

Il CORRIERE *dell'*AVIATORE



PERIODICO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE UFFICIALI AERONAUTICA (ANUA) FONDATO NEL 1953 DA LUIGI TOZZI

Direzione-Redazione-Amministrazione: 00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25 - Tel. 0632111740



REPUBBLICA ITALIANA

2 giugno 2021 - 75° anniversario

**VOLATO
PIÙ IN ALTO**



*la scomparsa
del
Presidente
Emerito*

**Gen. S.A.
Mario Majorani**



A.A.A.



A.N.U.A.



A.N.E.C.M.A.



A.P.A.



A.T.A.

*ATTO D'INTESA
tra le cinque*

ASSOCIAZIONI AERONAUTICHE

N. 7-8/2021

IL CORRIERE dell'AVIATORE

Periodico dell'Associazione Nazionale
Ufficiali Aeronautica (ANUA)
fondato nel 1953 da Luigi Tozzi

N.7-8 Luglio-Agosto 2021

Ufficio Presidenza Nazionale
Direzione - Redazione - Amministrazione
00192 Roma - Via Marcantonio Colonna, 25
Tel./Fax 06 32111740

E-mail: anua.aeronautica@virgilio.it

"Il Corriere dell'Aviatore"

E-mail: anuacorriere@virgilio.it

Direttore editoriale

Claudio Debertolis

Direttore Responsabile

Guido Morganti

Redazione

**Guido Bergomi, Francesco Falcucci, Angelo Pagliuca,
Luciano Sadini, Claudio Scura**

Segretario Generale ANUA

Norberto Vassalli di Dachenhausen

Autorizzazione Tribunale di Roma 2546 del 12-2-52
ANUA/Centro Studi Editrice proprietaria



Impaginazione e Stampa: **STR PRESS srl**

00071 Pomezia (Roma) • Via Carpi, 19

Tel. 06.91251177 • Fax 06.91601961

www.strpress.it • info@esstr.it

Stampato nel mese di giugno 2021

Numero di 52 pagine

I contributi scritti sono forniti a titolo gratuito ed in formato elettronico; essi non debbono superare le tre cartelle e devono essere liberi da vincoli editoriali. La Direzione si riserva di pubblicarli o meno in funzione delle proprie esigenze. La responsabilità di quanto pubblicato su questo periodico è attribuita per intero agli autori il cui scritto rispecchia le idee personali e non quelle dell'ANUA. Elaborati e foto, che si intendono inviati a titolo di liberalità, non si restituiscono, anche se non pubblicati. La Direzione del periodico risponde, soltanto, di quanto previsto dalla legge sulla stampa.

Il periodico non è in vendita, ma viene inviato ai Soci in regola con il versamento della quota associativa annuale di **Euro 40,00**. I "Non Soci" possono richiederne copia.

La riceveranno gratuitamente con l'invito ad associarsi all'ANUA.

Il pagamento della quota associativa annuale deve essere effettuato con versamento intestato a:

ANUA-Associazione Nazionale Ufficiali Aeronautica
Via Marcantonio Colonna 25 - 00193 R O M A

Può essere utilizzato il c/c postale n° 7356880, oppure il bonifico bancario con IBAN IT98T0760103200000007356880

Nel caso in cui, per semplicità, si preferisca effettuare pagamento contanti tramite Sezione Territoriale, sarà cura di questa provvedere al versamento su uno dei predetti conti.



In questo numero:

Pag. 1 Editoriale Presidente Debertolis

PRIMA PAGINA

Pag. 2 In ricordo del Gen. S.A. Mario Majorani

Pag. 6 75° Anniversario della Repubblica

Pag. 8 Firma Atto d'Intesa 5 Associazioni Aeronautiche

AERONAUTICA.DIFESA

Pag. 10 Brigata Controllo Aerospazio

Pag. 11 90° Anniversario 4° e 15° Stormo

Pag. 12 Nuovo Comando Regione Autonoma Sardegna

LA NOSTRA STORIA

Pag. 13 Gli aerei nati sull'Arno

Pag. 19 La Regia Aeronautica e l'Aviazione di Marina (2)

Pag. 25 Giovanni Ancillotto

Pag. 27 Savoia Marchetti S55 X

ONORE AL MERITO

Pag. 30 Premio S. Ten. Pil. Marco Tosi

Pag. 32 Addio all'astronauta Michael Collins

SCIENZA – TECNICA – CONOSCENZA

Pag. 34 Terre rare

VITA SOCIALE E CULTURALE delle SEZIONI

Pag. 37 Volati più in alto

Pag. 37 Convocazione Assemblea Ordinaria Sez. di Roma

RICORDI... RIFLESSIONI... SENTIMENTI

Pag. 38 Ricordando Carlo Citelli

ATTO INTESA ASSOCIAZIONI AERONAUTICHE

Inserto speciale impaginato al centro della rivista

L'Atto d'Intesa tra le cinque Associazioni Aeronautiche, la cui sottoscrizione è illustrata a pag. 8, è volutamente impaginato al centro della pubblicazione e stampato come brochure con numerazione pagine propria per consentire l'eventuale separazione dal Periodico.



Editoriale

Carissimi Associati, inizio questo editoriale con un affettuoso pensiero al mio predecessore alla presidenza dell'ANUA, che ci ha lasciati e a cui esprimo il mio ricordo nella pagina del Corriere a lui dedicata. Poi desidero fare qualche riflessione proprio sulla nostra Associazione che ha dovuto superare questo periodo in cui tutte le nostre usuali attività si sono dovute fermare. E non abbiamo potuto fare molto per contribuire alla lotta contro il terribile nemico, che invece la nostra Aeronautica ha intrapreso pienamente, assieme alle Forze Armate sorelle.

Ma il nostro ruolo è quello di esaltare e sottolineare l'opera di chi in servizio è troppo occupato a svolgere il proprio compito per pensare anche a mettere in luce quello che sta facendo. Il nostro orgoglio di essere Ufficiali dell'Aeronautica Militare viene davvero alimentato dall'assistere a come la nostra Arma Azzurra ha reagito a queste imprevedibili circostanze, dimostrandosi risorsa preziosa per il Paese grazie alla sua struttura e alla sua dinamica organizzazione.

Uno dei significati principali del nostro mondo associativo è questo, manifestare in ogni circostanza i valori che la nostra Forza Armata esprime quotidianamente nella sua attività al servizio del Paese.

E in questo senso io trovo prezioso ed importante la convenzione raggiunta tra le cinque associazioni a carattere aeronautico, di cui ho avuto occasione di parlare nel precedente editoriale. La firma è stata apposta al documento concordato, esattamente nello spirito che avevo sottolineato. Ogni associazione mantiene le sue caratteristiche peculiari e la sua autonomia, ma esiste un'opera di coordinamento e collaborazione per ottimizzare le attività.

Questo ha un particolare significato in vista del prossimo centenario della nostra Aeronautica, dove il nostro contributo nelle celebrazioni deve essere ben mirato e coerentemente organizzato tra di noi, senza duplicazioni o dimenticanze.

Concentrandosi sulla vita dell'ANUA ricordo che il prossimo anno vi sarà il rinnovo delle cariche sociali nazionali, con l'elezione nell'Assemblea Generale del 2022 dei dieci consiglieri, dei sindaci e dei probiviri. I consiglieri eleggeranno poi il Presidente. Io vorrei invitare tutti i soci a partecipare attivamente a questo evento, soprattutto in veste di elettore, ma anche nella veste di candidato, quando vi sia una certa volontà a contribuire ai destini del nostro sodalizio.

Negli anni passati si è fatto secondo me un uso eccessivo di deleghe, favorendo un certo disinteresse da parte della maggioranza dei soci. Il nostro regolamento prevede diverse modalità di votazione. Quella principale ovviamente sarebbe quella di partecipare fisicamente all'Assemblea e lì esprimere le proprie preferenze. Ma per chi non è nelle condizioni di farlo, esiste la possibilità di votare da remoto con un sistema in doppia busta. Questa garantisce da una parte la segretezza del voto e dall'altra il controllo del diritto di voto di quel determinato socio che deve risultare in regola con il pagamento delle quote associative. Poi in forma residuale vi è un sistema di deleghe che può arrivare sino a cinquanta per singolo delegato. Ultimamente i sistemi residuali sono stati più impiegati di quelli principali, per ovviare pragmaticamente a una scarsa partecipazione al voto.

Sarebbe mio desiderio nel periodo che ci separa dalle nuove elezioni, che stiamo pensando di programmare in maggio, che vi fosse un momento di riflessione da parte di tutti che inducesse a una maggior partecipazione consapevole al voto. Per questo nei prossimi numeri del Corriere apriremo una campagna di sensibilizzazione su questo tema.

Il Presidente Nazionale ANUA
Gen. S. A. (r) Claudio Debertolis

Convocazione 70^a Assemblea Generale Ordinaria ANUA

L'Assemblea in oggetto è convocata presso la Casa dell'Aviatore in Roma,
in prima convocazione il giorno 22 ottobre 2021 alle ore 22.00 ed
in seconda convocazione il giorno **30 ottobre 2021** alle **ore 10.00**.

L'ordine del giorno sarà comunicato appena possibile

IN RICORDO DI MARIO MAJORANI

Gen. Squadra Aerea e Presidente emerito dell'ANUA

Nelle prime ore del mattino dell'11 giugno 2021 la triste notizia corre veloce all'interno della comunità aeronautica da un capo all'altro del Paese lasciando tutti costernati: il Gen. S.A. Mario Majorani ci ha lasciato per il suo ultimo volo.

Eravamo tutti consapevoli che negli ultimi tempi il suo stato di salute non era più come nei periodi migliori, ma conoscevamo la sua forte fibra affiancata da una volontà indomita che ci facevano ben sperare. Purtroppo il destino ha deciso diversamente. Conosciuto ed apprezzato per le sue capacità nel ruolo di Comando, ha sempre saputo instaurare con i suoi interlocutori e collaboratori un rapporto coinvolgente e trascinate sinonimo di autorevolezza più che di autorità. Ascoltando i commenti, i racconti e gli aneddoti di chi lo ha conosciuto, dai compagni di corso, dai tanti colleghi di lavoro ed amici, emerge una figura dinamica, propositiva e instancabile



Il Gen. S.A. Mario Majorani

che nella sua attuale dimensione possa esprimere lo spirito vivace e dinamico che lo hanno sempre caratterizzato.

che lascia un indelebile ricordo di sé. Un'indiretta conferma della considerazione acquisita nel tempo, è stato l'alto numero di partecipanti alle esequie che, pur rispettando le norme sanitarie, hanno riempito al massimo consentito la grande chiesa dove si è svolta la cerimonia funebre concelebrata da Don Antonio Celletti già collega Ufficiale Aeronautica. Al termine della funzione alcuni colleghi ed amici, con commozione, hanno poi ricordato il Gen. Majorani a cui è seguita un testimonianza di amorevole affetto della figlia Simona che ha condiviso una singolare lettura ovvero il tema di un bambino delle scuole primarie, che aveva letto di recente al padre per donargli un momento di scherzoso sollievo.

Lo ricordiamo e lo ricorderemo come Ufficiale, collega ed amico e ci piace immaginare che nella sua attuale dimensione possa esprimere lo spirito vivace e dinamico che lo hanno sempre caratterizzato.

Gen. S.A. Mario Majorani

Nato a Venezia nel 1944 è entrato in Accademia Aeronautica con il Corso "Centauro 3°". Con il grado di S.Ten. consegue il brevetto di pilota militare sul velivolo G 91T e la "combat readiness" sul velivolo F84F del 156° Gruppo del 36° Stormo di Gioia del Colle. Transitato sull'F 104S comanda la 384^a squadriglia e nel 1973 è assegnato al Reparto Sperimentale di Volo a Pratica di Mare. Nel 1974 consegue negli USA il brevetto di "Experimental test pilot" e svolge attività di collaudatore fino al 1980. Dopo la Scuola di Guerra Aerea a Firenze assume il comando del 156° Gruppo Caccia Bombardieri Ogni Tempo (CBOT). Al termine del comando assume l'incarico di Capo Ufficio Operazioni del 36° Stormo fino al 1982 quando viene assegnato al 2° Uff. del 4° Rep. SMA. L'incarico successivo lo vede assumere il Comando del 60° Stormo Scuola di Volo Avanzato ad Amendola dopo aver conseguito la qualifica di Istruttore ed Esaminatore. Nel 1988 rientra al 4° Reparto SMA come Capo del 3° ufficio. Promosso Gen di B.A. assume il Vice Comando dello stesso 4° Reparto e nel 1991 è assegnato alla 2^a Regione Aerea dove assume l'incarico di Capo di stato Maggiore. Frequenta il corso presso l'Istituto Alti Studi Difesa (IASD) per poi assumere l'incarico di Capo del 1° Rep. Spazio Aereo dell'ITAV e contestualmente Vice Capo Ufficio Generale Riordino Forza Armata. Nel 1997 torna allo IASD per la gestione dei corsi e l'anno successivo passa all'Istituto Superiore di Stato Maggiore Interforze per la direzione dei corsi. Nel 2000 è inviato alla NATO di Bruxelles ed opera con Italstaff. Rientra in Italia nel 2001 per assumere il ruolo di Capo di stato Maggiore del Comando Logistico ed in tale incarico, nel dicembre 2001, si congeda dalla Forza Armata con il grado di Generale di Squadra Aerea. Ha concluso la sua attività di volo con un attivo di circa 4000 ore di volo su tutti i velivoli in dotazione all'A.M. oltre ad alcuni statunitensi ed inglesi. Ha scritto numerosi articoli sulla logistica e sul management pubblicati su periodici delle FF.AA. e su riviste specializzate. Nel 2007 è eletto Vice Presidente dell'ANUA fino al 29 maggio 2009 quando è eletto Presidente, carica che ricopre fino al marzo del 2019.

“Tema di un bambino” letto dalla figlia Simona al padre Mario Majorani

Da grande farò il pilota perché è un lavoro divertente e facile. Ecco perché ci sono tanti piloti in giro. I piloti non devono studiare molto, devono solo imparare a leggere i numeri per poter leggere gli strumenti. Credo però che dovrebbero imparare a leggere le carte stradali per ritrovare la strada se si perdono. I piloti devono essere coraggiosi in modo da non spaventarsi se c'è nebbia e non vedono niente e se perdono un'ala o un motore devono mantenere la calma. I piloti devono avere occhi buoni per vedere attraverso le nuvole e non possono aver paura di fulmini e tuoni perché loro ci vanno più vicini di noi. Anche gli stipendi dei piloti sono una cosa che mi piace. Fanno più soldi di quanti riescono a spenderne perché molti credono che volare con gli aeroplani sia un mestiere pericoloso, tranne i piloti che sanno quanto sia facile. Non c'è un gran che che non mi piaccia, tranne il fatto che piacciono a tutte le ragazze e le hostess vogliono sposare un pilota così loro devono tenerle lontane per non farsi sfinire. Spero di non soffrire il mal d'aria, visto che soffro il mal d'auto. Se soffro il mal d'aria non potrò fare il pilota e mi toccherà andare a lavorare.



FOTO RAF GAR

Il mio ricordo di Mario Majorani

di Claudio Debertolis

Io ho dei ricordi molto precisi di Mario Majorani perché legati a momenti importanti della mia carriera.

Il primo al Reparto Sperimentale Volo, nel maggio del 1979. Ecco, prima che mi presentassi al Comandante del 311° Gruppo, lui mi intercettò, mi mise il braccio attorno alle spalle, inducendomi a camminare accanto a lui e si presentò, come T. Col. Majorani, Capo Servizio Addestramento.

Non mi fece grandi discorsi, mi disse solo: “Ricorda che rimarrai qui solo se ti diverti, devi divertirti”. Poi lui stesso mi dimostrò il concetto di divertimento, insegnandomi a volare su una decina di aeroplani diversi.

Mi trasmetteva ogni segreto delle macchine nel dettaglio, non era certo uno di quelli che tiene la conoscenza per sé, pensando sia potere da non condividere.

Lui era una guida nata, dava tutto il suo sapere con tanta intelligenza e generosità. E mi fece capire che il divertimento consiste nel fare il proprio lavoro benissimo, e ciò lo fa coincidere con il miglior senso del dovere. Ebbene questa scena si ripeté identica qualche anno dopo. Era il mio arrivo a Palazzo Aeronautica, Stato Maggiore 4° Reparto.

Fu colui che mi insegnò a sopportare il distacco dal volo e a trovare soddisfazione e divertimento anche tra le carte. Mi insegnò come fare gli appunti, i coordinamenti, come mandare

avanti le mie idee sulla catena gerarchica, fino all'approvazione del grande Capo.

Anche lì ci tenne a trasmettermi tutto il suo sapere, con generosità. Era in un altro ufficio, ma mi prese sotto la sua ala e mi fece volare lontano. Fu lo stesso al Comando Logistico e incredibilmente come ultimo atto mi prese da parte alla Casa dell'Aviatore e mi disse che dovevo diventare Presidente dell'ANUA. E mi spiegò cosa rappresentava per lui quell'onore e cosa avrebbe rappresentato per me.



FOTO LOLL

La considerevole partecipazione alle esequie

Mario carissimo, se penso alla rappresentazione del Paradiso dei Piloti di Marcello Dudovich, ti immagino là, sereno e vivace, intento a mille attività.

Certo, se un giorno capiterò da quelle parti, so già chi mi verrà incontro e mi spiegherà che si deve fare lassù.

In memoria di Mario Majorani di Vito Fiore



Il Gagliardetto del corso "Centauro 3°"

Non è facile, in poche parole, parlare di Mario. L'ho conosciuto in Accademia, colleghi del Corso Centauro III, Lui era brillante nello studio, eccelleva nello sport, era amico di tutti.

Già da allora mostrava di avere un carisma eccezionale. Aveva la dote di farti sentire importante, di saper esaltare le qualità delle persone che lavoravano con Lui. Mario, oltre ad essere un eccellente Pilota, era anche un lavoratore instancabile.

Gli piaceva coltivare le amicizie, dedicando loro tutte le attenzioni possibili. Per noi colleghi di Corso, Mario era un punto di riferimento, un amico fraterno, un ragazzo che meritava tutto il nostro affetto, infinita stima e considerazione.

Nel corso della nostra vita operativa ho avuto conferma delle Sue belle qualità che ha saputo manifestare sempre in tutte le circostanze e nei diversi incarichi assolti, che sono stati veramente prestigiosi.



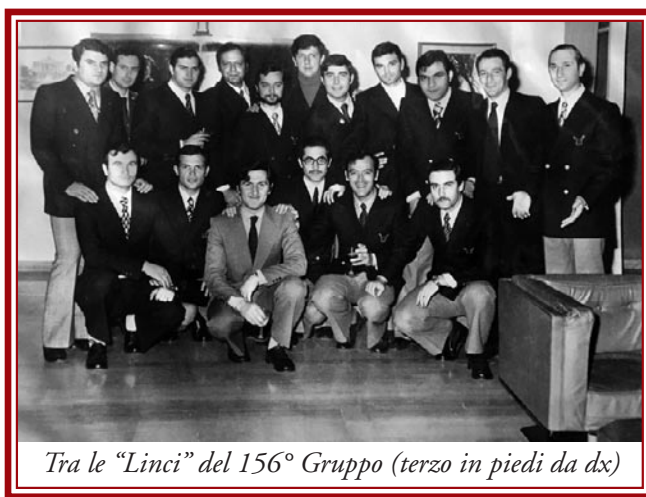
T.Col. M. Majorani, (terzo da sx) Pil. Collaudatore-Sperimentatore - 311° GV

Mario, sono sicuro che dalla tua stella continuerai instancabile a curare ancora gli affetti che ti hanno legato a tutti noi e alla tua meravigliosa Famiglia.
Riposa in pace amico mio fraterno!!!

Ricordando Mario Majorani di Giampiero Gargini

Pensando a Mario Majorani il mio ricordo di lui comincia a gennaio del 1973.

Da giovane tenente, fresco di scuole di volo, entravo nella palazzina del 156° Gruppo a Gioia del Colle e incrociavo questo capitano, irruento, risoluto, gran "pesciatore".



Tra le "Linci" del 156° Gruppo (terzo in piedi da dx)

Alla sua presenza, istintivamente assumevo la posizione di attenti, come si faceva in Accademia.

Poi, giorno dopo giorno, rimanevo impressionato del suo carisma all'interno del gruppo: i superiori lo ascoltavano con attenzione e i sottoposti obbedivano diligentemente. La sua preparazione professionale era incontestabile, tutto il gruppo era incentrato su di lui. Ma non desidero essere frainteso: la sua carica umana e la generosità trasparivano in ugual misura.

Il personale della linea volo lo adorava e quando si andava con lui in gruppo in qualche missione fuori sede sembrava di essere in gita, pur rispettando fedelmente i compiti assegnati.

Poi ancora ho avuto modo di ammirarlo come Comandante di gruppo e come Capo ufficio operazioni.

Non c'era problema che apparisse troppo complesso: in poco tempo individuava la soluzione e tutti a galoppare nella stessa direzione.

Forse pochi come lui hanno saputo interpretare il ruolo di Comandante!

Omaggio a Mario Majorani

di Vito Caponio

Ricordo Majorani a Brindisi quando venne a ritirare dalla revisione generale l'ultimo HU16 (*quello che andò dritto dritto al museo di Vigna di Valle*).

Anche se ormai non era più necessario e non l'aveva mai fatto, decise di decollare e atterrare dal mare come fa un idrovolante. Passò la notte precedente a studiarli i manuali e pianificare tutto il volo e all'indomani lasciò tutti i tecnici di volo a bocca aperta per la perfezione della condotta. Missione compiuta!! Grande uomo e grande pilota!

Ricordo di Mario Majorani

di Paolo Bettinelli

Era ottobre 1973 quando arrivai al 156° Gruppo a Gioia del Colle. Entrato al Gruppo sentivo sbraitare e nell'ufficio del Comandante vidi un capitano che se lo "pesciava" di brutto. Mi domandai: dove son capitato?! Il capitano era Mario, mi manifestava così la sua estrosità, che poi sarebbe diventata caparbietà, forza, spirito di corpo, leadership.

Lo si poteva amare o odiare, non c'era una via di mezzo. Se prendeva un impegno sarebbe andato in capo al mondo per soddisfarlo. Dopo un mese andò al RSV rientrando successivamente a Gioia come Comandante del 156° nel 1980. Era un vulcano di iniziative; al di là del volo era sempre impigliato in attività sociali e sportive; guai a perdere, che sia stata una partita a carte, tennis, calcio, pallavolo o pallacanestro!! ... Così è rimasto, finché le malattie non l'hanno colpito, più nel fisico che nello spirito: indomito ed indomabile.

Il periodo dell'ANUA

di Arturo Zandonà

Al termine del servizio attivo il Gen. Majorani ha continuato il suo impegno sociale attraverso l'ANUA.

È lì che io l'ho conosciuto; è lì che ho potuto apprezzare tutto il suo slancio, il suo grande entusiasmo, la sua immensa e quotidiana generosità. In pochi anni è riuscito a sostenere e rilanciare questa nostra associazione piccola ma ricca di grandi persone ed encomiabili progetti. Grazie a lui abbiamo potuto realizzare tanti bei progetti e continuare a vivere le esperienze e le emozioni che avevamo conosciuto durante il periodo di servizio.

Come non ricordare i viaggi all'estero cui hanno partecipato soci e familiari ed attraverso i quali abbiamo portato il vessillo dell'ANUA in più continenti. A Berlino, ricevuti dal nostro Ambasciatore, a Londra con il nostro addetto militare, a Parigi a Vienna,

in Marocco, in Spagna sempre con il massimo affiatamento ed in completa armonia. Come non ricordare le tappe italiane che ci hanno portato a visitare Regioni, Scuole ed Enti dell'A.M. dove il Gen. Majorani ritrovava ovunque la riconoscenza dei Comandanti che lo avevano conosciuto in servizio e, spesso, tenuti a battesimo!

Come non apprezzare l'impegno e la dedizione col quale sono state realizzate le molte Assemblee Generali durante la sua presidenza: da FIRENZE, ospiti del Comandante della SGA, a Venezia, presso i circoli dell'Esercito e della Marina, con l'ausilio dei motoscafi dell'A M e la chiusura in concerto in Riva degli Schiavoni, a Roma con visita al Quirinale e spettacolo al Circolo Uffi-



Il Gen. S.A. Mario Majorani – Assemblea ANUA 2019 -Abano Terme

ciali delle FFAA e, più di recente a Chianciano presso l'Albergo dell'UNUCI e ad Abano ospiti esclusivi dell'Hotel Orvieto.

Tutte occasioni per le quali il Presidente Majorani ha speso molte attività e molte azioni in preparazione, e per le quali gli saremo sempre grati. Come non ricordare l'impegno nella difesa delle nostre pensioni concretizzatosi in sei convegni nazionali presso la Casa dell'Aviatore e nell'adesione dell'ANUA al FORUM dei pensionati ed alle sue attività.

Tutto questo il Presidente Majorani lo ha fatto con l'ausilio di tutto il suo staff, ma la collaborazione è sempre frutto di una sapiente e continua opera di generosità verso gli altri, ed è per questa grande qualità che avrai sempre la nostra gratitudine ed il nostro riconoscimento.

GRAZIE MARIO, CONTINUA A GUIDARCI
DALL'ALTO DEL TUO ULTIMO VOLO

75° ANNIVERSARIO DELLA REPUBBLICA ITALIANA

Una ricorrenza sempre viva tra i cittadini italiani

Sono trascorsi tre quarti di secolo da quel 2 giugno 1946 dedicato al referendum che ha cambiato la forma istituzionale della nostra nazione. Quest'anno, la tendenza alla riduzione della diffusione pandemica, ha consentito di poter svolgere una manifestazione con una maggiore presenza di Rappresentanze Istituzionali rispetto allo scorso anno quando il Presidente della Repubblica si trovò a salire, solitario, la scala dell'Altare della Patria per rendere omaggio alla tomba del Milite Ignoto.

Le generazioni più giovani non hanno, fortunatamente, vissuto il tragico periodo della seconda guerra mondiale ma hanno potuto acquisire dalla storia quei tragici eventi e la successiva ricostruzione del Paese a cominciare dalla nascita della nostra Repubblica. Gli eventi pandemici che viviamo oggi, anch'essi segnati da una consistente perdita di vite umane e limitazioni della libertà di movimento, possono fornire una chiave di lettura simile per meglio comprendere gli eventi di allora certamente più gravi e drammatici.

In questo contesto, osservando le immagini della cerimonia che si è svolta quest'anno, il 75° della nostra Repubblica, presso l'Altare della Patria, viene spontaneo rivolgere il pensiero a sentimenti di speranza ed aspettative di una vita normale che emergono dopo un periodo di sofferenza e costrizioni.

La storia ci narra di quel periodo, anno 1946, in cui l'Italia usciva molto provata dalla guerra dove ancora la stabilità sociale faticava per trovare i suoi equilibri.

In tale contesto fu deciso di indire il referendum per definire la nuova forma di governo del Paese.



voia e l'Italia Turrina, simbolo della nazione.

Le incertezze come le aspettative erano molte ed il clima generale era abbastanza teso ma le votazioni si svolsero con elevata partecipazione.

I primi risultati, non definitivi, dello spoglio arrivarono il 4 giugno e presentavano un risultato che vedeva la Nazione divisa in un due blocchi a favore delle rispettive parti e che il 10 giugno, co-

strinse la Corte di Cassazione, titolare della definizione del risultato, a proclamare il risultato in forma dubitativa in attesa di verifiche più specifiche e rimandando l'annuncio definitivo al successivo 18 giugno, dopo l'esame delle contestazioni presentate. Infatti, come spesso accade per le consultazioni particolarmente importanti con risultati con ridotto differenziale tra loro, erano stati presentati dei ricorsi, purtroppo segnati anche da disordini di piazza.



Il Presidente Enrico De Nicola firma la Costituzione

Per la prima volta le votazioni si svolsero a suffragio universale con l'ammissione anche delle donne non solo al voto, ma anche come candidate. Ci furono purtroppo molti cittadini che non ebbero la possibilità di votare perché ancora fuori dei confini nazionali, alcuni prigionieri ed altri residenti nel nord est dell'Italia, zona ancora sotto il controllo internazionale.

La scheda per la votazione presentava due simboli, lo Scudo Sa-



La scheda per il referendum

In tale situazione, il re d'Italia Umberto II di Savoia, decise di lasciare l'Italia, motivando la scelta con il tentativo di evitare che le violenze si potessero estendere in tutto il paese e la destinazione scelta fu il Portogallo.

Così il 13 giugno, senza attendere la dichiarazione della Corte di Cassazione e accompagnato dai suoi più stretti collaboratori, Umberto II partì con un aereo da Ciampino verso Lisbona.

Il 18 giugno la Corte di Cassazione proclamò ufficialmente la nascita della Repubblica Italiana.

Il nuovo Sistema era stato attivato e, meno di un mese dopo il referendum, Enrico De Nicola venne nominato primo Presidente della Repubblica Italiana e Alcide De Gasperi fu il primo presidente del Consiglio. Contemporaneamente, gli italiani avevano

L'ANNIVERSARIO DELLA REPUBBLICA ITALIANA

votato per eleggere i deputati dell'Assemblea Costituente, l'organo legislativo a cui spettava il compito di stendere la nuova Costituzione della Repubblica ed il 1° gennaio 1948 a distanza di cento anni dalla promulgazione dello Statuto Albertino (4 marzo 1848) entrò in vigore la Costituzione della Repubblica.

Nel 1948 a Roma in via dei Fori Imperiali si svolse la prima parata delle Forze Armate e il 2 giugno del 1949, fu

definitivamente dichiarata giornata di festa nazionale diventando così uno dei simboli della Patria.

Negli anni la manifestazione collegata alla ricorrenza ha subito delle variazioni che hanno condizionato la sfilata delle Forze Armate per vari motivi, dall'austerità alle ristrettezze di bilancio fino alla pandemia dei nostri giorni. Anche in periodi difficili però, come anche quest'ultimo caratterizzato dalle esigenze sanitarie, non è mai mancato, e non poteva mancare, il doveroso omaggio a tutti i caduti per il nostro Paese, rappresentato dal Presidente della Repubblica che a nome di tutti gli Italiani depone una corona di alloro sulla tomba del Milite Ignoto, cerimonia



Il Presidente Mattarella depone la corona di alloro al Milite Ignoto

resa ancora più solenne dal grande Tricolore disegnato in cielo dalla Pattuglia Acrobatica Nazionale dell'Aeronautica Militare che sorvola l'Altare della Patria. Usualmente la cerimonia si conclude nel pomeriggio con l'apertura al pubblico dei giardini del palazzo del Quirinale, sede della Presidenza della Repubblica Italiana, dove i complessi bandistici delle Forze Armate accolgono i visitatori con esecuzioni musicali.

Quest'anno, sempre per motivi sanitari, i giardini non potevano essere aperti al pubblico ma in alternativa la sera precedente nel Cortile d'Onore all'interno del Palazzo si è svolta una rappresentazione artistica alla presenza del Presidente, altre cariche dello Stato e soprattutto con la partecipazione di un'ampia presenza di giovani come sottolineato dallo stesso Presidente Mattarella. La serata è stata aperta con l'esecuzione dell'inno d'Italia eseguito dall'orchestra dell'accademia nazionale di Santa Cecilia dal grande palco tricolore all'interno del Cortile d'Onore con alle spalle il Torrino. Dallo stesso palco il Presidente Mattarella ha poi rivolto il suo saluto agli Italiani.



LA COSTITUZIONE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

La Costituzione della Repubblica Italiana, in tre esemplari originali, venne firmata dal Capo provvisorio dello Stato Enrico De Nicola a Palazzo Giustiniani il 27 dicembre 1947. Il testo fu controfirmato dal Presidente del Consiglio dei Ministri Alcide De Gasperi, dal Presidente dell'Assemblea Costituente Umberto Terracini e sottoposto al visto del Guardasigilli Giuseppe Grassi.

Uno dei tre originali è conservato presso l'Archivio storico della Presidenza della Repubblica, un altro presso l'Archivio storico della Camera dei deputati ed il terzo presso l'Archivio Centrale dello Stato. L'originale della Costituzione in custodia al Quirinale è utilizzato per il giuramento delle Figure Istituzionali ed è esposto al pubblico in visita al Palazzo.

FIRMA DELL'ATTO DI INTESA TRA LE CINQUE ASSOCIAZIONI AERONAUTICHE



Il 12 maggio u.s. presso l'Ufficio, ed alla presenza, del Capo di Stato Maggiore AM Gen. S.A. Alberto Rosso, è stato firmato l'Atto d'Intesa tra le 5 Associazioni Aeronautiche



Gen. S.A. (c)
Giulio
MAININI

Gen. S.A. (r)
Claudio
DEBERTOLIS

Gen. S.A. (r)
Tiziano
TOSI

Gen. S.A. (r)
Settimo
CAPUTO

Ing.
Umberto
KLINGER

Associazione
Arma Aeronautica –
“Aviatori d'Italia”
(A.A.A.)

Associazione
Nazionale Ufficiali
dell'Aeronautica
(A.N.U.A.)

Associazione
Nazionale Famiglie
Caduti e Mutilati
Aeronautica
(A.N.F.C.M.A.)

Associazione
Pionieri
dell'Aeronautica
(A.P.A.)

Associazione
Trasvolatori
Atlantici
(A.T.A.)



Il CSMA Gen. S.A Alberto Rosso con i Presidenti delle cinque Associazioni dopo la firma dell'Intesa

Il Capo di SMA ha sottolineato l'importanza dell'evento che vede le cinque principali e storiche Associazioni Aeronautiche unite in un Atto d'intesa per rappresentare e tutelare gli interessi comuni delle Associazioni, valorizzando le specifiche finalità, pur mantenendo ognuna la propria identità e la propria autonomia statutaria, ampliando la loro base di rappresentatività e realizzando utili sinergie tra di esse.



Ciò consentirà al Vertice dell'Aeronautica Militare di avere un referente comune, semplificando e ottimizzando i rapporti tra le Associazioni e l'A.M. nello sviluppo di tutte le attività, iniziative e manifestazioni comuni organizzate e svolte dalle Associazioni stesse anche in vista del centenario dell'AM. L'atto consentirà una unità di intenti attraverso cui si intende rivitalizzare l'associazionismo con il coinvolgimento del personale appartenuto alla Forza Armata nel rispetto delle tradizioni e nella continuità dei valori aeronautici e del senso di appartenenza.

L'accordo assume un ulteriore ed importante valore considerando che nel breve periodo si festeggeranno i cento anni della costituzione dell'Aeronautica Militare con una corale partecipazione di tutti coloro che indossano o hanno indossato la divisa azzurra ed in questa opera di coesione le Associazioni firmatarie potranno svolgere una parte significativa.



BRIGATA CONTROLLO AEROSPAZIO DEL COA

Costituita la nuova Brigata nella base di Poggio Renatico

Giovedì 6 maggio, nella base di Poggio Renatico, si è svolta la cerimonia di costituzione della **Brigata Controllo Aerospazio (BCA)**, posta alle dirette dipendenze del **Comando Operazioni Aerospaziali (COA)**. L'evento, che rende pienamente operativa la nuova struttura organica del COA entrata in vigore lo scorso 12 aprile, ha visto la partecipazione del Comandante della Squadra Aerea, Generale di Squadra Aerea Gianni Candotti, in qualità di massima autorità, del Comandante del COA, Generale di Divisione Aerea Claudio Gabellini e del Comandante della neo costituita Brigata Controllo Aerospazio, Colonnello Giuseppe Mega.

Dai vari interventi è emerso come l'evoluzione della Forza Armata sia rivolta all'ottimizzazione delle risorse per lo svolgimento del primario compito di Difesa Aerea Integrata Nazionale e della gestione dello spazio aereo inteso come un utilizzo ordinato e coordinato da parte del Traffico Aereo Operativo". Il percorso di riorganizzazione della struttura del COA, come ha ricordato il Gen D.A. Gabellini, iniziato da oltre un anno e si è concretizzato con il completamento formale della nuova impostazione. La trasformazione del COA in un Comando di Componente Aerea rappresenta la costante progressione verso la realizzazione di nuove realtà di impiego adeguate ad un mondo in continuo cambiamento. I continui e rapidi cambiamenti nell'ambito della Difesa Aerea e Missilistica Integrata (DAMI) e del Traffico Aereo, richiedono di misurarsi con le nuove realtà con impegno, buon senso, sacrificio ed il patrimonio di esperienza acquisito dalla Forza Armata.

Dal Comandante della Squadra Aerea, Gen. S.A. Candotti, è stato evidenziato come con il nuovo Ente si concretizzi una profonda riorganizzazione del settore, per migliorarne l'output operativo, razionalizzando il sistema e traendo il massimo dalle risorse esistenti.

Tra gli aspetti interessati dal processo innovativo sono stati evidenziati gli iter addestrativi da ampliare e rendere più spediti, l'attenzione sempre maggiore per la componente missilistica; equipaggi Airborne Early Warning (AEW) da potenziare il tutto

nell'ottica dei futuri impegni. La Brigata Controllo Aerospazio si pone come Service Provider e referente di Forza Armata, attraverso il Comando Operazioni Aerospaziali, nei settori di Difesa Aerea Missilistica Integrata (DAMI) e di Coordinamento e Controllo del Traffico aereo Operativo.

Essa si occupa della gestione e dello sviluppo dei sistemi e dei programmi di Comando e Controllo (C2) Nazionali e NATO, sovrintende la formazione e l'addestramento del personale del settore DAMI e Traffico Aereo Operativo ed è l'interfaccia di Forza Armata con i settori Difesa Aerea della NATO e dell'Unione Europea.

La Brigata Controllo Aerospazio (BCA) ha alle sue dirette dipendenze il **Reparto Difesa Aerea e Missilistica Integrata (ReDAMI)** con sede a Poggio Renatico, il **Reparto Servizi Coordinamento e Controllo A.M. (RSCCAM)** di Ciampino, il **Reparto Mobile di Comando e Controllo (RMCC)** di Bari, il **Reparto Addestramento Controllo Spazio Aereo (RACSA)** con sede a Pratica di Mare e la **Rappresentanza Aeronautica Militare Italiana (RAMI)** di Geilenkirchen in Germania. La BCA mantiene inoltre un collegamento tecnico con il 2° Stormo di Rivolto e il 14° Stormo di Pratica di Mare per

quanto concerne le attività dei loro assetti Difesa Missilistica e Conformal Airborne Early Warning (CAEW).

Con l'adozione della nuova struttura il COA rafforza ulteriormente il proprio ruolo centrale nelle logiche di una Forza Armata snella, dinamica e moderna, al passo con i tempi e sempre più rilevante per l'intera Nazione.

Il Comando Operazioni Aerospaziali (COA) con sede a Poggio Renatico (FE), pianifica e conduce operazioni aeree complesse in qualsiasi contesto. Il COA esercita, sin dal tempo di pace, il Comando e Controllo sulle attività operative permanenti, in Patria come nei Teatri fuori dai confini nazionali. È, inoltre, il punto di riferimento dottrinale per l'utilizzo e lo sviluppo del potere Aerospaziale. Tali funzioni vengono svolte per tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, senza soluzione di continuità, attraverso le Sale Operative nazionali presenti all'interno della base.



90° ANNIVERSARIO PER DUE STORMI

1 giugno 1931 - 4° STORMO - 1 giugno 2021



Novant'anni di ininterrotta attività che rendono il 4° Stormo Caccia uno dei Reparti più anziani dell'Aeronautica Militare con il suo stemma, la sua storia e le sue tradizioni.

Così lo ha presentato il Col. Eros Zaniboni, attuale Comandante dello Stormo, durante la cerimonia che si è svolta, nel rispetto delle norme sanitarie in vigore, il 1 giugno a Grosseto base operativa del 4° Stormo dal 1962. Presenti alla cerimonia gli ex Comandanti dello Stormo tra i quali il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Enzo Vecciarelli, il Capo di SMA Gen. S.A. Alberto Rosso, il Decano degli ex Comandanti Gen. S.A. Carlo Podrini, e gli ex Presidenti dei Sottufficiali, Graduati e Truppa.

Oggi lo Stormo dipende dal Comando Squadra Aerea per il tramite del Comando Forze da Combattimento ed assicura la difesa aerea dell'area d'interesse nazionale 24 ore su 24 tutti i giorni dell'anno, concorre alla difesa aerea dell'area europea con rischieramenti nei Paesi dell'UE e partecipa, sin dal tempo



Il Col. Zaniboni ed il Decano Gen. S.A. (c) Carlo Podrini rendono gli onori ai Caduti



Tre Comandanti del 4° Stormo in tempi diversi: CSMD Gen. Vecciarelli, Col. Zaniboni, CSMA Gen Rosso

di pace, ad operazioni internazionali assegnate per la prevenzione e gestione delle crisi.



Un ulteriore costante impegno deriva dalla conversione operativa dei piloti della forza armata da impiegare nella linea Eurofighter F-2000 presentandosi anche come polo di riferimento internazionale per la formazione di piloti su questo velivolo, oggi rivolto a piloti kuwaitiani nell'ambito di un ambizioso programma bilaterale Italia-Kuwait. In questo contesto anche, il GEA, Gruppo Efficienza Aeromobili del 4° Stormo Caccia, sta assumendo un ruolo significativo addestrando, per la prima volta, anche il personale manutentore kuwaitiano, Ufficiali tecnici e Specialisti.

Per il particolare anniversario, un Eurofighter "special color" è stato realizzato per l'occasione, con una livrea in cui riprende gli elementi essenziali dell'attuale logo dello Stormo, il Cavallino Rampante di

Francesco Baracca sulla deriva mentre sull'ala destra il primo stemma del "Uomo Volante".

1 giugno 1931 - 15° STORMO - 1 giugno 2021



Fu costituito come Stormo sulla base di Roma Ciampino e dotato di aeroplani da bombardamento Fiat B.R.3. Con vari tipi di bombardieri operò durante la seconda guerra mondiale per essere poi sciolto a luglio del 1943 quando era rischierato a Firenze. Nel 1965 fu ricostituito come Stormo per la "Ricerca e Soccorso". Oggi il 15° stormo è oggi il più esteso Stormo dell'Aeronautica Militare con sede sull'aeroporto di Cervia dove opera l'81° Gruppo CAE (Centro Addestramento Equipaggi), l'83° Gruppo Volo CSAR (Combat Search and Rescue) ed il 23° Gruppo volo mentre altri Gruppi sono dislocati su tutto il territorio nazionale allo scopo di consentire un rapido intervento.

Con gli elicotteri in dotazione HH-101A, HH-212 e HH-139 (nelle versioni A e B), ha la missione di recuperare gli equipaggi in difficoltà sia in tempo di pace (S.A.R. - Search and Rescue Ricerca e Soccorso) che in tempo di crisi ed in operazioni fuori dai confini nazionali (C.S.A.R. - Combat S.A.R.).



Lo Stormo fornisce anche supporto alle Operazioni Speciali e concorre in caso di gravi calamità ad attività di pubblica utilità, quali la ricerca di dispersi in mare o in montagna, il trasporto sanitario d'urgenza di ammalati in pericolo di vita ed il soccorso di traumatizzati gravi. Da alcuni anni il 15° Stormo fornisce anche un prezioso supporto all'attività di antincendio boschivo.



Un trasporto di Soccorso dall'isola di Ponza

La qualità dell'addestramento degli equipaggi, le caratteristiche tecnologiche degli elicotteri in dotazione nonché l'impiego di apparecchiature e tecniche speciali, quali l'utilizzo di visori notturni, lo identificano spesso come l'unica componente elicotteristica in grado di gestire con successo le situazioni di emergenza più complesse.

Tra le capacità che contraddistinguono lo Stormo vi è anche quella del trasporto con barelle in bio-contenimento, grazie alla quale in questo ultimo anno sono stati effettuati diversi trasporti di pazienti affetti da Covid SARS-2.

Instancabile e costante è l'impegno degli uomini e delle donne del 15° Stormo nel salvare vite umane.

Dalla sua costituzione ad oggi, gli equipaggi del 15° Stormo hanno salvato oltre 7200 persone in pericolo di vita. La bandiera di guerra dello Stormo è stata insignita della Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico nel 2007 per le attività svolte durante l'Operazione Antica Babilonia in Iraq oltre alla Medaglia d'Argento al Valor Militare, la Medaglia d'Argento al Valor Civile e due Medaglie d'Argento al Valore Aeronautico per le attività di soccorso e assistenza prestate nei confronti della popolazione.



Equipaggio impegnato in un salvataggio in mare

NUOVO COMANDO A.M.R.A.S. (CAMRAS)

Inaugurato il nuovo Comando dell'AM – Regione Autonoma Sardegna

Nella Base Militare di Decimomannu, il 2 aprile 2021 è stato inaugurato il Comando Aeronautica Militare per la Regione Autonoma della Sardegna (CAMRAS), alla presenza del CaSMA Gen. S.A. Alberto Rosso, il generale Michele Oballa, comandante del Poligono di Quirra, al quale è stata affidata la guida del Comando, il Governatore della regione Sardegna Christian Solinas oltre ad altre importanti figure istituzionali civili e militari. È stato sottolineato come nel programma di razionalizzazione delle risorse questo Comando autonomo, oltre agli scopi propri della Forza Armata, sia individuato anche come una nuova forma di collaborazione tra istituzioni e come segno di attenzione nei confronti delle esigenze e nell'interesse dell'intera Regione. Il nuovo Comando si inserisce

nel programma di aggiornamento dell'organizzazione dell'Aeronautica Militare che proprio sulla base di Decimomannu ha visto sorgere la nuova l'International Flight Training School in collaborazione con la Leonardo Finmeccanica, un progetto che proietta la Sardegna e il Paese a livello internazionale come centro di perfezionamento con simulatori di volo di ultimissima generazione e di altissimo profilo tecnologico. Nell'occasione il Governatore Solinas, facendo riferimento ad altre entità che interessano la ricerca e lo spazio come Il Centro di Ricerca e Studi ed il Distretto aerospaziale, ha auspicato forme di collaborazione ed investimenti funzionali in primo luogo alle esigenze della difesa ma immediatamente dopo anche per quelle civili.



Un momento della cerimonia di inaugurazione

GLI AEREI NATI SULL'ARNO

I velivoli progettati e costruiti lungo le rive del fiume toscano

di Francesco Falcucci

Nel 2007 il boato di alcune cariche esplosive alla foce dell'Arno proclamò a Marina di Pisa la fine di una storia industriale: una fabbrica veniva completamente distrutta ed al posto dello stabilimento Moto Fides di Leonardo, dove si effettuavano le ultime lavorazioni ed il collaudo in mare di siluri, sul fiume veniva posta la prima pietra per un nuovo porto turistico.

Veniva così demolito uno dei luoghi più densi di storia aeronautica del nostro paese.

Inizialmente, a fine '800, qui si trovava un cantiere navale, passerà la proprietà, cambierà il nome dell'impianto, cambieranno i prodotti ma per gli abitanti di Boccadarno il nome di questa industria sarà sempre immutabile: "il Cantiere".

Il livornese ing. Gallinari si comprò questa area di Marina di Pisa all'inizio del 1917 pensando di ampliare le sue capacità realizzative nel campo delle barche in legno. Intanto però si dovevano produrre molti velivoli sempre più richiesti per le esigenze della guerra.

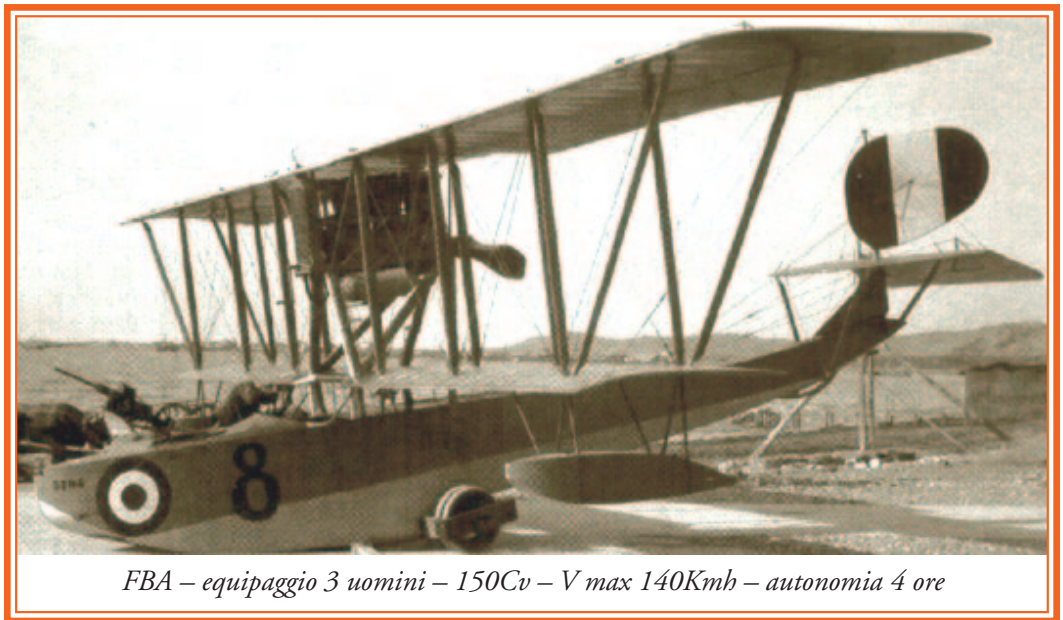
Ecco che l'ingegnere, col consenso del Commissariato italiano per l'Aeronautica, costituì la Società Italiana Industrie Aeromarittime Gallinari che costruì 93

idrovolanti biplani FBA su licenza e si fece quindi una esperienza in quel particolare settore. Diverse aziende italiane contribuirono alla produzione di questi aerei di cui si arrivò a superare le 1.000 unità nel solo nostro paese ad onta del fatto che i piloti dicessero che FBA significava "Fate Bene Attenzione" per la facilità con cui entrava in vite od andava in stallo (*velocità massima e minima molto vicine, resistenza aerodinamica sensibile con una selva di puntoni e tiranti...*).

Tornata la pace, Gallinari, privo di commesse ma con decine di dipendenti era alla ricerca di lavori capaci di mantenere la ditta in funzione senza dover licenziare i suoi operai, quando venne contattato da personaggi tedeschi, accompagnati da noti finanziari ed industriali dai nomi importanti come Rinaldo

Piaggio. Emerse la proposta di riprendere a costruire idrovolanti ma di progettazione germanica: gli ex nemici avrebbero fornito i progetti esecutivi mentre la fabbrica, con maestranze miste italo tedesche, avrebbe realizzato i velivoli senza l'onere della progettazione. I potenti e facoltosi uomini d'affari italiani avrebbero nascosto formalmente la partecipazione tedesca alle attività della ditta mentre i motori sarebbero stati di provenienza nazionale, inizialmente gli Juppiter che la Piaggio costruiva su licenza della ditta inglese Bristol.

Il motivo della strana proposta era semplice: il trattato di pace negava alla Germania la possibilità di avere una industria nazionale per velivoli a motore permettendo solo alianti. Piloti



FBA – equipaggio 3 uomini – 150Cv – V max 140Kmh – autonomia 4 ore

come Gallant, che diverranno famosi durante il secondo conflitto, hanno descritto bene, nelle loro memorie, quel periodo e le limitazioni per chi aveva la passione del volo. Alcuni privati teutonici allora, con la benedizione del proprio governo, trovarono strade alternative in diversi paesi europei, in particolare in Svizzera, in Russia ed in Italia, mentre si ha notizia di costruzioni su licenza anche in Giappone. I gentili stranieri presentatisi a Gallinari alla foce dell'Arno erano venuti dalla baia di Mansell sul lago di Costanza dove, accanto ai dirigibili rigidi, erano nati gli idrovolanti della Dornier all'ombra della fabbrica del conte von Zeppelin. Proprio la Dornier era la società che voleva operare nel cantiere a Boccadarno ed era questa ditta che aveva mandato propri rappresentanti a parlare

con i dirigenti della fabbrica italiana.

Alla fine venne costituito un nuovo ente, la Società Anonima Italiana per le Costruzioni Meccaniche, SAI, in cui confluivano alcuni imprenditori italiani che si affiancavano nella proprietà a Gallinari e che nascondevano la presenza di progetti tedeschi che dovevano necessariamente rimanere ben celati.

Nel 1921 questa fabbrica aveva Presidente, Vicepresidente, Amministratore Delegato e Direttore Generale italiani, ma Direttore Amministrativo, Direttore Tecnico, Direttore d'Officina e Piloti Collaudatori tedeschi. L'organico degli operai ed impiegati era rispettivamente di 45 tedeschi e 68 italiani. I guadagni dalla vendita dei velivoli avrebbero compensato gli investimenti e garantito le paghe a tutti, non è dato sapere come venissero pagate le redevances (*diritti*) alla Dornier, ma certo un discreto flusso di denaro sarà arrivato fino al lago di Costanza.

Finalmente, il 20 luglio 1922 fu possibile impostare il primo **Dornier Wal**, un nuovo tipo di idrovolante, il primo nel mondo con quella configurazione che adottava gli "sponson" ai lati della fusoliera a scafo e primo velivolo completamente metallico costruito in Italia. Collaudato il 6 novembre, fu inviato in volo senza scalo il mese dopo, da Pisa direttamente fino a Barcellona, verso il primo committente: la Aeronautica Militare Spagnola. Cominciarono subito i lucrosi affari e la ditta vide arrivare molte commesse mentre collezionava primati su primati date le eccellenti prestazioni della fortunata macchina.

Intanto più a monte l'Arno vedeva costruire da Antonio Mattioni il suo aereo a botte, un'intuizione che voleva accelerare l'aria mossa da un'elica intubata mediante una corona di flabelli capaci di strozzare a volontà la sezione di effluo di un condotto. La botte volante fece il suo debutto il 29 dicembre 1923 alle Cascine di Firenze di fronte ad un pub-

blico interessato tra cui spiccavano alcune divise grigiastre della neo costituita Aeronautica Militare.

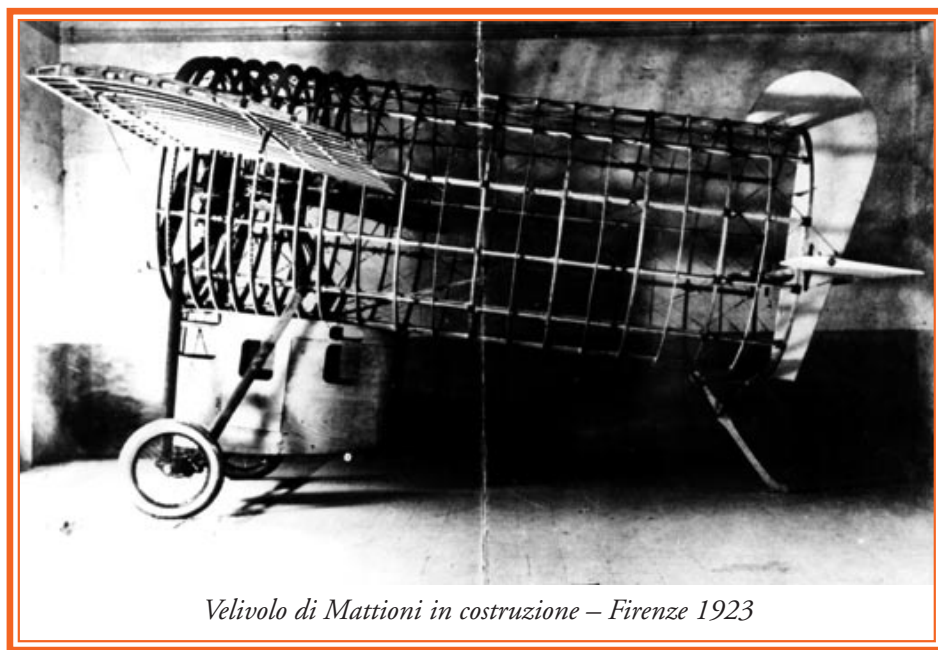
Dato che l'inventore non era laureato il Ministero non volle partecipare allo sviluppo di uno strano aeromobile che non solo otteneva un aumento di spinta, ma, chiudendo completamente i flabelli, mostrava la possibilità di invertire la spinta stessa riducendo la corsa d'atterraggio.

Questa interessante idea, per mancanza di finanziamenti, si può dire che morì miseramente, sarà poi ripresa dal Generale Stipa e poi dall'Ing. Campini sempre con difficoltà burocratiche e finalmente, partiti molto in anticipo, arrivammo buoni ultimi a volare a reazione (*vedi il Corriere dell'Aviatore "Verso il volo ipersonico" n 1-2 2018*).

Per circa dieci anni il Wal (*balea in tedesco*) completamente metallico, fu costruito alla foce del fiume toscano nelle due versioni, militare e passeggeri, mentre le maestranze si rendevano sempre più competenti non solo nella produzione ma anche nelle attività di sviluppo.



Manifesto informativo CMA SA



Velivolo di Mattioni in costruzione - Firenze 1923

Il primo dirigente tecnico italiano venne inserito nell'organico nel 1924 quando la SAI ormai contava anche un proprio pilota collaudatore ed i tedeschi, tra impiegati ed operai erano sce-

si a 23 mentre gli italiani erano passati a 236, segno non solo della floridezza della struttura ma anche dell'aumento di competenze nazionali.

Nel 1925 la SAI cambia ancora nome, aumenta il capitale sociale e diventa Costruzioni Meccaniche ed Aeronautiche Società Anonima.

Ecco finalmente un nome noto, la CMASA ha ormai tutto personale italiano, quasi 600 unità, il direttore dello stabilimento è l'ing. Guido Guidi pilota collaudatore e progettista. La ditta ha anche uno stemma che raffigura un angelo in piedi su una barca ed un motto tratto dal secondo canto del Purgatorio di Dante.

Si forma un collegamento tra questa società e l'Istituto Tecnico Industriale per Periti Aeronautici L. Da Vinci di Pisa. Molti degli allievi migliori sono assunti dal Cantiere, alcuni docenti come l'ing. Remigio Cassola, hanno lasciato lo stabilimento per andare ad insegnare all'ITI. Cassola, nel periodo 1949 – 1952, guidò i suoi allievi nella costruzione di un monoposto da turismo, il "Pedro", che venne collaudato dal Col. Adriano Mantelli presso l'aeroporto di San Giusto e poi fu preso in carico dall'Aero Club di Pisa che ne aveva finanziato la realizzazione. Sempre a Pisa la Facoltà di Ingegneria ha rapporti di collaborazione e scambi con la CMASA.

Gli affari vanno bene, tanto che presto le strutture di Boccadarno si trovarono ingolfate e si deve ricercare qualche solu-

trezzature ed il personale necessario presso l'altro stabilimento Piaggio sito a Finale Ligure dove furono assemblati 21 Wal per essere da lì consegnati ai committenti.

All'Università di Pisa nel 1926 fu istituita la cattedra di Ingegneria Aeronautica di cui fu Direttore il Prof. Pistolesi; era il tempo in cui negli atenei cresceva un interesse sempre più elevato per le scienze connesse al volo: a Roma sorgeva la Scuola di Ingegneria Aeronautica su iniziativa del Prof. Ing. Verdizio, fu creata la Sezione Aeronautica del Politecnico di Milano ed a Napoli Umberto Nobile fece nascere l'Istituto di Aeronautica in seno all'Università.

Intanto i velivoli della Dornier, costruiti sull'Arno, si dimostravano veramente eccezionali, affidabili, capaci di ottime prestazioni e trovavano mercato sia in campo civile che militare per la posta ed il trasporto passeggeri.

Il Wal n° 12 fu preparato per affrontare il 21 agosto del 1924 la prima trasvolata atlantica con un equipaggio di 5 persone, Comandante Antonio Locatelli, secondo pilota Tullio Crosio, navigatore Silvio Marescalchi, motorista Falcinelli e marconista Braccini, ma le avverse condizioni meteo ad un certo punto, in assenza di visibilità, mancando strumenti precisi di navigazione ed essendo vicine delle montagne, dopo aver cercato più volte di trovare un varco e visto che il carburante stava diventando insufficiente per proseguire, obbligarono l'equipaggio ad ammarare nella nebbia da cui non erano riusciti ad

emergere. Senza rifornimento di carburante dovettero poi accettare un "passaggio" da una nave militare statunitense (*arrivò dopo quattro giorni...*) che aveva risposto alle loro richieste di assistenza. La nave non poté salvare il velivolo che fu abbandonato indenne in mezzo al mare a sud est della Groenlandia ma tutto l'equipaggio tornò in patria sano e salvo.

L'impresa sarà poi portata a termine da un altro Wal pilotato da Wolfgang von Gronau nel 1930 che così dimostrò che la "balena" di Locatelli, in produ-

zione di serie a Boccadarno, aveva già dal 1924 le qualità tecniche e le prestazioni che avrebbero permesso di stabilire il primato della trasvolata atlantica vinto poi da Lindbergh con un aereo prototipo nel 1927.

La stampa nazionale non ha parlato molto dei successi che questa macchina otteneva in giro per il mondo: non era italia-



Dornier WAL versione militare – (immagine di Franz Shell)

zione per aumentare i ritmi di produzione e consegna e così fare fronte agli ordini sempre più numerosi.

Uno dei finanziatori fin dai tempi della SAI era il dott. Rinaldo Piaggio, divenuto Vicepresidente della CMASA, che realizzava nel suo stabilimento di Pontedera i motori Jupiter per i Wal e fu facile per lui mettere a disposizione dal 1926 le at-

na e il fascismo non voleva se ne parlasse. Intanto la società SANA di Genova ne comprò alcune per un servizio posta e passeggeri sulla rotta Genova-Roma-Napoli-Palermo. Si partiva da Genova alle 8 e si ammarava all'idroscalo di Ostia alle 11, ripartenza alle 11,50 per giungere a Napoli al Molo Beverello alle 13, decollo alle 13,30 ed arrivo a Palermo alle 16 con una cabina passeggeri da otto o dieci posti nella parte anteriore della fusoliera. Ma le tratte aeree aumentavano e così troviamo questa macchina impiegata in ogni parte del mondo sempre costruita su licenza nei vari stabilimenti in Italia ed all'estero. Anche senza dirlo molto in giro, la Regia Aeronautica Militare comunque si comprò dal 1924 al 1932, almeno 6 di queste ottime macchine e se ne trovano qua e là tracce nei vari annali.

I Wal 24 e 25 furono acquistati da Amundsen per la sua prima spedizione polare in aereo. L'esploratore venne varie volte a Pisa a controllarne la messa a punto e quindi li fece smontare ed imbarcare a Livorno per arrivare alla baia del Re nel 1925 e da qui partirono in volo e toccarono il pack nella posizione di 87°43'N e 10°37'W il 21 maggio. Dopo aver preso "terra", mentre venivano fatte le diverse analisi e misure previste dal programma scientifico, il sommovimento improvviso del pack danneggiò gravemente il Wal n° 24 ed imprigionò il n°25 in modo da impedirne il decollo ma alla fine, dopo ben 19 giorni di lavoro per realizzare un sufficiente tratto pianeggiante, il Wal n° 25 riuscì ad alzarsi in volo con tutti gli uomini della missione. Amundsen comprò poi altri Wal per le sue spedizioni polari finché la sua epopea finì tragicamente.

I Wal 46 e 47, battezzati rispettivamente Marina I e Marina II, comprati dall'Aeronautica, andarono in soccorso dei naufraghi del dirigibile Italia, trovarono la tenda rossa, là dove era stata avvistata dal Comandante Umberto Maddalena con un idrovolante S 55A, e provvidero a lanciare viveri e vestiario al personale al suolo.

Dal 1930 la Germania è autorizzata a costruire i suoi aerei a motore sul territorio nazionale e pertanto alla CMASA nel 1932 termina la produzione su licenza ma le restano l'esperienza tecnica delle maestranze e le attrezzature di alta qualità tanto che viene totalmente acquistata dalla FIAT che realizzerà sull'Arno molti tipi di velivoli. Con simili attrezzature e

maestranze la ditta era un atelier prezioso posto in una località particolarmente vantaggiosa: non solo si trovava sulla foce di un fiume, ma era collegata al grande porto industriale di Livorno (*grandissimo prima dell'unità d'Italia...*) inizialmente da una delle prime ferrovie a vapore che fu affiancata dal 1935 dalla prima ferrovia elettrica in Italia, la "Livorno-Pisa" che partiva dalla Barriera Margherita nei pressi dell'Accademia Navale, passava vicino al porto a cui arrivavano anche i binari della Firenze-Livorno, si inoltrava lungo la costa del Calambrone, poi di Tirrenia fino alla foce dell'Arno per terminare la corsa dietro Piazza dei Miracoli a Pisa.

La CMASA, dotata di uno specchio d'acqua protetto dalle mareggiate, poteva facilmente disporre dei materiali provenienti dal porto industriale, dall'aeroporto di San Giusto, era vicina all'Aurelia e pertanto non aveva problemi di approvvigionamento né di collaudo in volo dei suoi prodotti.



Dornier WAL versione civile impiegato dalla Soc. S.A.N.A. (immagine di Franz Shell)

Il Prof. Valletta, Direttore Generale della FIAT, aveva assunto nel 1931 un giovane ingegnere di 28 anni, dotato di due lauree, allievo in Germania di Von Karman, già assistente di Costruzioni Aeronautiche al Politecnico di Torino: il Prof. Giuseppe Gabrielli dalle particolari capacità nella progettazione di velivoli metallici. L'abbinamento CMASA, ormai nell'orbita FIAT, e Gabrielli è quindi naturale e nasce a Boccadarno nel 1933 il velivolo G8 da addestramento, l'unico biplano di questo progettista che si specializzò nelle architetture monoplane ad ala bassa a sbalzo.

Il G8 era così popolare negli ambienti aeronautici che veniva usato non solo per la scuola ma anche per i collegamenti tanto che fu chiamato "l'aereo dei generali".

Prima che fossero divenuti attivi tutti gli accordi con la FIAT, la CMASA, ben al corrente che la Dornier sarebbe presto vo-

lata via, si era preoccupata di garantire il lavoro al proprio personale e nel periodo dal 1929 al 1934 studiò e realizzò alcuni idrovolanti che furono di interesse del Ministero (*Gli idrovolanti Marina Fiat M.F.*) ma che non giunsero a grossi livelli di produzione.

Per dare lavoro alle maestranze venne costruita anche una cinquantina di SM 81 della SIAI, veri muli del cielo dal carrello fisso, molto pesanti che però non potevano essere collaudati nell'aeroporto di San Giusto ancora con la pista in erba in cui sarebbero affondati.

Il problema fu risolto inviando i velivoli a pezzi, con camion lungo l'Aurelia, di notte, fino all'aeroporto di Luni nei pressi di La Spezia, lì riasssemblati da personale CMASA in trasferta, collaudati e consegnati al Ministero.

L'ing. Stiavelli, Capo Progettista della CMASA, fu trasferito a Torino come pegno di nozze voluto dal Prof Valletta e finalmente si cominciò a lavorare sul serio, prima su progetti di Celestino Rosatelli, come il CR Asso, e finalmente la FIAT assegnò a Marina la produzione dei G 50. Questa fu una fornitura capace di utilizzare per anni con efficienza le potenzialità della ditta e per molto tempo non ci fu più da temere per il futuro delle maestranze. A regime la CMASA produsse un G 50 al giorno, mentre altre di queste macchine uscivano dalle linee di Torino per rispondere alle richieste della Regia Aeronautica Militare e di altri clienti esteri.

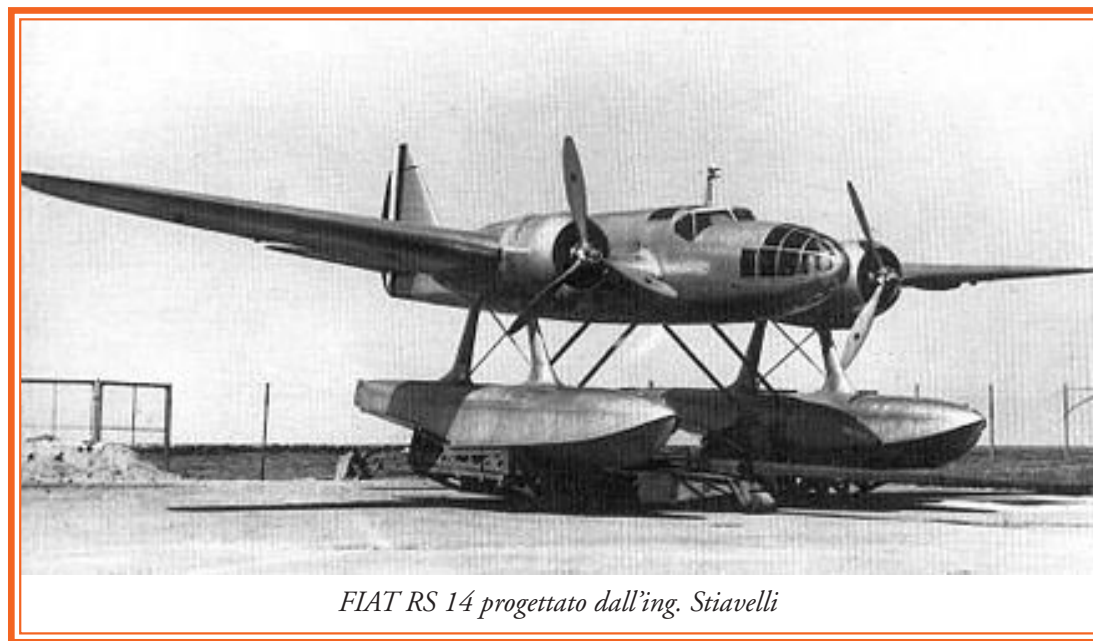
Vi sono state delle critiche su questo aeroplano, infatti non è stato il miglior caccia che abbiamo avuto dal 1937 in poi, tut-

no bombe per l'armamento di caduta, mai usato, ed altre soluzioni che lo rendevano un buon incassatore anche se dotato di un solo motore. Nel 1937 uscì ufficialmente il bando per il Progetto R, cui parteciparono anche Macchi, Industrie Romeo e Reggiane. Tale gara chiedeva un velivolo da caccia e così l'ingegner Gabrielli si trovò a scegliere se ricominciare tutto da capo col rischio di arrivare tardi o adattare l'aereo alla nuova richiesta.

Il G 50 ed il MC 200, dalla fusoliera con "gobba" simile, avevano anche una certa facilità ad entrare in vite e forse i loro progettisti avevano avuto analoghe volenterose ma fallaci informazioni preliminari. Il Re 2000, arrivato per ultimo al volo, si dimostrò superiore a tutti e la sua storia spiega bene perché: la Reggiane, del gruppo Caproni, avendo deciso di partecipare in ritardo e non avendo più il tempo necessario, si comprò direttamente il progetto in America e saltò ogni problema di studio e progettazione. In epoca fascista non si poteva nemmeno lontanamente ammettere che si sarebbe usato un progetto straniero, il P 35 della Seversky, cui adattare il motore FIAT A 74, così la Reggiane di nascosto pagò per anni tramite un prestanome assunto in ditta a 5.000 lire al mese oltre ad un contributo (*pare 10.000 lire*) per ogni velivolo consegnato. Però, che si poteva fare quando il Ministero che aveva lasciato passare notizie preliminari per gli altri concorrenti se ne usciva a gennaio 1937 con una specifica per un aereo solo da caccia e pretendeva di ricevere per marzo i progetti realizzativi?

Il Ministero, salomonicamente, per evitare liti furibonde o

peggio, dopo le prove in volo condotte a Guidonia, scartato il RO 51 perché non rispondente, decise comunque di assegnare la commessa alle ditte rimaste. Si cercò di far "vivere" un po' tutti, di assicurare lo stipendio agli operai, molti aerei furono chiesti a FIAT e Macchi, meno a Reggiane ed ecco il fiorire di tipi di aerei diversissimi anche nella logistica per rispondere alle stesse esigenze operative.



FIAT RS 14 progettato dall'ing. Stiavelli

tavia occorre dire che il progettista in generale fa un buon velivolo se è chiara e fattibile la specifica del richiedente che deve disporre di tecnici del mestiere come lui.

Pare però che nel 1935 la Regia Aeronautica avesse previsto, durante contatti non formali con varie ditte, un caccia con doti di assaltatore, ecco perché la fusoliera del G 50 ha un va-

Dei tre concorrenti il G 50 fu il primo a decollare dall'aeroporto di San Giusto, il prototipo era pronto al volo fin da febbraio 1937 e fu il primo aereo ad essere dotato di carrello retraibile in Italia. Per la cronaca il Macchi MC 200 andò in volo nel dicembre 1937 ed il Re 2000 il 24 maggio del 1938.

Però la CMASA non si limitò a questo velivolo terrestre ma

mise in cantiere il CMASA CS 15 (progettista il Prof. Lazzarino), velivolo terrestre che doveva ottenere il primato di velocità col potentissimo motore FIAT AS 8, poi progettò un velivolo da caccia, molto innovativo nel 1939, il FIAT CS 38 dotato del motore FIAT A38 in sviluppo. Il CS 38 avrebbe potuto competere ad armi pari con i migliori aerei della seconda guerra mondiale se il motore avesse avuto il tempo di arrivare alla maturità tecnica ma l'ingresso prematuro in guerra fece abbandonare questo interessante propulsore.

Oltre ai velivoli terrestri la CMASA sfruttò la sua esperienza per realizzare un buon numero di FIAT RS 14, idro progettato dall'ing. Stiavelli con l'aiuto dell'ing. Lazzarino, che fu poi professore ordinario e preside della Facoltà di Ingegneria a Pisa. Idrovolante bimotore, montava gli stessi motori del G 50, i FIAT A 74 RC.38 a 14 cilindri doppia stella da 840 CV (*Purtroppo teorici tant'è che l'ing. Stiavelli diceva 840 asini...*), aveva due galleggianti ed era dotato di un contenitore portabombe rimuovibile sotto la fusoliera capace di alloggiare un carico fino a 400 Kg. Queste caratteristiche unite ad una autonomia di ben 2500 Km lo rendevano buon ricognitore strategico idoneo anche alla guerra antisommergibile. Disponendo di un armamento di difesa costituito da 2 mitragliatrici da 7,70 mm operanti da sfenestrature ai fianchi ed una, temibile, da 12,7 mm dorsale, fu in grado di mostrare i denti anche contro aerei più veloci e meglio armati come avvenne il 9 maggio 1942 quando incontrò un gruppo di Spitfire, decollati da due portaerei, che andavano in volo a rinforzare la difesa aerea di Malta.

Lo RS 14 con quegli scarponi sotto non aveva una velocità eccessiva, al massimo, forse, arrivava a 390 Km/h che per un idro dell'epoca era veramente molto, ma insomma le armi sono così: conta anche la maestria di chi le impugna. In particolare durante quella missione a bordo del ricognitore c'era in più, nella torretta dorsale "Lanciani Delta E" dotata di mitragliatrice Scotti da 12,7 mm, il famoso armiere Pietro Bonannini, che aveva già abbattuto vari apparecchi nemici con la sua mira infallibile, quasi istintiva, unita a somma freddezza. I velivoli inglesi, con un motore che da solo aveva la stessa potenza dei due motori Fiat del ricognitore, si avventarono spavaldi e sicuri di abbattere l'aereo che avevano di fronte, un bersaglio quasi fermo per le loro armi, 4 mitragliere e due cannoni ciascuno.

Il Comandante del velivolo Ten. Ciolli riporta nel diario storico della 170° squadriglia:

"...L'armiere vede apparire due apparecchi da caccia monoplani, monomotori in posizione defilata di coda. Il primo apparecchio giunto ad una distanza di circa 500 metri apre il fuoco contro di noi... L'armiere reagisce prontamente con la mitragliatrice da 12,7 all'attacco nemico... In seguito all'attacco il pilota reagisce virando stretto sulla sinistra... L'armiere inizia la raffica contro il secondo apparecchio che colpito si incendia e con un mezzo rovesciamento va ad investire, durante la caduta, il primo... e precipitano entrambi in mare".

Non fu un caso fortunato perché l'armiere in questione aveva già dato diverse volte prova di una mira precisissima unita ad estrema velocità di esecuzione, quasi istintiva, da tiratore al

piattello, e quindi era un membro ambito degli equipaggi chiamati ad operare con i lenti ricognitori.

Bonannini è l'unico Asso non pilota con dieci abbattimenti, fu più volte ferito, fu insignito della medaglia d'oro al valor militare ma chiese che essa fosse convertita nel passaggio in SPE e Mussolini lo nominò Maresciallo Aiutante di Battaglia, grado che in Aeronautica non c'era ma lo mutuò dai gradi del Regio Esercito.

Oltre al G 50 ed al Ricognitore Stiavelli nel cantiere vengono realizzati velivoli destinati ad essere catapultati dagli incrociatori e dalle corazzate della Marina. Ecco i ricognitori MF, tra cui l'ottimo MF 6 biplano dalle ali ripiegabili, finché il Ministero non ordinò ben 194 RO 43 alla società Industrie Aeronautiche Romeo di Napoli. La Romeo non li poteva realizzare nei tempi necessari alle esigenze della guerra e così un buon numero di essi fu fatto nascere alla foce dell'Arno.

Alcuni CANT Z 506 ebbero anche loro la stessa linea di produzione, nel periodo bellico, presso la CMASA.

Con l'armistizio le maestranze si troveranno in estrema difficoltà perché la situazione si fece confusa, i tedeschi da alleati divennero nemici, i velivoli pronti al volo ebbero l'ordine di portarsi a Cagliari per arrendersi, una buona metà "riuscì" a partire ma appena arrivati furono distrutti da una incursione tedesca.

L'altra metà degli aerei, "divenuta finalmente efficiente", partì invece per il nord Italia ma furono in buona parte abbattuti dagli Spitfire che in qualche modo erano stati avvertiti su come trovarli mentre erano in volo.

Era evidentemente facile usare una radio, o addirittura più di una, in un cantiere in cui si costruivano aerei da ricognizione sul mare.

I tedeschi non trovarono niente di compromettente, qui l'Arno fangoso avrà dato probabilmente una mano, e così non vennero effettuate le usuali fucilazioni di rappresaglia al personale rimasto dopo la partenza dei velivoli.

Al museo di Vigna di Valle va anche detto che purtroppo fino ad oggi non c'è un MF 6, un RS 14 e nemmeno un G 50 a ricordo della CMASA e di questo periodo.

Poi venne la pace ed i 3.000 lavoratori del Cantiere cercarono altri lavori, la Fiat aveva da pensare a più di 100.000 maestranze sparse in tutt'Italia e non fu facile sopravvivere.

La CMASA costruì di tutto purché ci fosse del metallo da lavorare, cucine, autobus e carrozze ferroviarie, qualunque cosa pur di dare uno stipendio tutti i mesi ai dipendenti. Il Ministero dell'Aeronautica appena arrivò la pace, si comprò moltissimi C47 che gli americani non ritenevano pagante riportarsi in patria e con queste macchine ricominceranno i trasporti militari e civili nel nostro paese.

Alla CMASA venne affidato il compito di convertire i C47 in DC3, cioè in velivoli per il trasporto passeggeri. L'ultimo volo partì da Pisa nel 1948 e poi di aeroplani a Boccadarno non si parlerà più.

La storia del sito continuerà con alterne vicende nell'ambito della FIAT, con le insegne della Gilardini, della Moto Fides e della Leonardo, fino al porto turistico di oggi.

LA REGIA AERONAUTICA E L'AVIAZIONE DI MARINA

Gli aerei imbarcati sulle navi da guerra (seconda parte)

di Luciano Sadini

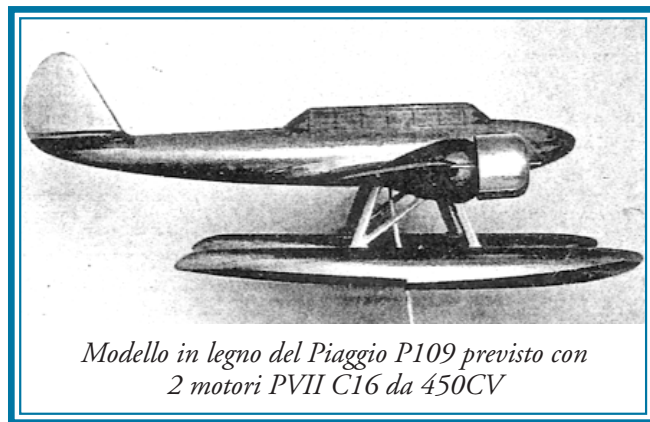
I velivoli imbarcati rimasti sulla carta

Nell'impiego operativo il RO43 dimostrò di avere una certa fragilità strutturale (*molte parti della fusoliera e le ali erano ricoperte in tela*) e un'autonomia ritenuta ancora non soddisfacente.

Nel 1938 la Regia Aeronautica, nell'intenzione di rinnovare l'intero parco dei suoi velivoli, emise bandi di gara anche per degli idroricognitori catapultabili per "Grandi Navi" (*le corazzate classe Littorio*) e per gli incrociatori. Per le grandi navi, si voleva un velivolo veloce con velocità max e di crociera previste in 350kmh e 250kmh, di grande autonomia (2500km) e con un peso totale compatibile per il lancio dalle catapulte delle corazzate (*inferiore a 5000kg*).

Le industrie nazionali presentarono vari progetti: la Caproni i bimotori Ca332 e il Ca333; la Piaggio i monomotori P109 e il P113.

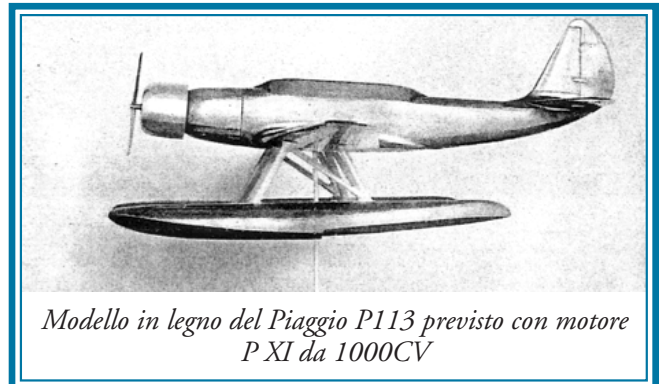
La DGCA non ritenne idonei i progetti presentati e bandì un nuovo concorso nel gennaio del 1939, dove vennero presentati dalla Caproni il CA345 e 345 Bis, dalla Piaggio il P117 e dalla IMAM il RO65.



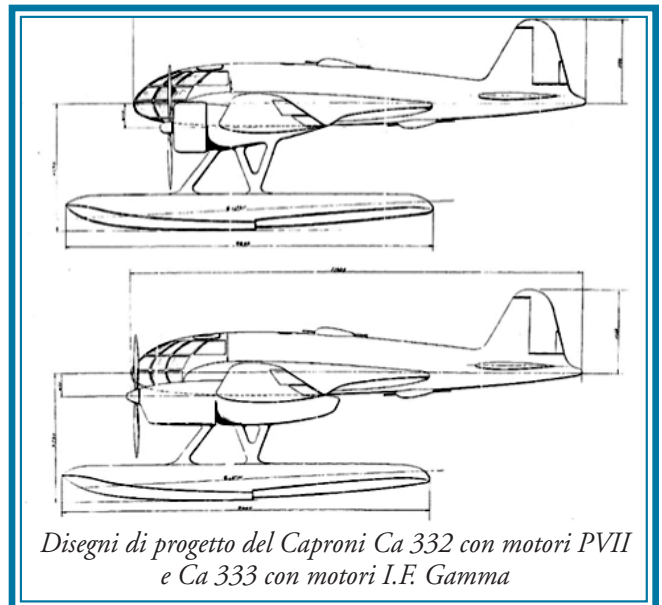
Modello in legno del Piaggio P109 previsto con 2 motori PVII C16 da 450CV

Ancora una volta lo Stato Maggiore non rimase contento delle caratteristiche di questi progetti e pensò di utilizzare, per soddisfare l'esigenza di un idroricognitore per le Grandi Navi, il Caproni Ca 316, una versione aggiornata del ricognitore terrestre Ca310, allora in costruzione in 8 esemplari.

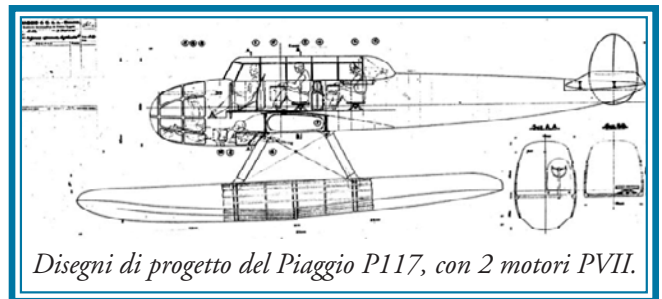
Tali velivoli però, a causa delle mutate esigenze operative, non vennero mai imbarcati e/o provati ad essere lanciati da catapulte. Per quanto riguarda il concorso per i velivoli da imbarcare sugli incrociatori, nel 1938 la Piaggio presentò il P120 e la CMASA lo SN16. La DGCA non ritenne però idonei tali progetti ed emise l'anno successivo un nuovo bando di gara dove le ditte presenta-



Modello in legno del Piaggio P113 previsto con motore P XI da 1000CV



Disegni di progetto del Caproni Ca 332 con motori PVII e Ca 333 con motori I.F. Gamma

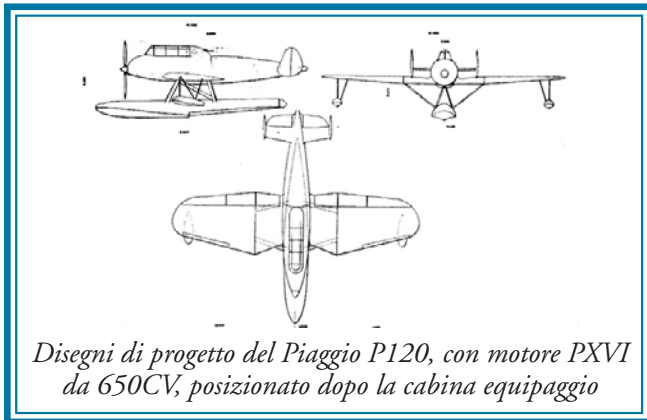


Disegni di progetto del Piaggio P117, con 2 motori PVII.

rono il Caproni CA345 e 345Bis, il Piaggio P117 e l'Imam RO65 che ancora non soddisfecero le autorità militari, per cui, nell'aprile del 1940, con un nuovo bando, richiesero altri progetti.

Vennero così presentati il Piaggio P124 ed il DC10 (*Direzione Costruzioni progettato direttamente dal responsabile della DGCA, il Gen. Ing. Fiore*) l'Imam Ro 65 e il Ro 69.

Questi interessanti velivoli non vennero però presi in considerazione perché, con l'entrata in guerra dell'Italia le esigenze operative dell'Aeronautica divennero altre.



Disegni di progetto del Piaggio P120, con motore PXVI da 650CV, posizionato dopo la cabina equipaggio

Impiego dei velivoli RO43 durante la guerra

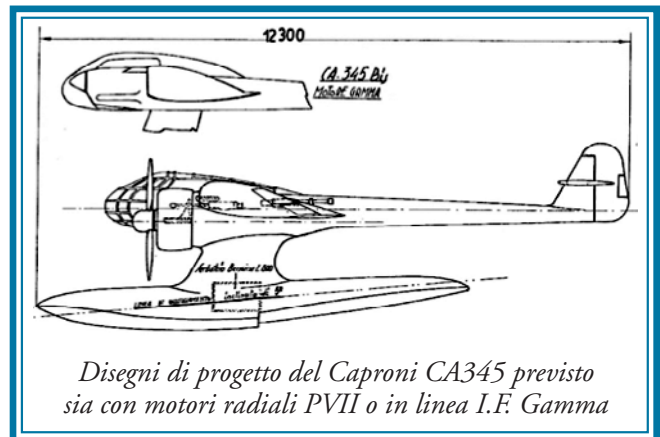
Al novembre del 1939 erano in servizio 90 Ro43 (tra imbarcati, scuole e riserve) oltre a 17 Cant 25 e 8 Macchi M41 impiegati nelle sole scuole di volo. Con lo scoppio della guerra il Ro 43 era imbarcato su tutte le navi della Regia Marina dotate di catapulte: le corazzate classe Littorio (*2x3velivoli*); gli incrociatori pesanti classe Zara (*4x2velivoli*) e Trento (*3x2velivoli*), gli incrociatori leggeri classe Alberto di Giussano (*6x2velivoli*), Montecuccoli (*2x2velivoli*), Duca d'Aosta (*2x2velivoli*) e Garibaldi (*2x4velivoli*). La porta idrovolanti Miraglia, che era stata impiegata per il trasporto di aerei durante la guerra di Abissinia non aveva più una



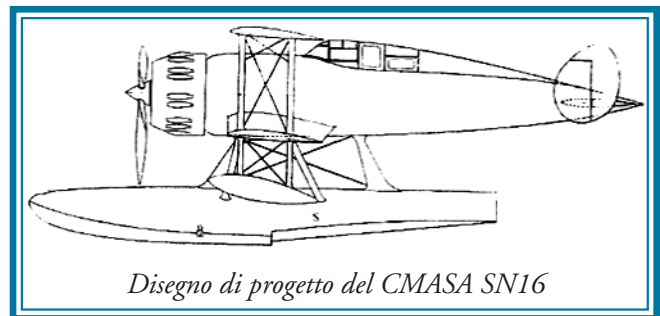
Ro 43 imbarcato sull'incrociatore Bolzano

dotazione organica di velivoli e durante la guerra venne impiegata solo per prove di lancio di velivoli.

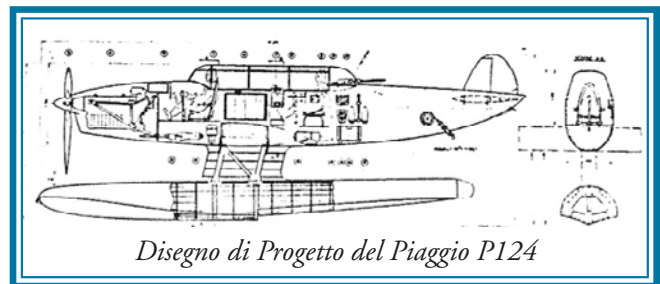
Nel corso delle operazioni navali il velivolo RO43 venne impie-



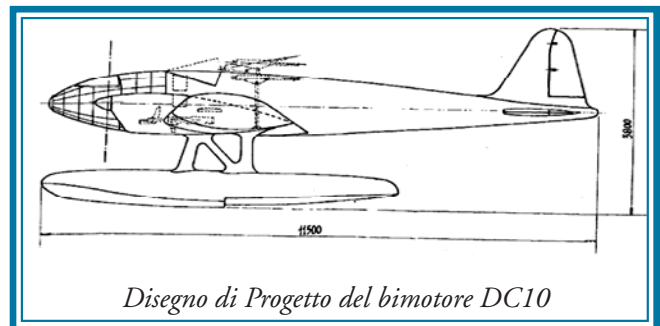
Disegni di progetto del Caproni CA345 previsto sia con motori radiali PVII o in linea I.F. Gamma



Disegno di progetto del CMASA SN16



Disegno di Progetto del Piaggio P124



Disegno di Progetto del bimotore DC10

gato regolarmente, mettendo però in luce le sue già note carenze quali: estrema fragilità, limitata autonomia, deficiente armamento e impossibilità di portare un pur modesto carico bellico.

Gli equipaggi misti dei velivoli Ro43 svolsero comunque e sempre ottimi lavori, quando vennero impiegati. I loro rilevamenti erano generalmente più precisi ed accurati rispetto a quelli forniti dalla ricognizione terrestre. Il loro impiego, nei pochi scontri navali verificatisi tra la nostra Marina e quella inglese, fu però molto parsimonioso da parte dei nostri Ammiragli.



ATTO D'INTESA TRA LE ASSOCIAZIONI AERONAUTICHE

12 maggio 2021



CONVENZIONE TRA LE ASSOCIAZIONI AERONAUTICHE

- L'Associazione Arma Aeronautica – “Aviatori d'Italia” (nel seguito denominata “AAA”), C.F. 80248150585, con sede in Roma, in questo atto rappresentata dal Presidente pro-tempore Gen. S.A. (c) Giulio MAININI;
- l'Associazione Nazionale Ufficiali dell'Aeronautica (nel seguito denominata “ANUA”), C.F. 11006521006, con sede in Roma, in questo atto rappresentata dal Presidente pro-tempore Gen. S.A. (r) Claudio DEBERTOLIS;
- l'Associazione Nazionale Famiglie Caduti e Mutilati Aeronautica (nel seguito denominata “ANFCMA”), C.F. 03152800581, con sede in Roma, in questo atto rappresentata dal Presidente pro-tempore Gen. S.A. (r) Tiziano TOSI;
- l'Associazione Pionieri dell'Aeronautica (nel seguito denominata “APA”), C.F. 96234100582, con sede in Roma, in questo atto rappresentata dal Presidente pro-tempore Gen. S.A. (r) Settimo CAPUTO;
- l'Associazione Trasvolatori Atlantici (nel seguito denominata “ATA”), C.F. 96004920581, con sede in Roma, in questo atto rappresentata dal Presidente pro-tempore Ing. Umberto KLINGER,

CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE:

Art. 1 Oggetto e finalità

1. Con la presente Convenzione le Associazioni Aeronautiche (nel seguito denominate “Associazioni”) aderenti intendono regolare i rapporti di collaborazione tra di loro, nonché tra loro e l'Aeronautica Militare, con le altre Istituzioni militari e civili (pubbliche e private) e i rappresentanti del mondo scientifico, culturale, storico, accademico e industriale.
2. In particolare, la Convenzione è finalizzata a:
 - a. rappresentare e tutelare gli interessi comuni delle Associazioni aderenti, ampliando la loro base rappresentativa e realizzando utili sinergie tra di esse;
 - b. razionalizzare, integrare e ottimizzare le risorse umane e organizzative delle Associazioni aderenti, valorizzando le specifiche finalità, pur mantenendo

Convenzione tra le Associazioni Aeronautiche

- ognuna la propria identità e la propria autonomia statutaria;
- c. elaborare, nell'ambito del rapporto di collaborazione, materie d'interesse comune, ricercando convergenze di posizione;
 - d. facilitare la proposizione, l'elaborazione e la risoluzione dei problemi di interesse comune;
 - e. fare sì che, limitatamente alle materie d'interesse comune delle Associazioni aderenti, il Vertice dell'Aeronautica Militare (nel seguito denominata "A.M.") abbia nel Comitato di coordinamento, di cui al successivo art. 4, il referente comune delle predette Associazioni, allo scopo di semplificare e ottimizzare i rapporti tra le Associazioni e l'A.M. nello sviluppo di tutte le attività, iniziative e manifestazioni comuni organizzate e svolte dalle Associazioni stesse;
 - f. garantire, limitatamente alle materie d'interesse comune, un'unica rappresentanza nei confronti delle Istituzioni militari e civili (pubbliche e private), nonché dei rappresentanti del mondo scientifico, culturale, storico, accademico e industriale;
 - g. promuovere attività, iniziative e manifestazioni comuni, nel rispetto dello statuto di ogni Associazione aderente e dei valori e delle categorie rappresentate da ciascuna Associazione;
 - h. programmare, nel rispetto dei vari statuti, uno studio di fattibilità per una costituenda Rivista associativa comune, che assommi e rappresenti i valori di tutte le Associazioni aderenti, partendo dalle testate editoriali esistenti (indicate al successivo art. 8);
 - i. perseguire, ove possibile, l'utilizzo di locali comuni per un più razionale funzionamento delle Sezioni delle Associazioni;
 - l. favorire la collaborazione nella divulgazione di informazioni su ciascuna Associazione, attraverso i rispettivi siti web, pagine Facebook, Twitter e altri social, al fine di arricchire i contenuti degli stessi e dare ancora maggior risalto alle attività e iniziative singole e comuni, nel rispetto delle specifiche finalità.
3. La presente Convenzione non persegue finalità politiche e/o di lucro.

Art. 2 Salvaguardie

1. Le Associazioni aderenti:
 - a. hanno tutte pari dignità;
 - b. conservano ognuna inalterata la propria soggettività, con il proprio statuto e l'eventuale regolamento di attuazione;
 - c. conservano ciascuna invariata la piena rappresentatività, le proprie finalità e l'autonomia operativa, gestionale, amministrativa e finanziaria, nonché la propria identità di valori e di riferimento nazionale e di categoria, secondo quanto stabilito dal rispettivo statuto;
 - d. conservano ognuna inalterata la possibilità che il proprio Presidente si rapporti direttamente con il Vertice dell'A.M. e con le altre Istituzioni militari e civili (pubbliche e private), per le materie non di interesse comune delle Associazioni;
 - e. concorrono, ognuna in ragione delle proprie risorse umane (numero degli

associati), della capacità organizzativa e della distribuzione sul territorio, agli scopi comuni.

Art. 3

Diritti e doveri dei soci delle Associazioni Aeronautiche

1. La Convenzione non modifica in alcun modo i diritti e i doveri dei soci di ciascuna Associazione aderente nei confronti dell'Associazione di appartenenza.
2. I soci delle Associazioni aderenti possono essere iscritti anche a più di una delle Associazioni aderenti.

Art. 4

Comitato di coordinamento delle Associazioni Aeronautiche

1. Le Associazioni aderenti istituiscono il Comitato di coordinamento delle Associazioni Aeronautiche (nel seguito denominato "Comitato").
2. Il Comitato è composto dai Presidenti delle Associazioni aderenti, in qualità di Consiglieri del Comitato. In caso di impedimento, partecipa al Comitato il rispettivo Vice Presidente o un socio delegato dal proprio Presidente.
3. Il Comitato è presieduto, con turnazione semestrale, dal Coordinatore, cioè dal Consigliere del Comitato che è Presidente di una delle Associazioni aderenti, secondo l'ordine dato dal maggior numero di associati. In caso di impedimento è presieduto dal Vice Coordinatore, cioè dal Consigliere del Comitato che segue nel predetto ordine.

Art. 5

Compiti del Comitato, relativamente alle materie di interesse comune

1. Il Comitato ha il compito di:
 - a. coordinare le attività comuni tra le Associazioni aderenti e delle stesse nei confronti dell'A.M., delle Istituzioni militari e civili (pubbliche e private), nonché del mondo scientifico, culturale, storico, accademico e industriale;
 - b. definire le linee programmatiche volte al perseguimento delle finalità di cui all'art. 1 della presente Convenzione, in coerenza con i loro rispettivi statuti;
 - c. assicurare, con le proprie decisioni ed attività, che venga perseguito l'obiettivo di una maggiore rappresentatività e sinergia tra le Associazioni aderenti;
 - d. programmare e promuovere lo sviluppo delle attività, iniziative e manifestazioni da svolgere in comune fra le Associazioni aderenti;
 - e. redigere un programma annuale unico per tutte quelle attività, iniziative e manifestazioni, anche non comuni, organizzate dalle Associazioni aderenti che richiedano la partecipazione o l'apporto dell'A.M., al fine di consentire alla stessa di deconflittare gli impegni;
 - f. assegnare la direzione di ciascuna attività, iniziativa o manifestazione comune

Convenzione tra le Associazioni Aeronautiche

- al Consigliere la cui Associazione è specificamente o maggiormente competente alla sua realizzazione;
- g. agire come referente comune nei confronti del Vertice dell'A.M., in rappresentanza di tutte le Associazioni aderenti, limitatamente alle materie d'interesse comune;
 - h. rappresentare tutte le Associazioni aderenti nei confronti delle Istituzioni militari e civili (pubbliche e private), nonché del mondo scientifico, culturale, storico, accademico e industriale, limitatamente alle materie d'interesse comune;
 - i. coordinare, ove necessario, la partecipazione dei rappresentanti delle Associazioni aderenti alle manifestazioni militari e civili in modo da razionalizzare e ottimizzare le risorse umane impiegate;
 - l. indirizzare, nel rispetto degli statuti, i contenuti della Rivista comune (quando realizzata), affinché essa rappresenti i valori e le categorie tutelati da ogni Associazione aderente e ne esalti le rispettive finalità;
 - m. valutare e approvare le eventuali richieste di adesione alla Convenzione da parte di altre Associazioni aeronautiche, preventivamente riconosciute dall'A.M., aventi pari dignità e storia e il cui statuto preveda finalità simili e coerenti con quelle originariamente aderenti;
 - n. verificare periodicamente l'effettivo perseguimento delle finalità di cui all'art. 1 della Convenzione;
 - o. ripartire, a fronte di particolari situazioni, tra le Associazioni aderenti le spese eventualmente sostenute dai soci delle stesse per lo svolgimento di attività comuni.
2. Fatto salvo il principio di salvaguardia di cui all'art. 2, il Coordinatore del Comitato rappresenta il Comitato e ne firma gli atti inerenti le attività d'interesse comune deliberate, previa approvazione dei Consiglieri.
 3. Il Comitato si avvale di una apposita Segreteria per la trattazione degli affari correnti.
 4. Il Comitato può costituire dei Gruppi di lavoro "ad hoc", i cui membri sono tratti dai soci delle Associazioni aderenti, per la trattazione di questioni specifiche e particolari.

Art. 6

Funzionamento del Comitato

1. Il Comitato delle Associazioni aderenti si riunisce ogni qualvolta il Coordinatore o due Consiglieri ne facciano richiesta.
2. In caso di impedimento dei Presidenti delle Associazioni aderenti, partecipano alle riunioni del Comitato i rispettivi Vice Presidenti o un socio delegato dal proprio Presidente.
3. Il Comitato decide con la partecipazione di almeno tre quinti dei suoi componenti e a maggioranza dei membri presenti.
4. Il Comitato assegna la direzione di ogni attività, iniziativa o manifestazione comune al Consigliere la cui Associazione è specificamente o maggiormente competente alla sua realizzazione.

5. Alle riunioni del Comitato che trattano argomenti d'interesse anche dell'Aeronautica Militare è invitato a partecipare, quale osservatore in rappresentanza dell'A.M., il Capo dell'Ufficio Generale del Capo di Stato Maggiore dell'A.M., o altro Ufficiale Superiore dallo stesso delegato.
6. Le riunioni sono presiedute dal Coordinatore o, in caso di impedimento, dal Vice Coordinatore, e sono verbalizzate da un membro della Segreteria del Comitato, e possono svolgersi in presenza, presso la sede del Comitato, oppure in videoconferenza o eventualmente con altro idoneo mezzo telematico a disposizione di tutti i partecipanti.

Art. 7

Segreteria del Comitato

1. Le Associazioni aderenti aventi il maggior numero di associati individuano uno o più soci che assolvono ai compiti della Segreteria del Comitato.
2. Le altre Associazioni aderenti contribuiscono, ove possibile, all'alimentazione della Segreteria tramite un loro associato.
3. La Segreteria ha il compito di trattare gli affari correnti relativi all'attività del Comitato e comunque derivanti dalla presente Convenzione.
4. Per determinati periodi, a fronte di particolari impegni comuni, la Segreteria può essere alimentata dalle Associazioni aderenti con altro personale tratto dai soci delle Associazioni stesse.

Art. 8

Rivista comune

1. Le Associazioni aderenti si impegnano ad avviare un progetto per editare una Rivista comune che sia rappresentativa dei valori e delle categorie tutelati dalle Associazioni aderenti, nel rispetto dei propri statuti.
2. La Rivista comune deve salvaguardare la storicità delle testate "Aeronautica" dell'AAA e "Il Corriere dell'Aviatore" dell'ANUA.
3. Gli aspetti editoriali, gestionali e amministrativi sono definiti in un "addendum" alla presente Convenzione.
4. Nelle more dell'attuazione del progetto di Rivista comune, l'AAA intende realizzare un "supplemento" periodico alla propria testata "Aeronautica", che contenga la cronaca della vita associativa dell'AAA e, in seguito, recepisca anche le attività e iniziative sociali delle altre Associazioni.

Art. 9
Sedi comuni

1. Le Associazioni aderenti si impegnano a favorire, ove possibile, l'utilizzo di locali comuni al fine di razionalizzare e ottimizzare, soprattutto nelle località periferiche, il funzionamento delle Sezioni locali delle singole Associazioni, contenendo le eventuali spese.

Art. 10
Bilancio, patrimonio, affari amministrativi

1. Ciascuna Associazione aderente mantiene autonomamente il proprio bilancio ed il proprio patrimonio.
2. Nel caso di attività, iniziative e manifestazioni comuni, ciascuna Associazione aderente assume singolarmente e direttamente, conformemente alle attività programmate in sede di Comitato, i propri obblighi verso i terzi in ragione di quanto stabilito dal Comitato in sede di programmazione delle attività stesse.
3. Nessuna obbligazione o debito contratto singolarmente da una delle Associazioni aderenti può essere fatta valere nei confronti delle altre Associazioni aderenti.
4. Eventuali oblazioni o contributi privati derivanti dalle attività comuni svolte dalle Associazioni aderenti vengono ripartiti singolarmente e direttamente alle Associazioni aderenti in ragione di quanto stabilito dal Comitato in sede di programmazione delle attività stesse.
5. Nessun compenso è previsto per i membri del Comitato e della Segreteria e dei partecipanti ai Gruppi di lavoro e alle attività comuni conseguenti alla presente Convenzione. Eventuali spese dagli stessi sostenute sono rimborsate dall'Associazione di appartenenza secondo le proprie disposizioni interne, salvo situazioni particolari per le quali la ripartizione delle spese è stabilita in sede di Comitato.

Art. 11
Durata, recesso unilaterale e ulteriori adesioni

1. La presente Convenzione ha durata quinquennale e può essere ulteriormente rinnovato per periodi aventi la medesima durata.
2. Le Associazioni aderenti verificano annualmente la rispondenza delle clausole della Convenzione alle norme di legge in vigore e all'effettivo perseguimento delle finalità dell'accordo stesso e possono chiederne l'eventuale aggiornamento o revisione.
3. Resta ferma per ognuna delle Associazioni aderenti la possibilità di recedere unilateralmente dalla Convenzione, esplicitandone, per motivi di correttezza e trasparenza, le ragioni con una comunicazione indirizzata al Comitato.

Convenzione tra le Associazioni Aeronautiche

4. Altre Associazioni aeronautiche, già riconosciute dall'A.M., aventi pari dignità e storia e il cui statuto preveda finalità e attività simili e coerenti con quelle originariamente aderenti, possono chiedere di aderire alla presente Convenzione, sottoscrivendolo. La richiesta è valutata e approvata dal Comitato.

Fatto, letto e sottoscritto a Roma in data 12 Maggio 2021

- per l'Associazione Arma Aeronautica – “Aviatori d'Italia”
Il Presidente Gen. S.A. (c) Giulio MAININI 
- per l'Associazione Nazionale Ufficiali dell'Aeronautica
Il Presidente Gen. S.A. (r) Claudio DEBERTOLIS 
- per l'Associazione Nazionale Famiglie Caduti e Mutilati Aeronautica
Il Presidente Gen. S.A. (r) Tiziano TOSI 
- per l'Associazione Pionieri dell'Aeronautica
Il Presidente Gen. S.A. (r) Settimo CAPUTO 
- per l'Associazione Trasvolatori Atlantici
Il Presidente Ing. Umberto KLINGER 

Il primo intervento dei velivoli imbarcati avvenne durante la battaglia di Punta Stilo: l'8 luglio 1940 furono lanciati 4 RO43 (*Da Barbiano, Di Giussano, Duca d'Abruzzi e Garibaldi*) atterrando poi in Cirenaica.

Il 9 luglio, durante la fase tattica furono lanciati dal primo pomeriggio, in successione, 6 RO43 (*Garibaldi, Eugenio di Savoia, Da Barbiano, Duca d'Abruzzi, Di Giussano e Cadorna*) che svolsero un buon lavoro sul cielo della battaglia andando poi ad atterrare in Puglia ed in Sicilia.

Nella stessa giornata fu lanciato un RO43 dello Zara per effettuare una ricognizione antisommersibile, solo visiva in quanto non poteva portare alcun carico bellico, mentre quello del Diaz fu gettato in mare... perché riscontrato inefficiente al momento del lancio e con la battaglia in corso non si poteva procedere allo scarico del carburante.

Il fatto che i velivoli imbarcati fossero stati impiegati solo dal pomeriggio anziché dalla mattina, come scritto nei rapporti di fine scontro, fanno ritenere che se fossero stati impiegati dalla mattina, forse avrebbe potuto fornire informazioni più precise sulla posizione della flotta nemica e preparare al meglio quella nostra per lo scontro che sarebbe successo.

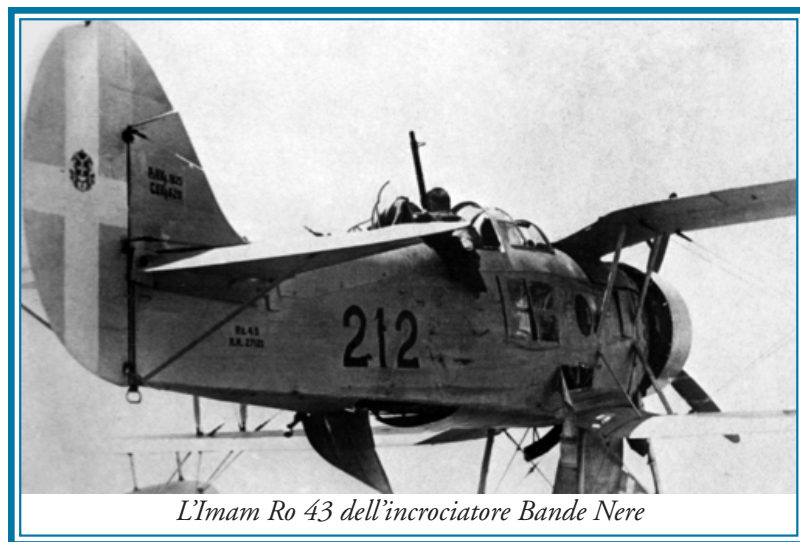
Anche i nostri bombardieri, impiegati in numero di 126 che lanciarono 8 bombe da 500kg, 236 da 250kg e 270 da 100kg, anzi-



Il prototipo del Ca 316 pensato per l'imbarco sulle corazzate ma mai provato

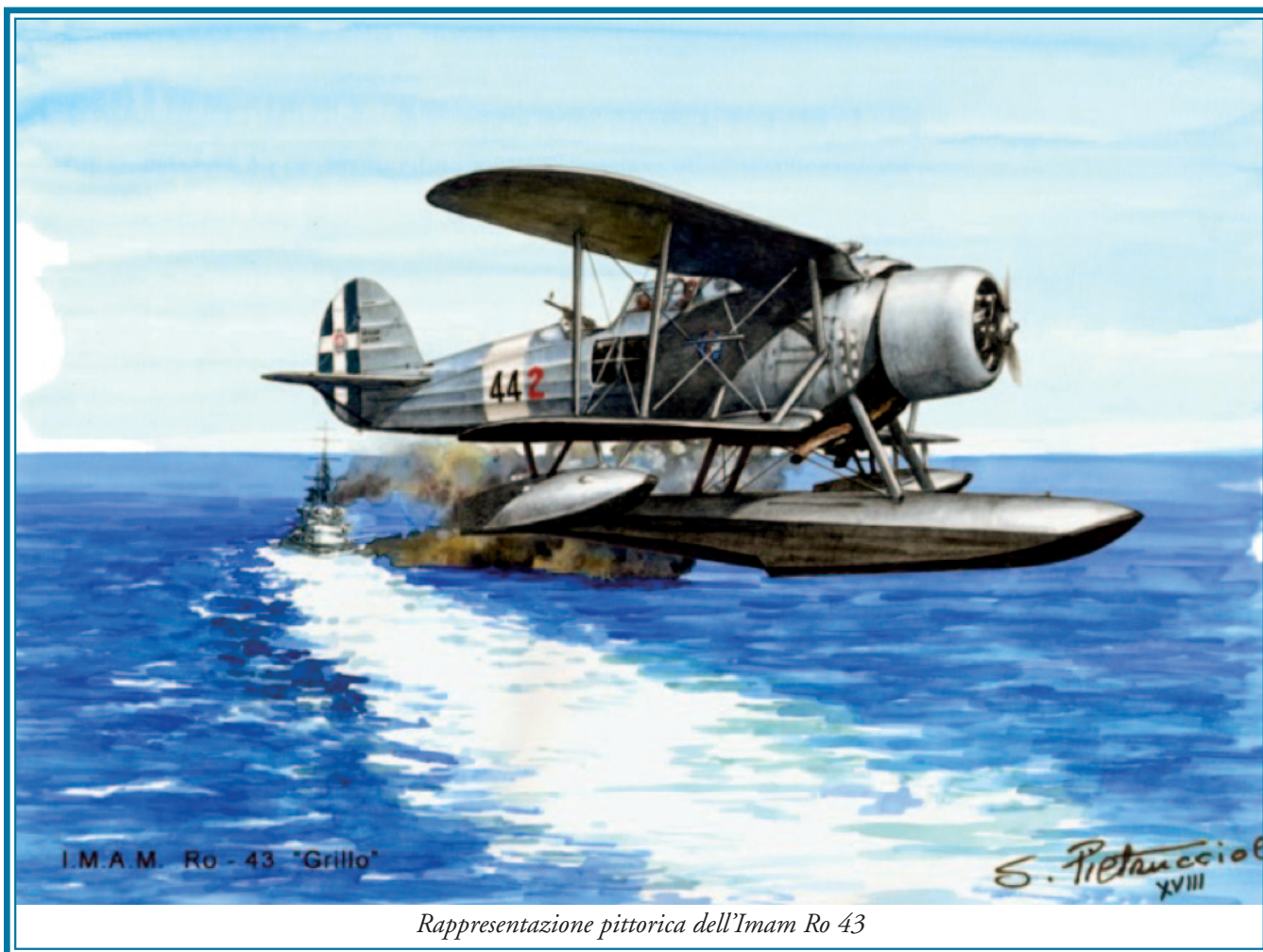
tamente per le nostre navi non ci fu nessuna bomba messa a segno mentre 24 velivoli furono colpiti leggermente ed uno solo abbattuto). Nello scontro di Capo Spada del 19 luglio 1940, avvenuto alle prime luci dell'alba, ore 06.27, gli incrociatori Colleoni e Bande Nere, all'altezza di Capo Spada fra le isole di Creta e Cerigotto, attaccarono 4 cacciatorpedinieri inglesi che gli venivano incontro. Questi virarono di 180° e si diressero a tutta velocità verso il centro del mar Egeo, nessun velivolo venne però lanciato dai due incrociatori italiani e la mancanza della conoscenza della consistenza della flotta nemica in mare, anche da parte dell'aviazione da ricognizione marittima basata a terra, che per degli inconvenienti tecnici avuti, non era riuscita a far decollare i propri velivoli, portarono le nostre navi nell'inseguimento del nemico ad essere così intercettate dall'incrociatore inglese Sidney, presente nella zona, che nello scontro a fuoco affondò il Colleoni. Nello scontro di Capo Teulada del 27 novembre 1940 vennero lanciati 5 RO43 (*Bolzano, Fiume, Gorizia, Pola*) dove avvistarono le flotte nemiche, alle 09.50 quella di Gibilterra e 11.30 quella di Alessandria, atterrando poi a Cagliari. Alle 1300 venne catapultato il RO43 della Vittorio Veneto che durante lo scontro fornì preziose informazioni sulle posizioni nemiche fino al suo abbattimento, da parte della caccia nemica con la perdita dell'equipaggio, Cap. pil. Daniele Invernizzi e S.Ten Vasc. Oss. Argeo Tromba. Non fu possibile lanciare l'aereo del Trieste perché le vampe dei cannoni lo avevano danneggiato.

Nello scontro di Gaudio e Matapan tra le 06.00 e 08.00 del 28 marzo 1941, vennero lanciati in successione 3 RO43 (*Vittorio Veneto, Bolzano e Duca degli Abruzzi*), il primo e il terzo riuscirono ad intercettare la flotta nemica che seguirono a lungo per ammarare poi a Rodi.



L'Imam Ro 43 dell'incrociatore Bande Nere

ché intervenire dalle 16.43, a scontro navale avvenuto da poco, ovvero a flotte molto vicine, potevano intervenire molto prima, quando le due flotte erano ben separate e quindi il riconoscimento del nemico più certo, evitando così di bombardare, come purtroppo accadde, navi nemiche... ed amiche (*purtroppo o fortuna-*



Rappresentazione pittorica dell'Imam Ro 43

Durante la scorta al convoglio **Haldbert** il 27 settembre 1941, dalle ore 1200 al primo pomeriggio vennero lanciati in successione i RO43 della Littorio, Vittorio Veneto, Trento e Duca degli Abruzzi dove tutti, ad eccezione del velivolo della Vittorio Veneto, riuscirono ad avvistare le navi nemiche e raggiungere poi, indenni, nonostante attacchi di caccia nemici, la Sardegna (o *Biseria in Tunisia*).



L'Idrocaccia Imam Ro 44 – costruito in 35 esemplari.
In operazioni dalla 161^a Sq di Lero, fino al 1942

Nella prima **battaglia della Sirte**, tra il mattino ed il primo pomeriggio del 17 dicembre 1941 vennero lanciati: un RO43 del Gorizia che non avvistò la flotta nemica e ammarò poi a Navarino; due RO43 della Littorio che avvistarono la flotta ed andarono poi ad atterrare a Bengasi; un RO43 del Trento che per mancanza di carburante ammarò al largo della Grecia, raggiungendo poi l'isola di Zante dopo 48 ore di permanenza in mare.

Il giorno successivo vennero lanciati i velivoli del Duca d'Aosta e dell'Attendolo che non avvistarono il nemico ed ammararono a Tripoli.

Nella Seconda battaglia della Sirte del 22 marzo 1942 decollarono: un RO 43 del Gorizia che per un'inconveniente tecnico fu costretto a dirigersi subito verso Siracusa; un velivolo del Trento che alle 12.20 avvistò la flotta nemica e diresse poi verso Bengasi; un RO43 della Littorio, lanciato alle 14.25, non appena le due flotte ebbero il contatto visivo, per seguire i tiri svolgendo un ottimo servizio nonostante il forte maltempo, che causò la perdita dei cacciatorpedinieri Lanciere e Scirocco, fino al limite dell'autonomia.

Diresse poi verso la Libia ma per mancanza di carburante ammarò al largo di Misurata danneggiandosi, l'equipaggio rimase aggrappato al relitto per 44 ore prima di riuscire a raggiungere la costa a nuoto.

Nello scontro di **Mezzo Giugno** nella mattina del 15 giugno 1942 vennero lanciati in successione 6 velivoli, quello di Garibaldi finì, subito dopo il decollo, in mare, quello dell'Eugenio Di Savoia venne abbattuto dalla caccia nemica, quello del Gorizia fece in tempo a lanciare il segnale di scoperta della flotta nemica e venne poi subito abbattuto dai caccia nemici, quelli della Vittorio Veneto, Duca degli Abruzzi ed ancora Vittorio Veneto non riuscirono a vedere la flotta nemica. La Littorio che aveva subito in precedenza un attacco di bombardieri Liberatori, aveva avuto danneggiati i suoi velivoli, impedendo così il loro impiego.

Il Re 2000, il caccia terrestre imbarcato durante il periodo bellico

Nella guerra aeronavale la Regia Aeronautica avrebbe dovuto garantire un efficace supporto aereo alla flotta in movimento, cosa che purtroppo non fu possibile per mancanza di velivoli a grande autonomia e... di apposite portaerei di scorta. Dopo le prime esperienze di guerra la Marina avrebbe voluto vedere nell'aereo imbarcato la possibilità di poter contrastare le minacce nemiche rappresentate dai velivoli aerosiluranti e dai sommergibili nemici. Questo però il velivolo RO 43 non poteva farlo, visto il modesto armamento (*una mitragliatrice da 7.7 fissa anteriore ed una brandeggiabile posteriore*) e l'impossibilità di portare bombe antisommergibili sotto le ali.



Ro 44 con ali piegate

Nel 1936 era stato realizzato l'idrocaccia RO44 in tutto e per tutto simile al RO43, anche con ali ripiegabili, armato con 2 mitragliatrici in caccia da 12,7 che venne costruito in 35 esemplari ed assegnato alle squadriglie idrocaccia di Vigna di Valle e di Lero. Aveva una manovrabilità eccezionale, una scarsa velocità massima, 315kmh, e come il RO 43 una certa fragilità della struttura per il tipo di costruzione (*legno e tela*) che gli ambienti marini accentuavano oltremodo. Vista la loro disponibilità, però, si poteva pensare ad un loro impiego a bordo delle navi da guerra. Questo non venne mai tentato. Il RO 44 era un velivolo già disponibile e poteva essere imbarcato al posto di un RO43 ed una volta lanciato avreb-

bero potuto contrastare l'attacco dei coetanei e lenti aerosiluranti inglesi **Swordfish** che avevano una velocità massima di soli 260kmh ed erano armati con una sola mitragliatrice posteriore.



Re 2000 pronto al lancio sulla portaidrovolanti Miraglia

Anche se non riuscivano ad abatterli avrebbero comunque potuto infastidire i loro lanci, che furono sempre ottimi perché agivano... col solo disturbo delle artiglierie e mitragliere antiaeree delle nostre navi che, forse per la scarsità delle loro installazioni a bordo, non furono mai tanto efficaci. A seguito della crescente minaccia degli aerosiluranti nemici si pensò, purtroppo con ritardo, di impiegare a bordo delle nostre navi aerei da caccia terrestri, indubbiamente migliori nelle prestazioni rispetto al RO44, ma che richiesero tempo per apportare le necessarie modifiche. L'aereo scelto dall'Aeronautica fu il caccia Reggiane Re 2000 che si ricorda venne costruito in serie per la Svezia e l'Ungheria ed impiegato dalla no-



Re 2000 catapultato dal Vittorio Veneto

stra aeronautica solo in pochi esemplari, da una squadriglia da caccia dal 1941, impiegati, grazie alla buona autonomia, principalmente nelle scorte ai convogli. Due di questi caccia (*MM471 e 485*) vennero così modificati per effettuare il lancio da catapulte navali. Le prove vennero effettuate con lanci dalla nave Miraglia dal 9 maggio 1942, con qualche apprensione vista la bassa velocità che aveva la nave, ormai ferma da anni. Visti i positivi risultati fu-

LA NOSTRA STORIA

rono poi costruiti o modificati 8 esemplari (MM8281-88) di Re 2000 di cui due imbarcati rispettivamente sulle **corazzate Roma e Vittorio Veneto** ed uno sulla **Littorio**. La tardiva assegnazione di questi velivoli e l'inoperosità delle nostre grandi corazzate fecero sì che non vennero mai impiegati in missioni operative.

L'8 settembre 1943, quando la nostra flotta partì da La Spezia per raggiungere Malta, i Re 2000 vennero lasciati a terra ad eccezione dell'unico velivolo imbarcato sull'Italia (ex Littorio) che a causa dei danni ricevuti per un bombardamento aereo, la sera del 9 settembre, venne buttato... in mare!

Velivoli costruiti per l'imbarco su navi da guerra della Regia Marina e loro caratteristiche tecnico-operative

Tipo	1° volo/ velivoli costruiti	Motore/ Potenza	Equi- paggio	Lungo m	Alto m.	Apertura Alare m.	Superficie alare Mq.	Peso a vuoto/ Max kg	Velocità Max kmh	Autonom. ore o km	N°mitra- gliatrici /bombe
M7 Ter	1922 100	I.F. V6 260CV	1	8	3,97	9,95	25,30	850/ 1098	200	3h	2x7.7mm
M18AR	1923 180	I.F.Asso 250CV	3	9,75	3,25	15,80	45	1270 1780	187	1000	1x7.7mm 100kg
M26	1924 2	H.S. 42 300CV	1	8	3	9,2	26	865/ 1195	244	2h30'	2x7.7mm
S58 Bis	1924 5	FiatA20 420CV	1	9,10	2,75	11,20	29,10	1111/ 1477	267	2h30	2x7.7mm
M41 Bis	1927 41	FiatA20 420CV	1	8,66	3,06	11,12	31,92	1107/ 1537	255	3h20	2x7.7mm
Cant 25AR	1927 38	FiatA20 420CV	1	8,75	3,09	10,40	30,90	1270/ 1700	245	900	2x7.7mm
P6 Ter	1927 12	FiatA20 420CV	3	9,76	4,02	13,54	43	1560 2380	194	1000	1x7.7mm
M40	1928 1	FiatA20 380CV	2						166		2x7.7mm
MF4	1931 8	P IX 600CV	3	11,17	3,58	15,50	41	1830/ 2750	220		2x7.7mm
Cant 35	1931 1	I.F.Asso 400CV	3	10,39	3,84	14,29	52	1825/ 2690	208	1500	2x7.7mm
P10	1931 1	P VI 440CV	3	10,27	4,27	13,8	46,45	2700	195	1100	1x7.7mm
Cervia C30A	1931 1	140CV	2	6	3,38	11,28 rotore	n.n.	557 818	177	460	n.n.
Cant Z504	1933 1	PIX 610CV	2	9,81		12		1547	300	6h 30'	2x7.7mm
MF6	1934 3	Jupiter 575	2	9,30	3,56	11,05	33,4			1300	2x7.7mm
MF 10	1934 2	FiatA30 600CV	2	9,35	3,23	11,70	35,50	1545/ 2350	275	6h 30'	2x7.7mm
RO 43	1934 200	PXR 700CV	2	9,71	3,51	11,57	33,36	1760/ 2400	315	1092	2x7.7mm
RO 44	1936 35	PXR 700CV	1	9,71	3,55	11,57	33,36	1770 2220	316	1200	2x12.7
Ca 316	1940 8	2xPVII 480CV	3	12,89	5,11	15,87	38	4000 4800	328	1600	1x7.7mm 400kg
RE2000	1942 10	PXIbis 1000CV	1	7,99	3,2	11	20,4	2200/ 2970	520	1290	2x12,7mm

GIANNINO ANCILLOTTO

Nel centenario del record di atterraggio in quota a Cerro de Pasco (Perù)

di Luciano Sadini

Un giovane e valente pilota il Ten. Giannino Ancillotto, asso della caccia della prima guerra mondiale, insignito della medaglia d'oro al valor militare, in missione nella lontana terra del Perù per conto della ditta Ansaldo, il 2 maggio 1921, compì un'impresa aeronautica eccezionale.

Decollato con un caccia **Ansaldo A1** dal campo di Lima sorvolò le Ande arrivando a toccare i 7000m di quota ed atterrò, dopo circa 150 km di volo, a Cerro de Pasco a 4.330mt di altitudine, l'atterraggio a più alta quota mai realizzato prima.

Da Cerro de Pasco ripartì poi verso Lima, con molta apprensione perché l'area utilizzata per il decollo non era un campo di aviazione ma un semplice spazio pianeggiante, contorniato da profondi burroni, con il motore che, data l'altezza, funzionava a stento. Tale impresa venne effettuata senza alcun ausilio

alla navigazione, senza maschera di ossigeno per la respirazione ad alta quota e senza tuta riscaldata in quanto all'epoca... non esistevano.



Giannino Ancillotto accanto all'Ansaldo A1 Balilla utilizzato per il volo Li-ma – Cerro de Pasco



Ancillotto con il suo Nieuport danneggiato ed i resti del telone del Draken colpito in combattimento

Fu quindi tutto merito della tempra fisica del pilota e della sua abilità nel fargli compiere questa memorabile impresa che fu seguita con notevole entusiasmo dalla popolazione locale, sia all'andata sia al ritorno, tributandogli accoglienze trionfali. Nei festeggiamenti che seguirono le autorità locali lo proclamarono "Cittadino Illustre" del Perù e fu insignito di medaglia d'oro con brillanti dalla città di Lima.

Giannino Ancillotto era nato nel Veneto a San Donà di Piave il 15 dicembre 1896.

Arruolatosi nel 1915 nel Corpo Aeronautico Militare, frequentò con successo la scuola di aviazione di Cameri dove nel marzo del 1916 ottenne il brevetto di pilota su velivoli monopiani Gabarda.

Assegnato alla 30^a Squadriglia che operava con velivoli Farman, fu impiegato dal luglio 1916 sull'area del medio Isonzo come pilota osservatore.

Nell'ottobre dello stesso anno passò alla 27^a squadriglia da ricognizione e combattimento, sempre su velivoli Farman e dove, per le ri-

schiose operazioni effettuate fino all'aprile del 1917, ricevette una prima medaglia d'argento.

Durante la ritirata di Caporetto volò in continuazione contro il nemico cercando di ostacolare con il suo velivolo, armato di mitragliatrice e piccole bombe, la loro avanzata meritando una seconda medaglia d'argento. Passò poi a volare al 13° Gruppo, su velivoli da caccia Nieuport 11 "Bebè", con i quali, dall'ottobre del 1917, riuscì ad abbattere 4 velivoli nemici.

Divenne famoso nei mesi di novembre e dicembre in quanto riuscì ad abbattere, con i velivoli "Bebè" armati anche di 6 razzi incendiari, ben 3 palloni frenati Drachen (Draghi) austriaci che venivano impiegati, con molta accortezza (*erano alzati e prontamente richiamati all'apparire degli aerei italiani*) per dirigere il tiro della temibile artiglieria nemica.

Per l'abbattimento del terzo Drachen avvenuto a Rustignè, gli venne concessa la medaglia d'oro con la seguente motivazione:

Pilota da caccia d'ammirevole slancio, dal 30 novembre al 5 dicembre 1917, in una serie d'attacchi audacissimi incendiava tre palloni nemici e ne costringeva altri a cessare dalle loro osservazioni. In una speciale circostanza assaliva l'avversario con tale impeto da attraversare l'aerostato in fiamme, riportando sul proprio velivolo gravemente danneggiato lembi dell'involucro lacerato.

Nel 1918 Lancillotto fu uno dei primi piloti a sperimentare il volo da caccia notturno per contrastare i bombardamenti dei velivoli austriaci. Si allenò a questa nuova forma di combattimento superando tutte le difficoltà insite in tale tipo di volo che avveniva senza nessuna strumentazione, solo con la bravura del pilota capace di volare quasi in assenza di visibilità e con l'acutezza della sua vi-



Lo S.V.A. 5 utilizzato per il volo Roma - Varsavia



Una tavola di Beltrame dedicata ad Ancillotto

sta nel riuscire a vedere le tenui fiamme che uscivano dai tubi di scappamento dei motori dei bombardieri.

Molti furono i voli infruttuosi ma il 24 luglio, mentre volava a 3000m di quota, riuscì a vedere delle tenui luci a qualche centinaio di metri, aumentò la velocità per raggiungerle e vide la sagoma di un bombardiere nemico che attaccò con una lunga scarica di mitragliatrice fino a farlo precipitare. Nel buio notò altre luci che subito raggiunse identificandole per un altro bombardiere, lo mitragliò e lo vide cadere in basso.

Queste nuove imprese gli valsero la concessione della terza medaglia d'argento. Dopo la guerra venne incaricato di portare dal governo italiano un messaggio al presidente della neonata repubblica Polacca.

Partì l'11 settembre 1919 da Roma Centocelle con un velivolo Ansaldo SVA 5 raggiungendo Varsavia.

Era questo il periodo in cui D'Annunzio era a Fiume e l'Ancillotto nel

tornare in Italia con il suo SVA si fermò a Fiume per mettersi a disposizione del Vate e partecipare alle vicende che vi si svolgevano. Al termine del periodo Fiumano, tornò a volare in Italia ed Europa, si trasferì poi in Sud America, dove appunto compì l'impresa dell'atterraggio più alto mai effettuato ed andò poi a volare nella colonia italiana della Somalia.

Tornato in Italia morì purtroppo il 18 ottobre 1924 in un incidente stradale a Caravaggio (Brescia) causato da una fitta nebbia. A memoria dell'eroe, con i fondi ricavati da una sottoscrizione nazionale e da quelli dati dal governo Peruviano (*oltre la metà*), il 15 novembre 1931 venne inaugurato nella sua città natale, San Donato di Piave, un monumento a lui dedicato con la partecipazione del ministro dell'Aviazione Italo Balbo e delle massime autorità civili e militari.



Monumento a Giannino Ancillotto a S. Donato di Piave

SAVOIA MARCHETTI S55 X

Un mito che rivive (Prima parte)

di Vincenzo Meleca

Con questa descrizione inizia una collaborazione, grazie all'iniziativa del suo Presidente Massimo Masoero, tra la sezione milanese dell'ANUA, il Savoia Marchetti Historical Group ed il Parco e Museo del Volo di Volandia che porterà a descrivere, con una serie di articoli, lo stato di avanzamento dei lavori di ricostruzione a grandezza naturale del Savoia Marchetti S55 X.

Ci sono velivoli nati per un compito specifico e divenuti invece famosi per motivi completamente diversi.

È proprio il caso del Savoia Marchetti S55.

Nato come idrobombardiere/aerosilurante, ruolo che svolse senza infamia e senza lode, divenne invece noto in tutto il mondo per essere stato l'aereo con cui furono effettuate quattro crociere "di flotta" (o "di massa"), le prime due nel Mar Mediterraneo (*Crociera del Mediterraneo Occidentale, 6 maggio-2 giugno 1928 e Crociera del Mediterraneo Orientale, 5-19 giugno 1929*) e le altre due nell'Oceano Atlantico (*Crociera transatlantica Italia-Brasile, 17 dicembre 1930-15 gennaio 1931 e Crociera transatlantica Italia-Stati Uniti, 1° luglio-12 agosto del 1933*). Crociere volute e organizzate da Italo Balbo, all'epoca ministro dell'Aeronautica, che non mancò di partecipare alle ultime tre.

La Crociera transatlantica Italia-Stati Uniti più nota come "Crociera aerea del Decennale" vide, nella mattinata del 1° luglio del



Un Savoia Marchetti S55 X in fase di ammaraggio

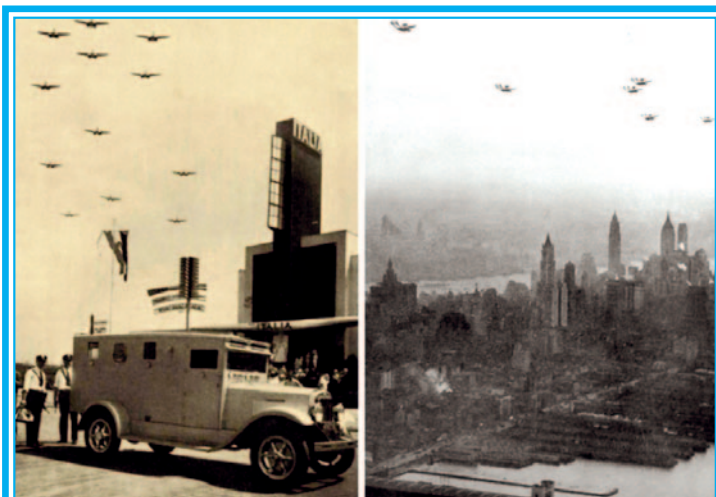
1933, decollare da Orbetello diretti negli Stati Uniti ben venticinque S.55X, organizzati in 8 squadriglie, con a bordo 52 ufficiali piloti, 1 ufficiale ingegnere e 62 sottufficiali specialisti.

Il successivo 15 luglio la formazione ammarò sul lago Michigan, di fronte a Chicago, accolta da una popolazione festante per poi trasferirsi a New York.

La formazione era ovviamente comandata da Italo Balbo che volava sul S55X marca I-BALB con un equipaggio di quattro uomini, il Ten. Col. Stefano Cagna, pilota, il Maggiore Carlo Pezzani ingegnere di bordo, il Tenente Gino Cappanini motorista ed il Sergente Giuseppe Berti radiotelegrafista.

Se del Savoia Marchetti S.55 ne sopravvive un solo esemplare, conservato per di più in Brasile nel museo aeronautico TAM di São Carlos, della versione "X" (*numero romano ad indicare il decimo anniversario della fondazione dell'Arma Aeronautica*) non ve n'è nessuno.

Proprio la constatazione di non avere in Italia nessun esemplare di questo aereo, che diede davvero lustro alla nostra Nazione e alla nostra industria aeronautica, ha indotto un gruppo di appassionati ex dipendenti SIAI, supportati dal Museo Volandia e da alcune imprese aeronautiche del varesotto, come l'Aerosviluppi e le Officine Vilella, raggruppati sotto l'egida del "Savoia Marchetti Historical Group" e coordinati dall'ingegnere Filippo Mea-



La formazione sorvola Chicago (notare il padiglione italiano dell'Esposizione "A Century of Progress") e a destra New York

ni, a ricostruire *full scale* proprio l' S.55X di Balbo.

L'iniziativa, alla quale collaborano inoltre vari tecnici, storici e giornalisti aeronautici, vede anche il supporto di alcune testate giornalistiche, come le italiane Modellismo e VFR Aviation e l'inglese RC Model World.

Prima di accennarne vale però la pena di dedicare qualche riga alla Trasvolata atlantica di cui fu protagonista l'S.55X, descrivendo brevemente l'inizio di quell'avventura, decisamente importante anche perché evidenziò ancor di più la possibilità di effettuare viaggi aerei commerciali intercontinentali. Dopo la precedente crociera aerea che, nel 1930-1931, aveva portato una formazione di quattordici idrovolanti S.55TA ad attraversare l'Atlantico meridionale fino a Rio de Janeiro, Italo Bal-



più impegnativa: attraversare questa volta l'Atlantico settentrionale e raggiungere con una formazione più numerosa gli Stati Uniti e, in particolare, Chicago dove nel 1933 si sarebbe svolta l'Esposizione Mondiale.



La preparazione fu accurata e minuziosa, dalla costituzione ad Orbetello della scuola NADAM (*Navigazione Aerea Di Alto Mare*) alla modifica del velivolo, in particolare con l'adozione dei nuovi e più potenti motori Isotta Fraschini ASSO 750, dall'accurata selezione e preparazione degli equipaggi agli accordi con la Regia Marina, per il supporto in mare e alla predisposizione di punti di controllo meteorologico, anche con ricorso ad imbarcazioni di armatori privati, adeguatamente modificate per la bisogna.

L'itinerario previsto sarebbe stato quello indicato nella cartina riportata nella parte alta della pagina.

Arriva così finalmente il giorno della partenza e la mattina del 1° luglio del 1933, ventiquattro S.55X, partono da Orbetello diretti ad Amsterdam, prima tappa del volo.

bo, sulla base del successo raggiunto e del prestigio ottenuto dalla Regia Aeronautica con quell'impresa, ne progettò un'altra, ancor

mattina del 1° luglio del 1933, ventiquattro S.55X, partono da Orbetello diretti ad Amsterdam, prima tappa del volo.

La ricostruzione

E veniamo alla ricostruzione di quel magnifico idrovolante che fu l'S.55X.

L'avventura, cominciata nel settembre 2015, ha incontrato inizialmente le ovvie difficoltà relative sia alla documentazione



... La realizzazione dei disegni mancanti...



progettuale sia alle attrezzature e al materiale necessario alla realizzazione dell'opera, difficoltà via via superate per l'impegno e la passione di tutti.

Certo, ci vorrà ancora del tempo prima che l'aereo icona dell'aeronautica italiana e mondiale degli anni Venti e Trenta del secolo scorso possa essere completato ed esposto al pubblico, ma è nostro proposito seguire passo passo l'andamento dei lavori, anche e soprattutto per rendere merito a tutti coloro che si stanno impegnando per raggiungere l'obiettivo.



... La costruzione dei primi componenti (in questo caso i piani di coda) ...



... I piani di coda che cominciano a prendere forma.

Qui di seguito proponiamo una serie di immagini che danno l'idea delle difficoltà dell'impresa e i passi avanti già realizzati.

I piani di coda

Sono un manufatto complesso, costituito da più di 1600 parti di legno incollate e chiodate, completato da elementi metallici di rinforzo e ancoraggio. Alcuni disegni mancanti sono stati agevolmente estrapolati da quelli disponibili, che fortunatamente hanno consentito di individuare anche nei dettagli la particolare configurazione dei pezzi.

L'architettura strutturale prevede due longheroni collegati da tre coppie di puntoni d'acciaio che hanno la funzione di assicurarne la posizione reciproca, di sostenere derive e timoni nonché di interfacciarsi con i supporti che collegano l'assieme impennaggi alle travi di coda. Tra i due longheroni sono montate le semi-centine posteriori e anteriori. Un bordo di entrata e due centine piene chiudono la struttura; due gusci in compensato la irrobustiscono nella zona anteriore compresa tra le due derive.

Tutta la struttura lignea del piano fisso, anche quella destinata all'intelaiatura, è trattata con flatting come da indicazione di progetto. Le parti destinate a rimanere coperte dai gusci, come anche la faccia interna di questi, hanno ovviamente ricevuto il trattamento prima della chiusura.

Tutto il legname per la costruzione è stato fornito dallo sponsor Gi-Legno di Daniele Grossoni. Lo sponsor Massimo Stilo ha fornito materiale e lavorazione per tutte le parti metalliche.

Nota per il lettore: continueremo a seguire i lavori di ricostruzione dell'S.55X, pubblicando di volta in volta i risultati ed integrandoli con ulteriori brevi informazioni sulla storia del velivolo e della Crociera del Decennale.

PREMIO S.TEN. PIL. MARCO TOSI

Un riconoscimento e sostegno per i più meritevoli

di Giuliano De Carlo

Il 2 marzo 2021, presso l'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, in occasione della annuale Cerimonia di consegna delle "Aquile di pilota" è stato assegnato, per la prima volta dalla sua istituzione, il:

"Premio S.Ten.Pil. Marco Tosi".

Questo riconoscimento è frutto di un Accordo di Collaborazione stipulato tra l'Aeronautica Militare e l'Associazione Nazionale Famiglie Caduti e Mutilati dell'Aeronautica (A.N.F.C.M.A.).

Supponendo che non tutti conoscano la A.N.F.M.C.A., al fine di fornire una informazione il più possibile corretta ed esaustiva, per prima cosa è quanto mai opportuno spendere poche parole per illustrarne la natura e le finalità.

L'Associazione, nata con un Regio Decreto il 31 ottobre del 1937, come recita il relativo Statuto:

"riunisce le famiglie degli appartenenti alla Aeronautica Militare, deceduti in servizio di volo o per altre cause di servizio e coloro che per le stesse ragioni abbiano riportato menomazioni permanenti alla efficienza fisica"

si prefigge, tra l'altro, di fornire loro non solo un supporto morale ma anche e soprattutto un sostegno materiale e finanziario nei limiti delle proprie possibilità e disponibilità.

In aggiunta ha, nel tempo, indirizzato molti dei propri sforzi a diffondere presso le giovani generazioni il sentimento di memoria e di rispetto verso il sacrificio di quanti, caduti in servizio, hanno onorato valori quali l'amor di patria, lo spirito di servizio, il senso del dovere, l'onestà di mantenere fede al proprio giuramento di militari; per questo, annualmente, provvede a consegnare borse di studio, intitolate a vari caduti in servizio, a quegli studenti e/o allievi meritevoli selezionati in alcune scuole superiori o scuole militari.

Fra queste iniziative, concettualmente, si inserisce anche il Premio Marco Tosi.

Esso è indirizzato agli Allievi Ufficiali Piloti di Complemento (A.U.P.C.) ed intitolato alla memoria del **S.Ten. Pil. cpl. Marco Tosi**, deceduto in un incidente di volo il 24 agosto 2001. Sarà attribuito annualmente all'Allievo AUPC primo classificato al ter-



Il S.Ten. Pil. Marco Tosi

mine dell'iter istruzionale conclusosi con il conseguimento delle "Ali" di Pilota Militare.

È d'uopo a questo punto soffermarci per illustrare chi era Marco Tosi. Allievo Ufficiale Pilota di Complemento, Marco aveva frequentato il relativo Corso di formazione propedeutica di tre mesi presso l'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, alla fine del 2000, per poi essere trasferito alla Scuola di Volo di Latina per il conseguimento del brevetto di Pilota di Aeroplano.

Nato e cresciuto in un ambiente aeronautico aveva "respirato di volo" sin da bambino e la passione per il volo, verosimilmente ereditata dal papà, Ufficiale Pilota in servizio, lo aveva portato con determinazione ad orientare il suo futuro in Aeronautica e soprattutto da pilota.

Le capacità, lo slancio ed un prorompente entusiasmo per il volo lo avevano fatto risultare tra i più bravi del suo Corso alla Scuola di Latina,

facendogli guadagnare l'ambito traguardo di poter continuare il successivo addestramento negli Stati Uniti, in Texas, presso la Scuola Euro-NATO Joint Jet Pilot Training (E.N.J.J.P.T.) di Sheppard, dove ancor oggi molti piloti della NATO vengono addestrati da un selezionato team di Istruttori internazionali, per poi essere impiegati come piloti militari nei Reparti di impiego operativo.

E proprio a Sheppard il Sottotenente Tosi



Targa in bronzo per l'incisione dei nomi degli Allievi premiati

ONORE AL MERITO

aveva iniziato e stava “studiando” per coronare il sogno della sua vita: diventare un Pilota da Caccia.

Il giorno 25 agosto 2001 veniva programmato un volo in formazione di due velivoli T38, normalmente utilizzati per l'addestramento avanzato.

A bordo di un velivolo, durante l'effettuazione del citato volo in formazione, c'era il Sottotenente Tosi solista, sull'altro un Capitano Istruttore con un altro Sottotenente dello stesso Corso di Tosi.

I due velivoli nella esecuzione di alcune manovre previste dalla specifica missione di volo, venivano in collisione: i due piloti dell'altro velivolo riuscivano a lanciarsi riportando lievi ferite, mentre Tosi rimaneva mortalmente coinvolto nell'impatto.

Dopo l'incidente, due Istruttori non italiani in forza a Sheppard scrivevano al papà di Marco parlandogli della naturalezza con cui volava, del suo entusiasmo, della sua grinta ed a testimoniargli la pregevole airmanship posseduta.

Va anche sottolineato che il 4 settembre 2014, con una sentita e significativa cerimonia, cui prendevano parte tutte le autorità civili e militari, statunitensi ed italiane della base di Sheppard, veniva intitolata una strada della Scuola di volo alla memoria del Sottotenente Marco Tosi. Tutto



L'aquila del Premio Marco Tosi



Il Gen. Tiziano Tosi consegna l'Aquila al primo classificato Ten. Pil. Giacomo De Luca



Sheppard - US Air Force Base: Cerimonia per l'intestazione toponomastica al S. Ten Marco Tosi

quanto sinteticamente evidenziato è stato il riferimento alla base della creazione del Premio in parola

Esso si articola su due tipologie di oggetti:

il primo è una fusione in bronzo, opera del noto artista Luciano Zanelli, che rimane custodita presso l'Accademia Aeronautica e sulla quale verranno apposti negli anni i nomi degli assegnatari del Premio;

il secondo è un'aquila da Pilota Militare, anch'essa realizzata da Zanelli con una fusione di argento rivestita in oro, che da oggi e per i prossimi anni verrà assegnata al primo classificato al volo dei corsi di Allievo Ufficiale Pilota di Complemento quale riconoscimento della serietà, dell'impegno profuso e della pregevolezza dei risultati conseguiti.

Il neocostituito Premio è stato consegnato, come precedentemente detto, al S. Ten. Pil. cpl. Giacomo De Luca, oggi Tenente ed in forza al 154° Gruppo del 6° Stormo, dall'attuale Presidente della A.N.F.M.C.A., Gen. S.A. (r) Tiziano TOSI, papà del compianto Marco.

ADDIO ALL'ASTRONAUTA MICHAEL COLLINS

Destino (nell'ombra) di un gregario

di Sergio Bedeschi

Si sa: la Storia si dimentica facilmente dei gregari, individui che hanno dato tutto, che magari sono stati determinanti per il successo finale di un'impresa, che dalla gloria e dalla fama saranno pure stati sfiorati, ma che poi, a conti fatti, sono caduti nell'oblio tipico delle seconde linee.

"Ubi maior, minor cessat" recitavano i latini non senza amarezza e ironia. Michael Collins fu appunto uno di questi, un gregario. A lui, scomparso a 91 anni l'aprile scorso, i media hanno dedicato un trafiletto, poche righe, qualche freddo e fugace comunicato nei notiziari della sera.

Al suo confronto, nove anni fa, per la dipartita di Neil Armstrong si erano fatte trasmissioni, celebrazioni, commemorazioni, film, interviste e articoli: per forza, direte voi, il primo essere umano a mettere piede sulla Luna in quel lontano 1969! Collins invece era rimasto in orbita a un centinaio di chilometri sopra la superficie lunare.

Pilotava il Modulo di Comando, il Columbia, vale a dire la componente principale dell'Apollo 11, con il quale i tre esploratori sarebbero ritornati sulla Terra se tutto fosse andato bene.

Aveva sganciato il LEM, una vera e propria scatola di sardine goffa e squadrata che conteneva Armstrong e Aldrin, destinati al grande passo.

Girò in orbita selenocentrica leggermente ellittica a 100 chilometri di altezza, compiendo 30 "giravolte" per quasi 60 ore, alla velocità 6.000 chilometri l'ora.

Con il cuore in gola e una professionalità immensa. Non poteva sbagliare di un millimetro e doveva essere pronto, nel punto giusto e al momento giusto per il rendezvous, sempre che si fosse realizzato.

In caso di guai sopravvenuti "a quei due lì in basso", Collins avrebbe potuto scendere con tutto il Modulo fino a 15 chilometri per dar loro una mano e prenderli con sé. Ma intanto in quell'attesa ruotava, calco-



*Michael Collins
pilota della mix Apollo 11*



L'emblema della missione Apollo 11



Lapide dedicata a Michael Collins

lava e pilotava. Non avrebbe mai messo piede sulla Luna, lui!

La fama sarebbe andata ad altri, questo lo sapeva fin da subito. Era comunque il primo uomo nella storia del mondo a poter ammirare per ore e ore quello spettacolo incredibile fatto di ceneri e crateri, oltre che contemplare quella piccola sfera azzurra, "the little blue dot" persa nell'oscurità del cosmo.

Nel '74 racconterà tutta la magnifica avventura in un libro intitolato *Carrying the fire*: quando lo avrete tra le mani sarete increduli scoprendo che la prefazione è firmata nientemeno che da Charles Lindbergh. Ma soprattutto verrete fatti partecipi di quelle ore di angoscia e di solitudine. Egli ci confessa: "Il mio terrore era quello di doverli abbandonare sulla Luna se qualcosa fosse andato storto. Ora ero a pochi minuti dal doverlo scoprire.

Se non ce l'avessero fatta a riagganciarsi avrei dovuto tornare da solo sulla Terra. E sarei stato un uomo segnato per il resto della vita."

Come oggi sappiamo tutto si concluse per il meglio. Fu un'impresa di tecnica straordinaria, ma anche di fantasia, di improvvisazione e di coraggio. Oggi sopravvive soltanto Buzz Aldrin, con il suo carattere estroverso e tempestoso. Armstrong, al contrario, era chiuso, impenetrabile, poche parole, mente matematica.

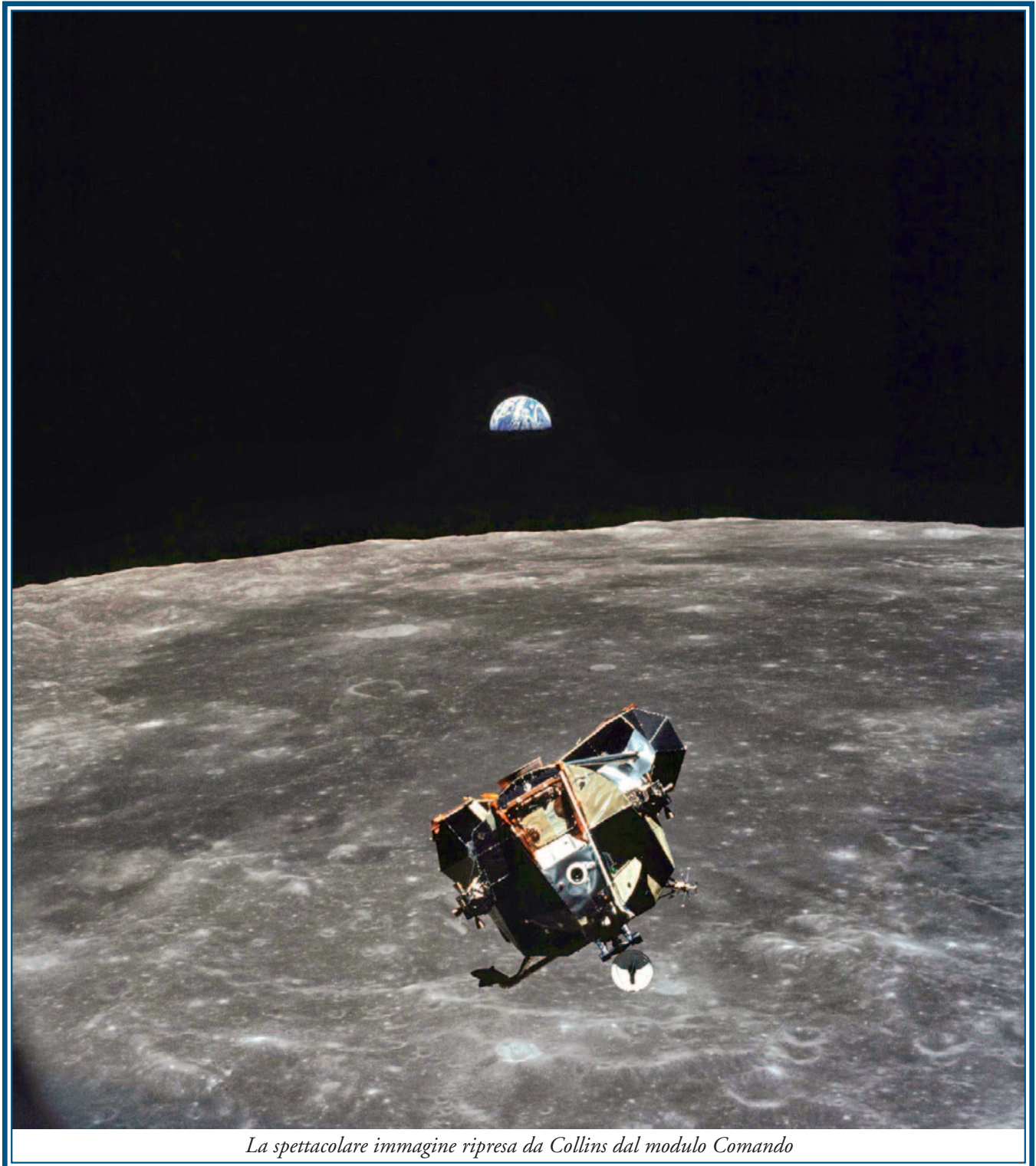
Collins invece sempre umile e disponibile, neanche fosse per vocazione una sorta di scudiero, il gregario per eccellenza appunto. Per quelle 60 ore passate attorno alla Luna fu definito l'uomo più solo dell'Universo. Oggi è il più dimenticato, salvo forse per un piccolo cratere a lui dedicato proprio nel Mare della Tranquillità su cui Eagle, questo il nome del LEM, aveva appoggiato i suoi quattro incerti trampoli.

Vi confesso che in certe notti, quando contemplo il nostro satellite naturale, mi capita di fissare quel punto dove so per certo che scesero quegli audaci.

ONORE AL MERITO

Lo potete osservare anche voi con gran facilità perché *(lo sapete benissimo)* la faccia della Luna è sempre la stessa: guardate lungo il suo Equatore leggermente sul lato destro ($0^{\circ} 40' 69''$ Nord e $23^{\circ} 28' 22''$ Est). Lì vicino giacciono anche le rimanenze degli equipaggiamenti abbandonati per necessità, oltre che alcune testimonianze del loro passaggio.

Forse non tutti sanno che Michael Collins aveva una porzione di italianità: era nato a Roma nel 1930 quando il suo papà era ufficiale della Marina USA in missione nella nostra città. E allora quando, lasciata via Veneto, vi capitasse di passeggiare per via Tevere, arrestatevi un istante al numero 16 e guardate la lapide che ci ricorda di lui. Giusto per un saluto a uno scudiero dello Spazio.



La spettacolare immagine ripresa da Collins dal modulo Comando

cordare che tutti gli elementi chimici conosciuti possono essere inseriti in uno schema noto come “tavola periodica degli elementi”. Questo modo di disposizione venne presentato nel 1869 dal chimico russo Dimitrij Mendeleev il quale, pur conoscendo solo una parte degli elementi noti oggi, aveva scoperto che essi presentavano alcune proprietà chimiche e fisiche ricorrenti, dette appunto “periodiche”.

Pensò allora di disporli in uno schema basato sul peso atomico crescente, rilevando che dopo un certo numero di elementi ne potevano essere inseriti altri aventi proprietà chimiche e fisiche analoghe a quelli precedentemente collocati, fino a poter formare una tavola costituita da linee verticali, gli 8 gruppi, e linee orizzontali, i 7 periodi.

La genialità di Mendeleev fu quella di lasciare vuote alcune caselle della sua tabella e di predire l'esistenza e le caratteristiche di molti elementi, all'epoca non conosciuti, che solo successivamente vennero trovati in natura o preparati artificialmente. Il suo sistema periodico, pur con i suoi ampliamenti successivi, è così rimasto il pilastro della sistematica chimica.

Fatta questa premessa, chi osserva una tavola periodica attuale può notare che nella colonna che contiene gli elementi chimici appartenenti al terzo gruppo compaiono 17 elementi poco noti che presentano proprietà metalliche, lucentezza, malleabilità, capacità di condurre il calore e l'elettricità, ecc. e precisamente lo **scandio** (Sc), l'**ittrio** (Y) più l'intera serie dei **lantanidi** ovvero 15 elementi aventi numero atomico compreso tra 57 e 71: **lantanio**, **cerio**, **praseodimio**, **neodimio**, **promezio**, **samarium**, **europio**, **gadolinio**, **terbio**, **disprosio**, **olmio**, **erbio**, **tulio**, **itterbio** e **lutezio**.

Questi elementi sono caratterizzati dal fatto che al variare del numero atomico mantengono pressoché le stesse proprietà chimiche.

Più precisamente, in base ai principi che descrivono la configurazione elettronica degli elementi, si può dire che, al crescere del numero atomico, gli elettroni aggiunti agli atomi degli appartenenti al gruppo

delle terre rare vanno a completare i livelli energetici interni, lasciando inalterato quello esterno o di valenza. Per tale motivo tutti questi elementi hanno raggio ionico presso a poco uguale e nella tavola periodica possono occupare un solo posto e la serie prende il nome del primo elemento: il lantanio (*numero atomico 57*). Per quanto riguarda il loro comportamento chimico presentano carattere metallico elettropositivo e si incontrano essenzialmente nello stato di ossidazione +3 (*trivalente*).

Proprio la particolare struttura atomica citata determina le proprietà elettrochimiche, magnetiche e ottiche caratteristiche di questi elementi, che vengono sfruttate per la realizzazione degli attuali prodotti tecnologici.

Si è detto che gli elementi del gruppo del lantanio in passato venivano trovati in minerali ritenuti rari.

In realtà successivamente si è scoperto che sono abbastanza diffusi in molte parti del mondo sotto forma di ossidi, carbo-



nati, silicati, fosfati. La loro rarità in effetti era dovuta alle notevolissime difficoltà che si incontravano per separare, purificare e identificare i singoli elementi, caratterizzati da proprietà chimiche e fisiche molto simili.



I processi di separazione richiedono infatti la dissoluzione dei minerali estratti con acidi forti, la purificazione dai componenti estranei, la preparazione di concentrati delle soluzioni, la separazione dei singoli elementi con metodi elettrolitici o basati sulla cristallizzazione frazionata e, più recentemente, sull'uso di resine scambiatrici di ioni.

Questi procedimenti, oltre ad essere lunghi e laboriosi, sono altamente inquinanti per l'ambiente e

dannosi per la salute dei lavoratori che li eseguono. Ciò può spiegare perché l'Europa e altri Paesi industrializzati, nei quali cresceva l'interesse per lo sviluppo delle “tecnologie verdi”, pur avendone la necessità, abbiano rinunciato alla produzione in proprio delle terre rare, preferendone, poco eticamente, l'acquisizione presso quei Paesi (*in primo luogo la Cina*), nei quali le politiche ambientali e per la tutela della salute erano “meno rigide” e conseguentemente il prezzo inizialmente basso.

La situazione è cambiata quando è diventato palese che l'impiego di questi elementi era indispensabile per la realizzazione di moltissimi dispositivi che si andavano sviluppando, alcuni destinati ai consumi di massa come televisori, smartphone, touch-screen, hard disk, laser, lampade fluorescenti, vetri speciali, batterie, ecc. ed altri cruciali per le produzioni legate all'industria medica, siderurgica e automobilistica (*una vettura elettrica può contenere oltre 10 kg di neodimio*). Ma soprattutto sull'utilizzazione delle terre rare veniva a basarsi tutta l'innovazione legata alle produzioni militari.

Infatti gli elementi del gruppo dei lantanidi sono fondamentali per le apparecchiature elettroniche che equipaggiano i satelliti per l'osservazione e le comunicazioni, i sistemi di guida per missili, le fuel cells, gli apparati laser.

L'industria aeronautica, in particolare, se ne avvale per molti componenti critici dei velivoli (*sistemi di alimentazione elettrica, magneti, leghe speciali, ecc.*) e, ad esempio, secondo dati riportati dal Financial Times, la Cina sta valutando una limitazione delle esportazioni di minerali delle terre rare cruciali per la produzione dei caccia F-35, ognuno dei quali necessita di oltre 400 kg di tali materiali.

Così l'acquisizione di un ruolo dominante nello scenario mondiale per la produzione e la commercializzazione dei metalli in parola è diventata materia di grande importanza politica, oltre che economica.

La Cina, sulla strada del grande sviluppo raggiunto negli ultimi decenni, è stata pronta a recepire tale opportunità e con soltanto il 35% delle riserve mondiali di minerali contenenti terre rare è passata a produrle e a commercializzarne il 90-95%. Tale obiettivo è stato conseguito anche avvalendosi della politica di penetrazione nei Paesi africani più ricchi di materie prime, ma nei quali le tutele per la salvaguardia della salute e il rispetto ambientale sono carenti o del tutto assenti, il Congo in primo luogo.

Per dare una dimostrazione del proprio ruolo determinante, dal 2010, la Cina ha deciso di ridurre notevolmente l'esportazione di terre rare con la conseguenza che il loro prezzo ha raggiunto i massimi storici.

Per dare un'idea il terbio (Tb), impiegato in molti apparati per la difesa, ha toccato quotazioni di 1000 dollari/Kg nel 2020.

Lo scandio, che trova impiego nelle leghe metalliche ad alte prestazioni, ha raggiunto quotazioni di 5.500 dollari/kg.

Il mercato delle terre rare, riferito sia agli ossidi sia ai metalli puri e a dispetto dei dati ufficiali, è peraltro totalmente libero e soggetto a enormi fluttuazioni, dovute anche al fatto che la maggior parte è estratta e commercializzata illegalmente.

Dopo l'iniziale disorientamento, la situazione venutasi a creare ha indotto i Paesi come l'Australia, l'India e il Myanmar, che possiedono giacimenti importanti, a riavviare o in alcuni casi ad aumentare, l'estrazione dei minerali in questione.

Negli USA, principali produttori fino agli anni 80 del secolo passato, sotto l'amministrazione Trump, sono stati varati provvedimenti volti ad espandere la produzione interna delle terre rare e ad accrescere le importazioni da produttori al di fuori della Cina. Anche l'Unione Europea, sia pure con ritardo, si è resa conto della necessità di operare scelte unitarie su una materia che implica ripercussioni decisive per il futuro. Così la Commissione Europea nel 2020 ha lanciato l'European Raw Materials Alliance (ERMA) alla quale hanno aderito oltre 300 partner dell'industria, della ricerca e delle istituzioni governative, con lo scopo di contribuire ad assicurare l'approvvigionamento delle materie prime critiche per l'Europa. Avvalendosi di procedure agili e rapide l'ERMA esaminerà progetti di investimenti concreti per ridurre la dipendenza dei paesi europei dalle materie prime, tra le quali in primo luogo le terre rare.

I progetti che dovranno implicare i vari aspetti dell'economia circolare, inclusi il riciclaggio e le lavorazioni socialmente responsa-

bili, potranno essere supportati da adeguati finanziamenti dell'Unione Europea.

In definitiva, gli USA e gli altri Paesi maggiormente industrializzati sembra stiano reagendo al protagonismo mondiale cinese nel settore in argomento, tanto che nei prossimi anni potrebbe rivelarsi una strategia notevolmente depotenziata.

Questa valutazione tiene conto anche degli sforzi in atto per il cosiddetto "riciclaggio", ossia per lo sviluppo su

ampia scala di metodi per recuperare i metalli di terre rare contenuti negli apparati dismessi. Tali processi, che erano ritenuti economicamente non convenienti fino a quando le limitazioni sulle importazioni non risultavano particolarmente preoccupanti, sono ora presi nuovamente in considerazione.

Infine vanno anche citate le attese dei risultati della ricerca tecnologica che si avvia a dimostrare la possibilità di creare dispositivi che necessitano di quantità più basse degli elementi in questione o che possano prevedere l'utilizzazione di materiali sostitutivi.



"Riciclaggio" significativa fonte di recupero metalli di terre rare

VOLATI PIÙ IN ALTO

Con grande rammarico abbiamo appreso che ci hanno lasciato per sempre:

Col. AAran(c.a.) Letterio Munafò

Socio della sezione di Bari, deceduto il 13 maggio 2021.

Brig. Gen. CSA Giorgio Ottaviani

Socio della sezione di Roma, deceduto il 22 aprile 2021 a causa della pandemia.

Mauro Pirolli

Socio della sezione di Roma, deceduto il 9 aprile 2021 (*in primo piano nella foto*) a causa della pandemia, ad appena tre giorni dalla scomparsa, per la stessa causa, del fratello Stefano. (*con lui nella stessa foto*)



L'ANUA esprime ai familiari dei nostri Soci scomparsi le condoglianze e la propria vicinanza.

DALLA SEZIONE DI ROMA

ANUA Sezione di Roma – Assemblea Ordinaria di Sezione (art. 14 del regolamento)

Carissimi Soci,

la situazione Covid non ci ha permesso di programmare l'Assemblea Ordinaria di Sezione prima del periodo estivo. Il Consiglio di Sezione ha deciso di indirla in presenza, nel rispetto delle precauzioni Covid, in prima convocazione il 21 settembre ore 06:00 alla Casa dell'Aviatore ed in seconda convocazione il 22 settembre alle ore 15,30 stesso luogo (dopo il pranzo sociale mensile, eccezionalmente programmato il 4° mercoledì del mese). Ciò nel rispetto del "Regolamento" che la richiede almeno un mese prima dell'Assemblea Generale Nazionale che si svolgerà a Roma a fine ottobre. Si ricorda che l'Assemblea è aperta a tutti i Soci ma solo i soci effettivi ed aggregati in regola con il pagamento delle quote sociali avranno diritto al voto. La quota potrà esser versata prima dell'inizio dell'Assemblea stessa.

L'Ordine del Giorno prevede:

- 1) Relazione del Presidente
- 2) Illustrazione e approvazione del Rendiconto Finanziario Consuntivo 2020 e Preventivo 2021;
- 3) Prospettive di collaborazione tra Associazioni Aeronautiche sulla base dell'Intesa firmata il 12 maggio 2021;
- 4) Attività previste e/o da programmare per il 2022 (anche nell'ambito del punto precedente);
- 5) Predisposizioni per l'Assemblea Generale (art. 7 e 15 del Regolamento);
- 6) Varie ed eventuali.

DELEGA

Il sottoscritto delega il socio/a

a rappresentarlo nell'Assemblea Anua-Sezione di Roma del 22 settembre 2021.

Località e data

Firma

.....

.....

RICORDANDO CARLO CITELLI (1921-1987)



Ufficiale pilota nel II conflitto mondiale e poi appassionato Istruttore dell'Ac di Bari



di Giovanni Battista Cersòsimo



Nato a Novara il 13 marzo 1938. Uff.le AArS dal 30 giugno 1958, ha prestato servizio a Bari-Palese fino al 1959. Nel 1960 alla 36^a A/B IS di Gioia del Colle e poi dal 1963 alla 1^a A/B IT di Padova. Alla Scuola Specialisti AM di TA dal 1967 e dal 1971 presso il Com.do della III^a RA. Nel 1984 passa alla Procura Militare della Repubblica presso il Tribunale Militare di Bari. Uff.le Operativo sul sistema missili Jupiter e Nike, Perito Selettore Attitudinale AM, Uff.le addetto alle Informazioni Operative e Diritto e Procedura Penale Militare. In congedo assoluto dal 13 marzo 2008 e Socio ANUA ed UNUCI dal 1995.

Carlo Citelli, nato il 28 maggio 1921 a Ponte San Pietro (BG) da Mario Citelli e Pierina Mauri.

Dopo la maturità scientifica, conseguita nell'anno scolastico 1938-1939 presso il Liceo "A. Scacchi" di Bari, il 17 dicembre 1940 era incorporato nella Regia Aeronautica perché già in possesso del brevetto civile di 1° grado, per compiere in anticipo gli obblighi di leva quale "Allievo Ufficiale Pilota" a decorrere dalla data di assegnazione alla Scuola di pilotaggio e tale al Centro L. e R. della 4^a Z.A.T. di Benevento.

Il 1° giugno 1941 era assegnato alla Scuola di pilotaggio di primo periodo dell'aeroporto di Pescara e sotto la stessa data era "mobilitato in territorio dichiarato in stato di guerra".



Il RO 41



Il S. Ten Citelli con la madre

Sergente Allievo Ufficiale pilota con anzianità di grado 30 aprile 1942, tale al Gruppo "C" di Ciampino Sud il 5 luglio 1942 e al 51° Gruppo C.T. l'8 gennaio 1943.

Nominato "pilota militare" è promosso Sottotenente di complemento dell'Arma Aeronautica Ruolo Naviganti con anzianità di grado 8 ottobre 1942.

Nella foto accanto è con la mamma in occasione di una breve licenza da trascorrere presso la sua famiglia, residente a Santo Spirito, allora una frazione della città di Bari".

Abilitato al pilotaggio su apparecchio M.C.202, partecipava ad operazioni di guerra nel Mediterraneo dal 5 luglio 1942 all'8 settembre 1943.

Il 27 maggio 1943, nel corso di un combattimento aereo, era stato ferito al braccio ed alla mano sinistra, con ritenzione di scheggia metallica, per cui era stato autorizzato a fregiarsi del distintivo d'onore di "ferito in guerra".

La sera dell'8 settembre 1943, mentre era in licenza a Ponte San Pietro (BG) presso alcuni familiari, apprendeva dalla radio la notizia della firma dell'armistizio con gli anglo-americani.

Disorientato dal caos che ne era seguito, decideva di non fare rientro al proprio Reparto e solo



L'Aquila "Regia" del pilota militare

Il 20 giugno 1942 era alla Scuola di pilotaggio di Gorizia e, con decorrenza 25 giugno 1942, era nominato pilota d'aeroplano su apparecchio RO 41.

Ricordi... Riflessioni... Sentimenti

dopo il “bando del Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana, Colonnello Ernesto Botto” decideva di presentarsi ai “centri di raccolta” e rientrare in servizio.

Col. Ernesto Botto (Torino 8.11.1907 - 9.12.1984), “asso dell’aviazione con cinque vittorie aeree” ottenute nella guerra civile spagnola e nella seconda guerra mondiale, “Sottosegretario di Stato e Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica nella Repubblica Sociale Italiana”.

Assegnato al 1° Gruppo Caccia del Maggiore Adriano Visconti a novembre del 1944, con lui, a gennaio del 1945, veniva inviato a Holtzkirchen in Baviera, per un corso d’istruzione sul velivolo tedesco Me 109 G10.

Rientrato in Italia già a febbraio del 1945, era assegnato alla 1ª Squadriglia del 1° Gruppo Caccia dell’Aviazione Repubblicana, comandata dal Capitano Pilota Egeo Fioroni (*cui rimarrà legato da fraterna amicizia anche dopo la guerra*), allora dislocato a Milano - Malpensa, dove poteva eseguire qualche volo d’allenamento con i Me 109 G10 in dotazione, senza avere il tempo di partecipare ad alcun combattimento per la mancanza di esperienza su quella macchina di difficile pilotaggio, tanto diversa dai nostri caccia standard. Il 25 aprile del 1945 tutto il Gruppo si arrendeva ai partigiani, otte-



Carlo Citelli ed il Me 109 G 10 marzo 1945



Il Me 109 G 10



Un momento musicale

nendo garanzie di libertà per la truppa, i sottufficiali e gli ufficiali, in parte disattese quando gli ufficiali venivano trasferiti nel carcere militare di via Crivelli a Milano, in attesa di giudizio.

Il 29 aprile successivo il Maggiore Adriano Visconti veniva ucciso a tradimento con il suo aiutante, il Tenente Valerio Stefanini.

Sembrava ormai chiaro che tutti gli Ufficiali avrebbero seguito la sorte del loro Co-

delle Scuole di pilotaggio degli Aero-Clubs d’Italia presso la Scuola di Volo di Gioia del Colle dal 2 maggio al 6 giugno del

1950, il 9 giugno successivo era collocato in congedo ed assegnato in forza al Comando della 4ª Z.A.T.

Appassionato del volo in generale, negli anni ’50 contribuiva alla rinascita dell’Aero Club di Bari.

Appassionato anche come istruttore di volo, con il suo Aermacchi era sempre pronto al decollo dalla pista dell’aeroporto di Bari-Palese.

mandante, quando, fatti improvvisamente uscire dal carcere, venivano portati con un camion verso destinazione ignota, ma alcuni emissari della Regia Aeronautica (*fra loro il Colonnello Luigi Giannotti*) con loro alcuni militari americani di colore armati di mitragliatrici di grosso calibro, li facevano scendere dal camion, prendendoli in consegna. Sottoposti a formale interrogatorio, dopo la consegna di 6/8 mensilità arretrate più indennità di volo, veniva rilasciato loro un regolare salvacondotto per raggiungere le proprie famiglie e grazie a quel providenziale intervento, anche il giovane Sottotenente Carlo Citelli poteva raggiungere la sua famiglia, residente a Bari.

Collocato in congedo ed assegnato in forza al Comando della IV Z.A.T. di Bari con decorrenza primo maggio 1945, decorato della Croce al Merito di Guerra (*1ª concessione*) ed autorizzato a fregiarsi del distintivo della “Guerra 1940-1945 con il diritto al computo di due campagne di guerra per gli anni 1942-1943, ai sensi dell’art. 3 della legge 24.4.1950 n. 390”, - nel 1947 sposava Adriana Colantonio (*1927-1964*) di Bari e da loro nascevano Piera e Mariella Citelli.

Promosso al grado di Tenente pilota in congedo con anzianità di grado 31 dicembre 1948 il 7 maggio 1950, richiamato in servizio a domanda, era destinato alla Scuola di Volo di Lecce per la frequenza di un “Corso per istruttori di pilotaggio elementare”.

Dopo la frequenza del 1° Corso Istruttori di volo elementare per istruttori



Il logo dell’AeC di Bari



"Il Macchino" dell'AeC di Bari

Sempre generoso, nel mese di novembre del 1951, si offriva volontario per portare un carico di medicinali alle popolazioni alluvionate del Polesine, ricorderà successivamente la figlia Mariella. Promosso al grado di Capitano pilota in congedo con anzianità 31 dicembre 1963, dal 10 maggio 1965, richiamato in servizio d'autorità, era assegnato al Centro Addestramento al Volo della III Regione Aerea di Bari.

Abilitato al pilotaggio "limitato" su velivolo T.6 dal 3 giugno 1965, dal nove giugno successivo era collocato in congedo ed assegnato in forza al Comando della III Regione Aerea.

A decorrere dal 29 maggio 1966 era collocato nella "riserva di complemento per età" e con decorrenza 31 dicembre 1975 gli era conferita la qualifica di 1° Capitano, ai sensi dell'art. 1 della legge 15 maggio 1959 n° 368.

Decorato della Medaglia Militare Aeronautica di Lunga Navigazione Aerea di 3° grado (*bronzo*), di 2° grado (*argento*) e 1° grado (*oro*) per la lunga attività di volo prestata, era stato dichiarato "allenato per gli anni dal 1948 al 1973".

A decorrere dal 29 maggio 1983 veniva collocato in "congedo assoluto per età".

Deceduto l'11 settembre 1987 e, come ricorda ancora la figlia Mariella:

"Il volo era stato la sua vita ed aveva volato sino a qualche mese prima di morire".

La città di Bari, riconoscente per il lungo servizio prestato quale "appassionato istruttore di volo" presso l'Aero Club di Bari,

ove tanti giovani, grazie a Lui, avevano avuto la possibilità di conseguire il "brevetto di volo di 1° e 2° grado", gli ha intitolato una via del Quartiere Santo Spirito, ove era stato per tanti anni residente.

L'autore, che lo ha conosciuto personalmente, apprezzando sempre il suo grande amore per il volo in generale, ha voluto ricordarlo, considerando tutto quanto precede "meritevole di adeguato riporto divulgativo".

E prima di concludere, vuole ricordare anche le figlie Piera e Mariella Citelli, sempre fiere di quell'aviatore nato, che era il loro genitore e ringraziare la nipote Alessandra Citelli, figlia del più



Il T6 in forza alla III Regione Aerea di Bari



La sede della III Regione Aerea a Bari già sede della 4^a ZAT

giovane dei fratelli Citelli, per le foto che tanto validamente hanno contribuito ad arricchire queste pagine e con lei il Dottor Giuseppe Grande di Bari, per tutte le notizie riferite al periodo 8 settembre 1943 - 25 aprile 1945, che, alle prese con una "ricerca di studio sui piloti della Repubblica Sociale Italiana", aveva recuperato nel lontano 1989 nel corso di alcuni suoi contatti con la famiglia Citelli, che non sarebbe stato possibile citare altrimenti, perché non registrate nella documentazione matricolare dell'interessato, che l'autore ha consultato per la stesura di questo suo "ricordo".

Bibliografia

La nutrita elencazione dei riferimenti bibliografici non ha trovato sufficiente spazio per essere riportata come intenzione dell'autore. La Redazione se ne fa garante e pronta a fornire eventuali indicazioni di riferimento così come pervenuti dallo stesso autore.

DALLA NOSTRA REDAZIONE

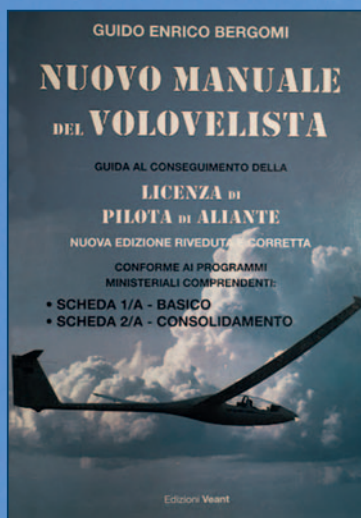
Il Corriere dell'Aviatore rivolge gli AUGURI per i CINQUANTA ANNI dal conseguimento della Laurea, ad una delle colonne portanti della sua Redazione:

Gen. Isp. ANGELO PAGLIUCA

SELEZIONE LIBRI AERONAUTICI

Com.te Guido Bergomi – Firma storica del Corriere dell'Aviatore

Nato il 26 aprile 1930. Diplomato Perito Aeronautico, nel 1947 inizia a volare su di un aliante autocostruito. Consegue il Brevetto di 1° Grado nel 1951 su MB 308. Frequenta il IV Corso AUPC nel 1952, diventa pilota militare e sottotenente, istruttore su velivoli ad elica poi sul T.33. Si congeda alla fine del 1956 con il grado di capitano. Entra in Alitalia e diventa Comandante, istruttore e controllore su velivoli Viscount, DC.9, DC.8/62. Lasciata la Compagnia vola con un bimotore Executive. Dirige Scuole di volo sia a motore che a vela e per alcuni anni assolve le funzioni di Ispettore di Volo presso Civilavia. Partecipa come perito a molte inchieste di incidenti aerei sia civili che militari. **Autore** di alcuni libri tra cui il "Manuale del Volovelista", adottato da tutte le Scuole di Volo a Vela d'Italia, e di altri libri di avventure aviatorie oltre a numerosissimi articoli su riviste di aviazione. Cessa di volare alla fine del 2005. Membro del Comitato di Redazione del Corriere dell'Aviatore.



DIFESA AEREA



*CACCIA EUROFIGHTER INTERCETTANO VELIVOLO CIVILE CHE AVEVA PERSO
CONTATTO RADIO CON GLI ENTI DEL CONTROLLO DEL TRAFFICO AEREO*



“SCRAMBLE” / PARTENZA SU ALLARME