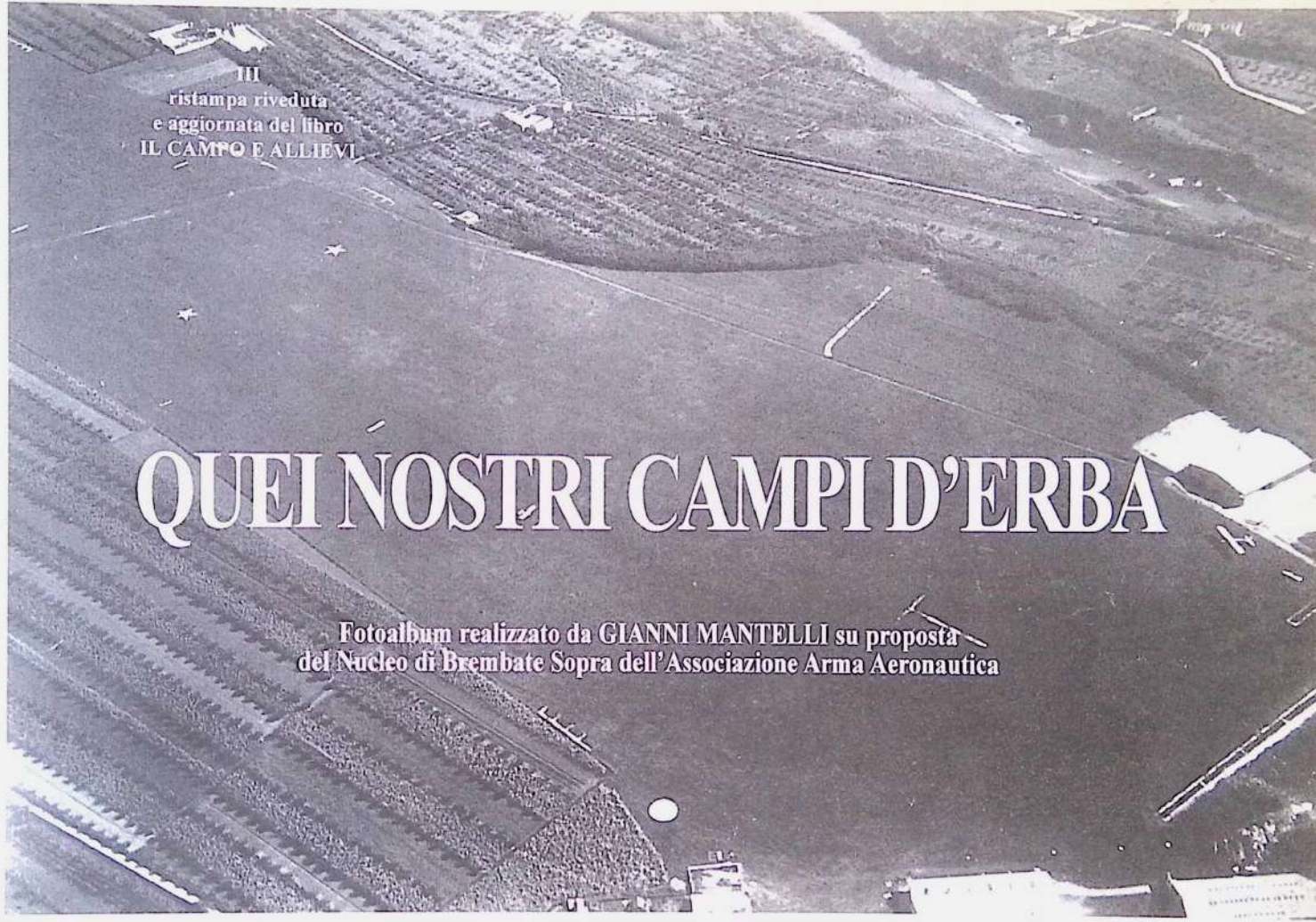




III
ristampa riveduta
e aggiornata del libro
IL CAMPO E ALLIEVI

QUEI NOSTRI CAMPI D'ERBA

Fotoalbum realizzato da GIANNI MANTELLI su proposta
del Nucleo di Brembate Sopra dell'Associazione Arma Aeronautica

Immagini che illustrano dal 1920 la storia
del CAMPO di Ponte S. Pietro - Brembate Sopra,
dei suoi aerei, dei suoi uomini
e dei tanti piloti brevettati poi entrati
in servizio militare nell'Aeronautica.
In altri Campi di volo e in zone di guerra,
come Avieri specialisti, Allievi e Piloti.

Realizzazione di Gianni Mantelli su proposta del Nucleo di Brembate Sopra della ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA.

Nuova edizione del libro IL CAMPO e ALLIEVI

PERCHE'

Tornato a casa a Ponte S. Pietro nel 1943, con tante fotografie dei campi di volo, lettere, ricordi, ho messo tutto in un cassetto. Vedremo, mi sono detto. Ma da subito quella molla dentro di me, mi ha spinto a riprendere i voli. Non era solo una passione, ero totalmente innamorato del Volo. Quella passione che da ragazzo mi teneva aggrappato alla rete metallica attorno al Campo di Ponte - per ore e giorni interi - a vedere, sentire i motori, respirare l'odor di benzina e l'aria del Campo in erba. Con papà si cacciavano le allodole nei campi di Tresolzio e di Brembate. Sentivo urlare in atterraggio l'istruttore degli AS1.

Studiavo, leggevo di traversate e raid, di primati e di uomini: i Bulgarelli, i Zecchetti, i Battaglia, i Ponti, i De Bernardi e i Ferrarin. Poi dell'ing. Pallavicino della CAPRONI. Gli aerei in atterraggio passavano bassi su casa mia in dirittura del Campo e ogni rumore un po' diverso dal solito mi faceva schizzare sul terrazzo di casa in tempo per vedere i Fokker, i Klem, il PS1 color tela - i CAPRONI Ghibli, Borea e Libeccio - in atterraggio verso il Campo.

Così nel 1940 mi iscrissi per il brevetto, sostenuto da mio zio Vitaliano.

Fu lui che mi iniziò anche al modellismo - stecche di legno, colla da falegname, chiodini e carta verniciata. La mamma e gli altri fratelli più giovani mi guardavano come il fortunato. Infine "volai" sul Campo. Dopo il brevetto, con tanti altri amici appassionati e piloti, fui chiamato con la cartolina rosa e iniziò il servizio militare in Aeronautica. Forse non ho risposto del tutto a quel PERCHE'... Nel '45-'46 volai sul campo di Orio al Serio con il Caproncino per mantenere il brevetto, trasportando passeggeri e trainando alianti. Lo costruii in casa un aliante: il S. Ambrogio, progetto dell'ing. Della Torre. Lo misi a punto, feci il volo di collaudo da Orio al Serio al Campo ormai silenzioso di Ponte-Brembate. Poi il Piper, i Cessna, i Miles: finché il lavoro mi bloccò ogni attività di volo. Nel 1960, con Vittorio Locatelli, appassionato e valoroso modellista, prendemmo la decisione di ricercare tutto sulla storia e sugli uomini di Ponte-Brembate. Ricerche, contatti, testi, foto. Durò più del previsto. Fu solo nel 1985 che riuscimmo infine a proiettare una DIA-SHOW sul tema il CAMPO. Erano le immagini che si vedono in parte in questo fascicolo.

Ma qui arriva l'ultimo PERCHE'.

All'inizio degli anni '90 conobbi Battista Farina, che aveva fondato nel 1980 a Brembate Sopra un Nucleo dell'Associazione Arma Aeronautica di Bergamo; Capo Nucleo fu eletto il Serg. Magg. Pil. Sangalli Pietro, i soci erano una decina tra i quali il Ten. Pil. Cappellano Don Giovanni Sala. Dal 1983 è stato Capo Nucleo il Ten. Gianpaolo Ghidotti e gli associati sono poi saliti a più di 100. Farina sempre instancabile animatore... Mi resi conto del grande lavoro svolto per mantenere vivi oggi la passione e i sentimenti che negli anni '20 e '30 formarono gli Uomini dell'Aeronautica sul Campo di Ponte-Brembate.

E' così che mi ributtai nei ricordi per farli rivivere. Sognare ancora e far sognare. Invogliare altri giovani a Volare. Così nasce questo fascicolo di fotografie, in prima versione intitolato "IL CAMPO e ALLIEVI", con la preziosa collaborazione di Battista Farina e di tutto il Nucleo. Ringrazio tutti coloro che poi ci hanno procurato altre fotografie da tutti i Campi nei quali hanno volato ed assistito i piloti come Specialisti Avieri.

Ten. Pil. Gianni Mantelli



E' stato nel 1916 che un gruppo di Enti di Bergamo affittò ai militari il terreno del futuro Campo perchè lo organizzassero come

base a difesa della città. In questa ingrandita fotografia dei primi anni '20, il "Campo" di Volo di Ponte S. Pietro ci appare nella "zona

alta" a destra, dopo il caratteristico ponte ferroviario sul Brembo. Sono ben visibili i pochi hangar residui.

1. Il Campo nel primo dopoguerra: gli HANRIOT residuati del 1918 sono allineati sul Campo per iniziare una nuova attività di volo







2. Nel 1921 questo terreno divenne un campo civile e da scuola: lo SVA che sorvola un mezzo militare, ne testimonia l'epoca.

3. Anche i CAPRONI da bombardamento CA 3 vi atterrarono in quegli anni del dopoguerra, nei loro ultimi voli. Un magnifico gruppo di militari (e di piloti) non riesce a coprire tutta la larghezza del CA 3, considerato il gigante di allora! Nella foto piccola, Toccagni di Ponte S. Pietro - a sinistra - saluta il fotografo.





4. Antonio Locatelli, pilota di assoluto valore e capacità nella Grande Guerra, qui è sul Campo di Ponte S. Pietro con il

suo ANSALDO A1 Ballila... tra un raid e l'altro, collaborando attivamente alla formazione dei piloti.

6. L'allora Cap. pil. Bernardo Signorelli "in civile" con un HANRIOT: le marche civili sono da poco introdotte, dipinte sulla fusoliera. Si intravedono le case di Tresolzio: sullo sfondo, l'Albenza (1926). Come Ten. Col. Signorelli, di Bergamo, è stato insegnante di Regolamenti Militari in Aeronautica, alla Scuola Applicazione della R.A. di Firenze (1941).



7. Abbiamo trovato questa curiosa fotografia di un piccolo aereo ideato nel 1925, costruito in proprio dal Sig. Grisanti e da un amico pilota. Siamo nei dintorni di Tresolzio, al momento del lancio dell'elica... Tutto legno e tela, con un piccolo motore.





5. Uno SVA - ancora con le coccarde tricolori - con diversi piloti che non abbiamo identificato, nelle loro divise "di origine" delle diverse armi.

10. Da ricordare che la AIRONE ha progettato e costruito - appositamente per la Scuola - gli aerei tipo C1 - C2 - C3 (C = Calligaris).



11. Direttore della AIRONE era il giovane Ing. Calligaris; Ponti e Bulgarelli gli istruttori di volo, a destra l'istruttore tecnico Guglielmo Tinaglia.



12.
gu
da
ta
ric



8. Anche la Scuola AIRO-NE era nata nel 1921, per svolgere attività di fotografia aerea.

Nel 1924 - '26 veniva attrezzata per la Scuola e la formazione di piloti militari.



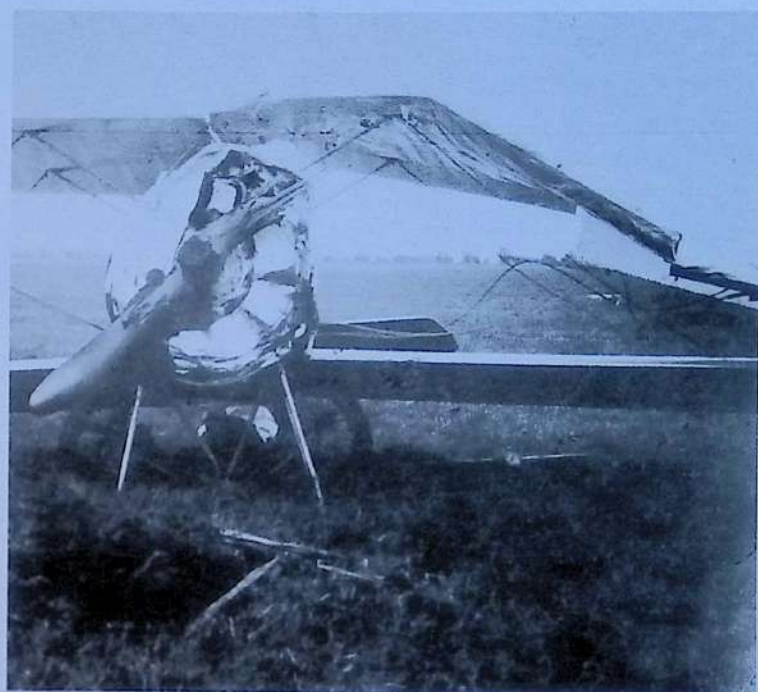
9. C'era già un personaggio simbolo nella AIRONE di allora... il capo motorista Zecchetti.



13. Questa bella fotografia ci riporta a quell'epoca con il sapore del periodo iniziale. A fianco di Zecchetti - a destra - il pilota con il casco di sughero...



14. L'istruttore tecnico della AIRONE, Sig. Tinaglia (nella foto al centro) aveva forte capacità inventiva. Diverrà poi direttore della CAB, settore strumentazione e nuove applicazioni. Verranno prodotti strumenti di navigazione per l'Aeronautica sino al 1943.



12. Gli aerei utilizzati erano i residuati della 1^a guerra mondiale, all'inizio modificati e rinforzati dalla stessa AIRONE: ma bastava una cappottata (era un fatto abbastanza frequente) per ridurli così senza alcun rimedio.



16. Nel gruppo di questa foto (data 1927) vediamo l'istruttore Battaglia in borghese, a destra. Gli allievi piloti militari mostrano già una certa omogeneità tra

loro: nei corsi di pilotaggio c'era sicuramente una guida e un ordine da rispettare. IL primo seduto a sinistra è il Ten. Pezzani: poi sarà Gen. comandante

della 2ª Zona Aerea a Milano. Qui a lato il montatore Panza (in tuta e coppola), da tutti chiamato PANSÌ ha lavorato dall'inizio alla AIRONE...

15. Qui sopra a destra... un vero quadro: Zecchetti "elica in mano" davanti all'hangar 6 - tuta "oliata" e berretto - ... famoso personaggio!

Stessi anni: Tinaglia è stato istruttore delle tecniche di volo per tantissimi piloti.
Viene ricordato come un pioniere dell'aviazione.







17..Da queste fotografie "sembra" fosse anche il curatore degli incidenti.
A destra un campo di classico granoturco, in alto un HANRIOT sull'attenti.

18. Senza commento ... segue un aereo "capovolto"!





20. Le autorità militari visitavano spesso il "Campo" - le combinazioni erano ancora diverse tra loro - ma appaiono già le prime divise dell'Aeronautica. Sullo sfondo si vede la palazzina FER-RARI (sulla strada per Lecco): era punto di ritrovo per chi, bevendo una gazzosa, per ore poteva starsene attento a veder VOLARE....



19. Fu in quegli anni che con la scuola elementare di Ponte S. Pietro si visitava "IL CAMPO". Tutto era un'affascinante

novità per noi ragazzi.... eccoli TUTTI addosso a quel "grande aereo" (curioso: io oggi non mi riconosco nel gruppo!)

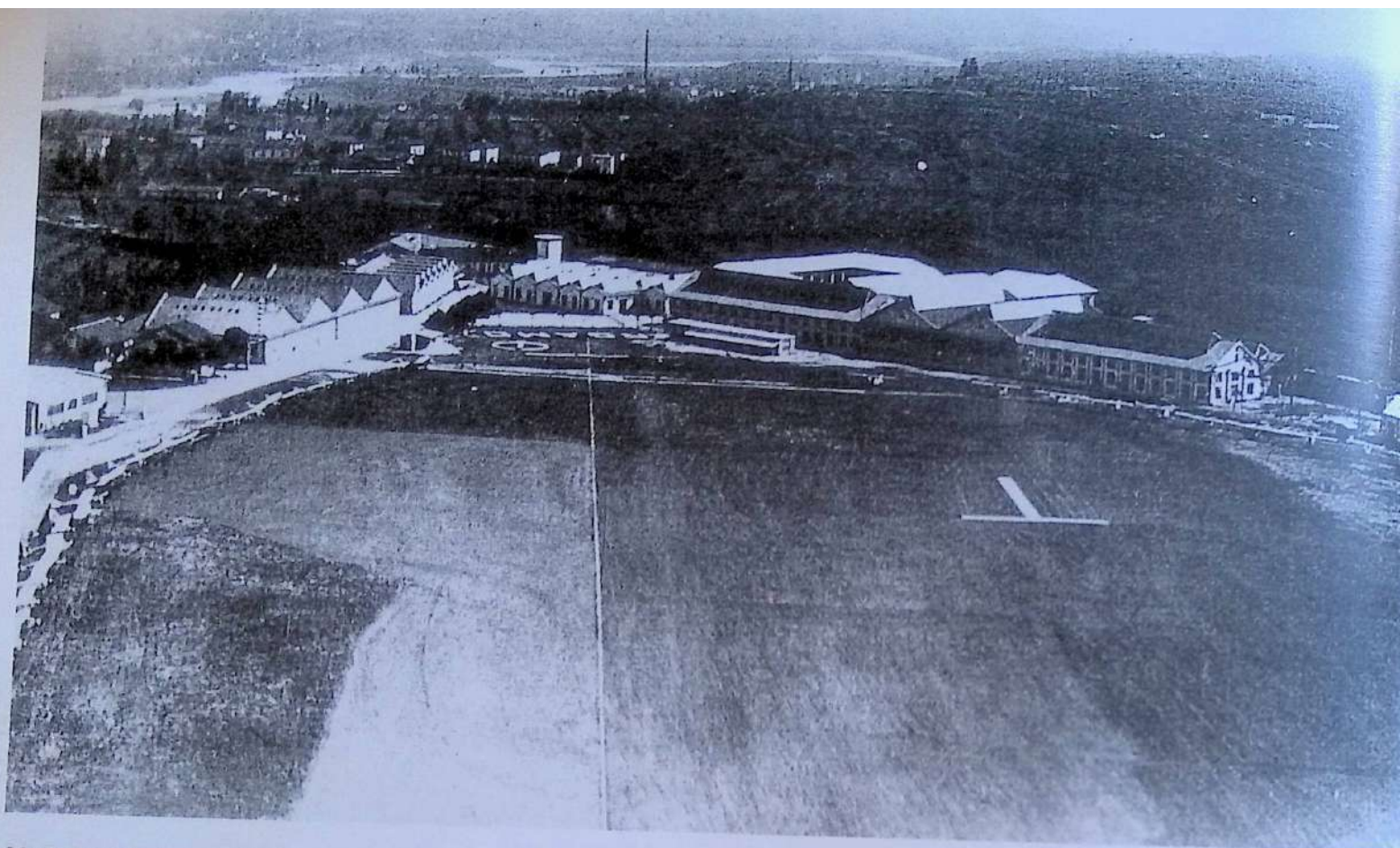


22. Tra i piloti brevettati dalla AIRONE (in media 50 per anno) si brevettò nel '28 anche un certo ETTORE WENGI...Nel '32 farà parte della pattuglia acrobatica su CR 20 e BA 19 (chiamata "pattuglia folle"!). Poi sarà collaudatore della Caproni

Aeronautica Bergamasca (CAB).
Nel 1933 la scuola AIRONE cessava la sua attività, dopo aver brevettato più di 250 piloti!
(foto da "La meravigliosa avventura" di R. Rocchi).



21. Il Campo ripreso verso Nord nel 1928 non toccava ancora il paese di Brembate - che con il suo campanile appare in alto, attorniato dai campi coltivati...



26. Dopo questa parentesi ritorniamo al nostro Campo, che vediamo ora verso Sud con nuovi hangar. Si nota a sinistra chiaramente il "nuovo" terreno, appena incorporato nel vecchio.... Il definitivo Campo di Ponte era diventato più

capiente e più "lungo" verso Nord, al limite delle case di Brembate Sopra!



23. In quegli anni, mentre si costruivano nuovi hangar, atterravano aerei di tutti i tipi. Qui il famoso CA 101 ABCQ, che svolse molti voli di propaganda.... Bellissimo e "romantico" quel grande imbuto sopra l'ala, con la pompa rifornimento benzina mossa "a mano"!

24. ... la messa in moto dei motori?
Una lunga stanga, in cima un laccio... infilato nella pala dell'elica...poi "CONTATTO?" - "CONTATTO!" e giù con forza finché il motore si metteva in moto.

25. Molti i visitatori già appassionati di aviazione, di aerei e aero-modelli... Donadoni e Bonacina sono appunto nella fotografia con un loro modello volante. Decollava con un tipo di "fuoco-razzo", verso l'alto e dopo poco... toccava terra. Non dolcemente! Niente male come esperimento, nel 1930.





Come nella foto precedente (n. 28 - gruppo di specialisti) qui a sinistra altri specialisti - stessa epoca - con due "civili" in borghese: a destra col pullover è il ben noto motorista Angelo Coccoli. Sarà per più anni in Sud America al seguito degli aerei CAPRONI consegnati all'Argentina e al Perù.

29. Nel 1930 con la signorina Angelica Pesenti - baschetto alla moda - è Mario De Bernardi a sinistra: una vita in volo! Dalla 1° guerra, poi come campione di acrobazia: il suo aereo preferito il rosso CA 113, qui sotto. È stato un famoso collaudatore.





27. - In quel periodo erano organizzati anche dei "voletti" con i libratori "ZÖGLING", modificati, per imparare le primissime "manovre" in volo rasoterra. A confronto, che dire di questo gigante CA 73...? Era l'ultimo di una formula superata. Sullo sfondo il campanile di Brembate.



28. Nella foto in basso, ammiriamo questi "specialisti montatori": con le tute in ordine, sorridenti e molto sicuri di sé. Dietro, un BREDA 25 stellare. Si notano V. Maggioni al posto di pilotaggio e F. Quarenghi seduto a destra. Già nel 1922 Quarenghi curava lo SVA di A. Locatelli.





32. Affollatissime erano le giornate dell'ala: AS1 - B 15 - CA 101 ABCQ. Cappellini e abiti anche eleganti - si vede una macchina FIAT dell'epoca



30. Nel 1932 l'Aeroclub di Bergamo veniva intitolato a Guido TaramelliParroco, chierichetti e Benedizione.... presente come ospite di eccezione Antonio Locatelli al centro con la tuta chiara.



31. E' da dire che Locatelli era molto spesso sul Campo di Bergamo, qui il secondo a sinistra: sullo sfondo la manica a vento. Locatelli aveva sempre collaborato con i piloti della AIRONE; da maestro, insegnava loro le tecniche per i voli di distanza e osservazione aerea.



34. Tantissime le visite - diciamo "di valore" - all'Aeroclub di Bergamo: qui al centro con il mantello Arturo Ferrarin (nel 1920 aveva volato con uno SVA da Roma a Tokio!). Alle sue spalle, il Dr. Sestini - da sempre nell'AEROCUB di Bergamo - ne sarà a lungo il Presidente.



33. Si usava dire tra noi ragazzi allora, "andiamo al campo" - "andiamo a vedere Battaglia e Ponti...." i voli richiamavano sempre nuovi appassionati e curiosi!



36. Gaby Angelini pilotava spesso il BA 15: qui con la giacca scura - la tuta bianca al braccio. Con lei è Antonio Locatelli (seduto) e De Bernardi in "camicia e cravatta".

*All' Aero Club di Bergamo con rimorchiata l'ala aletoria
Gaby Angelini
ottobre 1932*



37. E' l'agosto 1932: l'ultima volta che vediamo Gaby Angelini con Locatelli (davanti ad un Caproncino): purtroppo lei scomparve nel deserto libico nel dicembre del '32 - con uno speciale BA 15 - nel tentativo di un raid che avrebbe voluto terminare in India. I rottami del suo aereo furono ritrovati molti anni dopo nel deserto.



35. Dall'alto il Campo si presentava così - più grande: sempre più aeroplani vi erano messi all'aperto , ai bordi, davanti agli hangar.



39. Pochi avranno mai udito il nome "Checca".... Ebbene - si trattava di un aeroplano che non volava! Con 4 ruote (le due in più si vedono sporgere davanti) serviva a far pratica di rullaggio senza il rischio di sprecare un HANRIOT

"volante" con una cappottata. Sul campo, saltellava e sbandava come voleva... Notiamo al centro Don Sala e il motorista Coccoli, già AIRO-NE (la fotografia... vecchia come la Checca).



38. La scuola piloti andava forte, moltissimi erano gli allievi. In questo gruppo (che "soffoca" l'AS 1) riconosciamo in tuta l'istruttore Ponti, seduto a sinistra il bravo Brambilla e appoggia-

to all'elica Mangili di Brembate: i due si breveteranno nel 1936. A destra: 2° in piedi V. Gambirasio, 1° seduto Carmelo Sala (fratello di Don Sala).



42. In quanto ai giovani
piloti sul campo di
Ponte... vediamo a sini-
stra Sangalli - magro e
smilzo - perciò chiamato
"il Sangali". L'istruttore
Battaglia è a destra con
il giubbotto di pelle nera
e alla sua destra - in tu-
bianca - Ettore Wengi



40. Su questo aereo CR 1 prese il brevetto in quegli anni il Serg. Capelli, di Ponte S. Pietro, qui alla Malpensa durante il corso.



41. Volo di BR 1 in squadriglia, in questa bellissima inquadratura sulla campagna lombarda (Malpensa-Cameri).



46. La flotta RUNA è fuori sul Campo. Il numero di aerei, tra scuola e privati, avrebbe raggiunto, entro il 1940, quota 29. Questo voleva dire "Volare" a Bergamo!



Tanti aerei diversi hanno volato sul Campo; questo CR 20 va ricordato come anticipatore del CR 32. E' stato tra i primi ad addestrare i nostri piloti nel volo acrobatico in grosse pattuglie.



43. In questo dettaglio l'AS1 con Sangalli nel 1933 ci appare in tutta la sua "semplicità" costruttiva: tipico lo sportellino di stile automobilistico... Sangalli conseguì poi a Cameri il brevetto militare.

44. Due stupendi grupponi in queste fotografie con l'AS 1. Sopra: Pierino Morlotti, di Almenno S. Salvatore, a sinistra con giubbotto nero (brevetto 1937).



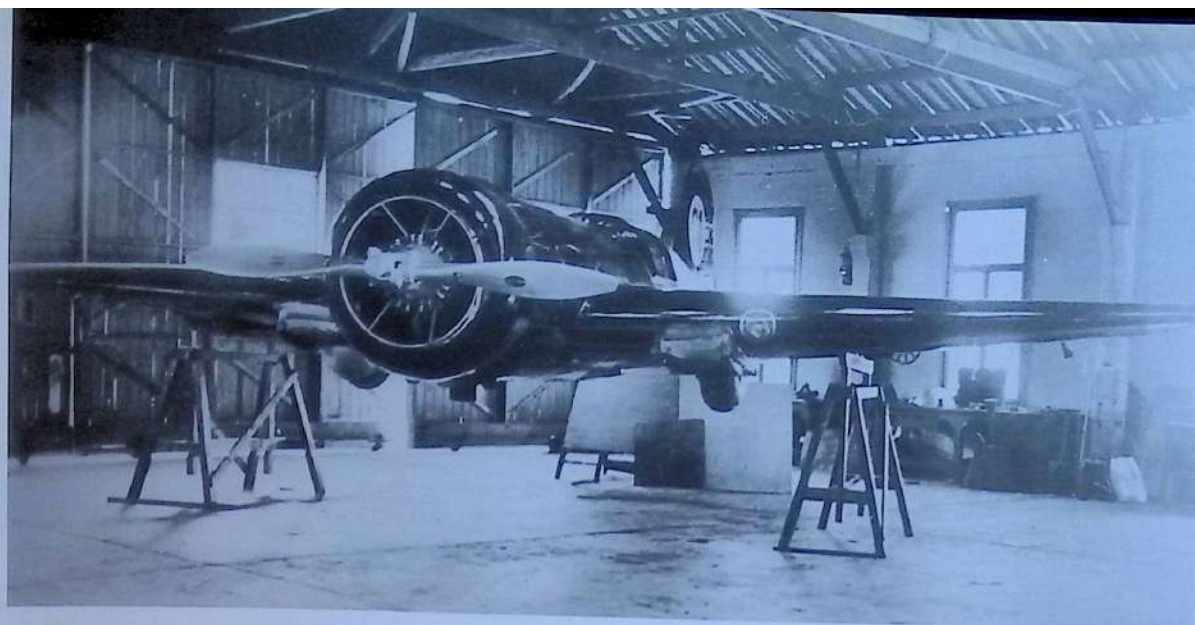
45. Foto sotto: allineati con l'ala AS 1 nell'erba alta del Campo, Romeo Pacchetti di Bergamo (brev. 1933) è a sinistra con la tuta grigia. Seduti, Mazzoleni Stefano (brev. 1937) e Vincenzo Gambirasio.



49. Sul nostro Campo un giorno atterra un aereo mai visto - un Douglas DC2. Deve essere stato uno choc assistere a questo evidente salto di qualità: tutto metallo, 2 motori da 700 hp, radio, 18 passeggeri... rappresentava il futuro per tutta l'aviazione. Lo ricordo visto dalla recinzione campo, brillante al sole. Nel 1934 questo aereo prese parte alla gara Londra - Melbourne. Venne poi introdotto nelle Linee Aeree Italiane.



50. La gente non mancava al Campo: tutti a osservare, commentare, ascoltare. I BA 15, CA 100 e AS1 testimoniavano una realtà.



47. Il PL3 fu progettato dall'ing. Pallavicino e costruito nel 1934 in unico esemplare per partecipare al raid Londra-Melbourne in programma quell'anno.

Il PL 3 prova il carrello nell' hangar... è stato un bel prototipo per la struttura e l'aerodinamica: diverse soluzioni provate verranno riprese più tardi da Pallavicino. Non partecipò alla gara per motivi organizzativi.



48. Per la sua cabina tutta particolare la visibilità del pilota era molto scarsa.



53. Mai visti tanti CA 100 allineati sul Campo in una occasione di visita di autorità. Il Caproncino motore FIAT A 50 era ormai l'aereo "nuovo"! L'istruttore Ponti in tuta bianca deve esserne soddisfatto... A contrasto, questo AS 1 ripreso solo soletto mentre prova il motore: i tacchi alle ruote, cloche alla pancia, in evidenza le fessure nel cofano motore e la famosa struttura protettiva di montanti tra l'ala e la fusoliera. Sullo sfondo, a sinistra, l'Albenza. Pilota Domenico Pernici (1935).



Zecchetti e Perico si prendono cura del motore AS 1... semplice, silenzioso, sicuro. Quanti piloti avranno brevettato in Italia...?





51. Sullo sfondo del Canto Alto ancora un prototipo dell'Ing. Pallavicino: il PS 1 (Pallavicino Sport N. 1) 2 - 4 posti, visibilità verso il basso, carrello retrattile - costruito in 2 esemplari nel 1934 appositamente per la coppa Challenge europea. La struttura tutta in tubi di acciaio saldati... furono costruiti in soli 8 mesi! Il n. 42 alla fine dei 20 giorni di gara si piazzò 18°, su 60 iscritti.



52. A confronto possiamo ammirare questo KLEM n. 5, atterrato durante una gara di regolarità. Costruito in Germania con criteri semplicissimi.... quasi un moto-alante di oggi, silenziosissimo!



55. In questa serie di immagini vediamo brevetarsi nel 1934 Don Giovanni Sala: qui presso un CA 100....



56. Don Sala si prepara al volo di brevetto - attorniato dalla commissione d'esame: dicembre 1934, con il fedele AS 1.



57. Infine, in tuta perfetta da vero pilota.... con un CA 100 stellare. Don Sala si preparava all'uso dell'aereo per spostarsi più facilmente come Cappellano Militare da un posto all'altro. Nel 1936 è stato in Etiopia. Poi in Spagna dal 1937 al 1938, dove ha svolto la sua missione in quella terribile guerra civile.



54. Tutta la RUNA in bella mostra....a fianco uno Jona I-BONZ da turismo e poi AS 1 - CA 100 - BA 15...una festa! Tanti giovani cominciarono ad appassionarsi in quegli anni e iniziarono i voli di brevetto....



61. L'AS1 era di facile pilotaggio e sicuro nell'uso. L'ala "aperta" sopra il pilota, facilitava l'entrata - uscita e i due lunghi montanti all'indietro davano protezione.



62. Il giovanissimo Semperboni alle prime armi (brevettato nel 1936): si intravede il semplicissimo cruscotto AS1 con i suoi "strumenti"...



63. Il Caproncino era sempre più usato al posto dell'AS1... si riconosceva subito con le sue ali "strane", tipiche CAPRONI.



64. Continuamente con AS1 e CA 100 si sfornano piloti: Gambirasio (per tutti era "il figlio della postina") si brevettò all'inizio del 1937...

Il finale è avventuroso: all'8 sett. '43 riesce a impossessarsi a *Fano* di un aereo scuola e ad atterrare a *Brembate*, davanti a casa!

58. Pasquale Tacchini - in divisa dell'epoca a sinistra - insieme a Locatelli e altri nel 1935. Tutti legati tra loro dalla grande passione per il Volo!



60. Nel 1935 i brevetti sono numerosi: Vincenzo Gambirasio - qui in tuta bianca - sarà a 17 anni il più giovane pilota in Italia. In questo gruppo si nota anche il motorista Coccogli, a sinistra.

59. Sangalli è alla scuola di Cameri-Malpensa, già immerso in problemi di scassate con i BR 1 (ormai usati solo per il 1° periodo).





67. In questa panoramica verso il monte di Mozzo/Bergamo si notano vicino agli hangar diversi bimotori CAPRONI leggeri: Borea-Ghibli-Libeccio. In primo piano

I-TOBO / AS1 / BA 15 ala ellittica: un De-Havilland biplano, immatricolato svizzero, proprietario Fredy Legler (brevetto 1934).



65. Fine 1935: vediamo uno "squadrone" della RUNA di Bergamo. Da sinistra in piedi: motorista Perico, Tarantola, Capelletti, Valsecchi, Ten. Bertero, Ing. Balesio del Ministero, Magg. Pil. Guesta, Istruttore Ponti, Fantoni, Ing. Pesenti, Minetti. Inginocchiati: Calderara e Alquati.

Dal terrazzino RUNA, al sole sul piazzale hangar 11 e 12, lo I-TOBO, un AS1, due BA 15.

66. 1936... Antonio Locatelli - con questo suo emblematico sorriso - ci saluta con stellette e bustina: volerà in ETIOPIA come ricognitore e osservatore impareggiabile. Il 27 Giugno 1936 perderà la vita a LEKEMPTY, in un agguato.





70. Nell'anno '36 nuovi piloti conseguono il brevetto: Manfredi - giovanissimo in tuta bianca e "Il Brambilla" a sinistra, con l'istruttore Ponti.

Brambilla (con la sua valigia) inizia il brevetto militare a Malpensa-Cameri, fresco di Aeroclub. Con lui, stranamente arrampicato sul BR 1- in tuta bianca - c'è Pernici.



71. Alla stessa epoca, verso la nostra Albenza, si staglia il profilo quasi identico del BOREA I-LIBI, tricolore, destinato al Comando Aviazione Libia.



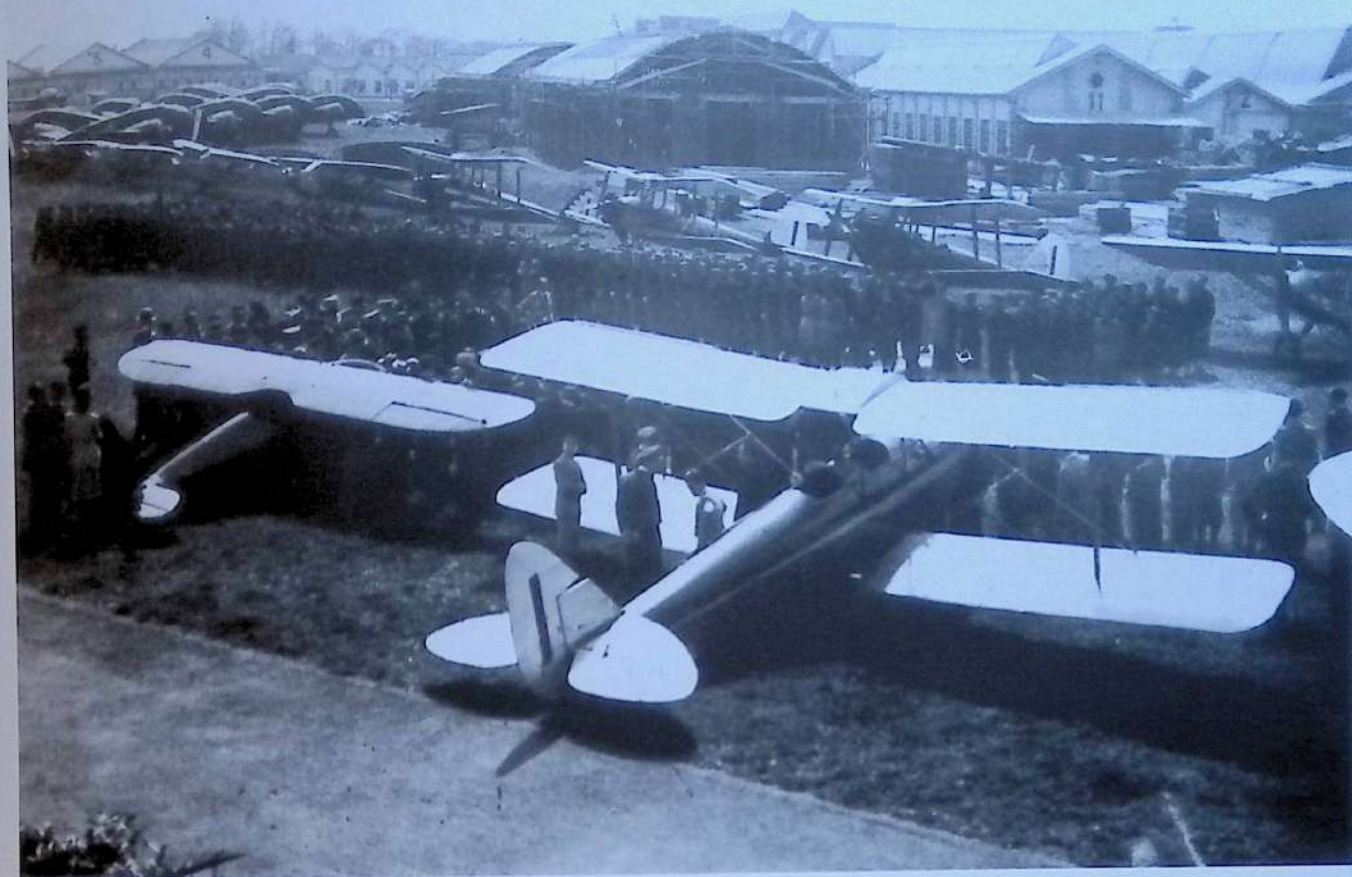
68. Inverno 1936: molto bella la linea del CA 100 - ADDN , verso la Roncola Albena.

69. Non mi stancherò mai di ammirare il profilo e la struttura del bellissimo Caproncino I-BERD, motore Colombo in linea.





73. La mamma, Signora Anna Locatelli, attorniata da piloti e autorità davanti alla RUNA. Si riconosce a destra Pasquale Tacchini.



72. Una grande manifestazione si svolge nel '37 sul Campo per commemorare Antonio Locatelli: gli aerei dell'Aeroclub sono schierati

attorno alla piazzola....Lontano sullo sfondo appaiono i CA 311 e 312, con il muso incappucciato. Si riconosce l' I-SIDE. A fianco il rosso I-REBO.



76. Parliamo un attimo degli aerei AP1 (Assalto Pall.1) che sono stati progettati dal 1934: vediamo appunto il prototipo al primo volo senza cofano motore, molto rustico...



77. Molto strano lo SWIFT inglese, il rosso REBO: uno stupendo "mini aereo", ala appoggiata sopra la fusoliera, piccolo parabrezza. Bellissimo ma difficile!

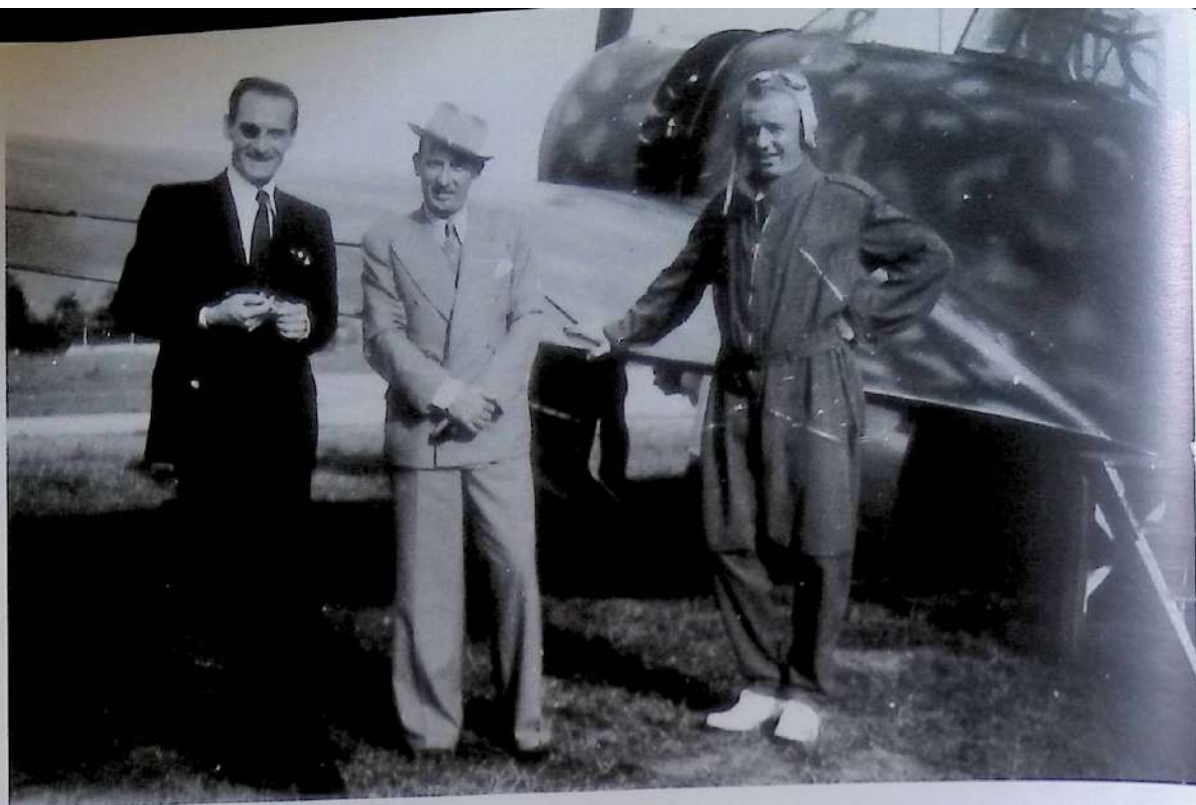


74. Il Serg. Bepi Ravasio di Ponte S. Pietro, vicino al suo CR 32 in Spagna; nel '37-'38 si impegnava nei suoi primi combattimenti aerei...



75. Nel frattempo, per sfogare la voglia di volo, il Mantelli si costruiva nel 1938 questo modello di CR 32 (con fantasiosa decorazione): 1 mt di apertura, matassa elastica, in scala quasi perfetta.

79. Rivediamo Ettore Wengi, collaudatore CAB: con lui l'Ing. Pallavicino e l'ultimo nato, l'AP1 mimetizzato-militare-armato. AP1 anche davanti ai vecchi hangar dove prima si allineavano AS1, BA 15, CA 100 Caproncino.





78. Bellissima questa silhouette del MOTH I-SIDE verso Tresolzio: è l'ultima immagine di questo aereo di Antonio Locatelli. Al bordo di questi campi coltivati, a ridosso della siepe di

recinzione, osservavo per ore durante le vacanze estive l'attività degli aerei RUNA e CAPRONI. Aerei, uomini, avvenimenti.



82. Nel 1938 i bimotori CAPRONI sono sempre più diffusi per varie destinazioni e usi. Qui i CA 309 GHIBLI africani...



83. Prendo lo spunto dai GHIBLI per accennare ai raduni e alle gare sportive dove hanno partecipato i bimotori CAPRONI. Al 3° Raduno aereo sahariano del '38, ben 8 LIBECCIO vi parteciparono...



80. Augusto Motta, di Cisano, si brevetta sul Campo nel 1934 e poi vola anche con il BA 15, tuta bianca come si usava allora. Durante la guerra piloterà il CR 42.



81. Breve volo su altri campi: a Cameri il Motta e il Brambilla, qui al centro, due "sergenti piloti" con l'aquila d'oro e la divisa azzurra.

85. Ritorniamo ai nostri aerei sul Campo di Ponte-Brembate. Nell'inverno '39/40, una linea di CA 313 - motore Delta - sono destinati alla Svezia (bello questo aereo, e veloce!).



86. Dall'atmosfera di gelo d'inverno che traspare da questa fotografia dell'AP1 scuro (siamo nel '40) si ha la percezione visiva del cambiamento avvenuto in 20 anni sul Campo di Ponte-Brembate.



87. Anche Motta (al centro dei tre piloti) è stato fra i tanti a volare sul CR 42, un aereo nato solo come caccia. Il 42 fu un tuttofare; caccia e assalto nel Mediterraneo e in Africa (a destra in alto).

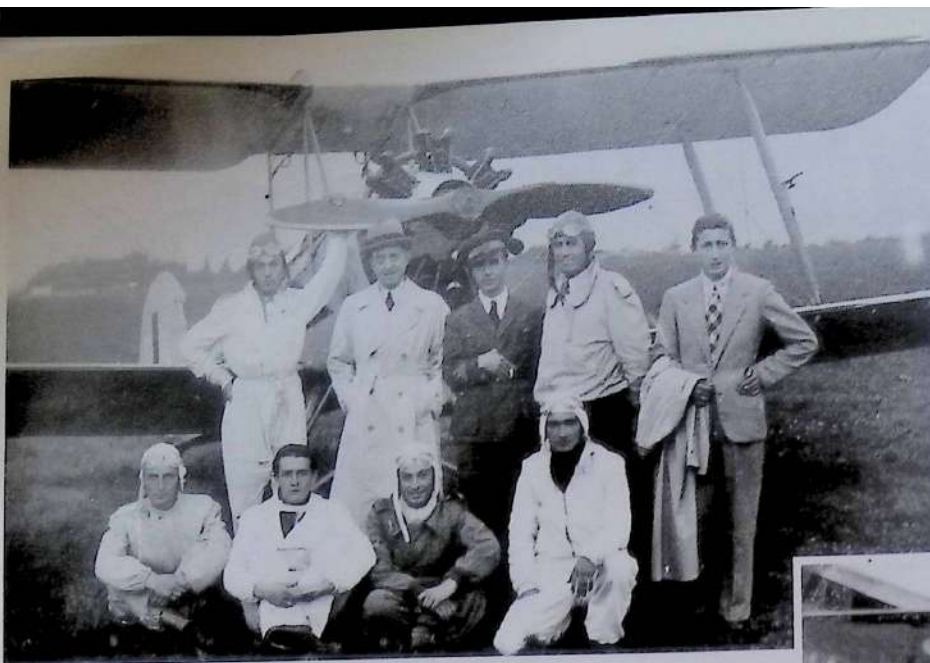
Uno speciale LIBECCIO rosso vivo I-ENEI si fa ammirare in queste gare. Anche aerei tedeschi vi partecipavano, con gli Heinkel... e il TAFUN (n.24): da notare la sua cabina per 4, il sistema di apertura per facilitare l'entrata, le tendine scorrevoli.



84. Nella primavera del 1938 si fa vedere sul Campo il ME 108 TAFUN: progettato dall'ing. Willy Messerschmitt nel '35, acquistato dall'ing.

Pesenti. Un aereo presente in tutti i raduni d'epoca, ammiratissimo. Con l'uso dei flaps, si fermava in pochissimo.





90. Questo secondo gruppo è quasi uguale al primo, cambiano i personaggi: sempre con Piccolo è seduto a sinistra Alberto Bonsaglia di Cisano ... e con lui "il Caproncino", l'ultimo "re" della RUNA!



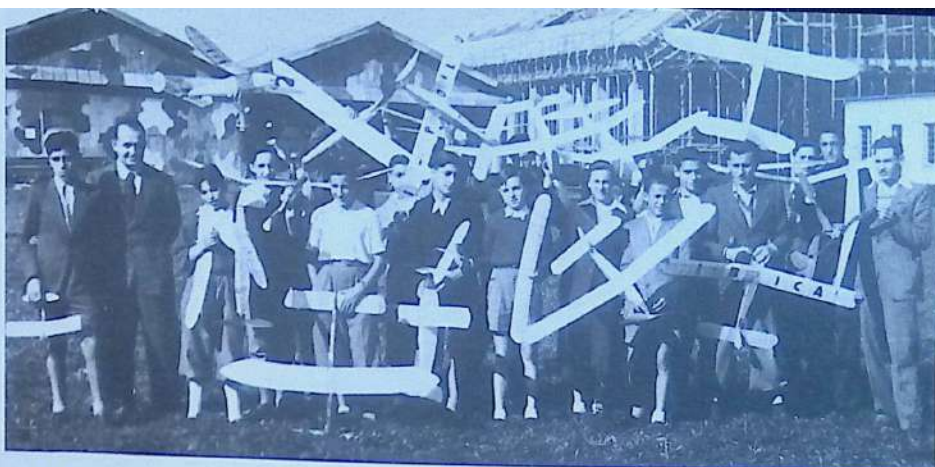
Tra i piloti del nostro Campo molti erano già chiamati in servizio militare in aeronautica... il nostro Campo d'erba era solo un bel ricordo.



91. Qui sotto vediamo l'ultimo CA 100 Caproncino in attività con Mantelli e Villa, con la marus... davanti agli hangar mimetizzati.



88. Ancora sul nostro Campo... Nel 1940 hanno luogo gli ultimi voli scuola in preparazione ai brevetti militari. Nel gruppo - a destra seduto - il Paolo Astori di Cisano e Cattaneo a sinistra in piedi: è il giorno dell'esame con il CA 100 stellare. Con il caschetto il M. Ilo Piccolo, nostro istruttore



89. Tantissimi modellisti a ponte S. Pietro nel '40: loro istruttore, sempre "Tinaglia".





CAMPO DI ORVIETO
CASTELVISCARDO

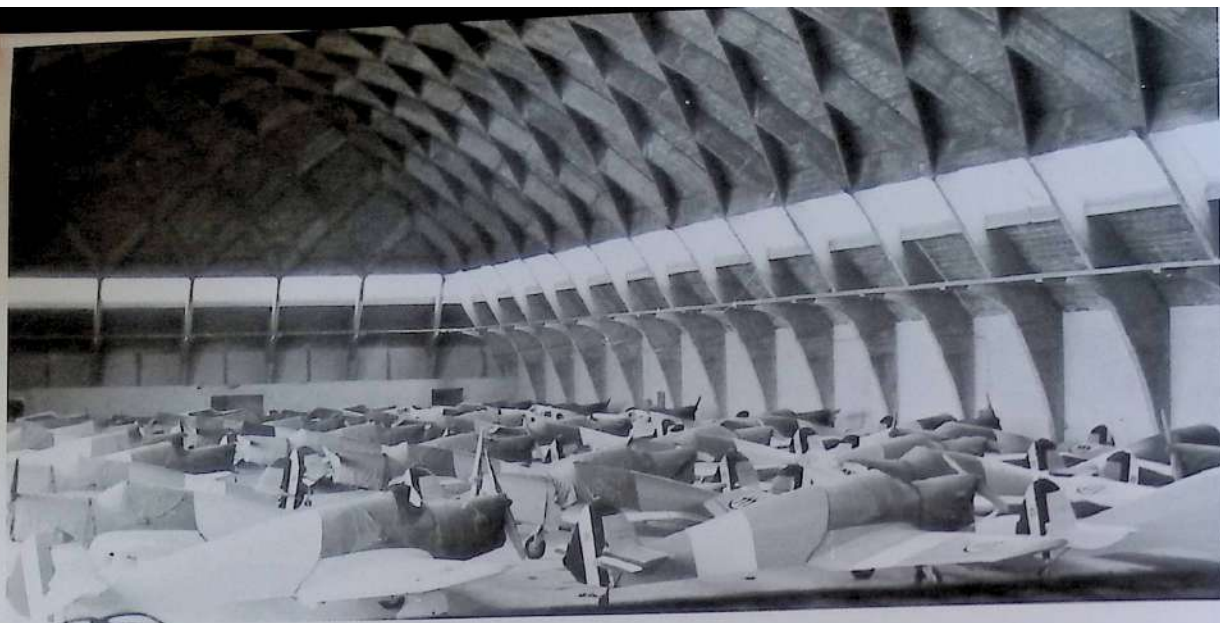
93. Per noi bergamaschi nel 1941 c'è stata una chiamata in servizio militare di pochi mesi, per fare un po' di allenamento col moschetto. Aeroporto di Castelviscardo - Orvieto, dove NON si volava....

(Bonsaglia, Brignoli, Venturelli, - , Mantelli, Comotti, Schiavina, Cattaneo, Arrigoni)

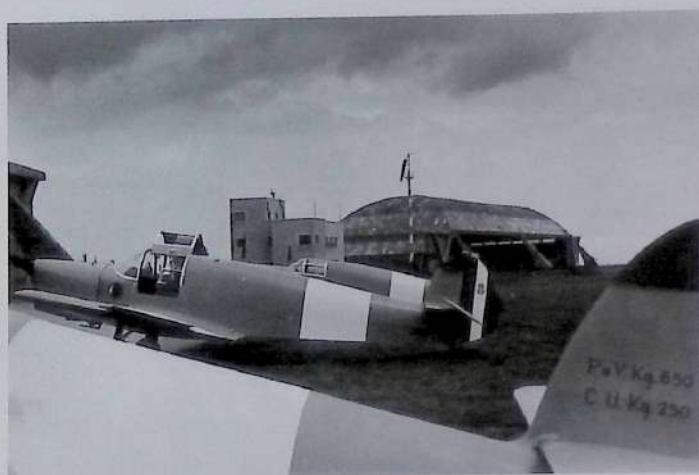


92. In questa significativa immagine del 1941, il nostro Sangalli (secondo a sinistra) con il suo GHIBLI che, a giudicare dall'aspetto malconcio,

ne ha già viste di cotte e di crude....
Bellissimo questo ricordo...! Sono passati da poco tempo "i Raduni Sahariani".



95. Un immenso hangar, "molta architettura, poca essenza militare". Ma cosa nascondava all'interno? Siamo stati ammessi ad entrare. Meraviglia.....50-60 SALMAN 202 nuovi di zecca, ben sistemati uno incastrato nell'altro... insomma un deposito! Ogni tanto qualcuno ne tirava fuori un paio. Il pilota se li portava via. E noi a guardare e fantasticare, a domandarci perchè fermi nel prato? Scuola di che?



96. I tre Caporali Allievi di Bergamo: Villa, Comotti, Mantelli. Nonostante tutto siamo diventati ALLIEVI alla fine... in divisa con i gradi di "caporale allievo ufficiale", con le debite fasce ai polpacci.



94. - Un giorno arriva un impeccabile S.79 che si presenta sul campo in picchiata e si sfoga con

un looping-imperiale... NON credevo ai miei occhi!
I tre Allievi: Mantelli, Villa, Possenti.



98. Gli ultimi brevettati di Bergamo volano con l'istruttore M.Ilo Piccolo: nel gruppetto allegro, Artina a sinistra, Cattaneo e la ragazza RUNA che andrà in volo



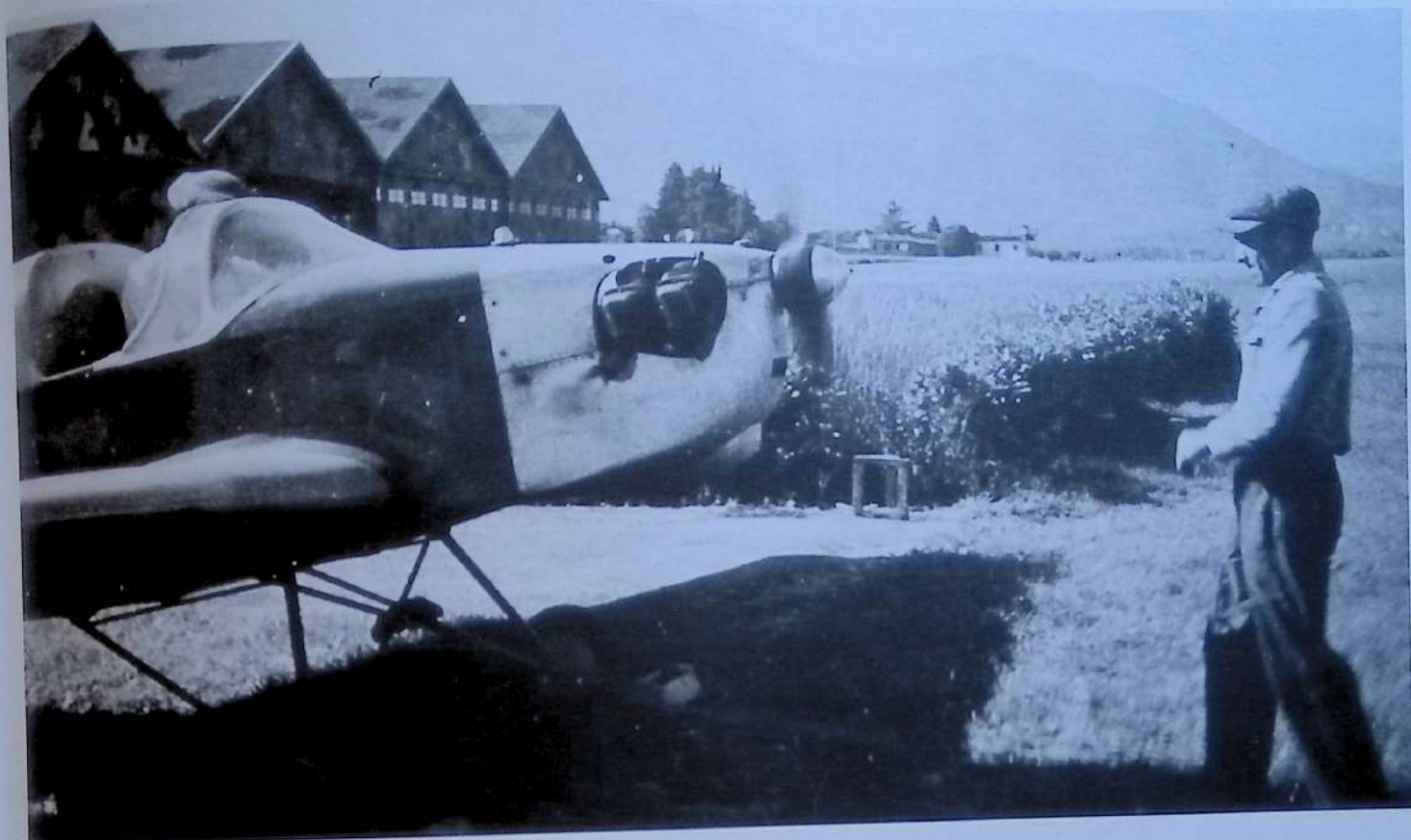
99. Il M.Ilo Piccolo era rimasto il bravo istruttore di sempre che stava anche lui per lasciarci: Artina lo ascolta, come Grittini - seduto - che volerà pi 1° Gr Caccia con la ANR.



100. Sotto: I gemelli Oberti "in bianco" osservano un FL 3 che sta atterrando "lungo" ...sempre lungo!



CAMPO DI PONTE - BREMBATE



97. Nei primi mesi del 1942 con l'FL 3 ancora sul nostro Campo di Ponte-Brembate: quelli del CA 100 si fanno

una decina di ore di "allenamento" al vicinissimo corso ufficiali piloti.

CAMPO DI PESCARA



102. A fine Giugno venne quel giorno atteso: tutti a Pescara!

Iniziava il vero corso ufficiali...con un ultimo ritardo però: lunghe camminate e canti con i nostri ufficiali sul rettilineo Chieti-Pescara. Io mi dicevo "adesso basta"! Cominciamo a volare?



103. Seguiamo i nostri piloti su altri campi in erba,... allievi anche in erba! A Pescara tutti sono intruppati e tutti uguali...



101. Il bravissimo FL3 si fa presto a metterlo al riparo, pesa pochissimo. La RUNA chiudeva così i battenti del suo hangar.



105. A Pescara atterravano spesso aerei mai visti: "di corsa a vederli, toccarli e...fotografia"! La costa adriatica (volando a vista) consentiva lunghi e sicuri trasferimenti al Sud. Così fece questo G.12 che un marmittone "scalò" sul dorso per mettersi in vista.



106. Rieccolo un CA 311 "vetrato" proveniente dalla CAPRONI, già un pò sberciato: un pò lento e forse superato nel 1942...ma che emozione per noi bergamaschi!



107. Vicino a un ME 109/G, che mostra tutta la sua potenza oltre alla sua linea perfetta, il nostro CA 311 vetrato e già un poco sberciato ci attira ancora l'attenzione.



104. A sinistra il campo scuola e la città lungo la costa. Ma vediamo da vicino l'ambiente di Pescara... il carrettino dei paracadute, il BA 25 motore ASSO, la piramide! Per me questa fotografia ha un particolare significato: rivedo l'amico BRINI (di Como) al centro con maglietta bianca e occhiali scuri.... verrà abbattuto nel gennaio 1945, volando contro incursori con un ME 109 della A.N.R.





111. A fine settembre il campo era secco e polveroso: il RO 41 era diventato più facile... Poco tempo era destinato all' acrobazia: solo virate imperiali, looping... niente tonneaux o altro.

112. L'addestramento ai voli in quota si svolgeva sempre in coppia, con cielo sereno e poca foschia. L'entusiasmo sarebbe venuto dalla acrobazia!





108. Il nostro Bonsaglia col caschetto vola con il BA 25 - motore in linea...il primo aereo militare per apprendere le "virate strappate"...



109. Così Mantelli, come si vede in questa (strapazzata) fotografia.... c'eravamo arrivati finalmente!



110. Magnifico RO 41, magnifico in volo e bello... fu un salto in avanti...Penso ancora ai brividi della "vite" da quota 1200 - vedendo ruotare al di sotto e davanti al muso le colline di Pescara, fino al colpo in avanti della cloche che le faceva "star ferme"...



116. Il Col Botto ne aveva passate tante: a me pilota novello dentro il nuovo RO 41

sembrava - con due caschi - di potermi scatenare!



117. Pietro Brini e Mantelli Gianni. Formavamo una bella coppia, lui più estroso e scatenato ma concreto. Questa è la sola fotografia "in coppia" scattata sul treno che ci portava a Napoli per la visita medica specialistica presso quel comando di Zona Aerea. Un pilota bravissimo, voleva provarle tutte e in fretta...

Brini era un fotografo già esperto (qui con il Macchi 200 di passaggio). Dopo Pescara fu trasferito alla scuola di Campoformido. All'armistizio scelse di volare al Nord e fu assegnato al 2° Gruppo. Come sappiamo cadde in combattimento, dopo un decollo su allarme da Cascina Vaga (Pavia).



113. Ho avuto l'occasione di conoscere il Ten.Col. Ernesto Botto che con il suo SAIMAN 204/R rosso fiammante (da lui pilotato, nonostante l'invalidità alla gamba), atterrò in agosto a Pescara.



114. Ripartì quasi subito: quando mi avvicinai per fotografarlo, ricordo mi disse "che mania quella delle fotografie..." e si infilò al posto di pilotaggio!



115. Gli allievi "addosso" al Macchi 200 la dicono lunga sulla voglia di volare, voglia della divisa, voglia di andare avanti, provare.

120. Arrivò anche lo STUKA! Così diverso dai nostri aerei, già vecchiotto anche lui ma ancora emozionante! Allievi...Addosso!



121. Brini, con questa stupenda immagine (vediamo a destra, ci ha dato prova della sua prontezza e capacità fulminando lo Stuka nel suo passaggio di saluto. Risultato: mai vista una inquadratura dello Stuka così "a terra" e "vicino".



122. Pallavolo a Pescara (fine estate '42): ci sono state parecchie pause nell'attività di volo (causa benzina). In questi momenti ci si distraeva come mostra la fotografia. Il nostro Ten. Caglianone vi partecipava (chissà con quale spirito...).



118. Qui il 200 sta preparandosi al decollo per poi puntarci sopra e salutare, diretto in Sicilia.

119. In un pomeriggio di settembre molti motori - a bassa quota - sorvolano la caserma; di corsa giù nel campo! Atterrano sei G 50 nuovi di zecca - color verde scuro - senza marche di assegnazione di squadriglia. Ci saremmo un giorno arrivati anche noi dal RO 41?





25. Il mio Pivonello, istruttore... mi ha
batacchiato con forza nelle prime
manovre con il BA 25 - poi nell'acrobazia
con il RO 41 (figuriamoci, io venivo

dall' FL3, tutto coccolato...)
Seppi da lui che prese il brevetto militare
"sul Campo di Ponte" con l'istruttore
Battaglia nel periodo della scuola

AIRONE... mi sembrò di averlo sempre
conosciuto!



123. In un hangar del campo di Pescara vi era il servizio manutenzione-riparazione degli aerei danneggiati. Ho trascorso moltissime domeniche a toccare e vedere dal vivo certe soluzioni costruttive, mi piaceva...ecco appunto uno stupendo

vecchio '32 (ex Diavoli Rossi) - sberciato da tanti voli e maltrattamenti, con lamiere di diverso recupero e provenienza, prepararsi al volo prova-collaud. Bellissimo.

124. Prima di passare al CR 32 ... quanto dovevo ancora volare con il 41 - in doppio - con il M.Ilo Pivonello (al mio fianco nella foto che segue)

128. Il nostro ufficiale (il Ten. Caglianone) ci riuniva per spiegarci i voli della giornata: voli in quota con il barografo. Molto bravo quell'ufficiale - anche per la tecnica aeronautica ho imparato molto da lui...



129. Pioggia e vento caratterizzavano l'inverno sulla costa dell'Adriatico. In quel periodo abbiamo visto un ME/323 "il più strano e il più grande", in grado di atterrare sul campo malridotto: in breve spazio si ferma e si impantana con le sue 10 ruote, e lì è rimasto dieci giorni! Più tardi ho saputo: nato come alianti, poi motorizzato, muso apribile per carico automezzi pesanti. Tutti ci domandavamo: come si sarebbe difeso? Infatti molte volte...





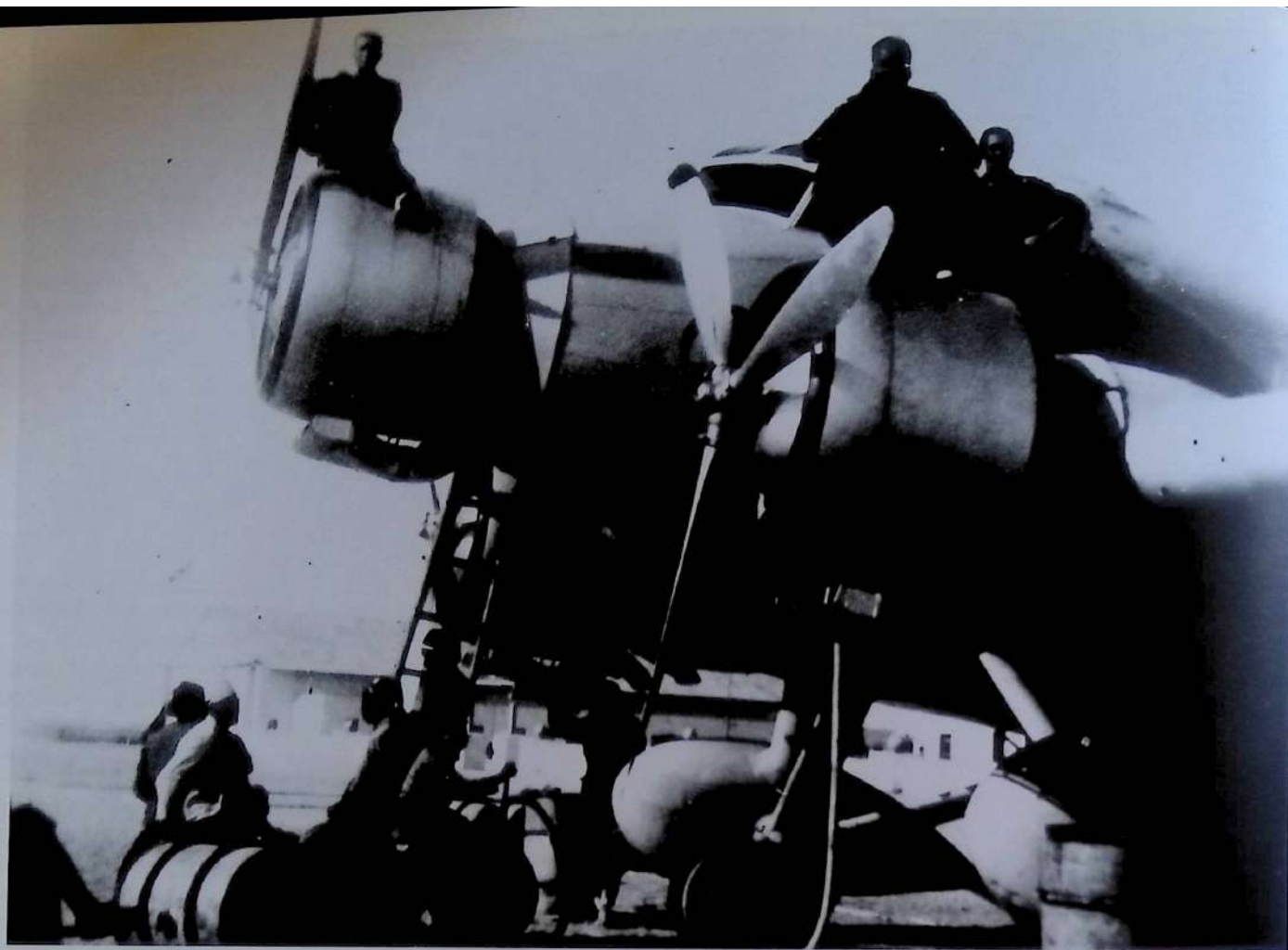
126. Curiosità alle stelle di fronte a un CA 314 coi suoi "Delta in linea", rumore piacevolissimo... eccolo lì - ancora davanti a noi - destinato ai voli di guerra per i quali era stato prodotto.



Villa Mario, di Bergamo (brevetto 1940) è il primo a destra in basso. Era considerato il fortunato tra le ragazze....Famoso per i suoi soprannomi: Mantelli era "ol Put" (il Ponte), Bonsaglia "ol long"...(il lungo) e trala-sciamone altri. Un temperamento! Bonsaglia è il primo a destra in piedi.

127. ...mentre noi... si volava! Le 30 ore previste sul RO 41 sfilavano regolarmente. Le belle foto "con il 41"! Rivedendole ancor oggi - mi fanno riflettere... cosa volevamo infine di più?





132. Non dimentichiamo cosa succedeva ad altri piloti sui campi di guerra! Nel 1940 il sottufficiale Pietro Calderara (di Pontida) volava con gli S.81 in Africa. Aveva conseguito il brevetto

civile nel '35 sul nostro Campo con Ponti/AS1 e quello militare alla Malpensa. Volò in Libia - a Benina - dal 1940 con gli S.81 e S.82, dove subì un grave incidente.



130. Autunno 1942: il SAIMAN 202 (costruito a centinaia per le scuole) era utilizzato per addestramento al volo cieco... (senza visibilità). L'istruttore - a fianco dell'allievo - gli stendeva intorno una tendina. C'era una grande bussola... Si volava verso il Gran Sasso e la Maiella, 30' a volo!

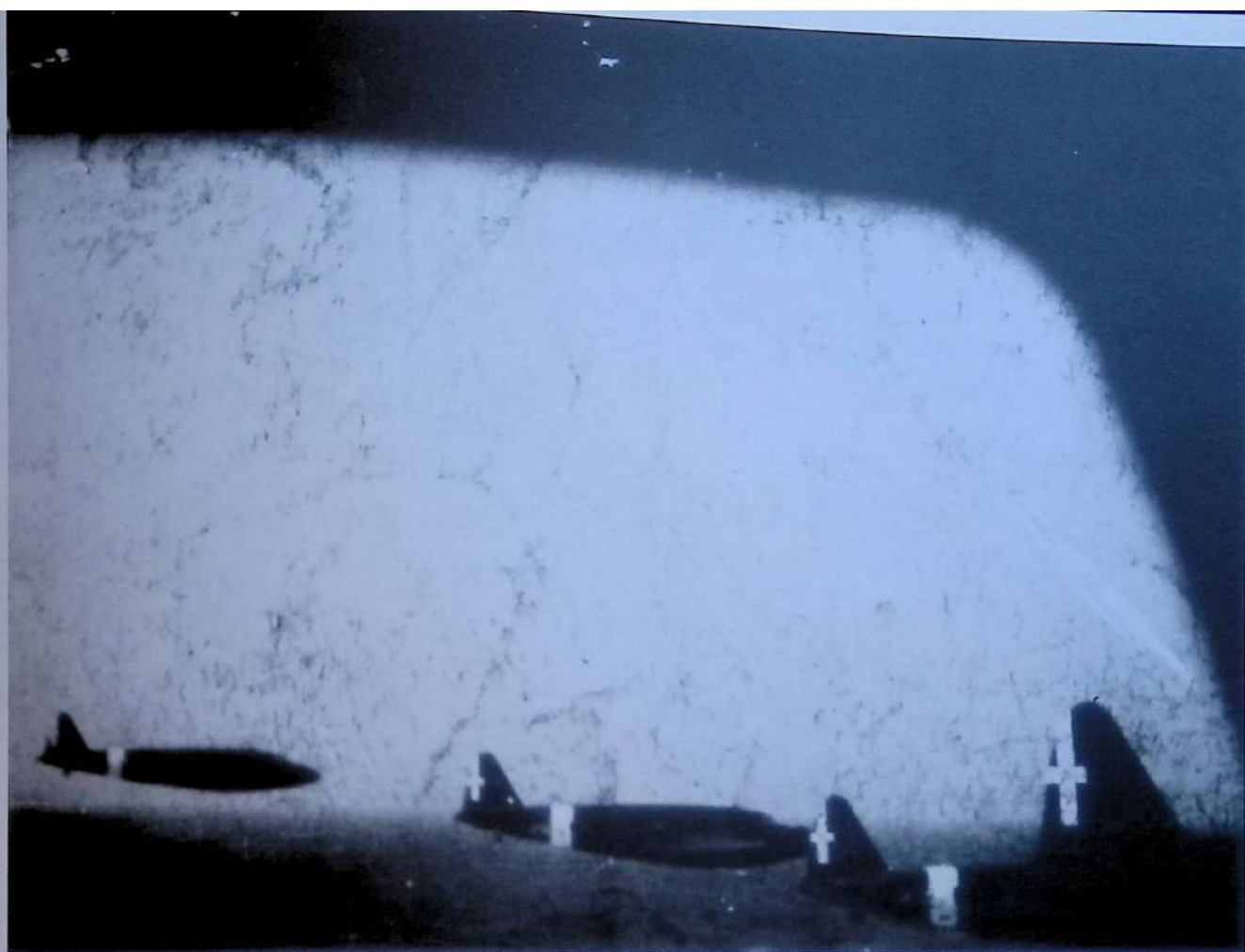


131. Con il SAIMAN si volò sino al febbraio successivo, alternando questi voli con l'attività acrobatica sul RO 41. Il Saiman ... cosa dire dell'aereo? Non ho ricordi di particolare rilievo. Si doveva conoscerlo, ci volavo ma senza entusiasmo! Come avrei volato con aerei più veloci o pericolosi, con nubi e pioggia, sul mare? Non ricordo di averci riflettuto.



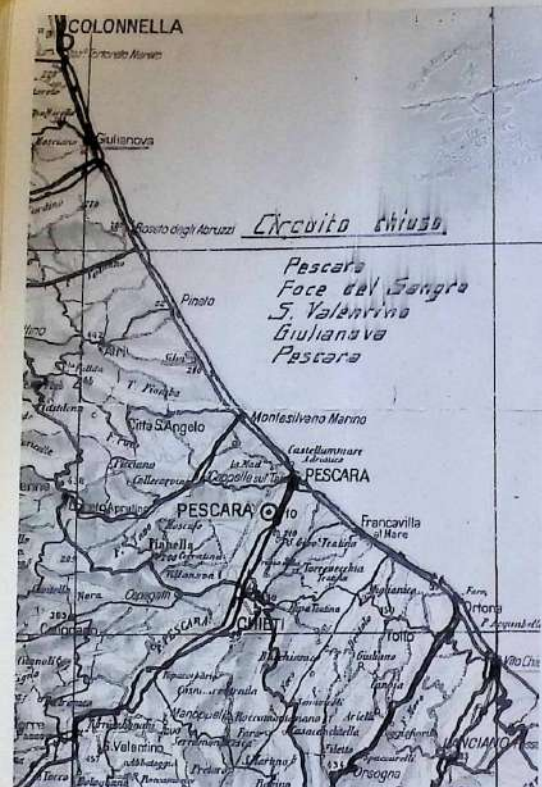
134. Il Ten. Tacchini dopo il CR 32 passò al CR 42. A sinistra nella fotografia, lo vediamo in un campo della zona operazioni in Belgio quando partecipò alla fine degli anni '40 alla durissima

spedizione del C.A.I. contro gli inglesi. Rimase anche ferito sul Canale della Manica.



133. Qui Calderara è in volo con gli S.82 tra l'Africa e la Sicilia: una sua piccola foto - rovinata per essere rimasta tra le sue cose più

care sino alla fine della guerra....Un vero simbolo!



136. I voli lungo la costa, verso Giulianova / Falconara / Ravenna - semplicissimi se vogliamo dirlo - ci avevano insegnato a tenere la rotta calcolata. Provavo un nuovo entusiasmo con le prime esperienze dell'uomo "non più ragazzo" di Aeroclub. Mi aspettava la scuola Caccia di Castiglione del Lago!

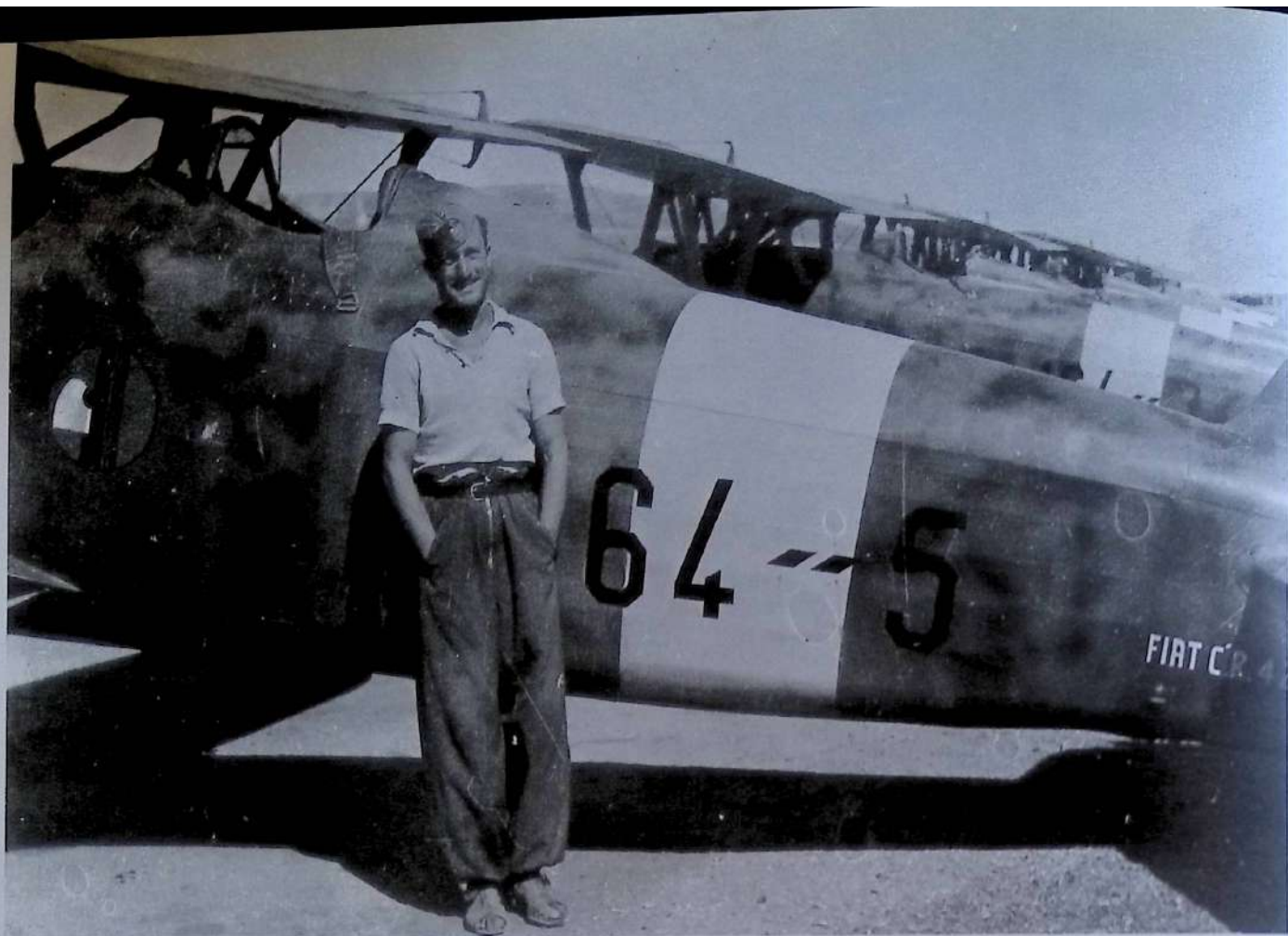
137. Col brevetto militare e la tanto sospirata aquila d'oro sulla divisa sono: Artina, Bonsaglia, Mantelli, Villa, Possenti.





135. Quando ancor oggi mi capita di rivivere col pensiero la formazione al pilotaggio datami dall'istruttore e uomo M.Ilo Pivonello a Pescara (perito in un incidente nel dicembre '42), rivedo immediato davanti a me anche il suo simbolo: il RO 41. E' stato il primo vero aereo che mi per-

mise di provare "tutto": con il suo odore di benzina a ottani, l'agilità nell'acrobazia, la linea unica e stupenda dell'attacco ali a gabbiano. In volo appariva così...



140. Fotografie dall'Egeo! Il nostro Serg. Magg. Ravasio, già medaglia d'argento per azioni di guerra, lo vediamo a Rodi con il CR 42 della 164a squadriglia.

138. Dopo un'ultima passeggiata con Mantelli sul lungomare di Pescara, Bonsaglia prese la sua strada: venne trasferito a Siena - Ampugnano - poi a Gorizia (a destra) dove lo vediamo in divisa insieme ad Astori e Artina.



139. Ogni tanto vi atterravano i P 108 da Pisa, quasi sempre per "noie" ai motori. Solito affollamento di allievi....





143. Frugando nei ricordi di volo - una piccola foto degli avieri specialisti Messi e Bagioni di Brembate. Sul campo di Falconara nel 1942... vicino a un S.79, con altri avieri.



144. Preziose immagini anche per l'allora aviere specialista Battista Farina, di Brembate: da sempre alla CAPRONI. Seguì il servizio militare in Egeo. Qui lo vediamo in Grecia davanti all'Acropoli in perfetta divisa azzurra con fasce. Venne poi tenuto prigioniero in Germania sino al '45.



142. Bepi Ravasio con il grado di M.Ilo fu trasferito in seguito in Sicilia e Reggio Calabria sul Macchi 200 (super-ricordo questa istantanea che mostra gli specialisti sui bidoni attorno al motore). A fianco, caschetto di tela e una bambina sulle spalle: maggio '43, data della sua ultima lettera. Il 10 giugno, Ravasio scomparve in mare durante la battaglia di Pantelleria. Fu decorato con due medaglie d'argento e tre di bronzo.



141. Nel 1942 Ravasio passò al G 50, un aereo certamente non così adatto agli scontri con i veloci e potenti monoplani metallici avversari. In questo campo dell'Egeo, il grosso aereo (sottopotenziato), ha un aspetto anche vuoto e fragile: mai rinnovato, in struttura e motore, dal 1937.



CASTIGLIONE DEL LAGO



146. Nell'Aprile 1943 Mantelli passò alla scuola caccia sul campo di Castiglione del Lago dove volò per un lungo periodo giungendo alla fine

del corso ufficiali, senza il passaggio sul Macchi 200.



145. Quanti altri "avieri" hanno vissuto la guerra, sparsi su tutti i campi di volo... In questa fotografia simbolica il "cambio della guardia" - di servizio in un deposito di carburante. Passione per l'Arma Aeronautica, volando oppure no, con l'orgoglio della divisa azzurra!



149. Il M.Ilo Savini mi insegnò il volo in pattuglia sul CR 42, con virate e bruschi rovesciamenti, sfilandosi di poco per non farmi perdere il contatto. Il volo in pattuglia era stupendo... leggera picchiata sui canneti a bordo lago, a bassissima quota e poi via, noi due: io seguendo "solo lui" senza guardare di sotto! Poi l'improvvisa impennata con tonneaux a sinistra in finale....In luglio, la finta caccia con il 42: Savini davanti, stargli dietro senza perderlo, finti tonneaux per lasciarmi in asso - io ancora dietro ma sempre più lontano! Difficile ma stupendo... che sudate!



150. ... A terra, in panchina, i commenti. Oppure con la Zeiss vicino ai 202, fiammanti...Bello, bella, quell'estate per me...

147. Prima con il CR 30 biposto... e poi con il CR 32 usato ormai solo per le scuole; fantastico in acrobazia (quel suo rombo motore non si dimentica mai!).



148. E infine, sul CR 42 ! In questo Campo - molto affollato, con molti aerei inutilizzabili - la mia squadra iniziò anche il G 50 senza ottenere il passaggio sull'aereo e proseguire poi al Macchi 200...Purtroppo!



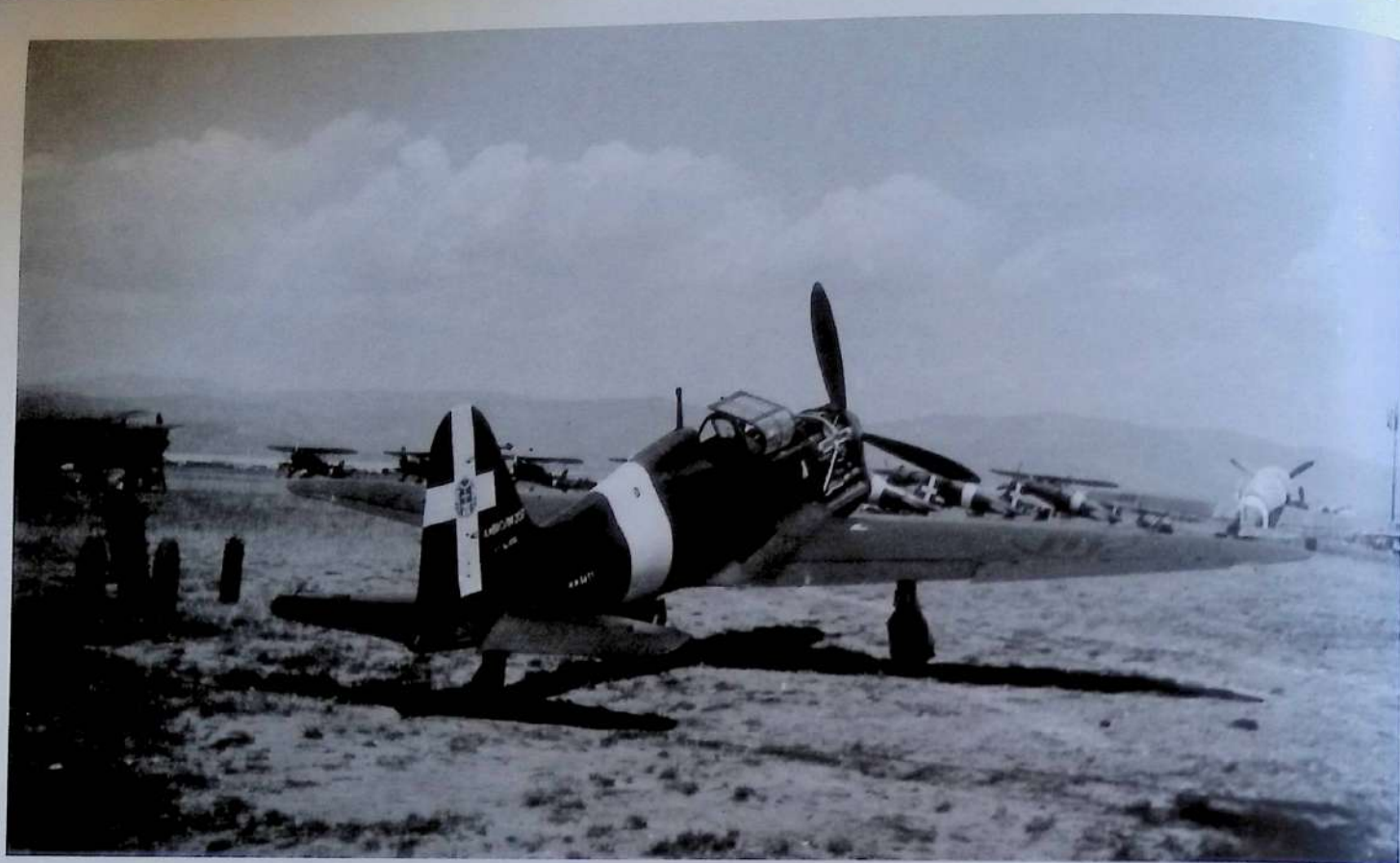


152. ...Una rarità: a Passignano sul Trasimeno, la SAI Ambrosini costruiva (oltre ai Macchi 202) anche i SAI 207! Stupendo aereo, interamente in legno, motore I.F. Delta, abbastanza fragile contro i "tutto metallo"... Non giunse mai in squadriglia.





151. Dalla finestra del Castello-caserma, dietro questo CR 42 si intravede un aereo trainato in mezzo al campo...



154. Sullo sfondo dei vecchi 32, 42 e G 50 (benevolmente coperti di tela protettiva), negli ultimi giorni di luglio alcuni SAI 207 erano pronti per raggiungere i campi di guerra al sud. Venne anche il M. Ilo Gorrini - con altri piloti - per "provare" il 207: non mi ricordo di averli visti volare via.



153. Questo motorista acconsenti a togliere il cofano (in legno, ma ben rinforzato) per farmi vedere il Delta... ci stava "tutto e appena", coi suoi 850 Cv, raffreddato ad aria.

... Certamente quello da noi più osservato era questo SAI 207 piccolo e compatto che volava "leggerissimo". Velocissimo nelle puntate e virate alte - strette. Certo, aveva più l'aria di un bellissimo "turismo veloce"...infilando tonneaux uno via l'altro!



...A Castiglione ebbi modo di conoscere (cioè veder volare e fotografare) anche gli stupendi SAI 7 per addestramento dai quali lo stesso ing. Stefanutti derivò il 207 militare: in questa foto sono ben visibili nel loro colore chiaro. Osservandone la linea, il profilo, il musetto - una vera armonia da tutte le angolazioni - sembrava non vi potesse essere un aereo più bello. Purtroppo erano poco più che prototipi. Da notare che sui SAI 7 ultime versioni mancavano i "3 fasci" sulle ali.



156. D' improvviso atterra un FW 190: quasi per confrontarsi con i nostri. Motore incredibile, pesante, linea armi super, serbatoi per i trasferimenti. Dovette atterrare proprio per limite di benzina....ma per toccare terra, il pilota incappò - sul corto campo di Castiglione - in una tremenda "pacca" alla quale resistette il carrello ma non le ali. Si vedono chiaramente leggermente danneggiate, sul dorso, dalle gambe del carrello. Un aviare con moschetto, di guardia.





155. A Castiglione si volava con il CR 32 "armato", sparando in picchiata ai palloncini tenuti a 30 mt. da terra (era l'unica esercitazione a fuoco, anche rara). Il giorno del mio arrivo un 32 richiamò troppo tardi...



158. Dopo il bombardamento di Roma, gli aerei di quei campi vennero trasferiti a Castiglione... Che aerei! Un G 55, il Centauro Veloce, adatto all'alta quota, scorrazzò sul campo di traverso e si fermò in un angolo decentrato (il pilota ben



157. I caccia del momento erano veramente forti, nuovi...e tremendamente belli. Le ultime consegne pronte al decollo, con l'attrezzatura

necessaria - carriola e bombola... per l'avviamento. La mimetizzazione di sempre!



160. Anche uno scuro RE 2005 (Sagittario) arrivò a Castiglione da Roma: una piccola imbardata ed ecco la punta dell'ala con il baffo all'insù! Fermo!



conosceva la storia dei campi affollati...). Sempre meno erano i nostri CR, ormai scassati o messi fuori uso; di nuovi non ne arrivavano.

159. Un paio di SM 82 atterrarono in agosto: ripartirono ai primi di settembre (vedi la sbuffata di olio al motore in avviamento), chissà "dove" diretti.



162. Inizio settembre 1943: aerei fermi. I bellissimi SAI 7 sarebbero rimasti intatti ancora per poco.

A Castiglione in quei giorni atterrarono da Guidonia 15 Macchi 200 del 2° stormo. Ripartirono subito verso La Spezia o la Sardegna: tutti a salutare... non seppi, allora, se vi arrivarono. In un recente libro di Nino Arena ho potuto leggere dell'episodio: dopo una sosta in Sardegna atterrarono infine a Sciacca.



Tenni sempre con me, per anni, tante fotografie e lettere che sono diventate il punto di arrivo di questi ricordi di volo sui Campi d'aviazione. Questa ultima fotografia è per me il simbolo di tutta un'epoca.



A fine guerra, dal terrazzo di casa mia da dove per anni avevo visto sorvolarmi in atterraggio tantissimi aerei, il monte Albenza con le sue nubi era ancora invitante. Su quei costoni ci avrei volato poi in alianti.



161. La mia squadra di Castiglione nel settembre '43: Mantelli, Tarantola, Marinelli, l'istruttore Savini del 4° stormo, Pisoni, Rossi. M. Ilo Savini - 3 anni di guerra - e Mantelli Allievo: volo in coppia, scuola caccia, acrobazia...è stato bellissimo!



165. Solo un piccolo aliante - autocostruito - atterrò nel 1947 nell'erba alta di Tresolzio, lasciandovi una lieve traccia: era il S.AMBROGIO di Mantelli costruito in casa-garage (aiutato dal fratello Domenico e da specialisti ex Caproni). Il progetto era dell'ing. Della Torre del politecnico di Milano, che costruì nel 1938 il prototipo. Mantelli ne riprese nel '45 i disegni, lo costruì, lo collaudò in traino da FL3, da Orio al nostro Campo. Venne registrato poi I-MANT.

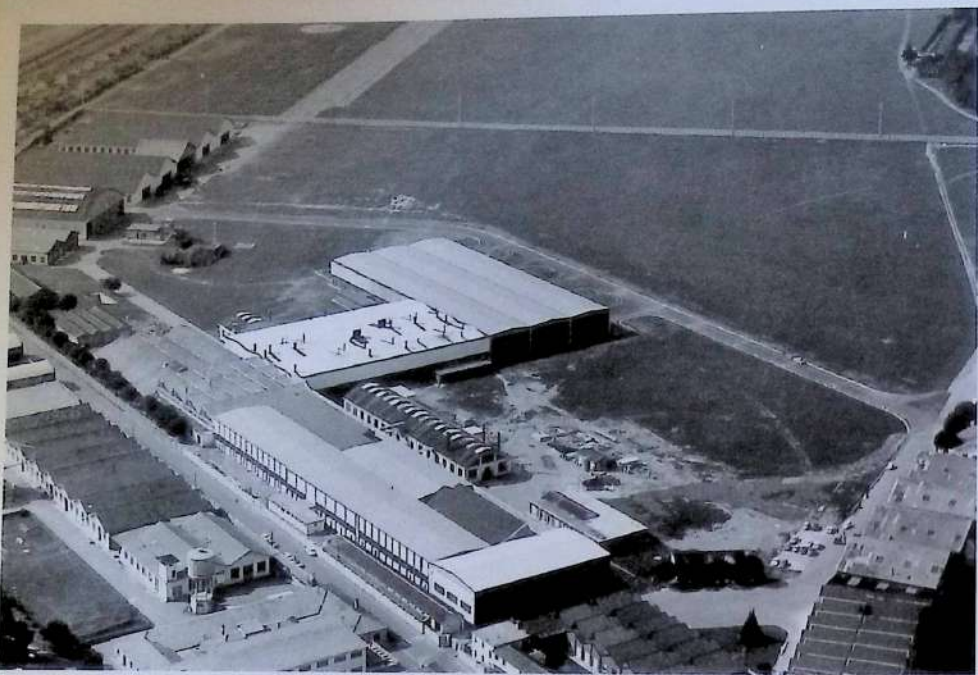




163. Una strana conclusione per un "bello" SAI/Ambrosini di Castiglione: il SAI 403 ultimo nato (derivato dal SAI 207). Il 403 è stato fotografato sul Campo di Ponte - Brembate nel settembre '43, diretto in Germania dove scomparve (foto Nino Arena - Storia A.N.R.)



164. Se un ragazzo di 10 anni, dopo il 1945, si fosse seduto ai bordi Campo - sfondo Tresolzio - lo avrebbe trovato così: "vuoto e spento"...



167. Tagliato a metà da un muro negli anni '60, il nostro ex Campo di volo si sarebbe trasformato al NORD nel nuovo paese di Brembate Sopra, con industrie, case nuove e molte vie intitolate agli Aviatori Scomparsi. Nella parte SUD - ex Caproni - la PHILCO ingrandiva e rinnovava gli impianti per la sua nuova produzione.



168. Nel 1964 la PHILCO recuperò da un fabbricato una lapide del 1936 dedicata ad Antonio Locatelli e ne fece dono alla Associazione Arma Aeronautica.



165. Solo un piccolo aliante - autocostruito - atterrò nel 1947 nell'erba alta di Tresolzio, lasciandovi una lieve traccia: era il S.AMBROGIO di Mantelli costruito in casa-garage (aiutato dal fratello Domenico e da specialisti ex Caproni). Il progetto era dell'ing. Della Torre del politecnico di Milano, che costruì nel 1938 il prototipo. Mantelli ne riprese nel '45 i disegni, lo costruì, lo collaudò in traino da FL3, da Orio al nostro Campo. Venne registrato poi I-MANT.



166. Nel 1954 (prima della costruzione del muro PHILCO) feci un volo radente sul vecchio Campo d'erba - vuoto - verso gli hangar ancora intatti di una volta.

Lì si era sviluppata tutta la mia passione del volo. Fu l'ultima emozione quel volo col Piper: il passeggero al quale feci scattare la fotografia, mi fermò in questa bellissima immagine.

APPENDICE

Inedite fotografie che mi sono state date per usarle dopo la prima edizione. Piccole foto piene di ricordi per tante avventure in divisa. Vediamole.

A - Presentiamo una inedita serie di fotografie del pioniere Guglielmo Tinaglia. Si era arruolato all'inizio anni '20 nel battaglione aviatori dell'Aviazione Militare Italiana, poi nella Regia Aeronautica, divenendo un vero tecnico specializzato.

Fu subito istruttore della Scuola Militare Specialisti di Capua per motoristi e montatori. Fu istruttore di tecnica aeronautica e strumentazione nelle Scuole di pilotaggio militari e civili. Nella scuola AIRONE sul nostro Campo si formarono centinaia di piloti e tecnici. In questa foto lo si vede "in tenuta", di fronte a un motore rotativo, nel 1921.



B - Tinaglia, in camicia e cravatta, nel posto di pilotaggio di un C.2 della AIRONE, davanti al famoso Hangar 7 del Campo.

C - Qui a destra su un aereo AR 1 biposto scuola, Tinaglia è ripreso in giacca e foulard insieme a un allievo straniero.



D - Sotto, a destra, in una foto ricordo con suoi allievi nel 1930: in berretto bianco con visiera. Difficile che qualcuno, oggi, si riconosca.





APPENDICE



F. Stupenda immagine di un HANRIOT AR1 verso le Orobie rannuvolate. Da notare i dettagli dell'elichetta e la finitura dell'aereo: super!

A sinistra il ten. Giancarlo Nicelli al Campo per il brevetto. Partecipò con uno SVA alla guerra di Libia negli anni '20.

Nel 1931, alla Scuola Alta Velocità di Desenzano perse la vita in un volo con un S. 59.

Qui sotto: in primo piano un cambio elica... per un HANRIOT HD1 rotativo.





Nel 1990 una simbolica Ala metallica veniva eretta come Monumento all'Aviatore nella zona verde del Campo, vicino a Brembate Sopra, tra le case del vecchio paese e del nuovo.

Un bellissimo simbolo per ricordare gli Scomparsi e tutti coloro che hanno "fatto" gli aeroplani e volato con essi.

APPENDICE

H. Un giovanissimo allievo di Tinaglia nel 1938 si fa scattare una foto ricordo con lo I-TOBO / Caproni nel posto di pilotaggio: è Samuele Magri di Bergamo (17 anni). Con lui, a terra, Pietro Messi di Brembate. TOBO: indicativo di Torre Boldone, sobborgo di Bergamo.



I. Magri ha prestato servizio sul fronte russo nel C.S.I.R. come 1° Aviere strumentista in diversi campi. A sinistra, nel 1941 a Stalino Putilowska.

In questa rabberciata foto il Magri è a sinistra, a fianco l'amico Davide Pulcini. Povera "Caprona"... il piano di legno serviva per non impantanarsi!

E. Un AVIATIK (I- BAIS)
 con l'allora Cap. Signorelli
 nel 1923. L'inquadratura
 mostra tanti dettagli
 costruttivi: le centine con
 l'intelaiatura rinforzata, al
 posto dell'arma di difesa
 un 2° posto - passeggero
 (notare la accurata legatu-
 ra dei pannelli alla fusolie-
 ra).
 È interessante ricordare
 che all'epoca i ragazzini
 erano spesso "messi a
 bordo", per mostrare loro
 l'aeroplano...





O - Voroscilograd: un 202
fiammante fotografato
sullo sfondo di hangar
della base.

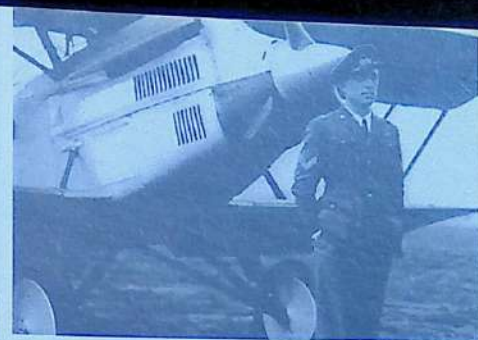
Dopo pochi mesi, gelo e
neve: una piccola auto
raggiunge gli S 81 e gli
S 75 con i piloti, per gli

ultimi voli (1942).
In quell'inverno scompariva
con il suo 81 il Gen. Pezzi.



P. - Sul nostro Campo ha inizio nel 1934 un'altra
avventura. Vittorio Raffini prende il brevetto: con lui
Sangalli a terra a sinistra, il 5° è Battaglia, al centro
in tuta bianca è Ponti. A destra, è Maurizio Reich.
Si intravede al centro - di profilo - Fredy Legler.
Sotto, 4 bergamaschi a Pescara nel '37: da sinistra
Raffini, Perani, Semperboni, Pietrasanta.





G. Ettore Wengi. Vola a 18 anni con la Scuola AIRONE e gli HANRIOT. Wengi ha in animo l'acrobazia e nel 1930 vola con i BA 19 della "pattuglia folle", poi con il CR 20. Partecipa a crociere a Budapest - Bucarest - nei Balcani. A Campoformido è un fisso: usa abilità, coraggio e inventiva. Nel '34 è collaudatore alla CAB: vola con gli AP 1 e con tutti i CA 300, col CA 135 e il 331. Grande amico di Mario De Bernardi. Wengi spavaldo, acrobata, collaudatore (anche degli JU 88...). È stato un simbolo del volo sul Campo di Ponte - Brembate.



R. Siamo in guerra. In Libia - Castelbenito - tre S. 81 (223^a Sq.) stanno scaricando. Raffini ha sempre volato nei reparti SAS, tra il Nord e il Sud e incrociando tutto il Mediterraneo.



Con questo S 81 ha dovuto atterrare nel deserto senza benzina: la foto è stata presa da un 79 che lo ha scoperto. Più tardi, automezzi lo hanno raggiunto con le taniche ed è ripartito per la sua base con i suoi trasportati.



S. Gli S 82 del SAS imbarcavano civili per riportarli in Italia (i resti dei famosi 20.000 "rurali" trasportati nel 1938 in Libia per lavori agricoli, strade, case...). Il Ten. Raffini ricorda la tensione di quei lunghi voli a 30 mt. sul mare. Il 19 aprile '43 era in volo di trasporto di militari con altri 9 aerei verso la Tunisia (224^a Sq./56^a Gr.): vennero attaccati da caccia e quasi tutti abbattuti. Col suo 82 - carrello fuori, e il 2° Pil. Serg. Roma già morto - Raffini raggiunge l'interno di Capo Bon e si scassa. I caccia lo raggiungono e colpiscono tutti a terra: Raffini subisce una brutta ferita al braccio. È stata questa la sua ultima azione.

APPENDICE



N - In divisa, attorniato da un gruppo di contadine come per una gita in campagna! Sullo sfondo un CA 311 (agosto 42).



M - Magri va a cavalcioni di un Macchi 200 "da riparare": è un aereo del 21° Gruppo, con l'insegna dell'Arciere (campo di Putilowska).

L. - In Russia, nel '42 uno schieramento di BR 20 - nuovi dall'Italia - sul campo sterminato di Dnieperpetrosky. Il Corpo Aereo Italiano era comandato dal Gen. B. A. Enrico Pezzi (disperso il 29.12.1942 - M.O.M.).



APPENDICE



V. Ricordo tre espressioni del M. Ilo Pil. Bepi Ravasio, in diversi momenti della sua vita sui campi di volo, con alcuni Stemmi di appartenenza.



Z. Sullo sfondo delle colline di Bergamo un atteggiamento dell'istruttore Giovanni Ponti che mostra tutta la sua grinta. C'era poco da scherzare con lui! Perderà la vita a Cascina Costa durante il collaudo di un S. 81, nel 1938.

APPENDICE



Q. Aviano: In questo gruppo in tenuta da lavoro, da notare Martino Aichner, al centro in alto; Raffini a sinistra.

Voli in coppia con i BR 20...

Sotto, al finestrino dell'S81 c'è Raffini. I voli "lunghi" si facevano con gli 81: voli di trasferimento - solo bussola.

