



ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI



Il somarello Jack

N.24 - 2023

Il somarello Jack
Rivista periodica

N.24 - 2023

Finito di comporre il 21 dicembre 2023



www.archivistoricofederighi.it



Archivio Storico Federighi



INDICE

PREFAZIONE Paolo Di Biagio	4
HANGAR G RACCONTA Mario Federighi	5
STEMMA ARALDICO AM Giorgio Catellani	9
BATTAGLIONE ANTIPARACADUTISTI DELL'ANR Paolo Crippa	13
NUOVE TECNOLOGIE PER UN ANTICO MOTORE Alessandro Cerruti	21
LA BATTAGLIA DI MEZZO AGOSTO (seconda parte) Paolo Di Biagio	24
GEMELLAGGIO ASF CON IL CLUB FRECCHE TRICOLORI Antonio Tartarini	29
GATE GUARDIAN GALATINA Edoardo Govoni	31
RECENSIONE - La Regia Aeronautica nel Dodecaneso Andrea Morelli	32
MI PRESENTO Marco Lombardi	37

PREFAZIONE

Paolo Di Biagio

Buone feste ai Gabarda ed agli amici del Somarello Jack. Questo numero, il 24, è l'ultimo dell'anno 2023, un'altro anno pieno di eventi tragici. Ma noi siamo tutti qui a sognare i cieli del mondo pieni di macchine volanti e a toccare con mano ciò che l'ingegno umano ha creato per rendere possibile l'avventura del volo. Il nostro Hangar G sta avendo un riscontro molto positivo in varie istituzioni e spetterà a noi renderlo ancora più interessante. Bisogna fare molta propaganda per aumentare il numero dei visitatori e far diventare questa realtà in un prossimo futuro una meta importante come il Museo delle Navi Romane ed altre piccole realtà "come la Torre di Pisa".

Bando alle ciance e via con le presentazioni. Come alcuni di voi sapranno abbiamo l'intenzione di stampare in un volumetto tutti i Somarelli Jack della nuova gestione, in quanto avere in formato cartaceo A4 la rivista con il profumo magico della carta, renderà più giustizia agli articoli e soprattutto alle foto rispetto alla versione digitale. In questo numero, ricco come al solito, abbiamo dei nuovi collaboratori. Per la rubrica l'Hangar G racconta, il caro Mario Federighi ci racconta della straordinaria mostra di Lucca dedicata al Centenario della nostra Aeronautica Militare che si è tenuta dal 1° al 30 settembre. I Gabarda sono stati invitati ad organizzare una conferenza ed a ospitare il Gabardini e gli altri nostri cimeli di volo. Anche se con alcune pecche l'evento può considerarsi un successo in quanto ad interesse e partecipazione. Speriamo che con l'arrivo dell'anno nuovo l'Aeronautica continui con la sua propaganda in quanto sono in arrivo tempi cupi, una seconda guerra fredda o calda (termine più appropriato) si sta avvicinando in tempi rapidi e le nostre Forze

Armate hanno bisogno di un deciso svecchiamento, sia in termini di uomini che di mentalità e mezzi. Un nuovo collaboratore è il sig. Giorgio Catellani che ci racconta una storia poco conosciuta ai più: la scelta dello Stemma Araldico dell'Aeronautica Militare.

Paolo Crippa, altra new entry parlerà della costituzione dei Battaglioni Antiparacadutisti della A.N.R. Storia molto interessante e ben dettagliata. Il prof. Alessandro Cerruti espone i procedimenti atti a riprodurre una copia perfetta di un antico motore aeronautico. Il sottoscritto, Di Biagio, tratterà la seconda parte della Battaglia di Mezzo Agosto: i mezzi utilizzati dagli alleati e dalle forze dell'asse in questa mitica battaglia. La terza ed ultima parte uscirà nel 2024 vista la quantità di materiale a disposizione. I nostri due Gabarda più giovani ci presentano due servizi. Uno sull'importante gemellaggio tra il Club Frece Tricolori di Roma e l'ASF. Il tutto coordinato da Antonio Tartarini. Invece Edoardo Govoni scrive sul Gate Guardian dell'Aeroporto di Galatina. Per le recensioni abbiamo Andrea Morelli che ci propone in dettaglio il libro sui disastri della

Regia Aeronautica nel Dodecaneso che tanto ci costò a livello di piloti coraggiosi ed aerei abbattuti. Abbiamo un nuovo Mi Presento: un giovanissimo Marco Leonardi che sta aiutando moltissimo nei restauri di materiale vario nell'Hangar G. Le consuete rubriche Araldica di Federigo Federighi e MIA di Alessandro Santarelli usciranno regolarmente nel corso del 2024. Allora gente, abbassate le sciarpe e non abbuffatevi troppo durante queste feste e che veramente il 2024 ci porti quella ventata di pace di cui tutti noi ed il mondo intero ha bisogno.

Auguri



HANGAR G RACCONTA

Mario Federighi

Dopo lo spettacolare air-show di Pratica di Mare organizzato in occasione delle celebrazioni per i 100 anni dell'Aeronautica Militare, per noi Gabarda le piacevoli, fatiche aviatorie non sono finite. Il Gabardini, la coda del nostro S.79, il manichino con la tuta di volo del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico, le nostre Frece Tricolori, il manichino con la tuta di voli anni '20 (purtroppo ancora incompleta), la deriva del Fiat G-82 con l'araldica del Reparto Sperimentale Volo, la deriva dell'F-86 Sabre, la deriva dell'idrocorsa Macchi 52 ed il motore sezionato sono "decollati" dalla sede di

ASF ed atterrati a Lucca per essere esposti in occasione dei festeggiamenti organizzati per il Centenario, dal 1° al 30 settembre.

Il Comune della splendida città toscana ha deciso di celebrare la nostra Aeronautica Militare nel migliore dei modi organizzando una mostra permanente in collaborazione con A.M. stessa e con il coinvolgimento dell'Associazione Arma Aeronautica di Lucca che, dopo aver preso contatto con noi di ASF, ha gestito parte dell'allestimento facendo intervenire alcuni familiari di piloti lucchesi con i loro cimeli personali gelosamente custoditi. Oltre alla mostra ospitata nella ex Cavallerizza, ambiente spazioso e suggestivo situato a due passi dal centro della città ed incastonato sotto le spettacolari mura di cinta della città storica, il Comune di Lucca



A sinistra: presso l'Hangar G, il Gabardini è pronto per il trasporto a Lucca in occasione dei festeggiamenti per il Centenario dell'Aeronautica Militare. Sotto: l'aereo in arrivo nel luogo dell'esposizione nella ex Cavallerizza.



ha organizzato un infinito numero di eventi speciali dedicati e ritagliati per un pubblico sia di esperti che, soprattutto, di non addetti ai lavori.

A cornice della mostra sono stati organizzati eventi e rappresentazioni teatrali, tra cui l'esibizione delle Farfalle Azzurre, tutte atlete del Centro Sportivo di A.M. ed il concerto della Banda Musicale dell'Aeronautica Militare, realizzando così un vero percorso in grado di far rivivere i 100 anni della storia italiana e della sua aeronautica.

Un programma celebrativo di tutto rispetto, per il quale si può affermare che si è trattato di una vera novità nel nostro paese e banco di prova con cui in futuro dovranno confrontarsi coloro che intendranno organizzare eventi simili.

Non ho intenzione di celebrare Lucca e la sua organizzazione, anche perché resto un campanilista pisano, e neppure esimermi da segnalare che ci sono state molte lacune che hanno dimostrato come sia difficile rendere un evento simile realmente efficiente ed efficace.

Tornando a noi Gabarda una parte degli eventi speciali è stato affidato ad ASF. Abbiamo avuto l'incarico di organizzare una conferenza che si potrebbe definire multidisciplinare. Nel pomeriggio del 24 abbiamo avuto a totale disposizione la zona conferenze e abbiamo raccontato, ad un pubblico numeroso, tre argomenti a noi molto cari: il Gabardini e la scuola di volo di Cameri, il progetto della ricostruzione dell'Hanriot di Ermete Grillo ed un viaggio su ciò che rimane del patrimonio storico aeronautico italiano grazie alle attività del GAVS (Gruppo Amici Velivoli Storici).

Al sottoscritto è stato affidato il ruolo di moderatore della conferenza, cosa estremamente semplice visto che le persone che avrebbero parlato dopo di me erano semplicemente degli esperti. Oltre che aver presentato brevemente le attività di ASF ho fatto uno strappo alla regola chiamando ciascuno dei Gabarda presenti tra il pubblico per alzarsi dalla sedia e presentarsi alla platea.

Non cito tutti i nomi ma era per me un "obbligo"



Il Sindaco di Lucca Mario Pardini ed il Generale Giuseppe Addesa al taglio del nastro della mostra.



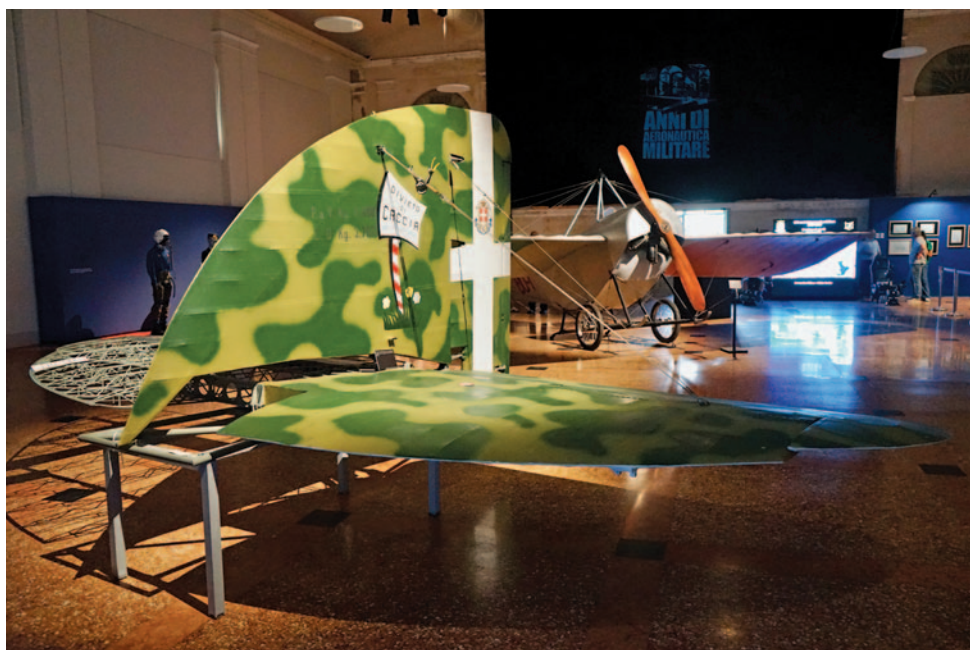
La famiglia Lombardi. Marco è l'autore delle foto dell'articolo.



La standing ovation ai Gabarda.



Linchetto e Cippe alle prese con il montaggio del Gabardini.



In primo piano la coda dell'S.79, dietro il Gabardini.

ringraziare tutti i miei “ragazzi” che hanno permesso, nuovamente, ad ASF di essere protagonista con i propri cimeli alle celebrazioni dell’Aeronautica Militare.

Per me è necessario (in fondo racconto l’Hangar G) citarne alcuni: il primo che ho voluto ringraziare pubblicamente è Fernando “Linchetto” Pieroni per vari motivi: essere lucchese e uno dei Gabarda che maggiormente ha contribuito al restauro del Gabardini; Linchetto ha così ricevuto il meritato bagno di applausi dalla platea. Subito dopo il bravissimo Stefano “Cippe” Scardigli che ha dato il suo contributo indispensabile al recupero del nostro bellissimo aereo, suo ad esempio è il restauro dell’elica in legno. Ho poi battezzato “Fabrizio” Stefano Blasetti, l’ultimo Gabarda iscritto, chiamandolo a presentarsi con il nome di Fabrizio e non Stefano (in fondo è un errore veniale). Ed in ultimo ho rammentato “Lambus” Marco Lombardi il più

brevetto di volo. Poi è stato il momento di Ermete Grillo che, pur sforando il tempo assegnatogli, ha fatto un intervento splendido che ha spaziato dalla storia dell’asso Flavio Torello Baracchini (sua sarà la livrea dell’Hanriot volante che sta costruendo), al racconto della realizzazione del progetto che, incredibilmente, sta sviluppando secondo i disegni originali senza scendere a compromessi “moderni”. Una vera e propria avventura unica per i canoni delle “repliche” volanti. Infatti, Ermete si indigna, giustamente, e ti corregge se usi la parola replica: la sua è una ricostruzione.



La deriva del Fiat G-82 con l’araldica del Reparto Sperimentale Volo.



Luigino Caliaro e Alessandra del Prete.



Si parla della scuola di Cameri.

Ha concluso la conferenza l'amico Pietro Belpane, che ha portato una serie di slide riguardanti quello che ha fatto il GAVS per il recupero di aerei storici che oggi fanno bella mostra di se al MUSAM di Vigna di Valle, da poco riaperto; un aggiornamento sul progetto in corso del restauro del Ro.1 presentando anche la livrea scelta per il velivolo e infine, come purtroppo era immaginabile, ha fatto una severa critica e circostanziata al brutto restauro del Savoia Marchetti S.79 presente nel museo che, purtroppo, risulta essere frettolosa e incompleta. Difficile dargli torto.

Un secondo evento, per il quale ad ASF è stato dato l'onere di organizzare, è stato l'omaggio a Carlo del Prete, l'eroe lucchese. Come detto, uno dei temi della manifestazione era celebrare la memoria dei loro concittadini che hanno fatto la storia dell'Aeronautica. Anche in questo caso l'evento, ero il semplice moderatore, ha visto coinvolta la nipote di Carlo del Prete, Alessandra, che ha raccontato la sua volontà di mantenerne viva la sua memoria e Luigino Caliaro, caro amico, esperto e uno di noi Gabarda, che ha raccontato la storia dei voli da record a cui del Prete ha preso parte e la sua tragica fine in Brasile.



Come da par suo Luigino è riuscito ad illustrare e far capire, anche ad un pubblico di non di esperti, quanto fosse avventuroso, ma tecnicamente studiato e preparato alla perfezione, affrontare questi voli da record in un periodo dove l'aeronautica era ai suoi primi passi.

Citare poi tutti gli interventi che si sono susseguiti nei vari week end rappresenterebbe un esercizio troppo difficile ed impossibile da raccontare in un semplice articolo. Nelle giornate lucchesi si

sono susseguite presentazioni di libri, interventi di storici e giornalisti famosi e, ovviamente, molti appartenenti ad A.M., a partire dal Generale Di Martino che ha portato la sua preparazione storica e la sua bravura comunicativa, il Generale Igor Bruni che, letteralmente, ci ha portato nel futuro della nostra Aeronautica Militare con una conferenza sul ruolo dell'Aeronautica nella difesa italiana nei giorni nostri e tanti altri ancora.

Un grazie sincero all'Amico Fabrizio Vincenti, di cui avremo modo di parlare in una prossima recensione di una sua opera dedicata ad Ettore Muti, per il suo instancabile lavoro di coordinamento di tutte le attività dell'evento che ha svolto gratuitamente.

ARALDICA

Un ippoleone che invece è un ippogrifo. L'insegna della 27^a Sq. nello stemma araldico dell'AM.

Giorgio Catellani

Anche se - a partire dagli anni della 1^a Guerra Mondiale - i piloti e poi i reparti dell'aviazione militare italiana hanno adottato una miriade di distintivi diversi, fino al 1970 non è esistito uno specifico stemma della Forza Armata dell'aria. In quell'anno lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare decide di istituire un emblema che possa rappresentare idealmente tutti i reparti delle varie specialità, vecchi e recenti, disciolti od ancora in attività e nel quale possa riconoscersi l'intero personale, in servizio e non. Considerato che la gloriosa storia della Forza Armata è stata "scritta" dai reparti di tutte le specialità, si ritiene opportuno che il nuovo stemma richiami le origini dell'Aeronautica e che vi siano rappresentate le principali specialità: caccia, bombardamento e ricognizione, già presenti durante il primo conflitto mondiale e dalle quali sono derivate le varie e complesse attuali forme di impiego del mezzo aereo.

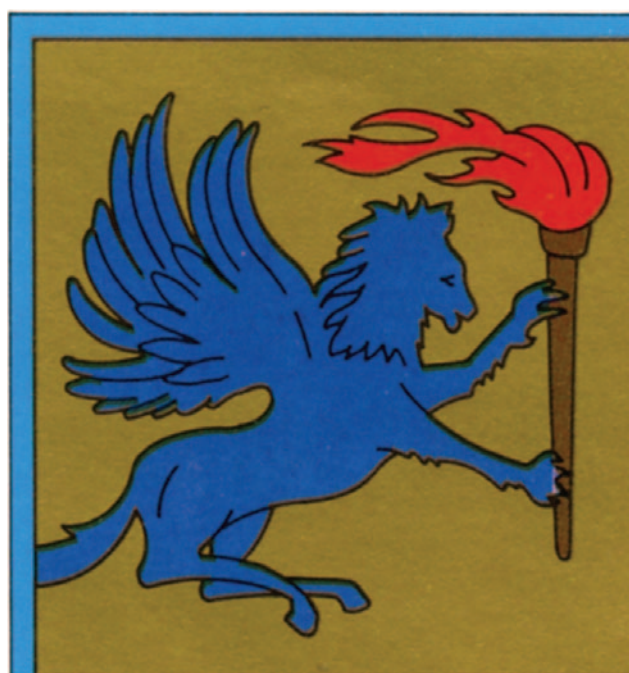
Sulla base di tale impostazione, si decide di inserire nello scudo - di foggia sannitica, tipica

dell'araldica militare italiana ed adottata dalla quasi totalità dei reparti dell'AM a livello di Stormo od equivalente - i distintivi di Squadriglie delle tre suddette specialità, che si sono particolarmente distinte durante la Grande Guerra. Al fine di far sì che le partizioni dello scudo abbiano le stesse dimensioni - per sottolineare la pari dignità tra le Squadriglie rappresentate e, probabilmente, per motivi grafici - si opta per uno scudo inquartato. Si rende quindi necessario rappresentare quattro Squadriglie e la scelta cade sulle seguenti: 27^a da ricognizione, 91^a da caccia, 10^a da bombardamento, 87^a da ricognizione a lungo raggio.

Nello stemma araldico che viene definito, le insegne delle Sq. 10^a, 87^a e 91^a sono fin dall'origine correttamente raffigurate, ad eccezione del colore di fondo per la 87^a, sistemato in seguito, ma così non è per la 27^a Squadriglia, che qui viene presa in considerazione.



La partizione dello stemma dell'AM relativa alla 27^a Sq., come risulta dal volume "Lo stemma araldico dell'Aeronautica Militare", stampato nel 1973, in edizione promossa dall'Ufficio Storico dello SMA.



Dettaglio del nuovo stemma araldico, come da Foglio d'Ordini/Supplemento n. 6 del 5 luglio 1993, con il quale si dà notizia dell'emanazione del relativo DPR del 25 marzo 1993.



Due esempi di distintivi realizzati sulla base dello stemma araldico dell'AM. A sinistra: il primo tipo di cui si ha notizia per le combinazioni di volo e da lavoro in stoffa ricamata, prodotto dalla ditta Arturo Lorioli nel dicembre 1989. Si noti il leone di San Marco su fondo rosso. A destra: un modello in metallo colorato con smalti plastici, da applicare sul taschino sinistro della giacca dell'uniforme, del tipo attualmente usato anche dal Capo di Stato Maggiore dell'AM. In questo caso il fondo dell'insegna della 87ª Sq. è correttamente diventato porpora.

Questa Squadriglia è rappresentata da un quadrupede chimerico alato, che regge una fiaccola, tradizionale simbolo della ricognizione/osservazione aerea, su fondo oro, che in araldica rappresenta, tra l'altro, la gloria e la giustizia.

Nel decreto con il quale viene concesso lo stemma araldico all'Aeronautica Militare, il favoloso animale è descritto come "cavallo alato", anche se

- è difficile immaginare come un cavallo, dotato di zoccoli, possa impugnare qualsiasi cosa;
- di conseguenza, nello stemma concesso le due zampe anteriori sono raffigurate con dita, dotate di artigli, al posto degli zoccoli;
- nel disegno dello stemma la criniera dell'animale pare più quella di un leone che di un equino.

Dopo aver scelto lo stemma, lo Stato Maggiore dell'AM ne richiede formalmente la concessione, che viene accordata dal Presidente della Repubblica con proprio decreto in data 25 gennaio 1971, di cui di seguito si riporta il testo della blasonatura relativa alla sola 27ª Sq.:

"..... È concesso all'Aeronautica Militare uno stemma descritto come in appresso:

inquartato; nel 1° d'oro al cavallo alato d'azzurro, inalberato e rivoltato, tenente con le zampe anteriori una fiaccola al naturale (27ª Squadriglia Aeroplani);"

Negli anni seguenti - soprattutto su iniziativa del noto scultore medaglista Luciano Zanelli - si nota che il distintivo della 27ª Sq. non è un cavallo dotato di ali, come indicato nel suddetto decreto presidenziale. L'essere chimerico viene interpretato come un "ippoleone alato", un animale di fantasia dotato di ali, con il corpo e le zampe posteriori da cavallo e la testa e le zampe anteriori da leone. Inoltre, si presume che il soggetto intenda significare che il reparto opera con il coraggio e la forza del leone e si muove nell'aria come Pegaso, il mitico cavallo alato, mentre il colore azzurro della fiabesca creatura vuole sottolineare ulteriormente la natura aerea dell'unità.

Lo stesso Zanelli fa poi presente che - in numerose raffigurazioni, anche ufficiali - il colore del fondo dell'ultimo quarto, quello con il leone di San Marco dell'87ª Sq., viene erroneamente riprodotto in rosso, anziché porpora.

Lo Stato Maggiore dell'AM fa proprie le tesi di Zanelli e chiede ufficialmente che lo stemma araldico della Forza Armata sia nuovamente blasonato. Tale richiesta viene accolta in occasione del 70° anniversario dell'Aeronautica Militare, con decreto del Presidente della Repubblica, emanato il 25 marzo 1993 e del quale si riporta la parte riguardante la nuova blasonatura per le Sq. 27^a e 87^a.

“... In sostituzione dello stemma, di cui al citato D.P.R. 25 gennaio 1971, è concesso all'Aeronautica Militare uno stemma descritto come in appresso:

STEMMA: inquartato: nel PRIMO, d'oro, al quadrupede chimerico, alato, con la parte anteriore da leone e quella posteriore da cavallo, posto in sbarra, rivoltato, di azzurro, afferrante con entrambe le zampe anteriori la fiaccola di bronzo al naturale, posta in palo, infiammata di rosso; nel QUARTO, di porpora, al leone di San Marco, d'oro, (visibili testa nimbata, ali, zampe, di fronte), te-nente con la zampa anteriore destra la spada d'oro, posta in palo, con la zampa anteriore sinistra il libro dei Vangeli, chiuso, d'oro. ...”.

Nel disegno dello stemma concesso nel 1993 il mitico quadrupede alato del primo quarto è raffigurato con una veste grafica sostanzialmente

uguale a quella iniziale, salvo modifiche di dettaglio, soprattutto per quanto riguarda la posizione delle zampe posteriori ed il colore azzurro che risulta schiarito.

Nonostante la modifica attuata nel 1993, l'animale che in origine individuava la 27^a Squadriglia non è però quello descritto nell'ultima blasonatura dello stemma.

Infatti, già la cartolina relativa a questa unità, compresa nella nota raccolta delle insegne delle “Squadriglie Aviatorie Italiane in pace e in guerra”, edita da Saverio Laredo de Mendoza intorno al 1933/1934, fa sorgere diversi dubbi sull'interpretazione del soggetto dell'insegna.

In questo caso, la creatura illustrata non è chiaramente individuabile, però il muso dell'animale non è certamente quello di un cavallo e nemmeno di un leone. Invece, il disegno mostra abbastanza chiaramente un grosso becco, il che fa pensare che la testa sia di un uccello.

La natura dell'essere chimerico che individua l'unità può ora essere definitivamente chiarita grazie al recente ritrovamento, tra i documenti di carattere araldico conservati presso l'Ufficio Storico



Dettaglio della cartolina della raccolta de Mendoza relativa alla 27^a Squadriglia Ricognizione.



Immagine dell'insegna della 27^a Sq. conservata presso l'USSMA.



dello SMA, di una foto del distintivo della 27ª Sq. Il documento non ha data, ma si può presumere che l'insegna risalga indicativamente agli anni venti/trenta del secolo scorso.

Si tratta, senza alcun dubbio, di un ippogrifo, un animale mitico con la parte posteriore da cavallo e quella anteriore d'aquila (oppure da grifo), con tanto di ali, zampe davanti con artigli e testa dotata di becco possente. Quando la creatura è un connubio tra cavallo e grifo, si aggiungono le orecchie da equino, come in questo caso.

Secondo i miti, l'ippogrifo è un animale fiero, ma addomesticabile da parte di maghi, streghe ed eroi, che lo usano quale cavalcatura, scelta per la

sua forza e per la velocità con la quale vola. Caratteristica quest'ultima che lo fa assimilare ad una specie di aeroplano ante litteram.

Quanto ai colori è possibile che questi fossero effettivamente quelli di cui alla cartolina della raccolta de Mendoza, sostanzialmente ripresi nello stemma araldico dell'AM. Infatti, nelle foto in bianco e nero, le emulsioni ortocromatiche al tempo per lo più utilizzate trasformano l'azzurro in un grigio più o meno chiaro, il rosso in nero ed il giallo in grigio molto scuro, in pratica come nell'immagine di cui sopra.

BATTAGLIONI ANTI PARACADUTISTI DELL'A.N.R.

Paolo Crippa

Nel 1944 la guerra contro gli Alleati sembrava giunta ad un punto focale: le offensive sulla Penisola si facevano via via sempre più virulente e le incursioni di bombardieri sulle città e sulle installazioni militari della Repubblica Sociale erano in continuo crescendo. L'Aeronautica Nazionale Repubblicana, anche a causa dell'evidente inferiorità di mezzi, dovette via via assumere un ruolo difensivo, perdendo contemporaneamente molti velivoli e trovandosi nella condizione di avere un esubero di piloti e personale tecnico.

Dietro "consiglio" delle Forze Armate germaniche, lo Stato Maggiore dell'A.N.R. pensò di creare dei reparti di terra, seguendo l'esempio della Luftwaffe, che già due anni prima aveva costituito delle unità combattenti, impiegate su diversi fronti. Si tentò quindi di fare confluire rapidamente il personale dell'Aeronautica in esubero in raggruppamenti da destinare a compiti di difesa terrestre. In particolar modo queste unità dovevano essere istruite alla lotta contro i paracadutisti nemici, poiché si temevano lanci di militari anglo - americani sulle aree strategiche del nord Italia.

Furono così costituiti nove Battaglioni A.P. (Anti Paracadutisti), che inquadrarono complessivamente circa 4.000 uomini tra piloti, personale di volo, specialisti, tecnici di ogni grado e di ogni età. L'addestramento al combattimento terrestre ravvicinato fu affrettato, scarso e lacunoso, tanto da far dubitare dell'effettiva capacità di questi militari di poter contrastare il pericolo costituito dai paracadutisti, ma fu comunque sufficiente a poterli destinare a compiti di presidio delle strutture aeronautiche, per difenderle da sabotaggi ed attacchi partigiani, a compiti spiccioli di difesa contraerea ed a scorta di autocolonne.



Personale di un Battaglione Anti Paracadutisti (probabilmente il V) posa con militari germanici e legionari della Guardia Nazionale Repubblicana, fotografati nel cortile del collegio "Rosmini" nel corso dell'Operazione "Avanti" nell'ottobre 1944.



Militari di un reparto di terra dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana

Tornando indietro di alcuni mesi, alla fine di agosto era stata formata la Divisione Anti Paracadutisti "Aquila", nella quale era confluito personale dell'A.N.R. non altrimenti impiegabile, ed il cosiddetto Raggruppamento Guardie, organismi che svolgeva compiti di presidio aeroportuale. Questo Raggruppamento (una sorta di V.A.M. ante litteram), era formato inizialmente da 10 Compagnie, salite poi ad 81, con una forza di circa 10.000 avieri, dotati di solo armamento leggero. La Divisione Azzurra "Aquila" aveva sede a Desenzano (BS), al comando del generale di Brigata Aerea Marziale Cerruti, ed assorbì i Battaglioni Anti Paracadutisti. L'unità era così strutturata:

- Comando

- Stato Maggiore
- Uffici e Servizi
- Posta da Campo
- Raggruppamento Guardie su 81 Compagnie
- 9 Battaglioni A.P.



CRIPPA

Mitragliera Scotti su affusto a candelieri in postazione fissa servita da avieri di un Battaglione Anti Paracadutisti dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana. I militari utilizzano gli elmetti con l'aquila repubblicana dell'Esercito, consuetudine diffusa tra i militari dei Battaglioni Anti Paracadutisti.

Ciascun Battaglione Anti Paracadutisti era, di norma, articolato su:

- Comando
- Plotone o Compagnia Comando
- 1^a Compagnia su:
 - Plotone Comando
 - 3 Plotoni Fucilieri
- 2^a Compagnia su:
 - Plotone Comando
 - 3 Plotoni Fucilieri
- 3^a Compagnia su:
 - Plotone Comando
 - 3 Plotoni Fucilieri

Nei giorni dell'insurrezione partigiana i Battaglioni Anti Paracadutisti, ben guidati dai loro comandanti, restarono in armi nelle proprie sedi in attesa del-

l'arrivo degli Anglo-Americani, dopo aver distrutto, ove possibile il materiale utilizzabile a fini bellici dal nemico, presidiando temporaneamente i territori circostante gli aeroporti di pertinenza.



Avieri di un Battaglione A.P. destinati alla difesa antiaerea di un aeroporto con una mitragliera Breda 20 mm.

I Battaglione A.P.

Aveva sede a Torino ed i suoi reparti erano dislocati in diverse località del Piemonte (Alessandria ed Asti). Secondo l'Istituto Storico della R.S.I. il Battaglione ebbe un caduto nel corso della sua vita operativa.

II Battaglione A.P.

Aveva sede presso l'aeroporto di Cameri (NO); impiegato in compiti di presidio, ebbe un caduto nel corso della sua vita operativa.

III Battaglione A.P.

I suoi reparti furono destinati alla protezione degli impianti aeronautici dell'Emilia Romagna. Secondo l'Istituto Storico della R.S.I. il Battaglione ebbe un caduto nel corso della sua vita operativa.

IV Battaglione A.P.

Aveva sede a Padova ed era deputato al controllo degli aeroporti e delle strutture aeronautiche del Veneto. Il Battaglione ebbe due caduti nel corso della sua vita operativa, secondo l'elenco stilato dall'Istituto Storico della Repubblica Sociale.

V Battaglione A.P.

Il Battaglione, comandato dal tenente colonnello Antonio Buri, fu costituito nell'ottobre 1944 a Venegono (VA), sede di un importante aerodromo militare, incorporando militari del Comando Gruppo Aerosiluranti, della Squadriglia Complementare Aerosiluranti e personale dell'aeroporto stesso. Il Battaglione fu destinato immediatamente a compiti operativi ed aveva distaccamenti in varie località della Lombardia e del Piemonte, i più importanti dei quali furono Milano, Vergiate (VA) e Canobbio (NO).

Quest'ultimo presidio fu stabilito in occasione dell'Operazione "Avanti" dell'autunno 1944 per la riconquista della Valdossola, occupata dai partigiani. Il V Battaglione Anti Paracadutisti, infatti, prese parte all'Operazione "Avanti", tra il 9 ottobre ed il 4 novembre 1944, contribuendo con 140 uomini, rafforzati da un gruppo di allievi piloti dell'A.N.R., ed alcune mitragliere antiaeree, venendo aggregato ai reparti del Reggimento "Folgore". Il Battaglione faceva parte dalle 1ª colonna italo-tedesca, che da Cannobio doveva risalire la Val Cannobina via Malesco e puntare su Domodossola da est e proseguire poi fino al Passo del Sempione.

Il 12 ottobre, nei pressi del ponte sul Ticino di Galliate (NO), un gruppo di partigiani fece fuoco su un treno proveniente da Milano uccidendo il sergente Fontana Edoardo del V Battaglione A.P., ferendo un secondo milite dello stesso reparto, un soldato tedesco e quattro civili. L'attacco aveva come scopo, fallito, di liberare, sei detenuti sotto scorta che viaggiavano sul treno.



Un giovane Aviere del V Battaglione A.P. fotografato durante l'Operazione "Avanti": interessante l'uso del retino sull'elmetto M33 e del telo tenda, entrambi utilizzati con funzioni mimetiche.

Alla fine del mese di novembre il reparto fu impiegato nella costruzione di postazioni contraeree e fortificazioni campali sulla sponda piemontese del Lago Maggiore, nella Val Cannobina, ed all'inizio di dicembre partecipò ad alcuni combattimenti secondari sulla sponda lombarda del lago.



Postazione armata con mitragliatrice SAFAT da 12,7 mm durante l'Operazione "Avanti", posizionata su una terrazza lungo il Lago Maggiore. Per difendersi dal freddo i soldati indossano giubbotti di volo, propri degli equipaggi dell'Aeronautica.



Il V Battaglione A.P. prese parte all'Operazione "Avanti" nell'ottobre 1944. Un gruppo di Avieri del reparto di guardia sulle rive del Lago Maggiore a Cannobio.

Terminata questa fase, il V Battaglione A.P. fu destinato al presidio degli stabilimenti aeronautici dell'Agusta a Cascina Costa (VA) e della SIAI di Vergiate (VA).

Nel gennaio 1945 il V Battaglione A.P. fu dotato di mitragliere antiaeree da 20mm, diventando di



Dettaglio dell'arma della foto precedente.



Un altro nido di mitragliatrice del V Battaglione Anti Paracadutisti durante le operazioni in Valdossola; entrambi i militari impiegano retini sull'elmetto, utili per inserire fogliame e rami, per migliorare il mimetismo personale, nel corso di un'operazione terrestre antipartigiani.

fatto un reparto contraereo e venendo così dislocato:

- 1^a Compagnia a difesa dell'aeroporto di Desenzano (BS);
- 2^a Compagnia a Milano, con compiti di scorta alle autocolonne e protezione della città;
- 3^a Compagnia a difesa degli stabilimenti

Pirelli di Milano.

Negli ultimi giorni di guerra la 1^a Compagnia tentò di raggiungere Tradate, per unirsi al Comando del Raggruppamento Paracadutisti, ma il 28 aprile, giunta a Cernusco sul Naviglio (MI), si sciolse, dopo essere stata messa a conoscenza della morte di Mussolini. Le altre due Compagnie seguirono la sorte dei reparti dell'Aeronautica di stanza a Milano.

Risultano tre nominativi di caduti del Battaglione nel corso del suo ciclo operativo.

VI Battaglione A.P.

Il reparto fu formato a Campoformido (UD) con personale degli aeroporti della zona di Udine nell'ottobre 1944. Comandato dal capitano Alberto Alesi, il reparto fu dislocato ad Osoppo (UD). La 2^a Compagnia, denominata Compagnia Controaerea Speciale, fu impiegata in compiti antiaerei e di scorta alle autocolonne di rifornimento. Durante



Sottufficiale pilota del 1° Gruppo caccia "Asso di bastoni" aggregato al VI Battaglione Anti Paracadutisti. Numerosi furono i piloti e gli specialisti che, privi di apparecchi con cui prendere parte alla guerra aerea, furono fatti confluire nei Battaglione Anti Paracadutisti.

una di queste missioni due avieri del Battaglione impegnarono un duro scontro a colpi di mitragliatrici con una formazione aerea nemica: il 1° aviere Aldo Bignolini fu falciato dal fuoco degli aeroplani, mentre il 1° aviere Antonio Scafo continuò a sparare fino a fare allontanare i nemici, nonostante fosse stato ferito.

Al termine delle ostilità l'unità si arrese a reparti britannici del XIII Corpo d'Armata. Il Battaglione ebbe tre caduti.

La 1ª Compagnia era comandata dal capitano Alesi, la 2ª Compagnia dal capitano Giorgio e la 3ª dal capitano Baldini Mattei. Ciascuna Compagnia disponeva di una sezione di mitragliatrici da 12,7mm e di 3 mitragliatrici da 7,7mm.

VII Battaglione A.P. "Terraciano"

Questo Battaglione fu costituito a Bergamo dopo il rientro dalla Germania del Gruppo Trasporti "Terraciano", che nel novembre 1944 fu trasformato in Battaglione A.P., mantenendone il nome. Il Battaglione, comandato dal tenente colonnello pilota Pellizzari, costituì presidi nelle valli bergamasche e contribuì alla difesa dell'aeroporto di Orio al Serio, dopo essere stato armato con mitragliatrici pesanti SAFAT da 12,7 mm e Isotta Fraschini da 20 mm.

Il 22 novembre 1944 venne ucciso l'Aviere Longhi Mario del Battaglione, mentre si trovava nella sua abitazione di Borgomanero in licenza premio. Nell'inverno 1944-1945 e nella primavera successiva il reparto fu impiegato contro reparti mongoli sbandati, che erano fuoriusciti dalle

forze armate tedesche, formando delle bande irregolari nelle valli bergamasche. Il 13 aprile 1945 il VII Battaglione prese parte, insieme con la 9ª Brigata Nera "Giuseppe Cortesi" di Bergamo, ad un violento scontro in Val Seriana contro una di queste bande di disertori e nel corso dell'operazione il reparto ebbe un caduto, il tenente pilota Roberto Salvi.

Il 19 aprile i militari del II Gruppo Caccia resero inutilizzabili gli ultimi 26 aerei rimasti, ormai inutili, ed insieme al personale del VII e dell'VIII Battaglione A.P. fu organizzato un servizio d'ordine nella città di Bergamo. Il 28 aprile il VII Battaglione Anti Paracadutisti si sciolse a Bergamo; alcuni dei suoi militari furono passati per le armi dai partigiani. Complessivamente sono noti i nominativi di sei caduti del Battaglione.

Una nota curiosa, dopo che il Gruppo Aerotrasporti fu trasformato in Battaglione A.P., gli avieri, indispettiti per essere stati messi "a terra", composero questa canzone:

*«Perbacco che bel battaglione,
vi sembrano tutti leoni
notate che aspetto marziale
l'azzurro battaglione.
Guardate che baffi e che petti
di ferro ha la pianta dei piè,
se marcian la terra vacilla
e ognuno vale per tre.
Lasciamo gli aeroplani
Pigliamo le bombe a mano,
ma siamo sempre gli stessi
del Gruppo Terraciano».*

VIII Battaglione A.P. "Trabucchi"

Il Gruppo Trasporti "Trabucchi" rientrò dalla Germania nell'ottobre 1944 e nel mese successivo il suo personale andò a formare l'VIII Battaglione A.P., mantenendo il nome. Il reparto operò nella Bergamasca, agendo non solo nella protezione aeroportuale, ma anche garantendo l'ordine nella città di Bergamo, soprattutto negli ultimi giorni del conflitto, insieme ai militari del VII Battaglione A.P. ed agli aviatori del II Gruppo Caccia. Il "Trabucchi" si sciolse il 28 aprile 1945.

Secondo l'Istituto Storico della R.S.I. il Battaglione ebbe 1 caduto nel corso della sua vita operativa.



Avieri del VII Battaglione Anti Paracadutisti a difesa di un aeroporto nella bergamasca, con una mitragliera antiaerea Scotti da 20mm.



Postazione contraerea armata di mitragliera Scotti in un aeroporto del Nord Italia.

IX Battaglione A.P.

Il IX Battaglione fu costituito ad Arcore (MB) con personale proveniente da diversi aeroporti lombardi, venendo inizialmente destinato alla vigilanza dell'aeroporto di Bresso, alle porte di Milano, al comando del maggiore De Biase.



Un caccia RE.2005 ed un bimotore CA.309 presso l'aeroporto di Bresso (MI), che era presidiato dagli Avieri del IX Battaglione A.P.

Dopo essere stato spostato sull'aeroporto di Venegono (VA), fu trasferito in Piemonte presso quello di Caselle nel febbraio 1945, ma il mese successivo fu trasferito nuovamente a Milano presso la caserma in via Pace.

Il 26 aprile il comandante De Biase si diresse dalla propria sede con due autocarri carichi di avieri del Battaglione verso il comando della Zona Aerea Territoriale. Il convoglio incontrò un posto d blocco in via Bianca Maria e fu attaccato dai partigiani e, nel corso dello scontro a fuoco, perse

la vita lo stesso maggiore De Biase.

Il IX Battaglione fu quello che ebbe il maggior numero di perdite: risultano noti dieci caduti, tra cui il capitano Folco - Vici, fucilato il 14 febbraio 1946, dopo essere stato condannato a morte da un Tribunale Speciale, a quasi un anno dalla fine della guerra.

Uniformi ed armamento

I militari dei Battaglioni A.P. continuarono ad utilizzare le divise grigiazzurre dell'Aeronautica, di fatto in uso fin dagli anni '30, con al bavero i gladi repubblicani. Per poter compiere i doveri d'istituto però (in modo particolare difesa delle basi aeree e interventi con eventuali paracadutisti nemici), i militi A.P. avevano la necessità di disporre anche di meno vistosi capi mimetici e per questo utilizzarono uniformi e copricapi grigioverdi ed indumenti realizzati con tessuto mimetico italiano M1929. Per caratterizzare il personale di questi Battaglioni dal resto degli avieri fu ideato uno splendido scudetto da portare all'omero sinistro.



Lo scudetto da braccio del V Battaglione Anti Paracadutisti.

Lo scudetto rappresentava un'aquila in caccia ed un gladio teso verso di lei, chiaro simbolo della funzione antiparacadutista. In basso era riportata una dicitura con il numero ordinale romano del Battaglione e lo scudetto era diviso a metà da sinistra verso destra, in senso crescente, e ciascuna parte era dipinta in colore diverso. Furono realizzati gli scudetti solo per quattro Battaglioni: il V, il V, il VII (che riportava anche il nome del Battaglione "Terraciano") ed il IX. Esistevano tre versioni dello scudetto: due in lamierino metallico, una piccola (probabilmente rimasta allo stato di prototipo) ed una grande, oltre ad una in stoffa grande, più economica. Erano state ideate anche delle mostrine rettangolari azzurre, caricate dal gladio, ma, poiché erano molto simili a quelle dei reparti dell'Artiglieria Contraerea, non furono mai adottate. Molti degli appartenenti ai Battaglioni Anti Paracadutisti ricevettero anche un nuovo cinturone in cuoio, con una fibbia in metallo brunito, che aveva un'iconografia tipicamente aeronautica. Di questa fibbia ne furono ideate tre tipologie destinate all'A.N.R., realizzate dalla ditta S. Johnson di Milano, una destinata ai Paracadutisti, una al personale dell'Aeronautica ed una, appunto, per gli Anti Paracadutisti.



Fibbia per il cinturone dei Battaglioni Anti Paracadutisti. Differiva per alcuni dettagli da quella realizzata per i Paracadutisti (che aveva anche un paracadute) e da quelle per il personale dell'Aeronautica (che aveva al posto del fascio un cartiglio con il motto "ITALIA").



Avieri eroici. Di scorta a un'autocolonna nelle retrovie del fronte italiano, il primo aviere Aldo Brignolini di Milano risponde con la mitragliatrice piazzata sul suo autocarro alle raffiche di alcuni caccia-bombardieri americani, abbattendone uno. Colpito a morte, egli sarà poi sostituito dal primo aviere Antonio Scafi che, già ferito a una gamba, continuerà impavido l'epico duello. (Dis. di W. M. ...)

PISANO

I Battaglioni Anti Paracadutisti operarono spesso anche a bordo di autocarri dotati di mitragliatrici per la difesa contraerea ravvicinata, con il compito di scortare le autocolonne, come rappresentato in questo numero della "Domenica del Corriere" del 26 novembre 1944.

I Battaglioni Anti Paracadutisti, in virtù della particolare attività militare a cui erano destinati, furono armati non solo con il diffuso moschetto modello '91, ma anche con moderne armi automatiche, che potevano garantire un elevato volume di fuoco, come i moschetti automatici M.A.B. e le rare pistole mitragliatrici F.N.A.B. modello 43 e TZ45, che avevano lo stesso munizionamento. Furono distribuite mitragliatrici pesanti Breda 37, MG34 e MG42 come armi di squadra. Come abbiamo visto, alcuni dei Battaglioni ricevettero anche mitragliere antiaeree da 7,7, da 12,7mm e da 20mm, per la difesa delle strutture aeroportuali, che furono spesso montate anche sugli autocarri



in dotazione ai reparti, insieme a mitragliatrici leggere su affusto, per la difesa delle autocolonne da offese provenienti sia da terra che dall'aria.



Una mitragliatrice pesante per aeroplano SAFAT da 12,7mm montata su treppiede ed utilizzata da reparti dei Battaglioni A.P. in funzione contraerea

Bibliografia

Libri

- AA.VV., “Soldati e Battaglie della Seconda Guerra Mondiale”, Hobby & Work Italiana Editrice, Bresso (MI), 1999.
- Arena Nino, “R.S.I. – Forze Armate della Repubblica Sociale – La guerra in Italia – 1943 – 1944 – 1945”, Ermanno Albertelli Editore, Parma, 2002.
- Cucut Carlo, “Forze Armate della R.S.I. sul confine orientale”, Marvia Edizioni, Voghera (PV), 2009.
- Cucut Carlo, “Le artiglierie delle Forze Armate della Repubblica Sociale Italiana”, Soldier-shop Publishing, Zanica (BG), 2020.
- Kuchler Hein, “Fregi mostrine distintivi della RSI”, Intergest, Milano, 1974.
- Marzetti Paolo, “Uniformi e distintivi italiani 1933 – 1945”, Ermanno Albertelli Editore, Parma, 1995.
- Pisanò Giorgio, “Gli ultimi in grigioverde”, Edizioni F.P.E., Milano, 1967.
- Pisanò Giorgio, “Storia della Guerra Civile in Italia”, Edizioni F.P.E., Milano, 1965.
- Sparacino Franco, “Distintivi e medaglie della R.S.I.” Editrice Militare Italiana, Milano, 1983.
- Tavoletti Francesco, “Gli scudetti da braccio italiani 1930 – 1946”, Edizioni FT, Milano, 2000.

NUOVE TECNOLOGIE PER UN ANTICO MOTORE

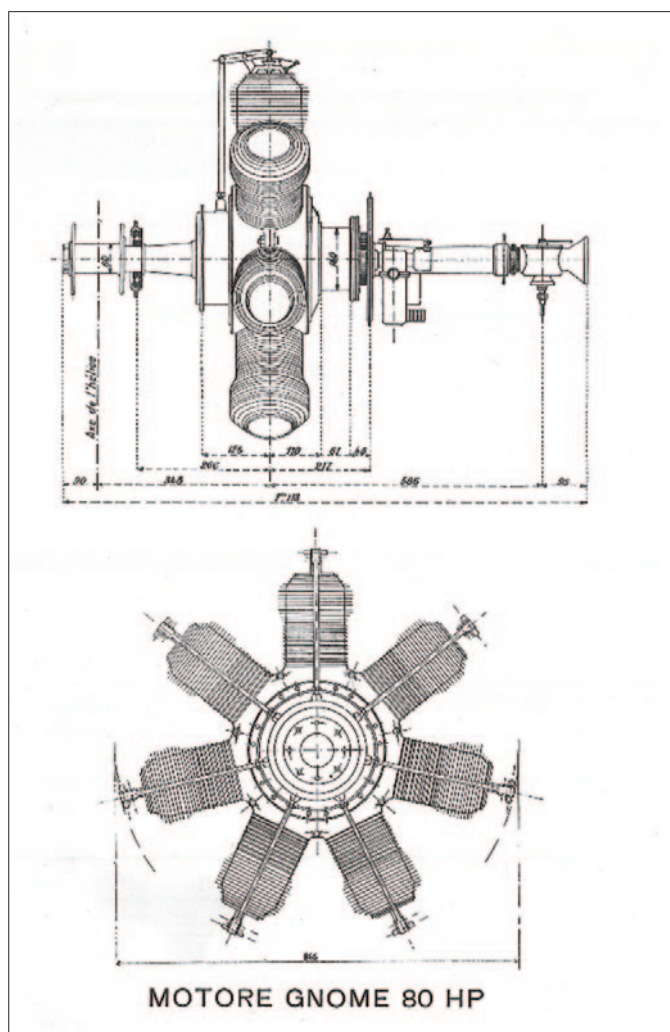
Alessandro Cerruti

L'attività che viene qui descritta deriva dalla problematica di produrre repliche statiche di motori aeronautici storici. Può capitare infatti che archivi, fondazioni, pubbliche amministrazioni ed anche privati abbiano a disposizione un solo motore e qui nasce il dilemma: tenere il motore installato sull'aereo su cui è montato, oppure isolarlo e tenerlo in vista nella sua interezza? Ovviamente, nel primo caso l'aereo è realistico ma tipicamente la cappottatura del motore ed altri elementi come l'elica fanno sì che si veda solo una piccola parte del motore. Nel secondo caso, il motore è visibile nella sua interezza, ma vedere un velivolo storico senza motore ed

elica rovina l'estetica dell'aereo.

Può quindi nascere il desiderio di avere due motori, di cui uno da installare sul velivolo, ed uno da esporre a livello statico. I requisiti di progetto sono quindi quelli di avere una replica di un motore aeronautico che sia economica, quanto più possibile realistica, e producibile in tempi brevi.

D'altra parte, nuove tecnologie come la scansione tridimensionale e la Manifattura Additiva (più nota come Additive Manufacturing) sono ampiamente diffuse a livello industriale. La scansione tridimensionale permette di ottenere una copia tridimensionale digitale di un oggetto reale. Sotto



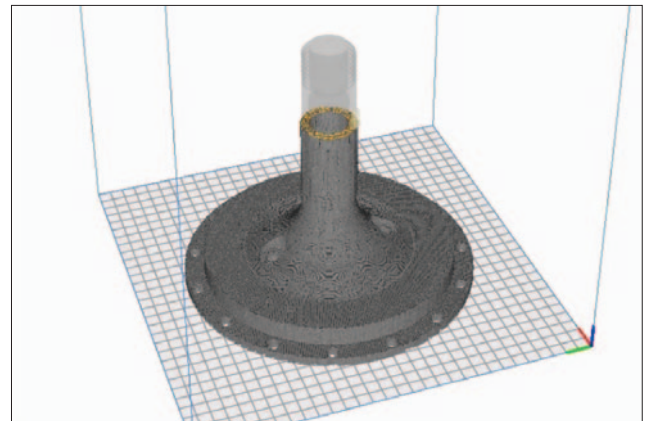
1 - Disegno con vista frontale e laterale del motore Gnome 80 HP (tratto da manuale Società Motori Gnome - Fabbrica Italiana, Officine Madonna di Campagna - Torino) e fotografia del motore reale dell'Archivio Federighi restaurato da GAVS Reggio Emilia.



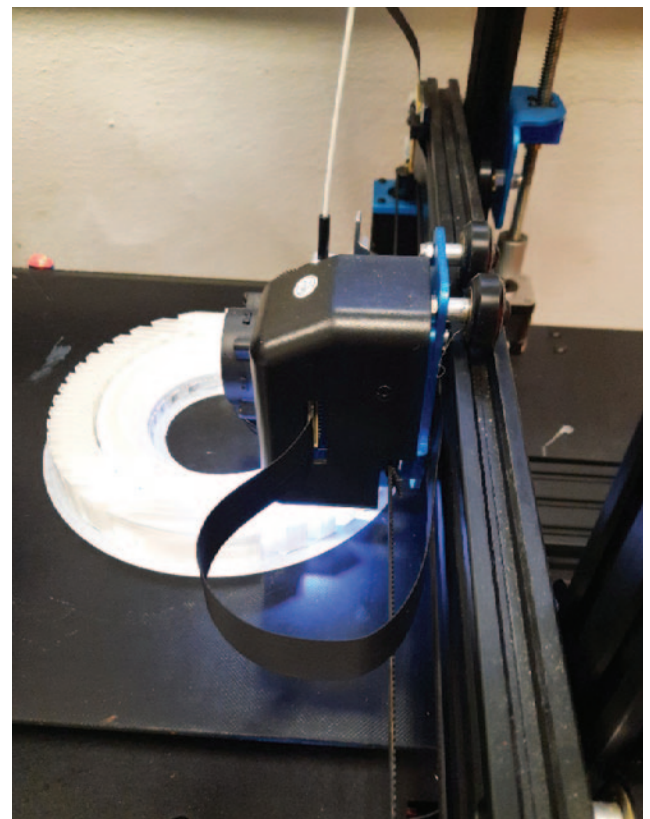
il nome Additive Manufacturing sono raccolte tutte le tecniche che permettono di ottenere un componente grazie ad un progressivo accrescimento del solido, strato dopo strato. Sono presenti diverse tecniche, come la Fused Deposition Modelling dove un filo in materiale plastico viene fuso in una testa di stampa, e depositato secondo un percorso che corrisponde ad una sezione del corpo. Altri metodi, come la StereoLitografia (SLA) utilizzano la proprietà di alcune resine di solidificarsi dopo essere investite da un laser. Altre tecniche permettono di ottenere dei componenti fondendo localmente polveri metalliche con un raggio laser o con elettroni.

L'Archivio Federighi ha quindi commissionato al Dipartimento di Ingegneria Industriale DIN dell'Università di Bologna una ricerca per valutare se la tecnica FDM possa permettere di ottenere una replica di un motore aeronautico. I fattori critici sono molti: sarà la replica del motore realistica? Si potrà ottenere una buona similarità dei componenti originali con quelli replicati? Ma la plastica una volta pitturata darà un effetto simile al motore reale? Lo studio è particolarmente interessante perché i metodi tradizionali prevedono la lavorazione di parti mediante macchine utensili per asportazione di truciolo, oppure ottenere i componenti mediante fusione. Nel caso di utilizzo di macchine utensili i costi sono elevati e una grande quantità di materiale viene sprecata perché in componenti complessi la parte finale può avere un volume pari ad un decimo del grezzo iniziale. Con la fusione occorre produrre un modello del componente da ottenere, necessario per ottenere nella terra di fusione uno spazio vuoto corrispondente alla geometria del componente. Inoltre, occorrono canali per introdurre il materiale fuso, e matterozze per riempire completamente il volume occupato dal componente, e riempire i vuoti. Sia nel caso delle macchine utensili, che nel caso della fusione i costi sono molto alti in questo caso in quanto sono metodologie adatte a produzioni di centinaia di componenti, e non piccoli lotti. Come caso di studio è stata scelta la replica di un motore storico, sviluppato nei primi anni dello scorso secolo, il Gnome 80CV: si tratta di un motore a 7 cilindri rotativo. Da un punto di vista ingegneristico, questo motore risolve la problematica

del riscaldamento del motore con un aereo fermo. In questi motori l'elica è rigidamente collegata ai cilindri ed alla flangia, mentre l'albero motore è fisso e vincolato con la struttura dell'aereo. I cilindri ruotano quindi in modo solidale all'elica, assicurando un buon raffreddamento anche a velivolo fermo. Ecco quindi che a partire da un modello digitale delle singole parti del motore è stato possibile produrre le parti in AM. La Figura 2 che segue mostra come il modello digitale di un componente del



2 - Componente all'interno del software CURA (<https://ultimaker.com/software/ultimaker-cura/>).



3 - Stampa dei cilindri del motore in macchina di AM con tecnologia FDM.



4 - Esempio di parti stampate (parte superiore dei cilindri con bilancieri).

motore sia stato importato all'interno di CURA, un software che serve per comunicare alle macchine FDM il percorso che deve seguire la testa di stampaggio per creare il componente strato dopo strato. I pezzi sono stati poi ottenuti tramite alcune macchine di AM basate sulla tecnologia FDM: il materiale utilizzato per le parti è costituito da PETG e PLA. Come si vede in Figura 3 i componenti vengono prodotti depositando filo fuso secondo traiettorie precalcolate. Una volta completato uno



5 - Il motore durante l'assemblaggio.

strato del componente, la testa di stampa si solleva e si può ottenere un nuovo strato del modello. Una volta stampate le singole parti (Figura 4), queste sono state pitturate con tinte quanto più possibile simili al motore originale. Successivamente, il motore è stato assemblato con il supporto del GAVS Reggio Emilia (Figura 5). Il risultato finale del motore è visibile in Figura 6, dove si mostra il motore una volta assemblato. Questa serie di prove ha dimostrato come le moderne tecniche di AM possano essere applicate nei settori più disparati, ed essere molto vantaggiose in tutti i casi in cui sia necessario produrre un ridotto numero di componenti in tempi veloci.

6 - Riproduzione del motore una volta assemblato.





FORZE IN CAMPO NELLA BATTAGLIA DI MEZZO AGOSTO

Paolo Di Biagio

Nel giugno 1942 un convoglio inglese diretto a Malta durante l'operazione Vigorous ebbe numerose perdite e l'ammiragliato inglese, conscio dell'importanza di rifornire Malta organizzò un'altro convoglio in quella che fu chiamata operazione Pedestal.

Dalle note qui di sotto si nota una certa preponderanza delle forze navali britanniche con ben 5 portaerei e 34 cacciatorpediniere per contrastare i sommergibili dell'Asse. Dall'altro lato le forze italo-tedesche avevano 642 aerei contro i 363 inglesi, 21 sommergibili ed una pletera di motosiluranti. Abbiamo qui di fronte migliaia di contendenti per difendere "solo" 13 piroscafi. Il tutto avverrà nella terza parte della nostra storia.

CORAZZATA. Con il termine Nave da Battaglia o Corazzata, si indicano in genere le più potenti navi da guerra delle marine militari per tutto il periodo che va circa dalla metà del XIX secolo fino a poco dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale. Le navi da battaglia erano protette da pesanti corazze in acciaio ed avevano come ruolo principale l'ingaggio di navi nemiche con il fuoco diretto di un arsenale di cannoni e come ruolo secondario potevano compiere bombardamenti di bersagli costieri come supporto agli sbarchi di fanteria.



Foto per mostrare l'enormità dei cannoni della Corazzata Nelson.

Una delle due corazzate presenti a questo evento storico era la Nelson, dove in acque maltesi (guarda il destino) fu firmato il 29 settembre 1943 "l'Armistizio Lungo" tra Badoglio ed Eisenhower. Il nome ufficiale italiano di questo documento è quello di "Condizioni aggiuntive di armistizio con l'Italia", mentre quello inglese più succinto ed esplicativo è "Instrument of surrender of Italy".

INCROCIATORE. Nave destinata a svolgere azioni rapide nel campo strategico (esplorazione) e nel campo tattico con un tonnellaggio da 6.000 a 10.000 tonnellate.



La corazzata Nelson.



Incrociatore leggero Raimondo Montecuccoli.

CACCIATORPEDINIERE. Nave da guerra veloce e manovrabile dotata di grande autonomia, progettata per scortare navi di dimensioni maggiori in una flotta e difenderle contro attaccanti più piccoli e a corto raggio d'azione (Torpediniere, Sommergibili, Aerei).

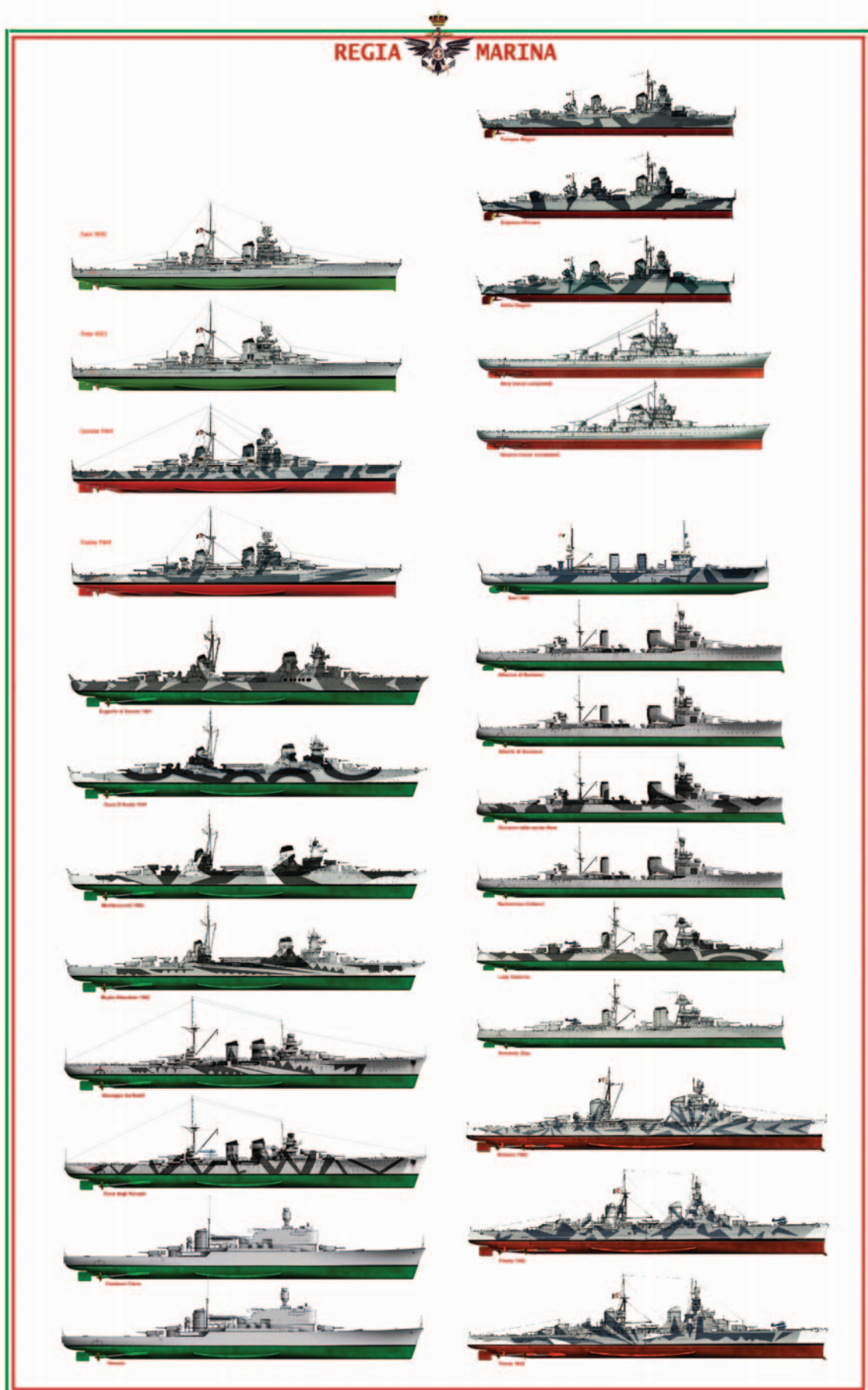
TORPEDINIERA. È una nave relativamente piccola e veloce, progettata per lanciare siluri contro navi di superficie di dimensioni maggiori. Fu creata per contrastare le Corazzate e le altre navi grandi e pesanti sfruttando la sua maggiore velocità e agilità.

MAS. Il Motoscafo Armato Silurante, più conosciuto come MAS, era una piccola imbarcazione militare utilizzata come mezzo d'assalto veloce e antisommergibile dalla Regia Marina. Fondamentalmente si trattava di un motoscafo da 12 a 30 tonnellate di dislocamento, con una decina di uomini d'equipaggio e armamento costituito generalmente da due siluri di 450 mm ed alcune bombe di profondità, oltre ad una mitragliatrice o a un cannoncino. Prodotti a partire del 1916 su idea dell'Ing. Attilio Bisio, e inizialmente chiamato "Motobarca Armata Svan" dal nome della Società Veneziana Automobili Navali dove venivano costruiti. I primi modelli furono prodotti

anche dalle Officine Fraschini e furono successivamente modificati e prodotti dal cantiere Orlando di Livorno, da dove uscirono anche i MAS utilizzati da D'Annunzio. All'entrata in guerra dell'Italia la Regia Marina disponeva di tre flottiglie MAS: la 1^a (nel 1941 ribattezzata 10^a) la 2^a e la 3^a. Nel periodo della Seconda Guerra, questi mezzi erano ormai in declino. Essendo adatti a mari chiusi e poco mossi come l'Adriatico, nel Mediterraneo entrava in gioco la loro modesta tenuta al mare, insieme alla limitata autonomia e l'insufficiente armamento antiaereo (solo una mitragliatrice). D'Annunzio, estimatore dell'audacia necessaria per operare a bordo di tali mezzi utilizzò la sigla MAS per il suo motto "Memento Audere Semper".



MAScamo.



Profili della Regia Marina.

MOTOSILURANTI. Mentre la Regia Marina studiava le soluzioni ai problemi dei MAS, la soluzione giunse con la cattura di quello che restava della flotta jugoslava tra cui sei motosiluranti di costruzione tedesca, catturate nel porto di Cattaro che con la loro forma speciale della carena consentivano di mantenere velocità elevate anche in condizioni di mare non ideali. La Regia Marina incaricò i cantieri CRDA di Monfalcone di rilevare i piani di costruzione e ne vennero costruite 18. Erano pesantemente armate con 2-5 mitragliere 20/65, 2 mitragliatrici 6,5, 2 lanciasiluri da 533 mm, 2 siluri da 450 mm, 2 scarica bombe antisommergibili. La loro validità fu apprezzata durante la battaglia di mezzo agosto.

SOMMERGIBILE. Arma navale di eccellenza. Contrariamente alla credenza popolare, durante la Seconda Guerra Mondiale, questi mezzi navali navigavano principalmente in superficie. I tedeschi svilupparono nei primi anni di guerra la tecnica dei lupi in branco, dove gruppi di sommergibili, specialmente di notte, aspettavano le loro prede (i mercantili dei convogli) e li attaccavano in massa. Con il tempo l'affinarsi delle tecnologie con l'utilizzo di aerei, sonar ed altro costrinse i tedeschi a sviluppare una nuova invenzione: lo Snorkel che permetteva la navigazione in immersione, trasformandosi da sommergibile a sottomarino. In questa battaglia aeronavale gli italiani persero due sommergibili: il Dagabur speronato dal cacciatorpediniere Wolverine con la perdita totale dell'equipaggio e il Cobalto anch'esso speronato da un cacciatorpediniere, l'Ithuriel, e che ebbe fortunatamente solo due vittime.

Desidero aprire qui una piccola riflessione su quello che comporta una guerra. Si è commentato



Il sommergibile Axum fu autore di uno degli attacchi sottomarini più straordinari dell'intera Seconda Guerra Mondiale

inutilmente il film di Favino incentrato sulla figura del comandante sommergibilista Salvatore Todaro (realmente esistito). Le polemiche sono nate dal fatto che il comandante italiano era monarchico e fascista (come tutti, del resto, in quegli anni bui) e salva un gruppo di marinai belgi del mercantile da lui stesso affondato, da una morte certa ed orribile, ospitandoli sul suo sommergibile. Dato che la moltitudine non lo sa, questo film fu girato almeno un anno prima del Covid quando avevamo Draghi come primo ministro.

Tornando alla nostra battaglia di mezzo agosto ci fu un esempio analogo. L'equipaggio del Cobalto fu salvato dal comandante inglese del cacciatorpediniere che lo aveva speronato. Per questa "perdita di tempo" lo stesso comandante fu pesantemente redarguito dai suoi superiori e lo stesso comandante inglese divise con il nostro comandante italiano la sua cabina dicendo che era un ospite e non un prigioniero! Un altro ufficiale italiano fu salvato da un marinaio inglese che gli lanciò una cassetta di frutta per farlo appoggiare evitando così la sua morte.

FORZE NAVALI ITALIANE

Incrociatori Pesanti:

Gorizia, Bolzano, Trieste.

Incrociatori leggeri:

Eugenio di Savoia, Raimondo Montecuccoli, Muzio Attendolo.

Cacciatorpediniere:

Aviere, Geniere, Camicia Nera, Legionario, Corsaro, Grecale, Ascari, Maestrale, Gioberti, Oriani, Fuciliere, Malocello.

Torpediniere:

Climene, Centauro, Cosenz, Papa, Ardito.

Motosiluranti:

MS 16, MS 22, MS 23, MS 25, MS 26, MS 31.

Motoscafi Siluranti:

MTSM 214, 218, 222, 230.

MAS:

543, 544, 546, 548, 549, 552, 554, 556, 557, 560, 562, 563, 564.

Sommergibili:

Asteria, Avorio, Bronzo, Brin, Cobalto, Dandolo, Dagabur, Emo, Giada, Granito, Otaria, Uarschiek, Vellella, Volframio, Asciangiti, Alagi, Axum, DEssie.

**Composizione delle Forze Aeree Italiane
il giorno 11 agosto 1942**

Comando Aeronautica Sardegna (Cagliari): 90 aerei efficienti di cui 19 S-84, 25 S-79, 9 Cant 1007/bis, 20 CR.42, 14 G.50. Vennero ricevuti rinforzi da varie basi italiane (98): 24 S.84, 23 S-79, 30 RE 2001, 21 MC.202.

Comando Aeronautica Sicilia (Palermo): 140 aerei efficienti tra cui 18 Cant 1007/bis, 3 CR.25, 2 CA-313, 24 S-79, 24 MC.202, 15 Ju-87, 9 CR.42, 14 MC-200, 7 RE 2000, 22 S.84.

Aviazione ausiliaria per la Regia Marina

Quando nel 1923 il Servizio Aeronautico dell'Esercito fu soppresso per costituire la Regia Aeronautica, l'Aviazione Navale della Regia Marina costituita nel 1913 mantenne inizialmente la sua autonomia. Nel 1931 venne messa sotto le dipendenze di un Generale della Regia Aeronautica. L'Aviazione Ausiliaria divenne così una delle tre specialità della Regia Aeronautica e lo restò fino al settembre del 1943. Si occupava principalmente di ricognizione marittima e vi erano anche ricognitori imbarcati, RO 43, sulle navi della marina.



Cant Z506 Airone.

Il comando fu denominato Marinavia.

Aviazione Sardegna: 28 aerei efficienti tra cui 18 Cant Z506, 9 Cant Z501, 1 RO-43.

Aviazione Sicilia: 55 aerei efficienti tra cui 14 Cant Z506, 17 RS-14, 1 RO-44, 22 Cant Z501, 1 RS-43.

FORZE NAVALI TEDESCHE

Motosiluranti: S 30, S.35, S.36, S.58, S.59.

Sommergibili: U73, U205, U331.

**FORZE AEREE GERMANICHE
2^a FLOTTA AEREA**

231 aerei di cui 158 JU-88, 26 JU-87, 4 DO-24, 31 BF-109, 4 BF-110, 10 HE-111.

FORZE NAVALI BRITANNICHE

Portaerei (5): Victorious, Indomitable, Eagle, Furious, Argus.

Navi da Battaglia (2): Nelson, Rodney.

Incrociatori (7): Nigeria, Kenya, Manchester, Cairo, Sirius, Phoebe, Charibdis.

Cacciatorpediniere (34): Laforey, Lightning, Lookout, Quentin, Tartar, Somali, Eskimo, Wishort, Zetland, Ithuriel, Antelope, Vansittart, Ashanti, Intrepid, Icarus, Foresight, Fury, Derwent, Bramham, Bicester, Ledbury, Pathfinder, Penn, Wilton, Keppel, Malcom, Amazon, Venomous, Wolverine, Wrestler, Vidette, Westcott, Matcless, Badsworth.

Corvette (6): Jouquil, Geranium, Spirea, Coltfoot, Burdock, Armeria.

Piroscafi (13): Port Chalmers, Clam Ferguson, Melbourne Star, Brisbane Star, Rochester Castle, Empire Hope, Glenorehy, Dorset, Deucalion, Wairangi, Waimarama, Almeria, Santa Elisa.

Petroliera: Ohio.

Cisterne di squadra (3): Brown Ranger, Dingledale, Abbeydale.

Dragamine (4): Speedy, Hebe, Hyte, Rye.

Motolance (7): ML 121, ML 126, ML 134, ML 135, ML 168, ML 459, ML 462.

Sommergibili (9): Safari, P.22, Unbroken, Uproar, Ultimatum, Unruffled, Utmost, United, Una.

AVIAZIONE DELLA MARINA

AEREI IMBARCATI SULLE PORTAEREI

Victorious: 16 caccia Fulmar II, 5 Hurricane, 14 aerosiluranti Albacore.

Indomitable: 22 Hurricane, 9 caccia Martlet, 24 Albacore.

Eagle: 20 Hurricane.

Furious: 4 Albacore, 42 Spitfire V.

Argus: 6 Hurricane.

AEREI ALLEATI DI BASE A MALTA

27 Albacore, 1 Sworfish, 100 Spitfire, 36 Beaufighter, 30 aerosiluranti Beaufort, 3 Wellington, 2 Liberator, 2 Baltimore.

GEMELLAGGIO ASF – ROMA CLUB FRECCE TRICOLORI

Antonio Tartarini

«A suggello del solido gemellaggio tra i club di Pisa e Roma, da oggi uniti fraternamente nel comune sguardo al cielo e nella passione per il volo». Queste le parole che con cura sono state impresse sulla bellissima targa commemorativa consegnata dall'amico Guido Fioravanti presidente del Roma Club Frece Tricolori 1990 al nostro presidente Mario Federighi, in occasione della visita che ha suggellato il gemellaggio tra il 4° club Frece Tricolori Roma e l'Archivio Storico Federighi lo scorso 30 settembre. In visita presso il nostro



La stretta di mano tra il Presidente Di ASF Mario Federighi e quello del RCFT Guido Fioravanti suggella il gemellaggio.

Hangar G il comitato direttivo del Club Frece romano al gran completo composto dalla vice presidente Michela Tinnirello, dalla segretaria Sara Petrinelli, dall'amministratore Luigi Totonelli, dall'addetto p.r. Gianluca Pititto e dal fotografo ufficiale del club prof. Antonio Fiorenza (che ringraziamo per le foto inserite nell'articolo). A fare gli onori di casa era ovviamente presente il nostro presidente che ha accompagnato i nostri ospiti nella visita delle varie anime del nostro Hangar, raccontando e facendo toccare con



La delegazione del RCFT in posa sulla scala del nostro Hangar G.



mano ciò che rappresenta la nostra associazione. Così, dopo aver ascoltato dal nostro Luca Orsini “voce” della storia del mitico F-84 pilotato da suo padre l’indimenticato comandante Orsini, ed un imprescindibile passaggio dalla nostra officina, i nostri ospiti hanno potuto toccare con mano i volumi presenti nel nostro archivio fresco di una nuova acquisizione di interessanti pubblicazioni. Dopo un pranzo conviviale nel centro storico di Pisa in occasione del quale è stata molto apprezzata la nostra “Torta co’bischeri” della quale i nostri amici romani hanno successivamente fatto incetta, il tour pisano del Club Frece ha poi toccato l’allestimento della mostra “Dalle vele alle ali” curata dagli amici dell’Aeroclub di Pisa nell’atrio di Palazzo Gambacorti dove il presidente Daniele Giorgetti ha accolto e guidato la visita.



Il primo striscione del Roma Club Frece Tricolori 1990, il presidente Guido Fioravanti e sullo sfondo la nostra Torre di Pisa.

gio Alessio nell’incidente di Ramstein di 28 agosto 1988 durante la manifestazione aerea “Flugtag 88” e della quale abbiamo ricevuto in dono dal presidente Guido Fioravanti il

A chiusura della giornata di gemellaggio non poteva mancare il passaggio dalla mostra allestita da Aeronautica Militare a Lucca presso la ex Cavallerizza dove facevano bella mostra di sé il nostro Gabardini, la nostra coda del S.79 nonché la tuta del pilota PAN Mario Naldini tragicamente scomparso insieme ai colleghi Ivo Nutarelli e Gior-



cappellino originale ora conservato in Hangar G. Nell’attesa di tramutare in fatti le idee che sono state condivise con i nostri amici romani, novità che quanto prima speriamo di comunicarvi sulle pagine de “Il Somarello Jack”, siamo stati felici di condividere con loro questa bella giornata all’insegna dell’amicizia con lo sguardo al cielo uniti nella passione per il volo. Come recita il motto dei nostri gemellati “FORTE VIGET MEMBRIS SERVATUM CORPUS AMICIS”.



La targa commemorativa della sigla del gemellaggio tra Archivio Storico Federighi e Roma Club Frece Tricolori 1990.

MONUMENTO ALL'AVIATORE – GALATINA (LECCE)

Edoardo Govoni

Il 339A è stato collocato il 2 agosto del 2022; a distanza di un anno, vi raccontiamo di questo MB-339A.

Arrivando dalla provinciale 367, passati sulla 362, poco dopo vi appare questa rotonda, dalla quale, alla sinistra, parte viale dell'Aeronautica: poco più di un chilometro e si entra all'interno dell'Aeroporto Militare di Galatina "M.O.V.M. Tenente Pilota Fortunato Cesari". Qui ha sede il 61° stormo, il cui compito principale è la formazione dei piloti militari idonei alle linee aerotattiche.

Lo stormo attualmente vola con Alenia Aermacchi M-346 Master e Aermacchi MB-339CD.

Il passato lo vedeva utilizzare gli Aermacchi MB-339A, e proprio uno di questi è stato scelto come monumento all'aviatore.

Lecce in un recente passato aveva già un monumento dedicato all'aviatore; si trattava sempre di un MB339A, ma dopo due anni dalla collocazione era rovinato a terra. Questa volta l'intervento diretto degli uomini del GEA del 61° Stormo siamo sicuri ne garantirà lunga vita.

Questo MB-339A, Matricola Militare 54489 e numero di carrozzella 61-33, è stato costruito nel 1982 presso lo Stabilimento Aermacchi di Venegono Superiore. Nella sua vita operativa ha totalizzato 5.652 ore di volo. Le sue ultime due missioni effettuate al 61° Stormo sono avvenute il 3 gennaio 2005, finendo poi dismesso dal servizio nel 2006.

L'MB-339A esposto all'Aeroporto Militare di Galatina.





RECENSIONI

La Regia Aeronautica nel Dodecaneso (1927-1943) di Basilio Di Martino

Andrea Morelli

L'autore

Basilio Di Martino, nato a Roma nel 1957, è presidente del Comitato per il Centenario dell'Aeronautica Militare e collabora con la Rivista Aeronautica, con Storia Militare, con gli uffici storici degli stati maggiori della Difesa, dell'Esercito e dell'Aeronautica ed è membro della Società Italiana di Storia Militare. Al suo attivo ha numerose pubblicazioni di storia militare e aeronautica. Nel 2005 ha conseguito la laurea in scienze politiche presso l'Università di Trieste.

Basilio Di Martino è entrato in Accademia Aeronautica nel 1975 e dopo il conseguimento della laurea in ingegneria elettronica è stato assegnato (1981) al Reparto Sperimentale Volo. La sua carriera in AM è stata brillante ed è terminata nel 2022 per sopraggiunti limiti di età.

Veste editoriale

Il libro, Edito da Edizioni Rivista Aeronautica - Difesa Servizi S.p.a. Pagg. 379, è a colori, di grandi dimensioni (circa 32,5 x 22,5 x 2,5 cm) e presenta una veste editoriale elegante. La copertina è rigida. I sei capitoli sono preceduti da una prefazione del generale di Squadra Aerea e Capo di Stato Maggiore dell'AM Luca Goretti, da un'ampia introduzione e sono strutturati in sequenza temporale, coprendo il periodo 1927-1943. La documentazione fotografica e cartografica è notevole ma forse qualche tavola in più avrebbe contribuito a rendere meno faticosa la lettura, vista la spaziatura del testo e la dimensione delle pagine. Per quanto riguarda l'editing ho riscontrato pochi errori di battitura, non rilevanti. In sintesi un volume di pregio.

Contenuti

Il libro illustra le vicende dell'AM nel Dodecaneso nel periodo 1927-1943. Gli ultimi tre anni, 1940-1943, videro soprattutto aerei da ricognizione e da bombardamento (parte dei quali convertiti in aerosiluranti, quando i Comandi si avvidero della scarsa efficacia dei bombardamenti su obiettivi navali) impegnati in azioni di contrasto della

Marina di Sua Maestà britannica e di bombardamento di infrastrutture in Egitto, l'attuale Israele, Siria, Libano e il Canale di Suez.

Dall'analisi delle missioni, sempre assai dettagliate, si evince come l'AM non fosse adeguatamente preparata ad affrontare missioni di tale tipo, sia tatticamente che dal punto di vista delle dotazioni aeree e degli equipaggi i quali, decollando da Rodi, dovevano percorrere sul mare aperto lunghe tratte che finivano per logorare sia i mezzi che gli uomini e causare perdite, spesso per avarie. Il valore e l'eroismo degli equipaggi risultarono essere l'arma migliore, rimediando alle farraginose

leve di comando (Superaereo, Supermarina, il governatore del Dodecaneso e ammiragli vari) e rendendo difficile la vita dei vascelli da guerra e dei trasporti britannici, che facevano la spola nel Mediterraneo per rifornire le basi egiziane, Malta e Creta. Per gli alleati la minaccia della forza aerea del Dodecaneso fu tutt'altro che trascurabile.

Quadro storico

L'Italia entra in possesso di buona parte dell'arcipelago delle Sporadi meridionali con i trattati che chiusero la Grande Guerra. Per oltre un decennio il Dodecaneso fu visto come un'opportunità



di protezione dello stretto dei Dardanelli in un'ipotesi di conflitto contro Francia e Jugoslavia. A tenere sul chi vive l'allora governo era la situazione continentale, in particolar modo l'Austria, la cui annessione alla Germania avrebbe significato avere alle porte del Brennero la minaccia nazista. Nel 1934 i vertici militari, nella persona del Gen. CSM dell'Esercito Alberto Pariani decise di allestire "piani di radunata" continentali, ai quali sarebbero seguiti piani operativi, in modo da poter rispondere celermente al concretizzarsi di uno scenario di guerra ma rinunciando a un lavoro di pianificazione che avrebbe consentito di diradare "la nebbia della guerra" e di passare prontamente all'iniziativa.

Nel 1935 la conclusione della "guerra dei sette mesi" portò alla ribalta un nuovo potenziale nemico, la Gran Bretagna, ben presente nel Mediterraneo con basi navali a Malta e in Egitto. Se da un lato i vertici militari italiani continuavano a prediligere lo scenario franco-jugoslavo, dall'altro Rivista Aeronautica metteva l'accento sulla necessità di avere un potente strumento aereo operante nel Mediterraneo che, sfruttando proprio il Dodecaneso, avrebbe potuto colpire obiettivi aeronavali e terrestri ostacolando i traffici commerciali, i rifornimenti delle basi militari e l'approvvigionamento di materie prime.

Nonostante che le pagine di Rivista Aeronautica "grondassero" buon senso e conoscenza delle potenzialità dello strumento aeronavale, solo all'inizio della Seconda Guerra Mondiale fu fatto qualcosa per potenziare la dotazione aeronavale del Dodecaneso. Le continue provocazioni italiane nei confronti della Grecia, fino a quel momento neutrale, portarono alla dichiarazione di guerra nel novembre del 1940. L'aprirsi di un nuo-

vo fronte acuì l'isolamento del Dodecaneso e dei militari di stanza, isolamento che si protrasse fino primo giugno del 1941 quando Creta passò in mani tedesche. La presenza del X Fliegerkorps segnò di fatto il passaggio del testimone, in termini di strategia militare, dall'Italia alla Germania, fino all'armistizio. Preso atto della disfatta dell'Italia e del mutato quadro delle alleanze, l'allora comandante in capo Gen. Alberto Briganti, ordinò alle truppe del Dodecaneso di sospendere le ostilità contro le truppe anglo-americane e di non commetterne contro le truppe tedesche, al cui fianco le truppe italiane avevano combattuto fino al giorno precedente.

Dotazioni aeree e tecniche di bombardamento

A partire dal 1935, Rivista Aeronautica definì con precisione quella che doveva essere la dotazione aerea del Dodecaneso:

- Apparecchi terrestri da bombardamento, per azioni offensive contro la costa avversaria e contro le navi avversarie in navigazione;
- Apparecchi terrestri d'assalto, per azioni in concorso agli apparecchi da bombardamento (eventuali);
- Apparecchi terrestri, per la ricognizione delle coste avversarie;
- Apparecchi idrovolanti, per il controllo del traffico marittimo.



Un momento della presentazione del libro presso l'Auditorium "Adriano Visconti" di Palazzo Aeronautica a Roma.

Il carico di caduta dei velivoli da bombardamento fu identificato in 800 kg, ritenuto idoneo a danneggiare le navi meglio protette. Notevole interesse fu rivolto all'impiego di aerosiluranti in alternativa ai bombardieri. Nei mesi successivi Rivista Aeronautica diede spazio agli studi dell'ingegnere francese Camille Rougeron, uno dei mag-



giori sostenitori della guerra aerea. Rougeron teorizzava l'impiego di aerei veloci e maneggevoli in grado di colpire obiettivi di piccole dimensioni e manovrieri (navi in navigazione) con la tecnica del bombardamento a picchiata, in contrasto con Giulio Dohuet che caldeggiava l'utilizzo di bombardieri in volo orizzontale.

La discussione proseguì con molto fervore. La tesi di Rougeron fu sostenuta anche da studi tedeschi e russi, mentre il capitano di fregata francese H. Serre sostenne la tesi di Dohuet per i bombardieri "orizzontali" relegando i bombardieri da picchiata a un impiego di tipo "marittimo", ovvero quale forza aerea imbarcata. Il dibattito proseguì per tutto il 1936 in tutti i suoi aspetti, quali la direzione di corsa in caso di lancio di bombe o di siluri e il fuoco contraereo. Alla fine l'Italia optò per il bombardamento a volo orizzontale con bombardieri S79, S81, S82, CantZ 1007 Alcione, dapprima con bombe disposte in verticale e poi con bombe disposte in orizzontale. La tecnica "a emulazione", secondo la quale tutti gli aerei dovevano sganciare esattamente come il capo squadriglia, in modo da far cadere sull'obiettivo una vera "pioggia di bombe", si rivelò scarsamente efficace contro le navi, sia per lo spostamento laterale che subivano le bombe in caduta che per l'agilità in manovra dei vascelli britannici. Il progressivo allestimento dei velivoli come aerosiluranti migliorò i risultati delle incursioni, in termini di navi colpite.

Altro punto debole fu il puntatore meccanico modello Iozza, sviluppato durante la Grande Guerra e poi migliorato, che consisteva in poche parole in un traguardo di puntamento a visuale libera. Il principio di funzionamento si basava sul far coincidere il piano di mira con il piano di caduta della bomba. Il puntatore prevedeva calcoli complessi e un'interazione tra aviere puntatore e pilota non così semplice in missione. Il problema della comunicazione fu risolto con l'installazione di interfoni sugli apparecchi e poi con l'affidamento al pilota di destra del controllo della direzione e a quello di sinistra del controllo dell'assetto. L'Istituto Nazionale per le Applicazioni del Calcolo suggerì di sostituire il modello Iozza con un modello non puramente meccanico, che affrancasse l'aviere puntatore dal fare calcoli complessi, di disporre

le bombe in orizzontale dotandole di governali a pinna (e non a fascia circolare), ma queste raccomandazioni furono ignorate o implementate con molto ritardo.

I tentativi dell'AM di contattare le ditte americane e tedesche produttrici di dispositivi di puntamento più moderni si risolsero in un nulla di fatto. Una serie di esperienze (probabilmente frutto di esperimenti mal progettati), portò all'errata convinzione di impiegare l'uso di bombe di peso non superiore ai 100 kg (in genere dai 15 ai 50 kg) che, oltre a non essere stabili in caduta, producevano danni limitati. Per fare un paragone, la Luftwaffe utilizzava bombe di peso superiore ai 100 kg disposte in orizzontale.

La catena di comando

Il problema della difesa del Dodecaneso si sviluppò di pari passo con quello legato alla catena di comando. L'arcipelago poneva di per sé il problema della difesa sia per la lontananza dall'Italia, che rendeva difficoltoso l'invio di truppe e mezzi in tempi rapidi, che per la natura geografica stessa del possedimento, formato da una moltitudine di isole. Identificato in tempi rapidi nell'isola di Lero il sito di allestimento di una base navale e in Rodi, Coo e Stampalia le isole da difendere (lasciando eventualmente le altre in mano al nemico), la Regia Aeronautica faticò non poco a mettere la testa sul problema delle infrastrutture aeroportuali, nonostante la visita di Balbo. Inizialmente fu dislocato a Lero uno stormo di idrovolanti della 185ª Squadriglia, il cui raggio d'azione era sufficiente a coprire tutto l'arcipelago ma le direttive dei vertici militari avevano deciso di affidare la difesa alla Regia Marina. Fu quindi istituito uno stormo misto aero-navale agli ordini del colonnello Laghi, a cui succedette il tenente colonnello Padovani.

Nel 1936 fu creata la figura del "Governatore" del possedimento, affidata a Cesare Maria De Vecchi di Val Cismon, e che riuniva in sé funzioni civili e militari. Nella visione di Badoglio però la materia militare doveva rimanere di competenza degli Stati Maggiori. Nel mentre De Vecchi non aveva perso tempo e aveva istituito un suo stato maggiore con a capo un ufficiale di Marina. L'ipotesi di un conflitto con la Gran Bretagna

portò i Comandi a considerare tutto il Mediterraneo come teatro di guerra e a rivalutare l'importanza dell'Arma Aeronautica. Il primo aprile 1937 fu istituito il Comando Aeronautica dell'Egeo di stanza a Rodi, affidato a Padovani. Fu con questa organizzazione che l'Italia si affacciò al teatro bellico e i limiti legati a una visione unitaria del problema difesa-offesa e della lentezza delle comunicazioni tra Esercito, Aeronautica e Marina si sarebbero manifestati assai presto, rimanendo irrisolti anche quando il comando delle operazioni passò ai concreti e meglio equipaggiati tedeschi.

Le missioni italiane contro la Mediterranean Fleet e contro gli obiettivi terrestri

Fino all'ingresso sul fronte "ellenico-insulare" della Germania con il X Fliegerkorps, le missioni italiane ebbero come obiettivi il "disturbo" (perché di questo si trattò, salvo poche eccezioni) dei convogli navali britannici che avevano il compito di rifornire Creta e Malta, e la distruzione delle infrastrutture portuali e industriali sulle coste medio-orientali e sul canale di Suez (in particolare depositi di carburante e raffinerie). Da quanto già scritto sopra si evince che le missioni terrestri ebbero maggior successo di quelle marittime, ostacolate dall'inefficace tecnica di bombardamento, dal basso numero di bombardieri impiegati nelle missioni e quasi mai scortati dalla caccia (che utilizzava ancora i biplani Fiat CR42 Falco e pochi Fiat G50), dalle avverse condizioni meteorologiche (specie nel periodo invernale) e infine dalla caccia britannica, che schierava aerei più competitivi.

La costante presenza della minaccia aerea italiana fece ribattezzare il tratto di mare compreso tra Alessandria d'Egitto e Creta "Bomb Alley" (viale delle bombe). A onore dei militari impegnati nella difesa del Dodecaneso, il tentativo (febbraio 1941) inglese di stabilire nell'isola di Castelrosso una testa di ponte ebbe breve durata, in quanto la reazione del dispositivo aero-navale italiano, pronta ed efficace, ristabilì il dominio italiano sull'isola e rispedito a casa il commando inglese. Gli aeroporti italiani di Rodi e Maritza subirono pochi attacchi da parte dei bombardieri inglesi e in ultima analisi

il Dodecaneso rimase saldamente in mano italiana fino all'armistizio grazie anche alla presenza dei tedeschi, che avevano conquistato Creta.

Il libro descrive in maniera molto dettagliata le missioni, il cui schema offensivo cambiò in corso d'opera. Inizialmente la ricerca dei convogli era effettuata da ricognitori i quali dovevano comunicare posizione e rotta alla squadriglia di bombardieri che poteva essere ancora a terra (caso frequente, viste le limitate risorse) oppure già in volo. La comunicazione via radio implicò, viste le grandi distanze spesso percorse dai ricognitori, la presenza nei cieli di un aereo che agiva da radiofaro. Nonostante questo accorgimento la squadriglia, che doveva percorrere a sua volta lunghi tragitti, spesso perdeva l'appuntamento con il convoglio da attaccare. Per ovviare a questo problema il Comando optò per missioni di "ricognizione offensiva", che si rivelarono durissime per i mezzi e gli equipaggi i quali, oltre a percorrere lunghi tratti, dovevano mantenere la lucidità per ingaggiare i bersagli navali (tutt'altro che innocui, fatta eccezione per i motovelieri) e difendersi dalla caccia nemica, dotata di MKII Hurricane e Supermarine Spitfire. L'efficacia di queste missioni aumentò di poco con la conversione di alcuni CantZ e S79 in aerosiluranti però, in fin dei conti, furono gli U-Boot tedeschi a costituire il pericolo maggiore per i convogli inglesi.

Conclusioni

Leggendo "La Regia Aeronautica nel Dodecaneso" non si può che plaudere al grande lavoro di ricerca dell'autore. Il libro è ben scritto e ricco di particolari in grado di soddisfare la curiosità dei lettori "neofiti", degli storici, dei ricercatori e persino degli appassionati di strategia militare. Tuttavia vi consiglio di avvicinarvi al volume con cautela (non è come il libro di testo di Harry Potter che morde, sia ben chiaro) in quanto la lettura risulta impegnativa, specie se volete andare oltre il mero elenco di date e di missioni o lo score delle navi affondate o degli aerei abbattuti. La forza di questo volume sta nel quadro storico-tattico che l'autore fa emergere dalla robusta base dei dati storici.

MI PRESENTO: MARCO LOMBARDI

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

Credo che la passione per l'aviazione mi abbia sempre accompagnato, sin da piccolo ero affascinato da aerei ed elicotteri vedendomi passare costantemente sopra la testa data la vicinanza di casa mia all'aeroporto di Pisa. Questa iniziale fascinazione è andata poi aumentando con il tempo: all'inizio grazie ai film che mi fece vedere mio Padre, come "Porco Rosso" o "Red Tails", poi tramite i videogiochi con cui ho iniziato a giocare con i miei amici, come "War Thunder" e la serie di "Ace Combat", e poi recentemente tramite modellini, che dovevano essere solo uno sfizio per provare qualcosa di nuovo durante la pandemia e che però ora hanno invaso le mensole della mia stanza, e ovviamente tramite libri e riviste quando trovavo qualcosa d'interessante.

2) In quale modo ed eventualmente con quale titolo è stata coltivata questa passione negli anni?

Per ora ho potuto coltivare questa passione solo in campo privato, quindi attraverso i già menzionati modellini, film, videogiochi e libri ma anche visitando musei.

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

Come già detto per ora ho potuto coltivare questa passione solo in campo privato; quindi, attraverso i metodi già menzionati. Però in futuro spero di coltivare questa passione facendo qualcosa anche in campo pratico, quindi volando effettivamente su un aereo e magari anche pilotarlo.

4) Quali emozioni ha suscitato e suscita tale interesse?

Emozioni forti e difficili da descrivere a parole, emozioni che ogni volta che sento il rombo del motore di un aereo mi fanno battere il cuore, emozioni che a volte mentre faccio un modellino d'aereo me lo fanno immaginare immerso nel blu infinito del cielo, insomma emozioni che qualcuno definirebbe infantili ma che io definisco caratteristiche di chiunque abbia la passione del volo.

5) In quale misura la condivisione diretta con

altri appassionati ha inciso ed incide sulla crescita dell'attenzione nei confronti dell'argomento?

La condivisione con altri appassionati mi ha dato la possibilità non solo di "mettere alla prova" la mia conoscenza in campo aeronautico ma anche la possibilità di accrescerla; quindi, ovviamente ha amplificato la mia passione nel campo.

6) In che ruolo ti vedi all'interno dell'associazione?

Dato che (al tempo di scrittura di questo articolo) sono il membro più giovane, 18 anni appena compiuti, per ora non ho un ruolo definito ma faccio ciò di cui c'è bisogno il che per ora significa lavorare in archivio e fare il fotografo con la supervisione di Mario, sempre presente ed attento nei miei confronti, forse proprio perché sono l'ultimo arrivato.

7) In cosa possiamo migliorare?

Magari cercando di trovare modi per farci conoscere di più, così che altre persone che condividono la nostra passione, ma che non sanno della nostra esistenza, possano avere un ambiente dove accrescerla.





Dr. Gent
medical cosmetics



Per scoprire il punto vendita
più vicino a casa tua
vai su dr-gent.it

#loveyourself

Prodotti per il trattamento di occhi sensibili,
palpebre e ciglia infiammate
e pelli secche e irritate



ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI

 www.archivistoricofederighi.it

 Archivio Storico Federighi