



ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI



Il somarello Jack

N.23 - 2023

Il somarello Jack
Rivista periodica

N.23 - 2023

Finito di comporre l'8 ottobre 2023

 www.archivistoricofederighi.it

 Archivio Storico Federighi

INDICE

| | |
|---|----|
| PREFAZIONE Paolo Di Biagio | 4 |
| ARALDICA 237ª Squadriglia Gruppo Autonomo B. a T. Federigo Federighi | 5 |
| MISSING IN ACTION Alessandro Santarelli | 7 |
| I "GABARDA" INAUGURANO L'HANGAR G Marco Iarossi | 10 |
| MESSERSCHMITT BF.110 C-4 Mario Federighi | 13 |
| LA BATTAGLIA DI MEZZO AGOSTO DEL '42 Paolo Di Biagio | 16 |
| BUNKER SORATTE Mario Federighi | 24 |
| ANCORE IN VOLO Edoardo Govoni | 26 |
| RECENSIONI - Cuore Patria Volo Andrea Morelli | 29 |
| MI PRESENTO: NELLO SCIATELLA Paolo Di Biagio | 33 |



PREFAZIONE

Paolo Di Biagio

Gabarda come sono andate le vacanze? Dopo l'abbuffata del Centenario e degli eventi di Lucca ci ripresentiamo. Come da tradizione questo numero è abbastanza ricco ed interessante e ciò che lo rende tale è quello di avere due nuovi articolisti che spero possano contribuire in seguito alla professionalità ed alla conoscenza aeronautica del nostro Somarello.

Il grande Ghigo con la sua Araldica ci presenta la storia della 237ª squadriglia che operò nei cieli italiani con i famosi Stuka. Andrea Morelli ci presenta la recensione del libro Cuore/Patria/Volo con la storia del 2° Gruppo Caccia dell'ANR (Aeronautica Nazionale Repubblicana). Un saluto particolare lo dedichiamo ad Andrea perché anche il suo Cuore ha avuto un grande dispiacere. Forza Andrea.

Abbiamo avuto a Pisa un incontro con gli amici del Bunker Soratte, presenti anche loro a Pratica di Mare. Ora i Gabarda dovranno ricambiare la visita per ammirare questa imponente opera di ingegneria militare voluta da Mussolini e costruita tra il 1937 ed il 1943. In allegato all'articolo c'è il calendario delle visite guidate per l'anno 2023, ma per noi Gabarda si potranno fare delle eccezioni. L'amico Marco Iarossi che impagina il Somarello Jack ripropone l'articolo uscito su JP4 Mensile di Aeronautica sull'inaugurazione dell'Hangar G.

Mario Federighi ci presenta il suo nuovo gioiello: il Messerschmitt BF-110 C-4, con la storia del ritrovamento ed il suo arrivo in quel di Pisa con un addendum "Adesso tocca ad ASF il compito di capire e decidere cosa fare e come farlo". Mario ci propone tre ipotesi. Io posso solo ag-

giungere che sarei d'accordo con la terza. Un Crowdfunding (dall'inglese crowd - folla e funding - finanziamento), ovvero un finanziamento collettivo da estranei. Ma siamo in Italia e dovremmo fare molta pubblicità a questo progetto, ma mai dire mai.

Il sottoscritto si è preso un grande impegno, quello di spiegare cosa successe nell'agosto del 1942 con la Battaglia di Mezz'Agosto che impegnò duramente le forze aeronavali di tre paesi (Italia, Regno Unito e Germania). L'articolo è diviso in due parti.



Siluramento di una nave inglese.

Alessandro Santarelli prosegue con la sua rubrica sui Missing in Action americani in Toscana.

Last but not least (ultimo però non meno importante) abbiamo un articolo/reportage di Edoardo Govoni sull'Aviazione di Marina, che forse dovremmo seguire di più. Nuove leve tra i Gabarda. Nella rubrica Mi presento abbiamo Nello Sciatella, studente nell'Istituto Tecnico Aeronautica di Pisa,

che ci ha accompagnato nella trasferta laziale del Centenario. Speriamo che sia il primo di molti ad entrare nelle nostre file, perché ormai ci sono troppi capelli bianchi. (sto scherzando!)

Ho visto, mentre sto scrivendo, l'attore Francesco Favino che interpreta l'eroica figura del Comandante Todaro, sommergibilista, che invece di abbandonare l'equipaggio di una nave silurata al suo destino, lo accoglie a bordo. Penso che si tratti del primo film italiano sulla Seconda Guerra Mondiale dal... boh. Verrà distribuito nelle sale italiane dal 1° novembre e penso sia un obbligo andare a vederlo.

Un saluto a tutti i Gabarda e sciarpe al vento

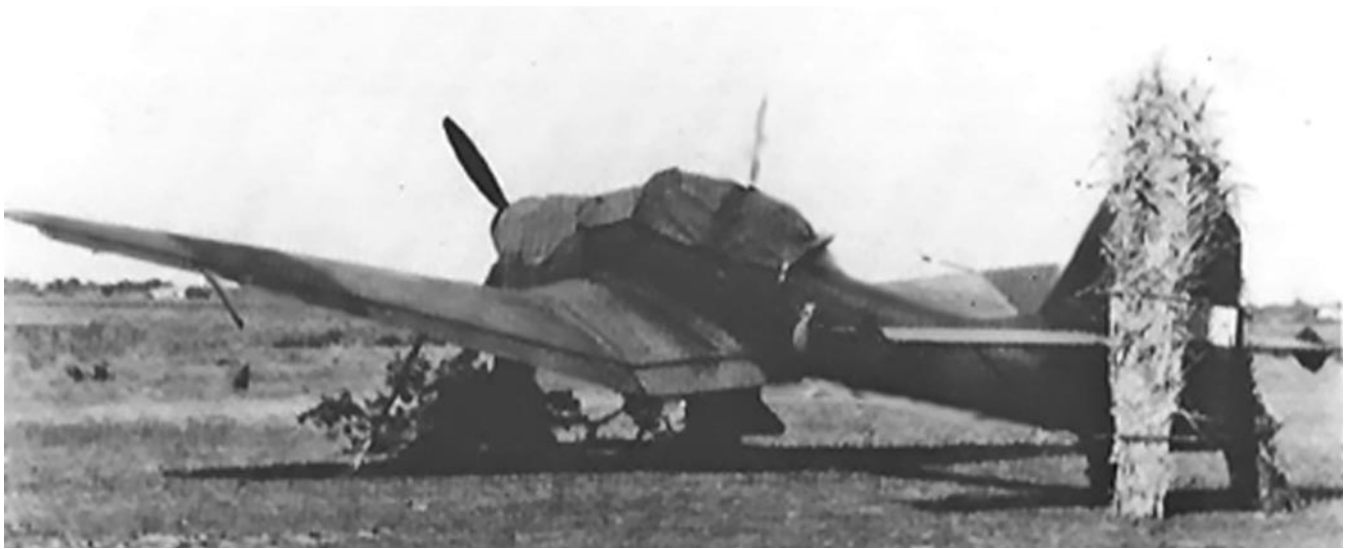
ARALDICA

237ª Squadriglia 96° Gruppo Autonomo B. a T.

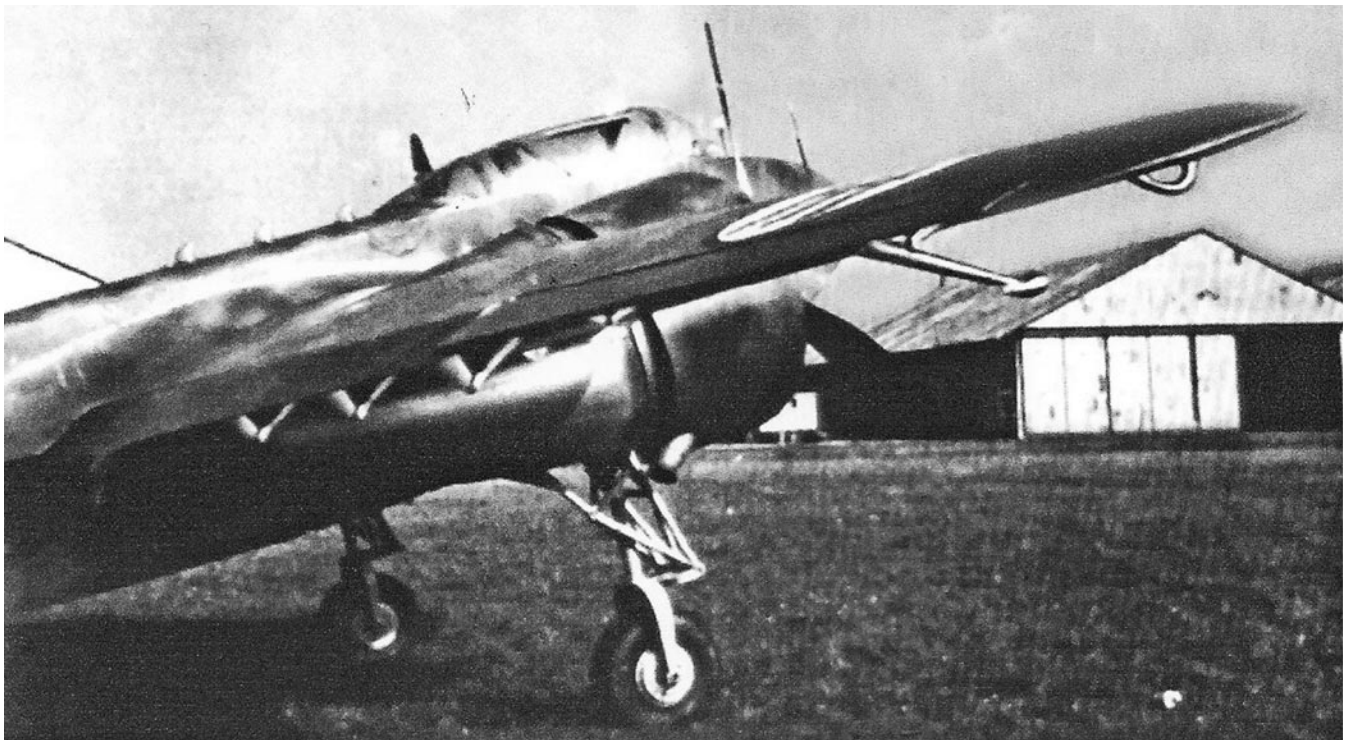
Federigo Federighi

Costituita con la gemella 236ª a marzo 1940, sui mediocri Savoia Marchetti S.85, allo scoppio delle ostilità venne trasferita a Pantelleria dove, a causa dell'umidità (i velivoli erano in legno e si scollavano), della scarsa potenza installata, della poca controllabilità alle basse velocità, delle prestazioni com-

plesive insoddisfacenti, perse una parte consistente dei propri velivoli e non per cause belliche. I piloti, al comando del Capitano Pilota Ercolani, furono inviati d'urgenza a Graz, in Austria, per seguire un corso su Junkers Ju 87 e, dopo sole 15 ore di volo (sulle 25 previste), i piloti vennero di-



Junkers Ju 87-B-2 Squadriglia 96° Gruppo Autonomo B. a T. Comiso, agosto 1940.



Savoia Marchetti S.85 a Ciampino Sud.



Junkers Ju 87-B-2 237^a Squadriglia, 96° Gruppo Autonomo B. a T. Lecce Galatina, ottobre 1940.

chiarati idonei e rientrarono via Udine e Forlì a Ciampino dove furono applicati i contrassegni della Regia Aeronautica. Dopo pochi giorni, i nove Stuka, si trasferirono a Comiso, dove subito la 237^a Squadriglia al comando del Tenente Pilota Santinoni, iniziò le operazioni belliche, prima in missioni antinave con base di partenza Trapani, poi su Malta dove la Squadriglia perse un velivolo per opera di un caccia Hurricane del 261° Squadron. In ottobre si rischierà a Lecce Galatina per supportare la campagna di Grecia che non stava andando affatto bene. L'impiego degli Stuka fu

estremamente utile, ma il reparto e le macchine vennero sottoposte a pesante usura e l'operatività piena della Squadriglia non venne mai più recuperata.

La 237^a tornò in Sicilia per un breve periodo operando principalmente azioni antinave, e poi il 2 febbraio 1941 si rischierà a Misurata in Tripolitania; data la scarsità del numero di velivoli operativi, la penuria di carburante e munizioni, svolse compiti addestrativi e alcune azioni su Tobruk; la mancanza di rifornimenti e la scarsità dei rinalzi portò al naturale scioglimento del reparto il 15 aprile 1941.



Junkers Ju 87-B-2 237^a Squadriglia, 96° Gruppo Autonomo.

MISSING IN ACTION

Alessandro Santarelli

Testimonianza del 2nd Lt. William R. Richmond

Stavo volando come “wingman” del Lt. Hunt, leader di una formazione di otto velivoli inviati a bombardare un ponte situato a ovest di Cecina (PP Q-3021). Ad un certo punto il Lt. Hunt ha ordinato una virata a sinistra sopra il bersaglio a circa 3.000 metri. L’ho perso di vista a circa 2.300 metri mentre egli picchiava attraverso le nubi a ovest di Cecina. Il volo mi porta sul mare a sud dell’Isola d’Elba e poi sulla terra ferma a circa 900 metri di quota. A questo punto cercai di contattare per radio il Lt. Hunt ma senza riuscirci.

Breve biografia di Hunt H. Wesley

Nato il 17 maggio 1922 nel Missouri, entra in

servizio nell’Army Air Corps il 22 maggio 1942. Successivamente viene assegnato al 316th Fighter Squadron appartenente al 214th Fighter Group del 12th Tactical Air Command.

Decorato con l’Air Medal with Oak Leaf Cluster and the Purple Heart.

Il 18 giugno 1944, mentre pilota un Curtiss P 40L, impegnato in un bombardamento nei pressi di Cecina, precipita nelle vicinanze.

Viene sepolto a Firenze nel Florence American Cemetery and Memorial.

Breve storia del 316th Fighter Squadron dalla sua formazione alla Campagna d’Italia

Il 316th F.S. si formò alla metà del 1942, all’interno

MISSING IN ACTION n° 6081

Pilota: 2nd Lt. Hunt Wesley H. (numero di matricola 0-754113)

Unita: 316th Fighter Squadron – 324th Fighter Group – 12th Air force

Base: Montalto

Velivolo: Curtiss P 40L 10 CU – AAF serial number 42-10867

Motore: Packard V-1650-1 - AAF serial number 41-48801

Armi installate: 6 mitragliatrici cal 0.50inc Browning (Serial number: 158427, 268201, 237247, 589058, 109859, 135108)

Data: 18 giugno 1944

Tipo di missione: bombardamento in picchiata su un ponte nei pressi di Cecina.

Condizioni meteo: copertura nuvolosa valutata in 10/10 tra i 150 e i 4500 metri

Ultima posizione nota del velivolo disperso: PP Q-3021.

Cause dell’evento: sconosciute

Testimoni dell’accaduto:

- 2nd Lt. William R. Richmond (SN 0-738853), ha avuto contatto radio

Data del rapporto: 19 giugno 1944

Compilatore del rapporto: 1st Lt. Air Corps Jeral R. Nevin



del 324th F.G., sulla base di Mitchel Field (New York), venendo equipaggiato con i Curtiss P40L. I primi mesi, fino ad ottobre, vennero dedicati all'addestramento degli equipaggi. Alla fine di ottobre lo Squadron era pronto per il lungo viaggio che lo portò, attraverso una rotta che passava per i Caraibi e il Brasile fino alla destinazione finale, l'Egitto. Ovviamente il personale di terra seguì tutta un'altra via, iniziata con l'imbarco sulla

USS West Point.

Dopo una fase di addestramento al combattimento reale, finalmente il 20 marzo del 1943 lo Squadron venne trasferito in Tunisia. Il 26 dello stesso mese iniziarono le azioni di guerra in appoggio alle operazioni dell'8th armata inglese nella zona del Mareth.

Il 2 giugno lo Squadron venne trasferito a El Haouaria (Tunisia) per ricongiungersi con il resto del 324th F.G. A partire dal 9 luglio lo Squadron iniziò ad essere impiegato in appoggio allo sbarco in Sicilia. Dopo un periodo di riposo, utilizzato per addestrare i piloti novellini, lo Squadron venne trasferito a Cercola da dove inizia la lunga campagna d'Italia appoggiando le operazioni alleate tese a risalire lentamente la penisola.

Il 19 luglio, quindi circa un mese dopo il



Curtiss P40L in Sicilia nel 1943. In alto: Curtiss P40L in Nord Africa nel 1943.

Profilo di un P 40L del tipo descritto nel testo.



fatto da noi illustrato, lo Squadron venne trasferito a Ghisonaccia in Corsica e riequipaggiato con i Republic P 47D. Da questo momento le attenzioni dello Squadron sono tutte rivolte verso l'Europa continentale. Verrà sciolto il 7 novembre 1945.

Aeroporti utilizzati in Italia:

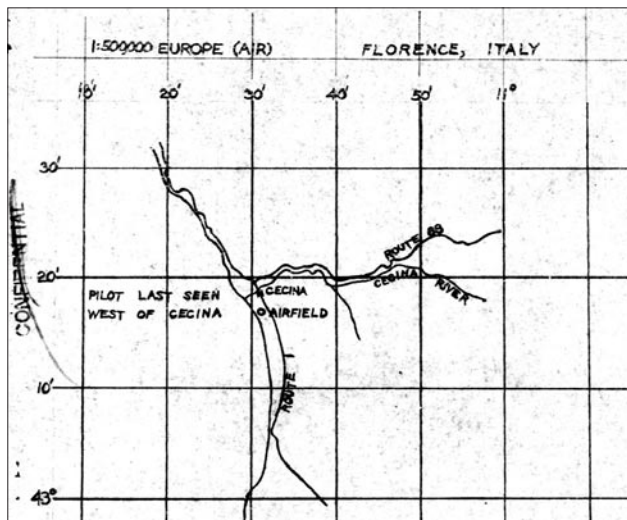
- Cercola in provincia di Napoli dal 27 ottobre

1943;

- Pignataro Maggiore in provincia di Caserta dal 10 maggio 1944;
- Le Banca (a 14 km circa Caiazzo) in provincia di Caserta dal 7 giugno 1944;
- Montalto di Castro in provincia di Viterbo dal 15 giugno 1944.



Patch del 316th Fighter Squadron.



Cartina originale inserita nel documento MIA.



Zona approssimativa tratta della zona dell'evento.

| | | | | |
|----------------------|-------|----------------------|-----------------|----------|
| HOLM HOMER E | M SGT | 446 BOMB SQ | 521 BOMB GP (M) | S DAK |
| HOLMES LEONARD E | FLT O | 437 BOMB SQ | 319 BOMB GP (M) | TEXAS |
| HOLMES THOMAS J | PVT | 53 | FIELD HOSP | OHIO |
| HONEYCUTT ARLEIGH C | 2 LT | 429 BOMB SQ | 2 BOMB GP (H) | ARK |
| HOOPER HENRY L | 2 LT | 444 BOMB SQ | 320 BOMB GP (M) | MONT |
| HOPE JAMES T | 2 LT | 414 NIGHT FIGHTER SQ | 2 BOMB GP (H) | N Y |
| HORACEK GEORGE J | 2 LT | 763 BOMB SQ | 460 BOMB GP (H) | MASS |
| HORTON FELTON E | 3 SGT | 445 BOMB SQ | 321 BOMB GP (M) | LA |
| HORWITZ RICHARD M | 2 LT | 716 BOMB SQ | 449 BOMB GP (H) | MASS |
| HOUCK EDWIN R | 2 LT | 738 BOMB SQ | 454 BOMB GP (H) | OHIO |
| HOUSE DONALD F | 2 LT | 719 BOMB SQ | 449 BOMB GP (H) | ILL |
| HOUSEHOLDER ROBERT H | T SGT | 97 BOMB SQ | 449 BOMB GP (H) | ILL |
| HOWARD ELVERTON R | T SGT | 315 BOMB SQ | 376 BOMB GP (H) | COLORADO |
| HOWD ROBERT M | 2 LT | 347 BOMB SQ | 99 BOMB GP (H) | OHIO |
| HOWE CLYDE | POC | 168 | INF 34 DIV | OHIO |
| HOWE FRANK F | 2 LT | 767 BOMB SQ | 461 BOMB GP (H) | PA |
| HOWE JAMES M | T SGT | 345 BOMB SQ | 98 BOMB GP (H) | ILLINOIS |
| HUBBARD STANLEY E JR | PVT | 351 | INF 88 DIV | NEW YORK |
| HUDECEK EMIL J | S SGT | 722 BOMB SQ | 450 BOMB GP (H) | PA |
| HUNT WESLEY H | 1 LT | 316 FTR SQ | 324 FTR GP | MISSOURI |
| HUTTEMANN GUSTAVE | SGT | 776 BOMB SQ | 464 BOMB GP (H) | MICHIGAN |
| HURST JAMES C | 2 LT | 379 BOMB SQ | 310 BOMB GP (M) | N Y |
| JAMES GEORGE F | SGT | 763 BOMB SQ | 460 BOMB GP (H) | N C |
| JIRBY DONALD M | FLT O | 741 BOMB SQ | 455 BOMB GP (H) | W VA |
| JRELL BILLY K | 2 LT | 764 BOMB SQ | 461 BOMB GP (H) | ILLINOIS |

Lapide apposta nel Cimitero Monumentale di Firenze.



I "GABARDA" INAUGURANO L'HANGAR G

Marco Iarossi (tratto da JP4 Mensile di Aeronautica di marzo 2023)

Il 19 gennaio a Ospedaletto, in provincia di Pisa, l'Archivio Storico Federighi (ASF) ha inaugurato la nuova sede dell'associazione, l'Hangar G, che va a sostituire il precedente spazio che si trovava all'interno dell'azienda farmaceutica Farmigea dell'animatore dell'iniziativa, Mario Federighi. Quest'ultimo, insieme al fratello Federigo e ad un folto gruppo di appassionati, ha dato vita ad un museo e officina con lo scopo di recuperare, preservare e restaurare cimeli storici, velivoli, fotografie, libri e riviste riguardanti la storia dell'aviazione italiana. La presentazione ufficiale del 19 gennaio è stata poi seguita da un open day nel fine settimana successivo.

Gli appassionati che animano l'iniziativa si sono battezzati "I Gabarda" in onore di uno dei più significativi progetti in atto: il restauro statico di un Gabardini 80 hp, unico esemplare esistente al mondo



La sala principale dell'Hangar G con il Gabardini e una sua semiala.

nella versione terrestre (un esemplare idrovolante è invece a Volandia), che tra l'altro, su richiesta dell'Aeronautica Militare, sarà esposto a Pratica di Mare in occasione della grande manifestazione per i 100 anni della forza aerea. Anche il nome Hangar G deriva dall'iniziale del Gabardini.

La storia della nascita e dello sviluppo dell'ASF è stata raccontata da Mario Federighi durante un'af-



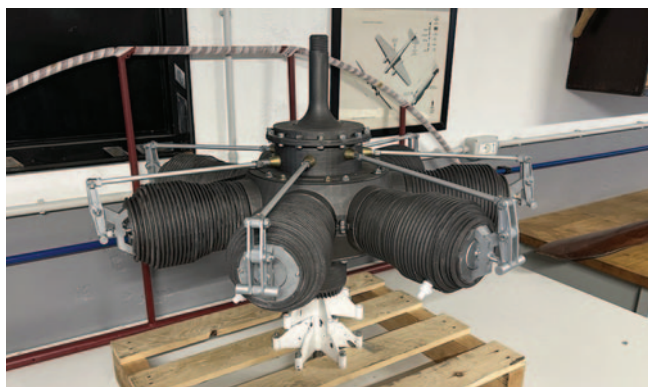
L'officina dove i "Gabarda" restaurano i preziosi cimeli. In primo piano alcune eliche del periodo 1915-1918.



Uno dei corridoi che ospitano la collezione di libri, riviste, fotografie e tanto altro.



A sinistra: i resti del Fiat G.50 caduto in Belgio e recuperato dall'ASF. A destra: la semiala di un altro Fiat G.50.



Un momento della conferenza di presentazione dell'Hangar G nella sala realizzata nel piano superiore della struttura.

Il motore Gnome modello Lambda del Gabardini. Il monoplano è stato poi esposto a Pratica di Mare.

follata conferenza di presentazione, con l'intervento del sindaco di Pisa Michele Conti e i vertici di tutte le forze armate a cominciare dal comandante della 46^a Brigata Aerea col. Giuseppe Addesa. Federighi ha spiegato che tutta l'iniziativa nasce come archivio fotografico e documentale del fratello maggiore Federigo che è un grande appassionato di aviazione e che ha contagiato anche Mario fin da ragazzino. La passione è gradualmente cresciuta, passando per la caccia fotografica agli aerei in transito all'aeroporto di Pisa e al "saccheggio" di materiali storici ai mercatini dell'antiquariato. Grazie poi al passa parola e alla collaborazione di tanti amici l'iniziativa è diventata qualcosa di importante.

Fondamentale è stato, ed è, l'apporto di tanti collezionisti che, piuttosto che tenere i propri materiali chiusi in casa, materiali che a volte diventano anche un peso nella gestione familiare, decidono di donarli all'ASF, in un momento in cui tra l'altro, ha spiegato Mario, molti musei, compreso

quello AM di Bracciano, non accettano più donazioni di questo genere per mancanza di spazi. L'obiettivo è quindi quello di rendere tutti questi materiali fruibili a tutti, chiunque può visitare l'Hangar G, e una delle iniziative previste è quella di coinvolgere le scolaresche per tenere viva la passione aeronautica tra i giovani. Gli spazi dell'ASF sono inoltre a disposizione (gratuitamente) delle case editrici e degli autori che volessero presentare le loro pubblicazioni ad un pubblico di appassionati.

La passione familiare per questa iniziativa ha già anche un futuro assicurato, dato che è coinvolto anche il figlio di Mario, Federigo Junior, al quale, ha detto il padre, prima o poi passerà la gestione. Nella sua presentazione Mario ha illustrato un'altra importante iniziativa compiuta dall'associazione, il recupero in Belgio dei resti di un Fiat G.50, un esemplare costruito a Pisa e caduto il 13 aprile 1941 durante la Battaglia d'Inghilterra con la perdita del ten. Mario Roncalli che era ai comandi.



Presso l'Hangar G sono esposti molti particolari riuniti in una piccola esposizione, nonché la semiala di un altro G.50.

Un'altra iniziativa portata a termine dall'ASF è stato il recupero ed il restauro della coda di un S.79 che è stata decorata con lo stemma degli stessi velivoli che erano basati a Pisa. Al termine dei lavori la coda è stata esposta presso la 46^a Brigata Aerea, «dove è giusto che stia» ha detto Mario. Anche la coda dell'S.79 sarà portata a Pratica di Mare.

Del Gabardini ha invece parlato Federigo Federighi, responsabile del restauro, che ha spiegato che questo è l'unico esemplare terrestre rimasto dei 200-250 costruiti (non ci sono dati certi). L'aereo è stato recuperato dai Federighi nei depositi della Caproni quando l'ASF acquistò il suo intero archivio. Dopo alcuni progetti senza seguito, nel 1916 Gabardini disegnò questo monopiano metallico

e successivamente con la sua scuola di volo fece un contratto con il Regio Esercito per la formazione dei piloti militari: ne furono addestrati circa 1.300 e anche dopo la fine della guerra l'attività di formazione continuò fino al 1929, con la preparazione in totale di circa 1.500 piloti.

L'Hangar G

La nuova struttura che ospita l'ASF è un grande capannone industriale che è stato strutturato con un piano terra che ospita un salone espositivo (dove si trova anche il Gabardini), l'officina (dove i "Gabarda" lavorano ai restauri), uno spazio a parte dove sono archiviati libri, riviste, fotografie ed altro ancora) ed infine un ufficio. In una parte soppalcata è stata invece realizzata un'area per le riunioni e le conferenze (dove saranno per esempio ospitate le scolaresche) e per l'esposizione di altri interessanti cimeli.



Foto ricordo dei "Gabarda". Al centro Mario Federighi.

MESSERSCHMITT BF.110 C-4

Mario Federighi

In perfetta aderenza con la mission dell'Archivio Storico Federighi quando mi arrivò la segnalazione dal GAVS Lombardia della presenza a Lonate Pozzolo di un Bf-110, immediatamente mi attivai per comprendere di cosa si trattava e come avremmo potuto collaborare per effettuare il recupero. La sorpresa fu tanta quando mi venne spiegato che il velivolo era più o meno completo, pur sempre in cattive condizioni dato il prolungato abbandono, e che gli eredi dell'ultimo proprietario volevano urgentemente disfarsene sperando che qualche appassionato se ne prendesse cura. Con Maurizio Longoni e Marco Meloni avvenne un lungo scambio di messaggi: Volandia non era interessata, il velivolo era troppo impegnativo per un recupero diverso da quello che poteva effettuare ASF, il prezzo di acquisto era simbolico. Fu così che organizzammo un sopralluogo, sotto la guida di Maurizio, ed andammo a vedere lo scempio. Si trattava di uno spreco effettuato da un "collezionista" che aveva raccolto nel suo giardino una innumerevole quantità di materiale aeronautico ammassato alla rinfusa

e aggredito da erbacce e diventato tana per ogni tipo di animale. Il Bf-110 non era solo e gli eredi volevano disfarsi di tutto. Oramai abituati a recuperi impossibili, all'apparenza, e senza troppi scrupoli rispetto alle condizioni in cui si trovano i resti degli aerei organizziamo, grazie ai due fedelissimi Albera, anche questa operazione. La follia non ci manca visto cosa abbiamo fatto a Venegono con il materiale Caproni, in Belgio con il G.50, a Pisa con l'F-84 di Luca Orsini ecc...

Per noi parlano i fatti!!! I risultati che stiamo ottenendo con questa filosofia di recupero e valorizzazione sono evidenti, basta vedere come sono stati valorizzati i pezzi del G.50 in Hangar G, la coda dell'S.79, il Gabardini e gli altri progetti che hanno avuto una degna cornice con Campo 100! Alla faccia di chi ci annovera tra coloro che non amano gli aerei solo perché i nostri non volano.

Trovati i mezzi di trasporto e la squadra di recupero, il costo maggiore è stata la gru con manovratore noleggiata in loco, il gruppo dei volontari, i Gabarda disponibili, hanno completato in tempo



MARIO FEDERIGHI

La soddisfazione dei Gabarda per l'ennesimo recupero e messa in sicurezza di un aereo storico e di valore come questo.



Uno dei motori recuperati, non solo i due del Bf-110, per i quali prevediamo di iniziare le attività di restauro l'anno prossimo.

record la missione ed il velivolo è “atterrato” a Pisa: obiettivo raggiunto e velivolo salvato assieme agli altri reperti raccolti di cui parleremo di volta in volta man mano che inizieremo a capire come valorizzarli. Obiettivo raggiunto.

E adesso che ci facciamo con il bestione?

La storia del Messerschmitt Bf-100 C-4 W.Nr. 3577 parte dalla Russia dove venne recuperato nel 1993 da un gruppo di appassionati russi e canadesi e successivamente trasferito in Inghilterra, dove rimase fino al 1994, data in cui venne portato in Italia e dopo vari passaggi di mano è stato ritrovato ed acquistato da ASF.

Le condizioni generali dell'aereo sono buone, considerato che il velivolo fu costretto ad un atterraggio di emergenza il 1° luglio del 1942. Sono quindi passati ben 71 anni dal suo ultimo volo ed i 50 anni trascorsi all'aperto nell'area di Mal Wischera-Schwetino in Russia; fortunatamente il clima freddo e relativamente secco della zona di atterraggio contribuì a mantenere molto limitata la corrosione delle strutture. Purtroppo, i vari spostamenti e l'ultimo periodo passato nel totale abbandono ne hanno aggravato l'usura, ma fortunatamente non tutto è perduto.

La cellula è ancora abbastanza completa, anche se tutte le parti che potevano essere facilmente rimosse sono state asportate e la lista che segue indica i principali componenti mancanti:

- Tutte le attrezzature di cabina



Le difficili operazioni di scarico dei resti del Bf-110 presso il capannone dove al momento i resti del velivolo sono stati messi al sicuro

- Tettuccio completo
- Castelli motore
- Cappottature motore
- Una deriva e timone verticale
- Ruota di coda e relativa struttura
- Una ruota principale
- Tutto l'armamento

La fusoliera è stata malauguratamente spezzata durante la movimentazione in Russia in fase di recupero, con linea di frattura circa a metà fra il bordo d'uscita alare e il piano orizzontale di coda; fortunatamente si tratta di una rottura netta, che non ha causato particolari distorsioni o piegature del resto della fusoliera.

Le ali sono in buone condizioni, anche se sono presenti alcuni danni vandalici al rivestimento, specie nella parte superiore. Le ali contengono i radiatori e i carrelli. I serbatoi del combustibile, in gomma, sono presenti, ma in cattive condizioni. Non c'è traccia della verniciatura originale, ma l'identità dell'aereo è stata determinata con sicurezza attraverso diverse piastrine metalliche di riconoscimento di componenti.

- Werk Nummer 3577
- Costruito alla Messerschmitt A.G. - Augsburg, 1941
- Marche (Stammkennzeichen) H8 + FM
- Consegnato a: 4/33 (H) Aufklarungsgruppe (Gruppo da ricognizione)

- Equipaggio:
 Unteroffizier Josef PINK - Pilota
 Feldwebel Johannes ARNDT - Osservatore
 Unteroffizier Gerhard PETERLEIN - Mitragliere
 e operatore radio

I due motori DB 601A sono incompleti e arrugginiti, ma un noto esperto tedesco li ha giudicati ben recuperabili, in quanto i componenti principali (basamento, albero motore, pistoni, ecc.) sono presenti e non danneggiati e la corrosione è solo superficiale. Sono presenti il mozzo dell'elica e tre pale piegate.

Adesso ad ASF tocca il compito di capire e decidere cosa fare e come farlo.

L'ipotesi di prendere in considerazione il recupero ed il restauro presso l'attuale Hangar G è impossibile sia per lo spazio disponibile che per il costo che andrebbe sostenuto per fare un lavoro degno di nota. La sola possibilità ad oggi è quella di lavorare su alcuni dei pezzi del velivolo separatamente.

La seconda ipotesi è quella di provare a vedere se all'estero ci fosse una istituzione interessata a prendere il velivolo e affrontare il recupero. Questa

ipotesi per ASF sarebbe da gestire gratuitamente, salvo i costi del trasporto in cambio di un baratto con qualche velivolo che potesse avere una valenza storica in seno alla R.A. Idea difficile da realizzare, ma quanto sarebbe bello lavorare su un progetto per la realizzazione di un Bf-109 con i colori della R.A. o della R.S.I. In ASF c'è una regola: vietato non sognare.

Una terza ipotesi, lunga e costosa e quindi non affrontabile con le sole finanze di ASF, potrebbe essere quella di trovare un nuovo Hangar G dedicato al Bf-110, uno o più sponsor, e realizzare a Pisa un luogo dove restaurarlo e quindi esporlo in maniera permanente assieme agli altri pezzi ad oggi restaurati. Sì, il progetto di un museo aeronautico a Pisa che tante volte sogniamo di realizzare. L'articolo si chiude senza una reale decisione e senza dare soluzioni rispetto alla sorte del Bf-110 ma lascia, almeno, una speranza visto che sono un cocciuto e quando voglio realizzare qualcosa che mi diverte e mi appassiona ci provo mettendoci tutto me stesso e con la consapevolezza di avere intorno persone fantastiche a partire dal Gruppo dei Gabarda.



Una delle ali del Messerschmitt nelle condizioni in cui la abbiamo trovata sul luogo del recupero.



LA BATTAGLIA DI MEZZO AGOSTO DEL '42 - PRIMA PARTE

Paolo Di Biagio

Mentre controllavo la mia biblioteca dopo un ennesimo trasloco tra la cantina e l'appartamento mi trovai tra le mani una piccola pubblicazione della rivista *Alata* riguardante il 2° Raduno Aerosiluranti che si tenne all'aeroporto San Giusto di Pisa il 9 maggio 1971. Quello che mi colpì, fu la copertina di questo inserto che rappresentava un bombardamento a bassa quota di S-79 contro la flotta inglese con un fuoco di sbarramento intenso. Dato che sono curioso ed affamato di storia sono andato un pò più a fondo (non come le navi inglesi) sulla materia degli aerosiluranti ed ho scelto una pagina vittoriosa delle forze armate italiane e tedesche chiamata "La Battaglia Aeronavale di Mezzo Agosto del 1942". Gli inglesi chiamarono l'operazione *Pedestal* e fu uno dei più violenti scontri aeronavali della storia combattuto con estrema determinazione dai contendenti dell'asse e dagli inglesi, originato dalla necessità per gli alleati di rifornire l'isola assediata di Malta.

Andiamo indietro nel tempo. In questa prima parte metterò una serie di date che sono importanti e propedeutiche a quello che successe poi nell'agosto del '42.

Fino al 1935 l'orientamento strategico ed organizzativo delle Forze Armate Italiane non era assolutamente rivolto ad un eventuale conflitto con il Regno Unito visto il peso del potere militare e soprattutto marittimo dell'Impero Britannico. La situazione politica precipitò a partire dal 1936 con l'intervento dell'Italia nella guerra civile spagnola e con la firma dell'asse Roma - Berlino che fece comprendere che una guerra contro il Regno Unito era tutt'altro che improbabile. Alla fine del 1938 uno studio elaborato dall'Ufficio Piani della Marina Italiana giungeva alla conclusione che il problema della sicurezza dei traffici con la Libia si sarebbe risolto con l'occupazione di Malta.

L'operazione che avrebbe necessitato di una preparazione impegnativa, avrebbe conseguito all'Italia vantaggi imponenti in quanto sarebbe stata una

preziosa base operativa per la Marina quale punto d'appoggio sulla rotta tra l'Italia e la Libia. L'operazione non venne realizzata perché i piani operati dello Stato Maggiore Generale non prevedevano l'occupazione dell'isola nei primi giorni di guerra dato che all'esercito mancavano truppe da sbarco, l'Aeronautica non aveva un piano di battaglia pronto ed alla Marina mancavano natanti e mezzi da sbarco.

Uno studio della Marina del 18 giugno 1940 suggeriva di rinunciare all'occupazione dell'isola, dato che si pensava ad un conflitto breve e non si volevano affrontare rischi non ne-



Un "maiale" viene calato in acqua.

cessari facendo comunque affidamento sull'Aeronautica per l'offensiva aerea e sulla stessa Marina per bloccare le navi alleate. La terza decade di giugno 1940 vide la resa della Francia e le forze navali nemiche si ridussero quantitativamente, lasciando alla flotta inglese solo le basi di Gibilterra ed Alessandria. Pertanto Malta non apparve in quell'epoca in condizioni di esercitare una minaccia alle comunicazioni marittime italiane.

All'inizio della guerra in Inghilterra (Gran Bretagna o Regno Unito, a voi la scelta) vigeva la tesi che nulla potesse essere fatto per difendere Malta, in quanto la sua difesa avrebbe costretto la flotta inglese ad un notevole sforzo per rifornire la guarnigione e la popolazione di un'isola che si trovava a sole cinquanta miglia dalla Sicilia! Questa tesi trovò però una forte opposizione dal nuovo Primo Ministro Winston Churchill e dall'Ammiraglio Cunningham, comandante a capo della Flotta del Mediterraneo che affermavano che l'isola doveva essere tenuta ad ogni costo per attaccare le brevi ma vulnerabili rotte di comunicazione marittime tra l'Italia e la Libia. Cunningham stimava che allo scopo di tenere in efficienza la difesa dell'isola sarebbe stato necessario organizzare due convogli al mese per trasportare entro l'aprile 1941 quattrocentomila tonnellate di rifornimenti.

Il 10 giugno 1940, giorno di entrata in guerra dell'Italia, tutto quello che l'isola disponeva in fatto di protezione era costituito da 4 (QUATTRO) Gladiator, 5 Swordfish ed alcuni idrovolanti London. La Marina disponeva di 6 sommergibili e 15 unità leggere ed ausiliare. Uno dei quattro Gladiator cadde il primo giorno di guerra e gli altri furono battezzati *Fede*, *Speranza* e *Carità*. A fine giugno giunsero 5 Hurricane e 9 Swordfish. In cambio la 2ª Squadra Aerea di base in Sicilia disponeva di ben 137 bombardieri e 69 caccia! Per molti mesi ci furono sporadici bombardamenti con scarsi risultati

bellici. Lo stato maggiore inglese vista la disparità di forze cominciò a rifornire l'isola dai primi di settembre e da parte italiana non fu possibile spezzare il traffico dei rifornimenti per le gravi deficienze in campo aeronautico e navale.

L'Aeronautica Italiana aveva disposto alla fine della guerra in Etiopia un piano di potenziamento chiamato Programma R, con il quale si prevedeva di costruire alla fine del 1940 tremila aerei moderni. Ma gli aerei che vennero costruiti erano già vecchi con caratteristiche superate dalle altre aviazioni. I caccia erano i CR.42, i G.50 e gli MC.200, che erano inferiori ai nuovi Hurricane. I bombardieri erano i BR.20, gli S.81, S.79 ed i Cant Z1007 Bis. Anche la Marina si trovava in difficoltà in quanto non si era provveduto a costruire delle portaerei ritenute inutili nello spazio ristretto del Mediterraneo (famosa la frase di Mussolini che tutta l'Italia era una portaerei). Inoltre a livello operativo a differenza di quanto avveniva nella Marina Inglese in cui l'Ammiragliato lasciava ai comandanti in capo locali il compito di svolgere le operazioni senza alcuna interferenza, la "Supermarina", cioè l'alto comando operativo navale italiano accentrava praticamente tutte le funzioni direttive, interferendo nel campo di competenza dei comandanti di flotta con ordini scritti e comunicazioni verbali. Pertanto ai singoli comandanti era preclusa ogni iniziativa personale dal momento che ogni loro decisione



Black Shark Advanced.



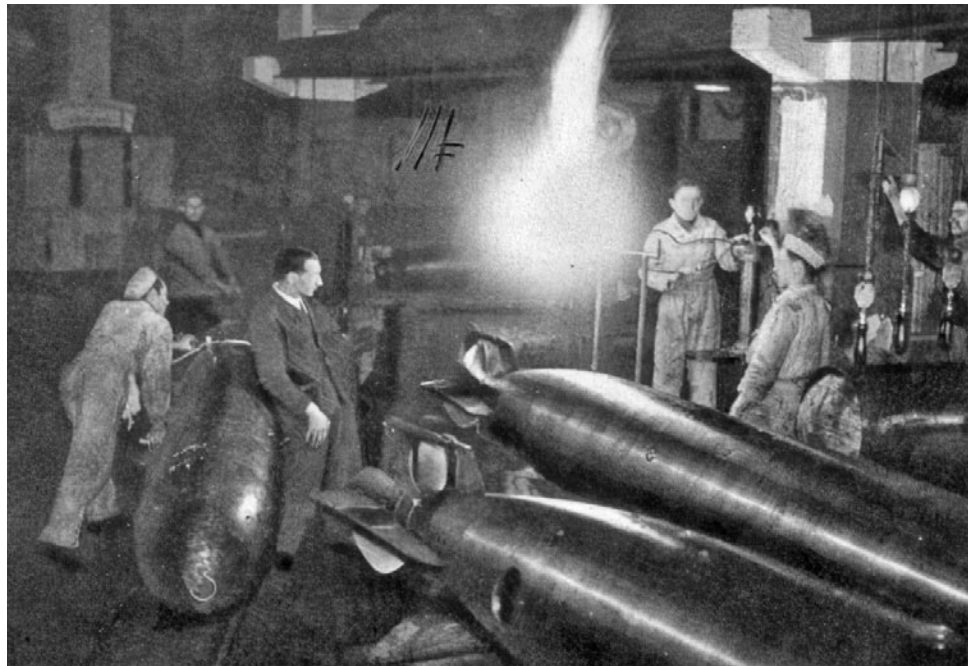
doveva essere sottoposta all'approvazione del diretto superiore.

Il comando supremo dell'esercito tedesco visti i sintomi di debolezza militare italiana decise di inviare aiuti nel Mediterraneo. L'8 gennaio 1941 si trovavano in Sicilia ben 96 bombardieri e 75 caccia. Da questo momento gli inglesi cominciarono a subire delle perdite importanti sul naviglio militare, tra cui la portaerei *Illustrious* danneggiata gravemente da ben 6 bombe degli *Stuka* tedeschi e l'ammiraglio sospese i convogli fino a quando Malta non sarebbe

stata protetta adeguatamente. Per quattro mesi la *Luftwaffe* si accanì contro Malta in modo così massiccio che al confronto i precedenti attacchi dell'aviazione italiana sembravano ai difensori quasi insignificanti.

Però anche se il numero degli aerei del X corpo arrivò a oltre 400, le nuove missioni per proteggere le truppe che andavano in Africa decimarono notevolmente le formazioni tedesche e pertanto vennero ridotte di molto le operazioni contro l'isola. Gli inglesi ne approfittarono inviando sommergibili e nuovi rifornimenti per la difesa. A fine maggio la *Luftwaffe* si ritirò dalla Sicilia per andare in Grecia lasciando agli italiani il compito di neutralizzare Malta. L'Aeronautica Italiana ottenne con gli aerosiluranti della Sardegna e con i bombardieri della Sicilia numerosi affondamenti. Il 19 dicembre 1941 gli inglesi nel tentativo di intercettare il convoglio M42 che andava a Tripoli persero 4 navi da battaglia sulle mine del porto libico.

Lo stesso giorno accadde un'altro evento che rimarrà nella storia militare, quando tre "maiali" portati dentro al porto di Alessandria dal sommergibile *Scirè*, danneggiarono gravemente le ultime due corazzate della *Mediterranean Fleet*. A Dicembre la *Luftwaffe* inviò in Sicilia il II Corpo Aereo con ben 400 aerei che cominciarono a



Fabbrica Siluri Whitehead.

bombardare Malta ben 9 volte al giorno con effetti letali tanto da far allontanare i sommergibili inglesi superstiti che si rifugiarono nella base di Alessandria. Praticamente ad aprile 1942 le forze aeree dell'isola disponevano di solo 6 aerei efficienti. Nello stesso mese vennero distrutti dai bombardamenti 11.400 edifici e le perdite civili furono "solo" trecento in quanto erano stati approntati rifugi nella roccia per tutta la popolazione.

Nel frattempo in Italia compromessi e miopie politiche impedirono l'invasione della Tunisia che avrebbe fatto vincere la guerra del Mediterraneo alle forze dell'asse. L'isola era allo stremo. Churchill ottenne dal presidente Roosevelt l'impiego della portaerei *Wasp*, in quanto quelle inglesi erano bloccate, per poter inviare nuovi aerei a Malta, gli *Spitfire* V. Il 20 aprile vennero lanciati da Algeri 46 velivoli, ma i tedeschi vennero a sapere di questo invio e lanciarono contro l'isola 272 bombardieri e 223 caccia. Nei tre giorni successivi erano rimasti solo 6 *Spitfire*. Il 28 Aprile però il Maresciallo Kesserling fu costretto a sospendere l'azione offensiva in quanto gli aerei erano richiesti in Russia e in Libia per appoggiare Rommel. Gli inglesi riuscirono così a far arrivare altri 61 *Spitfire* che cominciarono a contrastare gli attacchi italiani. A Giugno ne arrivarono altri

55 seguiti dai Wellington, Beaufort e Beaufighter, oltre ad alcuni Liberator americani. Questi rinforzi erano destinati alla protezione dei convogli previsti per l'estate del 1942. Si stava preparando l'Operazione Pedestal.

Vista l'importanza dell'argomento ho deciso di dividere questo articolo in due parti. La seconda affronterà in dettaglio le battaglie aeronavali e soprattutto i mezzi impiegati. Ora per terminare in bellezza (sperando di non annoiarvi) analizzerò in dettaglio l'arma suprema della battaglia: il siluro.

IL SILURO

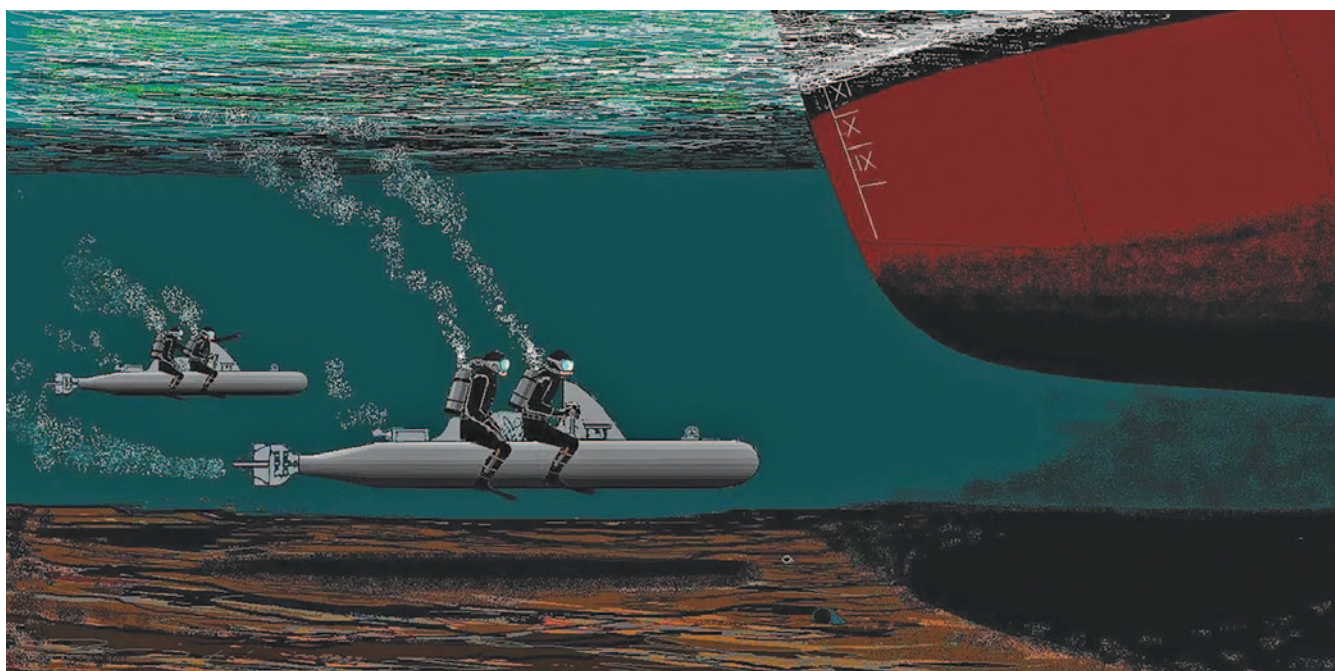
Il siluro è un proiettile esplosivo dotato di propulsione autonoma che dopo essere stato lanciato sopra o sotto la superficie del mare, opera in immersione, ed è progettato per detonare a contatto o in prossimità di un obiettivo. Può essere lanciato da sottomarini, navi di superficie ed aerei.

Il primo vero siluro si deve al fiamano Giovanni Luppis, un ufficiale della Marina Austriaca che aveva pensato ad un ordigno galleggiante per la difesa costiera guidato con cavi da terra che chiamò "guardiacoste". L'ordigno venne presentato all'imperatore Francesco Giuseppe nel porto di Fiume nel 1860, ma non ebbe ulteriori sviluppi.

Luppis conobbe poi Robert Whitehead, un ingegnere imprenditore britannico, direttore dello Stabilimento Tecnico Fiumano e nel 1864 strinse con lui un accordo per perfezionare la propria invenzione. Il nuovo progetto chiamato Minenschiff venne poi presentato alla Commissione Navale Imperiale il 21 dicembre 1866.

Per la sua invenzione Luppis fu nominato nobile con il predicato VON RAMMER (l'affondatore) il 1 agosto 1869 dall'imperatore stesso. Dopo che il governo ebbe deciso di investire nell'invenzione, Whitehead introdusse numerosi e radicali cambiamenti al progetto che divenne subacqueo e impiantò la prima fabbrica di siluri a Fiume (odierna Rijeka). Nel 1881 la fabbrica esportava già in altri 10 paesi. Perfezionando il sistema di propulsione nel 1870 il raggio d'azione era di oltre 900 metri ad una velocità di 6 nodi, nel 1876 a 18 nodi, a 24 nodi nel 1886 e a 30 nodi nel 1890.

I primi risultati bellici avvennero durante la guerra Russo - Turca nel 1877 e durante la Guerra Civile Cilena del 1891. I primi siluri utilizzavano aria compressa come fonte di energia. Nel 1906 Whitehead costruì siluri in grado di viaggiare per quasi 1.000 metri ad una velocità media di 35 nodi. Il limite era che la fuoriscita di gas di scarico creava una scia molto visibile dietro il siluro in corsa permettendo alle vedette della nave bersaglio

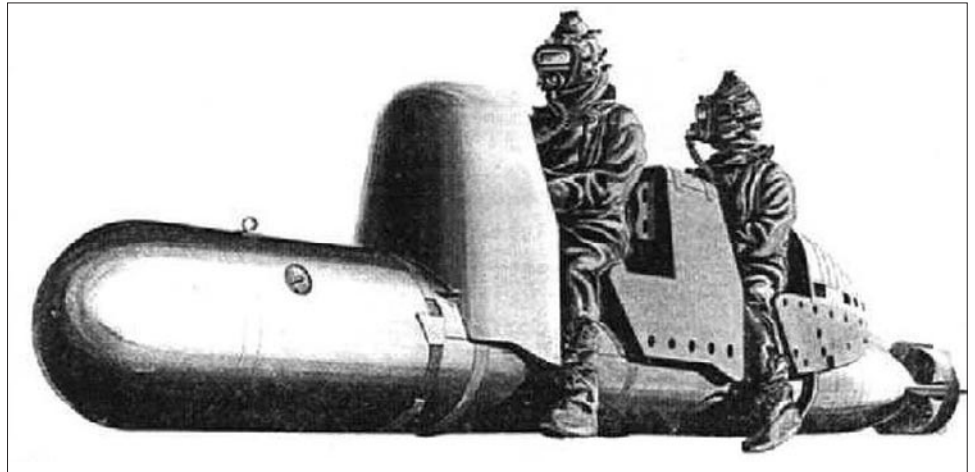


Ricostruzione grafica dei droni della seconda guerra.



di individuare l'arma anche ad una certa distanza. Venne così sviluppata una trazione con motore elettrico per ovviare a questo problema. La fine della guerra russo-giapponese nel 1905 alimentò nuove teorie e l'idea di lanciare siluri leggeri dagli aerei fu concepita all'inizio degli anni '10 da Bradley A. Fiske, un ufficiale della Marina degli Stati Uniti che ottenne un brevetto nel 1912.

Fiske stabilì che il bombardiere silurante doveva discendere rapidamente in una spirale acuta per eludere i cannoni nemici, poi a 6 metri sopra l'acqua doveva raddrizzare il volo abbastanza a lungo da allinearsi con il percorso previsto dal siluro rilasciandolo ad una distanza di 1.800 mt dal bersaglio e che usando questo metodo era possibile colpire le flotte



Un "maiale" con i due operatori a bordo.

nemiche all'interno dei loro porti. Nel frattempo il Royal Naval Air Service aveva iniziato le sperimentazioni costruendo ad hoc il primo aerosilurante operativo: lo Short Type 184 a partire dal 1915. Il 17 agosto del 1915 la storia cambiò con l'impresa del Comandante Charles Edmonds che nella campagna aerea di Gallipoli lanciò primo al mondo un siluro contro una nave da un aereo affondando una nave da trasporto ottomana a poche miglia a nord dei Dardanelli. Anche il suo compagno di formazione, Tenente Dacre, fu protagonista di una azione eccezionale. Il suo aereo fu costretto ad ammarare a causa di problemi al motore, ma vedendo un rimorchiatore turco nelle vicinanze, rullò fino ad esso, sganciò il suo siluro affondandolo. Senza il peso del siluro, Dacre riuscì a decollare e a tornare alla sua base.

Ora torniamo in Italia

A Venezia la Regia Marina cominciò ad esplorare la possibilità di impiego di velivoli per il lancio di siluri e nel 1913 fu firmato il contratto per la costruzione di un idrovolante in base ad un progetto dell'Avvocato Pasteras, sviluppato poi dall'ingegnere Guidoni, affinché fosse costruito dalla DCN di Venezia. Difetti di progettazione fecero terminare però questo progetto. Le prove furono riprese nel 1917 utilizzando il CA 3 con il quale si decise di attaccare la base di Pola il 29 settembre, ma l'addetto al lancio sganciò il siluro in anticipo da una quota troppo alta. Si provò con il CA 5 ma ebbe problemi di motorizzazione. Pertanto la



Locandina del raduno di Pisa nel 1971.

nostra aeronautica non ebbe voce in capitolo su questa nuova specialità. I tedeschi invece investirono maggiori risorse costituendo ben 2 squadriglie che affondarono un cacciatorpediniere russo e ben 4 piroscafi. Nonostante il fallimento di Pola, D'Annunzio stesso si prodigò a favore degli aerosiluranti e grazie alle sue insistenze presso le alte sfere, venne costituita la Prima Squadriglia Navale Siluranti Aeree "San Marco", al comando di D'Annunzio fino all'armistizio. Il Poeta creò anche il motto della squadriglia "Sufficit Animus" (Basta il Coraggio).

Nel primo dopoguerra l'interesse per la specialità si andò notevolmente affievolendo, però le cose cominciarono a cambiare nel 1923 quando venne costituita la Regia Aeronautica come arma indipendente. Venne bandito un concorso per un idro che fosse anche atto al trasporto di siluri e risultò vincitore l'S.55. Questo era un aereo innovativo, che successivamente si riempì di gloria con le crociere aeree, in quanto adottava una formula bimotore con eliche in tandem (una traente, l'altra spingente) e con un doppio scafo dove trovavano posto i membri dell'equipaggio, costruito sfruttando una struttura cellulare che ne garantiva il galleggiamento anche in condizioni critiche.

Il siluro poteva essere aganciato tra i due scafi. Gli altri progetti presentati furono l'M24 che successivamente fu proclamato vincitore dato che il Siai aveva problemi al motore, il Piaggio P4 ed il Cant Z.6. Il Siai rientrò in gioco quando vennero messi motori più potenti e vennero fatte due squadriglie, una con l'M24 e l'altra con il Siai. Si stavano ancora utilizzando i siluri navali A130, in quanto la Regia Marina aveva fatto un discreto ordine alla ricostituita ed ora italiana Whitehead di Fiume. Ma i problemi dell'uso del siluro navale stava cominciando a dare problemi tra le due

armi (Marina e Aviazione). Gli anni 1933 e 1934 furono spesi compiendo innumerevoli prove per stabilire la quota di sgancio e la velocità massima. A Fiume venne realizzata per tale motivo una stazione di lancio siluri con una catapulta e questa installazione non aveva equivalenti in Europa. Nel 1935 i due capi di Stato Maggiore firmarono una convenzione che definiva le regole per la preparazione e l'addestramento in forma congiunta dei reparti incaricati del lancio dei siluri. Il 19 settembre 1935 venne costituito a Cadimare (La Spezia) il Primo Centro Aerosiluranti e furono utilizzati a tale proposito 4 S.55. A fine anno venne provato anche un Siai S.81 dato che aveva una velocità superiore allo S.55, mentre si rinunciò all'uso dell'S.79 in quanto ancora in fase di sviluppo ed avente una velocità superiore a quella consentita dai siluri allora impiegati.

Il problema principale era l'adattabilità di un siluro navale A130 che non si adattava ad un lancio aereo. Nei due Stati Maggiori della Marina e dell'Aviazione si trovavano due posizioni contrastanti sull'uso degli aerosiluranti tra il Genertale Pinna ed il Generale Valle. Intanto la Whitehead continuava a produrre siluri e ne vendette moltissimi alla Kriegsmarine, tanto che una parte della pro-



Uno Short 184 lancia un siluro.



duzione fu poi affidata al Silurificio Italiano di Baia, Napoli. Successivamente vennero utilizzati anche gli stabilimenti della Motofides di Livorno. Finalmente il 10 novembre 1939 il Generale di Squadra Aerea Francesco Pricolo fu nominato sottosegretario di Stato e Capo di S.M. dell'Aeronautica al posto del Generale Valle e decise di scegliere una soluzione operativa agli aerosiluranti e di sanare le polemiche in merito. Appena dieci giorni dopo la sua nomina chiese un'immediata emissione di una prima commessa di aerosiluri alla Whitehead, chiedendo ed ottenendo dalla Kriegsmarine 50 armi tipo W 450 x 5,75 da prelevare dalla sua commessa grazie ad un diritto di prelazione che era stato inserito nel contratto, ordinò commesse al Silurificio Italiano, fece attrezzare gli S.79 come aerosiluranti dalla Siai e costituì a Gorizia il 1° Nucleo Addestramento Aerosiluranti. Al 10 giugno 1940 erano disponibili nella Regia Aeronautica un solo S.79 ed alcuni S.81 sperimentali, ma non operativi.

Il 1° Nucleo fu costituito con 6 S.79 modificati dalla Siai e tra i primi piloti incontriamo un certo Tenente il cui cognome era Buscaglia. Ad ottobre fu costituito a Capodichino il 2° Nucleo e più in là a Pisa il 3° Nucleo. I siluri prodotti dal Silurificio Italiano erano del tipo 450/160/525 progettati per l'impiego navale e furono modificati dotandoli di un nuovo impennaggio aereo chiamato "Guidonia". Però i siluri del S.I. erano meno sicuri nel funzionamento e venivano lanciati da 50-80 mt anziché i 100 di quelli della Whitehead. Vennero adattati

al lancio anche dei Reggiane RE 2002 e i Caproni 314. Nella fase avanzata della guerra però, soprattutto da S.I. vennero operati dei sabotaggi interni per non far funzionare il siluro, provocando abbattimenti inutili con spreco di vite umane che obbedivano agli ordini di guerra.

Il siluro **W 450/170/5,46** era un'arma costruita dal Silurificio Whitehead espressamente per il lancio dagli aerei, molto robusta con testa a profilo sferico. La massa era di circa 900 kg con una corsa unica di 3.000 mt, a 40 nodi alla profondità regolabile tra 2-10 metri. Questo siluro doveva essere lanciato in modo che il suo asse incidesse la superficie del mare con un angolo prossimo a quello ottimale d'infilamento che era di 30°. Poteva venir lanciato da un aereo con velocità di 330 km/h da quote variabili tra i 40 e i 120 metri. La testata di guerra era caricata con 170 kg di tritolo.

Il siluro **S.I. 450/170/5,25** era costruito dal Silurificio Italiano di Baia ed era più che altro di uso navale su cui vennero fatte delle modifiche per il lancio dagli aerei. La prima sigla 450 identifica il modello, 170 la carica esplosiva e la terza la lunghezza del siluro. I siluri prodotti nei tre stabilimenti italiani furono 546 nel 1940, 1185 nel 1941, 1600 nel 1942 e 350 nel 1943 per un totale di 3.681.

SILURIFICIO ITALIANO

Il Silurificio Italiano fu un investimento dell'imprenditore Whitehead che aveva previsto un aumento della produzione di siluri nel periodo della



Foto di gruppo di dirigenti e personale del Silurificio Whitehead.



Uno Swordfish in volo.

fine della prima guerra e nel successivo dopoguerra. La zona scelta per l'investimento fu l'isolotto di San Martino a Baia, che un tempo era meta di pescatori e di vacanze. Fu costruita una grossa struttura in cemento per la produzione dei siluri al ritmo di 10 al mese. La società inglese fallì e lo stato per non perdere lo stabilimento rilevò il pacchetto azionario del 40% della Whitehead e spostò la produzione in Via Gianturco dove un tempo si producevano le macchine elettriche (!) De Luca Daimler (parliamo del 1908).

La seconda guerra mondiale portò ad un aumento esponenziale della produzione. Nel 1943 la forza lavoro era di 7.000 persone ma l'armistizio portò alla distruzione dello stabilimento da parte dei tedeschi.

La storia del Silurificio Italiano di Napoli meriterebbe un articolo a parte. Come l'Araba Fenice lo stabilimento riprese a riorganizzarsi e l'ultimo nome conosciuto fu Selex ES inglobata nel gruppo Leonardo.

MOTO FIDES di Livorno

Dall'inizio del primo conflitto mondiale la TORPEDO FABRIK WHITEHEAD e co.GESEL-SCHAFT di Fiume lavorò esclusivamente per gli imperi centrali. Al termine della guerra, conclusasi con la sconfitta di questi, l'azienda fallì in seguito alla crisi che colpì la città. In seguito al Trattato di Roma, siglato il 27 gennaio 1924, che sanciva il passaggio della città di Fiume all'Italia, lo sta-

bilimento venne rilevato da un gruppo di imprenditori guidati dall'ingegnere Giuseppe Orlando che con la denominazione di Silurificio Whitehead di Fiume s.a. riprese la produzione di siluri, ricevendo commesse dalla Regia Marina e da diverse marine estere.

Nel 1937 l'azienda fiu-mana aprì a Livorno una sua filiale che qualche anno dopo ebbe la denominazione di Società Moto Fides. In entrambe

le città l'attività di produzione bellica fu frenetica a causa della corsa agli armamenti che caratterizzò il periodo precedente alla seconda guerra mondiale (non pensate che qualche cosa si sta ripetendo?). Tuttavia lo stabilimento di Livorno ancora non era pronto a fabbricare siluri completi almeno fino alla fine del 1941. Con la cessione della città di Fiume, ora Rijeka, alla Jugoslavia il 31 luglio 1945, la Whitehead venne fusa con il Silurificio Moto Fides con la nuova ragione sociale "Whitehead-Moto Fides Stabilimenti Meccanici Riuniti spa Livorno". Con il passare degli anni la società continuò con successo a sviluppare sistemi subacquei d'avanguardia. Vari cambi azionari portarono finalmente la Moto Fides ad essere inglobata oggi nella galassia Leonardo. Il cavallo di battaglia è il nuovo siluro Black Shark Advanced (BSA) che equipaggerà i nuovi sottomarini classe U212A 2ª Serie. Quest'ultima versione integra un'innovativa sezione di produzione di energia. Quando il BSA è impiegato in attività di training, viene utilizzata una batteria ricaricabile di nuova concezione che consente un numero di lanci superiore - fino a 100 - rispetto a quello delle versioni precedenti, offrendo risparmi significativi sui costi di esercizio.

Altri tempi sig. Luppis e comunque non dobbiamo dimenticare che lo sviluppo tecnologico lo dobbiamo anche al sacrificio di tanti aviatori.

Fine prima parte

BUNKER SORATTE

Mario Federighi

Il network di ASF si arricchisce attraverso una nuova relazione che stiamo avviando con l'Associazione Culturale Bunker Soratte. Questa associazione formata da menti libere intellettualmente e politicamente, così come noi Gabarda, ha come unico scopo di valorizzare, riesumare ed esorcizzare la storia, i miti e le leggende che gravitano attorno alle gallerie della ex-zona militare del monte Soratte. La loro idea di riunirsi in una Associazione ha l'obiettivo di valorizzare e far riscoprire un capitolo della nostra storia valorizzan-

do quei luoghi pieni di memoria che fino a poco tempo fa erano semplicemente vietati al pubblico. Con loro ci siamo conosciuti personalmente da poco tempo e, parlando delle cose che facciamo, abbiamo deciso di scambiarci la visita tra Hangar G e Bunker Soratte per accrescere le nostre conoscenze e vedere se possono nascere delle collaborazioni fattive.

Detto fatto!! Domenica 4 giugno, in occasione di una delle gite sociali che l'Associazione Culturale Bunker Soratte organizza per i soci - da regolamento interno sono



Foto ricordo in occasione della visita, il 4 giugno, dell'Associazione Culturale Bunker Soratte al Museo Storico delle Aviotruppe di Pisa. La visita degli amici di Soratte è poi continuata all'Hangar G.



Scambio di omaggi con il Sergente Maggiore Pietro Rubino.

quattro l'anno - un gruppo nutrito di ragazzi e ragazze del "team Soratte" sono arrivati a Pisa avendo come prima tappa la visita al Museo Storico delle Aviotruppe dove ci siamo incontrati iniziando così una giornata piacevole assieme. Grazie alla consueta disponibilità ed amicizia che ci lega al Sergente Maggiore Capo Paracadutista Pietro Rubino, vicedirettore del Museo, è stato possibile effettuare la visita nonostante la giornata di chiusura. La visita guidata condotta magistralmente da Pietro è stata molto interessante per i partecipanti che hanno potuto apprezzare la quantità di cimeli esposti immergendosi per un paio di ore nella storia del paraca-

dutismo dalle origini ai giorni nostri. La seconda parte della mattinata è trascorsa in Hangar G dove con mio fratello abbiamo avuto modo di mostrare quello che facciamo e quello che abbiamo raccolto. L'Associazione Culturale Bunker Soratte è stata parte fondamentale nell'organizzazione di Campo 100 in occasione della manifestazione di Pratica di Mare, ma visto che anche A.S.F. ha dato un suo contributo a questo evento è stato gioco forza che nascesse un unico filo conduttore che speriamo porti a future collaborazioni che sembrano essere innate negli scopi delle nostre due Associazioni. Spetta ora ai Gabarda rendere la visita agli amici del Bunker di Soratte.



BUNKER SORATTE

CALENDARIO VISITE GUIDATE ANNO 2023

- **GIUGNO**
Domenica 11 - 25
- **LUGLIO**
Domenica 2 - 9 - 16 - 23 - 30
- **AGOSTO**
Domenica 6 - 13 - 20 - 27
- **SETTEMBRE**
Domenica 3 - 17
Sabato 9 e Domenica 10
BUNKER DI NOTTE ✨
- **OTTOBRE**
Domenica 1
Evento a favore dell'Ass.ne
Donne in Movimento ♀
Domenica 8 - 15 - 22 - 29
- **NOVEMBRE**
Domenica 5 - 12 - 19 - 26
Sabato 11
TOUR FOTOGRAFICO 📷
- **DICEMBRE**
Domenica 3 - 10 - 17

STORIA IN BREVE

Il bunker del Monte Soratte fu voluto nel 1937 da Benito Mussolini come rifugio antiaereo per il Governo Italiano. L'ipogeo rappresenta ancora oggi la più importante opera di ingegneria bellica d'Italia, estesa per 4,2 km. Durante la Seconda Guerra Mondiale, il bunker si prestò come Comando Supremo del Sud Europa per le truppe guidate dal feldmaresciallo Albert Kesselring. Nella seconda metà degli anni '60 furono ristrutturate oltre 1km di gallerie sotto l'egida della NATO, nacque così il Bunker Antiatomico per il Presidente della Repubblica.

MODALITA' DI VISITA

Il museo è visitabile su prenotazione, via mail prenotazioni@bunkersoratte.it o al **380.3838102** entro le ore 13:00 del giorno precedente.

I biglietti si ritireranno presso la Casa della Arti e dei Mestieri, sita in Via della Pace, 30 minuti prima dell'inizio del tour.

La durata media di ogni visita guidata è di circa 2 ore.

Il contributo richiesto è di **12,00€** a persona, con eventuali riduzioni, come da regolamento.

Si effettuano visite dedicate alle scolaresche.

Si può richiedere un'apertura straordinaria per gruppi di almeno 10 adulti paganti un contributo intero in giorni e orari infrasettimanali, per la quale è richiesto pagamento anticipato.

Siamo presenti sui maggiori Social e Piattaforme Web



Info, prenotazioni e regolamento:
www.bunkersoratte.it mail: prenotazioni@bunkersoratte.it cell: 3803838102



ANCORE IN VOLO

Edoardo Govoni

La presenza della Marina Militare alle manifestazioni aeree è molto rara. Lo scorso anno un EH101 ha partecipato alla manifestazione “Valore Tricolore” di Marina di Ravenna: un solo elicottero in una stagione.

Se non si abita vicino a MariStEli Luni, Catania o MariStAer Grottaglie è difficilissimo vederli volare. Inoltre poi noi siamo curiosi di vedere gli aerei a decollo verticale: i più vecchi McDonnell Douglas-BAe AV-8B Harrier II e i nuovi Lockheed Martin F-35B Lightning II, di cui da poco è entrato in linea di volo il 5° esemplare. Quest’anno l’occasione l’hanno data due eventi molto vicini tra loro: la festa della Marina, questa edizione a La Spezia (la scorsa volta che la cittadina ligure l’aveva ospitata era stato il 2011), e dalla partenza

della “Nave più bella del mondo”, l’Amerigo Vespucci, per il giro del mondo che la vedrà tornare in Italia solo nel marzo del 2025, dal porto di Genova.

La partenza di Nave Vespucci ha visto anche il sorvolo da parte delle Frecce Tricolori, a testimonianza di come questa crociera sia un vanto non solo per tutta la Difesa, ma per il paese in generale.

A La Spezia, come a Genova, una formazione composta da due F35 e cinque Harrier ha attraversato il cielo davanti allo spazio occupato dal pubblico, per poi lasciare il posto ad un solo Harrier, che ha dimostrato, nonostante l’età che avanza, di essere ancora una macchina molto ma-



McDonnell Douglas AV-8B Harrier II.

neggevole in versione VSTOL. A dimostrazione del passaggio di testimone, l'F-35 gli ha volteggiato intorno.

L'SH90, che con 62 elicotteri complessivi rappre-

senta la componente più grande dell'Aviazione di Marina, non ha preso parte allo show, è invece servito per trasportare in volo il fotografo ufficiale di MM.



Passaggio della Pattuglia Acrobatica Nazionale in occasione dell'inizio della Crociera intorno al mondo di Nave Vespucci.



Formazione di aerei della Marina con Lockheed Martin F-35B Lightning II ed i McDonnell Douglas AV-8B Harrier II.



McDonnell Douglas AV-8B Harrier II.



NHI SH90 .

RECENSIONI

Cuore Patria Volo di Paolo Pesaresi

Andrea Morelli

Edito da Associazione Culturale “Gli Archivi Ritrovati” (Tecnostampa Loreto), Pagg. 608

L'autore

Paolo Pesaresi è nato a Osimo nel 1966, è geometra libero professionista e appassionato di volo e di storia con particolare interesse al periodo bellico della Seconda Guerra Mondiale, oltre a spaziare nel campo della fotografia, delle rievocazioni storiche, di modellismo, moto, hi-fi e musica metal (!).

È iscritto e numerose associazioni storico-culturali e alcuni suoi articoli e foto sono stati pubblicati su riviste locali, nazionali e internazionali. Ha collaborato con alcune testate web e nel 2018 ha creato il sito web di carattere storico anritalia.it, dedicato al 2° Gruppo Caccia ANR, al s.ten. Amedeo Fagiano e al m.llo Ennio Tarantola. Comincia a interessarsi alle vicende del 2° Gruppo Caccia ANR negli anni novanta, dopo aver appreso che Amedeo Fagiano, suo concittadino e stimato medico, fu un pilota di caccia della squadriglia “Gigi Tre Osei” del 2° Gruppo.

Veste editoriale

Il libro, a colori, è di grandi dimensioni (circa 30 x 21 x 4,5 cm) e presenta una veste editoriale elegante. I 28 capitoli sono strutturati in sequenza temporale e descrivono le vicende del 2° Gruppo Caccia dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR) dall'armistizio del 1943 fino alla fine della guerra nel Nord Italia, bene inquadrato nel contesto storico-geografico. Gli ultimi capitoli riportano le biografie dei più importanti piloti del Gruppo, il peso bellico del 2° Gruppo Caccia, l'araldica delle tre squadriglie, la descrizione tecnica e la storia

dei due velivoli maggiormente impiegati in azione, il Fiat G55 Centauro e il Messerschmitt BF-109 G/K, con tanto di disegni tecnici.

La documentazione fotografica è ricca e notevole e contribuisce sia a calare il lettore nella drammatica situazione creatasi in Italia dopo l'8 settembre 1943, data dell'armistizio, che a dare un volto umano ai piloti e agli specialisti responsabili dell'approntamento degli aerei.

Per quanto riguarda l'editing ho riscontrato diversi errori di battitura ma, vista la mole del volume e il grande lavoro svolto dall'autore, non sono rilevanti.

In sintesi un volume ben fatto, dal quale emerge la passione dell'autore per il periodo storico e per le vicende umane dei protagonisti.

Contenuti

Il libro narra le vicende del 2° Gruppo Caccia dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR), costituitasi dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 in seno alla neonata Repubblica Sociale Italiana (RSI) di Salò (guidata da Benito Mussolini) con lo scopo di contrastare al fianco dell'esercito nazista l'avanzata degli alleati anglo-americani lungo lo stivale italiano. L'avvincente narrazione è basata sulle memorie di Amedeo Fagiano, uno dei piloti di una delle tre squadriglie “protagoniste” del racconto, la “Gigi Tre Osei” (le altre due sono “Diavoli Rossi” e “Gamba di Ferro”) e arricchita anche dai racconti di altri piloti e di testimoni oculari degli eventi. Lo stile di narrazione dell'autore, appassionato e in certi frangenti accorato, dà un'impronta vivida alla cronaca storica. Dopo un'introduzione sul contesto storico e geopolitico l'autore analizza i motivi che spinsero i giovani piloti ad aderire all'ANR.





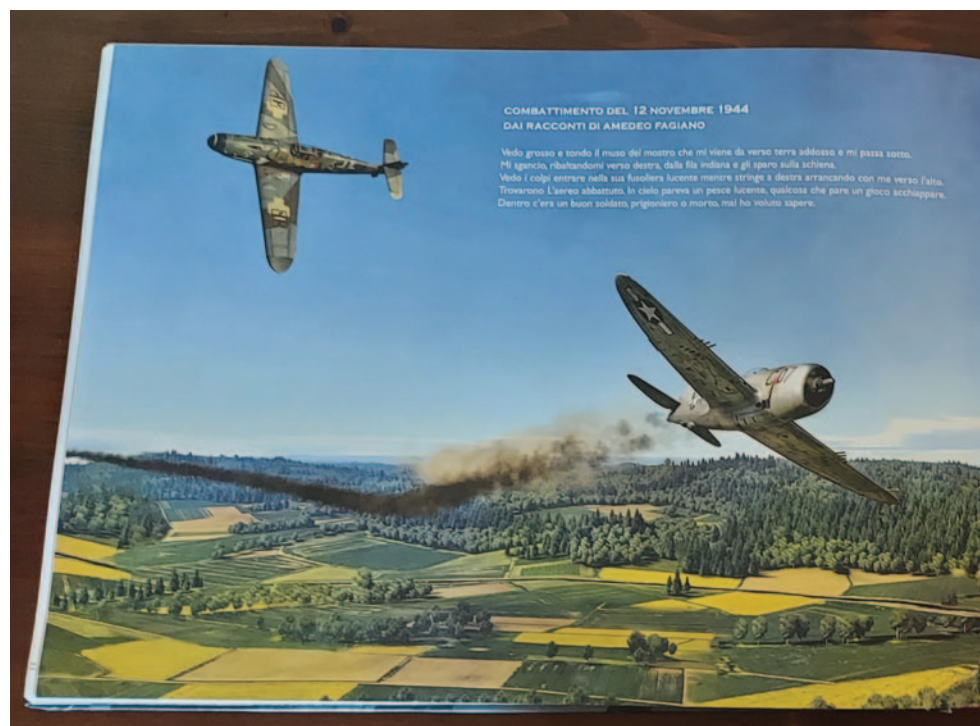
Quadro storico

L'Italia sigla nel 1939 il patto d'acciaio con la Germania e il 10 giugno 1940 entra in guerra, pur non essendo preparata: l'economia è in preponderanza di tipo agricolo e le industrie che devono sostenere lo sforzo bellico sono tecnologicamente arretrate e incapaci di fornire abbondanti e continuative di armamenti. La corruzione che regna negli ambienti governativi rende ancora più difficile il compito. Sui fronti l'esercito italiano stenta e necessita dell'appoggio del potente alleato tedesco. Nei cieli i piloti sono costretti ad affrontare l'agguerrita aviazione alleata con velivoli obsoleti e solo nel 1943 inizia la fornitura di aerei più competitivi quali i caccia Fiat G55, Macchi 205 e Reggiane 2005, in aggiunta ai già presenti Messerschmitt BF-109 G, forniti col contagocce dalla Germania. La fornitura degli aerei italiani e dei loro ricambi è complicata dalle loro diverse caratteristiche tecniche, a evidenziare il fatto che l'associazione delle tre aziende in un consorzio con l'obiettivo di produrre un solo modello di caccia sarebbe stata la soluzione migliore per limitare il problema della scarsa capacità produttiva. Nel 1943 i giochi sono oramai fatti, il Fascismo cade e il governo di Badoglio avvia trattative segrete con gli Alleati per uscire dalla guerra. Il 3 settembre viene firmato l'armistizio tra l'esercito italiano e quello alleato, che viene reso pubblico l'8 settembre da radio Algeri. Il Re con la famiglia reale si trasferisce a Brindisi per non cadere nelle mani delle truppe tedesche, impegnate nell'allestimento della linea difensiva Gustav che attraversa l'Italia da Gaeta a Ortona. Come conseguenza l'esercito italiano deve cessare le ostilità contro gli anglo-americani ma rimane di fatto senza ordini; per i tedeschi gli italiani passano dal rango di alleati a quello di traditori. La dichiarazione di guerra alla Germania arriva solo circa un mese (13 ottobre) dopo la firma dell'armistizio: dall'8 settembre al 13 ottobre i soldati italiani non possono essere neppure dichiarati prigionieri di guerra e non sono

protetti dalla Convenzione di Ginevra. Privati di questa protezione i soldati italiani catturati vengono torturati e trucidati dalle truppe di Hitler, mentre gli Alleati proseguono incessanti nella loro opera di bombardamenti e mitragliamenti a tappeto volti a distruggere installazioni industriali, militari e le relative infrastrutture, con un tributo enorme in termini di vittime civili.

I motivi dell'adesione all'ANR

Con l'Italia divisa in due (al Sud il Regno d'Italia, al Centro-Nord la RSI), i militari italiani abbandonati dal governo Badoglio devono decidere se proseguire a combattere nei corpi militari regi, se aderire alla RSI oppure se svestire la divisa e attendere gli eventi da civili, magari tentando di raggiungere i propri familiari: una parte di questi "attendisti" si unirà ai partigiani e combatterà contro i nazi-fascisti. La scelta compiuta da molti piloti di aderire all'ANR (che formalmente fu un corpo militare della RSI, ultima roccaforte del nazi-fascismo in Italia) può sembrare controversa. Di contro dopo la firma dell'armistizio i bombardamenti alleati erano proseguiti senza sosta continuando a mietere vittime tra la popolazione civile. L'autore ricerca i motivi dell'adesione all'ANR analizzando il momento storico e le testimonianze di alcuni dei protagonisti e dalla sua analisi emer-



gono le seguenti ragioni:

- Intima convinzione: volontà di difendere il suolo italiano e la popolazione civile dai terribili bombardamenti alleati e riconoscenza verso la nazione del trattamento ricevuto, tanto che sugli aerei dell'ANR farà bella mostra di sé il tricolore;
- Posizione geografica: la maggior parte dei piloti è residente nel Nord Italia e quindi si trova nella situazione di difendere il proprio territorio e la propria famiglia dalle incursioni aeree alleate;
- Fedeltà ai superiori: l'ANR si costituisce in seguito al proclama del M.O.V.M. Ernesto Botto, il popolare "Gamba di ferro", una leggenda per i piloti italiani; grazie a Botto (per nulla interessato al Fascismo, tanto che l'ANR non avrà mai una connotazione politica) i piloti potranno ritrovare nei propri commilitoni nell'appartenenza all'ANR un punto fermo, visto il crollo delle istituzioni e il tradimento del governo Badoglio (che di fatto si era dato alla fuga);
- Onore e rispetto verso i caduti: molti non trovano giusto voltare pagina (e alleato) in rispetto dei compagni caduti;
- Dignità e lealtà: nei confronti dell'alleato tedesco, con il quale i piloti avevano combattuto fianco a fianco;
- Senso di responsabilità: difendere la popolazione da attacchi aerei che seminavano morte e distru-

zione;

- Ideologia politica: sebbene l'ANR non avesse una dimensione politica, alcuni (pochi) aderirono perché convintamente fascisti;
- Necessità economiche: ovvero necessità di fornire sostentamento alle proprie famiglie.
- Altri motivi: sentimenti antimonarchici maturati a causa dell'armistizio, paura di essere deportati in campi di lavoro o di sterminio.

Per concludere, l'ANR si caratterizzò per una tiepida, per non dire inesistente, adesione al Fascismo e fece della difesa del suolo e della popolazione la propria bandiera, tanto da guadagnarsi il rispetto dell'alleato tedesco e dei nemici anglo-americani; a conferma del suo ruolo di difesa dal nemico anglo-americano l'ANR non attaccò mai la Regia Aeronautica né le formazioni partigiane.

Il 2° Gruppo Caccia

Il 2° Gruppo viene istituito formalmente il primo marzo 1944, circa 3 mesi dopo la formazione del 1° Gruppo e comincia l'attività operativa con i Fiat G55. Il primo combattimento è datato 30 Aprile 1944 e vede la partecipazione di soli cinque G55 operativi: un bombardiere americano viene danneggiato dai caccia italiani, che poi subiscono la reazione dei caccia alleati di scorta P-38

Lightning che abbattano il velivolo del ten. Manzitti. Dopo il pesante bombardamento alleato ai danni della Fiat, che azzerò la produzione dei G55 (25 aprile 1944), i gruppi caccia italiani vengono dotati dei Messerschmitt BF-109, con i quali combatteranno fino alla fine della guerra. Il 2 giugno 1944 avviene il battesimo del fuoco dei BF-109 contro una formazione di B24 Liberator e P-38 Lightning. Da quel momento in poi per i piloti italiani comincerà un'intensa attività di intercettazione e attacco di formazioni alleate di bombardieri bi- (B25 Mitchell, B26 Marauder) e quadrimotori (B-24 Liberator, B-17 Flying Fortress) e di caccia di scorta (P-38, P47 Thunderbolt, Spitfire, P-51





Mustang), soverchianti come numero. Il comportamento aggressivo dei piloti e la loro ottima tecnica di pilotaggio farà guadagnare il rispetto dei tedeschi e degli alleati ma non basterà a evitare perdite dolorose. Un potenziale colpo mortale arriva ad agosto del 1944 dalla stessa Luftwaffe che, dopo aver sostituito Botto (a causa degli attriti con Farinacci e Von Richtofen sulla gestione dell'ANR) con un alto ufficiale più allineato con il regime tedesco (gen. Tessari), scioglie i gruppi caccia italiani e li trasforma in una "Legione Aerea Italiana" sotto stretto controllo della stessa Luftwaffe (Operazione Phönix). La disposizione e il modo con cui viene attuata (minacciando i piloti con le armi) causano la ribellione dei piloti stessi, non disposti ad accettare tale cambiamento. Il risultato è la paralisi delle attività dei gruppi caccia. Ci vorrà l'intervento diretto di Mussolini presso Hitler per ripristinare l'autonomia dei gruppi caccia italiani, che saranno di nuovo operativi il 30 settembre 1944. Il 19 ottobre il 2° gruppo caccia ottiene una netta vittoria abbattendo tre B-26 Marauder, privi di scorta. Si tratta di uno shock per gli alleati, che ripristineranno le scorte di caccia alle formazioni di bombardieri. Con i tedeschi che arretrano sempre più verso le Alpi e con la Germania stessa stretta in una morsa, iniziano a mancare ricambi e carburante, mancanze che limitano i voli di addestramento sui BF-109 delle nuove leve. Si arriva così al tragico 2 aprile 1945 (Lunedì di Pasqua): per una serie di contrattempi a dir poco rocamboleschi il 2° gruppo viene decimato (6 piloti uccisi e 14 BF-109 persi) dalle incursioni dei P-47 Thunderbolt. L'ultima battaglia porta la data del 19 aprile 1945 e registra un ultimo caduto, il serg. magg. Renato Patton. L'effettiva conclusione dell'attività di volo è datata 25 aprile 1945. Il 29 aprile il comandante magg. Carlo Miani raggiunge un accordo con il comando locale del CLN e con gli anglo-americani e scioglie il 2° Gruppo Caccia. Purtroppo alcuni piloti (magg. Adriano Visconti, s.ten. Valerio Stefanini, serg. magg. Guido Minardi) rimarranno uccisi dai partigiani nelle vendette sommarie scatenatesi alla fine del conflitto.

Il dopoguerra

Il dopoguerra è stato particolarmente difficile per

i reduci dell'ANR, degradati e radiati dall'Aeronautica Militare Italiana (AMI) per la loro militanza nei ranghi nazi-fascisti. Molti ex piloti ANR diventeranno piloti civili; altri con l'inizio della guerra fredda (e l'arrivo in Italia di un grande numero di velivoli e materiali di supporto) saranno reintegrati nei ranghi dell'AMI, che necessita di personale qualificato. Infine voglio citare il caso del col. Antonio Vizzotto che, mortificato dalle accuse di collaborazionismo e dall'allontanamento dal mondo dell'aviazione, si toglie la vita il 5 settembre 1956 con un colpo di pistola, lasciando la moglie e le tre figlie.

Il 13 di luglio Paolo Pesaresi ha presentato presso il nostro Hangar G la seconda edizione di "Cuore Patria Volo". Si tratta di una edizione ampliata nei contenuti e nel materiale fotografico, che si compone di due volumi, per un totale 832 pagine complessive:

Volume 1 "Potevano solo morire": 432 pagine;
Volume 2 "Storie vissute di piloti e aerei": 400 pagine.

In entrambi i volumi è stato inserito alla fine di ciascun capitolo un riassunto in lingua inglese.

Il primo volume ripercorre le vicende storiche che hanno portato all'armistizio del 1943, alla formazione del 2° Gruppo Caccia ANR e al suo scioglimento. Il secondo volume approfondisce le vite dei piloti durante la militanza nel 2° Gruppo Caccia e, per i pochi che uscirono vivi dal conflitto mondiale, il difficile dopoguerra. Sono riproposte le approfondite descrizioni tecniche dei velivoli Fiat Centauro G55 e Messerschmidt BF-109 con i loro schemi mimetici e in più alcune appendici sugli aeroporti di Cascina Vaga, Osoppo e il Foggia Airfield Complex.

Per concludere, "Cuore Patria Volo" di Paolo Pesaresi è un racconto vivo e appassionato delle vicende dell'ANR e più in dettaglio del 2° Gruppo Caccia, ideale sia per chi è interessato a un capitolo di storia italiana poco noto che per gli appassionati di aerei storici e di modellismo. La nuova edizione aggiunge ulteriori dettagli alla già esauriente documentazione storiografica e fotografica.

MI PRESENTO: NELLO SCIATELLA

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

La mia passione per l'aviazione è nata da bambino quando durante il giorno vedevo passare gli aerei della 46^a Brigata Aerea sopra la mia testa e mi domandavo se un giorno avrei mai pilotato un aereo. Anche grazie a mio nonno che mi raccontava le storie delle sue avventure da pilota dell'Aeronautica, così da far aumentare la mia curiosità.

Sin da piccolo sono riuscito a coltivare nuove emozioni anche grazie al modellismo statico con piccoli modellini, per poi passare a quelli dinamici fino ad arrivare a costruire un P- 51 Mustang.

Il mio interesse andava ad aumentare anche grazie alla mia vicinanza alla base aerea di Pisa. Riuscendo ad osservare sia gli aerei militari, che quelli di linea. Il mio più grande interesse sono gli aerei della seconda guerra mondiale come gli Spitfire e gli Stukas

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

La mia passione per l'aeronautica mi ha condotto ad intraprendere un percorso riguardante gli studi dei mezzi aeronautici, presso l'Istituto Tecnico Industriale di Pisa, nel quale sto frequentando il quinto anno dell'indirizzo "Costruzione del mezzo aeronautico", grazie al quale sono entrato in contatto con il mondo degli appassionati dell'aviazione. Per il futuro mi auguro di riuscire a realizzare il mio sogno di entrare nell'Accademia Aeronautica, o comunque d'intra-

prendere una carriera militare.

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

La passione per la storia dell'aviazione mi è stata tramandata da mio nonno che, grazie ai suoi racconti e alla sua passione, mi ha travolto in una maniera straordinaria, e anche il mondo del modellismo che mi ha trasmesso il modo di preservare e restaurare i cimeli. Per poi continuare a coltivarla da solo cercando di documentarmi il più possibile per conoscere meglio gli elementi che hanno contribuito a fare la storia.

4) Quali emozioni ha suscitato e suscita tale interesse?

Questa è una domanda a cui rispondere non è molto facile, ma l'unica risposta possibile è che quando sento il rombo di un motore e vedo decollare un aereo l'unica emozione che percepisco è un brivido che mi attraversa tutta la schiena.

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

Come detto in precedenza, se sono entrato a far parte di questo mondo è grazie alla vicinanza con altri appassionati che mi hanno coinvolto e permesso di conoscere nuove persone e di creare amicizie con una facilità straordinaria. Condividere questa passione con una comunità come quella dei Gabarda permette di confrontarsi con altre persone





e d'imparare cose nuove così da far crescere l'interesse nei confronti dell'argomento.

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

Penso che il ruolo che più mi si addice è quello di "restauratore", un parlone per un giovane di diciotto anni come me, perché secondo me preservare e fare in modo che si possa condividere la storia che un reperto ha vissuto è fondamentale, così da

tramandare e fare appassionare altre persone. Anche l'ambito della fotografia mi appassiona molto, ma purtroppo sono molto inesperto, ma è una cosa a cui tengo e cercherò di migliorare.

7) In cosa possiamo migliorare?

Secondo me ci sono ampi margini di miglioramento e sono sicuro che ben presto li vedremo. Sono tra i più giovani Gabrda e quindi spero, grazie proprio alla mia età, di poter dare nuovi stimoli al gruppo.



Dr. Gent
medical cosmetics



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

#loveyourself

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



ARCHIVIO STORICO FEDERIGHI

 www.archivistoricofederighi.it

 Archivio Storico Federighi