

## “...ET SILENTER DELEO”

### GLI ALIANTISTI MILITARI ITALIANI DURANTE LA SECONDA GUERRA MONDIALE

----- di Gabriele Taddei -----

*L'autore di questa interessante ricerca è nato a Firenze nel 1976, si è laureato in storia presso la Facoltà di Lettere e Filosofia della sua città nel luglio del 2002. L'11 giugno del 2000, memorabile giornata di vento e pioggia degna del miglior quadro di William Turner, ha conseguito il brevetto di pilota d'aliante presso l'Aero Club Volovelistico del Mugello di cui oggi è membro. Nell'estate del 2001, insieme a tre suoi compagni di corso, ha acquistato un Ka 6 Cr immatricolato in Germania nel 1967. Sinceramente animato dalla inconfutabile convinzione che il Ka 6 sia il miglior mezzo volante mai costruito dall'uomo, superiore, a suo dire, a qualsivoglia Nimbus (sebbene effettivamente egli non abbia mai volato su alcuna macchina con meno di venti anni di onorato servizio sul groppone), è talvolta legato ed imbavagliato dai suoi tre soci che non trovano altro modo per strappargli il vecchietto e usufruire del loro sacrosanto diritto al volo. Un'altra insana e morbosa passione agita il suo giovane animo di volovelista: quella per la stretta valle di San Godenzo dove, con metodica sistematicità, ogni giornata volabile che il meteo gli offre, si trova ad eseguire imbarazzanti “bassini”, razzolando nel sottobosco come neppure il miglior cercatore di funghi della zona saprebbe fare.*

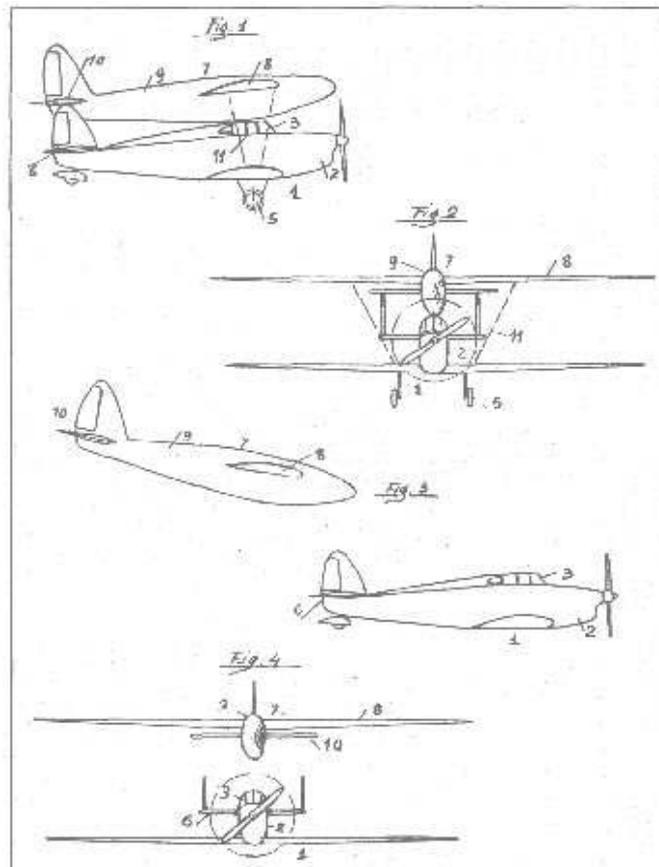
#### **1 Il periodo prebellico: tra disinteresse ed originali proposte**

Nel corso degli anni Trenta, l'Italia poteva vantare un rilevante quanto precoce sviluppo della pratica volovelistica reso possibile soprattutto grazie all'appoggio offerto dal regime alla formazione ed all'inquadramento di gruppi giovanili ed universitari. Pur tuttavia, ogni esperienza era stata finalizzata non tanto alla diffusione in sé del volo silenzioso come disciplina sportiva, quanto alla selezione dei giovani più promettenti e capaci in vista di un loro ingresso nelle file della [Regia Aeronautica](#) quali piloti militari. Esattamente questo era l'obiettivo demandato alla scuola velica di Pavullo del Frignano, fondata nel 1926 dopo che il ten. Nannini, tra i primi volovelisti nazionali, aveva intuito il grande valore didattico di questa disciplina. Erano così gli stessi enti che organizzavano la diffusione del volo a vela a ritenere quest'ultimo una pratica transitoria, una mera esperienza propedeutica, un'attività dalla quale, coloro che si fossero distinti, sarebbero stati presto allontanati in favore del volo a motore. L'incapacità concettuale di attribuire al volo a vela un'autonoma dignità impedì alla Regia Aeronautica l'avvio di una seria riflessione relativa ad un possibile utilizzo militare dell'aliante: quest'ultimo infatti era un semplice surrogato dell'aereo, uno strumento economico col quale saggiare le capacità dei suoi aspiranti piloti. Ben pochi, in Italia, si immaginavano che “il senza motore” avrebbe di lì a breve recitato un ruolo centrale tanto come mezzo d'assalto, quanto come mezzo di trasporto tattico. Un articolo a firma di Vittorio Bonomi - Presidente della Commissione Centrale di Volo a Vela- nel quale si teorizzava un possibile impiego bellico dell'aliante era apparso, il 6 dicembre del 1934, non su una pubblicazione ufficiale della Regia, ma sulla «Gazzetta dello Sport» a conferma del totale disinteresse di Superaereo per l'argomento.



*Vittorio Bonomi ripreso a Ciampino il 26 settembre 1933*

Lo stesso Bonomi si dette negli anni successivi allo studio di macchine e tecniche d'impiego senza però che lo Stato Maggiore dimostrasse una qualche attenzione a riguardo; notevole la proposta di evitare il traino aereo agganciando l'aliante con montanti rigidi direttamente al dorso dell'aereo a motore secondo il modello che sarebbe stato in seguito applicato sui Mistel tedeschi da bombardamento. Un disegno di questa combinazione comparve in un breve articolo, il cui autore si limitò ad identificarsi con la sigla P.F.B., senza che questa venisse sciolta altrove, pubblicato su «Cronache di Guerra» n° 36 del settembre 1940.



*Il disegno dello "Startplano Bonomi-Silva" che correda l'articolo apparso sul numero di Cronache di Guerra del settembre 1940*

La notizia relativa all'ingegnoso connubio, chiamato con un nome realmente poco litorio, "Startplano Bonomi-Silva", è affiancata alla menzione di un altro velivolo, questo sì dal nome sinceramente romano, ancorché del tutto risibile: "Pedaliante Bonomi-Bossi". Il nostro misterioso P.F.B. assicura che i due velivoli sarebbero entrambi stati costruiti presso gli stabilimenti aeronautici di Cantù senza però precisare quale forma, impiego e funzione potesse avere un "pedaliante"! Muto a riguardo del nostro imbarazzante "alante a pedali" rimane anche un successivo breve quanto insulso articolo dal titolo «Il Volo a Vela come mezzo di guerra», a firma di Ugo Maraldi, comparso sulla stessa rivista nel gennaio 1941: lungi dall'affrontare il tema del possibile utilizzo dell'alante per scopi bellici -come il titolo farebbe giustamente supporre-, l'autore fornisce sgangherate informazioni circa le tecniche di veleggiamento, dimostrando unicamente tutta la propria incompetenza a riguardo. Del resto «Cronache di Guerra» è un giornale di propaganda di cui il regime si serve per dimostrare la preparazione bellica italiana e la cui attendibilità, un lettore del XXI sec. se ne accorgerà subito, è realmente scarsa. Possiamo dunque affermare che la notizia dell'effettiva realizzazione del progetto Bonomi-Silva, ed ancor più del misterioso "alante ciclistico" Bonomi-Bossi, è un dato da tenere nella giusta considerazione qualora non venga considerato assolutamente inattendibile. Così, mentre in Germania veniva istituito il DFS, Deutschen Forschungsinstitut fuer Segelflug (Istituto tedesco di Ricerca per il Volo a Vela), incaricato dello studio di velivoli senza motore tanto per scopi sportivi quanto, e soprattutto, per possibili impieghi bellici, in Italia nulla di concreto veniva realizzato.



*Vigna di Valle 1934: campeggio nazionale di Volo a Vela*

## **2 La costituzione del 1° Nucleo Addestramento Volo Senza Motore**

Se sul finire del decennio 1930-40 lo Stato Maggiore dell'Aeronautica non aveva ancora preso in seria considerazione l'eventualità di costituire reparti aliantistici, soltanto le mirabolanti imprese degli aliantisti della Luftwaffe, ad [Eben Emael](#) prima ed a Creta poi, scossero i vertici della Regia dal loro torpore. Del resto l'esigenza di conquistare la roccaforte di Malta, impresa per la quale era in corso d'addestramento la nuova divisione paracadutisti "Folgore", rendeva il possibile utilizzo di una componente aliantistica da parte delle nostre Forze Armate assai probabile.

Ma la scarsa attenzione dimostrata fino a quel momento da Superaereo non mancò di avere le sue nefaste conseguenze: quando nell'autunno del '42, con evidente ritardo, lo Stato Maggiore bandì un concorso per 250 allievi piloti aliantisti riservato a possessori di brevetto "C"<sup>1</sup> già in servizio presso

---

<sup>1</sup> Molti fra quanti si avvicinarono al volo a vela nel periodo prebellico ebbero la ventura di imbattersi in alianti liberatori dalle scarsissime qualità di veleggiamento, portati in volo per lo più mediante lancio con elastico, e rigorosamente monoposto. Con macchine così rudimentali (un tipico esempio di siffatti liberatori è rappresentato dal famoso Zoegling)

la Regia Aeronautica, soltanto una decina di volontari si presentò all'[aeroporto di Cameri](#) sede del costituendo 1° Nucleo Addestramento Volo Senza Motore, il cui comando era stato affidato al ten. coll. Adolfo Contoli, già volovelista istruttore a Pavullo. Non che nelle fila della Regia mancassero giovani piloti già in possesso del "C"; anzi, sia detto per inciso che molti volovelisti, militando nei ranghi della caccia, sarebbero figurati tra i migliori assi della nostra Aeronautica; per citarne solo alcuni Franco Lucchini, che con 21 vittorie è oggi considerato il terzo abbattitore della Regia<sup>2</sup>,



*[Franco Lucchini](#)*

---

non solo l'apprendimento pratico risultava essere necessariamente autodidattico, ma ogni capacità di sostenersi in volo oltre il tempo minimo di planata era dimostrazione di un'abilità aviatoria realmente notevole. Era così possibile conseguire tre diversi tipi di licenze: l'attestato "A" veniva ottenuto allorché, dopo un lancio aeroelastico a 50 m. di quota, si dimostrava la propria capacità di eseguire una virata a destra ed una a sinistra, entrambe di 90°; l'attestato "B" spettava ai piloti che fossero stati lanciati con elastico ad una quota di 100 m., eseguendo una virata di 180°, un otto ed una spirale con atterraggio in un rettangolo prefissato di 50 x 100 m., il brevetto "C" richiedeva invece la capacità di decollare al traino di un aereo, di sapersi sostenere per almeno 5' al di sopra della quota di sgancio ed infine di sapere eseguire una scivolata d'ala a destra ed una a sinistra. Ogni licenza aveva il rispettivo emblema: un albatros bianco in campo azzurro per l'attestato "A", due albatros per il "B", e tre per il brevetto "C". Avendo il progresso tecnico delle costruzioni aeronautiche ed il miglioramento delle conoscenze meteorologiche reso del tutto anacronistici i suddetti requisiti (un qualunque allievo alle prime armi, in una giornata volovelisticamente accettabile, è in grado di veleggiare per ben più 5'!), sopravvive oggi un solo tipo di brevetto che, chiamato "C" fino alle recenti riforme, è ora semplicemente identificato come "licenza di pilota d'aliante". Peraltro la vecchia nomenclatura è in qualche modo ancora presente, laddove ogni pilota di aliante che abbia dimostrato di saper compiere un percorso di almeno 50 Km, un guadagno di quota di almeno 1.000 m. ed una permanenza in volo di 5 ore può fregiarsi di quello che viene tutt'oggi chiamato "C d'argento", cui segue il "C d'oro" (300 Km e 3.000 m. di guadagno) ed i tre diamanti" (il primo conquistato con un 300 Km prefissato, il secondo con un volo di 500 Km ed il terzo con 5.000 m. di guadagno di quota)

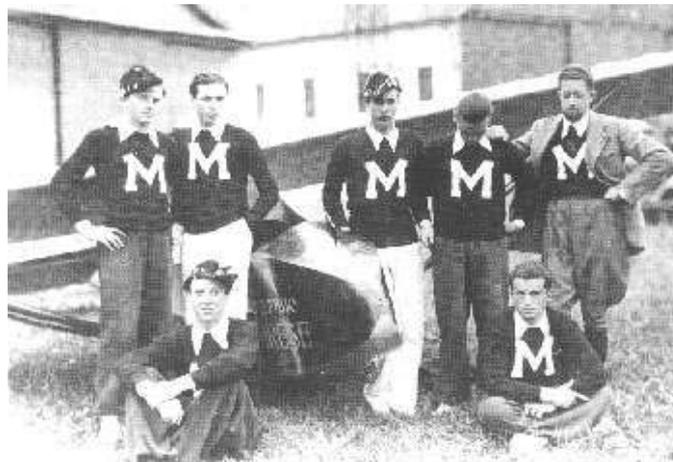
<sup>2</sup> Nato a Roma nel '14, Lucchini conquista il suo brevetto di aliante all'età di diciotto anni dopo essere uscito illeso da un incidente che, evidentemente, non incide sulla sua passione per il volo. Divenuto sottotenente pilota di complemento della Regia, partecipa alla guerra di Spagna dove, prima di essere abbattuto e cadere prigioniero, conquista quattro vittorie. Rientrato in Italia compie, in seno al 4° Stormo, armato su Fiat CR 42, un primo ciclo di operazioni in Africa settentrionale. A Partire dal '41, su Macchi C. 200, è impegnato nei cieli di Malta; quindi, nel marzo '42, promosso capitano ed assegnato al comando dell'84<sup>a</sup> Sq. del 10° Gr., partecipa, su C. 202, all'ultima offensiva italiana che si concluderà ad El Alamein. Dopo una lunga convalescenza successiva ad un ferimento in duello aereo, nel marzo '43 assume il comando dell'intero 10° Gr. ormai impegnato nella difesa del territorio nazionale. Cade il 5 luglio del '43 contrastando con il suo C. 205 una formazione di Fortezze Volanti B 17. A 28 anni, dopo 295 missioni e 70 combattimenti aerei, Lucchini vanta 21 vittorie aeree, potendo così essere considerato uno dei migliori piloti della caccia italiana nel corso del conflitto. Alla sua memoria, nel 1952, è conferita la MO. Cfr. A. DUMA, *Quelli del Cavallino Rampante. Storia del 4° Stormo caccia I dalle origini all'8 settembre 1943*, Roma 1981.

Giuseppe Cenni, comandante del 5° Stormo, caduto in combattimento a bordo di un Re 2002 nei cieli di Sicilia durante lo sbarco anglo-americano



*Giuseppe Cenni*

e MOVVM<sup>3</sup>, Luigi Caneppele, MAVM, meglio noto come “Gigi tre osei”



*Luigi Caneppele, al centro con la feluca goliardica, in posa con alcuni amici del Centro Volo a Vela del Politecnico di Milano*

proprio a ragione dell'abitudine di fregiarsi del vecchio brevetto di volovelista, divenuto poi lo stemma del 150° Gruppo Caccia Terrestre, stemma che sopravvive tutt'oggi anche se così fortemente stilizzato da non tradire più alcuna parentela con i tre bei vecchi “osei” dei volovelisti<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Nato a Casola Valsenio, nei pressi di Imola, nel 1915, Cenni si diploma capomastro in una scuola superiore per l'edilizia di Parma. Un suo non ignoto compagno di scuola, Adriano Mantelli, lo convince a frequentare insieme a lui la scuola volovelistica di Pavullo e quindi a seguirlo nei ranghi della Regia Aeronautica in cui Cenni si arruola come sottotenente pilota di complemento. Assegnato al 1° St. C.T., partecipa alla guerra civile spagnola, dove viene fatto prigioniero. Rientrato in Italia ottiene il passaggio al servizio permanente effettivo. Divenuto Istruttore di volo alla Scuola Caccia di Castiglione del Lago, viene nuovamente destinato ad un reparto operativo, la 365<sup>a</sup> Sq. su FIAT G 50. Selezionato per frequentare un corso di addestramento in Germania sullo Junkers Ju 87 Stuka, Cenni passa dalla caccia alla nuova specialità del Bombardamento a Tuffo. Col grado di tenente, ottiene il comando della 239<sup>a</sup> Sq. B.a T.



Il fatto è che quanti possedevano un brevetto “C”, militando nella Caccia o nel Bombardamento Terrestre, non subirono affatto il fascino della nascente specialità del Volo Senza Motore: essendo sempre stati portati a ritenere il volo a vela come un’attività aviatoria propedeutica, nessuno di questi piloti considerò appetibile tuffarsi nell’avventura dell’aliantismo militare, avventura non solo dall’incerto futuro ma, ai loro occhi, dall’ “appeal” assai limitato.

---

con la quale partecipa ad un ciclo di operazioni in Africa settentrionale nella primavera del '41. Nel maggio del '42 ottiene il comando del 102° Gruppo partecipando agli scontri aeronavali di mezzo agosto. Promosso maggiore per meriti di guerra diviene il comandante di tutto il 5° Stormo B.a T. che cessa l’attività sugli Stuka per adottare il nuovo picchiato italiano Reggiane Re 2002, in realtà un caccia intercettore convertito al ruolo di tuffatore. Un velivolo non amato da Cenni e sul quale cadrà il 4 settembre '43 abbattuto da uno Spitfire sui cieli di Reggio Calabria nella delicata fase della richiamata successiva allo sgancio dell’ordigno. La carriera, e la vita, del giovane Cenni si concludevano con sette vittorie nei cieli spagnoli, una croce di ferro tedesca di 2ª classe, due promozioni per meriti di guerra, una MOVVM e sei MAVM. Cfr. A. EMILIANI, *Un “tuffatore” della Regia Aeronautica* in «Storia militare» 19 (1995) pp. 28-33

<sup>4</sup> La storia di Caneppele meriterebbe più di un breve accenno: nato nel 1923 a Lavarone (TN), iscrittosi alla facoltà di Ingegneria Meccanica presso il Politecnico di Milano, entrò a far parte del Centro Studi Esperienze di Volo a Vela fondato da Liberato De Amici, un suo collega di studi che sarebbe di lì a poco deceduto, nel maggio 1936, in un incidente di volo. Selezionato per le Olimpiadi di Berlino del 1936, vi stabilì il record italiano di durata con un volo di 6 h. e 20'. Laureatosi in Ingegneria in quello stesso anno, si arruolò come ufficiale di complemento nella Regia Aeronautica brevettandosi pilota militare e venendo assegnato al 150° Gr. C.T. Scoppiata la guerra, Caneppele, trasferito al 13° Gr. C.T., fu impegnato sul fronte libico ottenendo una prima MAVM. Rientrato in Italia nella primavera del '41, Caneppele commise una leggerezza che avrebbe potuto segnare la sua carriera: evidentemente annoiato dai monotoni voli lontano dal fronte, il giovane volovelista eseguì un passaggio basso che si concluse... con la recisione di una serie di fili elettrici e la “scassata” dell’aereo. I provvedimenti disciplinari non si fecero attendere ed il Nostro fu trasferito dalla specialità Caccia alla ben meno blasonata Ricognizione Marittima. Le ripetitive incombenze di questo ruolo non andavano certo a genio al focoso Caneppele che, quando vide transitare sul proprio campo il suo vecchio 150° Gr., in volo di trasferimento verso la Libia, si sostituì, senza alcuna autorizzazione ufficiale, ad uno dei cacciatori colto da malattia: una vera “diserzione verso il fronte” che permise al giovane trentino di tornare a combattere su agili monoposto. Il bravo Caneppele sarebbe caduto prima che la “grana” della sua improvvisa fuga dalla Ricognizione Marittima potesse esplodere: il primo febbraio del 1942, ai comandi di un trimotore S. M. 81, veniva abbattuto durante un volo di collegamento. Alla memoria gli veniva concessa la seconda MAVM ufficializzando, a posteriori, la sua militanza nel 150° Gr. C.T. Cfr. G. MASSIMELLO, *Gigi tre Osei* in «Storia Militare» 64 (1999) pp. 53-57 e F. PAGLIANO, *Aviatori Italiani*, Milano 1969, pp.29-34



*Estate 1940, Luigi Caneppele, ormai s.ten. della RA, posa seduto sul carrello di un Macchi C. 200 della 384 Sq. del 157 Gr.Aut. C.T.*

La Regia dovette così limitare le proprie aspettative: agli inizi dell'inverno del '42 un nuovo bando per allievi piloti aliantisti richiedeva il possesso del solo attestato "B". Se, grazie alle nuove adesioni, fu possibile dar vita a due distinti corsi, l' "Aquila" ed il "Borea", molti dei nuovi allievi, lungi dal provenire dal ruolo naviganti, risultarono essere giovanissimi non ancora maggiorenni obbligati a presentarsi alle selezioni dotati delle autorizzazioni dei rispettivi genitori, non sempre, anzi assai raramente, risultate originali. Non a caso giovanissimi: è evidente come molti di questi ragazzi considerassero il 1° Nucleo Addestramento Volo Senza Motore come la semplice occasione per conquistare un brevetto e volare...armieri, montatori, avieri di manovra, tutti giovanissimi e tutti desiderosi di garantirsi l'ultima possibilità per diventare piloti. Un evento illumina infatti lo spirito di questi ragazzi: allorché il Nucleo Addestramento emanò una dichiarazione che recitava "la qualifica di pilota militare d'aliante comporta l'accettazione dell'esecuzione di atti guerreschi di estremo rischio"<sup>5</sup> molti di loro richiesero l'allontanamento dalla specialità. Quei giovani, insomma, o erano stati spinti ad aderire alla nuova arma dall'illusione di poter presto transitare, in qualità di personale navigante, da questa alle altre specialità a motore, illusione infranta da quella dichiarazione che li vincolava al nascente aliantismo militare, o, al contrario, avevano confuso il Nucleo Addestramento per uno dei numerosi e spensierati gruppi studenteschi che negli anni precedenti al conflitto si erano lanciati dalle pendici del Sisemol.

---

<sup>5</sup> G. GRANDE, *Gli aliantisti militari italiani nel secondo conflitto mondiale* in «Storia Militare» 67 (1999) p.15



*Il Sisemol (Gallio)*

Come la Regia Aeronautica non aveva considerato, fino a poco tempo prima, il volo a vela una pratica facilmente convertibile a scopi bellici, così quei giovani detentori di attestato “B” o non avevano compreso che la loro passione per il volo silenzioso li avrebbe spinti direttamente in mezzo ad un campo di battaglia o non avevano sospettato che non sarebbero transitati ad altra specialità a motore ma avrebbero combattuto proprio in qualità di aliantisti.

Per quanti rimasero al Nucleo le amarezze non sarebbero mancate: infatti, se il corso “Aquila”, dove per altro erano confluiti i pochi brevettati “C”, riuscì a svolgere una qualche attività aviatoria prima del sopraggiungere dei mesi invernali, il corso “Borea” fu costretto a terra finendo per ‘dilettarsi’ quasi unicamente in snervanti attività di marcia.

La preparazione aliantistica dei ragazzi dell’ “Aquila”, che intanto grazie alla fantasia dell’allievo Aldo Nesi avevano composto il motto di cui fregiarsi: «...et silenter deleo»<sup>6</sup>, seguì per altro un iter alquanto insolito: si iniziò infatti addestrando gli allievi al volo a motore su degli Avia FL 3!



*Un AVIA FL 3 del 1° NAVSM pronto per un volo scuola sul campo di Cameri nel febbraio '43*

---

<sup>6</sup> ...e silenziosamente distruggo



*Una bella foto di un AVIA FL 3 2/JG*

Ancora una volta la Regia dimostrava di non riuscire ad attribuire al volo a vela un'autonoma dignità distinta e non assimilabile a quella del volo a motore. Conseguito il Brevetto civile di 1° grado, gli allievi dell' "Aquila" proseguirono addestrandosi al volo planato impiegando ancora una volta degli FL 3 che, privati dell'elica, si diceva avessero un comportamento assai simile (e l'affermazione non può che sconcertare) a quello degli alianti d'assalto tedeschi di cui i futuri reparti operativi sarebbero stati equipaggiati secondo gli accordi che una delegazione italiana presso le ditte germaniche stava stipulando. Mentre il "Borea" rimaneva al palo, i ragazzi dell' "Aquila" procedevano nel loro addestramento arrivando ad impiegare alianti sportivi modello CAT 28 BP, CVV 1 Asiago, CVV 2 Asiago e CVV 5 Papero.



*CAT 28 BP*



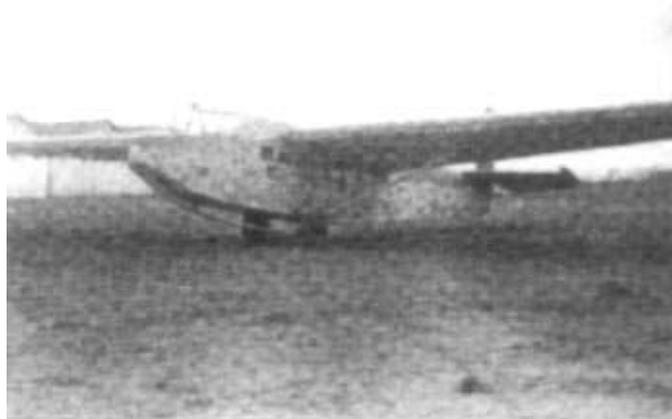
*CVV 2 Asiago*



*Aliante CVV 5 Papero immatricolato I-BIAL presso il NAVSM; sullo sfondo Caproni Ca 133*

L'eterogeneità della flotta del 1° NAVSM è più che evidente; per di più i biposto CAT 28 PB, sebbene ottimi, venivano considerati velivoli dal pilotaggio delicato e non troppo intuitivo tanto che gli allievi, che pure non lamenteranno su questo tipo di macchina nessun incidente, lo rinominarono presto "il Boia". Nella primavera del '43 la DGCA provvedeva così all'ordine di due prototipi degli alianti scuola biposto proposti dallo studio tecnico Queirolo-Farina, il QMF 1, e dall'Aeronautica Lombarda, AL 2 al fine di procedere ad una comparazione che, atta all'identificazione del tipo definitivo da adottare, non verrà mai eseguita a causa del sopraggiungere dell'armistizio.

In quella stessa primavera del '43, spostato il NAVSM sull'aeroporto di Orio al Serio, gli allievi dell' "Aquila" potevano già vantare qualche volo su alianti d'assalto DFS 230 e Gotha 242.



*Un DFS 230 ed un Gotha 242 in carico al NAVSM. La livrea e le insegne*

*sono ancora quelle proprie della Luftwaffe dal momento che la Regia Aeronautica non ha concluso il pagamento dei mezzi*



*DFS 230 e Gotha 242. Due più chiare foto di esemplari della Luftwaffe*



L'acquisto da parte della Regia di questi mezzi tedeschi ebbe un risvolto che definirei, nessuno s'offenda, tipicamente "partenopeo"...anche se, almeno questa volta, gli attori recitarono a parti invertite. Inviata in Germania, nel maggio del '42, una Commissione composta dal ten. col. G.A.r.i. Sergio Stefanutti, dal cap. pil. Erminio Bertelli, dal s.ten. pil. Cesari Gallieni jr. e dal com.te Francis Lombardi, questa iniziava trattative per l'acquisto, o la riproduzione su licenza, dei velivoli tedeschi nel frattempo testati in volo da Franco Benato e Paolo Moci. L'accordo si concretizzava nell'ordine di due stock di DFS 230 per un totale di 110 alianti e di 4 Gotha Go 242. Le consegne si avviarono solo il 21 aprile del '43 quando Benato, al traino di un Ca 133, con un lunghissimo volo di trasferimento,



### *Un aliante DFS 230 del NAVSM al traino di un Caproni Ca 133*

conduceva un DFS 230 direttamente dalla Germania fino a Orio al Serio con sosta tecnica a Pisa San Giusto. Cominciava così l'arrivo dei primi 10 DFS e dei 4 Go 242 cui si aggiungeranno altri 10 DFS inviati il 21 maggio, assai più comodamente, tramite ferrovia. Ma ecco il colpo di scena: i vertici della Regia scoprirono che il prezzo concordato, e del quale era già stato pagato un pesante acconto del 50%, era più che doppio rispetto a quello alla quale la Luftwaffe acquistava i propri velivoli...il pagamento s'interruppe immediatamente, le procedure burocratiche anche...e gli alianti consegnati finirono per trovarsi in una situazione giuridica alquanto imbarazzante: in carico ad un reparto italiano, di proprietà e con codici tedeschi. Si rida quanto si vuole dell'accaduto ma non si dica che questo fu un caso isolato: la Luftwaffe era riuscita a vendere alla Regia come nuovi Do 217 J soltanto revisionati ed a far credere che il Me 110 C fosse,



*Un Dornier Do 217 J-1 della 235 Sq. Caccia Notturna. Lo stemma sotto la cabina riproduce molto appropriatamente un leone con un occhio chiuso ed uno aperto sormontato dall'eloquente motto "nec in somno quies" (neanche nel sonno v'è riposo)*



*Messerschmitt Bf 110 C-3 della 235 Sq. Caccia Notturna a Lonate Pozzolo nella primavera del '43. Il pilota in posa col cagnolino è il cap. Aramis Ammannato*

nel '42 inoltrato, una versione ancora in produzione: evidentemente questi spiacevoli precedenti avevano reso un po' più smalziti gli alti papaveri della Regia, ormai ben poco disposti a farsi gabbare dai camerati tedeschi.



*Do 217 J e Me 110 C in volo*



### **3 Gli sfortunati progetti nazionali: lo SCA 2 e 3, il TM 2, l'AL 12 e LM 02**

Quello di ricorrere a macchine di produzione tedesca era tuttavia, per il momento, una scelta inevitabile; l'industria nazionale non aveva infatti ancora sviluppato a pieno nessun progetto. Del resto il primo concorso riguardante alianti da trasporto e d'assalto fu bandito soltanto nell'ottobre del '41 dallo Stato Maggiore per gli Armamenti Aerei, a sua volta sollecitato, nel maggio dello stesso anno, non da un militare della Regia Aeronautica (e ciò è ancora una volta dimostrazione dello scarso interesse riposto dall'Arma Aerea nella nuova specialità) ma dal gen. del Regio Esercito Del Lupo comandante di Esercitavia. Le risposte elaborate dall'industria nazionale si concretizzarono in tre diverse macchine: lo Stabilimento Costruzioni Aeronautiche di Guidonia SCA 2 dell'ing. Sergio Stefanutti, il Costruzioni Aeronautiche Taliedo CAT TM 2 dell'ing. e ten.coll. G.A.r.i. Sergio Del Prosto, e l'Aeronautica Lombarda AL 12 P dell'ing. Ermenegildo Preti.



*Ermenegildo Preti*

La prima macchina di questa terna risente fortemente dell'influenza del tedesco DFS 230: medesima è l'apertura alare di 21 m., eguale la larghezza della fusoliera di appena 70 cm., identica la disposizione interna dei 9 soldati ospitati in fila indiana a cavalcioni di una lunga panca. Numerose però le migliorie rispetto all'originale tedesco: la struttura non è in tubi saldati ma in legno così da garantire una tenuta stagna che permetterebbe ammaraggi sotto costa<sup>7</sup>; inoltre, dal momento che ogni sforzo è scaricato sulla parte inferiore della fusoliera, tutta la parte superiore di questa è sganciabile così da permettere un rapidissimo abbandono del mezzo da parte della squadra di incursori. Questo intelligente progetto non ha però alcun seguito produttivo: Stefanutti avvia infatti una collaborazione con Preti che si concretizzerà nel progetto del SCA 3, un velivolo dal peso di 1.800 Kg., pressoché doppio rispetto a quello del suo predecessore, e destinato non all'assalto ma al trasporto di ben 2.500 Kg. di carico rappresentati finanche da un autocarro completo in ordine di marcia che trova collocazione su un pianale inferiore che, nuovamente, assolve ogni compito strutturale. La costruzione viene avviata ma procede assai lentamente tanto che alla data armistiziale il prototipo è pronto solo al 70%.

Un'analoga infelice sorte toccherà anche al TM 2, progettato da Del Prosto in seno a quelle Costruzioni Aeronautiche Taliedo che già avevano offerto all'Italia gli indimenticabili alianti CAT 20 e CAT 28, derivati dal Condor tedesco, e sui quali Ettore Cattaneo, Adriano Mantelli e Carlo Deslex<sup>8</sup> erano riusciti a stabilire vari primati distanza, durata, altezza e guadagno di quota. Anche nel TM 2 tutto lo sforzo strutturale è demandato al pianale di carico coadiuvato però anche dal soffitto della fusoliera laddove i fianchi di questa sono occupati da amplissimi portelloni per un agevole carico che può variare da 10 uomini totalmente equipaggiati per un totale di 1.100 Kg. fino ad un massimo di 1.300 kg. rappresentato da due mortai da 45 più le relative munizioni. L'apertura alare è di 22, 80 m., la lunghezza totale di 13, 07 m., il peso a vuoto di 1.700 Kg.

---

<sup>7</sup> Che un aliante possedesse caratteristiche anfibe non era una novità assoluta, diremo anzi che l'Italia vantava nel campo degli idroalianti una certa esperienza. Già a partire dal 1934, Plinio Rovesti aveva condotto con successo esperimenti di volo librato su apparecchi anfibi che, lanciati attraverso cavo elastico dalla località Campo dei Fiori, si posavano nei pressi dello scalo della Macchi di Schiranna, sul lago di Varese. Successivamente, sul Lago Maggiore, furono provati anche decolli al traino di un motoscafo, laddove il problema offerto dalla resistenza prodotta dal lungo cavo di rimorchio immerso nell'acqua fu superato montando sul natante un verricello che permetteva di tenere inizialmente "corta" la cima per "filarla" progressivamente una volta che l'aliante s'alzava in volo. Gli esperimenti di alianti anfibi erano proseguiti in Italia, nel periodo prebellico, anche grazie all'impegno dell'infaticabile Bonomi che aveva fatto ammarare il suo "Biancone" sul Lago di Como. A questi primi tentativi in campo sportivo sarebbero seguiti, durante la guerra, alcuni studi per esemplari bellici quali l'SCA 2, di cui appunto stiamo trattando, e l'AVIA LM 02, la cui storia avremo modo fra breve di affrontare. E' comunque da sottolineare come la Regia Aeronautica non fosse l'unica forza armata belligerante ad interessarsi all'aliante da assalto anfibio: negli Stati Uniti, l'Ufficio Aeronautico della U.S. Navy promosse lo sviluppo dell'aliante a scafo Bristol XLRQ-1 destinato al trasporto di 10 marines, mentre in Germania, dove già nel periodo prebellico era stato realizzato un aliante anfibio immatricolato Lufthansa D-4610, si procedette, come vedremo, all'"anfibizzazione" di un Gotha 242. Cfr. M. SETTI, *Gli alianti anfibi*, in «Storia Militare» 95 (2001) pp. 37-45

<sup>8</sup> Nel 1939, volando su Cat 28 Adriano Mantelli stabiliva due successivi record di distanza, 107 Km il primo, 120 il secondo; nello stesso anno, e con un aliante dello stesso modello, Deslex conquistava il record italiano di quota raggiungendo i 5.050 m.

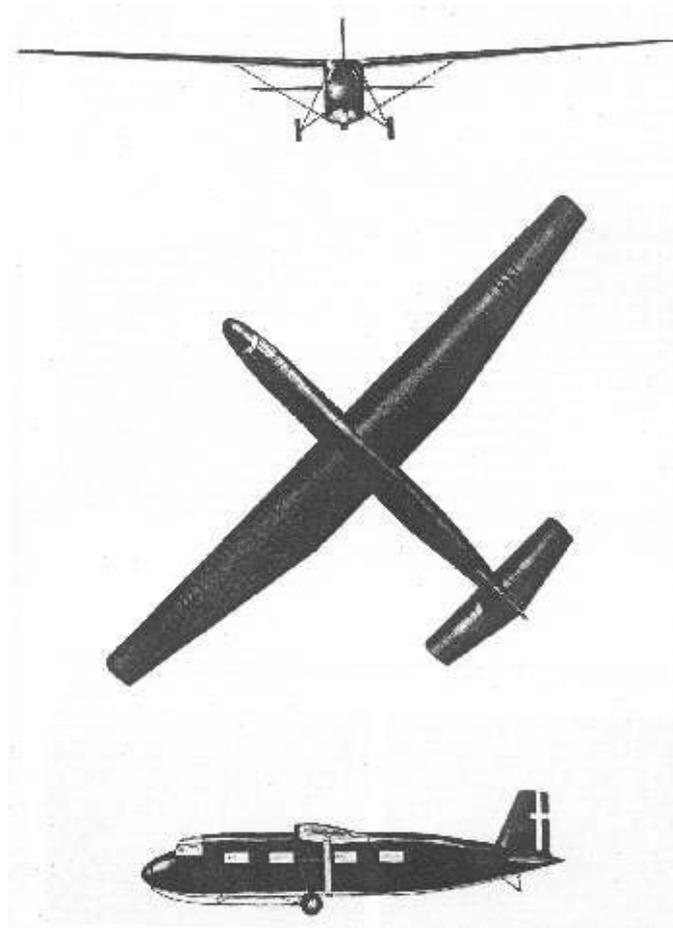


*Il CAT TM 2 conservato presso il Museo della Scienza e della Tecnica di Milano. Irrispettosamente appeso al soffitto come un salame, il CAT TM 2 è qui presentato in volo grazie...ad un piccolo ritocco fotografico*

Il primo prototipo del TM 2 (M.M. 510) è pronto nel gennaio del '43 ad iniziare il ciclo di collaudi affidati a Nello Raimondo, notaio dalla notevole esperienza volovelistica, già collaudatore di un altro aliante italiano da guerra, LM 02, del quale tra breve parleremo. Il 22 febbraio viene eseguito il primo volo al traino di un FIAT CR 42. Il giorno dopo a bordo dell'aliante trovano posto Raimondo e lo stesso ing. Del Prosto. Il decollo avviene regolarmente, ma ad una quota di appena 50 m. il cavo si sgancia dalla coda del CR 42; l'aliante, ancora a bassa velocità, è in forte assetto cabrato: la manovra di rimessa di Raimondo non riesce ed il TM 2 rovina al suolo uccidendo i due occupanti. La DGCA blocca immediatamente lo sviluppo dell'aliante CAT, del quale è già stato costruito il secondo prototipo<sup>9</sup>, avviando un'inchiesta atta ad accertare che la mancata rimessa in linea di volo non sia dovuta ad un cattivo centraggio del mezzo.

---

<sup>9</sup> Oggi conservato presso il Museo della Scienza e della Tecnica di Milano



*Trittico del TM 2 MM 510. Si possono intuire le ampie aperture laterali rese possibili dalla particolare conformazione strutturale del velivolo*

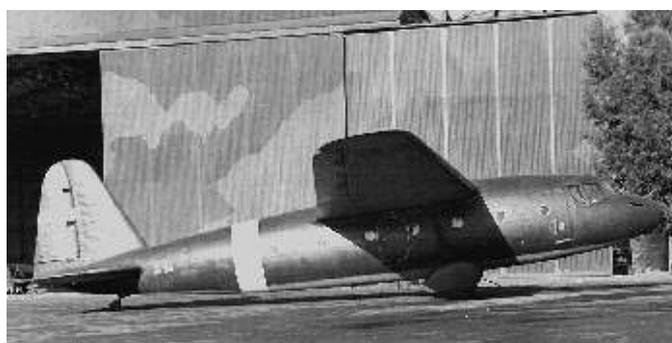
La morte di Del Prosto blocca del resto non solo lo sviluppo del TM 2 ma anche quello di un altro progetto, il CAT TM 3, bitrave simile al Gotha 242, con carico utile di 2.500 Kg. la cui costruzione era appena iniziata.

Più fortunato dei tre alianti risulta così l'AL 12 P di Ermenegildo Preti, non ancora laureato in ingegneria quando disegna la sua pulitissima macchina ma già valente progettista essendo il padre della famiglia degli alianti sportivi CVV che tanto lustro avevano e avrebbero dato al volovelismo italiano.



*Ermenegildo Preti posa a bordo della sua creatura: l'AL 12 P*

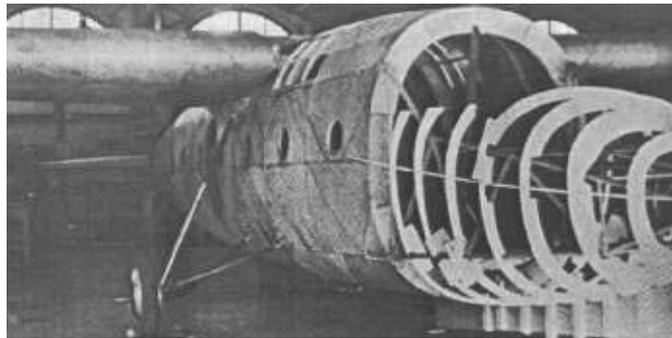
Monoplano ad ala alta di 21,30 m., lungo 14,00, dal peso a vuoto di 1.500 kg., l'AL 12 P è dotato di una fusoliera lignea con struttura a guscio caratterizzata da un muso incernierato sul lato destro, apribile per facilitare il carico che può arrivare ad essere pari a 14 m<sup>3</sup> di materiale, per un totale di 1.200 kg. o 18 soldati totalmente armati.



*Foto di fabbrica dell'AL 12 P MM 508 che ne esalta l'elegantissima linea. Si notino i particolari costruttivi che caratterizzano la versione da trasporto dell'aliante di Preti: il carrello carenato anteriore e la piccola ruota posteriore*



Il primo prototipo M.M. 508, pilotato da Nello Valzania, decolla il 16 settembre 1942 dalla pista di Venegono al traino di un FIAT CR 42 con ai comandi il cap. Erardo Fruet dimostrando subito un ottimo comportamento in aria che permette peraltro a Valzania di risolvere senza alcuna difficoltà una situazione analoga a quella che, sul TM 2, era risultata fatale a Raimondo e Del Prosto. I voli proseguono nei mesi successivi: il 6 ottobre del '42 viene percorso al traino il tragitto Venegono-Piacenza-Pisa, il 7 Pisa-Tarquinia, l'8 Tarquinia-Guidonia dove il mezzo è comparato in volo con il DFS 230 dimostrandosene aerodinamicamente assai superiore.



*L'AL 12 P MM 508 in costruzione presso le officine di Cantù. La sezione di muso non ancora rivestita è quella apribile realizzata in tubi metallici blandamente visibili sotto le centine lignee. Il resto della fusoliera è in legno ed ha una struttura a guscio lavorante ben diversa da quelle del TM 2 che, al contrario, demanda i problemi di struttura a travi poste sotto il pavimento e sopra il soffitto*



*Primo prototipo dell'AL 12 P MM508 pronto per il traino. Un particolare porta a ritenere possibile la realizzazione di una lieve modifica: sotto al muso, nel centro della fusoliera, si intravede quello che potrebbe essere un piccolo pattino, assente nelle foto di fabbrica che ritraggono l'MM 508*



*Un'altra foto dell'AL 12 P MM 508 ripreso durante il periodo in cui esso fu assegnato al NAVSM. Sul ventre del muso non compare alcun piccolo pattino*

I lunghi voli al traino cui il velivolo italiano è sottoposto non devono stupire: esso infatti, a differenza dello SCA 2 che è velivolo da assalto, ma similmente allo SCA 3 ed al TM 2, è progettato per svolgere la funzione di aerotrasporto tattico, laddove per il ruolo assalto si è provveduto a progettare un ulteriore prototipo (M.M. 509) in tutto eguale al primo tranne che nel carrello anteriore, non più fisso ma sganciabile dopo il decollo ed integrato da un grosso pattino per l'atterraggio, nel ruotino di coda, sostituito da un più economico balestrino, e nella diversa disposizione del portello in fusoliera.



*Nella sua versione d'assalto l'AL 12 P ha alcune caratteristiche che lo distinguono dalla versione trasporto. Sono ben visibili: il dolly biruota che, sostituendo il grosso carrello del modello da trasporto, è destinato ad essere sganciato subito dopo il decollo; il lungo e robusto pattino ventrale ed il balestrino posteriore che prende il posto del ruotino di coda. Si noti anche la diversa disposizione del portello d'accesso rispetto all' MM 508*



*Un'altra foto dell'AL 12 P MM 509 evidentemente scattata nella stessa occasione della precedente*



*Il secondo prototipo dell'AL 12 P MM 509 in configurazione d'assalto*



*L'AL 12 P MM 509 Nella sua variante da assalto l'aliante , privo del carrello, si adagia in atterraggio sul pattino ventrale mettendo a terra una delle due estremità alari. Le due strane fessure visibili su entrambe le semiali si trovano in corrispondenza del punto in cui esse vengono ad innestarsi sul pianetto alare centrale solidale con la fusoliera. Si potrebbe così trattare probabilmente di pannelli rimuovibili per l'ispezione dei ganci di bloccaggio*

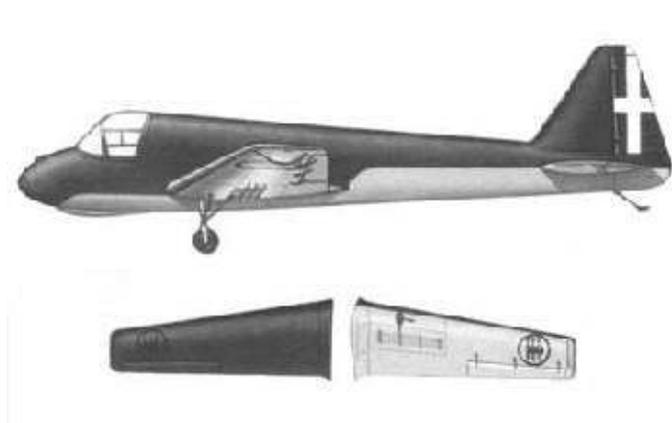
A conclusione del ciclo di collaudi l'AL 12 P M.M. 508 è ceduto al 1° NAVSM affinché sia testato direttamente da istruttori e allievi. L'accoglienza è entusiastica anche perché il velivolo di Preti è realmente valido, ben bilanciato ed in tutto all'altezza dei blasonati alianti tedeschi. Vi voleranno il ten. col. Contoli, i s.ten. Rosaspina e Gallieni ed il serg. magg. Castellini tutti concordi nel ritenerlo una macchina realmente riuscita. Purtroppo durante un volo scuola, è proprio il serg. magg. Luigi Castellini ad indugiare eccessivamente nel correggere un allievo giunto troppo basso in finale: quando l'istruttore toglie i comandi all'allievo è ormai troppo tardi; il buon AL 12, che evidentemente perdona non pochi errori, riesce con gli ultimi brandelli di velocità residua a superare la recinzione dell'aeroporto per stallare subito dopo con il cedimento del semicarrello destro che sfonda la fusoliera. Il danno non è gravissimo ma certo l'AL 12 P è costretto a tornare in ditta dove verrà sorpreso dall'armistizio Peraltro l'M.M. 508 doveva già essere stato sottoposto a lievi modifiche: sebbene tutta la letteratura taccia al riguardo, da un'attenta analisi della documentazione fotografica lo scrivente ritiene di poter desumere che questo primo prototipo, nato

assolutamente privo di qualsivoglia pattino, sia stato in seguito munito di uno, ben più piccolo di quello presente sull' M.M.509, con lo scopo di attutire piccoli colpi o urti ad integrazione del pur generoso carrello d'atterraggio. Non sono certo queste minimi "ritocchi", per altro non certi visto che fin dalle prime foto di fabbrica la M.M. 508 presenta dei ganci ventrali destinati forse a fissare il piccolo pattino, a rallentare lo sviluppo generale del velivolo, quanto il tentativo di realizzarne una variante motorizzata con un asfittico Piaggio P. VII da 460 cv. che avrebbe dovuto garantire, certo più grazie alle buone caratteristiche aerodinamiche del mezzo che non alla potenza del propulsore, una non trascurabile velocità di 235 Km/h con un peso totale del velivolo di 4.000 Kg. Mentre il M.M. 509 arriva al NAVSM il M.M. 508 è sempre in ditta per riparazione. L'8 settembre del '43 è ormai alle porte quando lo Stato Maggiore Armamenti decide di lasciar perdere la versione motorizzata; il tempo perduto è ormai irrecuperabile e l'aliante di Preti non raggiungerà mai la produzione seriale.



*Una non bella foto dell'AL 12 P MM: 509 che getta uno squarcio di luce sulla sorte postarmistiziale di questo velivolo: requisito e testato dai tedeschi come tanti, tantissimi altri mezzi già in servizio nelle Forze Armate italiane*

Il TM 2 e l'AP 12 non sono gli unici progetti nazionali ad essere effettivamente prodotti in Italia, pur nella forma prototipica; un altro, assai più inconsueto gli si affianca: si tratta del già citato AVIA LM 02 dell'ing. Pieraldo Mortara.



*Profilo a colori dell'AVIA LM 02. La livrea è quella standard per il fronte metropolitano: Verde Oliva Scuro per le superfici superiori, Grigio Azzurro Chiaro per quelle inferiori. Insolitamente alta la linea di divisione tra i due colori*



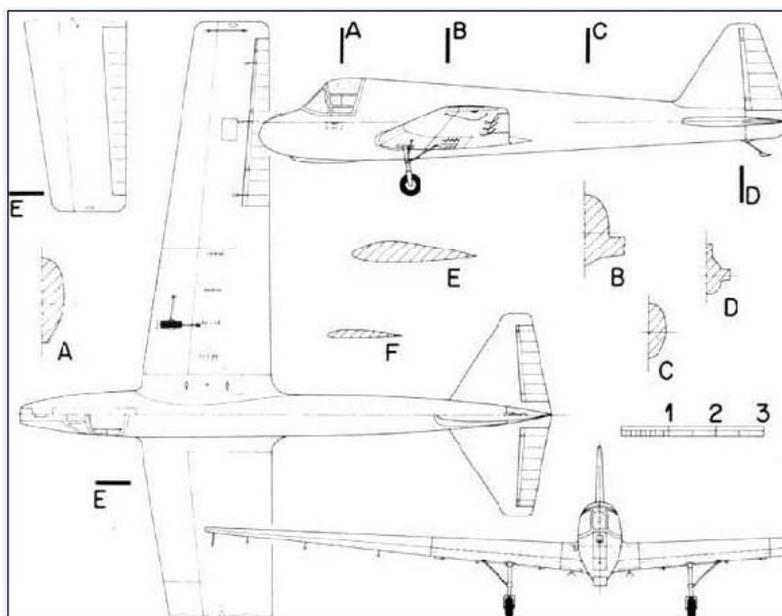
*Foto frontale dell'LM 02. Parzialmente visibili i fori sul bordo d'attacco che regolano la fuoriuscita degli aerofreni*



*L'AVIA LM 02 impegnato in un volo di collaudo sul campo di Cameri. Il carrello è ancora del tipo provvisorio, inadatto a reggere il peso dei due ordigni da 802 Kg*



*Un'altra foto scattata durante i collaudi dello straordinario LM 02*

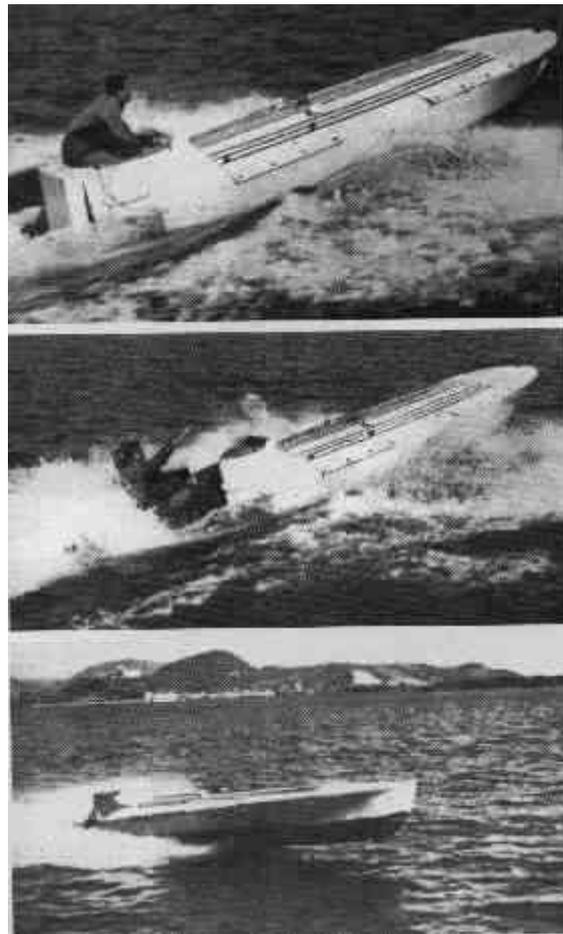


*Piani costruttivi dell'AVIA LM 02*

Con un'apertura alare di 16 m., per 35 m<sup>2</sup> di superficie, una lunghezza totale di 10,75 m., un peso a vuoto di 1.100 Kg., LM 02 è un vero e proprio aliante da bombardamento a tuffo. La macchina infatti è destinata al trasporto di due ordigni da 802 kg (che portano il peso complessivo in ordine di combattimento a ben 2.800 Kg.) da sganciarsi in picchiata, manovra per la quale il velivolo è dotato di generosi aerofreni azionati automaticamente, alla velocità di 450 Km/h, allorché il flusso d'aria entrante in apposite prese posizionate sul bordo d'attacco agisce su dei ritegni elastici. L'idea è quella di far trainare la macchina di Mortara da un SM 79, alla strabiliante velocità di 250 Km/h (...quali riflessi il nostro buon aliantista!!), fino a 20-30 Km di distanza da Gibilterra. Una volta sganciato a circa 4.500 m. di quota, LM 02, con un'efficienza pari a 10, si sarebbe portato sulla roccaforte britannica. Qui, a conclusione di una violenta picchiata che lo avrebbe spinto a raggiungere 540 Km/h, LM 02 avrebbe rilasciato i propri ordigni. Grazie alla notevole velocità residua, il velivolo si sarebbe allontanato verso il mare aperto, dove avrebbe ammarato fidando sulla propria galleggiabilità. Il pilota, di certo un temerario, sarebbe allora stato recuperato da un sottomarino della Regia Marina in attesa nel punto prestabilito. Evidentemente la fiducia riposta nella silenziosità del nostro ingegnoso mezzo la dice lunga sull'ignoranza che regnava negli Stati Maggiori italiani circa le tecniche di radiorivelamento alleate; nonostante questo il prototipo dell'LM 02 fu realmente realizzato nell'autunno del 1942 ed affidato a quel Nello Raimondo che, come abbiamo già veduto, perirà a bordo del TM 2. E' a Cameri che si iniziano i collaudi: le prime prove di picchiata vengono svolte, per sicurezza, a quote molte elevate; la prudenza, pur opportuna, non si dimostra necessaria: raggiunti i 450 Km/h gli aereofreni si aprono regolarmente impedendo all'aliante di superare i 540 Km/h. La struttura dell'LM 02 dimostra tutta la sua robustezza, né l'incredibile velocità (crediamo la più elevata mai raggiunta da un aliante puro), né la sollecitazione conseguente alla richiamata provocano danni al mezzo: certo questo non è testato con il carico delle due bombe da 820 Kg (che avrebbe inevitabilmente sottoposto la macchina a ben altre sollecitazioni strutturali) a causa del fatto che i due simulacri in cemento tardano ad essere consegnati. Qualora essi fossero installati, LM 02, pesante a pieno carico 2.800 Kg, dovrebbe abbandonare il fragile carrello finora utilizzato per adottare quello definitivo, ben più massiccio e soprattutto destinato ad essere sganciato immediatamente dopo il decollo vista la destinazione finale del volo...nelle acque spagnole! Il fatto è che, accertata l'esistenza e l'efficienza delle stazioni radar nemiche, LM 02 perde ogni ragion d'essere...lo stesso Raimondo, passando allo sviluppo di quel TM 2 che gli sarà fatale, abbandona il pur notevole mezzo di Mortara al suo destino d'oblio.

#### 4 Alianti anfibi tedeschi e barchini esplosivi italiani: un'improbabile missione combinata

Quella di attaccare un porto britannico attraverso l'uso di alianti, per quanto poco convincente, non fu un'idea elaborata soltanto dagli Stati Maggiori italiani: anche le alte sfere della Luftwaffe, a partire dalla primavera del 1941, furono affascinate da questa possibilità prevedendo per altro, così alcuni testi sostengono<sup>10</sup>, un concorso della Regia Marina italiana. Si trattava di procedere all'“anfibizzazione” di un'aliquota di Gotha Go 242, che, trainati fin nei pressi di Scapa Flow, avrebbero ammarato nelle acque interne del principale porto della Home Fleet, depositandovi alcuni barchini esplosivi italiani tipo MTM (Motoscafo Turismo Modificato).



*Un MTM in navigazione: nell'ultima foto sembra che il pilota abbia già abbandonato il mezzo*

L'operazione si ispirava ad un analogo piano, invero anch'esso assai peregrino, già elaborato in Italia nel 1936 laddove, in luogo degli alianti anfibi quali mezzi aerei di trasporto, erano stati previsti assi ben più rumorosi idro SIAI Marchetti SM 55 tra i cui due scafi sarebbero stati appesi i mezzi d'assalto della Marina. Che la “marinizzazione” del Go 242, attraverso la realizzazione di una chiglia planante e di scarponi stabilizzanti, abbia avuto luogo è cosa certa; che questa speciale versione, denominata C-1, fosse munita di una culla interna atta alla messa in mare di una piccola imbarcazione d'assalto è anch'essa notizia attendibile; che questa imbarcazione dovesse essere

<sup>10</sup> SETTI, *Gli alianti anfibi*, cit., p. 38

rappresentata dal barchino esplosivo italiano sembra, allo scrivente, eventualità assai improbabile. Certo i mezzi insidiosi della Regia Marina, ed in particolar modo gli MTM e gli SLC (Siluri a Lenta Corsa, meglio noti come “maiali”), certo gli uomini che quelli impiegavano, già dimostratisi capaci di compiere mirabolanti imprese quali l’affondamento delle due corazzate *Queen Elisabeth* e *Valiant* nel porto di Alessandria d’Egitto<sup>11</sup>, dovevano riscuotere ammirazione incondizionata da parte dei tedeschi, soprattutto in seno a quella pur “misera” Kriegsmarine necessariamente interessata a tecniche di guerra povere e tuttavia tanto efficaci contro la potentissima Royal Navy. Ma da qui a ritenere che le Forze Armate tedesche si sarebbero dimostrate disposte a richiedere, di loro stessa iniziativa, il concorso ed il soccorso del già ampiamente screditato alleato italiano è ben altra cosa...davvero è ipotizzabile che la Luftwaffe e la Kriegsmarine avrebbero accettato di dividere la gloria del forzamento della principale base della più potente marina del mondo con i camerati d’oltralpe? Del resto il motoscafo MTM era un semplice barchino esplosivo derivato da normali natanti da corsa costruiti, prima della guerra, dalla ditta Cattaneo. Lungo 6,15 m., largo 1,70, con un pescaggio di 45 cm. ed un equipaggio di un solo uomo, l’MTM era propulso da un Alfa Romeo 6 cilindri di 3.500cc erogante 95 cv per una velocità massima di 35 nodi. Studiato principalmente per l’offesa contro grosse navi alla fonda, il barchino era dotato di una testata contenente 330 Kg. di esplosivo: trasportato nei pressi del porto nemico da un mezzo vettore (una corvetta o un MAS), l’MTM ne forzava le difese per essere infine puntato contro il naviglio avversario...bloccati i comandi, il pilota si gettava in mare lasciando che il barchino continuasse la corsa fino all’impatto. Inquadrati nel gruppo di superficie al comando del cap.c. Giorgio Giobbe della X<sup>a</sup> Flottiglia MAS, unità alla quale apparteneva anche il gruppo SLC del cap.f. Vittorio Mocagatta ed il reparto sommergibili e mezzi d’avvicinamento del cap.c. Junio Valerio Borghese, gli MTM erano già stati utilizzati nel corso del ’41 dalla Regia Marina in almeno due occasioni: la prima, a Creta, nella notte fra il 25 ed il 26 marzo, quando, sotto il comando del ten.v. Luigi Faggioni, sei incursori, su altrettanti barchini, dopo essere penetrati nel porto di Suda, vi avevano danneggiato gravemente l’incrociatore pesante *York* ed altro naviglio commerciale finendo poi tutti prigionieri; la seconda a Malta, nella notte fra il 25 ed il 26 luglio, quando uno sfortunato ed infruttuoso attacco al Grand Harbour di La Valletta si concluse con la totale perdita della forza attaccante, per un totale di 18 prigionieri e 15 morti, tra cui uno dei padri della X<sup>a</sup> Flottiglia, il ten.v. Teseo Tesei. Nonostante i risultati conseguiti dalla Regia Marina con gli MTM fossero dunque assi incostanti, i barchini italiani erano già stati ampiamente studiati dalla Kriegsmarine che aveva provveduto a realizzare un modello simile rinominato “Linse”. Se alla disponibilità da parte delle Forze Armate tedesche di barchini esplosivi in tutto simili agli MTM italiani si aggiunge che nessuna autorità germanica contattò i vertici della Regia Marina si sarà dimostrato come la partecipazione italiana alla prevista missione aliantistica contro Scapa Flow fosse assai improbabile. Comunque sia, sebbene il Go 242 C-1 venisse testato in volo, ogni ulteriore approntamento venne abbandonato; con scelta non certo biasimevole, la Luftwaffe e la Kriegsmarine rinunciarono ad una impresa che la rete radaristica britannica avrebbe facilmente sventato e sulla cui riuscita, con grande probabilità, nessuno aveva mai realmente creduto. Del resto la sfortunata missione contro Malta del 25 e del 26 luglio era fallita allorché i barchini della X<sup>a</sup> erano stati individuati dai radar britannici quando, ancora a 20 miglia di distanza dal loro obiettivo, stavano abbandonando i MAS che ne avevano garantito l’avvicinamento; praticamente attesi dalla difesa britannica, gli arditi incursori italiani vennero decimati in prossimità della primo sbarramento di reti che Tesei aveva vanamente tentato di demolire con la carica dell’unico SLC partecipante all’impresa; l’insegnamento era chiaro: nessun mezzo insidioso di superficie (e dunque ancor meno nessun velivolo sebbene silenzioso) avrebbe mai potuto sperare di avvicinarsi ad

---

<sup>11</sup> L’impresa, condotta da tre SLC con equipaggi cap. Antonio Marceglia-palombaro Spartaco Schergat, cap. Vincenzo Martellotta-2° c. palombaro Mario Marino, s.ten. Durand de la Penne-c. palombaro Emilio Bianchi, venne magistralmente eseguita il 19 dicembre del 1941. Tutti i partecipanti all’azione furono prigionieri dai britannici o immediatamente o, come Marceglia e Schergat, dopo un rocambolesco tentativo di fuga.

installazioni portuali difese da impianti di radiorilevamento. L'assalto attraverso alianti anfibi era dunque una soluzione priva di qualsiasi fattibilità.

## **5 Il 1° NAVSM: attività, lutti, conseguimento dei brevetti e...armistizio**

A fronte dunque di una produzione nazionale del tutto inesistente, gli alianti tedeschi, pagati regolarmente o no, cominciarono ad essere utilizzati. A trainare i grossi alianti d'assalto e da trasporto non furono certo più i piccoli FL 3 ma i FIAT CR 42, i Caproni Ca 133 e gli S.M. 81. A riprova di un'abilità ormai raggiunta, gli allievi dell' "Aquila" fecero registrare un solo incidente mortale durante la delicata fase del passaggio da alianti sportivi agli ingombranti alianti d'assalto: il 19 giugno del '43 il DFS pilotato dall'allievo Balilla Perazzini iniziava un'inspiegabile picchiata che si concludeva con l'impatto al suolo. Evidentemente, si disse, una delle balle di sabbia dal peso di 100 chili stivata nell'aliante per simulare il carico completo di 12 quintali doveva aver investito il pilota o, meno probabilmente, si doveva essere malamente incastrata tra i comandi della barra.



*I resti del DFS 230 pilotato da Balilla Perazzini*

A quello mortale del Perazzini si erano comunque affiancati altri incidenti ben meno gravi: circa un mese prima, il 15 maggio, l'allievo Virgilio Semenich aveva distrutto in atterraggio un DFS uscendone fortunatamente incolume; nello stesso periodo come abbiamo già avuto modo di ricordare, il serg. magg. Luigi Castellini sfasciò l'AL 12 P M.M. 508 che così conciato passò il resto dei suoi giorni in officina dove fu sorpreso dall'armistizio. Se l'attività aliantistica fu travagliata dal solo incidente mortale del Perazzini ben più luttuosa quella a motore: nel marzo del '43, scontrandosi in volo due FL 3, perdevano la vita il maresc. pil. istruttore Golzio e gli allievi

Luciano Ferri e Alfredo Portacci, mentre nel maggio dello stesso anno, volando su un aereo dello stesso modello, precipitava il ten. pil. istruttore Antonio Barilla.

Dubbia è la consegna al NAVSM, nel mese di giugno del '43, di un gruppo di 6 Meise, 3 Grunau Baby e 2 Wehie che la ditta Mauser avrebbe donato alla Regia per convincerla all'acquisto di armi antiaeree da lei prodotte. Sebbene alcuni studi riportino per certa la notizia<sup>12</sup>, altri sostengono che di tale consegna non solo non rimarrebbero tracce documentarie o fotografiche, ma neppure alcun ricordo nella mente dei reduci<sup>13</sup>. Nel frattempo il NAVSM, vero reparto randagio, spostava nuovamente la sua base d'armamento da Orio al Serio a Ponte san Pietro (Bergamo). Il corso "Aquila" giungeva ormai al termine: il 22 luglio, dopo aver eseguito un decollo notturno su aliante DFS, undici allievi si brevettavano piloti militari d'aliante; tra questi il ten. De Bastioni ed i serg. Pastorelli, Berni, Meli, Fausti, Semenich, Busa, Mariano e Favini. Sarebbero stati gli unici dei due corsi avviati: l'8 settembre '43 la scuola, come tanti, tantissimi, altri reparti, si sarebbe infatti definitivamente dissolta. I dati relativi all'attività del 1° NAVSM nel corso della sua esistenza chiariscono, senza ambiguità alcuna, quanto peso avesse avuto nella preparazione dei futuri aliantisti militari il volo a motore: di circa 3.800 ore volate, ben 2.700 erano state a motore e solo 900 a vela! Del resto una semplice considerazione esemplifica la velleitarietà dell'iniziativa della Regia Aeronautica: in un intero anno, dalla costituzione fino al suo scioglimento, il NAVSM si era preoccupato della sola formazione dei piloti trascurando totalmente quella delle truppe aviotrasportate: è assai improbabile che si ritenesse che sarebbe bastato "ficcare" dentro gli alianti dei reparti di paracadutisti, o ancor peggio di normali fanti, per ottenere risultati sufficientemente paganti; si sarebbe trattato di una convinzione troppo ingenua. E' perciò assai più probabile che la Regia Aeronautica preferisse rimandare la soluzione del problema, convinta che esso avrebbe ingenerato un conflitto di competenze con il Regio Esercito relativamente a quale delle due forze armate avrebbe dovuto fornire gli effettivi e fregiarsi della paternità del nuovo corpo, conflitti non rari in Italia qualora si ricordino quelli che avevano infiammato, qualche anno addietro, i rapporti tra Aeronautica ed Esercito relativamente alla titolarità del corpo dei paracadutisti e tra Aeronautica e Marina alla gestione delle specialità dell'Aerosiluramento, del Bombardamento Marittimo e della Ricognizione lontana.

## **6 Mantelli ed il Nucleo Volo Senza Motore dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana: benzina in "prestito" e tanta passione**

Soltanto nell'inverno del 1944, in seno all'Aeronautica Nazionale Repubblicana, la specialità aliantistica rinacque: il promotore fu il cap. Adriano Mantelli



*Adriano Mantelli si appresta al decollo sullo Sparviero*

<sup>12</sup> E. BROTZU-G.COSOLO, *Dimensione cielo vol. 9 Trasporto*, Roma 1977, p. 84

<sup>13</sup> G. GRANDE, *Gli aliantisti militari*, cit., p. 18

che, già asso nei cieli di Spagna ed olimpionico di volo a vela, si impegnò a ricostruire, in via del tutto ufficiosa, un Nucleo Volo Senza Motore riconosciuto ufficialmente soltanto nel marzo del '45. Vi confluirono alcuni tra gli aliantisti già brevettatisi nel corso "Aquila", nonché numerosi altri ufficiali e sottufficiali in forza all'ANR; tra gli istruttori il cap. Francesco Brera, il ten. Gianni Corradi, il ten. meteorologo Plinio Rovesti ed il serg. Cappellini. I mezzi, in vero modestissimi, furono gli AVIA FL 3 quali traini, ed i CVV 2 Asiago quali veleggiatori; graditissima sorpresa fu la consegna del prototipo CVV 6 Canguro,



*Un esemplare di CVV 6 Canguro*



*Alianti CVV 2 Asiago del NVSM dell'ANR comandato da Adriano Mantelli*



già civile I-CICI, ora riverniciato in una marziale livrea verde scuro uniforme. La maggiore fortuna del Nucleo risiedette comunque nel fatto che la sua base, Cascina Costa (Varese), fosse limitrofa a quella del Gruppo Aerosiluranti Faggioni nonché a quella di numerosi reparti tedeschi: invitando questi vicini a provare la limpida purezza del volo silenzioso, Mantelli richiedeva ad ogni ospite due litri di benzina supplendo in questo modo alla drammatica scarsità di propellente, scarsità comunque che imponeva ai piloti degli FL 3 di spegnere il motore non appena l'aliante si fosse sganciato trasformandosi quindi, durante l'atterraggio planato, in aliantisti loro malgrado! La sensazione che l'esperienza del NVSM dell'ANR trasmette è assai poco marziale tanto che il piccolo gruppo ha più le sembianze di una squadra sportiva che quelle di un reparto militare: nessun velivolo da trasporto o d'assalto, nessuna attività specificamente rivolta all'impegno bellico ma tanta dedizione al volo di distanza e di durata su alianti veleggiatori dalle eccellenti qualità agonistiche. Del resto le esigenze primarie dell'ANR erano tutt'altro che offensive: le limitatissime forze disponibili dovevano essere destinate alla difesa delle metropoli del nord dai bombardamenti alleati e delle coste da ulteriori sbarchi che spostassero ancora più a settentrione il fronte terrestre. Da qui la decisione di organizzare, oltre ai necessari servizi logistici, unicamente la specialità della caccia e dell'aerosiluramento, trascurando ogni altra iniziativa di natura offensiva. Insomma, a guerra ormai irrimediabilmente perduta, il volo a vela riscopriva la sua vera natura, quella candida, certo la più splendida: tra gli ultimi clamori di guerra, in mezzo al sangue che ancora scorreva copioso, Adriano Mantelli si preparava alla rinascita postbellica ed ai successi sportivi che presto, in un cielo del tutto rasserenato, avrebbe saputo conseguire<sup>14</sup>.



*Il magnifico CVV 6 Canguro, già civile I-CICI, in forza al NVSM di Mantelli presso l'aeroporto di Cascina Costa*



---

<sup>14</sup> Difficilissimo sintetizzare in pochi dati i successi postbellici di una delle principali figure del panorama volovelistico nazionale: scegliendo quasi senza alcuna logica ricordiamo il record di distanza del 1949 conseguito volando con un biposto Meise per 440 Km; il secondo posto nel campionato mondiale del '54 e, nello stesso anno, il record di durata stabilito con una permanenza in aria di 24 h



*Una bella immagine del Canguro*

Nonostante i modestissimi mezzi del Nucleo l'attività di volo veleggiato sullo splendido Canguro proseguì fino al 23 aprile del '45. Due giorni dopo i partigiani circondavano il campo richiedendo la resa che veniva respinta fino al giorno 28 allorché una delegazione del CLN consegnò a Mantelli l'ordine d'arrendersi emanato dal magg. Adriano Visconti,



*Adriano Visconti*

comandante del 1° Gruppo Caccia dell'ANR nonché asso degli assi italiani con 25 vittorie. Consegnandosi ai partigiani Mantelli ignorava che Visconti, già arresosi, era stato assassinato quello stesso giorno con un colpo di mitra sparatogli proditoriamente alla schiena.

## **7 Finalmente (forse) una missione operativa: l'ALICAP ed il Battaglione NP della X<sup>a</sup> MAS**

Sebbene il Nucleo di Mantelli ben poco avesse di aggressivamente militare, l'unica azione bellica realizzata nel corso della seconda guerra mondiale da militari italiani impiegando alianti venne eseguita (ma il dato non ha alcuna certezza) proprio in seno alle forze armate della RSI. Le informazioni archivistiche relative a questa impresa sono pressoché nulle e la letteratura a riguardo si riduce, almeno così l'estensore di queste brevi note ritiene, ad un mero accenno contenuto nel volume di N. Arena sull'A.N.R.<sup>15</sup> Una piccola illustrazione al tratto, contenuta nella suddetta opera<sup>16</sup>, rappresenta uno strano libratore, ala alta controventata, presumibilmente con apertura compresa tra i 15 ed i 20 metri, piani di coda dotati di tre derive una centrale e due disposte alle estremità del piano orizzontale, fusoliera minimale che, riducendosi ad un grosso traliccio, ospita,

---

<sup>15</sup> N.ARENA, *L'Aeronautica Nazionale Repubblicana. La guerra aerea in Italia 1943-45*, Parma 1995.

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 257

esposti all'aria aperta, oltre al pilota, quattro militari seduti a coppia, spalle contro spalle, di traverso rispetto all'asse longitudinale del velivolo. La didascalia dell'illustrazione chiama quello strano velivolo «aliente modello ALICAP»



*Il disegno dell'ALICAP presente nel volume di N. Arena*

ed assicura che esso fu operativamente testato in una missione eseguita in una data imprecisata da membri del Btg. N.P. sul fronte del fiume Senio. Stringato commento per quella che dovrebbe essere l'unica azione aliantistica compiuta da italiani nel corso della seconda guerra mondiale! Ora N.P. è l'acrostico di Nuotatori Paracadutisti, battaglione forte di circa 1.400 uomini ai comandi del cap. Nino Buttazzoni,



*Un gruppo di soldati del Btg. NP ritratti prima dell'8 sett. L'ultimo uomo in piedi a destra è il cap. Nino Buttazzoni comandante il battaglione*

inquadrato dopo l'8 settembre, nella già citata X<sup>a</sup> Flottiglia MAS che, ai comandi del col. Junio Valerio Borghese, aveva proseguito in massa e senza soluzione di continuità la lotta a fianco dei tedeschi. Di fatto, solo in seguito alla costituzione della RSI, e cioè dopo tre mesi di combattimenti condotti autonomamente, il reparto di Borghese sarebbe confluito nelle Forze Armate di quello Stato quale Divisione di Fanteria di una praticamente inesistente Marina Nazionale Repubblicana.



*Il cap. Nino Buttazzoni, primo a destra, in tenuta da lancio e da nuoto*

Proprio l'evanescenza della Marina Repubblicana ed il grande carisma del suo comandante permisero alla X<sup>a</sup> di rimanere effettivamente un reparto autonomo gestito personalmente e personalisticamente da Borghese. Come questi sia stato capace di addestrare alcuni suoi uomini all'utilizzo del mezzo aliantistico, dove la X<sup>a</sup> abbia trovato fondi e capacità tecniche per realizzare un pur semplice mezzo come l'ALICAP resta un mistero anche per chi scrive. La letteratura relativa alla X<sup>a</sup> è di fatto sconfinata ed in larga parte costituita da testi pubblicati da realtà editrici modeste e dotate di ben scarsa visibilità: difficile dunque escludere che qualcuno dei numerosi diari di marò repubblicani non contenga accenni all'ALICAP ed al suo impiego. Certo è che le stesse memorie di Nino Buttazzoni<sup>17</sup>, comandante del reparto N.P. che avrebbe dovuto condurre la missione aliantistica e che fu effettivamente impiegato sul fronte del Senio nel marzo-aprile 1945, non fanno menzione alcuna di questo evento, così come il testo sui reparti paracadutisti italiani di G. Lunari<sup>18</sup> e quello di M. Setti<sup>19</sup>, un'interessante rassegna delle missioni aliantistiche svolte nel corso della seconda guerra mondiale dai vari belligeranti nella cui introduzione è peraltro lo stesso Arena ad escludere categoricamente che l'Italia possa esser stata capace di organizzare un impiego bellico del "senza motore". E' ovvio che il piccolo reparto di Buttazzoni, in quanto costituito giustappunto da nuotatori paracadutisti, dovette avere una certa confidenza tanto con l'ANR quanto con la Luftwaffe, ma da qui a comprendere come una missione tutto sommato così complessa come quella presumibilmente condotta sull'Appennino tosco-emiliano possa essere stata organizzata ed eseguita rimane un mistero. Certo dall'illustrazione dell'ALICAP potremmo facilmente desumere che un velivolo così basilico rinunciasse ad alcuni dei principali vantaggi offerti dai più voluminosi e complessi alianti d'assalto: in primo luogo la scarsa efficienza, conseguente ad una aerodinamica assai incerta, avrà obbligato l'aereo trainatore a condurre il trasportato fin nelle estreme vicinanze del luogo di atterraggio vanificando la sorpresa derivante dalla silenziosità dell'aliante; in secondo luogo il basso numero dei militari ospitati dall'ALICAP avrà ridotto drasticamente quella potenza

<sup>17</sup> N. BUTTAZZONI, *Solo per la Bandiera. I Nuotatori Paracadutisti della Marina*, Milano 2002

<sup>18</sup> G. LUNARDI, *I paracadutisti italiani 1937/45 – Italian Parachutist Units 1937/45*, Milano 1989

<sup>19</sup> M. SETTI, *Ali silenziose. Operazioni militari con alianti durante la Seconda Guerra*, Milano 2001

concentrata di fuoco sviluppata dalle squadre di 15-20 uomini trasportati dai canonici alianti d'assalto. L'alta potenza di fuoco immediatamente disponibile può essere per altro considerata come il vero vantaggio dell'aliantismo rispetto al paracadutismo, laddove il lancio dei paracadutisti, anche se eseguito in massa, comporta necessariamente una notevole dispersione degli uomini sul campo di battaglia. Necessità di un sensibile avvicinamento del treno aereo all'obiettivo e, ancor più, scarsissima consistenza della truppa trasportata fanno ritenere a chi scrive che l'ALICAP fosse destinato quasi unicamente all'infiltrazione di ridottissimi nuclei di sabotatori dietro le linee nemiche e che, se l'operazione lungo il Senio fu realmente eseguita, essa dovette avere questa natura e finalità.

### **8 Piloti a reazione ovvero piloti a vela**

Esiste un'altra esperienza volovelistica che vide, nei tempi di guerra, piloti italiani come protagonisti, un'esperienza non legata in alcun modo al tentativo di costituire una componente aliantistica d'assalto ma ad un tutt'altro genere di esigenza.

Nel novembre del 1944, terminato il ciclo operativo sui Macchi C. 205 V,



*Macchi C. 205 V*



il 1° Gruppo Caccia dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana, comandato dal magg. Adriano Visconti, era in addestramento ad Holkirchen per il passaggio sui Bf 109 G.



*Un Bf 109/ G.10 del 1° Gruppo Caccia dell'ANR  
mimetizzato sul campo della Malpensa*



*Un esemplare di BF 109 G della Luftwaffe*

Fu qui che la Luftwaffe offrì ad un numero limitato di piloti del reparto di iniziare l'addestramento per il passaggio su di una macchina che, al momento, rimase segreta. All'offerta aderirono 17 piloti, tutti scapoli per la pericolosità del incarico che sarebbe stato loro assegnato; comandati dal cap. Giuseppe Robetto, i nostri furono scherzosamente ribattezzati dai loro camerati "i reazionari" nella convinzione che la macchina cui sarebbero stati destinati fosse il modernissimo bireattore a reazione Me 262. Ma una volta trasferiti nell'aeroporto di Rangsdor i 17 piloti ebbero la sorpresa di non vedere affatto i tanto attesi 262 ma alianti modello Grunau Baby ed Habicht.



*Alianti Habicht 6 ad ali accorciate sui quali si addestrano  
i 17 piloti del 1° Gruppo Caccia dell'ANR*



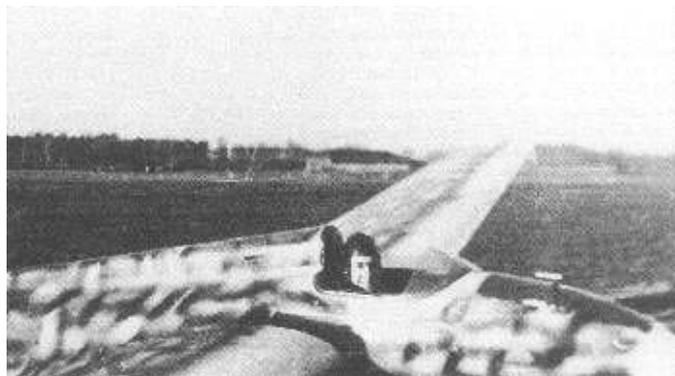
*Altra immagine di alianti Habicht durante l'addestramento*



*Il ten. Giuseppe Biron a bordo di un Habicht*



*Foto di gruppo dei piloti del 1° Gruppo Caccia in addestramento sugli Habicht. Sdraiato, è riconoscibile il ten. Biron*



*Il ten Mario Zuccarini del 1° Gruppo CT dell'ANR a bordo di un Habicht 6 durante l'addestramento preliminare al passaggio sul Me 163 Komet*

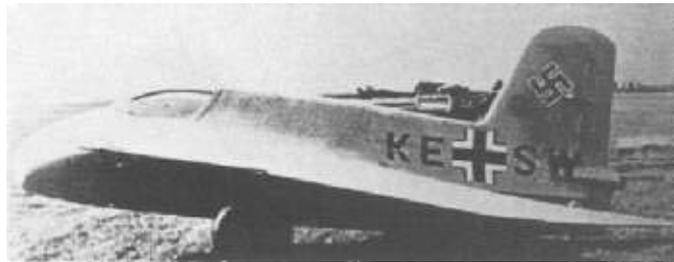


*Un'altra foto di gruppo dei piloti del 1° Gruppo in attesa del passaggio sul Me 163 Komet*

Il fatto è che i nostri connazionali non erano stati destinati al bireattore della Messerschmitt ma ad un altro innovativo velivolo della stessa casa costruttrice: l'ancora sconosciuto Me 163 Komet.



*Il primo prototipo del Messerschmitt Me 163 V-1. Privo di propulsore, in attesa della disponibilità di un razzo Helmut Walter HWK 509, è lungamente testato come alianti puro*

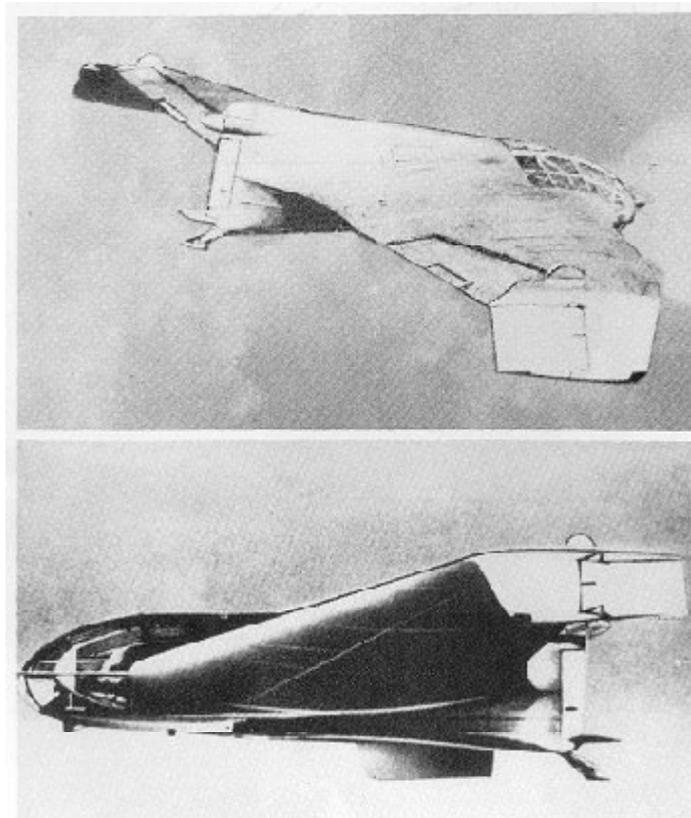


*Me 163 Komet*

Derivato dagli alianti veleggiatori DFS 194 e DFS 40, progettati negli anni immediatamente precedenti al conflitto dal Dr. Alexander Lippisch,



*DFS 40*



*Studi per velivoli ad ali a delta*

il Komet potrebbe essere definito, con occhi da volovelista, un aliante motorizzato da caccia...in effetti il Me 163 è un piccolo velivolo lungo appena 5,69 m. privo di piani di coda orizzontali, con ala a delta di 9,32 m. d'apertura per una superficie di 19,62 m<sup>2</sup> ed un peso a pieno carico di 4.110 kg. Motorizzato da un razzo Helmut Walter HWK 109-509 A da 1.700 Kg/s., azionato dalla miscela esplosiva ottenuta da due diversi tipi di propellente, uno a base di perossido d'azoto l'altro di permanganato di potassio, il 163, decolla autonomamente su di un piccolo carrello biruota che si sgancia non appena il velivolo è in aria; spinto dal proprio propulsore, il 163 assume un assetto fortemente cabrato arrampicandosi alla strabiliante velocità iniziale di 90 m/sec. Raggiunti i 12.000 metri in 3' e 12'' il propellente del razzo si esaurisce. Il piccolo velivolo, ormai privo di propulsione, si getta in picchiata sui bombardieri alleati che operano ad una quota di circa 8.000 metri. Raggiunta una velocità pari a Mach 0,85, il Komet piomba con i suoi due cannoncini da 30

mm. sull'obbiettivo, rimanendo in contatto balistico per non più di 3-4 secondi, quindi prosegue nella sua formidabile affondata portandosi fuori dal raggio d'azione della caccia di scorta. L'atterraggio viene eseguito in volo planato su di un piccolo pattino di cui il Komet è dotato. In volo librato il nostro "alante da caccia", con un'efficienza di 8-9, non è poi malaccio. I problemi arrivano avvicinandosi all'atterraggio: la velocità in finale è di ben 220 km/h e una toccata un po' brusca potrebbe provocare un contatto tra i residui dei due propellenti che genererebbe una fatale esplosione cui ben poca protezione potrebbe offrire la speciale tuta di volo in amianto e fibra di Mipolam. Comprensibile dunque l'esigenza di addestrare i volontari del 1° Gruppo al volo planato e soprattutto agli atterraggi di precisione ad alta velocità senza alcuna possibilità di "riattaccata". L'Habicht è per questo una macchina assai indicata potendo montare ali di 14, 8, e 6 metri (alcune fonti bibliografiche citano addirittura una versione da 4 metri). Che il volo del Me 163 sia particolarmente affine a quello di un alante è del resto dimostrabile dal fatto che il reparto tedesco cui ne è demandato lo sviluppo ed il primo impiego bellico, l'Erprobungs Kommando 16 (EK-16), è formato intorno ad una ristretta élite di piloti già dotati di consistente esperienza volovelistica al comando del cap. Wolfgang Späte.<sup>20</sup>

Mentre l'avanzata sovietica da est prosegue inarrestabile, l'attività dei piloti italiani dà i suoi frutti...i nostri, ancora all'oscuro della loro destinazione finale, si dimostrano assai abili nel pilotaggio dei caricatissimi Habicht 6. Agli atterraggi di precisione ad alta velocità imposti dagli istruttori tedeschi i nostri estrosi piloti alternano dimostrazioni acrobatiche di tutto rilievo. Nei primi mesi del '45, durante alcune lezioni teoriche viene svelato agli italiani il velivolo al quale sono destinati. L'entusiasmo sale. Ormai tutto è pronto, sull'aeroporto di Sprottau, per i primi voli librati su Me 163 zavorrati con acqua e trainati in quota da Me 110. Purtroppo il campo si copre di neve mentre il 12 gennaio i sovietici passano la Vistola. Gli italiani, delusi, sono così costretti a tornare in patria dopo aver prestato la loro parola di mantenere il più rigoroso silenzio su quanto visto ed appreso.

Terminava così ogni impiego di alianti da parte di militari italiani nel corso della seconda guerra mondiale. Nel periodo postbellico lo sviluppo dell'elicottero quale nuovo, flessibilissimo, velivolo atto al trasporto di truppe sul campo di battaglia privò l'alante d'assalto di ogni ragione d'esistere...il senza motore tornò così ad essere, indubitabilmente, uno strumento sportivo. Il 1° settembre 1952 veniva affidato al magg. Adriano Mantelli il comando del Centro di Volo a Vela della rinata Aeronautica Militare. Abbandonato ogni possibile sviluppo dell'alante quale mezzo da guerra, il Centro, avrebbe svolto attività volovelistica e propagandistica sui magnifici "Canguro" poi sostituiti dai Caproni Calif e dai Grob Twin Astir. Con il recente acquisto di Ventus 2B e Nimbus 4D, e la partecipazione a gare di livello nazionale ed internazionale, il Centro di Volo a Vela si configura come un reparto sportivo in seno all'Aeronautica Militare cui comunque, nel rispetto della lunga tradizione che vede il volo a vela quale attività propedeutica al volo a motore, è

---

<sup>20</sup> Alcune informazioni circa l'utilizzo del Me 163 in seno alla Luftwaffe: dopo aver armato lo speciale EK-16 a partire dal febbraio del '43, il Me 163 venne destinato, nel maggio del '44, anche allo JagdGeschwader 400 il cui unico Gruppe a portare in combattimento l'aerorazzo fu il I. Il piccolo Komet, com'era prevedibile data la sua natura assolutamente rivoluzionaria, finì infatti per dare più grattacapi ai tedeschi che non agli alleati. Se, nonostante la cattiva reputazione, il tasso degli incidenti mortali su Me 163 non superò mai quello occorso su di un modello sperimentato e diffuso come il Me 109, è pur vero che numerosi combattimenti ingaggiati dai Komet finirono con un nulla di fatto: 3-4 secondi di contatto balistico erano di fatto insufficienti per poter correttamente collimare anche grossi bersagli come i B 17 od i B 24; d'altro canto la stupefacente velocità del 163 spingeva numerosi piloti di P 51 o di P 38 a non tentare neppure un inutile inseguimento in picchiata che avrebbe avuto quale unico effetto o il superamento della massima velocità strutturalmente sostenibile o un insanabile, quanto deprecabile, allontanamento dalla formazione scortata. Del resto a cadere vittima dei caccia americani furono proprio quei piloti tedeschi che non riuscirono a resistere alla tentazione di rallentare la picchiata d'attacco allo scopo di aumentare la durata del contatto balistico, vanificando così quella vertiginosa picchiata che rappresentava l'unica possibilità per il Komet di uscire indenne dallo scontro. Fu così che a conti fatti il bilancio tra aerei abbattuti e Komet perduti fu svantaggioso per la Luftwaffe: a fronte di sette vittorie sicure e due probabili, magro bottino dell'intero ciclo operativo, l'EK-16 ed il I/JG 400 persero ben quattordici velivoli.

demandato il compito di organizzare quei corsi di cultura aeronautica per ragazzi iscritti alle scuole medie superiori finalizzati ad avvicinare quest'ultimi all' Arma Azzurra.

## 9 Quale eredità?

L'esperienza aliantistica italiana restò dunque, se si eccettua il dubbio impiego dell'ALICAP, priva di ogni pratico sviluppo operativo. In seno alla Regia Aeronautica, il 1° NAVSM, che avrebbe dovuto preparare i piloti al possibile impiego su Malta, arrivò a licenziare i primi brevettati solo nell'estate del '43 quando ormai l'Africa Settentrionale era già perduta e con essa l'esigenza di garantire la sicurezza del traffico marittimo nel canale di Sicilia. In seno all'Aeronautica Nazionale il reparto di Mantelli non parve avere obiettivi propriamente militari, mentre l'esperienza dei 17 piloti del 1° Gruppo Caccia era da intendersi come meramente propedeutica all'impiego di un velivolo motorizzato. Insomma gli aliantisti italiani, e se ciò fu una fortuna o una sfortuna lascio al lettore decidere, si videro negata la possibilità di dimostrare sul campo la propria audacia e preparazione. Rimane comunque inevitabilmente centrale la constatazione che, a fronte di un pugno di piloti (forse) pronti all'impiego, mancò del tutto la truppa che da quelli si sarebbe fatta aviotrasportare!

Una domanda a conclusione del nostro breve studio: le esperienze aliantistiche maturate in quegli anni furono prodighe di effetti sul successivo sviluppo del volo a vela?

Qualora si eviti di considerare l'attività del reparto di Mantelli, che come abbiamo visto ebbe una forte connotazione agonistica e certo contribuì alla familiarizzazione col magnifico "Canguro" destinato a fulgidi traguardi, la risposta credo che debba essere assolutamente negativa. Sia che gli aliantisti militari fossero destinati all'assalto che al trasporto, è chiaro come il loro addestramento nulla avesse a che fare con quelle tecniche di veleggiamento che sono al contrario il cuore della disciplina sportiva volovelistica. Saper stare al traino con macchine di 3.000 Kg., magari nelle buie ore notturne, era l'obiettivo dei corsi militari per conseguire il brevetto, non certo veleggiare nel sole sfruttando termiche e dinamiche! L'elaborazione di tecniche atte al volo di distanza così come lo studio dei fenomeni meteorologici volovelisticamente più interessanti, in quanto elementi non pertinenti, non vennero di fatto presi in considerazione. Allo stesso modo la ricerca ingegneristica non ebbe quale obiettivo la realizzazione di macchine capaci di esprimere elevate efficienze ad alte velocità, che è il naturale fine di ogni progetto sportivo, quanto la costruzione di velivoli atti a sopportare pesi elevatissimi pur presentando ampie aperture per facilitare il carico e lo sbarco. Che l'efficienza non fosse il parametro che principalmente afflisse la mente dei progettisti è considerazione facilmente dimostrabile qualora si pensi che anche LM 02, pur destinato ad avvicinarsi in volo planato al suo bersaglio da distanze relativamente sensibili, poté vantare un'efficienza non superiore a 10. In definitiva i tecnici impiegati nella progettazione di alianti militari non si dedicarono alla ricerca di profili alari sempre più spinti o al disegno di fusoliere sempre più penetranti, quanto alla risoluzione di problemi che difficilmente possono avere una qualche rilevanza per l'attuale produzione di mezzi sportivi. Certo alcuni tra i progettisti di alianti militari furono poi protagonisti della rinascita volovelistica post bellica, e tra i primi Ermenegildo Preti che seppe donare all'Italia quella splendida macchina che fu il "Bonaventura"; ma è intuitivamente comprensibile come questo fosse l'ultimo anello di una famiglia che trovava i propri progenitori negli altri alianti sportivi di Preti, dall'"Asiago", al "Pinguino" dall'"Arcore" al "Pellicano", dal "Papero" al magnifico "Canguro", senza essere geneticamente legato in alcun modo al bellico AL 12 P.

Forse un unico "settore disciplinare" può accomunare l'aliantismo militare al volovelismo sportivo: lo studio relativo alle tecniche di atterraggio fuoricampo. Se un aliante da trasporto è destinato, per lo più, ad atterrare su piste attrezzate (e l'elaborato carrello carenato dell'AL 12 P M.M. 508 ne è una dimostrazione), certo l'aliante d'assalto è chiamato a scendere su terreni non preparati o, e il che è assai peggio, su terreni che le forze avversarie hanno intenzionalmente munito di ostacoli. Logico ipotizzare dunque che la ricerca e l'addestramento al fuoricampo non fossero trascurati. Pur

tuttavia è facile comprendere come, se la moderna letteratura sulle tecniche di fuoricampo si è concentrata su problemi quali la rapida valutazione delle condizioni morfologiche del suolo, dello sviluppo della vegetazione, della presenza di eventuali ostacoli aerei o radenti si da permettere al pilota la scelta del campo più opportuno nel più breve tempo possibile, proprio tale scelta non era, nei voli di guerra, demandata al pilota ma era accuratamente decisa a tavolino nella fase di pianificazione della missione. Insomma il fuoricampo sportivo ha, necessariamente, una forte connotazione casuale dal momento che esso si può verificare in ogni momento del volo per una cessazione delle condizioni meteo favorevoli o (e questa seconda è certo la causa prima) per un errore di valutazione del pilota che si troverà allora nella necessità di scegliere rapidamente il miglior campo disponibile. Il fuoricampo militare non doveva al contrario avere questa componente casuale dato che la destinazione finale del volo era accuratamente pianificata dagli strateghi che organizzavano la missione cosicché il pilota finiva per essere, potremmo dire, defraudato della scelta del luogo d'atterraggio. Del resto, considerando che i voli di guerra si sarebbero svolti durante le ore notturne, risultava essenziale far sì che tale scelta non fosse demandata ad un pilota reso cieco dal buio!

Molte dunque, moltissime, le differenze che separano il volo militare da quello sportivo. Non resta che affermare che uno dei pochi, forse l'unico elemento che accomuna le due attività è la passione per il volo, l'ebbrezza provata nell'ascoltare il silenzio sorreggere la propria ala.

### **Ringraziamenti:**

*Un grazie di cuore a Giancarlo Bresciani per l'ospitalità nel suo sito, l'assistenza offertami durante la realizzazione di questo articolo, e gli insegnamenti volovelistici che settimanalmente mi trasmette. Ringrazio inoltre Fabio Bianchi, fine conoscitore della Regia come pochi altri, nonché insostituibile amico. Un grazie a Maria Novella, che pazientemente convive con la mia amante: un Ka 6 CR. Un grazie del tutto speciale al sole, alle termiche, al vento ed alle ascendenze di pendio: a loro devo la passione per il volo a vela.*

G.T.

### **FONTI E BIBLIOGRAFIA**

- ARENA N., *L'Aeronautica Nazionale Repubblicana. La guerra aerea in Italia 1943-1945*, Parma, 1995
- BONOMI V., *Possibili impieghi bellici dell'aliante* in «Gazzetta dello Sport» 6 dicembre 1934
- BROTZU E. – COSOLO G., *Dimensione cielo vol. 6 Bombardieri-Ricognitori*, Roma 1977
- ID., *Dimensione cielo vol. 9 Trasporto*, Roma 1977
- DUMA A., *Quelli del Cavallino Rampante. Storia del 4° Stormo caccia I Dalle origini all'8 settembre 1943*, Roma 1981
- EMILIANI A., *Un "tuffatore" della Regia Aeronautica* in «Storia militare» 19 (1995) pp. 28-33
- GRANDE G., *Gli aliantisti militari italiani nel secondo conflitto mondiale* in «Storia Militare» 67 (1999) pp. 14-21
- ID., *Il nucleo 'Comete' dell'ANR* in «Storia Militare» 83 (2000) pp. 54-57
- LUNARI G., *I paracadutisti italiani 1937/45 – Italian Parachutist Units 1937/45*, Milano 1989
- MARALDI U., *Il Volo a Vela come mezzo di guerra*, in «Cronache di guerra» 1 (1941) pp.18-19
- MASSIMELLO G., *Gigi tre Osei* in «Storia Militare» 64 (1999) pp. 53-57
- ID., *Gli assi della caccia italiana (1940-45)* in «Storia Militare» 6 (1994) pp. 34-38

