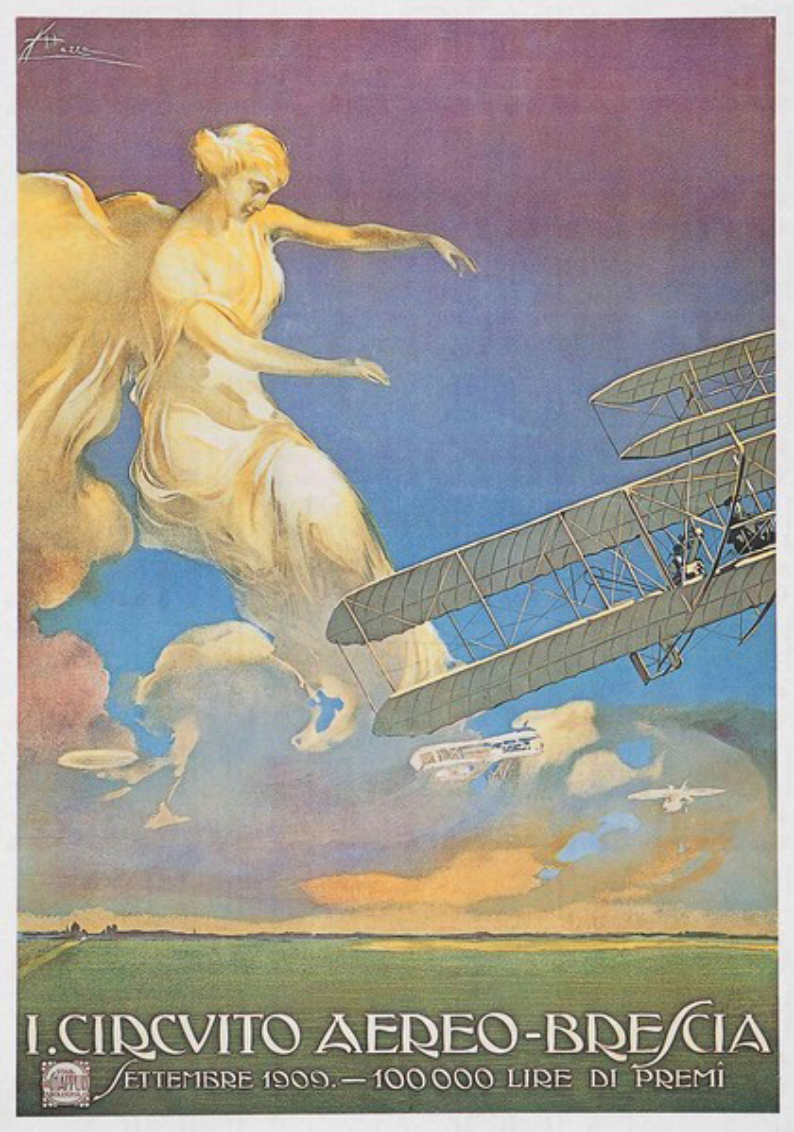
Maurizio Scudiero

FUTURISMO E MANIFESTI



Raid Parigi-Roma-Torino, 28 maggio - 15 giugno 1911

L'arte del manifesto realizza, a partire dal primo decennio del ventesimo secolo, un felice incontro, quanto mai opportuno, con la nascente "arte del volo" che portava con sé nuove suggestioni ed un senso epico e di sfida verso nuovi orizzonti di progresso tecnologico. Il manifesto, da parte sua, poteva offrire un eccezionale canale per la diffusione e la conoscenza del nuovo mezzo di trasporto, e, al tempo stesso, un valido alleato nel dare corpo ad un "mito della modernità" e ad una "mistica aerea" per una nuova stagione di conquiste e scoperte che si rifacevano idealmente a quelle dei grandi navigatori dei secoli precedenti. Si venne così a creare una miscela particolare che infiammò, non solo letteralmente, le folle che accorrevano sempre più numerose alle manifestazioni aeree (i "concorsi", come allora erano definiti), sia per scoprire le nuove "macchine volanti", ma anche per vedere da vicino gli impavidi eroi del cielo, novelli navigatori solitari in un mare di nuvole inesplorate. Dunque nel momento in cui l'arte del volo aveva bisogno di un adeguato supporto visivo e promozionale, il manifesto si trovò nella condizione ideale, non solo tecnica ma anche di qualità artistica, per quest'esigenza. Quanto alle fonti d'ispirazione di questi primi manifesti a soggetto aviatorio, il periodo anteguerra è legato all'evento in sé, alla singola manifestazione aerea, alla dimostrazione cittadina, mentre, nel dopoguerra, si va invece a determinare una stretta connessione tra la crescita di un'aeronautica militare e civile e le motivazioni di propaganda di un regime che vede nel grande fascino del volo e delle sue imprese che appassionano le folle anche un formidabile alleato per una contemporanea crescita del consenso politico, mascherato dietro a generali motivi di "orgoglio e primato italiano". Da un punto di vista stilistico, invece,



I Circuito aereo - Brescia, settembre 1909

mentre la produzione d'anteguerra è ancora gravata da accenti simbolisti, da connotazioni epiche, e dall'eredità dell'Art Nouveau, nel dopoguerra si assiste ad un veloce rinnovamento lessicale, con una graduale adesione agli stilemi del Futurismo, che si rivelano funzionali alla tematica aerea, adesione che diverrà più palese nel corso degli anni Trenta. Diagonalismi, per "dinamizzare" le composizioni, nuovo design del lettering, accostamenti cromatici spesso azzardati, prospettive audacissime a forte impatto tridimensionale: sembrava insomma che il manifesto aeronautico volesse colpire gli osservatori con un "pugno nell'occhio", per citare il titolo di una rivista di grafica pubblicitaria dell'epoca. Per meglio comprendere, basterà un veloce sguardo alle immagini pubblicate. Ad esempio, nei primissimi manifesti, dopo i voli di Delagrange del 1908, il soggetto preminente è la "macchina volante": di volta in volta il Voisin, il Curtiss o il Bleriot. Poi, una volta "provato" che l'aereo è affidabile, il concetto stesso di quelle prime dimostrazioni viene a cadere, e l'attenzione si sposta sull'uomo, sul "pilota", e sulla sfida, come il volo sopra al Sempione del 23 settembre 1910 nel quale perde la vita l'aviatore peruviano Geo Chavez, proprio quando era quasi giunto a destinazione, a Domodossola. L'incidente destò grande impressione nell'opinione pubblica italiana, tanto che il poeta Giovanni Pascoli gli dedicò un'ode. Ma già l'anno dopo, per il cinquantenario dell'unità d'Italia fu organizzato un raid, una gara aerea, da Parigi a Torino, via Roma, cui parteciparono dodici aviatori e che fu vinta dal francese Beaumont, su Bleriot. Aldo Mazza ne realizzò il manifesto accostando una forte citazione neoclassica, in primo piano, a simboleggiare il grande passato dell'Italia, con i nuovi mezzi di locomozione moderna.

(estratto da: "Futurismo. Progresso. Volo" di Maurizio Scudiero)

Alessio Meuti

PLINIO CODOGNATO
IL CANTORE DELLA VELOCITA'

Plinio Codognato, Grande Fiera cavalli, Verona, 1904

La pubblicità è la prima vera arte di massa, e durante i primi anni del Novecento importanti artisti iniziarono a dedicare, sempre più spesso, il loro talento a servizio dell'industria realizzando dei veri e propri capolavori di disegno e colore. E così le strade italiane diventano testimoni del racconto della nascente industria, degli eventi più significativi, dei raduni, della nascita di magazzini e centri commerciali. È il momento dei manifesti che cambiano, energicamente, le modalità di comunicazione, che diventano sempre più parte del quotidiano, spalancandosi, agli occhi della gente, con la loro bellezza, con le loro immagini e con una ricerca di caratteri e slogan sempre più studiati e specifici. L'inconfondibile P allungata del logo Pirelli, i primi manifesti della Fiat, quando ancora faceva biciclette, i leggendari manifesti delle auto più importanti. Cappiello, Dudovic, Mataloni, Metlicovitz, Depero furono tra i più significativi rappresentati di quest'arte. Ma, forse molti non sanno che l'autore dei manifesti dei quali pocanzi si scriveva e di quel famoso logo dedicato ai pneumatici, era un veronese. Ebbene si, Plinio Codognato, agli albori del secolo scorso, riuscì a raccontare il fervore culturale e industriale, riuscì a portare il nome della sua città sulle pareti di tutta Italia. Provate a pensare a un grande manifesto Fiat, o a una gigantografia di un manifesto dedicato alle motociclette Frera. O, ancora, dolci visi giovanili testimoni di ditte e prodotti d'eccellenza gastronomica... la maggior parte di questi erano firmati Codognato, il pittore veronese della pubblicità. Ne arrivò a realizzare circa 1500. L''artista fu in grado di spaziare tra racconti pubblicitari di sapore

Plinio Codognato, Trasporti aerei e terrestri Castelli, anni '30

Plinio Codognato, XII Gran Premio d'Italia, 1934

Plinio Codognato, Società Anonima Frera, 1929

ottocentesco a rombanti e velocissimi tratti in pieno stile futurista. Codognato fu un eccellente artista e un pioniere in campo pubblicitario. Era nato a Verona il 13 aprile 1878 da Pietro Andrea e da Teresa Luigia Sega. La sua formazione si svolse nella città natale, ove ebbe modo di frequentare la locale Accademia e di conoscere Mosè Bianchi, che nel 1899 ne era divenuto direttore. Gli interessi di Colognato scartarono però ben presto il campo della pittura, che pure continuò a praticare saltuariamente, per orientarsi verso quelli dell'illustrazione e della grafica pubblicitaria, attività che egli proseguì per tutta la vita e a cui deve la sua notorietà. Nel 1919 inizia la sua collaborazione con i maggiori stabilimenti grafici di quel periodo, in particolare con le Arti Grafiche Cohen, le Officine Ricordi, l'Agenzia Gros-Monti, l'Istituto di Arti Grafiche di Bergamo. E' stato definito "il cantore della velocità" nel manifesto pubblicitario, per il fascino esercitato su di lui dai nuovi mezzi di trasporto (auto, treni, motociclette). Mostrò un'attenzione particolare al colore e a motivi di ispirazione storica, ma fu anche caricaturista. Collaborò, durante la prima guerra, alla Tradotta. Disegnò opere pubblicitarie, cartoline, mostrò esseri grifagni, si applicò all'illustrazione militare. La sua produzione pubblicitaria è molto vasta e, segnatamente, lavorò per Campari, Pirelli e Cinzano. Né si possono dimenticare sue efficaci esecuzioni per la Fiat.

Alessio Meuti

1908: LÈON DELAGRANGE IN ITALIA

L'idea di iniziare in Italia esperimenti pratici di volo sorse in un gruppo di uomini di fervido entusiasmo e di sicura fede, con a capo l'on. ing. Carlo Montù, durante i primi successi riportati in Francia da Léon Delagrange, pioniere, fra i primissimi nel mondo, del volo. Nel marzo del 1908, questo gruppo, del quale fanno parte il dott. Aldo Weillschott, il dott. Francesco Guastalla, l'avv. Cesare Goria-Gatti, il cav. Ernesto Cavalchini, si costituisce in Comitato presieduto dall'on. ing. Montù e parte per Mourmelon le Grand per proporre a Delagrange di voler effettuare in Italia i suoi importanti esperimenti. Delagrange accetta e viene in Italia, dove si organizzano manifestazioni aviatorie a Roma, Milano e Torino, le primissime del genere anche in Europa. Quando si diffonde la notizia della venuta di Delagrange per eseguire le sue esperienze di aviazione, non pochi erano coloro che ignoravano la differenza che passa fra un pallone e un aeroplano. Delagrange giunge a Roma il 15 maggio 1908, insieme all'ing. Clovis Thouvenot della casa Fratelli Voisin di Parigi. La capitale è tappezzata da innumerevoli manifesti multicolori dai titoli roboanti "Delagrange volerà!" e "Oggi si vola!". L'aeroplano di Delagrange era un tipo Voisin del peso complessivo di 550 kg, munito di un motore Antoinette 50 CV a otto cilindri a raffreddamento ad acqua del peso di 150 kg. Il ciclo delle manifestazioni pubbliche comincia il 24 maggio 1908. Nella Piazza d'Armi di Roma è presente un'immensa folla. Il tempo è sfavorevole, pioviggina. Purtroppo, nonostante numerosi tentativi di alzarsi dal suolo, Delagrange non riesce nell'intento e solo nell'ultimo tentativo riesce ad alzarsi ad altezza appena percettibile da terra, percorrendo la distanza di 1.800 m. Il 26 maggio Delagrange ripete la prova e a pochissima altezza riesce a compiere un volo di circa 2 km. Il 28 maggio si eleva di due o tre metri dal suolo compiendo tre voli, due dei quali di oltre 2 km. Il 30 maggio l'esperimento riesce più felicemente: Delagrange compie per sette volte il giro della Piazza d'Armi all'altezza di due-tre metri, per un tempo ufficialmente controllato di 13 minuti e 25 secondi, percorrendo 12 km e 750 metri, conquistando così a Roma il primato europeo di volo per durata e distanza. I primi esperimenti di Delagrange a Milano hanno luogo giovedì 1° giugno 1908 ma falliscono a causa del motore. Il Comitato organizzatore dispone subito l'invio di un meccanico a Parigi per recuperare un nuovo motore. Il 22 giugno, nella prova di collaudo del nuovo motore, Delagrange compie un volo di 13 minuti e 30 secondi su un percorso di circa 15 km, superando i suoi precedenti primati. Il 23 giugno, verso sera, Delagrange effettua dieci volte il giro della Piazza d'Armi coprendo, in due riprese, oltre 17 chilometri ed 800 metri in un totale di 18 minuti e 30 secondi. L'8 luglio, in uno dei suoi primi lanci, Delagrange riesce a compiere un piccolo volo di circa 250 metri a pochissima altezza, portando come passeggero la signora Teresa Peltier: la prima donna nel mondo che ha volato su aeroplano a motore.
Verso le ore 20 effettua un lungo volo di sei giri della Piazza d'Armi, restando in aria ben 7-8 minuti a un'altezza fra uno e tre metri. Il 9 luglio effettua diversi distacchi da terra. In un volo di oltre 300 metri trasporta a bordo l'ing. Montù che, per la storia, resta il primo italiano ad aver volato su aeroplano a motore come passeggero. Nell'ultima esperienza, Delagrange si impiglia con l'apparecchio nei rami di una pianta del viale della Piazza d'Armi. Nonostante tutto, i presenti alle esperienze di Delagrange, anche i più scettici, riportarono la convinzione che l'umanità si trovava finalmente molto prossima alla risoluzione della navigazione aerea con un mezzo più pesante dell'aria.
(estratto da: www.aeronautica.difesa.it)

Antonio De Gregorio

1915–1918
GABRIELE D'ANNUNZIO E GLI AVIATORI ABRUZZESI

Spettacoli d'Aviazione, Pescara, 1910

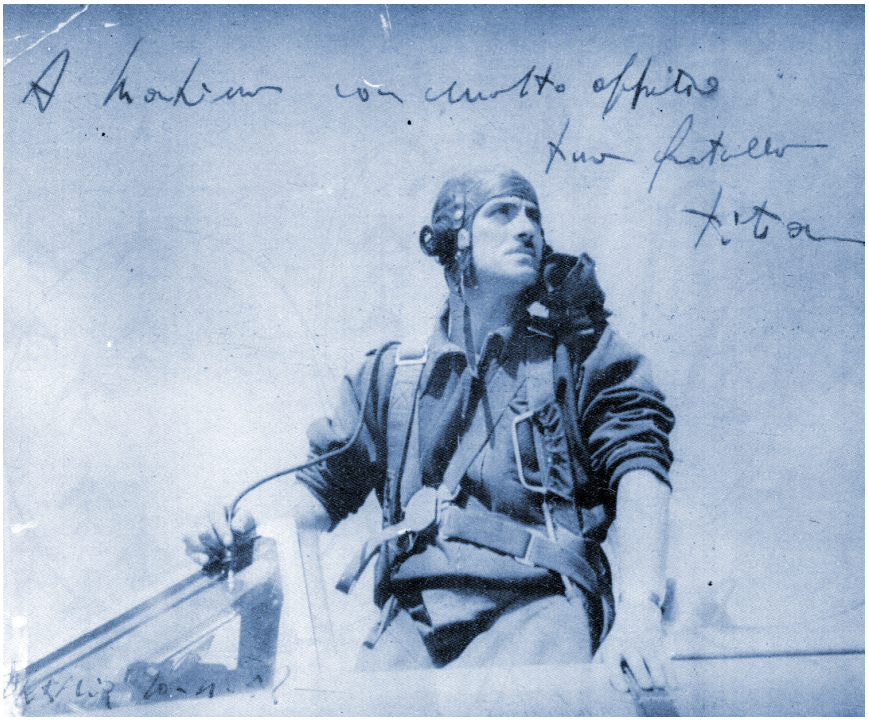
Nelle giornate tra il 31 luglio ed il 7 agosto 1910, a Pescara, si svolsero degli "Spettacoli d'Aviazione". Era la formula per definire quelle che ormai chiamiamo "Manifestazioni aeree", anche se qualche differenza notevole, rispetto ad oggi, c'era, tenendo presente che gli aerei muovevano i loro primi passi e gli spettatori erano affascinati anche dalla sola novità del volo e dall'ammirazione per i primi piloti, considerati temerari e coraggiosi cavalieri del cielo. Queste esibizioni di volo, solitamente brevi, avvenivano in un contesto che stava tra la manifestazione sportiva e l'evento mondano, coinvolgendo, ad ogni modo, migliaia di persone desiderose di assistere direttamente alla grande novità della conquista del cielo. La prima grande Manifestazione tenutasi a Brescia, nel mese di settembre 1909, ottenuto un enorme successo mediatico, suscitò l'interessamento del mondo politico, economico ed industriale oltre alla nascita di movimenti culturali in favore dello sviluppo e dell'utilizzo del mezzo aereo nell'ambito delle attività umane. Molto del merito di tutto ciò è da attribuire a Gabriele d'Annunzio. Vero protagonista delle giornate aviatorie di Brescia, dove riuscì a volare con l'americano Curtiss e con il nostro Calderara, il Poeta, completamente affascinato dal mondo del volo, divenne il più autorevole testimonial dell'aeroplano, tenendo addirittura conferenze nelle città più importanti, ad iniziare da Milano e prefigurando evoluzioni tecniche e scenari che puntualmente si sarebbero verificati anche a distanza di anni. In questo

panorama che vede il movimento aviatorio muovere i primi passi in grandi realtà come Milano, Roma, Brescia, Bologna è giusto chiedersi in che modo riuscì a collocarsi, organizzando uno "Spettacolo d'Aviazione" Pescara; nel 1910 la Città adriatica era poco più che un borgo, non raggiungeva i 10000 abitanti, ma era in una fase di sviluppo economico ed industriale e, proprio in concomitanza con le giornate aviatorie, vennero inaugurate molte opere pubbliche, il Grand Hotel, il Teatro Michetti ed il Kursaal, solo per citarne alcune. Forse ciò non sarebbe stato ugualmente sufficiente per aspirare all'organizzazione di quegli spettacoli di volo, tanto in voga e richiesti da grandi città blasonate ed importanti, senza il determinante aiuto del concittadino d'Annunzio. In quel periodo il Poeta era già in Francia ma intervenne dando le indicazioni appropriate al comitato che si era creato in Pescara, capeggiato dal suo amico Biagio D'Amico, divenuto poi famoso come produttore del "Parrozzo" il tipico dolce abruzzese. Lo stupore per l'organizzazione delle giornate aviatorie in una realtà di modeste dimensioni, come era all'epoca Pescara, colpì anche molte autorità cittadine nazionali che si misero in contatto con gli amministratori abruzzesi per sapere come fare per organizzare qualcosa di simile nei loro comuni e ciò è testimoniato dalle molte lettere conservate nell'Archivio di Stato, tra cui quelle dei Sindaci di Pesaro e di Rimini indirizzate al Sindaco di Pescara, con relative cortesi risposte. La manifestazione pescarese ebbe un successo enorme; parteciparono migliaia di persone provenienti da tutta la regione ed anche da fuori e qualche cronista riportò che nella giornata conclusiva si erano superati i 100000 spettatori. L'evento ebbe risonanza nazionale ed aggiunse fama e credito, pur non essendocene bisogno, alla figura di d'Annunzio che, nel frattempo, dalla Francia esaltava le imprese aviatorie italiane nella Guerra di Libia. Allo scoppio della 1°Guerra Mondiale, nei mesi di neutralità italiana, in qualità di corrispondente di guerra, si prodigò in favore dell'intervento del nostro Paese a fianco della Francia e dell'Inghilterra e quando ciò avvenne, il 24 maggio del 1915, immediatamente si arruolò volontario, alla rispettabile età di 52 anni, dando un concreto esempio di coerenza a tutti quei giovani che erano stati attratti dall'idea dell'intervento e soprattutto dal desiderio di partecipare con la nuova Arma del cielo! Non credo sia un caso quel numero così elevato di aviatori abruzzesi, ed anche marchigiani, partecipanti al conflitto, senza dubbio affascinati dalle parole, dall'immagine e dalle azioni del Vate. Anche volendo restare nel ristretto ambito della sua famiglia e delle sue amicizie pescaresi, tra gli aviatori troviamo i figli Veniero e Gabriellino, il nipote Pasquale Liberi, gli amici Ottorino e Vittorio Pomilio, l'amico Corrado D'Ascanio ed altri, anche non corregionali ma attratti dal carisma, dall'entusiasmo e dalla tenacia professionale del grande Pescarese che fu ripagato in ciò dall'amicizia, dall'affetto e dalla stima di tutti coloro che, molto più giovani di lui, l'ebbero come collega o come comandante, al punto di fargli scrivere, in uno dei suoi celebri taccuini, dopo l'arrivo all'aeroporto di La Comina "...la sorte mi aveva fatto principe della gioventù alla fine della vita".

Nota: Dando una rapida lettura al bellissimo Sito riguardante gli Aviatori abruzzesi della Grande Guerra, ritengo si possano aggiungere: S.Ten. di Vascello Pilota, Vittorio Pomilio: nato a Chieti, appartenente alla grande famiglia dei Pomilio, operò su diversi fronti con le Squadriglie 252° e 261° ottenendo anche una Medaglia d'Argento ed una di Bronzo. Morì in un incidente aereo nei pressi di Pola l'11 luglio 1923. Tenente Osservatore, Pasquale Liberi: nato a Pescara, figlio della sorella di Gabriele d'Annunzio, operò con la 181° Squadriglia ottenendo 2 Medaglie di Bronzo. Morì in un incidente aereo, durante una gara della Coppa Baracca, il 19 giugno 1921. A lui è intitolato l'aeroporto di Pescara. S.Tenente Osservatore, Gabriele Maria d'Annunzio detto Gabriellino: nato a Roma il 10 aprile 1886, figlio del Poeta, operò con la 1° Squadriglia, in particolare nelle azioni effettuate nella primavera del 1918 sui nodi stradali dell'area di San Donà di Piave. Morì a Roma il 18 dicembre 1945. Vanno ricordati, inoltre, il Capitano Ottorino Pomilio, fratello maggiore di Vittorio, nato a Chieti l'8 ottobre 1887, ingegnere e pilota (in questa veste nel 1913, sul campo di Torino Mirafiori, assieme al Sergente Maggiore Pietro Pettazzi stabilì il record italiano di altezza con passeggero salendo fino a 2200 metri); allo scoppio della Guerra si dedicò alla realizzazione di velivoli, i Pomilio appunto, in diverse versioni e con alterne vicende di successo, non partecipando direttamente nelle Squadriglie operative; morì a Roma il 3 gennaio 1957. Ebbe la collaborazione del Tenente Corrado D'Ascanio: nato a Popoli il 1 febbraio 1891, dovette interrompere il suo corso di pilotaggio in forza della sua laurea in ingegneria e trascorse gli anni del conflitto nella progettazione e manutenzione di velivoli mettendo in mostra eccezionali capacità anche nella creazione e nella realizzazione di importanti strumenti e congegni aeronautici. Accreditato a ragione anche dell'invenzione dell'elicottero, progettista, al termine della Seconda Guerra Mondiale, del famosissimo scooter "Vespa", morì a Pisa il 6 agosto 1981. Allo stesso modo va ricordato il Capitano Veniero d'Annunzio, figlio del Poeta: nato a Roma il 3 maggio 1887, ingegnere, conseguì il brevetto di pilota ma, sempre in relazione alla sua laurea, fu assegnato ai Servizi tecnici ed in particolar modo collaborò strettamente con la Ditta Caproni; non fece mai parte, pertanto, di Squadriglie operative. Fu importante personaggio di riferimento per le varie operazioni ideate e realizzate dal padre e, al termine della Guerra, si trasferì negli USA dove ebbe diversi incarichi di prestigio in Compagnie a carattere aeronautico. Morì a New York il 22 aprile 1945. C'è inoltre un importante personaggio che per nascita non è abruzzese ma campano la cui famiglia ha, però, delle tradizionali e ben note radici negli Abruzzi ed a Pescara, dove ancora esiste un parco, appartenuto alla villa di famiglia, che porta il loro nome. Si tratta del S.Ten. di Vascello Pilota Luigi De Riseis: nato a Napoli il 23 giugno1897, figlio dell'Ammiraglio Arturo, (ispettore per l'Aviazione di Marina, ricordato anche nel libro di Mauro Antonellini "Salvat Ubi Lucet" riguardante la storia della Base idrovolanti di Porto Corsini). Lo zio di Luigi, barone Giuseppe, fu deputato per il collegio di Città S.Angelo (PE) e il nonno, barone Luigi, fu deputato, per varie legislature, per il collegio di Vasto (CH). Blasoni a parte, Luigi partecipò interamente ai quasi 4 anni di conflitto volando con diverse Squadriglie, la 259°, la 261°, la 263° e la 241°, operando spesso da Venezia dove ebbe occasione di collaborare con d'Annunzio. Abbattè 5 velivoli nemici e meritò anche una Medaglia d'Argento. Al termine della Guerra fece parte della spedizione che l'Italia effettuò a scopo propagandistico in Argentina, in compagnia di Antonio Locatelli e, come quest'illustre collega, ottenne grandi riconoscimenti ed elogi per il raid Assuncion – Buenos Aires. Al rientro in Italia, dopo poco più di un anno dal matrimonio con la cugina Maria De Riseis, morì a Napoli all'improvviso, probabilmente per un infarto, il 5 gennaio 1926; non aveva ancora 29 anni. Nota finale: nell'eventualità, condivisibile, di considerare De Riseis aviatore campano le note su riportate ritengo siano ugualmente utilizzabili, avendo notato che il personaggio non è stato ancora inserito nel Sito degli Aviatori campani.

Costantino Petrosellini

GIOVANNI BATTISTA CEOLETTA, "CEO" GENERALE PILOTA

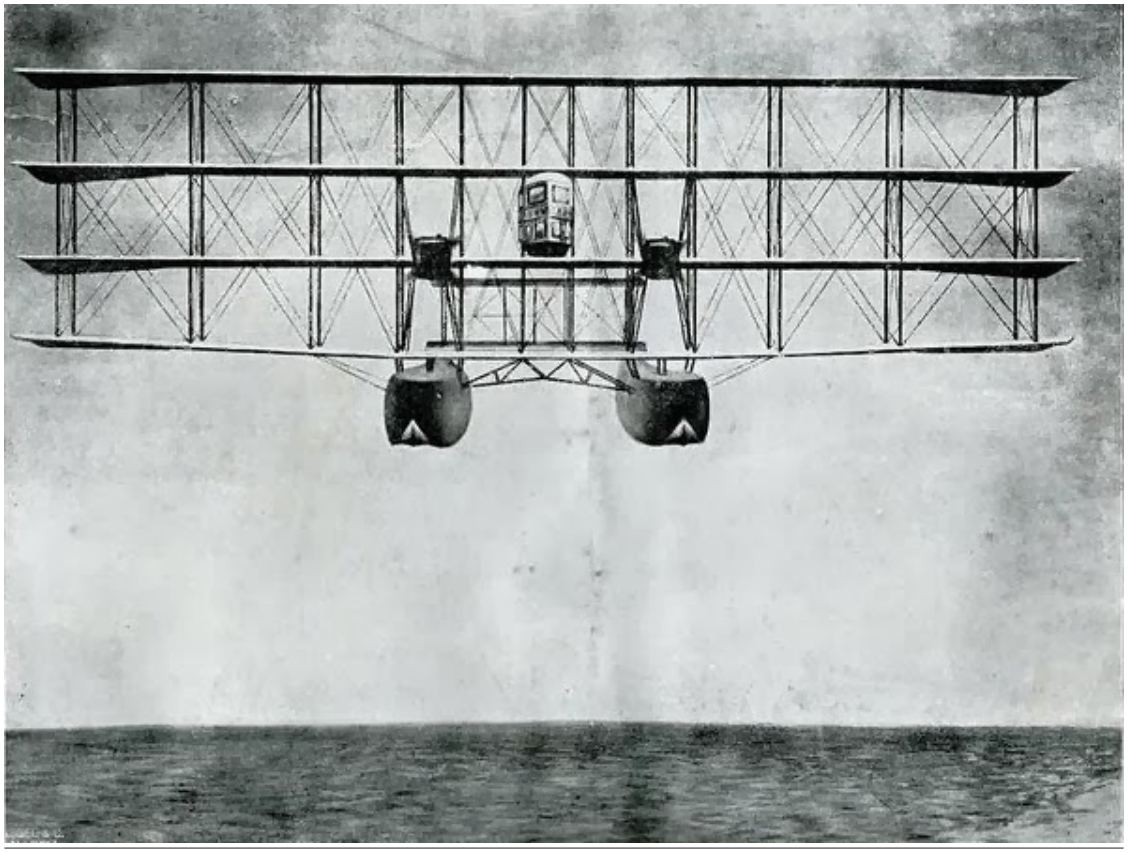


Giovanni Battista Ceoletta, "Ceo" generale pilota. Così era conosciuto Giovan Battista Ceoletta sui campi di volo, per quella strana abitudine degli aviatori di accorciare, modificare i nomi od addirittura sostituirli con altri, forse di fantasia ma con un certo ancoraggio alla realtà. Per cui al 4° Stormo tutti più o meno erano conosciuto con un nomignolo. Lui, "Ceo". Un giorno lontano, al principio degli anni trenta, in un'aula della scuola elementare di Avesa, sobborgo di Verona. E' una bella giornata di primavera e il sole inonda la classe dalle finestre aperte. La giovane insegnante sta dettando uno dei primi semplici compiti. Ma uno degli alunni ha smesso di scrivere e guarda affascinato il cielo. Lassù, nell'azzurro, un biplano evoluisce dolcemente, quasi il pilota voglia cullarsi nell'aria tiepida del mattino di maggio. Ceo ha fissato i suoi occhi lassù, quasi a condividere con il pilota la gioia infinita di una libertà sconosciuta. Si presentò, timido ma sorridente alla scuola di pilotaggio di Frosinone agli inizi del 19139 ed iniziò a volare con il Breda 25 e il Ceo fece subito vedere che quello era il suo elemento naturale. Poi conseguì il brevetto di pilota militare e i gradi di sergente. A Castiglione del Lago mise le mani sul famoso Cr.32 lasciando di stucco tutti, allievi e istruttori con manovre acrobatiche, da solo e in formazione, che avrebbero dovuto essere solo patrimonio di piloti espertissimi. La guerra lo vide coinvolto in nordafrica dapprima con i Fiat CR42, poi con il Macchi Mc.200 e infine con i nuovi Mc.202 e Mc.205, con le insegne del 4° Stormo Caccia. 18 aerei abbattuti, innumerevoli combattimenti, mitragliamenti, scorte, lo pongono all'attenzione dei suoi stessi commilitoni, che gli riconoscono doti superiori di ardimento, perizia, di attaccamento al dovere. "Ceo" reagisce alle tristi giornate del settembre 1943 riprendendo le armi contro la Germania, sempre con il quarto, prima con il Macchi Mc.205 poi con i velivoli alleati P.39 Aircobra, operando su obiettivi balcani e partendo da basi del sud italiano. Alla fine della guerra due medaglie d'argento al Valor Militare, due di bronzo, una promozione per merito di guerra, tre croci di guerra, "trofeo d'oro" della caccia. Con la ricostituzione dell'Aeronautica Militare Italiana vola con apparecchi P.38 Lightning, P.51 Mustang ed fu tra i primi a volare sul "jet", componente della prima pattuglia acrobatica su reattori, istruttore. Diviene il capo carismatico della pattuglia acrobatica "Diavoli Rossi" esibendosi in tutta Europa ed infine nel 1959 negli Stati Uniti. Dalla 6^ Aerobrigata di Ghedi e dai Diavoli Rosi arriva, nel 1967 alla 1^ Aerobrigata Missili e dal marzo del 1969 al gennaio 1973 è comandante dell'80^ Gruppo Intercettori Teleguidati di Bagnoli di Sopra, vicino Padova. Con l'arciere alato termina con il grado di generale la sua fantastica carriera militare.

(estratto)

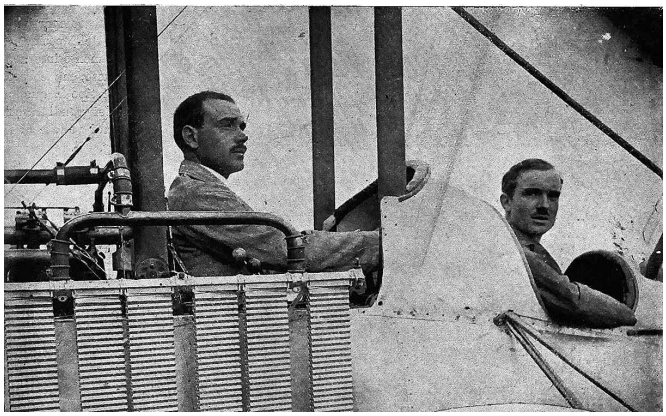
Alessio Meuti

ETTORE E UMBERTO RICCI COSTRUTTORI AERONAUTICI TRA VERONA E NAPOLI



L'idro-quadriplano R4 per 150 passeggeri

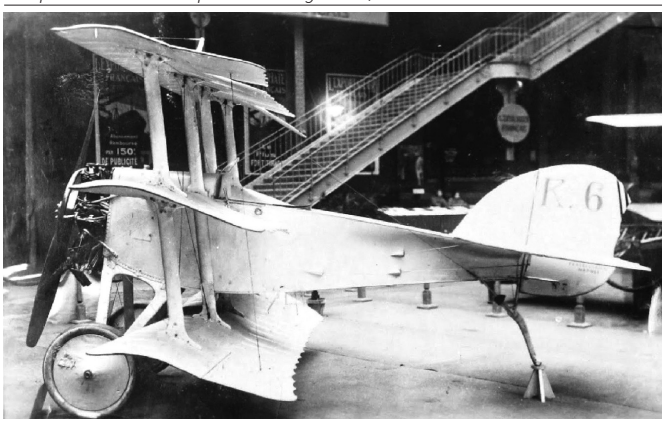
Un trafiletto pescato su L'Arena risalente ai primi mesi del 1915 ci informa che a Legnago, sul fiume Adige, fu provato un modello di idrovolante, costruito da un'azienda locale e finanziato da imprenditori del posto. Da altre fonti apprendiamo che i progettisti dell'idroplano erano due fratelli veronesi, Ettore e Umberto Ricci. Nati rispettivamente nel 1886 e nel 1888, già nel 1905, neanche ventenni e ancora studenti realizzarono alcuni modelli di dirigibili plurimotori, dei quali tuttavia, non si ha alcuna documentazione probatoria. Ben presto passarono al volo librato e su queste esperienze ci informa ancora una volta la cronaca locale: *"Si ha notizia di alcune interessanti prove che i sigg.ri Umberto e Ettore Ricci compirono nei giorni addietro nelle campagne circostanti la nostra città, con un planeur da essi stessi progettato e costruito. Testimoni oculari riferiscono di un volo che sembra essersi prolungato per forse più di cento metri e che terminò con un atterrisaggio audace ai margini di un vigneto della Valpolicella, il che fu causa di grande emozione infra i villici al lavoro nella campagna, subito corsi a plaudire l'audace aviatore"*. La partenza per il servizio militare di Umberto interrompe, nel 1908, gli esperimenti aeronautici. Nel frattempo Ettore completa gli studi laureandosi in ingegneria e, successivamente, fa pratica di tecnica aeronautica presso costruttori francesi, tedeschi e inglesi. La coppia si ricostituisce nel 1912 e l'anno successivo nasce a Legnago, vicino a Verona, la Società Fratelli Ricci & Cecconi. Primo frutto della timida iniziativa industriale è l'idrovolante Ricci 0, con motore da 100 cv costruito, su specifica dei due progettisti dalla tedesca Daimler. Il motore viene consegnato nel 1914 e possono avere inizio le prove del velivolo, che vengono però interrotte l'anno dopo dallo scoppio della guerra. I Ricci potrebbero starsene a casa, in quanto costruttori aeronautici, ma preferiscono chiudere la società e arruolarsi. Dopo un anno al fronte, vengono assegnati alla Direzione Tecnica dell'aviazione militare, che fra l'altro affida a Umberto il compito di curare a Napoli, presso il neocostituito reparto aeronautico delle Officine Ferroviarie Meridionale, le prime costruzioni del settore. Qui non si accontentano di realizzare idrovolanti FBA su licenza e nemmeno



I fratelli Ricci

di inaugurare, in piena guerra, il primo collegamento postale quasi regolare, il Napoli-Palermo, ma sviluppano e fanno volare l'idro R.1, gigantesco per la sua epoca, e coltivano sogni ancora più ambiziosi per il dopo-guerra. L'idrovolante trimotore da bombardamento Ricci 1, nacque su progetto di Ettore Ricci e fu approvato dai militari. Costruito e collaudato in due esemplari, è il più grande bombardiere idro dell'epoca, e la sua riuscita (che peraltro non andrà oltre lo stadio dei collaudi) incita i Ricci a cullare progetti ancora più ambiziosi, come quello degli idro triplani Ricci 3 e 4, entrambi quadrimotori. Dei loro progetti parlano essi stessi, in un numero speciale della rivista "La Via Azzurra", pubblicata a Napoli, nel "numero speciale Natale-Capodanno" del dicembre 1918. Sono gli stessi fratelli Ricci descrivere in dettaglio le loro idee per una linea aerea intercontinentale. Affrontano prima il problema della rotta da scegliere, prediligendo quella del sud, più lunga ma favorita dal clima e con la possibilità di uno scalo intermedio: "Un percorso totale di 3900 km. partendo dal Portogallo (Logos) per giungere all'isola di Terranova (Capo Race) facendo tappa per rifornimento alle Isole Azzorre (Isola Corvo): suddividendo così il percorso totale in due tratti, di cui l'uno di 1800 km. e l'altro di 2100." Passano poi all'analisi del mezzo. Scartati senza appello quelli già esistenti, propongono diverse soluzioni tecniche per un velivolo idoneo. Puntano sull'idrovolante: più adatto allo scalo intermedio alle Azzorre e più sicuro in caso di avaria in alto mare. Ne propongono diverse configurazioni: dall'avveniristico monoposto con ala a gabbiano "Ricci 2", capace di 300 km/h ed inteso come mezzo per l'attraversamento "sportivo" dell'oceano o per il trasporto rapido di posta, al triplano R3, con potenza installata di 2000 CV, al doppio triplano con ali in tandem R.5, da 4000 CV – sicuramente il più curioso come configurazione. Lo spazio maggiore spetta però alla proposta più ambiziosa: l'enorme R.4, quadriplano con otto motori per complessivi 5000 CV. L'idrovolante è di una concezione avanzatissima, con ampio impiego di materiali metallici "innovativi", con un occhio alla durata e robustezza delle costruzioni navali e che immagina una forma primitiva ma concreta di struttura a "rivestimento lavorante", o "a semi-guscio", la quale diventerà lo standard delle costruzioni aeronautiche solo vent'anni dopo ed in cui il rivestimento esterno, oltre a garantire la forma aerodinamica, contribuisce alla rigidezza strutturale. Analoghi richiami "navali" si ritrovano nel modo di governare l'aeroplano, ad opera di un comandante che passa i suoi ordini a piloti e motoristi, nell'alloggiamento dei passeggeri e nell'organizzazione della vita a bordo. Sono apparecchi progettati per viaggi di lusso, per viaggiatori danarosi oltre che coraggiosi. Irrealistico il progetto dei Ricci? Forse si, solo un sogno dettato dall'ottimismo del dopoguerra e dall'energia di due pionieri del volo. Ma forse non proprio del tutto, perché sorretto da dati, stime e dalle prospettive di tecnologie in rapida evoluzione: quella dei motori di elevata potenza specifica, raffreddati a liquido e quelle metallurgiche delle leghe di alluminio e degli acciai ad alta resistenza. Di certo troppo anticipato nel tempo ed estremamente ambizioso Incidentalmente, il "sogno" dei Ricci ha parecchie affinità con il primo collegamento aereo regolare tra Europa ed America, ovvero quello realizzato con il Graf Zeppelin a partire dai tardi anni '20. Le immagini degli interni del grande dirigibile tedesco ricordano da vicino le idee dei fratelli italiani, per l'arredamento del loro quadriplano con otto motori. Il quadriplano ed i suoi "fratelli minori" intercontinentali sono rimasti sulla carta, come tanti sogni e visioni troppo in anticipo sui tempi. I fratelli Ricci non disdegnarono di impegnarsi sul triplano Ricci 6, "sportivo" monoposto agli antipodi del Ricci 4 nella gamma delle dimensioni, con i sui 3.5 metri di apertura alare. Ottenne molto interesse ma non salvò l'azienda.

il triplano Ricci R.6 esposto a Parigi nel 1920



Alessio Meuti

SIGNORE PREPARATEVI A VOLARE!

"Continuiamo a scivolare sul vento e sotto le stelle per intrattenere della dolorante ma epica umanità nostra il futuro. Questa volta non più con la scorta audace di un diplomatico americano: cavaliere dell'ideale sceso in guerra agitando i discorsi di Wilson il patriarca, egli cede il passo ad una donna, una studentessa di Verona, Eloisa Garibotto". Siamo nell'estate del 1918, e tra le pagine della "Rivista dell'Aviazione e delle Nuove Industrie Nazionali" compare l'articolo "Signore prepariamoci a volare" a firma di Renzo Sacchetti. Di che cosa si tratta e chi è il diplomatico americano? In un articolo comparso nel numero del maggio precedente lo stesso Sacchetti scrive un articolo dedicato alle nuove frontiere che aspettano l'aviazione del dopoguerra, non nutrendo affatto dubbi che nel prossimo futuro i cieli saranno solcati anche a considerevoli altezze da apparecchi che solcheranno i cieli collegando i diversi continenti. Ci si interroga sulla capacità dell'uomo di sopportare, dal punto di vista fisiologico, le variazioni anche repentine delle altezze e le ripercussioni sulla pressione sanguigna, sul senso di vertigine e così via. Il diplomatico è un positivista ed è sicuro che l'uomo saprà trovare i necessari adattamenti, così come molte altre volte era accaduto nel passato, ad esempio nel passaggio tra la diligenza e la vaporiera o il transatlantico. Anche le donne sapranno adattarsi ai cambiamenti che il futuro riserverà e gli inconvenienti sperimentati nel passato saranno, anche per loro, un lontano ricordo. Certo che nel suo paese le donne dovranno e sapranno necessariamente prendere parte ai servizi transaerei di pace, aggiunge che per quanto riguarda l'Italia: *"...ho i miei dubbi. Da noi sì. Tranne qualche ardita signora o qualche eccentrica, non trovate nel mondo femminile che una grande ammirazione... da terra. Le donne del popolo inorridiscono e fuggono al solo pensarvi"*. Eloisa Gambirotto, studentessa di matematica veronese, deve essere rimasta punta nel vivo da queste considerazioni. Prende carta e calamaio e scrive alla rivista. Nel numero di giugno la rivista pubblica la lettera: *" L'ultimo articolo suo nella Rivista..., riferendo le parole di un diplomatico americano, esprime il dubbio che le donne d'Italia siano preparate a volare nel dopo guerra. Il dubbio è, genericamente parlando, fondatissimo. Ma se qualche italiana avesse pronto l'animo per darsi giovalmente e seriamente, come potrebbe perseguire il suo intento? Coloro che dovrebbero iniziarla ed avviarla non si occuperebbero di lei. E però. Molto gentili sarebbero le riviste se pensassero un po' anche a noi. Io, da quando vidi la prima ala meccanica nel cielo di Verona, ammirai l'aviazione. Ora ci penso con tutta serietà. Ho ventidue anni, ho frequentato i quattro corsi universitari per la matematica e i miei studi non sono in contrasto con l'aviazione, l'aiuterebbero anzi. Ecco io vorrei una parola autorevole che mi incoraggiassero a sperare per l'avvenire o mi desse il consiglio di rinunciare se la mia fiducia di poter volare dopo la guerra fosse una fiducia vana. Mi darà lei, collaboratore della nostra amata Rivista, questa fiducia? Non le sembra che l'argomento meriti la fatica di un artico?"*. La risposta di Renzo Sacchetti vorrebbe essere di incoraggiamento e l'ammirazione è evidente: inizia dicendo che in un tempo come il presente, che alla donna ha dato il modo di conquistare posizioni ardue (e di tenerle) nei più disparati campi del lavoro prima posseduti soltanto dagli uomini, non cerchi fiducia e coraggio fuori dall'essere suo. In se hanno trovato fiducia e coraggio gli eserciti di infermiere ... che a pace conchiusa (?) conserveranno quelle posizioni negli ospedali, negli istituti con scienza ed esperienza definitive- (...) Io dico alla Signorina Garibotto: *"Ha voglia e coraggio di volare? Voli!!* (...) *Nessun uomo si sentirà di sbarrarle il passo quando si presenterà ad un campo di aviazione"*. Ma Sacchetti aggiunge, prigioniero del suo tempo, argomenti contrari di igiene sociale, di carattere fisiologico: *"La donna che deve fare figli non è in condizione di reggere alla tensione nervosa necessaria per guidare una macchina nello spazio. Quante sono o, o meglio, furono prima della guerra le donne motoriste d'automobile nel confronto con gli uomini? Pochissime: assai meno numerose delle donne cocchiere e cavallerizze, per esempio". Il progresso tecnologico tuttavia potrà fare giustizia"* (...) *io mi ostino a credere che il velivolo, tolti di mezzo i pericoli derivantigli dalla guerra, sarà la più docile, la più facile macchina a guidare fra quante l'uomo ha creato sin qui, e che la tensione nervosa del pilota apparirà un piccolo sforzo se paragonate a quello necessario per guidare le macchine di terra e di mare"*. Anche il diplomatico americano aveva espresso la sua fiducia e concludeva la sua intervista con le seguenti parole: *"Ma torneranno sui loro passi anche loro e voleranno. Hanno già "usurpato", come dicono gli antifemministi arrabbiati, "conquistato" diciamo noi, tante posizioni maschili che non parrà vero alle condottiere del femminismo, uscito più pratico e sano dalla guerra, di lanciarsi alla conquista delle altezze. E noi non sbarreremo loro la via. Fra gli altri benefici, il velivolo avrà quello di segnare il definitivo trattato di pace fra i due sessi"*.

Michele Soffiantini

ROBERTO LORDI (1894–1944) UNA BREVE BIOGRAFIA

Il 24 marzo è l'anniversario dell'eccidio delle Fosse Ardeatine, a Roma. L'evento più rilevante della lunga sequenza di rappresaglie messe in atto dagli occupanti nazifascisti nella capitale per cercare di contrastare il movimento resistenziale, iniziate all'indomani dell'armistizio. Fra i 335 civili e militari italiani, prigionieri politici, ebrei o detenuti comuni trucidati, c'erano tre ufficiali superiori della Regia Aeronautica. Di Aldo Finzi, abbiamo già parlato in diverse occasioni, le altre due vittime furono il generale Sabato Martelli Castaldi e il generale Roberti Lordi. Dal nipote del martire, il signor Dario Lordi, abbiamo ricevuto un estratto della biografia a firma di Michele Soffiantini. Ne pubblichiamo un breve resoconto. Roberto Lordi nacque l'11 aprile 1894 a Napoli dal padre Gregorio e da Rosina D'Antona. Conseguito il brevetto di osservatore d'aeroplano il 3 novembre 1916, Lordi si distinse per l'eroismo dimostrato nelle battaglie del Brenta, del Piave e dell'Isonzo, compiendo numerose ricognizioni, e finendo anche ferito. L'entusiasmo e lo sprezzo del pericolo dimostrati gli valsero una Medaglia d'Argento e una Croce di Guerra al Valor Militare. Nel dicembre 1916, in servizio presso la 114ª Squadriglia, fu promosso al grado di tenente. Nel dicembre 1917, Lordi fu ammesso al corso di pilotaggio presso il Campo Scuola Aerea di Cascina Costa. Nominato pilota di aeroplano e conseguito il brevetto di pilota militare, il primo luglio 1918 fu assegnato al 3º Centro di Formazione Squadriglie di Ponte San Pietro (BG) ed il 13 agosto successivo fu trasferito all'89ª Squadriglia S.V.A.. Il 28 dicembre 1918, trasferito all'Aviazione della Tripolitania. Nel 1920 portò a termine, nonostante le condizioni atmosferiche fossero state particolarmente avverse, il Raid aereo Roma-Atene; nel 1925 partecipò al Raid Torino – Tunisi – Tripoli e ritorno ma tale prova non fu coronata dal successo finale. Divenuto capitano il 31 marzo 1923, il 10 settembre successivo fu assegnato al 1º Stormo Aeroplani da Bombardamento. Nel maggio 1924 fu assegnato al XIII Stormo Aeroplani da bombardamento (lo Stormo di Ferro). Il 23 giugno 1928 prese parte al raid Torino – Roma; pochi giorni dopo, il 28 giugno, assieme a Italo Balbo e all'amico aviatore Sabato Martelli Castaldi, partecipò al raid Roma – Londra, ed al successivo Londra – Berlino – Monaco – Roma, realizzato nei primi giorni del mese di luglio. Dal 16 aprile 1929, Lordi prestò servizio come comandante all'Aviazione della Cirenaica. Distintosi nel corso delle operazioni per la conquista e l'occupazione della regione delle oasi di Cufra, fu per queste azioni promosso al grado di colonnello per merito di guerra il 17 luglio 1931. L'utilizzo di bombe all'iprite nel bombardamento dell'oasi di Tazerbo del 31 luglio 1930 e durante l'attacco a Cufra nel gennaio 1931, ordinato dal generale Rodolfo Graziani non lo lasciò indifferente. Gli effetti devastanti di quel tipo di ordigno, furono riportati in una testimonianza scritta che Lordi stesso inviò direttamente a Roma. Fu questo il primo degli episodi con i quali iniziò a manifestare il suo disallineamento con gli ideali propagandati dal governo fascista. Lordi fu severamente punito da Rodolfo Graziani "per avere di sua iniziativa portato medicine ai libici nel campo di concentramento di Agedabia". Nell'aprile 1931 gli venne assegnato il premio Fondazione "Garda" per aver compiuto nell'anno 1930 la maggiore attività aerea (343 h 10') senza causare alcun danno al materiale. Considerata l'intensa attività bellica di volo compiuta nell'anno 1931 gli venne attribuito il premio d'aviazione con diploma di Medaglia d'Oro dalla Fondazione "Francesco Baracca" in data 19 giugno 1932. Il giorno 11 maggio 1933, ricevuto il Re Vittorio Emanuele III presso il Comando Aviazione di Bengasi, concluse la sua esperienza di vita coloniale in Cirenaica e rientrò in Italia. Il 7 settembre 1933, su ordine del Ministero dell'Aeronautica, Lordi fu inviato in Cina a capo di una missione di Cooperazione Militare Aeronautica. Superate le forti diffidenze iniziali, alimentate ad arte dalla parallela missione americana già presente in Cina, Lordi, grazie alla sua grande competenza in

ambito aeronautico, riuscì ad avvicinarsi al generale Chiang Kai-Shek. Dimostrando professionalità e rigore nel delicato compito di riorganizzazione dell'aviazione cinese, si dedicò profondamente, in qualità di Consigliere Capo alla formazione dei piloti e degli specialisti cinesi. Nel dicembre 1933, facendosi spontaneamente avanti per organizzare e dirigere in prima persona un bombardamento aereo nel Fukien, volto a sedare una ribellione scoppiata contro il "Generalissimo", Lordi diede una svolta alla missione militare italiana: grazie alla sua condotta seria, efficace e disinteressata egli riuscì a conquistarsi la massima fiducia da parte di Chiang Kai-shek. Nessuno straniero, sino a quel momento, aveva pensato di mettere così a rischio la propria vita per la Cina. Il 18 maggio 1934 Chiang Kai-Shek, assunta la carica di Alto Commissario dell'Aeronautica Cinese, con una solenne cerimonia militare svoltasi a Nánchang, attribuì a Lordi le funzioni di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Cinese, facendolo divenire così Capo dei Consiglieri Esteri del Generalissimo e unico militare al mondo a esercitare incarichi di tale importanza in due nazioni. Divenuto Capo della Commissione Aerea Cinese degli Affari Aeronautici Militari, e sbaragliata con il suo carisma la concorrenza americana e tedesca, nel gennaio del 1935 Lordi riuscì a chiudere un accordo con il ministro delle finanze cinese per la realizzazione di una fabbrica di aeroplani italiana in Cina. L'efficacia dell'azione di Lordi nel corso della missione di cooperazione militare portò all'Italia ampi benefici commerciali, che si materializzarono in commesse d'acquisto per un gran numero di aeroplani destinati all'Aviazione cinese. La folgorante ascesa di Lordi in Cina, promosso generale di brigata aerea il 21 marzo 1935, s'interruppe bruscamente con l'estromissione dal comando della missione, voluta da Benito Mussolini. Il provvedimento fu presumibilmente preso in seguito alla relazione trasmessa direttamente da Lordi al Duce e al Ministero dell'Aeronautica il 20 aprile del 1935, unitamente ad altre comunicazioni inviate in altri dispacci, in cui egli denunciò la scarsa trasparenza e l'incapacità degli esponenti di governo e dei rappresentanti delle aziende italiane nella gestione delle commesse commerciali con la Cina. La denuncia di Lordi, unita all'invidia per l'accresciuto carisma personale e per i brillanti successi ottenuti al fianco del Generalissimo, gli attirò l'avversione profonda delle alte sfere militari e politiche del regime fascista, da cui egli prese allora a dissociarsi in modo netto e manifesto. Convocato in Italia d'ordine superiore con motivazioni pretestuose, per approfondire questioni relative alla missione, e salutato alla partenza dal Generalissimo, Lordi lasciò Shangai il 26 agosto 1935 sbarcando a Dalian, rientrando via Siberia in Italia l'8 settembre 1935, per raggiungere infine Roma il 10 settembre. Fin dal suo arrivo al confine di Tarvisio, Lordi e la moglie furono sottoposti a stretta sorveglianza da parte dell'OVRA, la polizia politica fascista, che lo sottopose a pedinamenti continui, controllo della corrispondenza postale e delle conversazioni telefoniche. Destituito dall'incarico, Lordi fu collocato a riposo d'autorità, per raggiunta anzianità di servizio, il 5 ottobre 1935. Nella convinzione che Lordi volesse rientrare clandestinamente in Cina e nel timore delle ripercussioni internazionali che la sua presenza in quella nazione avrebbe potuto creare, si provvide a limitare la sua libertà di movimento. Tuttavia, la presa di posizione in favore di Lordi da parte di Chiang Kai-shek e della moglie Soong May-ling fu immediata; con determinazione e insistenza, essi richiesero più volte ufficialmente a Mussolini il rientro di Lordi in Cina. In un fonogramma del 2 novembre 1935, l'Ambasciatore italiano a Shangai riportò al Ministero degli Affari Esteri alcuni punti salienti del colloquio avuto con Chiang Kai-Shek che intervenne sulla questione Lordi dichiarando in un telegramma al Duce che "lo si privava del braccio dritto e che non era giusto che egli ricominciasse ad affiatarsi con altri esperti". La caduta in disgrazia di Lordi nei confronti del Duce, che non fornì mai alcuna reale motivazione ufficiale al Generalissimo, compromise le relazioni diplomatiche tra Italia e Cina fino a portare al fallimento la missione militare aeronautica italiana. Neanche il dono personale inviato da Mussolini a Chiang Kaishek, un aereo trimotore Savoia-Marchetti S.72, spedito in volo ad inizio agosto 1935 con il colonnello Scaroni, successore designato di Lordi, riuscì a risollevare i rapporti diplomatici e militari italo-cinesi ormai deteriorati. La crisi generata dall'estromissione di Lordi, nonostante gli sforzi di Scaroni, favorì il subentro americano nella cooperazione militare con la Cina, che si verificò parallelamente all'orientamento progressivo della politica estera italiana in favore del Giappone. Allontanato dall'Arma Aeronautica a poco più di quarant'anni di età, Lordi si ritirò a Genzano di Roma, trovando impiego nel 1939 presso il Polverificio Stacchini in Via Merulana a Roma, insieme all'amico generale Sabato Martelli Castaldi, anch'egli estromesso dall'Aeronautica per contrasti col regime. Il 13 giugno 1940, con l'Italia appena entrata in guerra, inoltrò al generale Pricolo, Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, apposita istanza per poter rientrare in servizio ed essere destinato ai reparti operativi. Tale pratica non ebbe alcun seguito L'otto settembre 1943 Lordi partecipò all'azione contro i nazisti a Porta S. Paolo; entrato con determinazione nella resistenza partigiana, aderì al Fronte Militare Clandestino del colonnello Montezemolo, nonostante soffrisse di cuore. Dal primo ottobre 1943 al 24 marzo 1944, Lordi partecipò attivamente alla guerra di liberazione con le formazioni partigiane dislocate in territorio laziale e abruzzese, in particolare sui Monti Prenestini. Stabilì efficaci collegamenti informativi via radio con gli Alleati, utilizzando apparecchiature clandestine da lui stesso installate e gestite. La sua attività clandestina nella resistenza fu compromessa da un delatore che fornì prove alle S.S. tedesche delle sue azioni di sabotaggio. Il diciassette gennaio le S.S. fecero irruzione nella sua abitazione, dove trovarono alcune armi e l'autocarro utilizzato per i sabotaggi, ma non riuscirono a catturarlo. Per ritorsione, le S.S. incarcerarono il conte Stacchini, titolare del polverificio, arrestato con l'accusa di aver fornito polvere da sparo ai partigiani. Pur avendo la possibilità di mettersi in salvo, nonostante le sue precarie condizioni di salute, Lordi non esitò con Martelli Castaldi, anch'egli ricercato per lo stesso motivo, a consegnarsi spontaneamente quale reale responsabile delle azioni di sabotaggio, offrendo la propria vita in cambio di quella del conte. Incarcerato la sera del 17 gennaio del 1944, fu rinchiuso per sessantasette giorni nella cella nº 4 del carcere di Via Tasso. Durante la prigionia, consapevole ormai del tragico destino che lo attendeva, Lordi, fingendo un malore, chiese alle S.S. l'intervento del suo medico personale ed amico, il cardiologo professor Giovanni Borromeo, medico che aveva aderito alla resistenza partigiana. Una delle radio clandestine con cui Lordi comunicava con il Comando Alleato era nascosta negli scantinati dell'ospedale Fatebenefratelli, dove il medico operava, prodigandosi con grande rischio personale nel tentativo di salvare cittadini romani della comunità ebraica dalle deportazioni. Durante la finta visita cardiologica avvenuta privatamente in un ufficio del carcere, visita concessa in rispetto alla sua posizione di alto ufficiale, Lordi, temendo di cedere alle torture naziste, chiese a Borromeo di imparare a memoria una lista di nomi di persone a lui legate nella lotta partigiana, allo scopo di avvisarle prontamente e di farle porre in salvo, nel caso non fossero ancora a conoscenza del suo arresto e del rischio che ciò comportava. Nell'ultima lettera trovata all'interno della cella n° 4 di via Tasso e destinata alla moglie, scritta su un foglio di recupero ciclostilato in tedesco, salutando per l'ultima volta i suoi cari, Lordi espresse il desiderio che la sua salma fosse recuperata e potesse riposare un giorno accanto alla moglie. Neanche il disperato ed estremo tentativo della moglie di Lordi di chiedere a Rodolfo Graziani un intervento presso le alte sfere naziste, potè cambiare il destino che lo attendeva. Torturato sino all'ultimo giorno di vita, Lordi non rivelò alcun nome ai suoi aguzzini nazisti. Il 24 marzo 1944, Roberto Lordi fu fucilato dai tedeschi alle Fosse Ardeatine morendo al grido di "Viva l'Italia". Decorato di Medaglia d'oro al Valor Militare per l'eroismo dimostrato sino all'ultimo istante di vita, gli è stata riconosciuta la qualifica di "Partigiano Caduto" per aver partecipato alle operazioni di guerra con le formazioni partigiane dislocate in territorio nazionale dal primo ottobre 1943 al 24 marzo 1944.
(estratto dalla biografia)

DA MONDOVÌ A VERONA IN MONGOLFIERA L'IMPRESA DI JOHN AIMO

John Aimo (primo a destra nella foto) a Villafranca di Verona

Giovanni John Aimo ce l'ha fatta. Ha volato a bordo della sua mongolfiera per 265 chilometri, precisamente da Mondovì, nel Cuneese, a Villafranca di Verona, in poco più di quattro ore. E questa impresa gli è valso il record di volo con pallone aerostatico, che prima di oggi era 171 chilometri. L'impresa – come racconta Repubblica – è stata compiuta a bordo del pallone "GCGVV Cameron Z90" di 2450 metri cubi. John Aimo è pilota di mongolfiere dal 1979. È il campione italiano di volo in mongolfiera attualmente in carica. Pilota e istruttore di volo ha anche aperto a Mondovì, cittadina che è la capitale italiana del volo in mongolfiera, la scuola per piloti disabili, unica al mondo. Aimo detiene anche i record italiani di volo con pallone aerostatico per altitudine (9.400 metri) e per durata di volo, con oltre 9 ore di volo in quota e ha superato le 8500 ore di volo. John Aimo, brevetto di volo in mongolfiera n.3 conseguito nel 1981, è campione sportivo e istruttore di volo. Con la sua passione sportiva e la partecipazione costante alle gare internazionali, è diventato uno dei nomi più conosciuti nell'ambiente aerostatico internazionale. Ecco il suo curriculum: ha partecipato dal 1989 a tutti i campionati italiani, totalizzando 6 titoli nazionali, 12 secondi posti e 4 terzi posti. Ha partecipato a 11 campionati del mondo di volo in mongolfiera, disputati in Francia, Austria, Lussemburgo, Stati Uniti, Giappone, Canada, Australia. Ha partecipato a 13 campionati europei di volo in mongolfiera, disputati in Lussemburgo, Inghilterra, Austria, Polonia, Spagna, Francia, Ungheria. Ha partecipato a 4 campionati del mondo di pallone a gas, disputati in Germania, Stati Uniti, Austria e ai World Air Games in Spagna e a due Gordon Bennett nel 2013 e 2014. Ha vinto per quattro volte la competizione internazionale di volo in montagna a Chateau d'Oex, in Svizzera, dove ha pure vinto la coppa David Niven per la lunga distanza e la coppa Michel Arnould per la lunga distanza con palloni piccoli. Ha fondato l'Aeroclub "Mongolfiere di Mondovì" di cui è stato il primo presidente. Ha volato per 265 chilometri in mongolfiera da Mondovì, nel Cuneese a Verona in poco più di quattro ore. L'impresa è del pilota monregalese Giovanni "John" Aimo. Un viaggio che entrerà nel libro dei primati dell'Aeroclub Italia, perché rappresenta il record italiano di distanza in volo per un pallone aerostatico, che fino a oggi era di a 171 km. L'impresa è stata compiuta a bordo del pallone "GCGVV Cameron Z90" di 2450 metri cubi, John Aimo è pilota di mongolfiere dal 1979. È il campione italiano di volo in mongolfiera attualmente in carica. Pilota e istruttore di volo ha anche aperto a Mondovì, cittadina che è la capitale italiana del volo in mongolfiera, la scuola per piloti disabili, unica al mondo. Aimo detiene anche i record italiani di volo con pallone aerostatico per altitudine (9.400 metri) e per durata di volo, con oltre 9 ore di volo in quota.

(estratto da: veronasettegiorni.it)

Davide Olivati

WOMEN MOTORS BOOTCAMP
LA PRIMA EDIZIONE A BOSCOMANTICO

"Un evento dalle donne per le donne", ecco riassunto il Women Motors Bootcamp che si è tenuto nell'ultimo fine settimana nell'aerea a nord dell'aeroporto di Boscomantico. Nato da un'idea di Domitilla, coadiuvata da un team perfetto e da Pierpaolo di Officine Vivaldi, ha chiamato a raccolta donne e ragazze di tutte le età accomunate dalla passione per le due ruote e per tutto quello che gravita intorno a questo eccitante mondo, e per tre giorni, intensi e frizzanti, hanno preso possesso dell'area a nord dell'Aeroporto di Boscomantico. Bikers navigate, ma anche e soprattutto, alla prima esperienza si sono scatenate nelle diverse esperienze proposte da WMbootcamp. Per le motocicliste in erba, addirittura alcune senza mai essere salite su una moto prima d'ora, corsi di guida accompagnate e seguite, passo passo, da istruttori di Donne in sella, per le più esperte prove di "Flat track" a cura di Di Traverso School o addirittura tour tra le colline del Veronese seguendo le indicazioni del navigatore appositamente messo a disposizione sulle moto da TomTom Italia, uno dei numerosi sponsor dell'evento. Oltre a questo, gettonatissimi, anche i corsi di meccanica con "Scuola di moto", quelli di saldatura con il personale di Saldatrici Arroweld e il corso di Orientamento al Moto Rally, RoadBook ed Teoria dell'enduro by Lady Enduro Project. Ad orari prestabiliti anche il corso di Difesa Personale per donne con esercizi di Krav Maga gestito da Krav Maga Italia. Oltre a questo, grazie alla partnership con l'Aeroclub di Boscomantico voli sul lago, lanci in tandem con il paracadute con lo Skydive di Verona e la possibilità di provare a fare drift con le auto di Pattuglia Acrobatica 75. Prerogativa, come da titolo e almeno per questa edizione, l'ammissione alle sole donne, gli unici uomini ammessi sono stati gli addetti dello staff, la sicurezza e i rappresentanti dei media che si sono scatenati alla ricerca di ogni possibile sguardo o inquadratura intrigante aiutati in questo dalle bellissime partecipanti l'evento. Per tutta la durata dell'evento ha funzionato ininterrottamente un servizio di catering che ha saziato la fame e soprattutto la sete delle bikers. Girando tra le tende e i vari "School Bus" ci siamo soffermati spesso ad ammirare con quanta

padronanza alcune ragazze dominano mostri a due ruote che probabilmente intimorirebbero tanti "maschioni", ed è stato simpatico vedere con quale altrettanta delicatezza alcune si sono avvicinate per la prima volta alla moto e piano piano si sono lasciate andare prendendo sempre più confidenza con il mezzo. Interessatissime e prodighe di domande durante i corsi di meccanica, immaginiamo già le corrette obiezioni fatte al meccanico al prossimo tagliando della motocicletta, magari del compagno. Stesso discorso anche al corso di saldatura dove alcune di sono davvero distinte pur non avendo mai toccato prima una saldatrice. Anche il meteo ha voluto aiutare, regalando una tre giorni di temperature gradevoli fino al tramonto, sempre splendido a Boscomantico.

(estratto da :The Aviation.net di Davide Olivati)

Fausto Bernardini

UNO DI LORO

Quando, subito dopo il corso di pilotaggio fui assegnato al Secondo Stormo, e nell'ufficio del Comandante giurai a sciabola sguainata fedeltà alla Patria, le poche parole che quell'uomo taciturno mi disse furono: "Apparterrà al 14° Gruppo. Veda di rispettare tutti coloro che sono arrivati prima di lei e di onorare le tradizioni". Il Gruppo non mi accolse stendendo un tappeto rosso cardinalizio e, prima di diventare "uno di loro", dovette trascorrere un bel po' di tempo. Un periodo nel quale non avrei mai immaginato quanto sarebbe stata bella la mia vita tra quegli uomini. Certamente, non priva di sacrifici. E nemmeno, nel primissimo periodo, di quelli che oggi con tanta facilità si identificano in "atti di nonnismo", considerandoli dei reati. Molti gruppi dell'AM hanno la famosa vasca dei pesci rossi; al 14°, che non l'aveva, subito dopo il primo voro sul G91R (monoposto) si era invitati per una foto ricordo di fronte al gabbiotto degli specialisti. Prima c'era lo scatto insieme al pilota chase e al crew chief, poi, guarda caso, da solo la foto ricordo di quella memorabile giornata. Non riesco ancora a immaginare quanti litri d'acqua mi scaraventarono addosso. Solo dopo, seppi che due sergentoni friulani erano saliti sul tetto del gabbiotto con un bidone delle immondizie a testa, pieno d'acqua fino all'orlo. Di corsa in camera a mettere la tuta asciutta, che mia madre aveva amorevolmente lavato e stirato, e poi di nuovo al Gruppo. Dopo quel bagno, le azioni che oggi qualche politico ha definito "deplorevoli atti di bullismo", potevano considerarsi finite. Comunque, si restava burbe fino al raggiungimento della Combat Readiness: circa duecento voli per la durata stimata di un anno: il periodo necessario a comprendere appieno il significato delle poche parole dette dal Comandante di Stormo nel suo ufficio, il giorno del giuramento. E com'era, dopo un anno, la vita al 14° Gruppo? Ne era valsa la pena sopportare quelle terribili "torture"? Chiudo gli occhi e ricordo. Siamo a bordo di quattro jet allineati in pista, prima del decollo. Sotto le ali ci sono le piccole bombe da esercitazione. Solo il numero due ne è sprovvisto, perché ha appena iniziato la fase addestrativa dei poligoni e, finché non dimostrerà al numero tre la dovuta sicurezza, non sparerà e non sgancerà armamenti di caduta. Io, ormai, sono stato sguinzagliato! Sono da poco Combat Ready e nessuno, eccetto il direttore del poligono, mi controllerà. I musetti dei quattro G91 si alzano e si abbassano durante le prove motore. Infine il numero tre si volta verso me, per vedere se ho terminato i controlli. Annuisco, abbassando il casco. Lui ripete al due lo stesso movimento e subito dopo il rombo del numero uno si fa sentire, mentre dalla turbina esce prepotente una forte scia di calore. A distanza di sei secondi l'uno dall'altro partono gli altri e infine tocca a

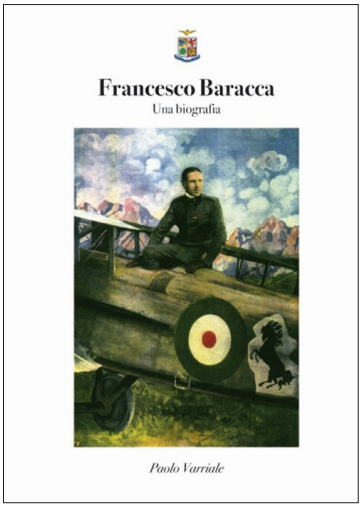
me. Mollo i freni e il G91 scatta come un luccio sotto il pelo dell'acqua. Nessuno ha mai visto come si muove un luccio? Molto rapidamente! Un attimo e a 140 nodi stacco da terra, puntando in alto per superare la scia lasciata dagli altri. Qualche scossone di turbolenza si fa sentire sulle ali, ma la potenza del turbogetto fa in modo di uscirne subito. Il volo a Maniago è un volo breve: appena 40 minuti, durante i quali bisogna fare di tutto e molto alla svelta. Dopo il ricongiungimento in formazione, il leader imposta una virata in cabrata e quando il muso torna sotto l'orizzonte, ordina con un movimento di coda di allargarsi per il trimmaggio (l'aggiustamento preciso dello sforzo sui comandi). Poi si cambia canale radio per contattare il direttore del poligono, che ci autorizza ad entrare per effettuare due passaggi di bombardamento a volo radente (circa dieci metri di quota a 700 chilometri l'ora) e quattro passaggi di mitragliamento. La tensione (inconscia) aumenta a bordo del mio caccia. Non devo perdere di vista chi mi precede e nemmeno allontanarmi troppo, per non infastidire chi mi segue; mantenere la quota e la velocità in circuito, togliere le sicure prima di affondare verso il bersaglio, portare il collimatore alla base del giardinetto che precede il tabellone dello skip. Scendendo, vedo la fumata della bomba del tre, che ha centrato il bersaglio. Ora sono alla distanza giusta e premo il pulsante in alto sulla cloche. Poi, dopo aver sorvolato a pochi metri il bersaglio, inizio a puntare il cielo. "Numero quattro da Maniago: Skip!" che significa centro. Accidenti! C'è un urlo di gioia del quale sono sia l'autore che l'unico ascoltatore. Nel bombardamento a volo radente basta una delle due bombe a bersaglio per qualificarsi, ed io sono già qualificato. La seconda bomba, come andò? In verità, non la ricordo! Ora è la volta del mitragliamento. Il circuito è leggermente più alto, ma gli altri parametri pressappoco si equivalgono. In sottovento vedo i fumetti delle pallottole del numero uno, poi passa il due, senza dipingere il terreno e dopo il tre, che pare averle messe tutte dentro. Ed eccomi col muso dell'aereo che cerca il tabellone e con la mano sinistra che toglie l'ultima sicura, mentre il pipper si piazza su quel grande lenzuolo bianco. Mi avvicino... ancora un po'... premo il grilletto che è davanti la cloche. Un rumore fortissimo e un violento scuotimento. Un millesimo di secondo per vedere dove sono finiti i colpi e una forte tirata indietro alla barra, per imprimere circa sei G al mio cavallo alato, allo scopo di evitare i colpi di rimbalzo (6 G, ai bei tempi che pesavo 70 chili, equivalevano a 420 chili di peso). Sono bagnato come un pulcino, quando il leader decide di salutare il direttore di poligono (un pilota del 14°) con un paio di looping e qualche tonneau in formazione stretta. Non c'è tempo da perdere, perché siamo quasi al limite di carburante. Quindi, numero quattro svelto a prendere posizione in ala destra perché è già iniziata l'affondata del looping. Il numero tre conferma che siamo tutti a posto e la prima manovra inizia a prendere forma, sui prati di Maniago. Tanto per riposarci, i G sono diminuiti: solo quattro per il looping, ed io mordo quell'ala come un mastino. Cielo, sole, cielo, orizzonte, terra, terra, la velocità è molto alta e la torre del poligono diventa sempre più grande. Tutti fermi. Tutti zitti. Sfrecciamo di lato al direttore come quattro pallottole strette fra loro. "Come stiamo a carburante?" chiede il leader. Siamo al limite, ma io e il due aspettiamo che sia il numero tre a dirlo. Infine, via verso Treviso.Di corsa al Gruppo per il de-briefing e subito la SOR che mi chiama per tornare in volo. Questa volta sarò da solo per una MIP (missione profilo). Un volo BBQ (bassissima quota) con l'obiettivo da fotografare dalle parti di Piacenza. La navigazione è già preparata su un folder, che mi viene dato dal pilota di SOR: "Vai veloce, che quando torni gli specialisti devono configurare il tuo aereo per gli attacchi del pomeriggio". Non si è ancora asciugato il sudore del volo precedente che già sono legato a bordo, stretto come un salame. Ma sono felice di tornare in volo. Scoppia la cartuccia d'avviamento e fischia la turbina; pochi minuti e sono sulla Val Padana, diretto verso il mio obiettivo, che fotograferò con la macchina di sinistra. Una strisciata da dare in pasto all'Ufficiale Intelligence e ai fotografi. Ecco il fiumicello, la curva della strada, il paesino sperduto sugli Appennini e dopo il ponte stradale la ferrovia con la stazione da immortalare. Cinquecento piedi di quota, 350 nodi, giù il collimatore sinistro. Scarica iniziale, prima che il mirino passi sulla stazione. Scarica per fotografare e scarica finale. Poi via, verso casa. Oggi è una giornata splendida e nella strada del ritorno posso anche distrarmi un po', a guardare i barconi che navigano sul Po o la laguna veneta con le sue barene colorate di verde e di rosa. Poi, sulla pista di casa, la decelerazione, la virata finale, l'atterraggio con l'apertura del paracadute freno. Sono appena le undici e ho già volato due volte. Ho tutto il tempo di vedere i risultati del poligono e quelli della foto, prima di andare a pranzo. A mezzogiorno e mezzo, uno stuolo di piloti con i loro berrettini azzurri, le tute grigie e gli stivaletti neri, sta dirigendo alla mensa ufficiali. Si mangia molto bene, per recuperare le energie spese volando. Per oggi il mio turno di volo lo considero concluso, ma forse non sarà così. Il Capo, tra una forchettata e l'altra di spaghetti al ragù, ci informa che questa sera ci saranno i notturni. Io ho già volato due volte, quindi penso che... Quindi, proprio il Capo mi informa che sono pianificato per un turno di SOR e un volo notturno. Me la sento? Assolutamente sì! Nella foto, un G91 del 103° Gruppo, i nostri cugini.

LO SCAFFALE DEL CIRCOLO

ROLAND GARROS
L'uomo che baciava le nuvole

In un tempo neppure troppo lontano uno sparuto manipolo di temerari decollava a bordo di improbabili macchine volanti per compiere voli radenti il suolo, spesso conclusi prima del previsto con atterraggi catastrofici, apparecchi distrutti e vite spezzate nel fiore degli anni. Di questa legione di «aviatori metà teatranti e metà rompicollo» Roland Garros è stato uno dei rappresentanti più valorosi, tanto che proprio a lui si devono alcune imprese entrate nella leggenda, fra cui tre record di altezza e la prima traversata senza scalo del Mediterraneo. Per non parlare dell'importanza che le sue innovazioni ebbero nella storia dell'aeronautica militare, come la messa a punto di un meccanismo che consentiva di sparare attraverso l'elica degli aeroplani, rendendo così possibili i primi duelli aerei già nel corso della Grande Guerra. Redatte tra il 1915 e il 1918, durante la lunga prigionia in Germania, queste sue memorie - definite da Philippe Forest un «formidabile romanzo d'appendice» - ci consegnano un ritratto sfavillante e spassoso di un mondo che non contempla l'attesa perché capace di guardare solo al futuro. E soprattutto quello di un genio impavido e a tratti schivo, afflitto da «una ripugnanza istintiva per il peso» e disposto a morire pur di ammirare lo spettacolo abbagliante del mare di nuvole e la «luce vergine nell'aria vergine».

FRANCESCO BARACCA
Una Biografia di Paolo Varriale



Francesco Baracca è uno di quei personaggi per cui riesce difficile dire quando si sia sentito nominare la prima volta. È una di quelle figure ormai fissate nella memoria collettiva del nostro paese, per sempre associata all'insegna del Cavallino Rampante, come ce lo presenta un'immagine accanto al suo SPAD servita da ispirazione ad innumerevoli illustrazioni. La fama di cui ancora gode ne fa un caso forse unico fra personaggi della Grande Guerra non meno meritevoli ed oggi sovente ricordati solo da ristretti circoli o confinati alla toponomastica stradale, tanto che, sia pure per mere esigenze di rima, il nome di Baracca è entrato addirittura a far parte delle strofe di una conta per bambini. Tale familiarità però il più delle volte si rivela essere l'eco di un'epopea più che una vera conoscenza. Già in vita i racconti delle sue imprese venivano ammantati nel mito che lo spirito dei tempi accompagnava ai piloti da caccia e tale processo è proseguito senza soluzione di continuità, accentuandosi anzi col passare del tempo, giacché attraverso le epoche e le temperie culturali di quest'ultimo secolo il personaggio ha mostrato una eccezionale resistenza al passare degli anni. Ciò però è avvenuto al prezzo di un processo di sublimazione in cui l'uomo perdeva spessore a favore di una raffigurazione dell'eroe sempre più stereotipata, rendendo la figura di Baracca sempre più simile alla statua in bronzo eretta nella piazza di Lugo che ad una persona reale. Le fattezze sono somiglianti, così come effettivamente avvenute sono le imprese perpetuate nella base in travertino, ma un monumento rimane pietra e metallo. Scopo di questo lavoro è di ritornare sangue e ossa a quella che rischiava di ridursi ad una pura figura simbolica, in un processo di reintegro e riscoperta da cui Francesco Baracca fosse restituito ad una dimensione vera e quotidiana, ove le qualità della persona avessero risalto e considerazione proprio perché riferite ad un uomo reale, calato nei suoi tempi ma a confronto con esigenze e situazioni non solo esclusive della sua epoca. Per tale compito è stato possibile avvalersi non solo dei documenti conservati negli archivi, primi fra tutti quelli dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare e del Museo di Lugo, ma soprattutto delle oltre settecento lettere oggi note che Baracca scambiò con la famiglia, gli amici ed i colleghi fin dall'adolescenza, assieme alle testimonianze di chi ebbe la ventura di conoscerlo e frequentarlo, in una riscoperta che presenti accanto all'abile pilota, al grande comandante ed al maggiore asso della caccia italiana del primo conflitto mondiale, pure i numerosi lati di una personalità affascinante, sfaccettata e dai molti e svariati interessi, ricca di curiosità e senso dell'umorismo. Un processo in cui Baracca risulta lungi dall'esser ridimensionato, rivelandosi nella pienezza di una esistenza tanto più notevole quando la si sfrondi dagli orpelli, cui espressamente fece riferimento Silvio Scaroni, secondo con 26 vittorie nella lista degli assi, a Lugo in occasione delle celebrazioni per il cinquantesimo anniversario della morte: Noi, suoi vecchi compagni di lotta, non sentiamo di dover ricorrere a immagini mitologiche per ricordarlo; non sappiamo vedere Baracca come una Pallade Atena appena uscita tutta armata dal cervello di Zeus. Per noi non è un semidio, ma più semplicemente un uomo eccezionale, per cui il solo essergli vicino era considerato dai piloti grande privilegio.

EVENTI

Domenica 14 aprile Aeroporto di Boscomantico
ore 9.00
Incontro con Lorenzo Dalla Valentina, autore del libro «Boeing 747»
da 50 anni la regina dei Cieli, Cierre Edizioni.
Intervengono il comandante Paola Gini e Alessio Meuti

CAMPAGNA TESSERAMENTO 2019
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 2019 e contiamo sul tuo contributo. Puoi iscriverti o rinnovare la tessera per soli 5 euro. Contattaci.
email: quellidel72@libero.it

IL CIRCOLO DEL 72

www.quellidel72.it

www.ilfrontedelcielo.it

www.veronavolat.it

www.volidasogno.it

Find us on Facebook

Circolo del 72

Il fronte del cielo

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

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

Rimpatriate leoni del 72° intercettori teleguidati