

Aviatori Catanzaresi e Calabresi nelle



Vedere i sorci verdi, cioè vedere sfrecciare i bombardieri italiani sopra le proprie teste era sufficiente per capire che stava per scatenarsi l'inferno

Era il 1884 quando veniva costituito un Servizio Aeronautico presso il 3° Reggimento Genio a Roma per occuparsi degli aerostati da ricognizione, dando inizio all'embrione di quella che sarebbe diventata la futura arma aerea italiana. Nel gennaio del 1915, in preparazione dell'entrata nella Grande Guerra, l'Italia istituì con Regio Decreto il "Corpo Aeronautico Militare", articolato su Comando Aviatori, Comando Dirigibilisti, 4 battaglioni, lo Stabilimento costruzioni aeronautiche, la Direzione Generale e l'Istituto Centrale Aeronautico, dipendente dal Ministero della Guerra. Il Corpo Aeronautico disponeva inizialmente di monopiani Nieuport e Bleriot e biplani Farman MF-1912 tutti importati dalla Francia ma, allo scoppio delle ostilità, avvenuto il 23 maggio 1915, l'Italia già schierava circa 150 aerei, 91 piloti, 20 osservatori e 20 allievi piloti. Solo successivamente il Regio Esercito diede il via alla produzione di velivoli da bombardamento, da caccia e da ricognizione (Caproni, Ansaldo e Aermacchi) che, costantemente migliorati, erano ritenuti i migliori esistenti all'epoca.

Nessun perfezionamento avrebbe, però, portato a grandi vittorie senza la presenza dei primi abili piloti, i cosiddetti "Assi dell'aviazione". Tra loro ricordiamo Francesco Baracca - medaglia d'oro al valore militare, che abbatté ben 34 aerei nemici - Luigi Gori, Massimo Pagliano, Fulco Ruffo di Calabria e i componenti della Squadriglia Serenissima, tra cui il tenente Natale Palli e Girolamo "Gino" Allegri, che assieme a Gabriele D'Annunzio compirono lo storico volo su Vienna il 9 agosto 1918.

Durante le operazioni belliche la produzione delle industrie italiane riuscì a realizzare circa 12.000 aerei. Nello stesso periodo erano state aperte 31 scuole di volo dell'aeronautica e 4 della marina che formarono 5.100 piloti, 500 osservatori, 100 mitraglieri e 5.000 tecnici specializzati nel settore. In totale l'Italia dislocava un parco aereo composto da 70 squadriglie di aeroplani e 5 dirigibili a disposizione del Regio Esercito, mentre la Regia Marina disponeva di 45 squadriglie tra idrovolanti e aeroplani.

Anche se non annoverati tra gli "assi dell'aviazione" numerosi sono stati i piloti calabresi che contribuirono a contendere al nemico il dominio del cielo con coraggio, entusiasmo e valore: 16 medaglie d'Argento, 13 di Bronzo e 3 Croci al merito di guerra ne testimoniano il coraggio, il valore, l'alto senso del dovere e lo sprezzo del pericolo profuso durante le numerose missioni e gli audaci combattimenti nei quali furono protagonisti.

Nel dopoguerra l'Arma Aerea Italiana conobbe un periodo di grande fermento teso alla ricerca di prestigiosi affermazioni internazionali da parte del Governo e di cospicui benefici economici per le case costruttrici degli aerei.

Mentre alcuni audaci aviatori si cimentarono in gare arduose per stabilire primati altri si dedicarono alle trasvolate stabilendo per la prima volta record di distanza e durata.

Nel 1920 con undici velivoli, quattro bombardieri Caproni e sette biplani SVA-9 (acronimo di Savoia-Verduzio-Ansaldo, rispettivamente progettisti e costruttore) venne tentata la trasvolata Roma-Tokio. Solo due SVA-9 riuscirono nell'impresa coprendo una distanza di 18.000 chilometri in 32 tappe e 112 ore.

Nello stesso anno con un idrovolante SIAI S.12 e a seguire nel 1921 con un Macchi M.7 l'Italia vinse il trofeo Schneider istituito nel 1913 con il fine di promuovere lo sviluppo degli idrovolanti. Anche se tornerà a conquistarlo nel 1926, con un Macchi M.39, il trofeo verrà vinto dagli inglesi per ben tre volte (1927, 1929, 1931) nel quinquennio successivo.

Sempre nel 1921 con un piccolo idrovolante battezzato "Gennariello" si compì l'impresa Australia-Giappone-Roma, un volo di 55mila chilometri in 88 tappe.

Ma è dal 1923 che la Regia Aeronautica, costituita come Arma Aerea autonoma, ebbe un notevole impulso quantitativo e qualitativo in cui aviatori e case costruttrici giocarono un ruolo di prim'ordine. Nel 1924 fu effettuato il volo Roma-Amsterdam e ritorno, mentre nel 1925 fu compiuta la trasvolata da Sesto Calende a Melbourne e quindi Tokio e Roma con un idrovolante SIAI S.16 per complessivi 55.000 Km percorsi in 370 ore di volo. Grande entusiasmo suscitò la prima trasvolata del Polo Nord compiuta nel 1926 dal Colonnello Umberto Nobile unitamente a Roald Amundsen e Lincoln Ellsworth, dopo aver percorso 5.300 km in quasi quattro giorni con il Dirigibile "Norge".

« ... erano state aperte 31 scuole di volo dell'aeronautica e 4 della marina che formarono 5.100 piloti, 500 osservatori, 100 mitraglieri e 5.000 tecnici specializzati nel settore. In totale l'Italia dislocava un parco aereo composto da 70 squadriglie di aeroplani e 5 dirigibili a disposizione del Regio Esercito, mentre la Regia Marina disponeva di 45 squadriglie tra idrovolanti e aeroplani. Anche se non annoverati tra gli "assi dell'aviazione" numerosi sono stati i piloti calabresi che contribuirono a contendere al nemico il dominio del cielo con coraggio, entusiasmo e valore: 16 medaglie d'Argento, 13 di Bronzo e 3 Croci al merito di guerra ne testimoniano il coraggio, il valore, l'alto senso del dovere e lo sprezzo del pericolo profuso durante le numerose missioni e gli audaci combattimenti nei quali furono protagonisti. Nel dopoguerra l'Arma Aerea Italiana conobbe un periodo di grande fermento teso alla ricerca di prestigiosi affermazioni internazionali da parte del governo e di cospicui benefici economici per le case costruttrici degli aerei. Mentre alcuni audaci aviatori si cimentarono in gare arduose per stabilire primati altri si dedicarono alle trasvolate stabilendo per la prima volta record della distanza e persino della durata... »



Lo SPAD-XIII di Francesco Baracca. Medaglia d'Oro al Valore Militare, che abbatté ben 34 aerei nemici - Luigi Gori, Massimo Pagliano, Fulco Ruffo di Calabria e i componenti della Squadriglia Serenissima, tra cui il tenente Natale Palli e Girolamo "Gino" Allegri, che assieme a Gabriele D'Annunzio compirono lo storico volo su Vienna il 9 agosto 1918.



Il Macchi M.39 custodito nel Museo Storico dell'Aeronautica Militare