



ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI

# Il somarello Jack



N.25 - 2024

Il somarello Jack  
Rivista periodica

**N.25 - 2024**

Finito di comporre il 7 marzo 2024

 [www.archivistoricofederighi.it](http://www.archivistoricofederighi.it)

 Archivio Storico Federighi



# INDICE

PREFAZIONE Paolo Di Biagio	4
HANGAR G RACCONTA Mario Federighi	5
ARALDICA - SQUADRIGLIA LIBICA Federigo Federighi	8
MISSING IN ACTION Alessandro Santarelli	10
PROGETTO HD.1 BARACCHINI Ermete Grillo	16
ARTE CAPOVOLTA: IL G.91T DEL MAXXI DI ROMA Edoardo Govoni	19
GLI ULTIMI "GHIBLI" Edoardo Govoni	22
LA BATTAGLIA DI MEZZO AGOSTO 1942 Paolo Di Biagio	24
RECENSIONE - DORNIER WAL Andrea Morelli	40
MI PRESENTO: STEFANO BLASETTI	43



# PREFAZIONE

*Paolo di Biagio*

Un saluto a tutti i Gabarda ed agli amici del Somarello Jack.

Questo numero, il 25, è il primo del 2024 e nella foto in basso c'è il ricordo felice dell'inaugurazione dell'Hangar G. Ebbene sì, è già passato un anno pieno di soddisfazioni e di eventi che abbiamo vissuto da protagonisti, primo tra tutti la nostra partecipazione a Campo 100 senza dimenticare l'evento di Lucca o il 28 marzo a Pisa. L'anno scorso è volato così come sono volate le celebrazioni per il 100° di A.M.

Ma anche quest'anno seguiremo con il Somarello le nuove iniziative che vedranno, ancora una volta, i Gabarda "sotto la guida" dei fratelli Federighi impegnati in tante nuove avventure, anche editoriali come il libro sul Campo 100 e la partenza della nuova collana "I Dimenticati".

In questo numero Mario Federighi ci parlerà di una perla rara che fa parte della nostra collezione: la deriva del Fiat G.82 e la storia di questo "pezzo" ritrovato e valorizzato.

Alessandro Santarelli prosegue la sua ricerca sugli aerei caduti in Toscana durante la Seconda Guerra Mondiale presentando un articolo sull'abbattimento del P-47 Thunderbolt appartenuto al pilota americano Robert Ryan avvenuto il 13 luglio 1944, a circa 25 miglia a nord-ovest di Viareggio e concluso, questa volta, con il pilota salvo.

Anche Federigo Federighi prosegue con un nuovo articolo che ci mostra stemmi e foto dei RO.1 utilizzati in Eritrea dal 1935 al 1937.

Abbiamo un nuovo collaboratore conosciuto dai più: Ermete Grillo. Ermete che ci racconta il suo progetto di ricostruzione

di un HD.1 che volerà con i colori dell'Asso Baracchini. Il progetto è incentrato sulla "riproduzione" volante del Macchi Hanriot HD.1. Grillo si ispira al velivolo pilotato dalla prima Medaglia d'Oro al Valore Militare concessa ad un pilota della caccia della Prima Guerra Mondiale: Flavio Torello Baracchini.

Edoardo Govoni "si è scatenato" e fortunatamente per noi ci sta inviando molti articoli (sarebbe bello ci fossero altri di voi che si scatenano) corredati da ottime fotografie realizzate in buona parte proprio da Edoardo. Il primo articolo ci mostra a che livelli possa arrivare la "pseudo" arte moderna. Vedere per credere.

Sempre Edoardo ci mostra una carrellata fotografica di un ottimo aereo (snobbato dai più) che andrà in pensione a Istrana il prossimo aprile 2024 corredate da una pregevole ricostruzione della sua vita operativa.

La recensione di Andrea Morelli è dedicata al libro del cuore di Federigo Federighi: il Dornier Wal. Dopo anni di ricerche Ghigo ha finalmente finito il libro su questo iconico idrovolante tedesco prodotto a Marina di Pisa in ben 149 esemplari dal 1921 al 1934. Purtroppo, il libro in fase di impaginazione non è venuto perfetto

ma sono informato che si sta lavorando alla seconda versione. Stefano Blasetti si presenta come nuovo Gabarda e la sua parlantina si è trasmessa anche rispondendo alle nostre classiche domande del Mi Presento.

Allora ragazze e ragazzi, signore e signori vi auguro una buona lettura ed un felice 2024 e senza le sciarpe al vento dato che sta arrivando la primavera.



*Gruppo di Gabarda il giorno dell'inaugurazione dell'Hangar G.*

# HANGAR G RACCONTA

*Mario Federighi*

Questa volta l'Hangar G ci racconta come sia stato possibile individuare con certezza l'identità di uno dei pezzi raccolti nella nostra collezione. Tutto è cominciato quando Alessandro Santarelli decise di donare ad ASF la deriva di un Fiat G.80/G.82 da lui recuperata e conservata evitando così che andasse demolita da uno sfasciacarrozze che ne era venuto in possesso chi sa come e proveniente da chi sa dove. Il pezzo del Fiat è estremamente interessante per il particolare stato di conservazione e per la sua araldica. La deriva è in uno stato di conservazione ottimo, sono poche le parti realmente danneggiate e poche sono le tracce di corrosione presenti. Ma la cosa interessante è sicuramente la presenza dello stemma del 311° Gruppo del Reparto Sperimentale Volo che copre, ma non del tutto, lo stemma della

Scuola Turbogetti di Amendola dove il Fiat aveva prestato servizio prima di essere riversato al R.S.V. e quindi avviato alla demolizione. Quanto sopra è ciò che potevamo dire al riguardo del nostro "pezzo".

Ma si tratta della deriva di un Fiat G.80 o Fiat G.82? Nessuno di noi si era realmente concentrato per dare una reale identità alla deriva essendo coinvolti nel restauro del Gabardini, sommersi dalla mole del lavoro che ci aspettava per organizzare l'Hangar G e per tante altre faccende in cui ogni sabato, la giornata di apertura dell'Hangar, eravamo affaccendati.

Federico Anselmino, che conosco da quando avevamo entrambi i pantaloncini corti e assieme ci trovavamo in testata di pista a Pisa per fotografare aerei, viene a sapere che in ASF stavamo orga-

nizzando una biblioteca dedicata proprio alla nostra comune passione e decise di inviarmi alcuni dei suoi volumi della Italian Aviation Series tra cui quello dedicato al velivolo Fiat G.80 / G.82, il primo addestratore a reazione italiano.

Il fascicolo ci ha permesso di comprendere che la nostra deriva è quella di un G.82 in quanto presenta la grossa pinna di raccordo tra fusoliera e l'impennaggio che fu aggiunta rispetto alla configurazione del G.80 per aumentare la superficie e per migliorare le prestazioni del velivolo durante la vite.

A questo punto pensavamo di aver raggiunto il massimo possibile rispetto alla identificazione della deriva vista la totale assenza di qualsivoglia numero identificativo o di qualsiasi altra possibile informazione utile a comprendere a quale velivolo appartenesse.

Mai dire mai. Un amico di mio fratello gli aveva lasciato, anni orsono, delle foto scattate presso la facoltà di Ingegneria di Pisa dove erano presenti vari aerei dismessi da A.M. che, fortunata-

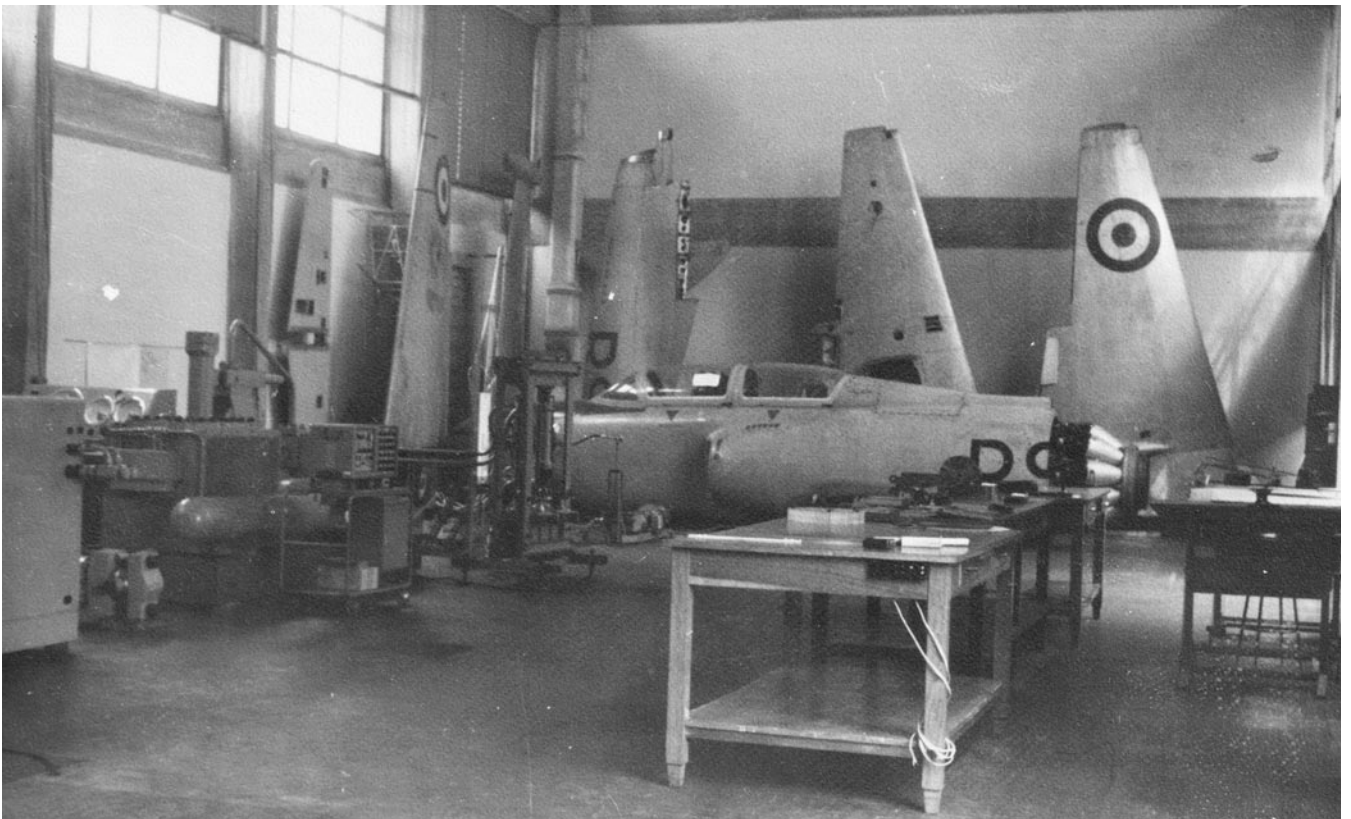


*la deriva del Fiat G.82.*



*Sopra: il cuscino del seggiolino arrivato in Hangar.  
A destra: la foto della deriva adagiata sull'ala del velivolo  
che ha permesso il riconoscimento.*

mente, sono stati recuperati ed oggi fanno parte del patrimonio storico dei velivoli sopravvissuti. Quando la piccola serie di foto arriva in archivio a me spetta il compito della loro catalogazione ed ecco che finalmente si chiude il cerchio. Saltano fuori le foto presenti in questo articolo e tra queste è presente proprio la nostra deriva adagiata sull'ala del velivolo accatastato in un piazzale sul retro della facoltà.



*Il Fiat G.82 all'interno della Facoltà di Ingegneria.*



*Il velivolo abbandonato fuori dalla Facoltà.*



*L'aereo quando era operativo ad Amendola.*

La nostra deriva appartiene al Fiat G.82, numero di carrozzella RS-18 (ex ST-12) con il numero di matricola 53885.

Le foto mostrano le condizioni del velivolo prima del suo trasferimento al Museo di Vigna di Valle (fonte Italian Military Aviation di Frank McMeiken). Del Fiat G.82 a Vigna di Valle abbiamo le foto sia del 19 (RS-19) che del RS.21, che proponiamo, mentre ad oggi in mostra nel museo risulta solo il Fiat G. 80.3 RS-22.

Facendo due calcoli AM riuscì a conservare ben tre G-82.

Un'ultima nota, poche settimane orsono in Hangar

G è arrivato anche il cuscino del seggiolino del Fiat G.80/G82.

Spesso ribadisco il concetto che Hangar G non è un museo ne ha la velleità di diventare tale ma porta avanti la sua missione di recupero, conservazione e valorizzazione di memorabilia prevalentemente aeronautiche.

Per memorabilia, dal latino memorabilis, quindi ricordare o tenere nella memoria, si intendono degli oggetti appartenenti ad un avvenimento storico, ad un fatto noto, che sono accaduti in un passato relativamente recente, la nostra missione, i nostri valori ed il nostro obiettivo.



*Uno dei Fiat G.80/82 a Vigna di Valle.*

# ARALDICA

## Squadriglia Libica

*Federigo Federighi*

Più correttamente denominata “Squadriglia Ro.1 di Formazione Libica per l’A.O.” venne costituita, al comando del capitano pilota Gustavo Iadanza, il giorno 8 Gennaio 1935 sull’aeroporto di Benina; 5 velivoli IMAM Ro.1 della Aviazione della Tripolitania provenivano dall’aeroporto di Tripoli e 4 da quello di Bengasi.

Dopo pochi giorni si trasferì in volo sulla base di Asmara, inquadrata nel Gruppo Misto del Comando Aeronautica dell’Africa Orientale Italiana. Rimase all’Asmara fino al mese di Agosto quando, al comando del capitano Achille Dell’Amico si spostò su Mai Edagà ed entrò nel Gruppo Ricognizione Terrestre Eritrea, meglio conosciuto come Gruppo O.A..

Trasferita a Macallè partecipava attivamente al violento ciclo di battaglie del Tigrè subendo la perdita di due apparecchi con gli interi equipaggi. Dopo alcuni trasferimenti arrivò a Moggio inquadrata nel ricostituito Gruppo Ricognizione Terrestre assegnato al settore ovest.

Distaccata una sezione a Las Addas e incorporò i velivoli della 116<sup>a</sup> Squadriglia disciolta.

Operò a lungo in missioni di ricognizione armata sul tracciato ferroviario segnalando interruzioni o incursioni di sparuti gruppi di predoni.

Il 31 Dicembre del 1937 venne sciolta.

Operò sempre con gli IMAM Ro. 1 esponendo un bellissimo e coloratissimo stemma della salamandra che esce indenne dalle fiamme.



*Lo stemma della salamandra che esce dal fuoco su Ro 1 di Macallè. Tela originale di Ro 1 ottimamente conservata nei bellissimi colori.*



*IMAM Ro 1 in volo con la tipica fusoliera scura di molte macchine operanti con la Aviazione della Tripolitania.*





*In volo sul difficile territorio eritreo.*



*Velivolo della sezione distaccata a Las Addas in volo di ricognizione.*



# MISSING IN ACTION

*Alessandro Santarelli*

## I Fatti

Il 13 luglio 1944 l'86th Fighter Squadron, di base a Serragia (Corsica), aveva ricevuto l'ordine di scortare bombardieri medi americani in rotta verso la valle del Po. Il Cap. George Edwing era al comando di un "flight" di 12 P-47 Thunderbolt quando, a Sud-Ovest di Ferrara, il leader della sezione "Blue" venne attaccato da parecchi Bf 109. Il Cap. Edwing riuscì ad abbattere un velivolo tedesco durante il primo attacco. Intanto la sezione "Yellow" cercava di contrastare l'attacco nemico inseguendo un Bf 109 per parecchie miglia prima di tornare in formazione.

Al momento di rientrare nella sua posizione, il "flight leader" Lt. Alan Austin si accorse che un

ulteriore P-47 faceva parte della sua sezione di 4 velivoli. Si trattava del P-47D (42-76015) 'X53' pilotato dal Lt. Robert Ryan, che era stato colpito nel serbatoio dell'olio, con il risultato di essere ricoperto di liquido nero. Austin e Ryan ebbero una breve conversazione radio (v. di relazione di Austin), da cui emerse che il motore funzionava regolarmente e che il P-47 di Ryan era in grado di raggiungere la costa. Così la nuova formazione si diresse sulla via di ritorno. In un primo momento accompagnati da 5 Bf 109 che volavano a destra e un po' più in alto dei velivoli americani. I tedeschi giudicarono non opportuno attaccare i Thunderbolt. Non passò molto tempo che la radio del X53 smise di funzionare ed il velivolo iniziò

## MISSING IN ACTION n° 6616

**Pilota:** 2<sup>nd</sup> Lt. Ryan Jr. Robert M. (Serial Number 0-812887)

**Unità:** 86<sup>th</sup> Fighter Squadron – 79<sup>th</sup> Fighter Group – 12<sup>th</sup> Air force

**Base:** Serragia LG. (Corsica)

**Velivolo:** Republic P-47D-16RE, AAF Serial Number 42-76015

**Motore:** Pratt & Whitney R-2800-63, AAF serial Number P-12667

**Armi installate:** 8 mitragliatrici Browning MG cal. 50 (L1-1087320, L2-108794, L3-1091790, L4-1087923, R1-659908, R2-659983, R3-659664, R4-659,771)

**Data:** 13 luglio 1944

**Tipo di missione:** Copertura aerea a bombardieri medi, inviati a colpire la linea ferroviaria e il ponte M1195,

**Rotta:** per 20°

**Condizioni meteo:** CAVU (Ceiling and Visibility Unlimited), con leggera foschia.

**Ultima posizione nota del velivolo disperso:** PP Q0589 alle ore 10.55

**Cause dell'evento:** Caduto per attacco aereo nemico

**Testimoni dell'accaduto:** 1st Lt. Austin Alan Y. (0-807192)

**Sorte dell'equipaggio:** Il pilota è stato visto lanciarsi con il paracadute.

**Data del rapporto:** 13 luglio 1944

**Compilatore del rapporto:** Major, Air Corps, Ass't Operations Officer John Mac Ewen.



Sopra: cartello posto all'ingresso della base di Serragia (Corsica). A destra: Stemma della 86th F.S.



ad andare alla deriva verso sinistra. A circa 4 miglia a Nord di Viareggio il P-47 aumentò in modo repentino la propria discesa, costringendo Ryan a lanciarsi con il paracadute ed atterrando incolume nella zona collinare sottostante. Qui venne portato in salvo da alcuni partigiani e nascosto con l'aiuto di Don Alfredo Alessandri, parroco di Marignana (frazione di Camaiore) molto attivo nella resistenza locale.

Poche settimane dopo Ryan fu in grado di attraversare il fronte ed arrivare alle linee amiche e quindi, rientrare all'86th F.S.

#### Testimonianza del 1st Lieut. Alan Y. Austin

86th Fighter Squadron  
79th Fighter Group  
13 Luglio 44

#### Dichiarazione di testimone

*Stavo guidando la Squadriglia Yellow quando la Blue è stata attaccata da parecchi Me-109, a Sud-Ovest di Ferrara. La Squadriglia Yellow ha affrontato il combattimento disperdendo gli at-*



Decollo di un P-47 dall'aerodromo di Serragia.



*Sul campo di Serragia erano presenti anche i B-25.*

*taccanti ed inseguendo un Me-109 per circa 15 miglia a Nord-Est di Ferrara. Tornando sull'area dell'obiettivo ho visto 5 velivoli nella sezione Yellow. Avvicinandomi ho visto che il velivolo No. X53 era stato colpito gravemente, l'olio stava fuoriuscendo dai flabelli della cappottatura del motore in modo da ricoprire tutta la parte sinistra della fusoliera e la metà del lato destro. Il tettuccio era completamente coperto. Il suo trasmettitore era fuori uso, ma poteva ricevere, Quindi gli ho dato istruzioni di volare in formazione con me e di rispondere sì o no alle domande che gli avrei posto muovendo la testa.*

*D. Il rumore del tuo motore è regolare?*

*R. Sì*

*D. Sei ferito?*

*R. No*

*D. Pensi di poter arrivare fino alla costa Ovest?*

*R. Sì*

*Immediatamente virammo di 240° gradi dirigendo verso la costa. Per circa 2 minuti 5 Me-109*

*volarono alla nostra destra leggermente più in alto senza attaccarci. Noi eravamo in 7. Dopo circa 5 minuti il ricevitore dell'X53 sembrava non funzionare più, mentre il velivolo andava alla deriva verso sinistra. Eravamo a 6000 piedi a circa 4 miglia a Nord Est di Viareggio, quando notai che la sua elica rallentava fino a posizionarsi a bandiera. Il velivolo aveva rallentato notevolmente e dopo pochi secondi l'Lt. Ryan fu visto gettarsi fuori. Il suo paracadute si aprì a circa 5500 piedi dirigendosi verso Est. L'ultima volta che lo abbiamo visto era a circa 200 piedi e stava cadendo in un'area boschiva tra due colline. C'erano molte case sparpagliate nelle vicinanze. Decidemmo di non volare in circolo sopra di lui per non svelare la posizione in cui era sceso, etc. Dopo che si era lanciato il suo velivolo aveva continuato a volare verso il mare virando leggermente a destra e precipitando a circa 5 miglia a Nord di Viareggio.*

*Alan Y. Austin  
1st Lieut., A.C.*



*P-47 della 86th F.S. a Serragia nell'agosto del 1944.*



*P-47D "X59" della 86th F.S.*

**Dichiarazione di Ryan tratta dai documenti relativi all'interrogatorio una volta rientrato in sede.**

*Sono stato abbattuto il 13 luglio 1944. La mia missione era di protezione ad alcuni bombardieri medi durante la permanenza sull'obiettivo. Il punto di incontro era stato stabilito sopra Ferrara, alle ore 11.00, ad una quota di 12500 piedi. La rotta prevista prevedeva un volo diretto dalla Corsica, disposizione che è stata rispettata.*

*Sono stato costretto a lasciare la mia formazione nei pressi della città di Viareggio, quando mi sono lanciato con il paracadute. L'aereo è precipitato a circa 25 miglia a Nord-Ovest di Viareggio.*

*Circa un mese dopo il*



*Thunderbolt della 86th F.S. durante un volo di scorta.*



*Capt. Allan Y. Austin.*



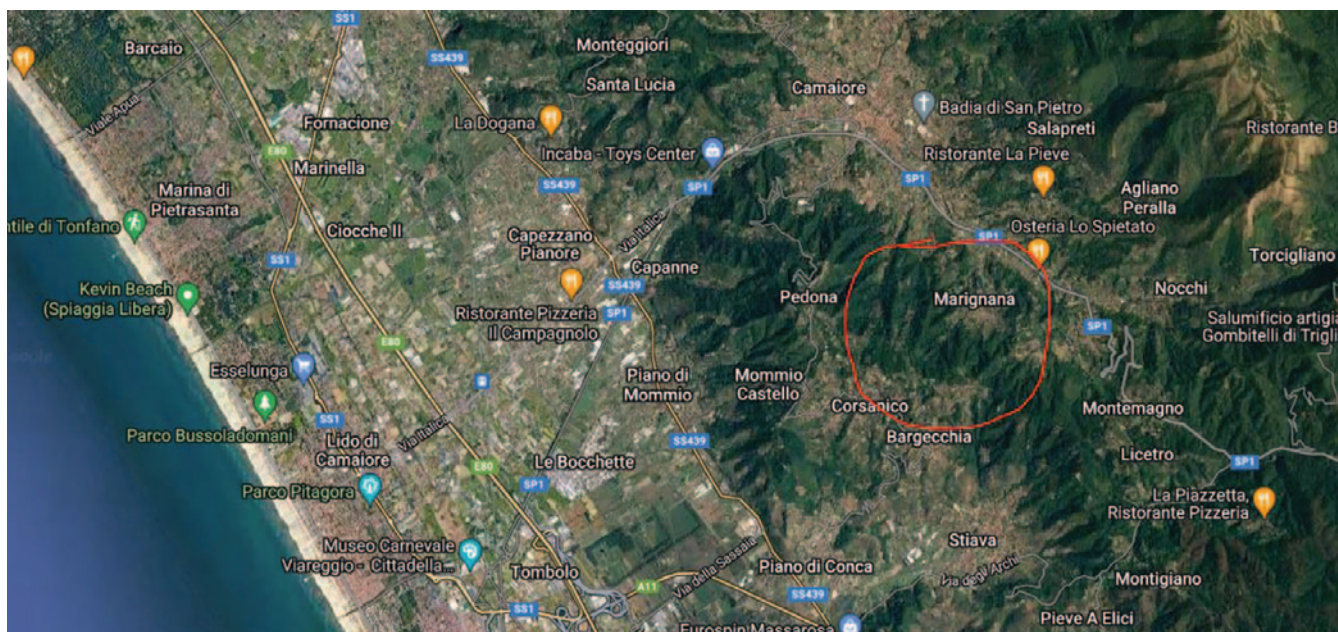
*2nd Lt. Robert Ryan*

*mio abbattimento vidi un P-47 precipitare a circa 4 o 5 miglia a Est della piccola città di Camaiore, che si trova a Nord di Lucca e a Nord-Ovest di Viareggio. Chiesi agli italiani con cui vivevo se avessero informazioni sul pilota, ma seppi solo che i tedeschi avevano trovato e circondato i rottami dell'aereo e cercavano il pilota. Non riuscì però a sapere nulla della sua sorte, se era rimasto dentro il velivolo o se era riuscito a lanciarsi*

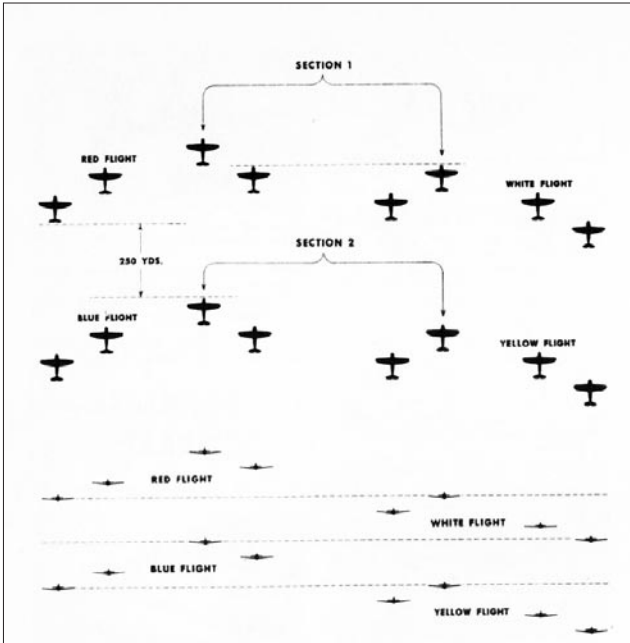
**Il pilota**

Robert M. Ryan detto Bud, nacque nel 1924 e crebbe tra gli indiani Zuni nella riserva Navajo vicino a Gallup, New Mexico. Suo padre era agente del governo presso la riserva.

Ottenne il brevetto di pi-



*Zona dove si presuppone sia sceso Ryan.*



Schema del volo in formazione utilizzato dai Thunderbolt della 86th F.S.

sposò Selma, rimanendo in servizio partecipò alla guerra di Corea. Più tardi servì nelle scuole di sopravvivenza dell'USAF in Etiopia e in Vietnam. Ha lasciato scritto un breve memoriale in cui descrive le circostanze del suo abbattimento, avvenuto alla sua 75<sup>a</sup> missione, e dei giorni successivi fino al rientro al suo reparto (chi fosse interessato a leggerlo ce lo può richiedere e gli verrà inviato in pdf).

### Notizie sul velivolo

Il serial n. 42-76015 era un P-47-16RE prodotto con il contratto AC 29279 del 30 giugno del 1942 per un totale di 254 esemplari. Montava un motore Pratt & Whitney R-2800-63 da 2000 hp, con un'elica Curtiss Electric da 3,70 m.. A partire da questo lotto era possibile usare una benzina con indice di ottani di 100/150 con solo lievi modifiche al sistema di alimentazione.

lotto militare il 1° ottobre 1943. Tre mesi dopo era in viaggio per Casablanca per partecipare alla 2<sup>a</sup> Guerra Mondiale. Volò non solo sui P-47, ma anche sul P 40 e sugli Spitfire. Dopo la guerra



Cartina originale (allegata al MIA) del punto di caduta del P-47 di Ryan.

### **Base operativa del 79th F.G. nel luglio del 1944.**

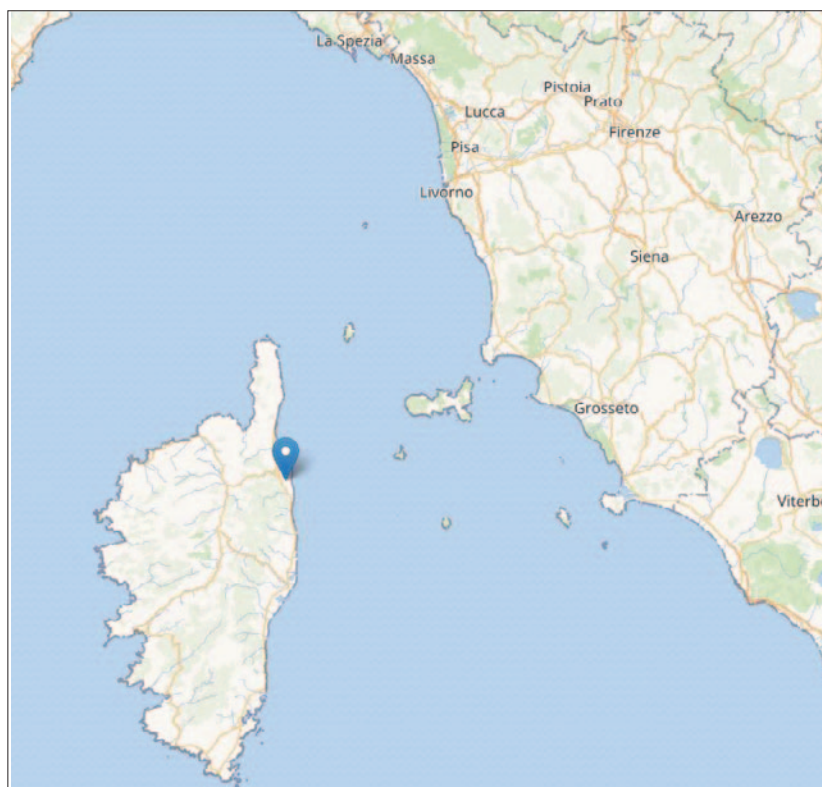
Dalla seconda metà di giugno 1944 fu chiaro che la base di Pomigliano era troppo arretrata per i P. 47 del 79th Fighter Group, si prospettava quindi un prossimo trasferimento. Dopo un'attenta valutazione fu scelta la Corsica come territorio dove poteva essere trasferito il 79th, visto che si trovava in una posizione ottimale per raggiungere tutti gli obiettivi interessati in quel periodo dall'avanzata degli Alleati.

L'11 giugno una dozzina di C-47 Skytrain, carichi di circa 300 militari del 79th, partirono da Pomigliano alla volta dell'isola francese. Atterrarono a Serragia situata sulla costa Est della Corsica. L'aerodromo era stato ricavato in tempi brevissimi su una valle lungo la costa a circa 20 miglia a Sud di Bastia nel distretto di Castellare di Casinca. In giornata arrivarono anche i piloti con i loro velivoli.

La nuova base si presentava abbastanza carente dal punto di vista logistico e del confort dei militari, mentre appariva molto ben messa come posizione di partenza per raggiungere gli obiettivi posti sulla penisola italiana. Attualmente dell'aerodromo non rimane alcuna traccia.

La base di Serragia venne lasciata a fine agosto con il trasferimento dell'unità a St. Raphael in Francia.

La base di Serragia venne lasciata a fine agosto con il trasferimento dell'unità a St. Raphael in Francia.



*Posizione dove era situata la base di Serragia in Corsica.*



# PROGETTO HD.1 BARACCHINI

*Ermete Grillo*

CON IL PATROCINIO



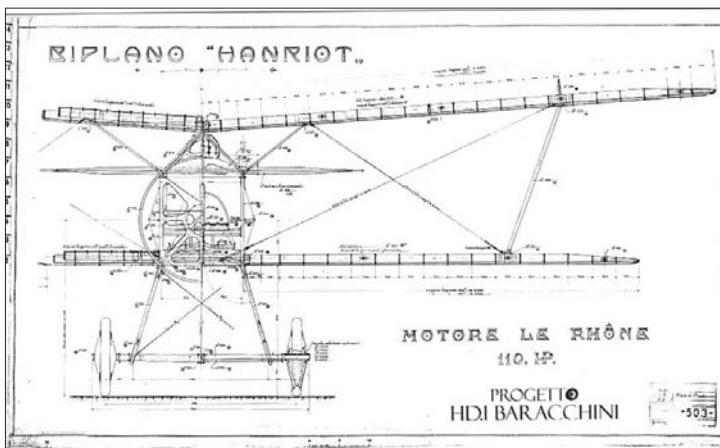
## PROGETTO HD.1 BARACCHINI



Il “Progetto HD.1 Baracchini”, con il patrocinio del Comune di Villafranca in Lunigiana, ha come scopo la realizzazione di una Riproduzione volante di un caccia della Grande Guerra in dotazione al Corpo Aeronautico Militare del Regio Esercito: il Macchi Hanriot HD.1, caratterizzato dalle insegne personali dell’Asso Capitano Pilota M.O.V.M. Flavio Torello Baracchini.



*A destra: il Ten. MOVM Flavio Torello Baracchini posa con il suo HD.1.*



Questo lungo ed ambizioso percorso ha avuto inizio con il reperimento dei piani di costruzione del velivolo, all’epoca prodotto, su licenza, dalla Società Anonima Nieport Macchi di Varese. Dai primi studi della documentazione sono subito emerse tutte le difficoltà che avrebbero caratterizzato la costruzione di una “Riproduzione” rispetto ad una più semplice “Replica”. Si pone volutamente l’accento sull’accezione “Riproduzione” poiché questa sta

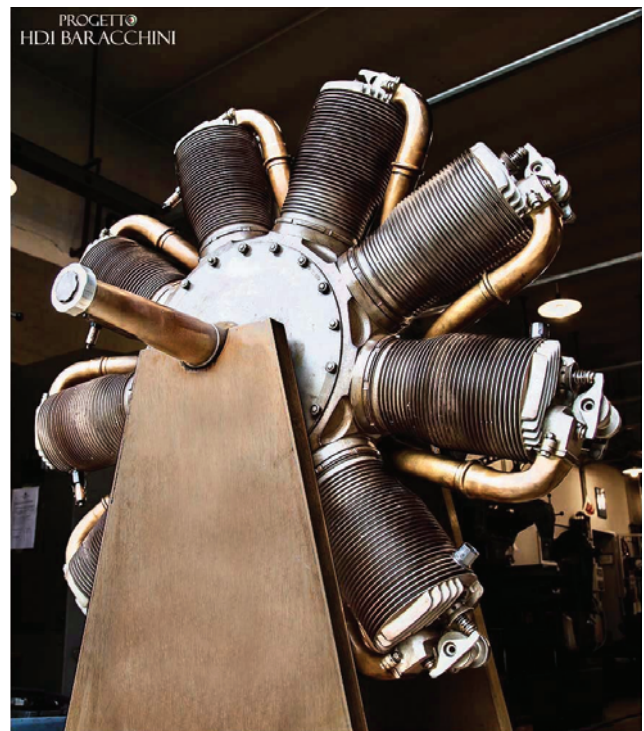
*I piani originali del 1917 dell’HD.1 Baracchini.*



ad indicare che l'aereo in realizzazione è perfettamente sovrapponibile all'originale, con l'utilizzo degli stessi materiali e della stessa tecnica costruttiva dei primi del '900. Una modalità di lavoro che valorizza e privilegia l'aspetto conoscitivo, tecnico e di indagine preliminare, coinvolgendo l'ampio spettro di competenze di tutte le componenti operative coinvolte. La strada che si è deciso di intraprendere, evidentemente impegnativa, ha tuttavia ampiamente ripagato gli sforzi profusi arrivando a destare l'interesse dei vertici istituzionali dell'Aeronautica Militare italiana, di ditte specializzate, della carta stampata di settore e non.

Ciò che rende, inoltre, unica nel suo genere questa costruzione è che, per la prima volta nel nostro Paese, si potrà apprezzare l'installazione su un velivolo volante di un motore di tipo rotativo, l'originale Le Rhone 9JB da 120 hp. (motore ceduto dal museo storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle) oggi di proprietà dell'Associazione "Il Magnete". Poche decine di motori di tipo rotativo sono volanti nel mondo e nessuno nel nostro Paese. La realizzazione di questo progetto, regolarmente sorvegliato dal Club Aviazione Popolare (unico ente delegato da ENAC per le autocostruzioni), ha già ottenuto la riserva delle marche dall'Ente Nazionale Aviazione Civile: IFTBA che rappresentano le iniziali del dell'Flavio Torello Baracchini.

Il progetto, dall'importante valore storico culturale inscindibilmente legato alla Soc. Macchi di Varese, mira a diffondere e sostenere la cultura della conservazione del patrimonio aeronautico nazionale attraverso la conoscenza delle soluzioni ingegneristiche



*Il motore Le Rhone 9JB da 120 hp.*

ma soprattutto delle tecniche costruttive che caratterizzavano l'aviazione dei primi del '900. Un patrimonio, peraltro, a concreto rischio di estinzione solamente nel nostro Paese.

Destinatari principali del progetto sono gli ingegneri, gli storici aeronautici e i restauratori ma anche gli allievi delle Scuole di Ingegneria aeronautica, gli studenti delle scuole secondarie aeronautiche e le migliaia di persone che nel nostro Paese affollano i musei aeronautici piuttosto che le manifestazioni aeree.

È tuttavia rivolto anche a lasciare traccia di un passato eroico, soprattutto per le giovani generazioni. Si sottolinea, infatti, che il "Progetto Hd.1 Baracchini" non è solo un'opera amatoriale di costruzione aeronautica ma è anche rendere omaggio alla prima Medaglia d'Oro al Valor Militare concessa ad un pilota della Caccia e, con lui, ad un'intera generazione di giovani ragazzi che hanno dato la vita per il nostro Paese. Il nome di Flavio Torello Baracchini è oggi solo uno tra i tanti inseriti in una dimenticata lista dei migliori cacciatori che il nostro Paese abbia avuto ma che l'oblio ormai ha quasi totalmente cancellato dalle nostre memorie. Un primo passo in questo senso è stato compiuto organizzando un incontro con i ragazzi delle



*Particolare di una semiala.*



La struttura della fusoliera.



Allestimento in occasione del Campo 100.

Scuole secondarie di primo grado “F.T. Baracchini” a Villafranca in Lunigiana, proprio nel paese che ha dato i natali a questo Asso.

Come obiettivi futuri ci si prefigge di preservare e divulgare il patrimonio storico della nostra aviazione partecipando in volo a manifestazioni aeree o rievocazioni storiche nazionali ed internazionali. Creare, su di un’apposita aviosuperficie, realtà museale e luogo di incontro culturale dove poter far operare con regolarità l’apparecchio. Pubblicazione di libri che documentino le varie fasi della costruzione nonché le tecniche costruttive ed i materiali utilizzati nei primi anni del ‘900.

Infine, per poter dare una giusta collocazione

istituzionale e supportare il progetto si è deciso di creare un’associazione “Le Ali degli Assi - ETS”. La quale opera per l’esclusivo perseguimento di finalità civiche e di utilità sociale con l’obiettivo di salvaguardare, recuperare e promuovere il patrimonio storico dell’aviazione italiana. Sostenendo questa associazione, regolarmente iscritta al Registro Unico Nazionale del Terzo Settore (RUNTS), tutti possono contribuire alla realizzazione dell’HD.1 e alla diffusione della cultura storico aeronautica.

Sito web: [www.progettohd1baracchini.it](http://www.progettohd1baracchini.it)

Contatti: [info@progettohd1baracchini.it](mailto:info@progettohd1baracchini.it)

CON IL PATROCINIO



## PROGETTO HDI BARACCHINI



**Biplano Hanriot - Tipo H.D.I.**  
Motore Le Rhône.110.HP.

Centinaia di ore spese solo per interpretare le tavole costruttive del 1917, migliaia di ore di manodopera per la lavorazione di legno ed acciaio per riprodurre ogni singolo componente non più disponibile oggi in commercio servono a poco se non si è in grado di acquistare le materie prime necessarie.  
Una donazione in denaro ci aiuterebbe nel diffondere la cultura storico aeronautica e nello strappare dall'oblio questo pilota che altrimenti sarebbe destinato alla peggiore delle morti: essere dimenticato.

Per le persone fisiche, l'erogazione liberale è detraibile al 35% fino a € 30.000 o, in alternativa, è deducibile nel limite del 10% reddito complessivo dichiarato.  
Per gli enti e le aziende, l'erogazione liberale è deducibile nel limite del 10% reddito complessivo dichiarato.

Riferimenti per bonifici:  
Intestato a: Le Ali degli Assi - ETS  
IBAN: IT34Y0306909606100000191383  
Causale: Donazione

### SOSTIENICI

Sito web: [www.progettohd1baracchini.it](http://www.progettohd1baracchini.it)  
Contatti: [info@progettohd1baracchini.it](mailto:info@progettohd1baracchini.it)

Per donare il tuo 5x1000  
Le Ali degli Assi - ETS  
Codice Fiscale: 93099010501

## ARTE CAPOVOLTA: IL G.91T-1 DEL MAXXI DI ROMA

*Edoardo Govoni*

Nel 1907 la Società per l'Acciaio aveva deciso di costruire uno stabilimento per la produzione degli acciai a Roma in via dei Settanta (oggi via Guido Reni). Lo stabilimento confinava con lo stabilimento edificato due anni prima della Società Automobili Roma, cliente della stessa Società per l'Acciaio. La storia delle due fabbriche prosegue senza intoppi fino allo scoppio della prima guerra mondiale, quando entrambe vengono requisite dal Genio Militare, per far fronte al problema della crescente richiesta di materiale bellico. Il nuovo complesso diventò quindi la Reale Fabbrica D'Armi. Terminate le guerre, modificate le necessità, la Reale Fabbrica d'Armi divenne la Caserma "Montello". Dismessa quest'ultima a metà degli anni '90, nel 1998 fu deciso di trasformarla nel polo nazionale, culturale ed espositivo, dedicato all'arte e all'architettura contemporanee. Dal concorso di idee indetto nello stesso anno fu scelto il progetto dell'Archi-Star Zaha Hadid. Iniziatosi nel marzo del 2003, i lavori si sono conclusi nel 2010, con l'inaugurazione il 28 maggio dello stesso anno.

In questo luogo, un tempo militare, oggi troviamo un aereo familiare: si tratta del Fiat G.91T-1, matricola militare MM54416, numero di costruzione 143, identificativo ottico SA-116 (Scuola Addestramento Basico Avanzato Aviogetti) e poi 60-116 dopo il passaggio al 60° Stormo, prove-



niente da Amendola (FG).

L'Opera d'Arte è precedente al museo, datata 1999, dell'artista Paola Pivi.

Priva di titolo, ma identificata come l'"Aereo", è la seconda opera dell'artista appartenente allo stesso filone: la prima di esordio del 1997, "Camion", consisteva in un TIR con rimorchio rovesciato su un fianco.

L'aereo, nonostante la posizione, si presenta in ottime condizioni, se non per la deriva tagliata per permettere il posizionamento.

Trovandosi all'interno dell'area del museo, ma all'esterno della struttura, è visitabile negli orari del museo, ma senza acquistare il biglietto.

MAXXI - Museo Nazionale delle Arti del XXI secolo. Via Guido Reni, 4a, 00196 Roma





## GLI ULTIMI "GHIBLI"

*Edoardo Govoni*

Siamo alla fine degli anni '80, i primi anni '90, quando ad una manifestazione aerea presi un poster ufficiale di Aeronautica Militare, quelli che dietro riportano ancora oggi le informazioni su come arruolarsi nella Forza Armata: nella foto due AMX sono in volo in formazione sopra alle Alpi innevate. Quel poster è rimasto per una decina di anni a decorare la porta della mia stanza fino a quando ho cambiato casa. Se ogni ora del giorno (e qualcuna della notte) sopra la mia testa atterravano aerei e con il loro rumore accompagnavano le mie giornate, quel poster era sicuramente la prima immagine che vedevo al mattino.

Il legame con il Ghibli quindi è forte, ed è con emozione oggi ne racconto gli ultimi voli.

Ma incominciamo parlando proprio del Ghibli: il piccolo caccia Italo-Brasiliano è il frutto di un progetto iniziato nel 1980, dove Aeritalia e Aermacchi per l'Italia ed Embraer per il Brasile, formarono il consorzio AMX international.

Composto precisamente nelle quote da Aeritalia per il 46,5%, dalla Aermacchi per il 23,8% e dalla brasiliana Embraer per il 29,7%. In quel periodo l'Italia cercava un sostituto al Fiat G91 per le missioni di attacco al suolo e ricognizione, mentre il Brasile per l'AT-26 Xavante.

L'AMX, che per la nostra Aeronautica prende la denominazione di A-11B Ghibli, è un velivolo da attacco al suolo e supporto tattico, monomotore a getto ad ala alta a freccia.

Spinto da un motore Rolls-Royce Spey 807, può raggiungere la velocità massima di 1.000 Km/h

Dopo i primi 6 prototipi, furono ordinati da Aeronautica 110 esemplari monoposto e 26 biposto (questi denominati AMX-T o TA-11B), minore fu l'ordine brasiliano che si limitò a 56 esemplari. La consegna iniziò a partire dal 1989, quando furono consegnati rispettivamente al Reparto Sperimentale Volo e successivamente, primo reparto operativo a riceverlo, al 103° gruppo volo del 51° stormo.

Nel 2019 si è quindi deciso di festeggiare il 30° anniversario dalla consegna: venerdì 13 settembre 2019, presso l'aeroporto militare di Istrana, alla presenza dell'allora Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, il Generale di Squadra Aerea Alberto Rosso, si è festeggiato i 30 anni dalla messa in servizio dell'AMX, ma contemporaneamente gli 80 anni del 51° stormo. Per l'occasione 4 aerei hanno ricevuto una livrea speciale: il primo a ricordo dell'evento dei 30 anni, gli altri 3 con il ricordo dei gruppi volo che hanno avuto (o hanno nel caso del 132°) l'AMX.



*L'AMX 51-46, ultimo AMX monoposto volante, decolla dalla base di Istrana - Settembre 2023.*



*13° Gruppo - 32° Stormo - Amendola (FG)  
Dagli inizi degli anni '90 riceve gli AMX. Nel 2013 viene posto in posizione quadro, nell'ambito della riorganizzazione di AM. Il Gruppo è stato riattivato nel 2016 con l'assegnazione degli F-35 Lightning II. Nella foto: l'AMX 51-62 - MM7194 - Livrea: "30 anni".*



*14° Gruppo - 2° Stormo - Rivolto (UD)  
Nella primavera del 1991 il Gruppo comincia ad operare dall'aeroporto di Istrana per iniziare la transizione sull'AMX, rimanendo però alle dipendenze del 2° Stormo il cui Comando è sull'aeroporto di Treviso. Il 1° marzo 1994 il Gruppo si trasferisce all'Aeroporto di Rivolto, ricongiungendosi così al Comando del 2° Stormo che l'aveva preceduto quattro mesi prima. A dicembre 2022 lo Stato Maggiore disponeva lo scioglimento del Gruppo che veniva quindi posto in Riserva. Nella foto: l'AMX 51-53 - MM7180 - Livrea 103° lato destro - 14° lato sinistro.*



*101° Gruppo OCU - 32° Stormo - Amendola (FG)  
Il 1° dicembre 1994 il 101° Gruppo viene posto in posizione quadro; il 31 luglio 1995 il 101° Gruppo viene ricostituito sulla base di Amendola (Foggia), equipaggiato con velivoli AMX e assume il doppio ruolo di OCU (Operational Conversion Unit) e di attacco (FBA). Il 23 luglio 2014 il Gruppo Volo OCU si trasferisce alle dipendenze del 51° Stormo di Istrana svolgendo i compiti di conversione operativa e di standardizzazione dell'intera linea AMX; il 3 novembre 2016 viene posto in posizione quadro. Nella foto: 51-27 - MM7114 - Livrea 28° lato destro - 13° lato sinistro.*



*28° Gruppo - 3° Stormo - Verona Villafranca  
Dal giugno 1993 il gruppo inizia la transizione sul velivolo AMX. Il 30 settembre 1997 il gruppo viene messo in posizione quadro. Nella foto: l'AMX 51-82 - MM55044 - Livrea 132° lato destro - 101° lato sinistro.*



Nel 2003 viene deciso da Aeronautica Militare un aggiornamento denominato ACOL (Adeguamento delle Capacità Operative e Logistiche): della dotazione iniziale di 136 aerei, sono stati aggiornati 42 monoposto e 10 biposto. Questo programma, portato avanti congiuntamente dalle allora Alenia Aeronautica e AerMacchi con la collaborazione del Reparto Sperimentale di Volo (RSV) dell'Aeronautica Militare per le attività di sviluppo, ha permesso di prolungarne la vita utile in attesa della piena operatività dei Lockheed Martin F-35A e F-35B.

Siamo arrivati al 2022 quando risultavano ancora operativi 36 aerei tra AMX e AMX-T, ora tutti in carico al 132° gruppo. A dicembre 2023 questa operatività sembra sia ridotta a solo 4 aerei. Ormai siamo agli ultimi voli dell'AMX, ed una cerimonia di addio è alle porte.

Risultano sicuramente operativi 3 AMX-T e un AMX, rispettivamente:

RS-20 - CSX55034 – AMX-T

51-81 – MM55043 – AMX-T

51-82 – MM55044 – AMX-T

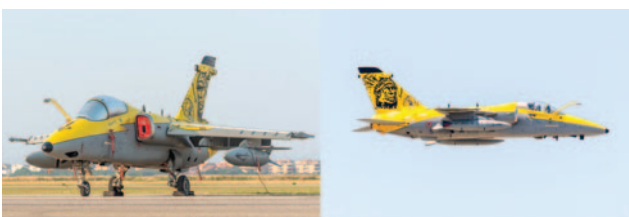
51-46 - MM7197 – AMX



*Sopra: gli ultimi quattro AMX.*

*Sotto: questo 2023, anno del centenario dell'Arma Azzurra, lo potremo ricordare anche per l'80° anniversario del 103° gruppo. Il 15 febbraio, nella base aerea di Istrana, il 51° stormo ha voluto festeggiare questa ricorrenza.*

*Per l'occasione il comandante del 51° stormo, il Colonnello Pilota Emanuele Chiadroni "Guizzo 01" ha portato in volo questo special color dedicato agli "indiani" del 103°, l'AMX 51-72 - MM7163.*





14° Gruppo FBA



28° Gruppo



101° OCU



103° Gruppo CB



132° Gruppo



13° Gruppo



## LA BATTAGLIA DI MEZZO AGOSTO 1942: I PREPARATIVI INGLESI

*Paolo Di Biagio*

Fino alla fine di Aprile 1942, Malta veniva sottoposta a pesanti bombardamenti aerei che causarono notevoli danni materiali e pesanti perdite alle forze di difesa inglesi. Il 28 aprile la Luftwaffe lasciò in fretta e furia la zona di operazione per andare in Russia ed in Africa del Nord. Questo causò un certo respiro ai difensori che approfittarono per far arrivare sull'isola altri Spitfire V dalle portaerei.

La situazione rimaneva comunque critica per mancanza di rifornimenti. Per ovviare a questo a maggio fu approntato un convoglio battezzato Operazione Harpoon. Questi grazie alle azioni coordinate delle forze dell'Asse si risolse in un disastro in quanto su 17 mercantili sei furono affondati, nove ritornarono indietro e solo due arrivarono a destinazione trasportando sull'isola quindicimila tonnellate di rifornimenti. Anche le forze navali di scorta riportarono ingenti perdite in quanto andarono perduti un incrociatore, cinque cacciatorpediniere ed una motosilurante. Il carico arrivato avrebbe permesso all'isola di resistere fino a tutto settembre ma il Governatore riferì a Londra che i depositi di benzina si stavano rapidamente esaurendo. Con il rientro a metà luglio della Luftwaffe vennero ripresi i bombardamenti pesanti, ma il 21 luglio la portaerei Eagle riuscì a far arrivare sull'isola altri 59 Spitfire V aumentando notevolmente le capacità difensive. Nel frattempo, in Inghilterra era forte il dibattito sulla possibilità

di organizzare altri convogli vista la disfatta dell'Harpoon o lasciare l'isola al suo destino. Quest'ultima soluzione fu assolutamente scartata da Churchill, in quanto dichiarò che la perdita di Malta sarebbe stata disastrosa per la guerra in Egitto. Non bisogna dimenticare che da Malta partivano i sommergibili e gli aerei contro i convogli italiani diretti in Africa e pertanto la Royal Navy si disse pronta ad affrontare i rischi di un nuovo convoglio. Fu deciso di far partire il convoglio da Gibilterra e questo significava dover trovare una squadra navale abbastanza forte per respingere gli attacchi della squadra italiana, ed approntare un efficiente dispositivo di forze aeree per assicurare alle navi la miglior copertura possibile. Venne scelto il mese di agosto calcolando che nei giorni del 12 e 13 la luna non era visibile. L'operazione ebbe il nome in codice di PEDESTAL. Fu messo al capo il viceammiraglio di origine sudafricana Syfret. La parte più pericolosa del viaggio era l'area compresa tra la Sardegna e Malta, per un tratto di circa 400 miglia percorribile in 30 ore alla velocità di 15 nodi. Il Canale di Sicilia era poi il problema più grave in quanto questo tratto di mare era insidiato da vasti campi minati ed è diviso al centro dall'Isola di Pantelleria dove si trovava la base aerea italiana più importante e modernamente attrezzata. La navigazione poteva avvenire unicamente su due rotte: la prima passava a sud del banco di Skerki, una zona di bassi



*La foto mostra l'enormità dei cannoni della Corazzata Nelson.*



*Incrociatore leggero Raimondo Montecuccoli.*



fondali sabbiosi a nord di Bizerta aggirando Capo Bon, lungo le acque territoriali francesi dove si trovava un varco di 3 miglia non minato dagli italiani per motivi politici. La seconda rotta possibile passava a nord di Skerki, vicino alle coste sud-occidentali della Sicilia, dove le navi italiane potevano avvalersi di un varco libero di 6 miglia, situato a nord dell'isola di Marettimo. Il convoglio sarebbe stato costituito da 13 piroscafi ed una petroliera e la scorta dalle navi della Home Fleet, dalla Forza H di Gibilterra e dalla Flotta Orientale. I piroscafi erano di grosso tonnellaggio ed avevano una velocità di 15 nodi. Per nascondere l'ingresso nel Mediterraneo fu deciso che le navi attraversassero lo stretto senza fermarsi in porto. Questo espediente portò all'approntamento di due petroliere che avrebbero rifornito la scorta in mare aperto. Per confondere le "acque" si decise inoltre di organizzare un finto convoglio da Haifa per indurre l'avversario a pensare che anche questo convoglio era diretto a Malta da Levante. Vennero inviati altri otto sottomarini da Malta e Gibilterra che avrebbero dovuto raggiungere posizioni di

agguato nel Mediterraneo Centrale sperando che le unità subacquee fossero individuate dagli aerei nemici distogliendo l'attenzione dal convoglio. Dato che l'assistenza della ricognizione aerea era fondamentale in questa operazione vennero inviati altri 5 Baltimore, oltre a 21 Beaufighter a lunga autonomia, in quanto era necessaria la massima cooperazione aeronavale. Due incrociatori NIGERIA e CAIRO vennero dotati di telefoni ad altissima frequenza tramite i quali si poteva parlare direttamente ai piloti per dirigerli contro le formazioni nemiche una volta avvistate sugli schermi radar. Fu programmata anche una spedizione di commandos per infliggere danni all'Aeroporto di Catania

#### **LA SCACCHIERA VIENE APERTA E I GIOCATORI INIZIANO A PORRE LE PROPRIE PEDINE**

Le merci da inviare a Malta vennero distribuite in modo da stivare su ogni piroscafo un minimo indispensabile ai bisogni dell'isola e questo consisteva principalmente di farina, munizioni, olio per le



*S-79 in cerca di prede nel convoglio.*



*Corazzate Nelson e Rodney.*



*Incrociatore Nigeria.*

macchine e per il riscaldamento e benzina per aerei in fusti. Ma il carico d'oro era costituito dalla petroliera Ohio che trasportava 11.500 tonnellate di nafta. Su tutte le navi mercantili fu rinforzato l'armamento contraereo e fu stabilito che le ali degli aerei imbarcati fossero dipinte di giallo per farli distinguere a distanza dai cannonieri delle navi. Nulla fu lasciato al caso e la preparazione venne curata nei minimi dettagli. Le forze impegnate nella Operazione Pedestal erano veramente imponenti ed il viceammiraglio Syfret aveva ai suoi ordini la squadra navale più numerosa che avesse operato in Mediterraneo dall'epoca della battaglia di Lepanto.

Il 3 agosto iniziò il dispiegamento delle navi inglesi dall'Atlantico in direzione di Gibilterra. Vennero fatte innumerevoli esercitazioni anche con le navi civili per raggiungere una efficienza di manovra paragonabile a quella delle navi di scorta. Alle portaerei che dovevano occupare posizioni autonome di poppa al convoglio fu assegnato un incrociatore quale protezione antiaerea ed un cacciatorpediniere come scorta antisommergibile. In caso di bisogno altri due cacciatorpediniere dovevano tenersi pronti.

### **PREPARATIVI E CONTROMISURE ITALIANE E TEDESCHE**

Nonostante la fitta nebbia che attraversava lo stretto di Gibilterra la notte del 10 agosto, le navi vennero avvistate dagli agenti dell'Asse disposti lungo la costa. Una volta in pieno mare il convoglio si posizionò con i mercantili disposti su 4 colonne avanzando su un fronte di circa 20 miglia su rotte

parallele alle coste dell'Africa. Casualmente un aereo civile dell'Air France avvistò la formazione e comunicò la notizia alla sua base di Algeri che fu vista dall'Ammiraglio Salza della Commissione Italiana di Armistizio con la Francia. Questa informazione, anche se inesatta sulla composizione del convoglio fu di grande utilità per preparare le contromisure, anche se i comandi italiani avevano previsto che una grossa operazione si sarebbe svolta a breve scadenza. Il mattino del 5 fu segnalata l'uscita da Gibilterra della portaerei Eagle, di un incrociatore e 4 cacciatorpediniere e fu la partenza di queste navi che fece scattare l'allarme. Immediatamente il comando tedesco, temendo una azione imminente inviò dei ricognitori fino ad Algeri e fece arrivare dalla Germania e da Creta un certo numero di caccia e bombardieri. Da parte italiana si approntarono 2 incrociatori e 3 cacciatorpediniere e vennero inviati in volo alcuni aerosiluranti della Sardegna. Notizie da Gibilterra indicavano lo svolgimento di un intenso traffico mercantile e di guerra attraverso lo stretto tra il 7 e l'8 agosto. Si ritenne che almeno 38 unità erano entrate nel Mediterraneo. Apparve evidente che gli inglesi stavano per tentare una operazione di grande importanza. Il comando italiano e quello tedesco si trovarono concordi nel ritenere che l'obiettivo principale fosse il rifornimento di Malta. Immediatamente Superaereo dispose lo spostamento dei seguenti aerei in Sardegna: S-79 da Pisa a Decimomannu, S-79 da Capodichino a Decimo, MC.202 da Caselle a Decimo, Re.2001 da Caltagirone e Ciampino a Monserrato. In Sicilia vennero mandati dei S-79 da Gerbini a Pantelleria

e JU-87 da Gela a Trapani. Alle ore 22.00 del 10 agosto vennero posti in allarme tutti i reparti aerei dell'Italia Centrale. Per la Regia Marina erano disponibili ben 4 corazzate ed un numero notevole di unità minori. Supermarina ebbe due alibi per non partecipare alla lotta: una mancanza di copertura aerea efficace per i cacciatorpediniere e la mancanza di nafta in quanto non si voleva attingere ai depositi della "Scorta Intangibile". Avendo deciso di rinunciare all'impiego delle grandi navi venne adottato il seguente schema: 1) affidare ai sommergibili, ai Mas e agli aerei la caccia alle navi nemiche; 2) tenere in mare due divisioni di incrociatori al tramonto del 12 da utilizzare il 13 a Pantelleria o a sud di Cagliari; 3) ricognizioni aeree in tutto il Mediterraneo in collaborazione con i tedeschi; 4) sbarramenti offensivi di mine nel Canale di Sicilia da effettuare nella notte del 12 da un cacciatorpediniere; 5) schieramento delle cosiddette "Unità Insidiose", ovvero Mas e Motosiluranti in agguato a sud di Marettimo, presso Capo Bon. I tedeschi utilizzavano come ricognitori strategici gli JU-88 che erano di base a Trapani ma dato che non era stato possibile coordinare le ricognizioni con gli aerei italiani basati in Sardegna si decise di lasciare l'11 agosto ai tedeschi ed il 12 agli italiani. Vennero tenuti in allarme tutti i reparti aerei tedeschi della Sicilia. Il comando della Marina Germanica inviò due sommergibili che si trovavano a sud delle Baleari ed un altro fu approntato nel porto di La Spezia. Si parla sempre male del nostro amato paese, ma è nelle difficoltà

che esce il nostro cuore di leone. Tutti questi preparativi furono approntati in meno di 4 giorni e possiamo solo immaginare la frenesia che animava i vari comandi e le basi. I comandi navali dell'Asse poterono avvalersi di precise informazioni sulla rotta che avrebbe dovuto seguire la formazione nemica sulla base di carte nautiche reperite sulla Motolancia inglese 130 che fu affondata il 7 maggio presso Malta da motosiluranti tedesche. Le zone prescelte per gli agguati dei sommergibili erano due: la prima a sud delle Isole Baleari e la seconda con uno sbarramento più massiccio era concentrato lungo le coste della Tunisia, a ponente del Canale di Sicilia dove il convoglio era obbligato a passare a causa dei campi minati. Già dal 3 agosto cinque sommergibili italiani si posizionarono in questo settore insieme ai due tedeschi coprendo un'area di 60 miglia. Nonostante italiani e tedeschi avessero uno scopo preciso ed un obiettivo in comune, le due marine impiegarono i rispettivi sommergibili indipendentemente, per cui ognuno dispose e spostò le proprie unità senza avere notizie e posizioni dell'altro. Saggiamente era stato convenuto di non attaccare unità subacquee incontrate per evitare incidenti di fuoco amico. L'alba del 7 agosto vide il convoglio avvicinarsi



*Equipaggio del sommergibile Uarsciek al rientro dopo Mezzo Agosto 1942.*



*Comandante dell'Uarsciek Gaetano Arezzo della Targia ucciso dal comandante del Petard.*



*Affondamento della Portaerei Eagle.*

alle Baleari, dove era disposto il primo sbarramento dei sommergibili dell'Asse. Alle 04.30 il sommergibile italiano Uarshiek (nome di un villaggio somalo), navigando in superficie avvistò una portaerei ed altre navi. Lanciò tre siluri ma non ebbe fortuna. Quando riuscì ad emergere dopo un energico attacco di bombe di profondità, erano le 09.36, lanciò il segnale di scoperta dando così al comando l'esatta posizione e la velocità di spostamento della forza navale britannica. Per la cronaca questo sommergibile fu affondato il 15 dicembre a sud di Malta dal caccia inglese Petard, il cui comandante uccise personalmente molti componenti dell'equipaggio che si stavano arrendendo. Il comandante inglese non fu accusato di alcun crimine di guerra ma grazie alla relazione del medico di bordo inglese fu messo a terra definitivamente. Durante la prima parte della navigazione gli inglesi riuscirono addirittura a far rifornire da due petroliere ben 27 navi senza essere scoperti. L'11 agosto la portaerei Furious riuscì a lanciare 37 Spitfire che andarono a rinforzare la difesa aerea di Malta. Ma, lo stesso giorno il convoglio subì una perdita devastante. Il sommergibile U-73 del Tenente di Vascello Rosenbaum percepì un rumore di eliche e salendo a quota periscopica si accorse di essere dentro al convoglio. Puntò decisamente al bersaglio grosso, la portaerei Eagle, lanciando una salva di 4 siluri che la centrarono in pieno causandone l'affondamento in 8 minuti e con la morte di 231 uomini d'equipaggio. La sera stessa Radio Berlino emise un comunicato speciale ed il comandante fu insignito della Croce di Ferro. Il destino volle che questo temerario sommergibilista



*Il sommergibile U-73.*

morisse in un incidente aereo due anni più tardi. Da quel momento fu intensificata la caccia antisom e stavolta la tragedia colpì la Marina Italiana. La stessa notte il cacciatorpediniere Wolverine intercettò un contatto subacqueo e le vedette identificarono la torretta di un sommergibile. Il comandante ordinò la massima velocità e speronò a tutta forza il DAGABUR che si inabissò immediatamente con la morte dei 45 uomini dell'equipaggio. Una ricognizione aerea tedesca aveva erroneamente confermato un quadro dello schieramento nemico alquanto allarmante, che convinse ancora di più Supermarina a non far uscire le corazzate. Comunque i comandi aerei tedeschi e italiani si misero urgentemente al lavoro. Da parte tedesca erano in volo dall'alba dell'11 agosto 10 ricognitori JU-88 ed inoltre vennero inviati in Sicilia 10 HE-111 armati di siluri, appartenenti alla Scuola Aerosiluranti Tedesca di Grosseto, 10 JU-87 dalla Libia e da Creta. In Sardegna furono inviati 25 BF-109 ed altri a Pantelleria. Il totale alla sera dell'11 agosto il II Fliegerkorps poteva contare su 235 aerei. Anche la Regia Aeronautica dimostrò una valida efficienza nello spostare rapidamente le proprie unità da combattimento in Sardegna e Sicilia. Al mattino dell'11 in Sardegna erano presenti 136 aerei ed in serata con i rinforzi si arrivò a ben 247 velivoli. In Sicilia gli aerei efficienti erano 164 di cui ben 137 erano ospitati a Pantelleria! In totale la sera dell'11 agosto le forze dell'Asse potevano disporre di 588 aerei. Si vede già da questi semplici dati la magnitudine dello scontro che sarebbe avvenuto di lì a poco. I sommergibili ricevettero l'ordine di lanciare il

massimo dei siluri contro navi più grandi di un cacciatorpediniere. Venne inoltre sospeso tutto il traffico mercantile nell'intero Mediterraneo Centrale. Vennero posizionati tutti i mas e le motosiluranti e venne deciso inoltre di creare un terzo sbarramento di sommergibili a scopo precauzionale nel golfo ligure inviando 5 vecchie unità (tra cui gli H-1/4/6 risalenti alla Prima guerra mondiale).

### COMINCIA LA BATTAGLIA

Il comando tedesco aveva programmato la sua azione di massa per il crepuscolo dell'11 agosto. Fin dalla mattina il convoglio era stato individuato dagli JU-88 che volando ad una altezza di 8.000 mt erano al di fuori della tangenza dei caccia di scorta inglesi. Vennero approntati 28 bombardieri JU-88, molti con bombe perforanti da 1400 kg e tre aerosiluranti HE-111. Gli inglesi videro gli JU-88 picchiare sulle navi da una altezza di 2500 metri per poi sganciare le bombe da altezze comprese tra i 700 e i 1.000 metri. Contemporaneamente comparvero gli HE-111 che cercarono di sincronizzare il loro intervento con quello dei bombardieri. Ma quello che i piloti non si aspettavano fu l'intenso fuoco di sbarramento contraereo di centinaia di armi. In seguito a questo gli He-111 lanciarono in modo casuale i loro siluri senza nessun

impatto positivo. Anche i piloti dei bombardieri nonostante la loro esperienza non riuscirono a colpire nessuna nave perdendo inoltre due aerei. Da parte inglese vennero lanciati i caccia dalle portaerei ma era quasi buio e nel rientro furono perduti ben quattro aerei in incidenti di atterraggio. Vista l'importanza della missione fu ordinato alla maggior parte dei marinai inglesi di dormire in coperta vicino ai cannoni.

### RISPOSTA INGLESE

Gli inglesi sempre temendo un probabile intervento della flotta italiana mantenevano sempre pronti a Malta 15 aerosiluranti Beaufort e 15 caccia a lunga autonomia Beaufighter oltre a 6 Spitfire a largo raggio. Nel tardo pomeriggio dell'11, 9 Beaufighter bombardieri e 4 Liberator partirono per una missione che fu devastante per le forze dell'asse. Alle 20.35 questa formazione giunse di sorpresa sui campi di Elmas e Decimomannu con azioni di mitragliamento. L'incursione fu particolarmente fortunata in quanto aveva sorpreso sugli aeroporti nella fase critica del rifornimento i velivoli italiani e tedeschi appena arrivati dal continente. Ad Elmas dove gli aerei erano stati ben decentrati fu distrutto un solo S-79 mentre a Decimomannu vennero distrutti 4 S-79 e altri 8 danneggiati più o meno gravemente.

### STORIA 1 COLLATERALE ALLA BATTAGLIA

Il 9 agosto parti da Malta il sommergibile UMA con una piccola squadra di guastatori dell'esercito (5 persone in tutto). Il piano iniziale era quello di portare il sabotaggio negli aeroporti di Comiso e Gela, ma queste basi si trovavano troppo distanti



Cannoni contraerei Bofors 40 installati sui mercantili.



Contraerea.



CANT Z.506 Airone.



CANT Z.1007bis.

dalla costa. Fu scelto allora l'aeroporto di Catania molto più vicino al mare, sebbene vi fosse lo svantaggio di una maggiore sorveglianza. La missione fallì subito perché invece di raggiungere subito l'aeroporto, i comandi fecero saltare un pilone della corrente a bassa tensione tra Siracusa e Catania. Questo fatto mise in azione il sistema difensivo dell'isola. Mentre 4 soldati si stavano preparando alla fuga su un canotto per rientrare sul sommergibile vennero fermati da pescatori locali e nonostante fossero ben armati si arresero senza fare resistenza. Il quinto fu successivamente catturato da due finanzieri. Il sommergibile attese mestamente il ritorno ed il 19 rientrò a Malta. La stessa notte 9 bombardieri italiani bombardarono con poco esito l'aeroporto maltese di Luqa. Mentre si svolgevano gli avvenimenti descritti sopra era in corso l'Operazione Ascendant, ovvero riportare a Gibilterra quello che restava del convoglio Harpoon quasi completamente distrutto a giugno. Per ingannare i ricognitori italiani le navi portavano contrassegni italiani sotto forma di strisce bianche, rosse e verdi pitturate sui ponti. Il piccolo convoglio era costituito da due piroscafi e due cacciatorpediniere.

Contemporaneamente in quella zona si svolgeva una posa di mine davanti le acque di Capo Bon. Questo sbarramento sarebbe dovuto avvenire a luglio, ma il Governo Tedesco si rifiutò di farlo perché non si volevano violare le clausole dell'Armistizio con la Francia. Si convenne di approntarlo solo quando fosse stato accertato che importanti forze navali nemiche tentassero di forzare il Canale di Sicilia, come in questo caso.

L'incarico venne affidato al Cacciatorpediniere Malocello che imbarcò ben 104 torpedini Vickers Elia da posare in fondali di 15 mt. Il Malocello fu raggiunto da una torpediniera e due Mas come scorta, oltre a dei caccia RE.2000 durante le ore di luce. Alle 23.30 dell'11, il cacciatorpediniere avvistò delle ombre scure, il convoglio, ridusse la velocità per non essere individuato in quanto aveva inservibili sia i tubi lanciasiluri che gli impianti binati centrali e poppieri dell'artiglieria dato che la coperta era piena di mine. Il convoglio gli passò davanti ma all'ultimo un caccia inglese illuminò con un bengala il Malocello e sparò una salva d'artiglieria. Successivamente smise di sparare in quanto pensava di trovarsi di fronte ad un dragamine francese. Nel frattempo, i due Mas si avvicinarono discretamente al convoglio fino ad una distanza di 400 mt ma non intervennero pensando di trovarsi di fronte a navi italiane o francesi. Questo fu un grave errore commesso dai due comandanti in quanto nessuna nave poteva trovarsi in ore notturne in una zona dove il traffico era stato sospeso alla navigazione. Questo convoglio fu poi avvistato alle 06.30 del 12 dal peschereccio d'alto mare Eugenio, che era nient'altro che una nave spia dotata di un potentissimo impianto radio. Nonostante altri sei avvistamenti il convoglio riuscì ad arrivare alle 10.00 del 14 agosto a Gibilterra senza problemi.

### INIZIANO I GIOCHI DI GUERRA

Il comando aereo tedesco aveva avvisato che le operazioni sia di ricognizione che di bombardamento iniziassero la mattina presto del 12 agosto.

Vennero così approntati gli JU-88 nel doppio ruolo di ricognizione e bombardieri insieme agli Stuka. La protezione aerea veniva affidata ai BF-109. Gli inglesi a partire dalle 05.30 stabilirono il contatto radar con i ricognitori nemici e la formazione navale venne posta in approntamento difensivo e dalle portaerei vennero lanciati 12 caccia. Questo nucleo di intercettori venne mantenuto per l'intera giornata. Anche il servizio esplorazione della Aviazione della Sardegna iniziò i suoi voli di ricognizione alle 05.00 della mattina con 4 Cant Z.1007bis e 3 Cant Z.506 sostenendo successivamente sanguinosi combattimenti con i caccia delle portaerei, Un Cant Z.1007 bis fu attaccato da due Hurricane e costretto ad ammarare con un membro dell'equipaggio deceduto e gli altri 5 feriti e ustionati che presero posto sul battellino di salvataggio e vennero recuperati dopo 60 ore dal sommergibile tedesco U-205 al limite della sopravvivenza. Stessa sorte toccò ad un altro Cant Z.1007 bis il cui comandante, Tenente Ottaviani, rimase ucciso nello scontro a fuoco ed il resto dell'equipaggio fu salvato il giorno successivo da un DO-24 della squadriglia idrosoccorso tedesca di Elmas. Nel frattempo ben 17 sommergibili italiani e tedeschi rimanevano in agguato ed il comando del Nord Atlantico avvisò di possibili incontri ordinando al convoglio di serrare le distanze della scorta.

### FUOCO AMICO

15 JU-88 decollarono dall'aeroporto di Gerbini. A 5.000 metri di quota di quota si addentrarono sul Golfo di Cagliari senza aver avvisato del loro passaggio. Alle 07.50 vennero così inquadrati

dalle batterie contraeree del porto e decollarono in allarme sette MC.202 e quattro G.50. Due giovani e inesperti piloti non riconobbero gli aerei alleati e ne abbatterono uno ed un altro fu abbattuto dalla contraerea. Questo errore causò 6 morti. Quando gli aerei tedeschi arrivarono sul convoglio furono accolti da ben 24 caccia tra Hurricane e Fulmar. Nei combattimenti furono abbattuti 5 JU-88 e due Hurricane. Intanto i lupi del branco si avvicinavano. L'Asdic inglese intercettò due sommergibili tedeschi che sfuggirono alle bombe di profondità. Una sorte diversa toccò al sommergibile italiano GIADA (che nel primo dopoguerra fu fondamentale nella ricostituzione della flotta di sottomarini della neonata Marina Militare Italiana, tanto è vero che fu demolito solamente nel 1966). Questo sommergibile fu attaccato con bombe di profondità da un Sunderland inviato da Gibilterra. Per i danni subiti fu costretto a rimanere in emersione ed il comandante decise di far rotta sul porto neutrale dell'Isola di Maiorca. Arrivò però un secondo Sunderland che con le armi di bordo uccise un marinaio e ne ferì altri 9. Però il cannoniere con la mitragliera di poppa centrò ed abbattè il grosso idrovolante. Dato che i feriti si trovavano in gravi condizioni il comandante decise di fare scalo a Valencia per sbarcarli e poi si diresse all'Isola della Maddalena dove arrivò senza altri problemi. Al mattino del 12 agosto erano disponibili negli aeroporti della Sicilia e della Sardegna ben 347 velivoli italiani e l'attacco aereo dell'Aeronautica della Sardegna sarebbe stato il primo ed il più massiccio che Superaereo aveva programmato per la giornata. L'attacco sarebbe avvenuto a circa 60-80 miglia



Spitfire F VB della Historic Aircraft Collection.



Macchi MC-202.



*Cacciatorpediniere Ithuriel.*

da Capo Spartivento. Dieci S.84 vennero dotati di una nuova arma: la moto bomba FFF. Vennero armati anche 8 CR.42 con bombe da 100 kg, accompagnati da 7 CR.42 mitraglieri. Questa formazione venne scortata da 14 MC. 202. Compito di questa ondata di bombardieri era quella di scompaginare la formazione del convoglio inglese per permettere di fare lo “sporco” lavoro alla seconda ondata di aerosiluranti. L’obiettivo principale era costituito dai piroscafi, compito molto difficile in quanto navigavano al centro della formazione. Ci furono altre due novità tecnologiche utilizzate in questo attacco: una nuova bomba perforante da 630 KG e l’uso di un S-79 (drone) radiocomandato armato di una grossa torpedine di 1.000 kg, di cui 630 di tritolo (oggetto di un articolo futuro). L’ora X per l’attacco fu stabilita alle ore 11.15. A partire dalle 11.00 ogni 5 minuti decollava una formazione e a mezzogiorno decollarono anche 21 BF-109 per scortare 37 JU-88 in partenza dalla Sicilia.

#### **MA IL DIAVOLO CI METTE LA CODA**

I caccia RE.2001 che avrebbero dovuto scortare gli aerosiluranti, non avevano sufficiente disponibilità di motoristi per la messa in moto e così gli aerosiluranti dovettero circuitare per più di 15 minuti sconvolgendo i piani della seconda ondata. I bombardieri riuscirono ad arrivare sopra al convoglio e le moto bombe vennero sganciate da una quota di 3.500 mt ma non fu colpita nessuna nave. Il ritardo di ben 20 minuti degli aerosiluranti permise al convoglio di ricompattarsi per gli attacchi futuri. Alle 13.00 arrivarono gli S-79. 19 in formazione a cuneo attaccarono il fianco destro ed i restanti 22



*Equipaggio Cobalto.*

il fianco sinistro. Vennero accolti da un micidiale fuoco contraereo e molti furono costretti a lanciare i siluri contro i piroscafi ad una distanza di 7.000 mt. Alcuni di questi, più arditi riuscirono a entrare dentro il convoglio e sganciarono da una quota di 50 mt.! L’attacco su cui gli italiani avevano riposto tante speranze si risolse in un vero smacco. Durante l’azione venne perso un S-79 (equipaggio salvo) ed un RE.2001 con la morte del pilota. Tutte le navi riuscirono a schivare i siluri. Nel successivo attacco portato dagli JU-88 si ebbe un piccolo risultato in quanto fu colpito ma non affondato il piroscalo DEUCALION.

#### **IL DIAVOLO MANTIENE LA CODA NELLA PENTOLA**

Alle 13.40 arrivarono i RE.2001 ai comandi dei Tenenti Vaccari e Robone che puntarono decisamente contro la portaerei Victorious. Questa stava recuperando i suoi Hurricane e non riconobbe la sagoma dei Reggiane, pensando che fossero altri due Hurricane in procinto di atterrare. I nostri tenenti “coraggiosi” sganciarono le loro bombe da 630 KG da una altezza di 20mt!. Però questa quota di sgancio risultò troppo bassa per perforare il ponte della portaerei e le due bombe esplosero vicino alla nave e le schegge causarono la morte di 6 marinai, ma nessun danno alle infrastrutture della nave. Analogamente anche il volo dell’S-79 radiocomandato andò a ramengo per inconvenienti tecnici. Si concluse così il grande attacco dalla Sardegna che registrò il massimo dello sforzo aereo dell’Asse in Mediterraneo nella guerra sul mare. Mai più italiani e tedeschi riunirono in un solo attacco 117 aerei della Regia Aeronautica e



58 della Luftwaffe. Il convoglio si stava però avvicinando al branco di lupi italiano. Per tenerli lontani il capo scorta ordinò di far esplodere ogni 10 minuti tra le 14.00 e le 19.00 due bombe di profondità su ogni lato della scorta da parte di altrettanti cacciatorpediniere. Il primo sommergibile che si avvicinò al convoglio fu il GRANITO. Molti altri riuscirono ad avere un contatto visivo ma solo l'EMO ebbe la possibilità di lanciare 4 siluri contro un presunto incrociatore senza risultato. L'AVORIO fu costretto ad immergersi dato che si trovò sotto attacco di bombe di profondità. Anche il COBALTO si trovò a distanza di siluri ma fu costretto ad immergersi (ma non rapidamente) a causa del caccia UTHURIEL che lanciando bombe di profondità danneggiò irrimediabilmente il sommergibile costringendolo all'emersione e fu così speronato dal caccia inglese. Il Cobalto affondò rapidamente ma l'equipaggio fu cavallerescamente salvato e portato a bordo con la perdita di soli due membri dell'equipaggio (il comandante del caccia fu in seguito redarguito dal capo della flotta per aver perso del tempo prezioso). Nel pomeriggio ci fu un'altra ondata di caccia bombardieri ed aerosiluranti della Sardegna ma senza esiti. Anche l'Aeronautica della Sicilia stava approntando un piano d'attacco utilizzando gli S-84, gli JU-87 italiani, gli S-79 ed i caccia MC-202. Vennero inviati 4 ricognitori, di cui uno fu abbattuto, che riuscirono comunque a segnalare con una sufficiente approssimazione il convoglio. Gli S-84 non riuscirono a partire perché erano sorte delle difficoltà nel montare i siluri e si rinunciò anche a 4 JU-87 che non furono potuti essere riforniti per tempo. Parteciparono all'azione anche 14 S-79 del Gruppo Bu-

scaglia. Alle 17.20 decollarono anche 20 Stuka tedeschi con la scorta di tutti i BF-109 disponibili. Ben 100 aerei si stavano dirigendo contro il convoglio Pedestal. Verso le 19.00 i radar della flotta inglese cominciarono a captare i primi segnali e ben 30 caccia vennero lanciati dalle portaerei. Però la vetustà dei caccia inglesi contro i moderni MC-202 e BF-109 assicurò una certa libertà di azione ai bombardieri ed agli aerosiluranti. I bombardieri non ottennero nessun risultato e la mala sorte fece sì che una bomba da 500 kg sganciata da un aereo italiano centrò la Corazzata Rodney ma invece di penetrare nella struttura della nave scivolò su una torre e cadde in mare. Due JU-87 italiani furono abbattuti con la morte dei piloti. Alle 18.44 mentre la scorta navale era impegnata ad affrontare gli S-79, tre Stuka tedeschi centrarono in pieno la portaerei INDOMITABLE causando molti danni e 50 vittime tra l'equipaggio. Miracolosamente la portaerei non affondò. Gli S-79 furono costretti a lanciare a quote basse ed a distanza notevole dei piroscafi. Fu danneggiato unicamente il cacciatorpediniere FORESIGHT. Per gli inglesi fu un successo tattico in quanto non era stato colpito nessun piroscalo. In serata l'aeroporto di Pantelleria fu preso quasi d'assalto, in quanto molti aerei rientrarono quasi tutti nello stesso momento intralciando l'ingresso nelle modernissime rimesse sotterranee, tanto è vero che un MC-202 precipitò da una altezza di tre metri distruggendone il velivolo ma senza danni per il pilota dato che era entrato nella scia di un altro MC-202. La perfida Albione aveva però programmato per la serata un bombardamento su questo aeroporto con alla guida il Comandante Pike, lo stesso del mitragliamento



*Affondamento del sommergibile Cobalto.*

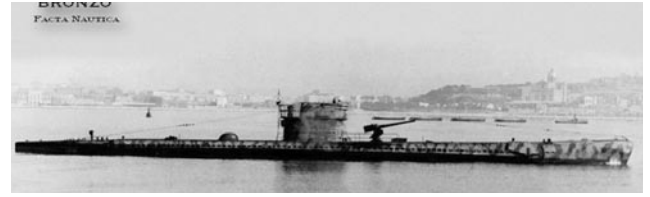


*La Dorset sotto attacco. Affondata il 13 agosto.*



*Il sommergibile Axum fu autore di uno degli attacchi sottomarini più straordinari dell'intera 2ª Guerra Mondiale.*

di Elmas e Decimo, ma il suo aereo si incidentò in decollo e la formazione di Beaufighter partì in ritardo. Gli inglesi arrivarono quando ormai era buio ma qualche pilota riuscì a vedere l'aeroporto e ne mitragliarono il complesso uccidendo un pilota italiano, Tenente Moretti, che stava entrando con il suo S-79 nella aviorimessa. 11 cacciatorpediniere inglesi intrapresero la strada di ritorno per Gibilterra in quanto il convoglio stava per arrivare a Malta dove sarebbe stato preso in consegna dai difensori dell'isola. Dato che si stava entrando nel Canale di Sicilia, venne cambiata la composizione del convoglio da quattro linee a due, sentendosi anche sicuri che nel corso della giornata non ci sarebbe stato nessun altro attacco, e non avendo ricevuto notizie sull'eventuale uscita delle corazzate da Taranto. Nello stesso momento però stavano decollando dalla Sicilia 30 JU-88 e 7 HE-111 ed il convoglio stava entrando nel territorio di caccia di ben 5 sommergibili italiani. Sono appena passate le 19.15 quando contemporaneamente i sommergibili AXUM e DESSIE avvistarono il convoglio. Il DESSIE per primo lanciò i 4 siluri di prora su un gruppo di mercantili ma nessuno colpì le navi. In questo stesso istante il convoglio si stava disponendo su due linee, con gli incrociatori che prendevano la testa della colonna. Questo fatto fece sì che l'attacco del Dessie passò inosservato. Il comandante dell'Axum si portò a quota periscopica e vide un incrociatore, un caccia ed un piroscafo (piatto ricco mi ci ficco). Intravista la possibilità di colpire più bersagli contemporaneamente, il Comandante Ferrini lanciava a ventaglio i 4 siluri di prora che per poco non procurarono un colpo definitivo al convoglio, in quanto uno dei bersagli colpiti fu la petroliera OHIO. La nave più importante della formazione. Un altro siluro danneggiò gravemente l'Incrociatore NIGERIA (nave ammiraglia della flotta) e l'incrociatore contraereo CAIRO, che



*Il sommergibile Bronzo.*

venne più tardi affondato dagli stessi inglesi. In seguito al siluramento il comandante della squadra Burroughs si trasferì sull'ASHANTI e in questo frangente il vicecapo Russel ordinò al convoglio due accostate d'emergenza per alterare la rotta e schivare così altri siluri. Ma questo ordine aumentò la confusione, alcune navi obbedirono, altre no. I mercantili formavano una massa confusa e disordinata dove ogni unità manovrava per conto proprio. Metà dei cacciatorpediniere vennero inviati ad aiutare le navi colpite. Inoltre, la NIGERIA ed il CAIRO erano le uniche che potevano parlare direttamente con i caccia intercettori. Un gruppo di Beaufighter stava rientrando a Malta quando ricevettero l'ordine di tornare sopra al convoglio in quanto erano stati intercettati gli aerei tedeschi, ma al loro arrivo mancando il contatto radio non furono in grado di rintracciare la formazione nemica. I tedeschi attaccarono con decisione ed il primo a cadere fu il piroscafo EMPIRE HOPE, gli HE-111 danneggiarono il BRISBANE STAR e danneggiarono il CLAN FERGUSON. Più tardi altri HE-111 rintracciarono il DEUCALION al largo delle coste tunisine e lo affondarono. Alle 21.05 toccò al Sommergibile ALAGI lanciare a ventaglio i suoi 4 siluri che colpirono leggermente l'incrociatore KENYA che resse bene all'esplosione. Nel frattempo, tra i piroscafi scoppiò il panico. Convinti di essere stati abbandonati dalla scorta invertirono la rotta per tornare a Gibilterra. Per concludere la festa dei sommergibili alle 23.46 il BRONZO lanciò tre siluri contro il piroscafo CLAN FERGUSON che affondò dopo un'ora.

#### **MA NON ERA ANCORA FINITA**

Il comando di Marina Trapani aveva distribuito ben 14 tra MAS e Motosiluranti ed i tedeschi contribuirono con altre 4. Il convoglio si era ricompattato ma si era allungato in quanto le acque



del Canale di Sicilia erano infestate di campi minati. Il primo contatto radar tra il convoglio ed i MAS avvenne poco dopo la mezzanotte. Le due siluranti tedesche furono intercettate. Una si salvò stendendo un campo fumogeno, l'altra fu colpita e con dei feriti a bordo rientrò a Porto Empedocle. Improvvisamente, per un errore, un proiettore si accese illuminando delle sagome, permettendo alla MS22 e M16 di avvicinarsi e di lanciare i propri siluri che colpirono il MANCHESTER, l'ultimo incrociatore che ancora non era stato colpito. L'esplosione uccise 13 uomini dell'equipaggio e la nave si fermò completamente. Vista l'impossibilità di ripararla fu fatta esplodere dagli stessi inglesi e i 433 uomini di equipaggio raggiunsero la terra ferma (Tunisia) e vennero internati dalle autorità francesi. La MS31 colpì con due siluri il mercantile GLENORCHY che fu abbandonato dall'equipaggio. Nello stesso momento raggiunsero il convoglio tre cacciatorpediniere inviati da Gibilterra. Però i nostri erano sempre in agguato. Il MAS552 alle 04.00 riuscì a colpire mortalmente il caccia WAIRANGI che fu abbandonato. Il MAS 554 colpì il piroscafo ALMERIA LYKES che fu successivamente evacuato ed il MAS 557 riuscì ad affondare il piroscafo SANTA ELISA che ebbe pochi superstiti in quanto il carico era costituito soprattutto da munizioni. Gli attacchi proseguirono fino all'alba. Mai prima di allora furono affondati tanti piroscafi in una sola azione e costituì un giusto vanto per i giovani co-

mandanti delle unità insidiose. Il successo fu dovuto grazie all'azione dell'AXUM che provocò lo sparpagliamento del convoglio.

### 13 AGOSTO 1942

Il Contrammiraglio Burroughs riunì all'alba del 13 quello che rimaneva delle navi da guerra intorno ai piroscafi convinto che il convoglio sarebbe stato attaccato dalla Marina Italiana, ma ciò non avvenne per vari motivi. La forza X contava su due soli incrociatori e 10 cacciatorpediniere. Nessuno aveva dormito e gli stanchi equipaggi erano al limite della resistenza fisica. Intanto il comando tedesco approntava i piani per il bombardamento delle prime ore della mattina. Da parte italiana vennero lanciati diversi ricognitori ed i reparti combattenti attendevano notizie da questi prima di partire. Gli aeroporti siciliani che erano stati attrezzati per questa spedizione erano Pantelleria con 5 S-79 e 25 MC-202, Castelvetro con 9 JU-87 e 10 S-84, a Chinusa 15 Cant Z.1007bis, 10 S-79 e 20 RE-2001. Dati errati inviati dalla ricognizione tedesca bloccarono a terra due terzi degli aerosiluranti disponibili e vennero lanciati solo gli aerei di Pantelleria e Castelvetro. I tedeschi fecero decollare 26 JU-

88, 16 JU-87 e 8 BF-110. Si andò anche a caccia dei relitti delle navi abbandonate ed uno JU-88 affondò definitivamente l'ALMERIA LYKES. Da Malta vennero fatti partire dei Beaufighter che non giunsero in tempo per il primo attacco degli JU-88. Uno di questi colpi



MAS 526.



MAS 25.



MAS camo.



*Riparazioni sulla portaerei Indomitable.*

con quattro bombe il piroscafo WAIMARAMA che esplose immediatamente dato il suo carico di carburante e munizioni. Nella foga del bombardamento uno JU-88 si schiantò sulla nave in fiamme. Le perdite di questa nave assommarono a 87 marinai. Alle 09.25 ci fu l'attacco degli Stuka italiani che persero due aerei senza aver colpito nessuna nave. Alle 10.50 avvenne il secondo attacco tedesco che con gli Stuka riuscirono a colpire il DORSET. Il secondo attacco italiano avvenne alle 11.25 ma la maggior parte dei siluri passarono lontano dai piroscafi grazie al muro della contraerea. Fu questo l'ultimo attacco di gruppo subito dal convoglio. Malta era vicina e anche gli Spitfire a bassa autonomia dell'isola erano in grado di intervenire. Infatti, la terza ondata di JU-88 rinunciò ad intervenire. Nel frattempo, la petroliera Ohio aveva grossi problemi di navigazione e si era quasi immobilizzata. Si avvicinò il piccolo caccia PENN a tentare di trainarla, ma tre JU-88 tentarono di nuovo di bombardarla e fu evacuata dall'equipaggio. Alle 18.18 tre piroscafi riuscirono ad entrare a Malta e vennero scaricati rapidamente. La salvezza dell'isola era comunque riposta nelle 11.500 tonnellate di nafta della Ohio. L'equipaggio fu fatto rientrare per esaminare i danni e venne poi affiancata ai due lati da altri due cacciatorpediniere che iniziarono a trainarla ad una velocità di 5 nodi. Continuava la ricerca delle navi danneggiate. Da Chinisia (Trapani) decollarono 6 S-79 divisi in tre sezioni da due. La prima avvistò il piroscafo Brisbane Star ma i siluri affondarono per difetto di regolazione, la seconda avvistò solo relitti e due imbarcazioni piene di



*Siluramento ad una nave inglese.*

naufraghi. La terza attaccò il cacciatorpediniere LEDBURY che ebbe una notevole fortuna dato che riuscì anche ad abbattere i due velivoli con la perdita totale di un equipaggio. Da Gerbini partirono degli JU-88 che per poco non affondarono il sommergibile italiano ALAGI. In un altro episodio di fuoco amico altri 7 JU-88 si lanciarono in picchiata contro il DESSIE che ebbe alcuni danni leggeri per le bombe cadute nelle vicinanze. Fortunatamente l'equipaggio ebbe il tempo di spiegare una bandiera italiana che allontanò gli aerei. Un rapporto di un ricognitore Cant Z.1007bis affermava di aver visto una portaerei ferma e per attaccare questo spettacolare obiettivo furono inviati ben 51 aerei italiani e tutti gli aerei tedeschi disponibili. Mentre le varie formazioni si stavano avvicinando alle coordinate comunicate, lo stesso aereo inviò un messaggio dicendo che l'avvistamento precedente era inesatto e precisò di aver scambiato l'Isola Bassa per una portaerei (non so se poi questo pilota fu fucilato!). Gli aerei tedeschi che erano partiti per il falso bersaglio furono dirottati altrove e riuscirono ad individuare la petroliera Ohio che fu colpita da altre bombe ma non affondò. Tre bombe degli JU-87 guidati dal Capitano Martin Massdorf centrarono in pieno il piroscafo DORSET e per questa ed altre imprese fu decorato con la croce di ferro. Ma la Ohio continuava miracolosamente a stare a galla.

## STORIA DI GUERRA n. 2

Faceva molto caldo il 13 agosto 1942 ed il mare era calmo come il placido Don. Ben 10 sottomarini italiani erano alla ricerca delle navi colpite e non

ancora affondate. Ad un certo punto in una zona a nord di Bizerta il BRONZO avvistò 4 zatteroni di legno con alberi e vele pieni di naufraghi del piroscalo CLAN FERGUSON affondato dallo stesso BRONZO. Il comandante Buldrini si avvicinò alle zattere parlando prima in italiano e poi in inglese chiedendo se ci fossero feriti gravi da aiutare. I naufraghi rifiutarono orgogliosamente e il sommergibile si allontanò, ma poco dopo ammarò un DO-24 del soccorso aereo tedesco che prese a bordo otto marinai ustionati. In seguito alle segnalazioni dell'aereo tedesco giunsero due MAS italiani (560 e 548) che recuperarono tutti gli altri 54 naufraghi. (che ne pensi Favino?). 4 S-79 riuscirono ad individuare l'incrociatore NIGERIA. Gli aerei vennero tutti colpiti dalla contraerea e furono costretti a sganciare i siluri da una distanza elevata. Anche un ricognitore JU-88 vide la nave ed avvisò il sommergibile tedesco U-73 con ai comandi lo stesso Rosenbaum che aveva affondato la Eagle, ma questa volta non fu fortunato. Per tutta la mattinata del 14 agosto gli aerei tedeschi attaccarono a più riprese il convoglio, ormai costituito solo da navi militari che non più vincolate nei movimenti dalla presenza dei piroscafi poterono sfruttare le loro doti di velocità e di potenza di fuoco. Senza colpo ferire gli aerei tedeschi rientrarono alle loro basi. La petroliera Ohio intanto stava dolorosamente arrivando a Malta. La nave era così danneggiata e quasi sprofondata che dal ponte era possibile toccare l'acqua di mare con una mano. Veniva trainata da due navi ma i cavi si spezzavano continuamente. L'Ohio fu circondata a questo punto da altre due navi e grazie a questo abbraccio fraterno cominciò

a muoversi alla velocità di 4 nodi. Venne ancora attaccata dagli Stuka italiani che la mancarono per un soffio. In questi attacchi feroci ci furono perdite dall'una e dall'altra parte.

### STORIA DI GUERRA n. 3

Oltre alla crudele statistica di guerra vi voglio raccontare di ben 3 episodi quasi collegati che ci possono far riflettere sul comportamento umano. Il 28 Luglio 1942 un Cant Z-506 ammarò al largo di Sapienza, nella Grecia sud-occidentale per recuperare i 4 uomini di equipaggio di un Beaufort di Malta abbattuto da caccia italiani. Dopo la cattura furono ristorati con sigarette e liquori e ospitati alla mensa ufficiali di Preveza dove passarono la notte. Il giorno dopo si imbarcarono per il volo di trasferimento a Taranto, ma nel corso del viaggio gli inglesi disarmarono l'equipaggio italiano, che era anche accompagnato da un carabiniere e costrinsero il pilota a portarli a Malta. Qui secondo un rapporto della RAF, furono accolti alle stesse condizioni aprendo una bottiglia di vino. Data la mancanza di idrovolanti di soccorso inglesi il Cant fu inviato a cercare l'equipaggio di un Beaufighter abbattuto e che si sarebbe trovato su un canotto.

### GIOCO DEGLI INGANNI O INCREDIBILI COINCIDENZE

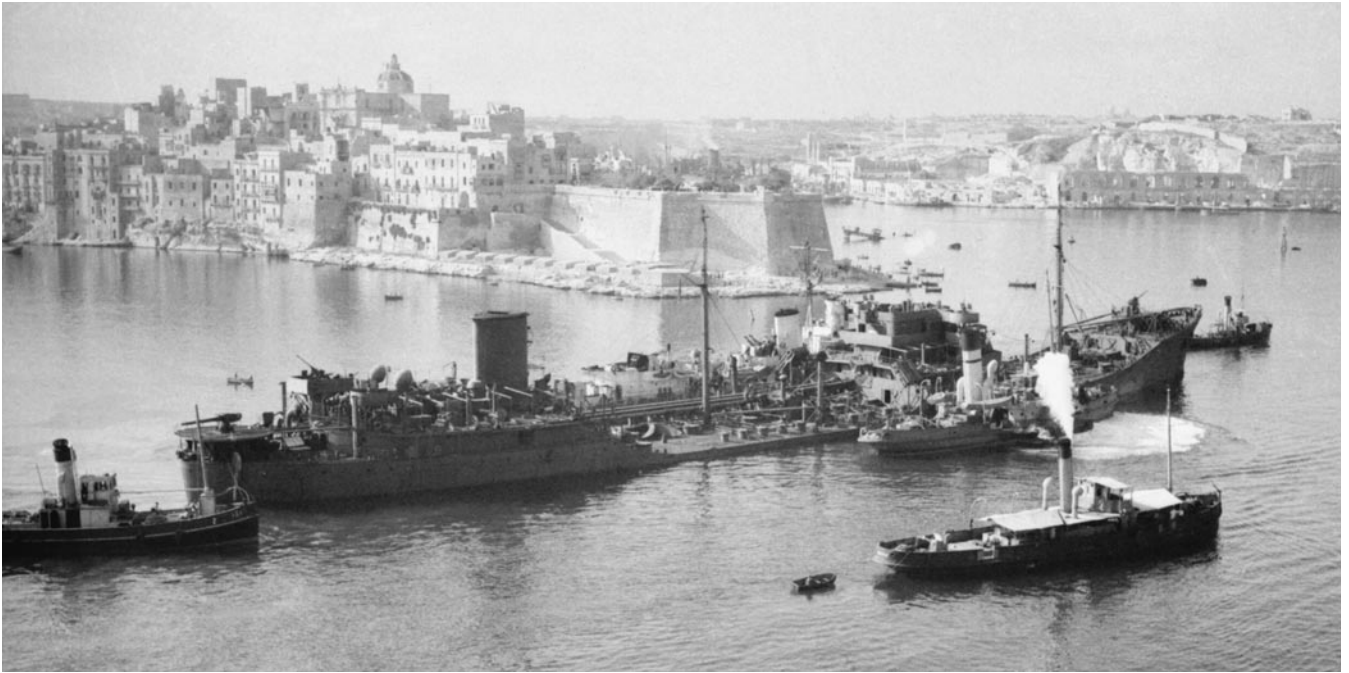
Il giorno dopo 4 Beaufighter notarono un canottino di colore giallo come in uso alla RAF; invece, si trattava del battellino del Capitano italiano Cumbat che era caduto in mare con il suo Stuka. Il colore giallo uscì da un sacchetto di fluoroscen che usciva



*Bristol Beaufighter.*



*Dornier DO-24 utilizzato fino agli anni '60 con il SAR spagnolo.*



*Ingresso della Petroliera Ohio nel porto di La Valletta.*

al contatto con l'acqua di mare per far individuare meglio i piloti abbattuti. Visto che si era trovato il canotto, 3 Beaufighter tornarono alla base lasciando il quarto come guida per i soccorsi. Più tardi questo velivolo fu sostituito da un altro pilotato da un francese di nome Maurice. Mentre il Cant Z-506 si stava dirigendo al punto d'incontro alcuni caccia inglesi cominciarono a mitragliarlo avendolo giustamente scambiato per un aereo italiano. Nel frattempo, un idro DO-24 stava cercando i superstiti di uno JU-88 abbattuto. Il pilota tedesco riuscì a vedere il canotto di Cumbat così come il radar di Malta che avvisò il Beaufighter di non intervenire e lasciare i superstiti all'aereo tedesco. Così il DO-24 poté ammarare senza problemi portando in salvo Cumbat ed il suo mitragliere ferito a Siracusa.. Ma non è finita qui. Effettivamente il Beaufighter abbattuto aveva avuto il pilota ucciso ed il secondo si trovava in acqua col il suo giubbotto di salvataggio, ma non era arrivata la sua ora. Casualmente vide un altro canotto con a bordo l'equipaggio di un altro Stuka italiano abbattuto. Gli italiani lo issarono a bordo e si divisero acqua ed il poco cibo a disposizione. Due giorni dopo vennero salvati da un altro DO-24.

Alle 02.30 del 15 agosto la Ohio arrivò di fronte al Grand Harbour di Malta e grazie all'arrivo provvidenziale di tre rimorchiatori fu impedito alla petroliera

ed ai caccia che la accompagnavano di scivolare sui vicini campi minati. Alle 08.00 riuscì ad entrare nel porto di La Valletta ed il carico di nafta fu scaricato in 60 ore. MALTA era salva! Il capitano della nave D.W. Mason ricevette dal Re la Croce di San Giorgio quale riconoscimento del coraggio dimostrato da lui e dal suo equipaggio. Ma al costo di quante morti? C'est la guerre, mon amies. Nel settembre del 1946 la nave fu portata al largo e fu affondata a cannonate. La PEDESTAL per l'entità delle forze navali ed aeree di protezione impiegate, non solo fu la più grande e complessa operazione di ogni tempo messa in atto per scortare un convoglio di rifornimento ma si mostrò la più costosa tra quelle svolte in Mediterraneo dalla Marina Inglese. Su quattordici piroscafi ne arrivarono solo quattro con la perdita di una portaerei, 2 incrociatori, 1 cacciatorpediniere oltre ad altre navi che subirono danni più o meno seri. Il prezzo pagato in vite umane fu di 350 tra ufficiali e marinai. Le portaerei persero 29 aerei e la Raf quattro Spitfire di Malta, un Beaufighter ed un Sunderland. Secondo Churchill fu valse la pena pagare questo prezzo e aggiunse: «*Il nemico considererà questa come una grande vittoria sul mare e sarebbe così se non si tenesse presente l'importanza di Malta per i piani futuri - 14 Agosto 1942*». In effetti l'aver portato sull'isola con un terzo del convoglio 47.000 tonnellate di rifornimenti dei quali

11.500 di nafta ed il resto di provviste varie salvò Malta da una resa inevitabile e le permise di combattere fino alla seconda metà di novembre. In questo mese arrivò un convoglio di 4 mercantili da Alessandria infrangendo definitivamente il blocco che l'Asse aveva esercitato fino a quel momento. Dall'isola fu possibile così attaccare con efficacia ed ottimi risultati i convogli diretti in Libia e l'incremento delle perdite fece rinviare l'offensiva di Rommel.

Da parte italiana e tedesca bollettini di guerra, stampa, radio non ebbero alcun dubbio nel vantare una meritata grande vittoria, in quanto apparve subito chiaro che nel confronto delle perdite e dei danni, il prezzo pagato dall'Asse fu molto inferiore rispetto a quello pagato dal nemico. La Battaglia di mezzo agosto costò comunque all'Asse ben 62 aerei, 42 italiani e 19 tedeschi, oltre il notevole logorio causato dalla intensa attività ed al materiale di volo che ebbe notevoli ripercussioni nei giorni a venire.. Ora qualche statistica: da parte inglese furono impiegate 117 unità navali e circa 350 aerei. Le marine dell'Asse schierarono contro il convoglio 69 unità e circa 600 aerei (350 italiani e 250 tedeschi). Tra i mezzi di nuova concezione l'Aeronautica Italiana impiegò le moto bombe FF, il velivolo radiocomandato S-79, le bombe perforanti da 600 kg trasportate dai RE-2001, e la Luftwaffe utilizzò per la prima volta intensamente gli aerosiluranti della scuola di Grosseto.

Dal punto di vista navale la Regia Marina utilizzò le sue nuove Motosiluranti ed i tedeschi agirono per la prima volta con sommergibili e motosiluranti nel Mediterraneo contro un convoglio. Dato che il contrasto fu esercitato solo da MAS e Sommergibili i risultati conseguiti dalle forze dell'Asse furono eccezionali. In ventisette attacchi vennero lanciati settantasette siluri e di essi diciassette raggiunsero il bersaglio. I risultati migliori dell'aviazione vennero conseguiti dai velivoli tedeschi che lanciarono 26 siluri di cui 3 giunsero a bersaglio. Invece gli aerosiluranti italiani nonostante gli sforzi compiuti e le perdite subite effettuarono ben 111 missioni sganciando 87 siluri di cui solo uno andò a segno affondando il caccia FORE-SIGHT. I motivi furono molteplici: il mitragliamento di Elmas e Decimo che distrusse alcuni S-79, il mancato approntamento dei RE-2001 che furono inviati in Sardegna per la prima volta e mancanti di meccanici, mancanza di caccia di scorta a lunga autonomia, le bombe FFF che non funzionarono, ma il vero scandalo fu la mancanza di partecipazione delle corazzate che avrebbero dato il colpo di grazia definitivo al convoglio. In definitiva anche se il possesso di Malta da parte dell'Asse non sarebbe stato decisivo per l'esito della guerra nel Mediterraneo, l'unica occasione per neutralizzare l'isola per il suo esaurimento venne perduta perché il Comando Supremo non seppe opporsi alla volontà di Supermarina di ritirare le divisioni navali. Per questo si può affermare che la Battaglia Aeronavale di Mezzo Agosto 1942, importante successo tattico degli aerei, dei sommergibili e delle unità insidiose italiane e tedesche, rappresentò dal punto di vista strategico una vittoria inglese di effetto risolutivo.



*Portaerei Indomitable.*



*S-79.*

# RECENSIONI

## DORNIER WAL LA STORIA OPERATIVA DEI WAL COSTRUITI A MARINA DI PISA

*Andrea Morelli*

Editore

Media Print Editore, pagg. 428

L'autore

Federigo Federighi, nato a Pisa nel 1946, è una delle colonne portanti del gruppo di lavoro dei Gabarda. Da sempre un appassionato di aeronautica Federigo Federighi pratica il volo turistico, vanta collaborazioni con Aviazione e Marina, Volare e Ali Antiche ed è uno dei fondatori del periodico JP4 Mensile di Aeronautica. Entrato nel mondo del collezionismo aeronautico, Federigo ha partecipato al restauro del monoplano Gabardini e del suo motore Gnome Rhone e dei piani di coda di un Savoia Marchetti S79, che hanno fatto bella mostra di sé al Campo 100, durante le celebrazioni del Centenario dell'AM.

Veste editoriale

Il libro, a colori, è di grandi dimensioni (circa 29,5 x 20,5 x 2,5 cm) e presenta una veste editoriale elegante. La copertina è rigida. Il libro è strutturato in una serie di capitoli raggruppati in modo logico:

Presentazione dell'autore

Storia del sito produttivo di Marina di Pisa ed elenco dei velivoli prodotti

Elenco dei paesi acquirenti dei Dornier Wal e destinazione d'uso degli apparecchi

Storia dei singoli Dornier

Descrizione e caratteristiche tecniche dei velivoli, con l'elenco dei motori impiegati

Ringraziamenti e bibliografia

La qualità della scrittura è consona al pregio del volume e l'impaginazione bilancia in modo egregio le parti di testo, le foto, le illustrazioni e le tabelle. L'opera è di facile lettura e le tabelle permettono

di visualizzare "al volo" le caratteristiche tecniche dei velivoli. La documentazione fotografica e iconografica è notevole e abbondante. Scorrendo il testo si nota che alcune etichette dei profili dei velivoli appaiono leggermente sfuocate, difetto che sarà eliminato nella prossima ristampa del volume.

Contenuti

Il libro illustra la storia del sito produttivo dei Dornier Wal di Marina di Pisa, attivo dal 1921 fino al marzo 1934, anno che vide l'uscita della

Dornier e la fine della costruzione dei suoi idrovolanti, tecnicamente datati. Il sito pisano costruì direttamente o realizzò i componenti (assemblati in altri siti, sia italiani che esteri), di 149 idrovolanti.



Società Industrie Aeromarine Gallinari - Società Anonima Italiana

Costruzioni Meccaniche (S.A.I.C.M.) - Costruzioni Meccaniche Aeronautiche Società Anonima (C.M.A.S.A.) - Piaggio Finalmarina

All'indomani del trattato di Versailles (giugno 1919) la Germania si trovò costretta a trasferire la costruzione di velivoli a motore all'estero e l'Italia, oltre a offrire partner disposti a partecipare al finanziamento dell'impresa, metteva sul piatto della bilancia una buona organizzazione industriale. Il Conte Ubaldi de Capei, in affari con la Dornier e ben introdotto nell'ambiente finanziario di Genova, avviò la ricerca di un sito produttivo di pari passo con il progredire del progetto societario. La scelta cadde sul sito di Marina di Pisa della Società Gallinari, che aveva maturato una qualche esperienza nella costruzione di idrovolanti in legno. Dal canto suo Claude Dornier era un valente progettista, che



aveva lavorato prima sui dirigibili e per passare agli idrovolanti fondando la società Dornier Metallbauten. Il 17 dicembre 1921 nasceva la S.A.I.C.M. con sede a Pisa, alla quale parteciparono con quote di capitale il gruppo Marescalchi, Odero, Piaggio e altri, e il cui personale includeva anche tecnici tedeschi. Nel 1925 il capitale passò da un milione a sei milioni di lire e la società cambiò il nome in C.M.A.S.A. Man mano che l'esperienza dei tecnici italiani cresceva, il personale tedesco si riduceva. La presenza di Piaggio e la mole di lavoro favorirono la collaborazione con la Piaggio Finalmarina, che assemblò alcuni Dornier da "Kit" ricevuti dalla C.M.A.S.A., pratica poi che si estese anche all'estero sulla base di accordi tra la Dornier e i paesi di destinazione gli idrovolanti. Col decadere delle clausole armistiziali la Dornier perse interesse nello stabilimento italiano, fatto che si concretizzò nell'uscita dalla società della Dornier e l'ingresso della

Fiat, con gli accordi del 1933. A partire dal 1934 le nuove realizzazioni furono targate "Marina Fiat".

**Caratteristiche tecniche del Dornier Wal**  
 Caratteristica principale dell'aeromobile monoplano bimotore fu la sua modularità, essendo stato progettato per parti separate: scafo, pinne, capriate, navicella, motori, ali e impennaggi. Tale progettualità rimase inalterata, fatta eccezione per la potenza crescente dei motori (le potenze oscillavano da 600 a 1280 HP), il peso (da 5200 a 7300 Kg) e l'autonomia (da 600 a 3000 Km). La robustezza della macchina consentiva anche di realizzare velivoli su misura, adibiti, come vedremo, ai più svariati scopi. Il Dornier Wal fu realizzato in due "tipi" diversi: il "tipo militare", per bombardamento e ricognizione lontana, e il "tipo cabina", per il

trasporto passeggeri. Lo scafo era in metallo, acciaio per le strutture essenziali e duralluminio per le altre parti (fatta eccezione per i rivestimenti di ali, parti mobili e piani di coda, ricoperti da tela) ed era composto da venticinque ordinate e cinque compartimenti stagni. La stabilità in acqua era garantita da due pinne a tenuta divise in compartimenti stagni ispezionabili. Il tipo militare era dotato di comandi di pilotaggio doppi, sgancio bombe, dispositivi di puntamento. All'estrema prua era stata ricavata una torretta girevole sulla quale poteva essere installata una mitragliatrice. La seconda postazione difensiva si trovava invece

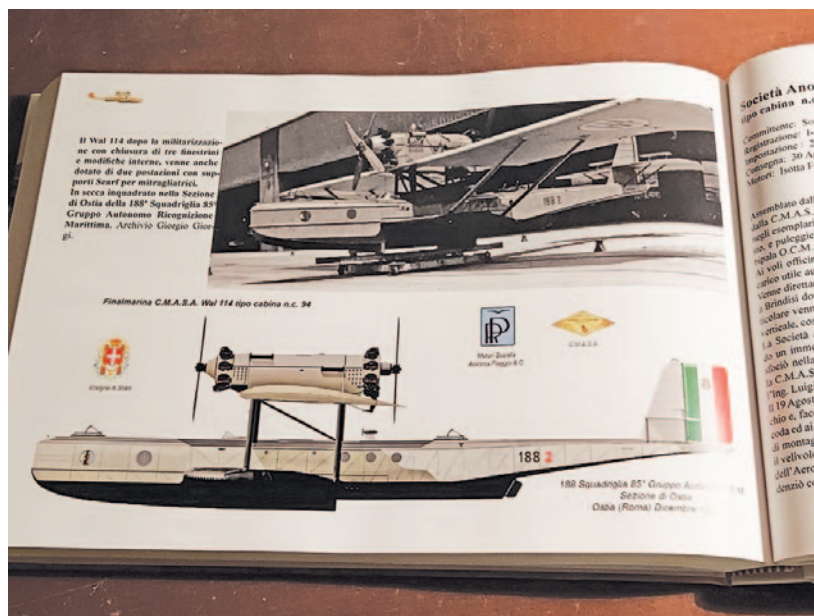
circa a metà fusoliera, verso poppa. Sui fianchi dello scafo erano montati quattro supporti portabombe per ordigni fino a 250 Kg, a sganciamento manuale o elettrico.

Il "tipo a cabina" prevedeva un arretramento fino alla capriata supporto motori del posto di pilotaggio che permet-

teva di ricavare a prua una cabina passeggeri in grado di ospitare su poltroncine o divanetti da otto a dieci passeggeri. La prua si completava con un piccolo compartimento a botola ad accesso esterno, dove erano tenuti gli accessori marinari. Il vano bagagli era localizzato posteriormente, dopo la sezione centrale, che ospitava i serbatoi e una piccola sala radio.

La navicella di supporto ai motori ospitava i dispositivi di messa in moto e la strumentazione di controllo dei motori; era collegata allo scafo da una robusta intelaiatura e ospitava i serbatoi di lubrificante, dotati di radiatori di raffreddamento. Alla navicella si accedeva in volo tramite un'apertura ventrale. Due pompe tipo A.M. o Lamblin provvedevano al sollevamento del carburante.

Le ali erano perfettamente simmetriche e si as-





sottigliavano alle estremità per raccordarsi con il tubo di chiusura. Gli alettoni erano montati su cuscinetti a sfera ed erano compensati da piccoli piani di duralluminio anteriori e posteriori, collegati ai cuscinetti e dotati di viti di regolazione. Le ali erano collegate alle pinne da quattro montanti in duralluminio. L'impennaggio, che presentava una struttura a longheroni e centine, presentava una deriva che formava il sostegno a tutta la struttura ed era rivestito in lamiera di alluminio. Il timone di direzione era rivestito in tela come il piano orizzontale, anch'esso con struttura a longheroni e centine. Il timone di profondità era compensato da pia-  
netti in duralluminio.

La trasmissione dei comandi avveniva via cavo di acciaio ispezionabile. Il carrello di atterraggio era costituito da ruote galleggianti ma zavorrate, collegabili tramite un tubo all'alloggiamento circolare ricavato nelle pinne. Prima di portare il velivolo a terra era necessario installare montanti aggiuntivi tra il punto di attacco dei montanti alari e i longheroni d'ala presso la navicella, in modo da proteggere l'aereo da carichi anomali. Nel corso degli anni furono apportate modifiche, possibili grazie alla flessibilità e alla modularità del progetto Dornier Wal.

#### Diffusione del Dornier Wal

Come si evince dai prospetti riportati nell'opera, il Dornier Wal "colonizzò" tutto il pianeta e quindi si adattò, con poche modifiche, a tutti i climi e a svariate tipologie di uso, sia civile che militare. Tra queste spicca l'allestimento per le trasvolate artiche. Andando con ordine le nazioni che acquistarono il Dornier Wal furono le seguenti.  
Sud America: Argentina, Brasile, Cile, Colombia,

Uruguay

Europa: Germania, Inghilterra, Italia, Norvegia, Olanda, Portogallo, Spagna, Russia, Jugoslavia  
Asia: Giappone

Per ogni paese l'autore descrive l'impiego dei velivoli, le compagnie aeree che li immatricolarono e le relative livree.

#### Storia dei singoli Dornier Wal

L'autore, attraverso una ricca documentazione fotografica e una dettagliata ricerca storica, riassume la storia di ciascun Wal uscito dai cantieri di Marina di Pisa e di Finale Marina, dal collaudo

dei velivoli, al loro trasporto al sito di consegna (direttamente in volo oppure smontati, imballati e spediti via nave), al collaudo in situ fino all'impiego e alla dismissione. Tra questi voglio citare i Wal n° 36 e 37, scelti dall'esploratore Roald Amundsen per l'esplorazione del Polo Nord.



#### Conclusioni

In sintesi il libro narra la storia operativa dei Wal costruiti a Marina di Pisa dal 1921 al 1934, con dovizia di particolari, documentazione fotografica e iconografica di qualità. Dall'insieme emerge la passione dell'autore per la storia aeronautica del suo territorio, l'amore per il volo e per gli aerei. A tale proposito si deve sottolineare che gli idrovolanti dettero un profondo impulso allo sviluppo tecnologico della scienza del volo. Il Dornier Wal fu una macchina estremamente versatile e di grande valore progettuale, come testimoniato dalla sua diffusione a livello mondiale e dai molteplici utilizzi. Per concludere, un volume di grande valore che accende un faro sulla storia del nostro territorio e sul suo ruolo fondamentale nell'aviazione italiana.

## MI PRESENTO: STEFANO BLASETTI

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

Ancor prima di leggere e scrivere, anche se avevo solo due anni, il ricordo sbiadito della TV in bianco e nero del primo uomo sulla Luna, il LEM giocattolo a batterie dal quale difficilmente mi separavo e gli innumerevoli modellini a batteria dei velivoli dell'ATI, della TWA dell'Alitalia. Mi incuriosivano le orbite dei satelliti artificiali, i "Vagoni Volanti" che anche a bassa quota sorvolavano in formazione i cieli della Versilia. Mio padre il fine settimana mi portava al Cinquale, in Versilia, a vedere volare gli aerei da turismo ma la livrea delle "Tigri Volanti" (Curtiss P-40) dipinte sugli hangar era quella che mi impressionava di più. Vederne uno vero volare era sempre stato il mio sogno.

Senza ombra di dubbio i fumetti degli anni '70 che rievocavano la battaglia nei cieli di Inghilterra tra Alleati e forze dell'Asse, mi hanno avvicinato ai nomi dei più importanti velivoli da caccia e da bombardamento inglesi e tedeschi. Mio nonno materno è stato aviere della Regia Aeronautica a Guidonia, era marconista e ha volato sugli S.79, ma sinceramente Antifascista, fuggito dalla prigionia tedesca. Mio nonno paterno era invece in forza alla difesa antiaerea a Roma nel corso della Seconda Guerra Mondiale, ed era sinceramente Repubblicano.. Mio zio è stato a lungo impiegato presso società di telecomunicazioni ed aerospaziali.

Per la serie il caso non mi fa mancare nulla. Un mio carissimo amico è il nipote di quell'Ulisse Riganti che fu direttore degli stabilimenti Caproni di Predappio. In qualche modo storia, missili, volo ed elettronica hanno fatto presto parte della mia vita anche se la mia formazione professionale si è evoluta nel complesso mondo italico delle



concessionarie autostradali.

Come dire... testa per aria (loto per aria) ma i piedi gommati per terra!!!

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

Mi diploma in elettronica. Tuttavia la storia, la curiosità, la passione per il trekking, l'innato cercare tutto ciò che è cultura fuori dall'ordinario ed un certo senso "pionieristico" del viaggiare in solitario mi ha portato in Norvegia, in Alaska, alle isole Svalbard e qui in particolare a Virgohamma, nella Baia del Re a Ny Alesund, in Canada. Ho impattato a volte anche casualmente i nomi di celebri trasvolatori come André, Nobile, Amundsen, Cartier, ricercatori e cartografi come Julius Payer. Per far questo ho impiegato ogni mezzo, dall'aereo, all'idrovolante, al rompighiaccio, all'elicottero alla canoa, al gommone militare.

Mi sono quindi appassionato ai profili dei pionieri



dell'esplorazione e alla fine inevitabile è stato consolidare poco per volta la passione per l'aviazione e per quegli uomini che l'hanno resa possibile sino alla massima espressione dei giorni nostri.

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

Negli ultimi anni, specie a causa della forzate quarantene dovute al COVID ho rispolverato la passione per l'aeromodellismo in scala 1/72 che mi ha portato a rintracciare volumi e raccolte sia sulle schede tecniche dei velivoli della I e II guerra mondiale che sulla storia dell'aviazione e degli aviatori, riscoprendo il valore, la genialità, la temerarietà della nostra storia e dei nostri aviatori. Miei abituali terreni di "caccia" sono diventate le bancarelle di libri e riviste d'epoca, convegni, poster, foto, tutto ciò che ha a che fare con qualcosa che decolla.

### **Quali emozioni ha suscitato e suscita tale interesse?**

Quando oggi ho la possibilità di vedere e toccare anche solo un frammento di ala o una deriva o di un motore il pensiero oltre che all'efficienza tecnica del velivolo cui apparteneva va al pilota alla storia dei progettisti e degli uomini che sono dietro ad ogni singolo bullone, rivettatura o disegno.

### **In quale misura la condivisione diretta con altri appassionati ha inciso ed incide sulla**



### **crescita dell'attenzione nei confronti dell'argomento?**

In ogni disciplina umana non ci può essere crescita se non c'è condivisione o confronto. L'uniformità schiaccia la conoscenza, il confronto e la condivisione favoriscono la crescita. Ho avuto modo di scoprire tutto ciò con il mio davvero fortuito e prezioso incontro con Mario Federighi e i Gabarda. Il Gabardini esposto a Lucca è stata una scossa emozionale, "sentire" e non solo guardare un aereo unico nel vero senso della parola. È stata una autentica fulminazione.

La frequentazione dell'Archivio Storico Federighi, anche se la mia iscrizione è davvero ancora fresca di retta, mi ha dato modo di vedere in punta dei piedi cosa vuol dire amore e passione per il volo, la conservazione, il restauro, di velivoli ed accessori e scenari, l'archiviazione, di come sia importante trasmettere alle generazioni un patrimonio documentale, motoristico, aeronautica che altrimenti andrebbe perduto.

### **In che ruolo ti vedi all'interno dell'associazione?**

Sicuramente nel ruolo di "Federico" il Gabarda, come ormai per merito di Mario tutti i Gabarda mi riconoscono. Gabardino di fresco credo che adesso sia più opportuno mettersi al servizio dell'Associazione, dividerne le difficoltà, le inclinazioni, le aspettative ed i progetti. Certamente la passione di aeromodellista e il "culto" per la storia può sicuramente tornare utile nella ricerca storico-documentale e nella divulgazione, la parlantina non mi manca.

### **In che cosa possiamo migliorare?**

Per quanto mi possa essere concesso di affermare in questa sede, all'inizio del mio cammino in Associazione, ci sono un importanti "work in progress" in vari settori, per la competenza e la capacità di ogni singolo componente e per i progetti che si stanno prefigurando.

Credo che ci si trovi di fronte a quel gradino importante di crescita che da associazione culturale di amici e appassionati, piloti, competenti, porta ad una ancora più ampia visibilità nazionale nell'ambito dei patrimoni storici e culturale, senza però perdere quella genuinità e quella goliardia indispensabile per fare ciò che si ama.



*Dr. Gent*  
medical cosmetics



Per scoprire il punto vendita  
più vicino a casa tua  
vai su [dr-gent.it](https://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](http://www.archivistoricofederighi.it)

 Archivio Storico Federighi