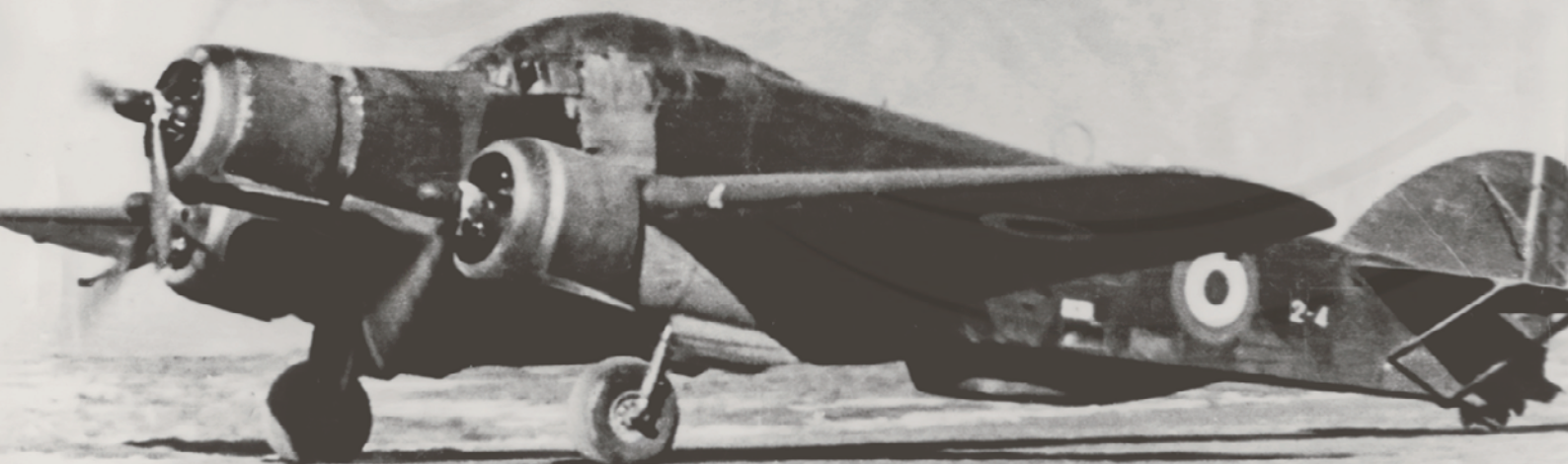




ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI

Il somarello Jack

N.33 - 2026



La copertina del Somarello



Con questo numero iniziamo a proporre alcune copertine che Il Somarello Jack dedica alla rinascita della Aeronautica Militare italiana. Le foto che utilizzeremo per realizzare questa serie provengono tutte dal nostro archivio. Partiamo con la celebrazione di quel gruppo di uomini che sugli aeroporti dell'Italia meridionale proseguiva la propria attività nonostante la disfatta in atto nel più vasto ambito nazionale. Furono questi uomini che con tenacia andarono lentamente a ricostruire ed organizzare l'Aeronautica Militare. Quegli anni vennero vissuti con difficoltà per gli appartenenti all'Arma visti gli scarsi mezzi a disposizione ed i velivoli sopravvissuti o ceduti dal nuovo alleato, pochi e spesso malridotti. Tra i velivoli di costruzione nazionale recuperati ed utilizzati anche nel primo dopoguerra troviamo il SIAI Marchetti S.M. 79 "Sparviero", un velivolo che caratterizzò un intero periodo della nostra storia aeronautica sia per le gesta compiute durante il periodo di pace che durante il conflitto.

Il primo prototipo apparve nel 1934 riproponendo la formula cara all'Ing. Marchetti già adottata sui predecessori dello Sparviero. Pur essendo destinato al mercato civile, le caratteristiche brillanti dimostrate fin dai primi voli ne consigliarono l'impiego, dopo aver demolito una serie di primati, come bombardiere. Per dare un'idea utile a valutare il contributo di questo velivolo alla nascente Aeronautica dopo il 1943 alcune fonti danno una consistenza iniziale di 34 velivoli, non tutti efficienti, ma utili per fornire parti di ricambio, che si riduce a 22 velivoli a dicembre dello stesso anno. Questo primo periodo vede gli Sparviero impegnati nelle missioni, che oggi definiremmo Joint, con gli Alleati principalmente in seno al 132° Gruppo T (Trasporti) grazie alla trasformazione del bombardiere in aereo da trasporto. Una nota personale: ho avuto la fortuna di poter salire all'interno di uno dei due S.M. 79 conservati e ancora integri ed è difficilmente immaginabile come un tale velivolo potesse portare

anche dei passeggeri, compito che il 132° portò a termine oltre alle classiche missioni di trasporto merci. Alla fine della guerra europea una parte dei velivoli sopravvissuti operò, per un certo periodo, con il Gruppo Trasporti, basato a Centocelle, con il compito di Corrieri Aerei Militari svolgendo i servizi richiesti fino al 1953. Quello che succederà ai velivoli ritirati dal servizio non è una bella storia per chi, come noi Gabarda, guarda alla conservazione della storia dell'aviazione, basti pensare che i velivoli arrivati fino ai giorni nostri provengono tutti dalla Aeronautica Libanese a cui erano stati ceduti.

La foto di copertina ritrae un S.M. 79 del secondo Gruppo T. in rullaggio da uno degli aeroporti del meridione. Sono vistose le varie riparazioni di fortuna ed i tanti segni d'usura del velivolo. Questa prima copertina è dedicata a questi uomini che continuarono a servire l'Aeronautica Italiana nella Guerra di Liberazione e contribuirono alla rinascita dell'Aviazione Militare nel dopoguerra.

Il somarello Jack
Rivista periodica

N.33 - 2026

Finito di comporre nel settembre 2026

 www.archiviostoricofederighi.it

 Archivio Storico Federighi

INDICE

EDITORIALE Paolo di Biagio	4
HANGAR G RACCONTA - FESTA Mario Federighi	5
SALVATORE TEJA Federigo Federighi	9
UN PILOTA SU POLA Mario Federighi	11
MISSING IN ACTION N. 6066 Alessandro Santarelli	18
SULLE TRACCE DEL CONCORDE: 1ª PUNTATA Edoardo Govoni	22
INNESCO PER CARICA DI SEGNALAZIONE Federigo Federighi	27
MODELLISMO: CACCIA ALLEATI DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE Andrea Morelli	29
RECENSIONI: L'ARALDICA DELLA REGIA AERONAUTICA 1923-1943 - VOLUME 1 Andrea Morelli	35

PREFAZIONE

di Paolo Di Biagio

Cari Gabarda, come va? Siete sopravvissuti a questa estate di m.? C'è qualcuno che ha osato dire che è stata un'estate da rimpiangere perché le altre saranno più calde!

Bando alle ciance. Per fortuna Mario Federighi ci delizia con il suo Hangar G Racconta dove c'è un excursus sui viaggi a Lecce e a Grosseto in eventi sponsorizzati dall'AM del nostro Gabardini. Adirittura il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, il Generale di Squadra Aerea Antonio Conserva lo ha voluto toccare, passando in rassegna anche i nostri Gabarda visibilmente emozionati. Mario parla del futuro e dovremmo continuare noi "giovani" Gabarda a proseguire nel suo sogno con l'immissione di forze nuove ed entusiaste per il bellissimo mondo dell'aviazione. Ora sono i droni il futuro da Terminator, ma lo spirito che nacque dai pochi metri fatti dai Fratelli Wright, dal migliaio e più piloti che si sono addestrati con il Gabardini deve rimanere più forte che mai.

In questo numero casualmente abbiamo due articoli riguardanti piloti della Prima e della Seconda Guerra Mondiale con il racconto delle Missioni su Pola scritto sempre da Mario Federighi riguardante il pilota Darby ed il suo Caproni e specialmente i suoi pizzini, documenti storici incredibili. L'altro scritto da Federigo Federighi, con alcune ottime foto e la storia del Capitano Teja e del suo Reggiane 2001. Per la rubrica Modellismo Andrea Morelli ci mostra alcuni modelli di caccia alleati della II Guerra Mondiale ed una domanda sorge

spontanea? Dove metterà o dove ha messo tutto questo ben di Dio, dato che la moglie forse lo mette a dormire nella cuccia del cane dato che la casa è un museo? Sto chiaramente prendendo in giro benevolmente Andrea anche se sono un po' geloso di tutto quello che ha fatto.

Quando i Federighi andarono a Villa Caproni per ritirare le eliche e quant'altro, Federigo trovò uno strano coperchio che alloggiava un bossolo di cartuccia utilizzata... Ma non posso rivelare tutto io. Leggetelo

Alessandro Santarelli nella sua continua ricerca di aerei caduti in Toscana ci parla dell'abbattimento di un P-47 Thunderbolt il 25 giugno 1944 a tre miglia da Fucecchio

La Recensione di Andrea Morelli riguarda un libro di Giorgio Catellani: Araldica della Regia Aeronautica 1923-1943 Volume I.

Edoardo Govoni ci racconta della storia del più emblematico aereo dell'aviazione civile che rese le comunicazioni aeree, come le avevamo conosciute finora, obsolete: il Concorde.

È in preparazione il Somarello 34, ultimo appuntamento del 2026 e rivolgiamo sempre un invito ai Gabarda ed ai nostri lettori di mandarci qualche articolo, recensione, avvenimento aeronautico in maniera da rendere l'uscita del Somarello Jack un qualcosa che fa la differenza.

HANGAR G RACCONTA - FESTA

di Mario Federighi

In questo numero il racconto su quello che succede ogni volta si apre l'Hangar G comincia a diventare arduo, ma testardamente la rubrica continua. Questo racconto è iniziato il 2 giugno u.s quando, con molto dispiacere, assistevo alla parata della Festa della Repubblica sui Fori Imperiali spazzazzato sul divano di casa trasmessa in diretta su RAI 1. Il dispiacere principale era quello di non poter essere dietro ad una transenna ad applaudire ed emozionarmi nel veder sfilare coloro che, con il loro servizio, difendono il diritto di tutti noi italiani di poterci definire liberi in un paese democratico; però il dispiacere più grande è stato quello che mi ha generato dover ascoltare la cronaca della parata, telecronaca eseguita con il solito linguaggio odierno che nella moda del politicamente corretto si trasforma in un susseguirsi di errori ed omissioni volute. Alle volte addirittura arrivando a sfregiare i concetti degli assetti proposti durante la parata. Nel 1987 ho servito il mio paese nei paracadutisti e mi aspettavo di sentir

uscire dagli autoparlanti della TV il grido Folgore al momento del passaggio sotto la Tribuna d'Onore ma, caso strano, in quel momento preciso la telecamera è andata a cercare qualche particolare diverso ed il telecronista ha raccontato qualche cavolata pur di non dover accettare il fatto che le nostre Forze Armate hanno un passato, un presente ed un futuro che le lega in maniera indissolubile. Ma vedere la cerimonia mi emoziona ogni volta e pertanto qui finisce la polemica.

Tra il precedente Somarello e quello che state cominciando a leggere adesso, uno dei punti salienti della vita per "buonaparte" di noi Gabarda, come diceva Napoleone (*) sono stati due eventi estremamente significativi per il nostro velivolo Gabardini in quanto è stato invitato, e quindi sono stati invitati anche i Gabarda, a due importanti celebrazioni di "mamma aeronautica". Quando faremo il "mi presento" di Roberto Arieti mi riprometto di spiegare la freddura.

Il primo appuntamento per il nostro velivolo è



Un C-130J della 46ª sembra venuto a controllarci a Grosseto.

A destra: i Gabarda in posa di fronte al loro gioiello. Sotto: il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, Generale di Squadra Aerea Antonio Conserva, passa in rassegna i Gabarda. Un momento eccezionale.

stato il 28 maggio a Galatina, Lecce, sede del 61° Stormo dove l'amico Massimo Muci ha voluto fortemente la presenza del Gabardini in mostra statica in occasione dell'80° anniversario della Scuola di Volo e, in contemporanea, con il raduno degli ex del 10° RMV (Reparto Manutenzione Velivoli). L'organizzazione è stata difficile, portare il Gabardini a Lecce via terra? Nessun tipo di problema (così mi hanno risposto i due Albera (preziosissimi miei collaboratori): si parte martedì, si monta il Gabardini mercoledì ed il 28 è presente all'evento. Dieci ore minime di trasferta e un paio di notti fuori casa. Ma l'obiettivo è raggiunto. Il 28 il Gabardini ha fatto la sua parte nell'area dedicata alla rievocazione storica che faceva da corollario alla statica di Galatina dove erano presenti tutti i velivoli a getto che hanno fatto la storia dello Stormo: dal Macchi M.B. 326 fino ad arrivare all'ultimo entrato l'M.345 HET. Nella sua storia il Gabardini quale aereo destinato alla formazione dei piloti durante la Prima Guerra Mondiale ha incuriosito tanti piloti del 61° che non ne conoscevano la storia così come tanti allievi piloti

Lo stemma del 95° anniversario del 4° Stormo ripreso dal gabarda Riccardo Lombardi.





Mario non perde mai l'occasione per farsi riconoscere

stranieri che a Galatina stanno completando la loro formazione.

Il secondo appuntamento era fissato per il lunedì successivo a Grosseto. Semplice, sei in Puglia e devi portare il Gabardini a Grosseto (!!) per partecipare alle celebrazioni del 95° Anniversario della nascita del glorioso 4° Stormo. Evento a cui non potevamo non partecipare per ovvi motivi. Nessun problema, sempre gli Albera, giovedì 28 dopo la cena post evento a Galatina con tutti gli amici del 61° Stormo smontiamo il Gabardini, lo carichiamo sul suo rimorchio, partiamo viaggiando tutta la notte e venerdì mattina siamo a Grosseto. E così è stato, mentre la cena in Hangar era al termine, in compagnia del Gabardini portato nell'Hangar per l'occasione, abbiamo cominciato a smontarlo con lo stupore delle persone presenti e caricarlo sul rimorchio. 15 ore di viaggio, dormendo a turno, e venerdì mattina eravamo davanti al cancello di ingresso del 4° Stormo. Il lunedì 1° giugno il Gabardini faceva bella mostra di sé davanti ai vecchi hangar del 20° Gruppo, location dell'evento celebrativo. Vederlo assieme a svariati F-104 conservati a Grosseto, in compagnia di un Vampire appena restaurato non è stato male. Anche in questa occasione l'aereo e la sua storia sono

stati molto apprezzati da tanti curiosi sia civili che militari.

Se cerchiamo un filo rosso che collega i due eventi a cui abbiamo partecipato ritengo che il più significativo sia la costante domanda che i piloti mi hanno fatto: ma come facevano a volare con questo velivolo e come facevano ad addestrare i nuovi piloti. Il filo rosso è lo stupore di ogni pilota che per la prima volta si affaccia alla cabina di pilotaggio del Gabardini.

Torniamo alle nostre attività: prima di andare in ferie, in Hangar G i Gabarda stanno vivendo tante emozioni, anche molto forti, e quotidianamente aumenta la consapevolezza che siamo una realtà unica in Italia e con un significato molto potente. I nostri progetti in corso, quelli terminati e le tante iniziative a cui partecipiamo hanno

collocato la nostra avventura in una posizione che impone ulteriori cambiamenti, si è alzata l'asticella. Stiamo trasformando l'Archivio Storico Federighi, nato semplicemente per la passione di mio fratello e mia per il volo e la cultura aeronautica, in una fondazione.

L'obiettivo principale è assicurare alla raccolta del materiale in nostro possesso un futuro. Attraverso la fondazione vogliamo assicurare il dopo di noi. Prima di fare il mio ultimo volo, presto o tardi toccherà anche a me, voglio raggiungere l'obiettivo di



Il mitico Ermete racconta il Gabardini a Lecce



Sopra: Mario e Federigo orgogliosi di presentare il Gabardini a Lecce. A destra: si fa rifornimento al furgone alle tre di notte nel viaggio da Lecce a Grosseto.

assicurare un futuro ai Gabarda ed all' Hangar G: la continuità. Sappiamo tutti che l'immortalità non esiste ma pensare di lasciare qualcosa che mi renda immortale è un bel sogno. Se riuscirà anche questa impresa tutti i sacrifici che sto facendo avranno un senso compiuto. Esiste un altro sogno, ma toccherà a Federigo Jr. portarlo a compimento: quello di aprire un museo a Pisa che possa raccogliere i tanti "oggetti" raccolti in Hangar G che attraversano la storia del volo dalle origini ai giorni nostri. Passare dall' Hangar G, capsula del tempo, ad un museo dove dare una casa a ciò che raccogliamo e raccon-

tiamo nel suo scorrere inesorabile della storia ed i cambiamenti che l'aviazione ha fatto dal primo volo di un aeroplano a motore, il 17 dicembre 1903 in Carolina del Nord, effettuato dai fratelli Wright sarà il nostro prossimo obiettivo.

Buon compleanno Repubblica Italiana, buon compleanno alla Vespa, buon compleanno Farmigee, buon compleanno Federigo Sr., ottanta anni portati bene.



SALVATORE TEJA

di Federigo Federighi

Volontario nella Regia Aeronautica nel maggio 1935, si brevetta a Cameri su Caproni Ca 100, passa ad Aviano per il brevetto militare su Breda Ba 25.

Nominato sottotenente pilota di complemento nel gennaio 1936 raggiunge a Roma la 120^a Squadriglia Osservazione Aerea, a maggio partecipa con base a Foligno alle grandi manovre.

Parte volontario per la Spagna con la falsa identità di Salvador Jate pilota civil argentino; vola con la 120^{zj} Squadriglia Osservazione Aerea basata a Siviglia e successivamente da Talavera della Reina; successivamente opera da Granada dove passa alla 128^a Squadriglia; trasferito poi a Soria e dopo a Logron per essere finalmente rimpatriato nel 1937.

Dopo una breve licenza passa al 4° Stormo di Gorizia ma nel 1938 lo troviamo in Africa Orientale Italiana dove opera con i Caproni Ca 111 e Ca 133 ma anche con i Savoia Marchetti SM 81.



Rientra in Italia per cure mediche assegnato poi di nuovo al 4° Stormo. Partecipa alla campagna di Albania e poi lo troviamo a Rimini col 2° Gruppo del 6° Stormo.

Nel 1940 raggiunge Grottaglie dopo aver lasciato i Fiat Cr 32 e riarmato con i monoplani Fiat G.50, promosso Capitano viene ricoverato per una broncopneumonia e rientra al reparto nel febbraio 1941 in Africa Settentrionale Italiana; è impegnato a fornire scorte per gli Junkers Ju 87 italiani e

tedeschi con particolare attenzione alla piazza di Tobruk; in una di queste missioni abbatte un Hurricane e ne danneggia un secondo.

Im alto: Fiat G.50 con sopra alla cofanatura motore lo stemma della Dalmazia. In questa immagine lo sfondo dello stemma appare celeste scuro così come il motto sottostante.

A sinistra: il capitano Teja, comandante la 152^a Squadriglia sul cofano motore del Reggiane 2001. Lo stemma dalmata appare molto più chiaro e il motto inferiore è dipinto in giallo.



Il Reggiane 2001 del capitano Teja era identificato come 152-4 M.M. 7214.

Nel mese di agosto 1941 i piloti della 152^a squadriglia vengono rimpatriati e Salvatore Teja a Ravenna inizia a volare con il Reggiane 2001, il reparto si trasferisce a Gorizia per la messa a punto dei velivoli che presentano ancora troppe criticità. In aprile la squadriglia si riunisce a Ciampino con il proprio gruppo mentre continua la laboriosa messa a punto; i primi di Maggio 1942 18 reggiane 2001 si trasferiscono in Sicilia a San Pietro Calta-girone operando scorte ai bombardieri su Malta, intercettazioni e missioni di caccia libera. Dopo la morte del tenente colonnello Quarantotti il 12 luglio assume il comando del gruppo, le missioni proseguono incalzanti sino al settembre quando viene trasferito a Treviso inquadrato nella caccia notturna. Il gruppo si ricostituisce come 2° Gruppo intercettori con comando a Genova e base operativa a Sarzana, opera ancora con Reggiane 2001 e Fiat CR 42.

Nel luglio viene assegnato al 1° Stormo Caccia Terrestre sul campo di Ronchi dei Legionari dove assume il comando dell'8° Gruppo. Su questa base il reparto, l'8 settembre, si sbanda e cessa ogni attività aviatoria nella Regia Aeronautica.



Salvatore Teja, nativo di Zara, è profondamente radicato nei suoi territori natali, aveva perciò fatto dipingere sulla cofanatura motore, prima sul Fiat G 50 poi sul Reggiane 2001 lo stemma della Dalmazia in campo azzurro con le teste di tre leoni. Sotto lo stemma il motto in dialetto “TI CONTRO NU NU CONTRO TI”, storpiando con intento bellico la frase pronunciata dal conte Viscovich nel duomo di Perasto quando venne ammainato il vessillo della Serenissima Repubblica di Venezia: “TI CON NU NU CON TI”.



6 giugno 1942 disastroso ma felice atterraggio di emergenza dopo essere stato ripetutamente colpito da uno Spitfire durante una scorta a bombardieri su Malta.

UN PILOTA SU POLA

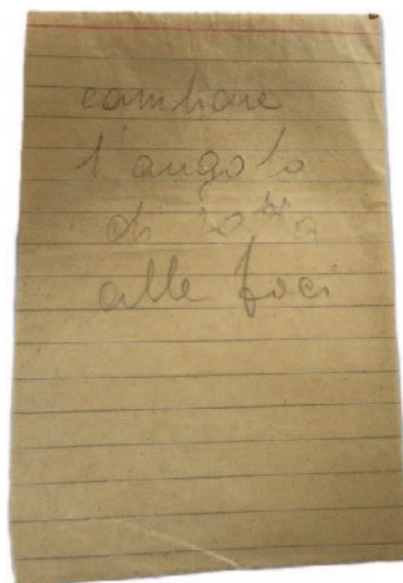
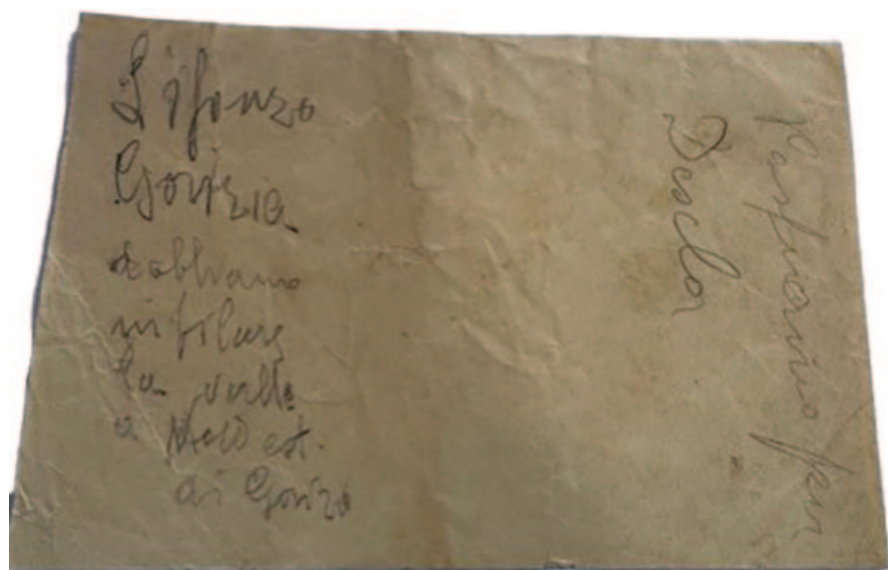
di Mario Federighi

La voglia di cominciare a studiare le avventure del Tenente Colonnello Cesare Darby c'è sempre stata da quando, grazie ad un bravissimo segugio (in termini di capacità di ritrovamenti di materiale aeronautico) acquistai molto materiale documentale appartenente a questo aviatore. Rimasero dal venditore solo una divisa del pilota anni 20 e un'elica appartenente ad un Caproni. Oggi un po' mi pento di non aver acquistato tutto il lotto. Comincio a raccontarvi di Cesare Darby partendo dal primo ritrovamento cartaceo, che a me sta più caro, nella speranza di coinvolgervi sia nel racconto storico di alcune missioni di bombardamento di cui fu un protagonista ma, soprattutto, emozionale se solo riuscirò a farvi entrare con la fantasia nella cabina di pilotaggio di un Caproni Ca.3 durante un'azione di guerra.

Questo è il primo articolo con cui mi cimento con questo personaggio, per lo più sconosciuto, ma il materiale raccolto riserva, studiandolo, altri interessanti argomenti che vedremo di mettere nero su bianco nei prossimi Somarelli. Il primo ritrovamento, oggetto di questo articolo, è dovuto al fatto che in moltissimi libretti di volo in mio possesso tra le ultime pagine si ritrovano vecchi

ritagli, fogli con numeri messi in un ordine indecifrabile ed altro materiale che il possessore del libretto riteneva utile conservare. Questa carta non sempre allietta chi la recupera assieme al libretto, tutt'altro. La domanda che viene spontanea è se aumentare la polvere in archivio ed il numero di fogli e fogliacci da conservare oppure se pulire il libretto e disfarsi della cartaccia, o presunta tale. Di norma io non butto via mai niente. È così che archiviando il materiale di Darby e studiandolo salta fuori che quei 21 foglietti spiegazzati e scritti a mano con calligrafia stentata non sono altro che una serie di messaggi che Darby scambiava con il suo secondo pilota durante le concitate fasi del volo di avvicinamento, bombardamento e rientro dalle missioni sulla base navale austro-ungarica di Pola.

Ecco l'emozione: se con la fantasia ci immaginiamo le condizioni di volo del tempo, sommiamo ciò che doveva essere andare a bombardare la piazzaforte più difesa dal nemico e studiamo il profilo di ogni missione effettuata da Darby quando scrisse quei pizzini ecco che siamo in grado di immaginarci di essere a bordo del suo magnifico bombardiere.



L'Isonzo Gorizia dobbiamo infilare la valle a nord di Gorizia. Cambiare l'angolo di rotta alle foci.



Due fotografie del Capitano Darby durante una missione con il Caproni Ca.3.

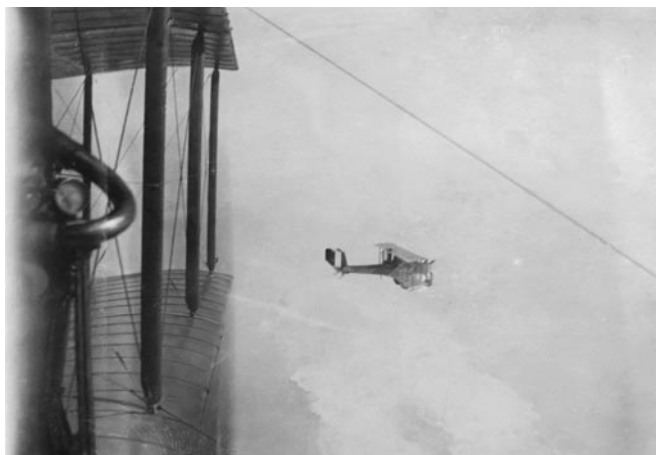


Attraverso l'accurata analisi dei pizzini, stipati tra le ultime due pagine del libretto di volo del Darby, ho deciso di salvaguardarli e quindi la prima operazione è stata quella di pulirli, riporli in modo sicuro, catalogarli e quindi decifrare quanto riportato su ciascuno di quei pezzetti di carta consapevole che hanno più di 100 anni. Dopo averli archiviati qualche anno fa ho finalmente trovato il tempo di cimentarmi nella realizzazione di questo articolo che adesso entra nello specifico:

- Per ciascuna missione identificata si riporta la trascrizione di quanto è stato

possibile recuperare dal libretto Caratteristico dei Voli del Tenente Colonello Cesare Darby (Darbi Cesare) parte V "Voli di Guerra sul fronte Italo-Austriaco 1917-1918, chiaramente parte del materiale recuperato e conservato in archivio. All'epoca dei fatti ricopriva il grado di Capitano.

- Una sommaria descrizione delle 6 missioni effettuate su Pola grazie alla poderosa opera "l'Aviazione italiana e il bombardamento aereo nella Grande guerra" di Basilio di Martino che ho usato come riferimento per contestualizzare le missioni descritte.



Tre foto realizzate dal Capitano Darby di Caproni in volo in formazione con il suo velivolo.

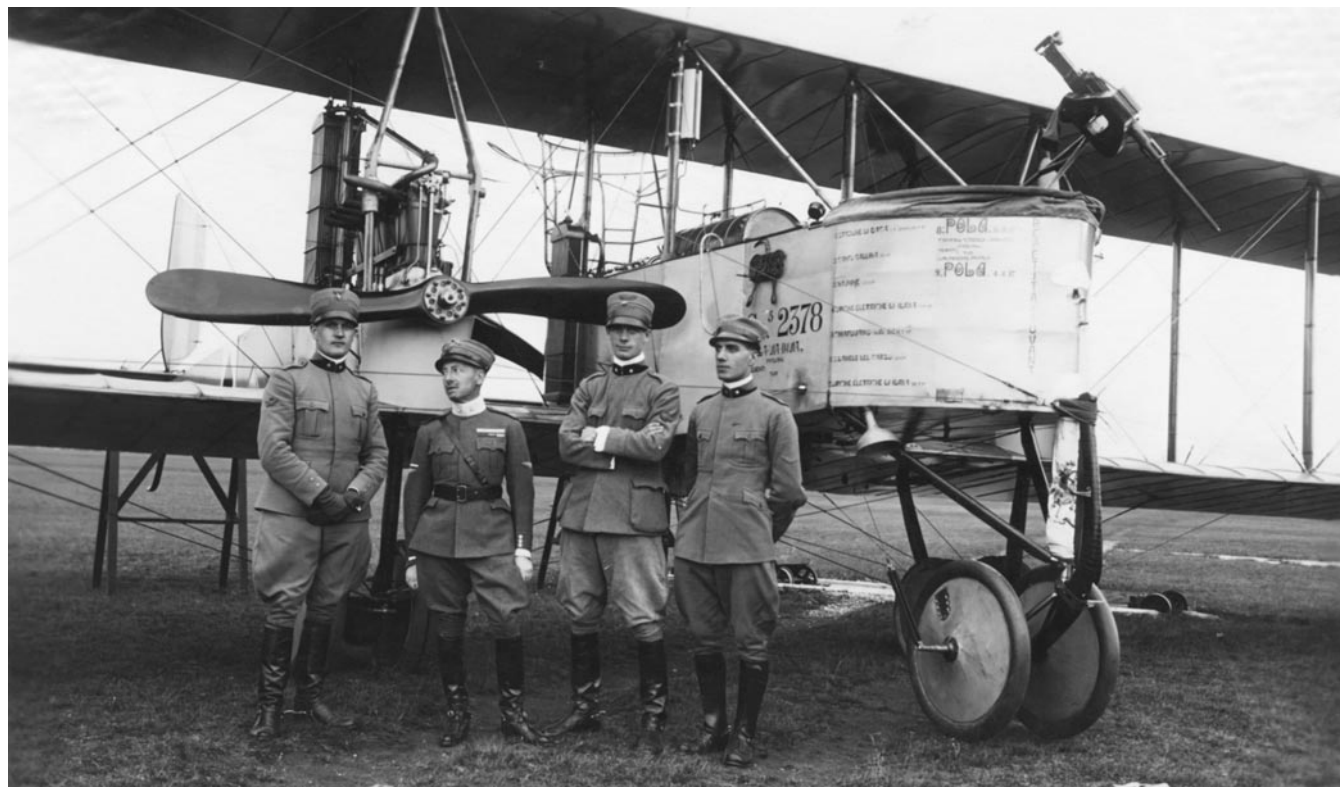
- Alcune note che evidenziano le tante differenze tra quanto riportato nel libretto di volo e la storia ufficiale che il libro narra senza formulare ipotesi di verità assoluta o pretendere di dare maggior peso storico ad una fonte rispetto all'altra.

Elenco delle missioni su Pola:

1. 2/3 agosto 1917. Bombardamento notturno opere militari di Pola. Equipaggio: Pilota S.Ten Contini, mitragliere Sold. Tognetti. Durata: 195 minuti. Quota: 2.300 metri. Bombe lanciate: 6 mine da 162, 2 mine da 160. Annotazioni: foschia, nubi, vento. Tiro antiaereo violento. Apparecchio colpito da proiettili perforanti.

Notte del 2/3 agosto: la necessità strategica di aumentare la pressione sulla più importante base della flotta austriaca era resa possibile grazie all'aumentata disponibilità di velivoli Caproni Ca.3. Il Capitano Pilota Darby partecipò con il suo Ca.2390 alla sua prima azione su Pola nella notte dal 2 al 3 agosto assieme ad altri 37 Caproni apparte-

nenti al IV° Gruppo, di cui faceva parte, oltre ad altri velivoli che appartenevano all'XI° Gruppo. Il carico bellico previsto per questa missione vedeva i Caproni armati con due granate-mina da 260mm e 6 da 162 mm, (consultando il libretto di volo di Darby il pilota riporta due granate-mina da 160 mm invece che da 260 mm pur confermando il totale del carico bellico). Per il Ca.2390, IV° Gruppo, la missione prende il via decollando dal campo di volo della Comina alle 23.30, il velivolo faceva parte della seconda "ondata". L'obiettivo del Comando era quello di



Famosa foto che ritrae Gabriele Dannunzio e l'equipaggio del Ca.2387. La particolarità di questa foto è il muso del velivolo dove non sono ancora presenti tutte le missioni su Pola che compirà questo velivolo.



Il capitano Darby al centro nella foto a destra.



concentrare sul bersaglio una buona quantità di esplosivo distribuito nel tempo. È necessario ricordarsi che i mezzi tecnici dell'epoca e la dottrina fino ad allora adottata permettevano di pianificare un bombardamento notturno su un obiettivo pesantemente difeso soltanto con la modalità ad ondate successive. La missione prevedeva quindi che i velivoli si avvicinassero all'obiettivo alla massima altezza possibile per poi abbassarsi in vista di Pola fino a 2.000 metri. Dal libretto di volo di Darby si trova come quota 2.300 metri, si può presumere che la quota indicata sia quella tenuta durante lo sgancio delle bombe. Le condizioni meteorologiche di quella notte penalizzarono pesantemente la missione, i primi Caproni ad invertire la rotta furono dodici velivoli dell'XI° Gruppo che incontrarono un banco di nubi fitto e molto esteso. Altri due velivoli ebbero noie ai motori e non proseguirono l'azione. Il Gruppo a cui apparteneva il Ca.2381 ebbe maggiore fortuna e soltanto due velivoli ebbero noie ai motori tali da costringerli a rientrare alla Comina. Dei trentasette velivoli decollati soltanto 20 completarono la missione raggiungendo Pola. I Caproni furono fatti segno di fuoco contraereo intenso, eseguito dal nemico in zone scalari tra i 1.000 ed i 5.000 metri. Il fuoco antiaereo intenso e preciso, pur non abbattendo nessun Caproni, ne raggiunse una decina, tra cui il Caproni di Darby. Il Capitano rientrato alla base di partenza annota nel libretto di volo che dalla missione il velivolo rientra colpito da proiettili perforanti. Una piccola divagazione dalla storia del nostro Capitano: nella

missione su Pola del 2 agosto si deve registrare la partecipazione del Cap. Gabriele d'Annunzio, in qualità di osservatore. Il Vate faceva parte dell'equipaggio del Ca.2378 dell'8° squadriglia assieme ai Tenenti Pagliano e Gori ed al sottotenente Pratesi.

2. 3/4 agosto 1917. Bombardamento notturno opere militari di Pola. Equipaggio: Pilota S.Ten Contini, mitragliere Sold, Tognetti. Durata: 210 minuti. Quota: 700 metri. Bombe lanciate: nessuna (da libretto non risulta sgancio di carico bellico). Annotazioni: densa foschia, vento da sud, obiettivo coperto da nubi basse. Tiro antiaereo violentissimo.

Notte del 3/4 agosto: la missione notturna si era conclusa con un pesante bombardamento sulle infrastrutture della piazzaforte di Pola senza dover registrare la perdita di nostri velivoli anche se ben tre Caproni si persero al rientro dalla missione sul territorio italiano costretti ad effettuare atterraggi di emergenza che resero irreparabili i preziosi bombardieri. Ma un obiettivo simile andava tenuto sotto pressione e anche questa volta il Capitano Darby si trova al comando del velivolo Ca.2325 appartenente al IV° Gruppo, 1° Squadriglia. Come in ogni ricerca storica la verità va soppesata sempre perché, leggendo il resoconto (pag.295 del libro sopra citato) ritroviamo condizioni atmosferiche favorevoli sul cielo di Pola. Completamente diverso lo scarso resoconto del libretto di volo sopra riportato.

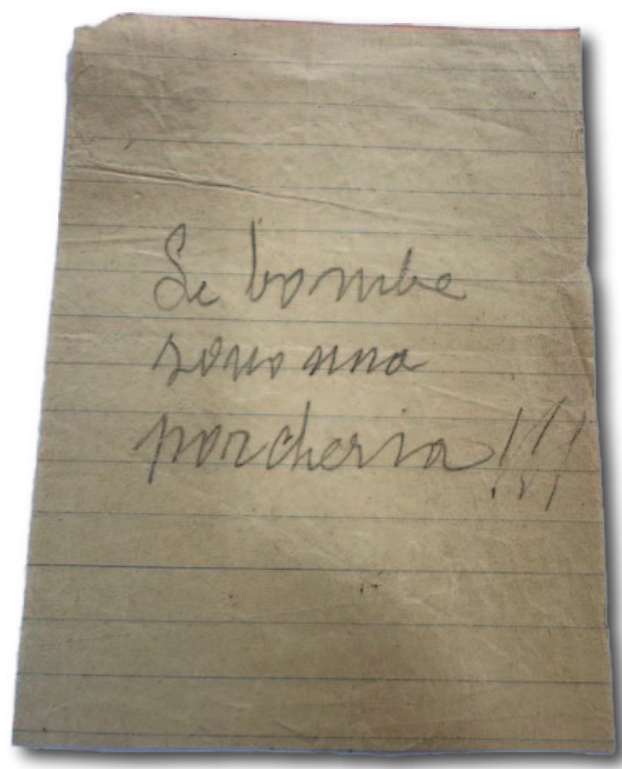
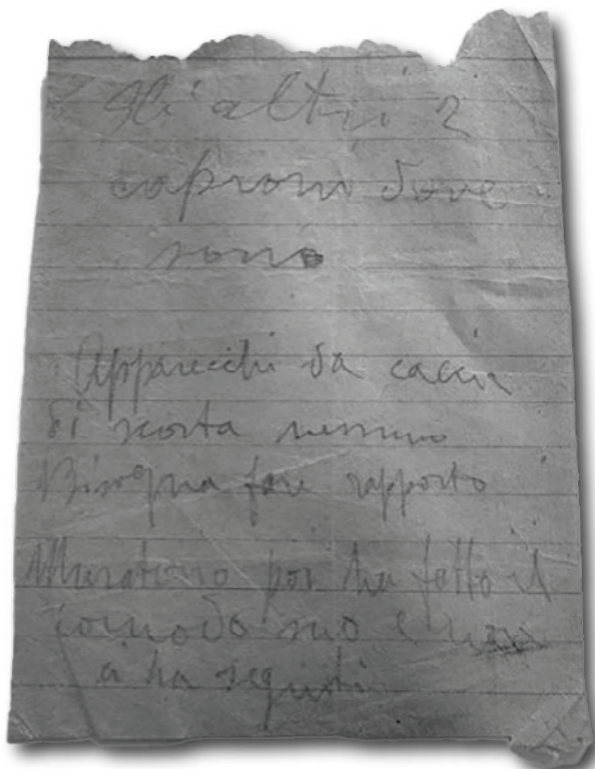
3. 8/9 agosto 1917. Bombardamento notturno opere militari di Pola. Equipaggio: Pilota S.Ten. Contini, mitragliere Sold. Tognetti. Durata: 180 minuti. Quota: 900 metri. Bombe lanciate: nessuna (da libretto non risulta sgancio di carico bellico). Annotazioni: densa foschia, vento da sud. Tiro antiaereo violentissimo.

Notte del 8/9 agosto: Darby affronta nel giro di pochissimi giorni la sua terza missione su Pola ai comandi del Caproni Ca.2325, 1° Squadriglia del IV° Gruppo. Anche per questa missione quello che si po' evincere dal libretto di volo sembra essere in totale contrasto rispetto a quanto si trova pag.297 dove gli equipaggi giudicano di notevole interesse i risultati del bombardamento osservabili.

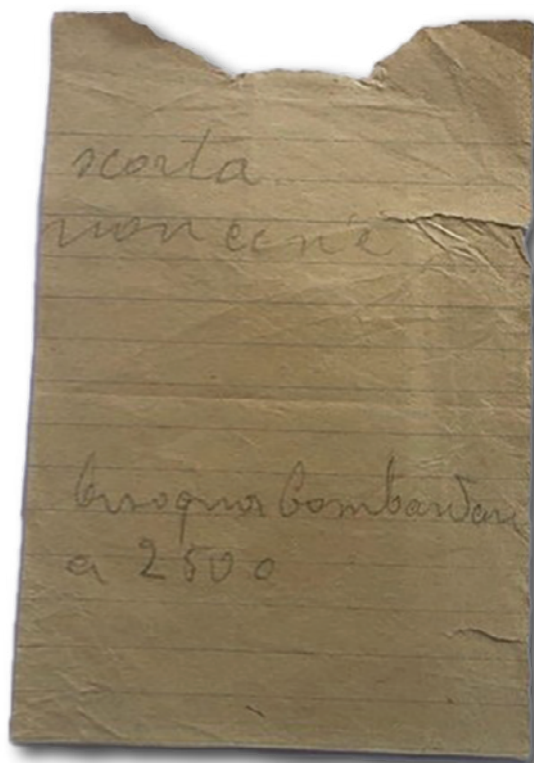
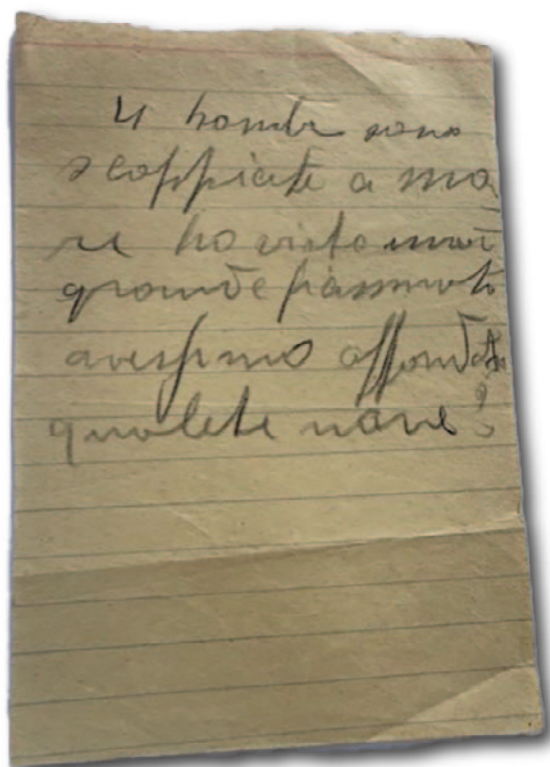
4. 27 settembre 1917. Bombardamento notturno opere militari di Pola. Equipaggio: Pilota Ten. Marazzi, osservatore Ten. Pilota Rasi, mitragliere Sold. Bonora. Durata: 195 minuti. Quota: 1.500 metri. Bombe lanciate: 2 mine da 260, 6 mine da 162. Annotazioni: sostenuto

attacco aereo da 2/3 idrovolanti. IL velivolo rientra con 4 fori.

Questa azione venne pianificata per il pomeriggio del 27 settembre. Altre tre incursioni su Pola vennero svolte nelle notti tra il 28 ed il 30 settembre con l'obiettivo di colpire le installazioni logistiche nella zona compresa tra Voiscizza, Mohorini e Krapenka nel tentativo di allentare la pressione del nemico sul fronte dell'Isonzo. Dodici velivoli sganciarono 134 granate-torpedini da 130 mm e 40 bombe da 162 mm su baraccamenti e sul carreggio sorpreso in movimento lungo le strade della vitale area per gli austriaci delle retrovie carsiche. Nella relazione dell'azione del pomeriggio del 27 il capitano Darby è con il velivolo Ca.2326, della 1° Squadriglia, con il sergente Berna, osservatore Tenente Sprovieri, mitragliere soldato Cossu. Per il libretto di volo di Darby l'equipaggio è completamente diverso. Altra nota interessante rispetto alle note del Capitano Darby si trova nel libro citato che riporta che non vi furono combattimenti aerei e la presenza dei caccia di scorta appartenenti al X° Gruppo Caccia, mentre Darby riposta di essere stato attaccato da idrovolanti nemici.



Due pizzini polemici, se così si può dire: nel primo Darby segnala che non vede gli altri due Caproni della formazione e che non c'è scorta caccia; il secondo riporta un laconico: le bombe sono una porcheria!!!

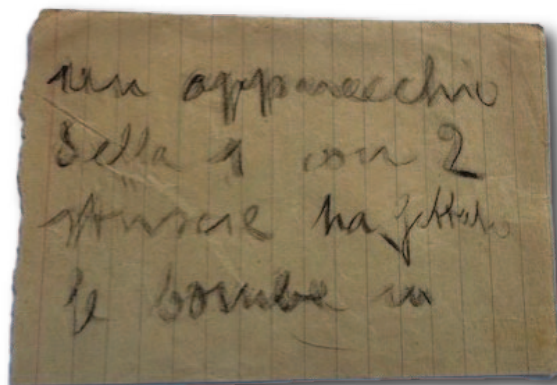


Tre pizzini interessanti: sul primo, 4 bombe sono scoppiate a mare, ho visto una grande fiammata avremo affondato qualche nave; il secondo, scorta non ce n'è Consegna bombardare a 2500; il terzo testimonia lo sgancio di bombe.

5. 2 ottobre 1917. Bom-

bardamento notturno opere militari di Pola. Equipaggio: Pilota Ten. Errea, Osservatore Ten. Coramelli, mitragliere Sold. Braggini. Durata: 225 minuti. Quota: 4.000 metri. Bombe lanciate: 10

bombe da 130, 4 bombe illuminanti. Annotazioni: foschia, nebbia, tiro antiaereo.



ottobre sul libro di Di Martino. Una nota che riguarda il Capitano Darby è l'avvicendamento al comando del IV° Gruppo tra lui ed il maggiore Fernando Bonazzi, avvenuto il 4 ottobre Darby aveva tenuto il comando del Gruppo dalla fine di luglio. L'arrivo dell'autunno complico le con-

dizioni meteorologiche costringendo i velivoli a terra e, questa inattività, permise la messa in efficienza dei velivoli duramente impegnati e l'attuazione di alcuni provvedimenti riguardanti la dislocazione e l'inquadramento dei reparti.

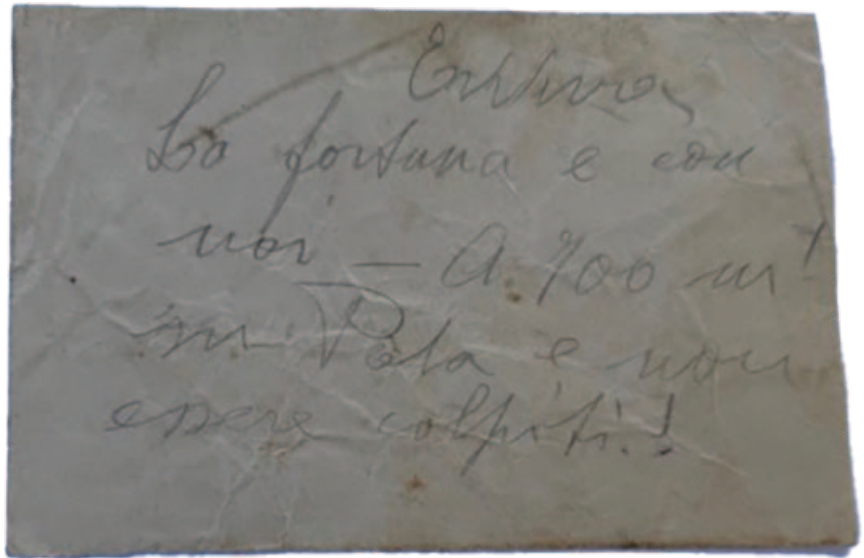
Dovrebbe trattarsi della missione del 3 ottobre che risulta essere l'ultima missione sulla roccaforte prima del Tragico Autunno '17. La missione è segnata dal fallito tentativo di attaccare con un siluro una delle corazzate all'ancora. Con questa missione si chiude un prolungato ciclo operativo sviluppatosi per molte settimane per le forze da bombardamento impegnate sia a tenere la piazza-forte istriana che il fronte dell'Isonzo sotto pressione. Non c'è traccia della Relazione sull'azione del 3

6. 3/4 novembre 1917. Bombardamento notturno opere militari di Pola. Equipaggio: Pilota S.Ten Contini, mitragliere Sold. Tognetti. Durata: 190 minuti. Quota: 2.500 metri. Bombe lanciate: 2 casse di spezzoni, 2 mine da 260, 6 mine da 162. Annotazioni: apparecchio colpito da proiettile di artiglieria che stronca

un longherone della carlinga e che ferì il mitragliere Tognetti, l'apparecchio fu colpito da schegge in altri 5 punti.

Missione effettuata nel caos della ritirata dopo Caporetto. La disfatta di Caporetto durante la dodicesima battaglia dell'Isonzo fu la più grave sconfitta dell'Esercito Italiano durante la Prima Guerra Mondiale. Tra il 24 ottobre ed il 12 novembre 1917 le truppe Austro-Tedesche sfondarono le linee italiane a Nord dell'Isonzo costringendo le truppe italiane ad una drammatica ritirata che terminò sulla linea del fiume Piave. Questa ultima missione di Darby sulle opere militari di Pola dovrebbe rientrare tra quelle effettuate nonostante le condizioni atmosferiche proibitive e nella confusione generata dalla ritirata che coinvolse anche i velivoli sopravvissuti delle Squadriglie Caproni che dovettero rischiarsi su nuovi aeroporti dietro le linee italiane dopo aver abbandonato quelli occupati dal nemico.

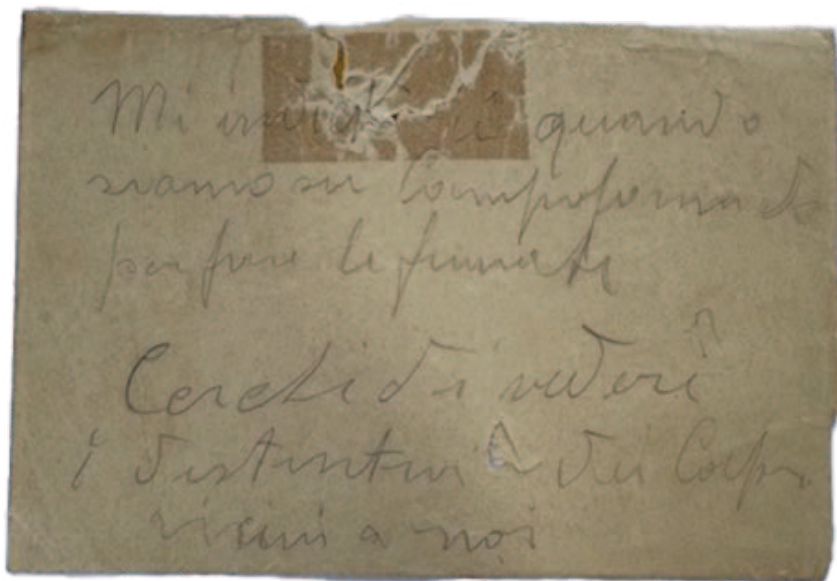
Terminata la disamina delle 6 missioni effettuate dal Capitano Darby il valore storico ed umano dei



Evviva la fortuna è con noi - A 700 mt. su Pola e non essere colpiti!

pizzini che venivano scambiati tra i piloti del Caproni durante le varie missioni è indiscutibile. Nel bel mezzo della missione il dialogo tra i due piloti del velivolo è scarno, impreciso ma ricco di informazioni che fanno rivivere le difficoltà che si vivevano a bordo. Si può comprendere la paura dell'equipaggio quando non riesce a vedere la scorta dei caccia e l'amarezza di quei momenti. Il coraggio nella decisione di portare a termine la missione quando altri Caproni invertono la rotta. Le difficoltà di quel tipo di missioni pianificate a

terra e condotte a vista. La volontà di sopravvivere e tornare a casa. Come detto in precedenza attraverso questi documenti è possibile provare a rivivere i momenti trascorsi a bordo di un Caproni e immedesimarsi nei pensieri dei piloti. Con queste 6 missioni su Pola si conclude questo primo lavoro sul Capitano Darby. Spero che per coloro che avranno avuto modo e voglia di leggere questo articolo sia possibile provare le stesse emozioni che provo ogni volta che sfoglio il faldone contenente il materiale di Cesare Darby e, soprattutto, sia di vostro gradimento.



Mi indichi quando siamo su Campoformido per fare le fumate - Cerchi di capire i distintivi dei Caproni vicini a noi.



MISSING IN ACTION N. 6066

di Alessandro Santarelli

Il fatto

Il 25 giugno 1944 una formazione di Republic P-47D del 27th Fighter Group viene inviata nella zona di Firenze per una missione di attacco al suolo con utilizzo sia di bombe che delle armi di bordo. I bersagli avrebbero dovuto essere soprattutto mezzi ferroviari. All'azione partecipavano anche alcuni velivoli del 522nd Fighter Squadron. A quest'ultima unità apparteneva anche il 2nd Lt. Erwin Ginsberg, che occupava all'interno della sezione White il posto n° 3. Giunta nella zona compresa tra Pistoia e Serravalle la formazione attacca alcuni pianali disposti lungo la ferrovia. Dopo l'attacco Ginsberg dichiara di essere stato colpito

dalla contrarea e di stare perdendo copiosamente olio dal motore. Il pilota effettua, a carrello retracts, un atterraggio di fortuna su un prato della zona. Ginsberg sembra essersi ferito gravemente al momento dell'impatto con il terreno, tanto che non viene visto uscire dal velivolo (vedere la dichiarazione del 2nd Lt. Hosler). Si ritiene pertanto che Ginsberg sia deceduto in seguito alle ferite.

Dichiarazione del 2nd Lieut. Robert L. Hosler

Il 25 giugno 1944, stavo volando come numero quattro nella formazione "White Flight" per una missione di bombardamento e mitragliamento nella zona di Firenze (Italia). Avevamo mitragliato

MISSING IN ACTION n° 6066

Pilota: 2nd Lt. Ginsberg Erwin (NMI) (Serial Number 0-758982)

Unità: 522nd Fighter Squadron – 27th Fighter Group – 12th Air force

Base: Ciampino

Velivolo: Republic P-47D-25-RF, AAF Serial Number 42-26680

Motore: Pratt & Whitney R-2800-59, AAF serial Number P-17488

Armi installate: 8 mitragliatrici Browning MG cal. 50 (1036390, 1036278, 1036284, 1036238, 1036245, 1036125, 1036127, 1036223)

Data: 25 giugno 1944

Tipo di missione: attacco al suolo con bombe e mitragliatrici nella zona compresa tra Pistoia e Serravalle

Rotta: per 330°

Condizioni meteo: Cielo coperto da 6/10 a 8/10

Zona in cui è caduto l'aereo: 3 miglia a NE di Fucecchio alle ore 11.00

Cause dell'evento: Colpito da artiglieria contraerea nemica

Testimoni dell'accaduto: 2nd Lt. Hosier Robert L. (0-617948)

Sorte dell'equipaggio: Il pilota è stato visto effettuare un atterraggio sulla pancia.

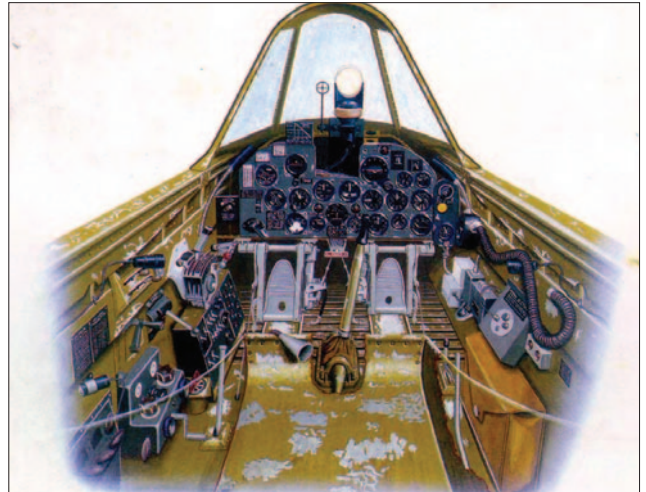
Eventuali ricerche dell'equipaggio: nessuna

Data del rapporto: 25 giugno 1944

Compilatore del rapporto: Captain, Air Corps, Operations Officer Quintin S. Kincannon.



Due armieri caricano le armi di un Thunderbolt.



Abitacolo di un P-47.

alcuni carri pianali sui binari tra Pistoia e Serravalle, come ci era stato assegnato dal controllore. Mentre uscivamo dall'area colpita, il Liet. Ginsberg, che stava in formazione nella posizione tre white, ha chiamato per radio dicendo di essere stato colpito e che la pressione dell'olio stava scendendo. Egli ha virato verso Ovest, dirigendosi apparentemente verso la costa. Lo seguivo a vista e mi sono

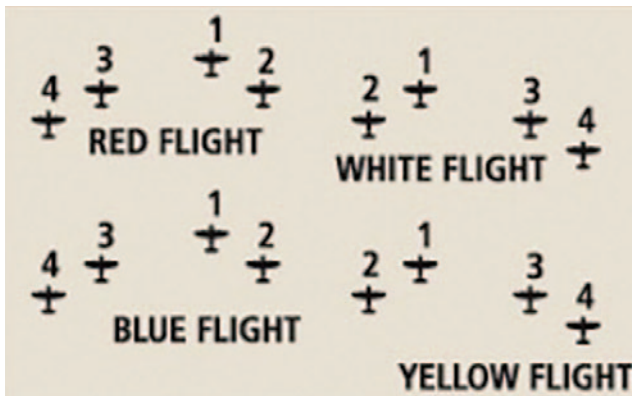
accorto che stava perdendo rapidamente quota. È atterrato di pancia in un campo aperto. Sembrava avere sotto controllo il suo aereo ma l'atterraggio ha danneggiato parecchio il velivolo. Non ho visto il Lieut. Ginsberg uscire dall'aereo.

Il Velivolo

Si trattava di un Republic P-47D-25-RE Thun-



Foto di repertorio di un P-47 Thunderbolt con la capottina a goccia.



Formazione tipo per un'azione di caccia-bombardieri.

derbolt, il blocco -25 è storicamente rilevante in quanto rappresentava l'introduzione della "bubbletop" (tettuccio a bolla), che garantiva una migliore visibilità a 360 gradi.

Era equipaggiato con motore Pratt & Whitney R-2800-59, AAF (serial Number P-17488); la variante R-2800-59 era un modello ad alte prestazioni dotato di iniezione d'acqua. In particolare il motore con il numero di serie riportato era stato materialmente prodotto dalla Ford Motor Company all'interno del celebre stabilimento di Aircraft Engine

Plant a Rouge River (Dearborn, Michigan), su licenza e progetto della Pratt & Whitney. Di questa versione la Ford costruì ben 10.779 unità.

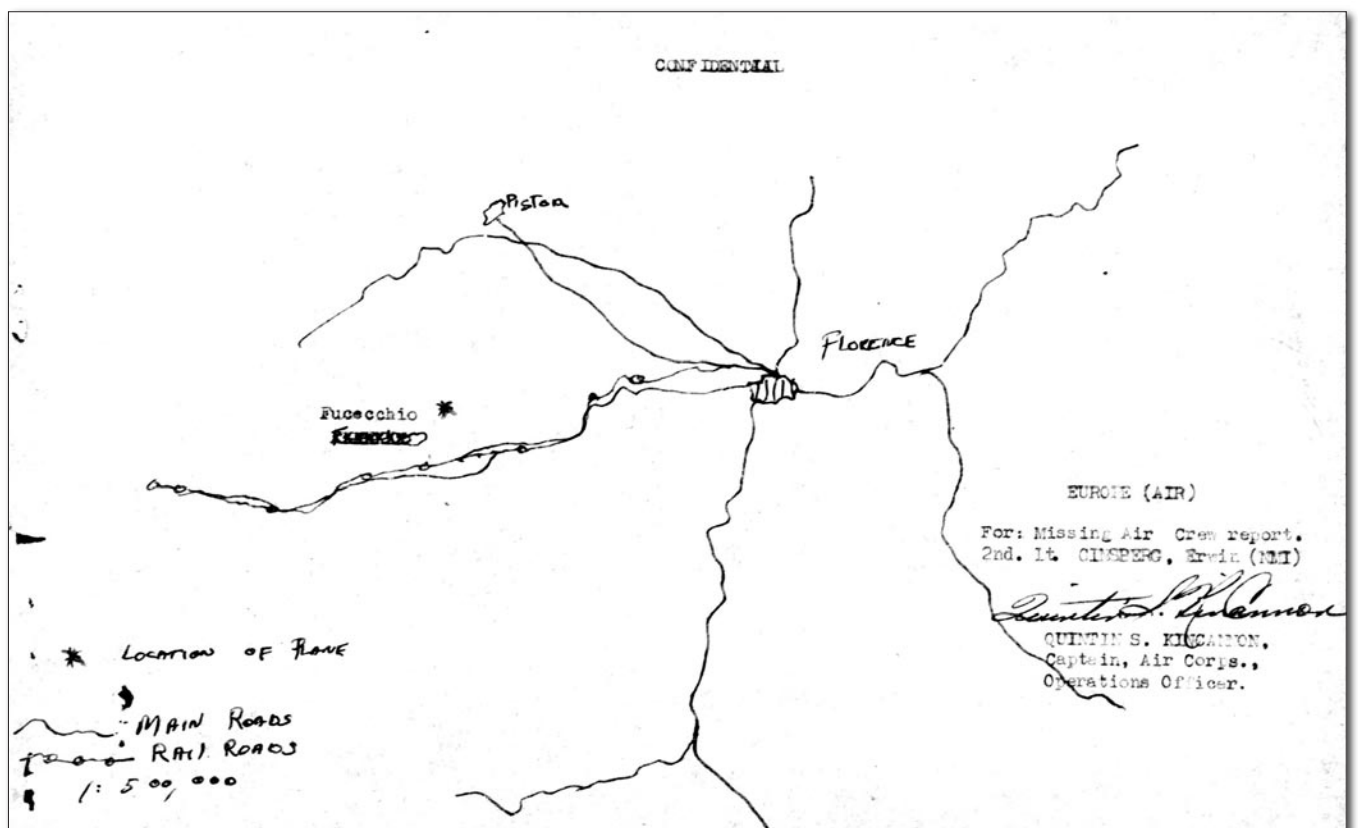
Il velivolo in questione era codificato con la lettera individuale "O" dipinta in rosso su entrambi i lati della fusoliera. Inoltre aveva una banda rossa (da 12 pollici) sulla deriva verticale, oltre ad una fascia dello stesso colore attorno alla cappottatura del motore.

Le Missioni del 27th Fighter Group (Italia - giugno 1944)

Il 27th Fighter Group (composto dai Fighter Squadron 522nd, 523rd e 524th) giocò un ruolo fondamentale nel supporto alla quinta armata americana durante l'avanzata a nord di Roma.

Proprio nel mese di giugno del 1944 il reparto completò la transizione operativa, sostituendo i vecchi caccia P-40 Warhawk con i più potenti P-47 Thunderbolt.

Le missioni erano principalmente di interdizione tattica e attacco al suolo (strafing e dive-bombing). I piloti ricevevano l'ordine di distruggere le linee di ritirata tedesche: convogli di veicoli militari,



Cartina originale che indica la zona dove è caduto il nostro velivolo.

snodi ferroviari, ponti fluviali, postazioni d'artiglieria e depositi di munizioni in Toscana e nel centro Italia. Tuttavia non sempre gli obiettivi attaccati erano di natura militare.

All'inizio di giugno il gruppo operava dalla base di Santa Maria (vicino a Capua) per poi spostarsi, man mano che il fronte si muoveva verso nord, sull'aeroporto di Ciampino (Roma), appena strappato ai tedeschi.

La missione del 25 giugno 1944 rientrava proprio in questo quadro di continuo martellamento delle retroguardie tedesche in ritirata verso la provincia di Firenze.

522nd Fighter Squadron

Basi in Italia (viene indicata la data di arrivo):

- 18 luglio 1943 Gela (Sicilia)
- 3 settembre 1943 Barcellona (Sicilia)
- 18 settembre 1943 Capaccio (Sicilia)
- 4 novembre 1943 Paestum
- Gennaio 1944 Pomigliano
- 10 aprile Cstel Volturno
- Maggio 1944 Santa Maria
- 7 giugno 1944 Le Banca
- 12 giugno 1944 Ciampino
- 4 luglio 1944 Voltone
- 10 luglio 1944 Serragia (Corsica)
- 25 agosto 1944 Le Luc (Francia)
- 30 agosto 1844 Salon (Francia)
- 11 settembre 1944 Loyettes (Francia)
- 2 Ottobre 1944 Tarquinia
- Pontedera



Mappa odierna che indica in modo approssimativo dove è caduto il velivolo oggetto del nostro MIA.

SULLE TRACCE DEI CONCORDE: PRIMA PUNTATA

di Edoardo Govoni

Il Concorde era un aereo da trasporto supersonico prodotto dal consorzio anglofrancese formato da British Aerospace e Aérospatiale.

Furono costruiti in totale 20 Concorde, di cui 14 destinati alle operazioni commerciali. I sei non destinati ai voli di linea erano così distribuiti: i primi due erano prototipi, la seconda coppia erano aerei di pre-produzione, mentre la terza coppia erano velivoli per lo sviluppo. I quattordici aerei di serie furono divisi tra le due compagnie aeree, Air France e British Airways, con sette aerei per ciascuna. Furono tutti ritirati dal servizio nel corso del 2003 a causa dei bassi ricavi e dell'aumento dei costi di esercizio. L'incidente avvenuto al Concorde F-BTSC il 25 luglio 2000 e poi gli attentati dell'11 settembre 2001 produssero una generale paura nei confronti sia di questo aereo, sia del trasporto aereo in generale, portando ad un calo mondiale dei passeggeri. Non possiamo comunque dimenticare che si sta parlando di un aereo con oltre 30 anni di vita operativa, sempre effettuata nel campo ipersonico.

F-BTSC e F-BVFD

Dalla fine del 2003 18 aeroplani, sui 20 prodotti, riposano tra musei ed aeroporti.

All'appello infatti mancano due aerei dell'Air-France, l'F-BTSC e l'F-BVFD, accumulati nel destino praticamente dall'inizio fino alla fine.

Air France tra il 1976 ed il 1982 operò un servizio tra Parigi e Rio de Janeiro, con scalo tecnico a Dakar; la distanza, comprensiva dello scalo, veniva coperta dal Concorde in 7 ore.

Il 26 marzo del 1977, venne consegnato alla compagnia di bandiera francese il Concorde 211, con le marche F-BVFD. Il 28 novembre 1977, ad appena otto mesi dalla consegna, questo aereo impiegato per l'occasione nella relazione tra Parigi e Rio, venne coinvolto in un incidente durante l'atterraggio a Dakar. L'atterraggio fu insolitamente duro, toccando terra con una velocità di discesa di 840 piedi al minuto, contrariamente alla velocità massima prescritta dal manuale di volo (AFM) di



G-BOAD conservato presso il museo "Intrepid" di New York.



La raccolta di relitti a Le Bourget (Parigi).

600 piedi al minuto. L'atterraggio brusco portò al danneggiamento dei carrelli posteriori: l'aereo percorse parte della pista raschiandola per diverse centinaia di metri, danneggiando i motori, che sul Concorde sono posti a lato della coda. Non ci furono conseguenze per i passeggeri, ma l'aereo, danneggiato, rimase per una settimana nello scalo senegalese prima di essere trasferito. Il danno era strutturale e le riparazioni che furono effettuate compromisero il peso e le prestazioni aerodinamiche dello stesso, si accorsero che l'aereo aveva un consumo superiore ai suoi fratelli.

L'aereo rientrò in servizio nel corso del 1978, tanto che lo ritroviamo protagonista di altri due incidenti, questa volta minori, durante il 1979.

Il 21 luglio, in decollo dall'aeroporto di Washington-Dulles, avvenne prima lo scoppio di un pneumatico e successivamente lo stallo del compressore.

Il 5 novembre durante l'atterraggio sempre all'aeroporto di Washington-Dulles, l'aereo colpì due cervi sulla pista con il carrello principale destro, danneggiando la ventola del freno n. 4.

Con la fine del servizio tra Parigi e Rio, l'Air France scoprì di avere un surplus operativo di Concorde e decise quindi di mettere in deposito F-BTSC e proprio F-BVFD. La scelta su quest'ultimo fu motivata dall'eccesso dei consumi.

Mentre F-BTSC negli anni '90 ritornò a volare, Air France decise per F-BVFD, considerando il contesto economico, che sarebbe stato molto più conveniente utilizzare i componenti dell'aereo per supportare altri jet. L'aereo fu quindi parcheggiato nell'aeroporto parigino di Le Bourget e gradualmente spogliato dei suoi componenti, per poi venire tagliato in varie parti nel 1994. Il cono anteriore fu venduto ad un collezionista americano



G-BOAD sulla banchina lungo il fiume Hudson.



Uno dei quattro motori del Concorde Esposto sotto teca.

per una cifra che oggi in euro sarebbe di poco superiore a 45.000 euro, mentre parte della carlinga fa ora parte della collezione di aerei non esposti e non sistemati del “Musée de l’Aire et de l’Espace” (Museo dell’Aria e dello Spazio), che ha sede

proprio nell’aeroporto di Le Bourget.

F-BVFD nella sua breve carriera ha accumulato solo 5.814 ore di volo.

L’altro, F-BTSC, ha continuato a volare fino a quel tragico martedì 25 luglio 2000.

Quel giorno F-BTSC era in servizio per effettuare il volo AF4590 tra l’aeroporto di Parigi-Charles de Gaulle e New York-John Fitzgerald Kennedy. La giornata non iniziò particolarmente bene, con un ritardo di circa un’ora sull’orario previsto per la partenza. Il ritardo era dovuto ad una manutenzione

straordinaria. L’equipaggio aveva infatti richiesto la sostituzione del motore pneumatico dell’inversore di spinta del motore n. 2. Durante questa manutenzione fu inoltre sostituito anche il carrello posteriore sinistro.



La struttura che occupa la poppa della portaerei Intrepid dove è ospitato lo Space Shuttle “Enterprise”.

Terminate le operazioni manutentive, completate le operazioni di imbarco dei 100 passeggeri, l'aereo rullò fino alla pista 26R. Ricevuta l'autorizzazione al decollo, il comandante iniziò prontamente la corsa, quando pochi secondi dopo, il pneumatico n. 2, l'anteriore destro del carrello principale sinistro, fu distrutto dopo aver investito una striscia di metallo persa da un DC-10-30 della Continental Airlines, partito poco prima con il volo CO 055 per Newark. La distruzione dello pneumatico provocò con ogni probabilità la proiezione di grossi pezzi di gomma contro la parte inferiore dell'ala sinistra e la rottura di una parte del serbatoio 5. Un grave incendio scoppiò sotto l'ala sinistra e più o meno nello stesso momento i motori 1 e 2 subirono una perdita di spinta, lieve per il motore 1, ma grave per il motore 2. Nonostante le operazioni effettuate dall'equipaggio per tentare lo spegnimento dell'incendio ai motori, l'aereo era ormai avvolto dalle fiamme. L'equipaggio tentò quindi di dirigersi verso il vicino aeroporto di Le Bourget per tentare un atterraggio di emergenza. L'aereo entrò in una virata a sinistra fino a quando i piloti non persero il controllo, schiantandosi contro

l'hotel "Hotellissimo" venendo divorato dalle fiamme. Morirono in tutto 113 persone, i 100 passeggeri, i nove membri dell'equipaggio (tre piloti e sei assistenti di volo) e quattro persone a terra. Altre sei persone a terra rimasero ferite.

Anche parte dei resti di F-BTSC riposano nella "collezione" di rottami del museo parigino.

G-BOAD

Costruito nel 1976 dalla BAC Filton di Bristol nel Regno Unito, effettuò il primo volo l'11/08/1980. Con il numero 210, è stato in servizio con la compagnia di bandiera inglese fino al 04/05/2004, quando è stato definitivamente ritirato dal servizio. Tra i Concorde detiene il primato per le ore di volo, ben 23.397: durante queste ore di volo compì 7.010 voli supersonici. Questo aereo è anche l'unico ad aver vestito i colori di una compagnia aerea diversa da Air France e British Airways: nel 1979, la British Airways e la Singapore Airlines strinsero un accordo commerciale per condividere i voli del Concorde tra Londra e Singapore. L'aereo scelto



G-BOAD visto dal fiume Hudson. Sul ponte di volo dell'Intrepid fa capolino la coda "7" di uno dei nostri "macchini" della pattuglia acrobatica.

per questo servizio fu G-BOAD e per commemorare questo accordo venne ridipinto nel lato sinistro con livrea della Singapore Airlines, mantenendo la livrea della linea aerea britannica nel lato destro. Questo servizio venne annullato dopo solo tre voli a causa delle lamentele sugli alti livelli di rumore avanzate dal governo della Malesia. Una nuova rotta avrebbe potuto evitare lo spazio aereo malesiano, ma una disputa con l'India impediva al Concorde di raggiungere la velocità supersonica nello spazio aereo di questo paese, cosicché la rotta venne dichiarata non praticabile e definitivamente interrotta nel 1980.

Il 4 giugno del 2002 questo aereo è stato protagonista del sorvolo celebrativo per il Giubileo della Regina Elisabetta II volando in formazione con le Red Arrows. Per l'occasione ai comandi del G-BOAD c'erano il Capo Pilota Collaudatore della Civil Aviation Authority, Jock Reid, ed il Capo Pilota del Concorde e Comandante dell'aereo della British Airways, il Capitano Mike Bannister.

Il 10 novembre 2003 il G-BOAD effettuò il suo ultimo volo, partendo dall'aeroporto londinese di Heathrow atterrando al John Fitzgerald Kennedy di New York, da cui poi fu trasferito all'Intrepid Museum. Fu un trasferimento spettacolare: venne caricato su una chiatta con la quale navigò lungo l'East River, sfilando poi davanti alla Statua della Libertà e infine risalendo il fiume Hudson fino alla banchina 86. Anche la chiatta utilizzata era particolare, infatti era originariamente utilizzata per spostare i serbatoi esterni dello Space Shuttle. Per il trasporto furono smontati i quattro motori: oggi uno di questi è esposto in una teca a lato dell'aereo.

Nel 2006 il museo chiuse per problemi strutturali al molo: la nave venne trasferita presso un molo della Marina Militare a Staten Island, un molo poco utilizzato di fronte a Manhattan, mentre gli aerei furono trasferiti presso lo storico Floyd Bennet, il primo aeroporto della metropoli americana. Durante il periodo in sosta al Floyd Bennet l'aereo venne danneggiato da un furgone dei giardinieri addetti alla manutenzione del verde. La riparazione non fu facile per la direzione del museo, anche se i danni erano interamente coperti dalla polizza assicurativa. Scopirono infatti che le parti



Il carrello anteriore del G-BOAD.

di ricambio del radome erano state vendute dalle ditte costruttrici a diversi appassionati, sparsi tra vari paesi nel mondo, e che questi non erano disposti a privarsene, se non a fronte di un grande esborso economico. Fu quindi scelta la via del restauro.

Tornato al suo posto avrebbe meritato una copertura, ma l'arrivo dello Space Shuttle "Enterprise" nel maggio del 2012, drenò risorse originariamente pensate per ideare una copertura per il Concorde, destinandole ad una copertura per il nuovo arrivato.

Sempre nel 2012, il 29 ottobre, il museo è stato colpito dalle mareggiate provocate dall'Uragano Sandy. A luglio 2013 la collezione era stata completamente ripristinata. Le immagini a corredo di questo articolo sono state scattate nei primi giorni di giugno 2013, e in quel momento solo un paio di aerei presenti sul ponte di volo e lo Space Shuttle non erano ancora visitabili.

INNESCO PER CARICA DI SEGNALAZIONE

di Federico Federighi

Nel tentativo di mettere in ordine la minutaglia trovata svuotando i magazzini di villa Caproni, mi sono imbattuto in uno strano coperchio che alloggiava un bossolo di cartuccia utilizzata.

Incuriosito ho portato il reperto in officina e, dopo averlo ripulito ho proceduto allo smontaggio.

Si tratta di una specie di tappo con applicazione a baionetta che da un lato ha un alloggiamento per una cartuccia calibro 28, bloccata in sede con una ghiera a vite che lavora sul fondello.

Dalla parte opposta, sulla medesima linea, un contenitore metallico cilindrico che in basso porta un piccolo percussore, una molla ed un cilindro metallico pieno che fa da massa inerziale, un apposito spinotto estraibile ne blocca ogni movimento.

Sembrava alla prima occhiata un dispositivo per messa in moto a cartuccia ma, ragionando ho escluso l'ipotesi, cartuccia troppo piccola, ghiera del tappo a baionetta e non a tenuta, dubbi e ragionamenti che mi hanno fatto mettere in disparte il reperto senza una qualche identificazione.

Dopo circa un anno, osservando per caso un disegno in sezione di una bomba da esercitazione M38A2, molto diffusa in tutte le aeronautiche occidentali, ho trovato l'impiego dello strano arnese con cartuccia che avevo messo tra gli oggetti sconosciuti.

Si tratta di un dispositivo di innesco, a funzionamento inerziale che accende la carica di segnalazione, quando la bomba colpisce il bersaglio, emettendo una bella fumata bianca che identifica il punto di impatto.

Le bombe da addestramento inerti si sono nel tempo evolute, da simulacri realizzati in cemento

Bomba inerte per aereo da 100 libbre M38A2.



a simulacri con alette di stabilizzazione, a vere e proprie riproduzioni di ordigni reali, realizzati in lamiera leggera appesantite con sabbia o altri materiali inerti, dotate di un dispositivo di identificazione con fumata del punto di impatto.

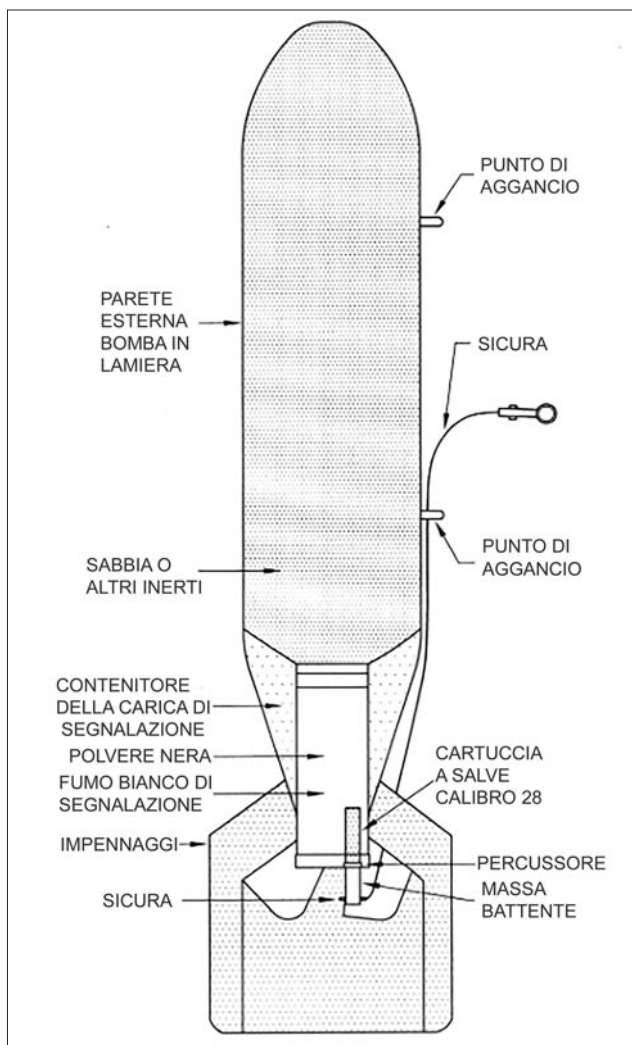
La bomba porta al suo interno un piccolo cilindro pieno di polvere nera, chiuso con un tappo-innesco a baionetta, posizionato in modo che la cartuccia, caricata a salve, possa incendiare la polvere pirica provocando una fumata.

La bomba all'atto dello sgancio estrae lo spinotto di sicurezza lasciando la massa inerziale libera di scorrere, trattenuta solo da una piccola molla. All'urto con il terreno la massa per inerzia comprime la molla ed arriva ad urtare il percussore

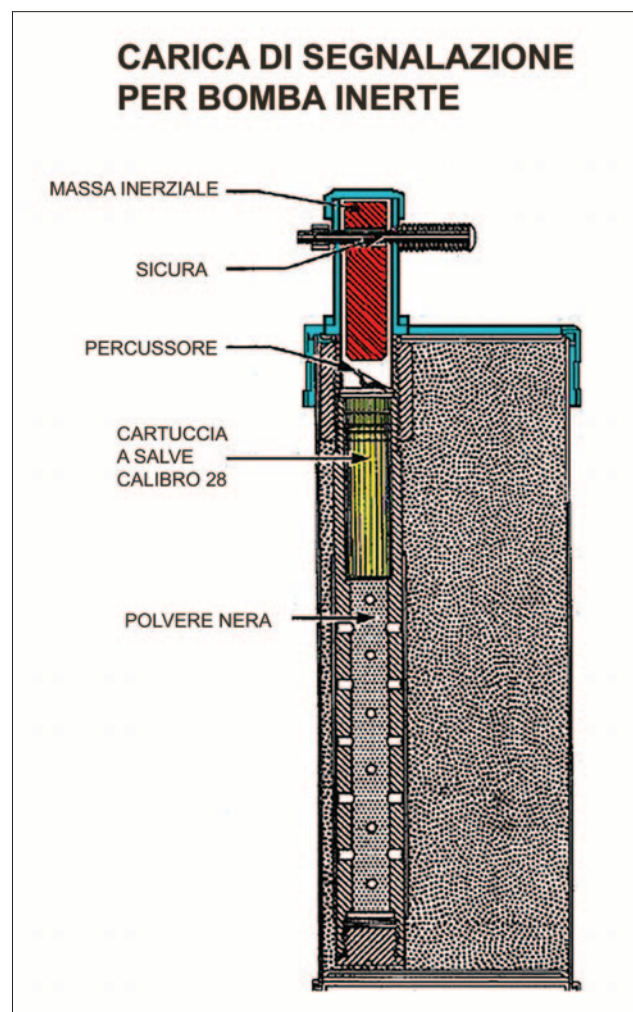
che, a sua volta, aziona il fulminante della cartuccia dando inizio alla accensione.



Una bomba da esercitazione M38A2 dipinta col classico colore celeste con cui vengono identificati gli ordigni inerti.



In Archivio Storico Federighi conserviamo due diversi dispositivi di accensione per bombe inerti, molto probabilmente di provenienza CEMSA che, nel Gruppo Caproni, si dedicava anche alla rea-



lizzazione di munizionamento. Quello illustrato nell'articolo era sicuramente impiegato nelle bombe da esercitazione M38A2 di origine americana ma ampiamente usate anche dalla Aeronautica Militare.



A sinistra: vista dell'innescò pronto per essere montato sulla bomba. Al centro: a sinistra in basso il contenitore della massa battente, in alto il bossolo di una cartuccia a salve calibro 28. A destra: I componenti, massa battente, molla, percussore, ghiera bloccaggio car-tuccia e la cartuccia calibro 28.

MODELLISMO

CACCIA ALLEATI DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE (WWII)

di Andrea Morelli

Cari Gabarda, lasciamo il Giappone, lo spazio, robot e astronavi per tornare su terreni (o cieli) a voi più congeniali: vi parlerò infatti dei modellini di cinque caccia alleati operanti durante la WWII e che hanno lasciato il segno nella storia dell'aviazione a stelle e strisce, anglosassone ma potremmo dire, senza esagerazione, mondiale. Ho montato questi modelli in un lungo arco di tempo (all'incirca dal 2007 al 2025, se ben ricordo) e quindi è il caso di dire che mi hanno accompagnato per una parte significativa della mia vita. Uno di questi (il Mustang P-51D) è il regalo di un ex collega nonché caro amico, con il quale ho avuto il piacere di lavorare per circa tre anni a Siena; un altro me lo regalò mia moglie e per gli altri tre mi sono "frugato"; ma veniamo al sodo! I modelli sono, in ordine cronologico di montaggio:

- F6F-5 Hellcat "V17 Jolly Rogers", Hasegawa, scala 1:48
- P-51D Mustang, Hasegawa, scala 1:48

- Vought F4U-1A Corsair, Revell, 1:32
- Hawker Hurricane Mk. IIC, Revell, scala 1:72
- SBD-5 Dauntless, Revell, scala 1:48

Grumman F6F-5 Hellcat "V17 Jolly Rogers"

L'F6F Hellcat doveva essere una versione più potente del F4F Wildcat ma il progetto iniziale fu abbandonato in favore della realizzazione di un nuovo velivolo. Il primo prototipo dell'Hellcat volò

poco dopo la battaglia delle Midway, nel 1942; le prime unità furono consegnate ai reparti combattenti all'inizio del 1943. L'Hellcat aveva una struttura robusta, dal peso di circa 4.000 chili a vuoto, il doppio dei primi Wildcat; il rapporto potenza-peso e il carico alare erano di molto superiori a quelli del suo predecessore. Caratterizzato da una struttura convenzionale, con l'ala bassa, le superfici di coda molto squadrate ed elica tripala a giri costanti, il velivolo svolgeva la funzione di caccia di scorta ed era imbarcato sulle portaerei. L'armamento consisteva in 6 mitragliatrici Browning M2 con 2.400 colpi; solo in un secondo tempo furono installati agganci per bombe da 227-454 kg, oltre a un serbatoio aggiuntivo. L'Hellcat, superiore per prestazioni al famigerato Mitsubishi Zero, ebbe vita assai breve e fu sostituito subito dopo la fine delle ostilità. Da quel poco che mi ricordo, il modello non dette particolari problemi di montaggio, grazie alla qualità dei pezzi che contraddistinguono la Hasegawa. Molto dettagliati cockpit e decalcomanie, assai facili da gestire nonostante le dimensioni; l'armamento del modello consta di sei razzi ed è



Scatola di montaggio dell'Hellcat (adibita a contenitore per i biglietti di auguri).



Hellcat, visione frontale (sullo sfondo chiglia, timone e murata del veliero Dodici Apostoli e la portaelicotteri Jeanne D'Arc).



presente il serbatoio aggiuntivo. Colori principali: blue navy e bianco matt della Humbrol. Il modello, montato nel 2007 (forse) ha subito un paio di danni ed è mancante un pezzo, ma fa ancora la sua bella figura. La versione montata è quella del Fighter Squadron 61 (VF-61) "Jolly Rogers", nato ufficialmente il primo gennaio 1943.

North American P-51D Mustang

Prodotto a partire dal 1941, fu uno dei più versatili caccia statunitensi della WWII e fu schierato sia sul fronte del Pacifico che su quello europeo. Fu impiegato prevalentemente come caccia di scorta

Hellcat, superfici alari inferiori con i razzi, il serbatoio aggiuntivo e i carrelli

alle formazioni di bombardieri Boeing B-17, ma anche come caccia bombardiere. Venne impiegato anche nella prima fase della guerra di Corea e in alcune forze aeree rimase in servizio fino ai primi anni Ottanta. Progettato da Edgar Schmued, costruito e fatto volare in appena 117 giorni, il P-51 fu uno fra i più grandi caccia a pistoncini di sempre. Era un monoplano ad ala bassa, elica quadripala, totalmente metallico, monoposto e monomotore (eccetto il derivato bi-fusoliera P-82) con impennaggi cruciformi, cappottina a goccia e un carrello tricycle posteriore completamente retrattile. Il canopy consentiva al pilota una visuale di 360 gradi. L'armamento prin-



*A destra:
painting guide
del P-51D
Mustang.
A sinistra:
P-51D Mustang,
visione ventrale.
Sotto: Profilo
del P-51D
Mustang.*





Corsair, superficie ventrale.



Il Corsair dopo la riparazione.

cipale era costituito da 6 mitragliatrici alari M-3 da 12,7 millimetri. Le mitragliatrici più interne avevano una dotazione di 500 colpi per arma mentre quelle più esterne di 270. Ogni semiala era dotata di attacchi cui potevano essere agganciati una bomba da 227 kg, o cinque razzi HVAR da 127 millimetri. Sul bordo d'attacco della semiala sinistra era installata la fotomitragliatrice. Il P-51D fu anche fornito all'Aeronautica Militare italiana a partire dal 1947.

Come per l'Hellcat, anche l'assemblaggio del Mustang (nel

2019 se ben ricordo, dopo che avevo terminato il veliero) fu agevole. I colori principali impiegati furono l'alluminio Model Master, Olive Drab e medium blue della Italeri. Le insegne sono quelle del 3rd Fighter Squadron, 3rd Fighter Group, caratterizzate dalle due ampie bande nere (laterali) e bianca (centrale). Alcune decalcomanie erano di dimensioni ragguardevoli e fragili, ma comunque gestibili. Sotto le semiali vi sono due serbatoi agiuntivi. Molto curata la painting guide (a colori!).

Chance Vought F4U-1A Corsair

Il Chance Vought F4U Corsair fu un caccia bombardiere multiruolo statunitense prodotto dalla

Chance Vought Corporation (azienda acquisita successivamente dalla United Aircraft Corporation). Venne impiegato soprattutto nella WWII e durante la guerra di Corea. Fu il miglior caccia imbarcato su portaerei ma si dimostrò straordinariamente ef-

ficace anche con base a terra e fu imbattibile nell'attacco al suolo. Nonostante le sue qualità, passò metà della carriera a terra, poiché inizialmente la US Navy lo considerava inadatto alle portaerei. Il Corsair non era particolarmente innovativo nella fusoliera, ma adottava

soluzioni tecnologiche

avanzate, come il carrello retrattile e i rivetti sostituiti da punti di saldatura. Il motore, con i suoi 2.000 CV, nei primi modelli necessitava di un'elica tripala di grande diametro. La struttura alare a W consentiva all'elica di non urtare il terreno e di dotare il velivolo di carrelli non eccessivamente lunghi. L'ala riduceva la resistenza aerodinamica complessiva e ospitava nel bordo anteriore, vicino alla fusoliera, i radiatori dell'olio. La struttura dell'ala era a cassone ripiegabile verso l'alto, soluzione applicata poi a quasi tutti gli aerei imbarcati. Al modello del Corsair spetta la palma del più grande (scala 1:32) ma non del più dettagliato.



Scatola di montaggio del Corsair.

Hawker Hurricane, superficie ventrale.

Preso a un prezzo stracciato su Amazon, era composto da 75 pezzi, contro i 100-120 dei modelli in scala 1:48. È anche il modello sul quale mi sono divertito a mettere in pratica un po' di weathering e, viste le ampie superfici da dipingere, a usare l'aerografo. L'assemblaggio del Corsair mi dette qualche grattacapo perché il meccanismo di ripiegamento delle ali era piuttosto approssimativo. La colorazione della fusoliera è basata su colori misti, in particolare miscele di blu e grigio a percentuali diverse per le superfici dorsali e laterali (90% blu + 10% grigio, 80% grigio e 20% blu) e, per le superfici ventrali, 90% bianco e 10% verde chiaro. Colori impiegati: Model Master e Italeri. Il modello ha avuto una storia travagliata: lo regalai a mia mamma e lì subì reiterati attacchi "da spolveramento" (l'unico modello che mamma aveva il sacro terrore di spolverare era il veliero, infatti ci pensavo io), tanto che decisi di incollare le ali in posizione stesa, posizionarlo su un supporto bloccando le ruote con incastri di legno realizzati ad hoc e incollati sul supporto stesso e infine lo portai in Hangar G, dove se ne sta tuttora al riparo, chiuso nella vetrina sotto la macchinetta del caffè. La versione montata è quella in forza al VF-17 Squadron, US Navy, Bouganville, Isole Salomone, febbraio 1944.



Hawker Hurricane Mk. IIC

Attraversiamo l'oceano Atlantico e fermiamoci in Inghilterra, dove ci aspetta una vera leggenda, l'Hawker Hurricane. Fu il primo aereo da caccia britannico moderno realizzato prima dello scoppio della WWII e fino al 1941 fu l'aereo da combattimento più largamente usato dalla RAF, dovendo sostenere l'urto dei primi scontri con i velivoli della Luftwaffe nei cieli della Francia e della Gran Bretagna. Progettato inizialmente da Sydney Camm come un "Hawker Fury monoplano", mosso da un motore Goshawk e dotato di un carrello d'atterraggio fisso con le ruote carenate, l'Hurricane fu modificato in fase di progetto, in modo da poter ospitare il molto più potente motore PV.12 (Merlin), fu dotato di un carrello d'atterraggio retrattile e armato non più con quattro mitragliatrici ma con un inedito set di otto. Gli Hurricane ebbero il loro battesimo del fuoco il 21 ottobre 1939, quando la squadriglia "A" del 46th Squadron decollò dall'aeroporto satellite di North Coates, sulla costa del Lincolnshire, per compiere una missione di perlustrazione sulla Wash Coast sul mare del Nord, per individuare una formazione di Heinkel He



L'Hurricane visto dall'alto.



Hawker Hurricane, particolare della coda

115B del 1/KuFlGr 906 alla ricerca di mercantili da bombardare. In seguito, l'Hurricane ebbe parte attiva nella battaglia di Francia (maggio 1940) e in quella d'Inghilterra (giugno 1940).

Se il Corsair è il modello più grande, l'Hurricane è il più piccolo (scala 1:72) e quindi il montaggio (nel 2025) è risultato semplice anche se questa non è una regola universale. Gli incastri si sono rivelati buoni, i cannoni si sono dimostrati fragili e quindi delicati da maneggiare. La versione montata è la Mk. IIC, armata con quattro cannoni da 20 mm, No. 336 Squadron (Greek), Desert Air Force, RAF, Landing Ground 8 Mersa Matruh, Egitto, 1944. Vista la mimetica da deserto, ho utilizzato i colori dark earth e sand per le superfici superiori e un mix di medium blue, white matt e light green per le superfici inferiori (tutti colori della Italeri), sulle quali ho simulato un po' di sporcizia "oleosa".

Douglas SBD-5 Dauntless

Il Douglas SBD (Scout Bomber Douglas, che avrebbe poi assunto il significato Slow But Deadly) Dauntless era un bombardiere in picchiata imbarcato sulle portaerei; prodotto dall'azienda statunitense Douglas Aircraft Company negli anni Quaranta fu utilizzato dalle forze alleate durante la WWII e ritirato subito dopo la

fine della guerra.

Il Dauntless, in grado di condurre attacchi in picchiata con una bomba da 295 o la più pesante da 726 kg, era caratterizzato da un'elevata robustezza e venne usato in maniera efficiente dai reparti dei Marines e dell'U.S. Navy. Il suo principale successo fu l'affondamento delle portaerei giapponesi a Midway, permettendo di vincere la battaglia aeronavale più incerta della guerra del Pacifico. L'Esercito degli Stati Uniti era dotato di una versione terrestre del Dauntless, denominata A-24 Banshee, che differiva dalla versione imbarcata per pochi particolari (non aveva il gancio d'arresto e gli pneumatici erano diversi).

Il Dauntless nacque sui tavoli da disegno della Northrop Co. quando questa, fondata nel 1932, stava per essere incorporata dalla Douglas Aircraft, nel 1938.

Dopo l'acquisizione, il prototipo della seconda variante (XBT-2) fu rivisto e nominato Douglas XSBD-1. Nel febbraio del 1939 la U.S. Navy accettò il velivolo ed emanò due distinti ordini per le varianti SBD-1 ed SBD-2.

Il Dauntless manteneva le stesse caratteristiche costruttive del prototipo, dato che le modifiche principali erano costituite dal carrello d'atterraggio (diventato completamente retrattile) e dalla forma dell'impennaggio verticale dei piani di coda. La variante SBD-2, che incorporava serbatoi autosta-



Scatola di montaggio del Dauntless

gnanti (in metallo rivestito di gomma), due dei quali posti nelle semiali, fu consegnata nel maggio del 1941. Nel frattempo, gli eventi bellici avevano messo in risalto il ruolo strategico dei bombardieri da picchiata e quindi la US Navy ordinò la variante SBD-3 (equipaggiata con una seconda mitragliatrice per il navigatore) e la versione SBD-4 (consegnata dal fine 1942 ad aprile 1943).

La versione maggiormente prodotta fu la SBD-5, alla quale seguì l'ultima versione di serie, denominata SBD-6. Il battesimo del fuoco per il Dauntless arrivò nel 1942, con le battaglie del Mar dei coralli e delle Midway. Il Dauntless era un velivolo lento, non in grado di competere con i caccia nipponici, ma decisivo. L'armamento consisteva in due mitragliatrici frontali calibro 12,7 mm annegate anteriormente nella fusoliera e sparanti attraverso il disco dell'elica; nella postazione del navigatore era previsto l'impiego di una terza mitragliatrice calibro 7,62 mm (nelle versioni dalla 3 in poi le mitragliatrici a disposizione del navigatore erano due, del medesimo calibro).

Il carico offensivo di caduta era rappresentato da due bombe da 650 lb (295 kg) poste in piloni subalari ed una bomba da 1600 lb (726 kg) posta sotto la fusoliera.

In base alle missioni ed alle necessità, l'attacco sotto la fusoliera, in sostituzione della bomba, era



Il Dauntless visto dall'alto.



Superficie ventrale del Dauntless.

in grado di ospitare un serbatoio supplementare di carburante, capace di 58 galloni (220 litri).

Il kit mi ha lasciato piacevolmente sorpreso. Abituato ai kit più vecchi della Revell, pieni di sbavature, ho potuto apprezzare la qualità superiore di questo modello (che ho montato lo scorso anno) e la guida di montaggio pittura e decorazione a colori. Il cockpit e la postazione del navigatore erano assai dettagliati ma di non facile montaggio, così come il canopy: optando per la versione aperta, il canopy doveva essere completamente retracts. Il kit ha comportato anche l'assemblaggio del motore. Superate le difficoltà degli interni, l'assemblaggio è proseguito senza eccessive difficoltà. La versione montata è la VB-5, USS Yorktown (CV-10), Truk, febbraio 1944. Per la pittura ho voluto provare i colori della Revell, in modo da poter affrontare il problema dei colori misti senza fare prove. Per la superficie inferiore (bianca) e le colorazioni "minori" (bombe, motore, etc) ho usato i colori Italeri mentre per le superfici laterali e superiori ho utilizzato un mix di grigi e blu della Revell (80% grigio satinato-10% ultramarine blue-10% grigio e 70% blu grigio-20% blu lucido-10% grigio antracite). Anche i colori si sono rivelati di buona qualità e durata (i barattolini, una volta aperti, si richiudono bene).

RECENSIONI

L'ARALDICA DELLA REGIA AERONAUTICA 1923-1943 VOLUME I COMANDI TERRITORIALI, GRANDI UNITA' E STORMI

Recensione a cura di Andrea Morelli

Di: Giorgio Catellani

Edito da Athena Books, Pagg. 234, 2023

L'autore

Giorgio Catellani è un appassionato di tutto quanto concerne il mondo del volo e ha dedicato la sua vita alla storia, le tradizioni e l'araldica della Regia Aeronautica / Aeronautica Militare e dei reparti di volo delle altre Forze Armate italiane e dei Corpi dello Stato. Ha raccolto una vasta documentazione sui vari enti, anche "minori", nonché sugli stemmi dagli stessi adottati, e ha realizzato volumi come "Araldica Aeronautica Militare - Distintivi in metallo da uniforme / 1986-1996" e "I distintivi delle unità dell'Aviazione dell'Esercito - 1957 / 2017" (cit. *Millistoria.it*). Alla stesura del testo ha partecipato Gianni Tugliani.

Veste editoriale

Il libro, a colori, misura circa 22 x 30 x 2 cm, ha la copertina flessibile, ed è scritto in lingua italiana. È suddiviso in una prefazione, tre capitoli e un'appendice. Costo: non riportato sul volume, sul web si trova un costo di 38 €.

Contenuti

Premetto che, al di là di un discorso puramente estetico o di "simpatia", non ho mai apprezzato più di tanto insegne, distintivi e simboli; di con-

seguenza in materia di araldica sono un ignorante totale. Scorrendo l'opera si nota una grande attenzione ai dettagli e una documentazione fotografica e iconografica notevole. Per calarsi nella giusta ottica, consiglio di leggere la quarta di copertina: l'autore infatti definisce la sua opera "Una panoramica sui distintivi adottati dai Comandi

territoriali, dalle Grandi Unità, dagli Stormi e dagli enti a questi equivalenti della Regia Aeronautica dalla costituzione all'armistizio dell'8 settembre 1943". Oltre a ciò, si legge "Non una storia della Forza Armata e dei suoi reparti e nemmeno un catalogo per collezionisti, ma la presentazione delle varie insegne, con informazioni sul significato, genesi ed utilizzo, oltre a qualche sintetica notizia delle vicende della unità trattate". Insomma, chi voglia cimentarsi nella lettura

dell'opera, sa già a cosa va incontro. L'opera di Catellani è proseguita con i volumi II e III (suddiviso in due tomi).

Dopo aver chiarito alcuni aspetti riguardanti l'araldica in sé (ovvero l'arte di conoscere e interpretare gli stemmi), le varie normative che, a partire dal 5 aprile 1927, iniziarono a disciplinare la scelta e l'uso dei distintivi di gruppo e nume-



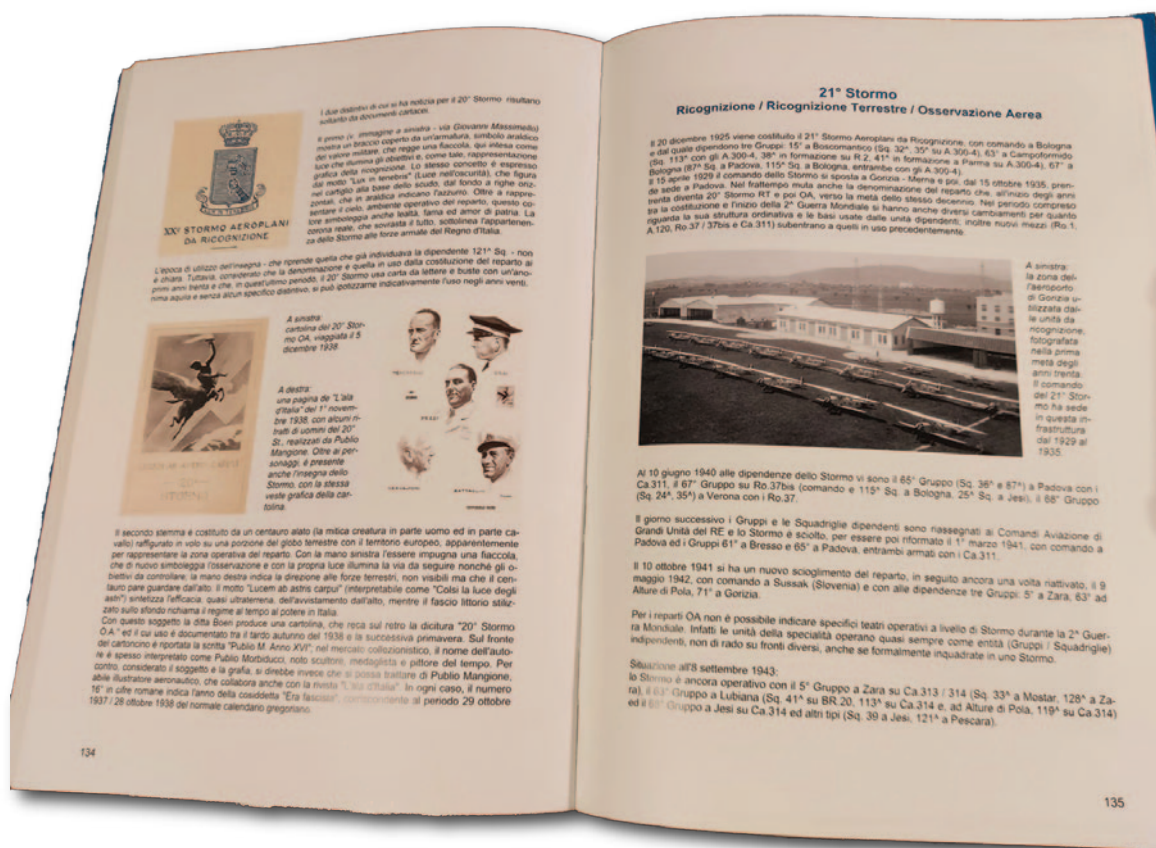
razione di squadriglia, i distintivi trattati, l'ordine e i criteri di presentazione dei distintivi e aver fatto cenno ai precedenti, l'autore affronta la presentazione dei distintivi con il criterio delle scatole cinesi. Si parte infatti con i Comandi Territoriali e di Grande Unità (in tutto ne sono citati venti), a cui seguono gli stormi (41) e i Comandi di Aeronautica/Aviazione della Regia Marina (4). Nell'Appendice, oltre al glossario, si trova l'elenco degli aerei citati e una ricca bibliografia. In sintesi, dalle pagine traspare il lavoro certosino svolto dall'autore

che ci restituisce un quadro esauriente dei distintivi della Regia Aeronautica dalla sua costituzione (1923) all'armistizio.

La mia opinione dell'opera

Punti di forza: la documentazione fotografica e iconografica, la grande attenzione per i dettagli storici. Molto curata l'impatto, la

Punti di debolezza: è un libro per appassionati di araldica può risultare ostico per chi ha altri interessi. Nel dubbio, leggere la quarta di copertina!





**CATALOGHI
POSTER
BROCHURES
CARTOLINE**

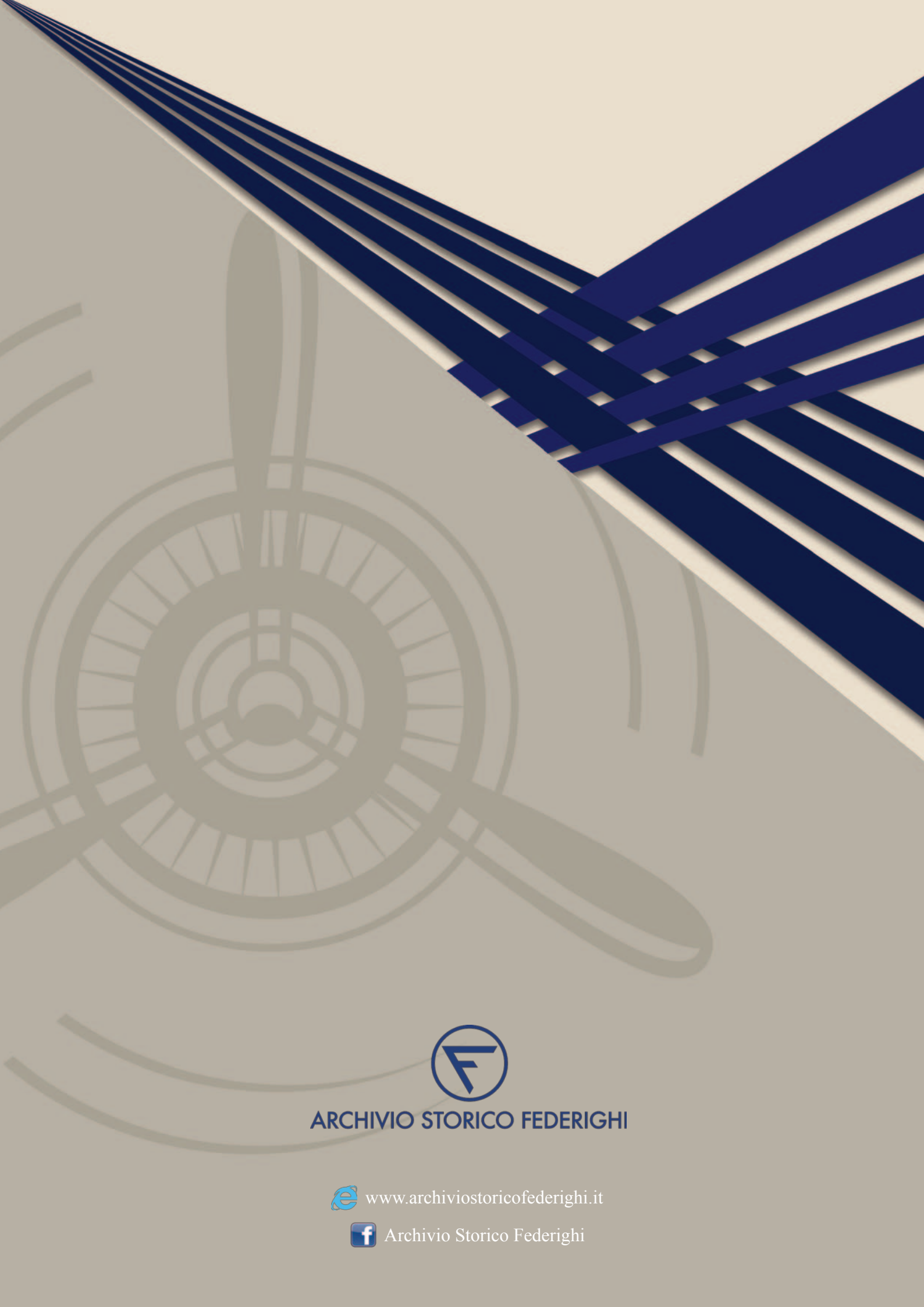
Dal 1964

MEDIAPRINT

**SOLUZIONI
EDITORIALI**

**LIBRI
GIORNALI
RIVISTE
BANNER
ADESIVI
VETROFANIE**

**Via G. Gozzano, 7
57121 Livorno
tel. 0586 403023
mediaprintli@tin.it
www.mediaprintli.it**



ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI

 www.archiviostoricofederighi.it

 Archivio Storico Federighi