

ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI

IL SOMARELLO JACK

02/2020



INDICE

EDITORIALE	3
<i>Paolo Miana</i>	
TUTTI I COLORI DEI GABARDINI	4
<i>Federigo Federighi</i>	
I RESTI DEL CAPRONI CA.2	14
<i>Mario Federighi</i>	
LE CICOGNE DELLA 230 ^A	19
<i>Federigo Federighi</i>	
MI PRESENTO: LUCA GUGLIELMETTI	22

EDITORIALE

Questa uscita del Somarello Jack sarà ricchissima di materiale: il buon Federigo si è spremuto a fondo ed ha realizzato ben nove possibili alternative per la livrea del nostro Gabardini, godetevele e comunicate a me e a Luca le vostre preferenze con relativa motivazione. Ovviamente le pubblicheremo in uno dei prossimi numeri. (Federigo, ho detto preferenze! Non puoi quindi scartare quello rosso per questioni politiche!)

Quando finalmente potremo dichiarare chiusa questa fase così particolare della nostra vita, ci ritroveremo tutti in Hangar G per festeggiare; berremo, mangeremo, parleremo di aerei e berremo. Ha ho già detto che berremo?

Oltre ai Gabardini in ogni salsa possibile ed immaginabile, troverete anche un nuovo studio di Ghigo sulle araldiche dei nostri aerei ed un bellissimo resoconto di Mario sul lavoro sinora svolto per la conservazione dei resti del Ca.2... che probabilmente rientrano tra i dieci più antichi artefatti aeronautici al mondo.

Presentiamo infine Luca Guglielmetti, che ci ha donato un bellissimo manuale originale e tantissimo materiale digitalizzato per la nostra futura biblioteca comune.

Chiudo infine con una foto di gruppo con Gabardini, Thouvenout, Cevasco ed il nostro fido Jack. Grazie a Giovanni per il bel ritrovamento!



Paolo Miana

TUTTI I COLORI DEI GABARDI – *F. Federighi**Profilo 1*

si tratta di una macchina interamente dipinta con vernice argento, con la parte inferiore delle ali dipinta con verde, parte ala destra, al posto del bianco rimane la vernice argento, parte ala sinistra rosso. Era una colorazione usata agli inizi del conflitto adottata su molti Gabardini anche se rimanevano esclusivamente civili. La scritta in fusoliera indica il sesto velivolo da 80 cavalli. Il timone verticale riporta il tricolore. Sono incerto se era o no presente la copertura delle ruote.



Profilo 2

come il precedente ma totalmente alluminio e tela, certamente si tratta di una macchina del tardo periodo di addestramento per la Regia Aeronautica di poco precedente la chiusura della scuola.



Profilo 3

Macchina con ali argento con tricolore parte ventrale, fusoliera rivestita in tela naturale, il colore della tela andava fatto più scuro e, nell'uso diventava marrone e sporco di olio e gas di scarico tale da sembrare mimetico.



Profilo 4

Velivolo appartenente agli albori della scuola con fusoliera dipinta di rosso o forse amaranto e sul timone orizzontale una insegna identificativa dei primi velivoli militari. Insegna che si trova anche su macchine color tela naturale e che, su di una cartolina illustrata dell'epoca risulta cerchio rosso con centro bianco.



Profilo 5

Mi sono divertito con Bebè ma c'erano anche Cocò e Lulù tre Gabarde con ali accorciate dipinte di rosso e usate per gare di capottata fra istruttori, vinceva chi metteva meglio e per primo il velivolo sull'attenti.



Profilo 6

Velivolo rivestito in tela naturale con un numero sul timone di direzione, non so ancora se era un numero progressivo o se la macchina aveva partecipato a qualche gara o raduno.



Profilo 7

I-AWAV dovrebbe essere il n.c. 507 iscritto al RAN nel 1927 col numero 483 macchina demolita nel 1935



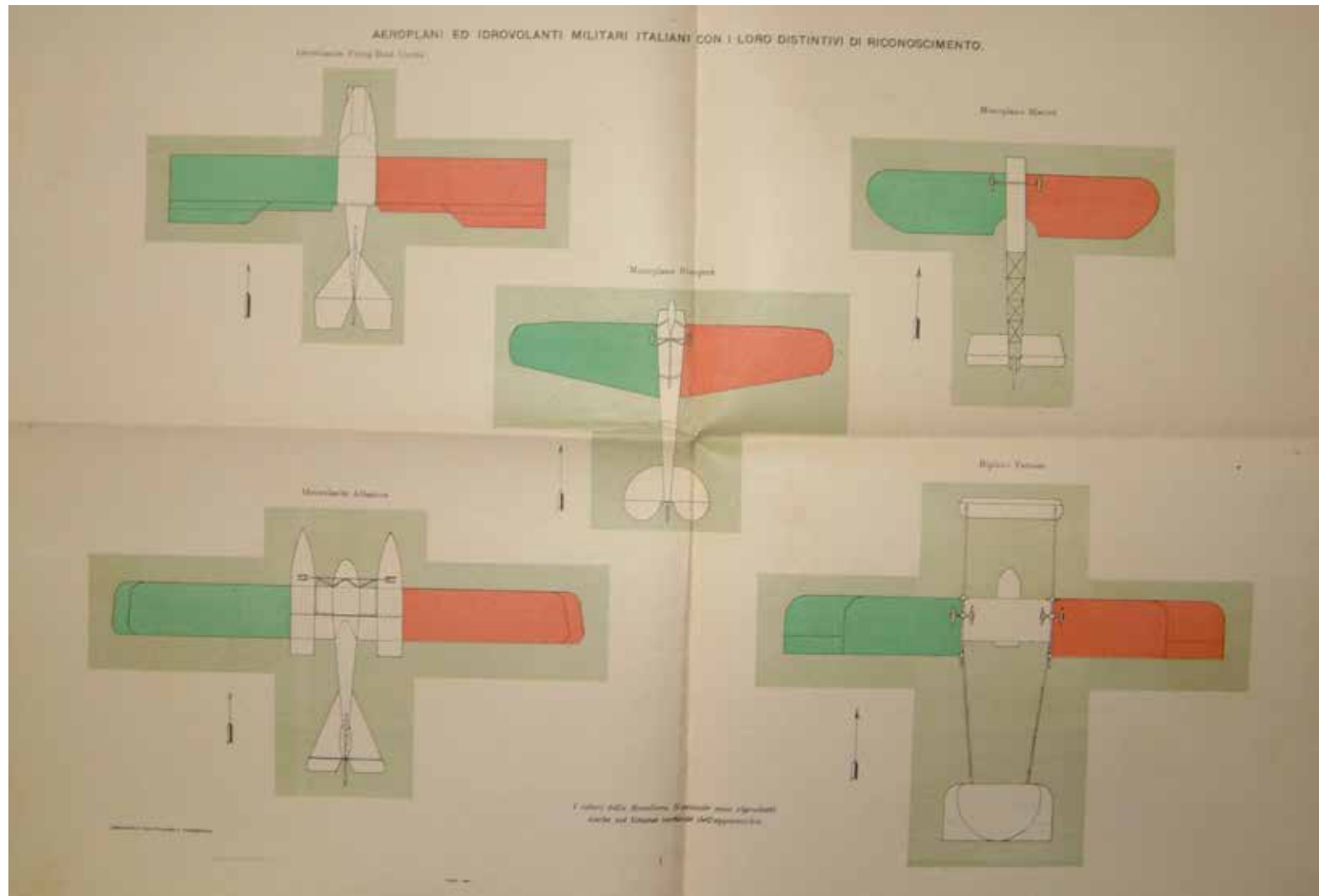
Profilo 8

Gabardini che presenta in fusoliera lo stemma del R.U.N.A. Novara ma che mantiene anche la numerazione assegnata alla Scuola Gabardini. Difficile dire a chi appartenga, del mezzo c'è una bella evidenza fotografica col Gabardini incidentato e rovesciato.



Profilo 9

Si tratta del Gabardini 80-1 che sembra mimetico, la foto è del 1916 scattata a Cameri sul campo della Gabardini.



Profili 10

Inseriamo infine alcuni profili di velivoli italiani contemporanei, tratti da un manualetto di identificazione per gli equipaggi della Regia Marina

I RESTI DEL CAPRONI CA.2 – *M. Federighi*

Chi di noi pensando al museo aeronautico di Volandia ricorda quale sia l'incontro che lo ha più emozionato?

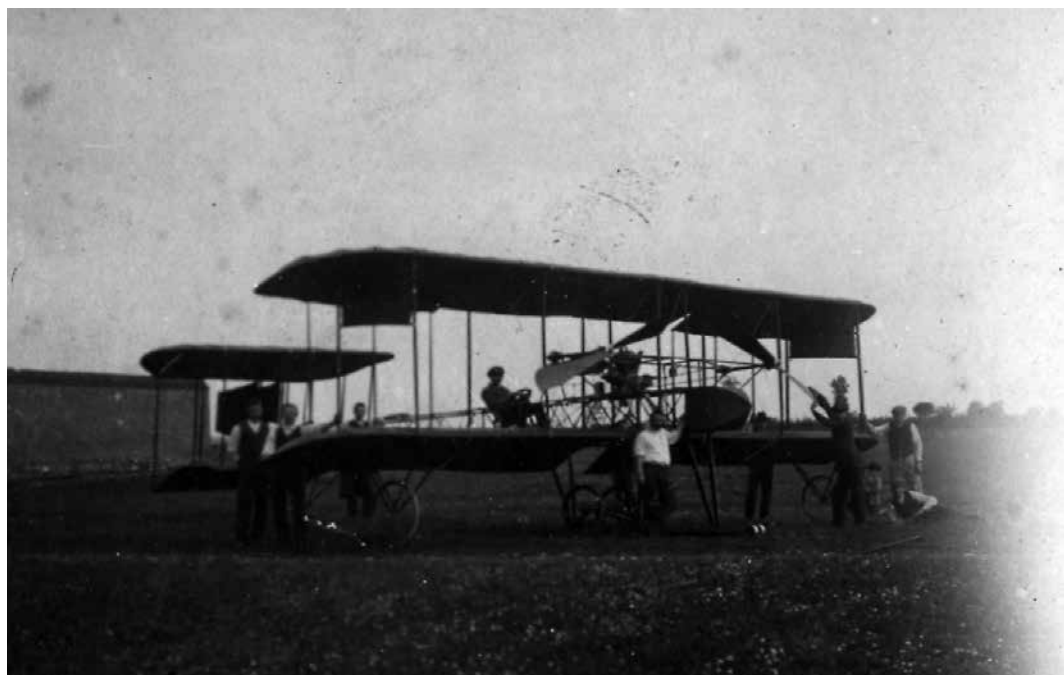
La visita permette di vedere velivoli che hanno fatto la storia del volo, aerei che rappresentano la passione per il volo oppure raccontano l'impegno civile o militare di elicotteri ecc.

Altrettanto emozionante è visitare il Museo Caproni di Trento che con i suoi velivoli ed i suoi cimeli offre emozioni altrettanto forti.

La sola presenza di una nutrita rappresentanza di aerei particolari ed unici merita il viaggio. Ma perché unisco questi due musei?

Tutto accade in rapida successione: donazione dell'archivio Caproni alla provincia autonoma di Trento e nei giorni in cui sono andato a Trento per svolgere le pratiche burocratiche, in Italia la burocrazia è una costante, vado al museo per vedere in special modo l'S.79 conservato.

Con la successiva acquisizione del Gabardini e del materiale presente a Venegono pianifichiamo con mio fratello l'ennesima visita a Volandia per vedere il Gabarda Idro.



IL SOMARELLO JACK



In questi anni mal contante sono almeno 4 le visite a Volandia ed altrettante a Trento sempre con la fedele Nikon al collo, sempre scattando foto, sempre sognando di scrivere qualcosa su ciascuno degli aerei, dei cimeli fotografati, sempre archiviando le foto per completare i vari faldoni della mia collezione fotografica.

Gabarda Idro, Ansaldo Balilla, S.79. i vari jet esposti a Volandia, fantastico il Macchi 326 livrea argentata del Reparto Sperimentale Volo.

Chi di noi non si sono emozionati vedendo questi aerei?

Ma poi inizia il “lavoro” all’ Hangar G di pulizia, catalogazione ed archiviazione di tutti i pezzi arrivati insieme al Gabarda e scocca una scintilla fatale che collega l’Hangar G al museo di Volandia e al museo Caproni di Trento ed è pura follia.

A Volandia una volta finita la visita alla prima sala si entra in una seconda area espositiva dove si parla dei pionieri e lì in bella mostra di se c’è il Caproni Ca.1 che sicuramente è uno dei pezzi più importanti del museo ma non ha nulla di bello, di aerodinamico, nulla di emozionante.

È una goffa macchina volante da cui tutta la storia del nostro importante pioniere e costruttore è cominciata, ma il solo commento al massimo è "che coraggio avevano a volare con quel trabiccolo". Non si va a Volandia per vedere il Caproni Ca.1.

A Trento una volta entrati nella prima sala e dopo che ti sei ripreso dalla vista dello SVA, del Balilla e vedi in lontananza l'imponente figura dell'S.79 volgendo lo sguardo a destra ci sono una serie di chicche aeronautiche spettacolari e tra esse un Caproni Ca.6 privo completamente della copertura in tela.

Anche questo velivolo non ha una storia, ma è una pietra miliare nella storia del volo in Italia. Ma sicuramente quella goffa figura sgraziata non emoziona.

Nell' Hangar G c'è ciò che resta del Caproni Ca.2, una raccolta di pezzi più o meno piccoli della struttura, ma quale parte di essa, e qualche brandello della tela di copertura del velivolo. È così che decido di aprire la scheda di restauro e dichiaro trionfalmente ai Gabarda che del Caproni Ca. 2 me ne occupo io ...



IL SOMARELLO JACK

Partenza:

- pulizia di ciascun pezzo da polvere ed altri sedimenti che nel tempo si sono depositati sui pezzi.
 - Conteggio dei pezzi presenti, andranno poi etichettati uno per uno.
 - Prelievo di un pezzo di tela tutto accartocciato, senza nessun aggancio a parti in legno, e “stiratura” dello stesso.
 - Prelievo di un brandello piccolissimo di tela, pochi centimetri, e lavaggio dello stesso per vedere se il marrone a cui è arrivato a noi dopo oltre cento anni è la verniciatura della tela oppure è dato dalla polvere di questi anni
 - Analisi di un pezzo di tela agganciato ad un pezzo di legno, forse ciò che resta di una centina alare, per capire struttura e legature della tela alla struttura.
- Poi arriva la chiusura dell'Hangar G e il lavoro finisce qui, per ora.





LE CICOGNE DELLA 230^A – *F. Federighi*

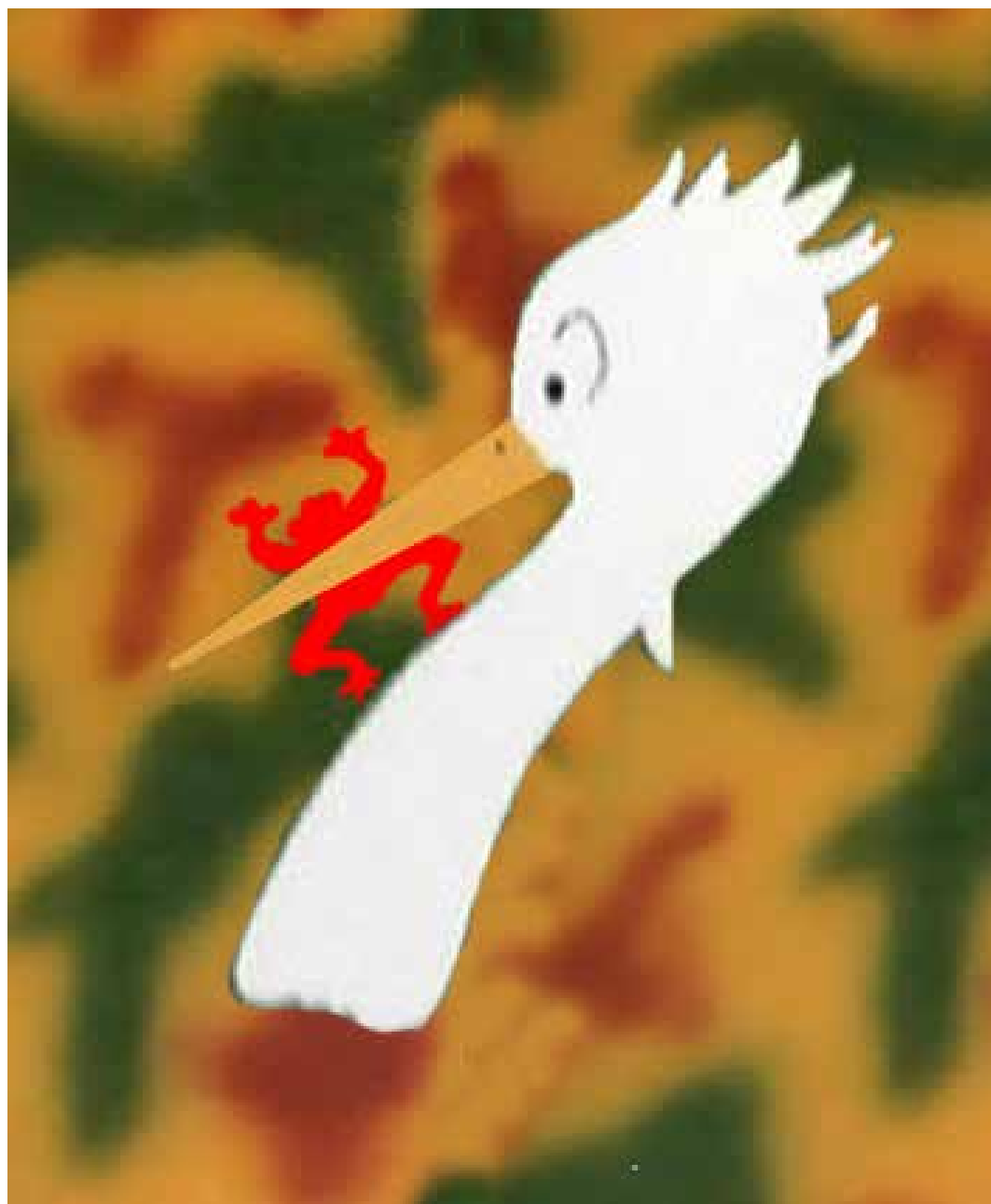
Stemma della 230° Squadriglia “Cicogne” 35° Gruppo Autonomo Bombardamento Veloce

Il giorno 8 Giugno 37 giunsero in Spagna, a Palma de Mallorca, i primi Fiat BR.20 per l'Aviazione Legionaria cui venne assegnato il codice 23 seguito dal numero del velivolo. Le macchine non erano ancora perfettamente a punto ma a Luglio iniziarono già le prime missioni.

La 230° Squadriglia “Cigogne” operò dal campo di Soria, poi da Puig Moreno; con la fine delle operazioni belliche sul campo do Olmeto, poi Valenzuela e infine l'aeroporto madrileno di Barajas dove dopo la parata celebrativa i velivoli vennero definitivamente consegnati alla Arma de Aviacion nazionalista.







MI PRESENTO: LUCA GUGLIELMETTI



Come è nata la tua passione per l'aviazione e la sua storia?

Forse sono sempre stato innamorato di aerei, ma forse la benzina sul fuoco risale al 1987, quando a 9 anni mio nonno mi portò per la prima volta a Duxford.

Quel giorno, tra gli altri, vi furono 3 low pass di un Vulcan., uno dei quali, no notice, alle spalle,....indimenticabile, per mesi ho sentito la terra tremare sotto i piedi.

In quale modo ed eventualmente con quale titolo è stata coltivata?

a 16 anni ho preso il brevetto, a 19 in aeronautica come Controllore Traffico Aereo, con un occhio di riguardo alla Storia.

Negli anni fatto anche molte attività didattiche con le scuole e scritto un paio di libri.

In quali ambiti è stato possibile coltivare la passione per la storia dell'aviazione?

lavorativo, scolastico, associazioni.. e tante tante notti a studiare !!

Quali emozioni ha suscitato e suscita tale interesse?

Mario mi ha rubato la battuta sulla sfera personale..... le emozioni sono tante, ma soprattutto c'è la voglia di non smettere mai di imparare cose nuove e condividere esperienze e conoscenze, soprattutto con i più giovani!

In quale misura la condivisione diretta con altri appassionati ha inciso ed incide sulla crescita dell'attenzione nei confronti dell'argomento?

Tantissimo, voglia di condividere e di imparare, soprattutto con gente che ha una smisurata passione come molti dei Gabarda.

in che ruolo ti vedi all'interno dell'associazione?

nessuno, a disposizione quando posso e quando serve.

in cosa possiamo migliorare?

trovare un modo di riuscire ad ottenere almeno 36 ore al giorno al posto delle misere 24!!

