



Aldo Alonge

S.55 story



Storia di un idrovolante
I suoi uomini
I servizi postali

GAE Giorgio Apostolo
Editore
Milano 1997

S.55

story



Giorgio Apostolo
Editore
Milano 1997

S.55 story

1

l'idrovolante

L'apparecchio e le sue versioni, gli impieghi militari, i servizi civili, i raids individuali e le crociere di massa. I voli di ieri nei ricordi di oggi, le testimonianze, le basi operative, le compagnie aeree e le industrie.

2

gli uomini degli S.55

I protagonisti delle crociere: i piloti e gli specialisti di bordo, i partecipanti alle imprese di questo idrovolante negli anni 1923-1940. La gente di ieri e di oggi ai margini delle vicende e della storia di questo aereo.

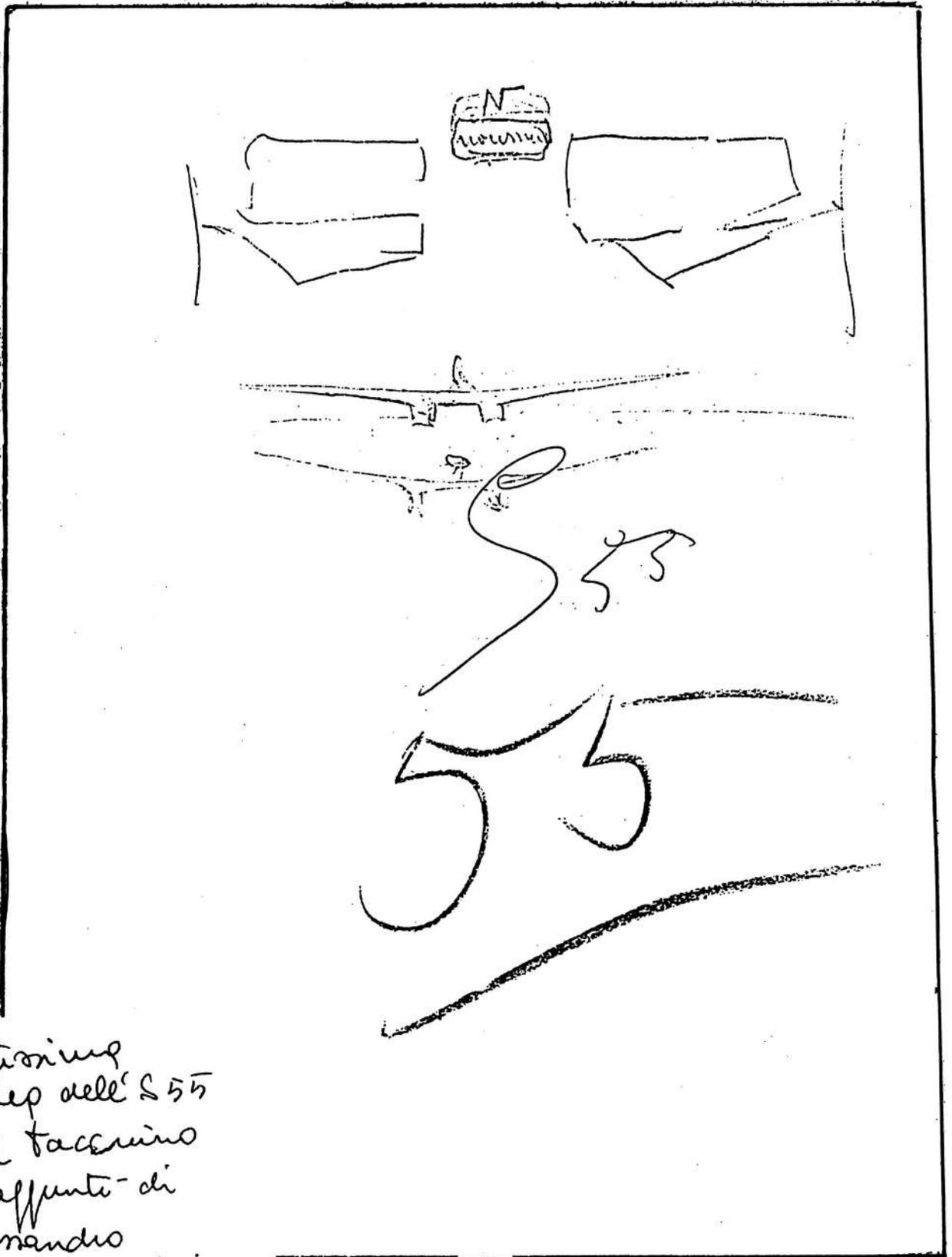
3

i servizi postali

Gli aerogrammi dei voli individuali, i regolari servizi con le linee aeree, la posta con le crociere mediterranee e d'oltreoceano, i documenti postali di accompagnamento ai dispacci, i francobolli, le vignette, gli annulli ed i timbri, le cartoline d'epoca.



© Giorgio Apostolo Editore
Milano 1997



Principio
idee dell'S55
dal taccuino
d'appunti di
Alessandro
Marchetti

Copertina del libro di appunti e studi dell'ing. Marchetti sull'S.55.
La nota a fianco è di Maria Fede Caproni. (Archivio Museo Aeronautico Caproni Trento)

1

l'idrovolante



Sesto Calende, idroscalo S. Anna.
Prove dimostrative di resistenza statica
delle ali del prototipo MM18.
56 persone per circa 3,5/4 t.
(Archivio SIAI)

Non si giudica interessante...
L'Alcione di Casagrande
Il perché di un disastro
L'Aero Espresso del Levante
Vigna di Valle "culla dell'aviazione"
De Barros ed il suo JAHU
I due Santa Maria e la crociera di De Pinedo
L'I-SAAZ di Balbo
Orbetello "nido delle aquile"
La Crociera del Mediterraneo Occidentale
Alla ricerca dei naufraghi dell'Italia
Gli S.55 per gli Stati Uniti
La Crociera del Mar Nero
Balbo-De Pinedo: fine di un'amicizia
L'idroscalo di Ostia
L'S.55 metallico
Si annuncia la Crociera Italia-Brasile
Maddalena scrive al padre
La notte di Bolama
Gli S.55 dell'aviazione brasiliana
I "Savoia" per la Romania
Il raduno dei piloti transatlantici
Cinque S.55 per l'URSS
Si prepara la Crociera del Decennale
I nuovi S.55 X
Con l'I-SLAN in prova per la Crociera
Le squadriglie e gli equipaggi
La Crociera e le sue vicende
Gli S.55 dal dopo Crociera a oggi
Ricordi e testimonianze
C'era una volta la SIAI

premessa

In un primo tempo, questo libro doveva essere unicamente un catalogo-guida dei servizi postali compiuti dal 1925 al 1933 dagli idrovolanti "SAVOIA 55" (S.55). Poiché la documentazione di questi servizi andava oltre la cronaca postale, eccomi svolgere una più dettagliata ricerca storica di questo aereo e, come ciò non bastasse, un'ulteriore ricerca sui protagonisti dei voli: piloti e specialisti, croceristi e quanti altri parteciparono alle gesta di questo idrovolante.

Quella che era la ragione principale del libro è stata così arricchita di tutte le informazioni che solitamente vengono richieste in riferimento ad ogni aerogramma o volo postale: su quale apparecchio è volato, la rotta, la sigla o matricola del vettore, chi era il pilota e quale l'equipaggio, nonché quant'altro si è verificato nel volo.

Per quanto mi è stato possibile, ho raccolto tutte le notizie che di questo aereo ho potuto riesumare, partendo dalle vicende dei primi esemplari, le attività civili e militari, le imprese individuali, i raids, le crociere, unitamente ai suoi piloti e agli uomini che ne furono i protagonisti e ne condivisero le sorti. Non dimenticandomi in poche righe biografiche anche dei nomi delle persone citate, talvolta a loro insaputa, cui devo un grazie.

Per mettere assieme ciò, ho esaminato tutto quanto è stato pubblicato: libri e giornali dell'epoca, saggi degli storiografi di quest'ultimo trentennio e quant'altro mi è stato utile consultare. Confesso di essermi impunemente appropriato di episodi e brani - regolarmente citati - di diversi testi ai quali autori chiedo venia e ringrazio per essermi avvalso delle loro originali ricerche. Alla carta stampata aggiungo i cortesi colloqui con gli ultimi croceristi, ancora memori di quei voli, i loro figli nonché storici e appassionati di antiche ali.

Mi auguro che quanto in queste pagine è riportato corrisponda agli scopi per cui è stato realizzato questo libro: contribuire a rinverdire la conoscenza di questo idrovolante, del suo creatore e di quanti con esso operarono, ad onorare la memoria di quei piloti e di quegli uomini, protagonisti di tante imprese e per ultimo - quello che avrebbe dovuto essere il suo scopo primario - a ricostruire la storia postale e filatelica di questo aereo.

Aldo Alonge

S.55 story

A chiusura di ogni citazione relativa ad un particolare volo, impresa aviatoria o crociera compiuta da questo idrovolante, in cui è stato effettuato un servizio postale ufficiale o in ogni caso è stata trasportata della corrispondenza, è indicato il riferimento per rintracciare nel capitolo "servizi postali" le note relative ai trasporti e ogni altra notizia filatelica al riguardo.

Il secondo capitolo contiene le schede biografiche dei protagonisti delle crociere, unitamente alle persone di ieri e di oggi citate nei testi.

I NUOVI APPARECCHI ITALIANI

L'idrosilurante "S. 55,"

L'attività dei cantieri aeronautici della S.I.A.I. a Sesto Calende è più che notevole, meravigliosa.

Dalle officine Savoia sono usciti in questi ultimi anni numerosi e svariati tipi di idrovolanti, oltre a qualche tipo terrestre.

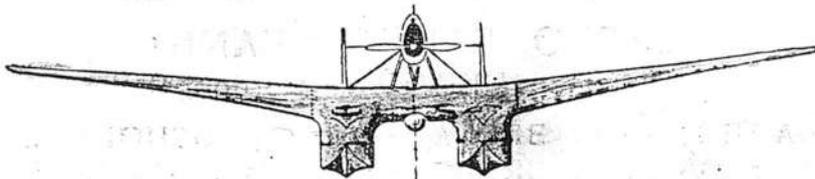
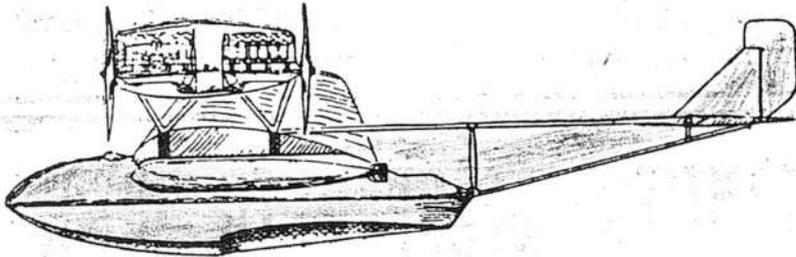
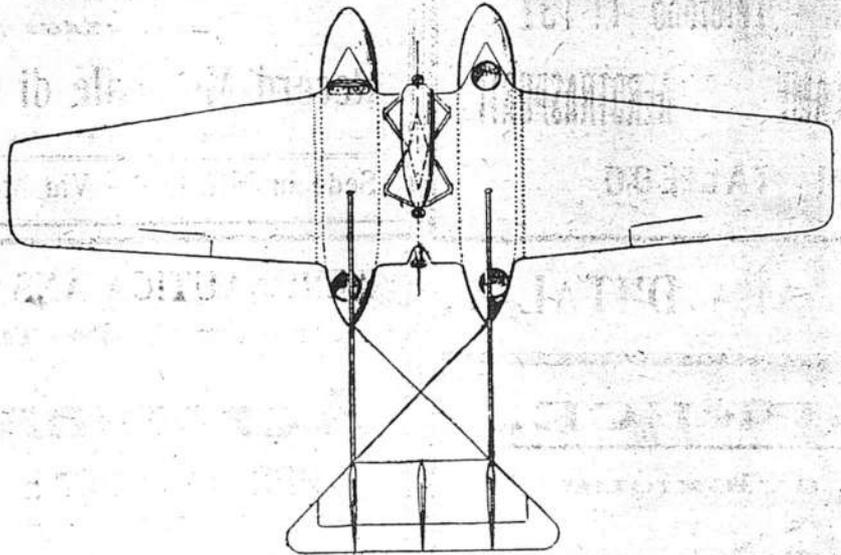
Tra gli ultimi usciti in quest'anno, è degno di menzione l'idrosilurante «S.55». È questo un grosso apparecchio, la cui concezione oltre al vanto della genialità, possiede pure quello dell'originalità, inquantochè è un tipo che si distoglie nettamente dalle solite ideazioni di grossi apparecchi idrovolanti.

La sua costruzione volge oggi al termine; e questo poderoso idrosilurante benchè sia stato studiato dal noto ingegner Marchetti per l'aviazione militare pure possiede tutti i requisiti per poter essere facilmente tramutato in un ottimo apparecchio per trasporti civili.

La sua mole è semplicemente maestosa e la snella e forte linea produce a prima vista una notevole impressione.

Due scafi sostengono tutta la complessa costruzione, formando fra loro, come un ponte volante.

L'alatura è leggermente inclinata a V



verso il centro, su cui si erge il castello motore, sostenente due motori in tandem azionanti un'elica trattiva ed una propulsiva. Questi due motori saranno due A.12bis da 600 HP.

Nella parte centrale inferiore, tra i due scafi viene sospeso il siluro, che con un adatto sistema di sganciamento può essere rapidamente lanciato, abbassando un po' l'apparecchio. L'ala è in legno

compensato, ed ha profilo spesso. Le due fusoliere dell'apparecchio vengono ad essere riunite assieme in coda, per mezzo del timone di profondità.

Sulla prua dello scafo di sinistra è il posto di pilotaggio, a due comandi. A poppa è invece una torretta per mitragliere, mentre nello scafo di destra sia a prua che a poppa sono altre due torrette per mitragliere od asservatori.

L'armamento infatti consiste in tre mitragliatrici, ed in un carico di lancio, bombe torpedini ecc., di circa 800 kg. L'impianto radiotelegrafico e di fotografia ha trovato pure posto a bordo.

D'altronde ecco i principali dati caratteristici:

- Lunghezza m. 16
- Apertura alare m. 24
- Altezza m. 4,70
- Peso a vuoto kg. 2770
- Carico di lancio kg. 800
- Peso piloti ed armi kg. 500
- Combustibile per 5 ore kg. 480
- Peso totale kg. 4550
- Velocità massima 160/180 km-h.
- Velocità minima 80/90 km-h.
- Salita a 1000 metri in 6'
- Salita a 2000 metri in 18'
- Salita a 3000 metri in 40'
- Superficie portante mq. 93
- Carico per mq. kg. 46,70
- Carico per HP. kg. 7,25
- Coefficiente di sicurezza 7

Questo in succinto, l'«S.55», il mastoso idrosilurante che fra non molto passerà al periodo delle prove, periodo che non può essere a meno che felice data l'abilità e la cura con cui si è proceduto alla progettazione ed alla costruzione. E la grande Casa di Sesto Calende, la S.I.A.I., avrà dato all'idroaviazione italiana un nuovo ottimo apparecchio.

“La Gazzetta dell'Aviazione”, 1923.

Primo annuncio sulla stampa specializzata del nuovo idrovolante S.55.

Sia pure sostanzialmente non tanto dissimile dal prototipo,

il trittico illustra l'apparecchio con ali a pianta trapezoidale, timoni di direzione più squadri, castello motori d'altro disegno, carenatura con asse motori parallela alla linea dell'idrovolante, scafi di differente concezione e cabina di pilotaggio con doppi comandi entro lo scafo sinistro.

non si giudica interessante e non merita di riprodurlo oltre il primo esemplare

Con questa lapidaria e definitiva sentenza, la commissione dello Stato Maggiore dell'Aeronautica bocciava nel 1923 il prototipo dell'S.55. La "S" sta per SAVOIA e il 55 rappresenta il quinto progetto dell'ingegner Marchetti realizzato alla SIAI (Società Idrovolanti Alta Italia).

Considerato ciò, qualora la SIAI avesse preso alla lettera tale "elevato parere", quell'idrovolante dall'inconfondibile sagoma che per oltre un decennio si rese famoso per i suoi servizi e per le sue imprese, nei cieli e sui mari attorno alla nostra Penisola e in tutti gli angoli del Mediterraneo, nelle crociere di massa e per aver superato più di sessanta volte l'Atlantico, oggi avremmo potuto solo vederlo incluso tra gli aerei illustrati nell'opera *Macchine bizzarre nella storia dell'aviazione*. (1)

Della realizzazione di questo prototipo da parte della SIAI, l'ingegner Alessandro Marchetti così precisa in un suo articolo su *Le vie dell'aria* del 1933 "L' S.55 e il suo X anniversario" di cui riporto un breve brano: «Il progetto dell'S.55 fu da me iniziato nel 1922 per adire al concorso bandito tra i costruttori di idrovolanti dal Com-

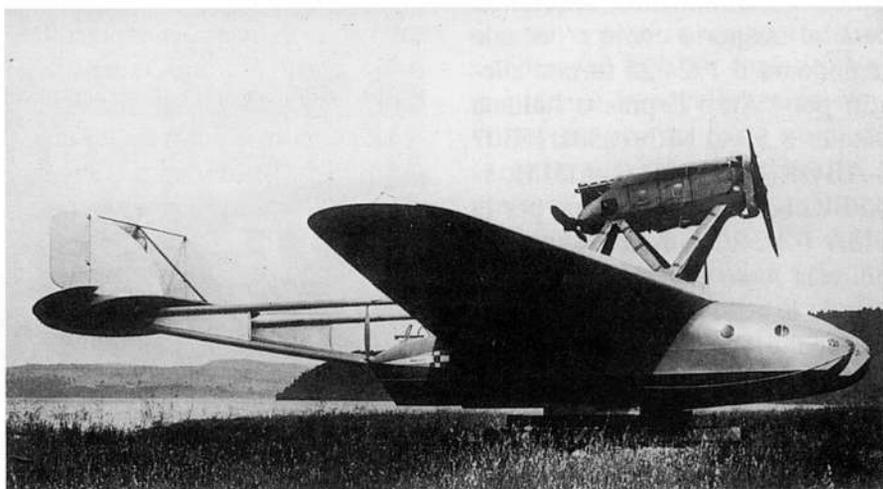
missariato di Aeronautica dell'epoca su questo tema: idrovolante d'alto mare lancia siluri.[...] L'S.55 prototipo uscì in volo nel 1923 dopo un anno di lavoro».

L'ing. Marchetti, con il progetto 55 (dal suo ingresso alla SIAI aveva iniziato la numerazione dal 50), concepì un aereo del tutto nuovo che oltre a rispondere ai requisiti che il bando richiedeva si presentava con una particolare sagoma e, nondimeno, con innovazioni tecniche tra le più avanzate che prescindevano da tutti gli schemi degli aerei dell'epoca. L'originalità del "progetto 55" consisteva in molte particolari novità mai prima d'allora attuate: ala monoplana rastremata a freccia di grande spessore con celle stagne assicuranti la insommergiabilità, cabina di pilotaggio nella parte centrale comunicante con i due capacissimi scafi che ne miglioravano le qualità marine, due motori in tandem (già sperimentati sul suo S.53, dal suo predecessore ing. Conflenti sull'S.24 e da altri costruttori) di cui uno trattivo e l'altro propulsivo che gli conferivano una notevole stabilità direzionale, gli impennaggi di coda a tre derive ed il piano fisso orizzontale a incidenza variabile

in volo.

L'idrovolante, tutto in legno, misurava 24 metri di apertura alare con larghezza massima all'attacco di m 5,10, gli scafi di m 1,70 di larghezza (per due volte poi allargati) per 9. La lunghezza complessiva dell'apparecchio era di 16 metri per 5 di altezza. A parte queste caratteristiche d'avanguardia, l'idrovolante si prestava egregiamente all'impiego militare: in primo luogo per la sistemazione, il trasporto ed il lancio di bombe e siluri, per la parte difensiva senza settori morti di tiro grazie alle quattro torrette per mitragliatrici, per la tenuta d'alto mare di sicurezza oceanica e, non ultimo, per la scomponibilità di tutti i vari elementi rapidamente sostituibili in caso di avaria.

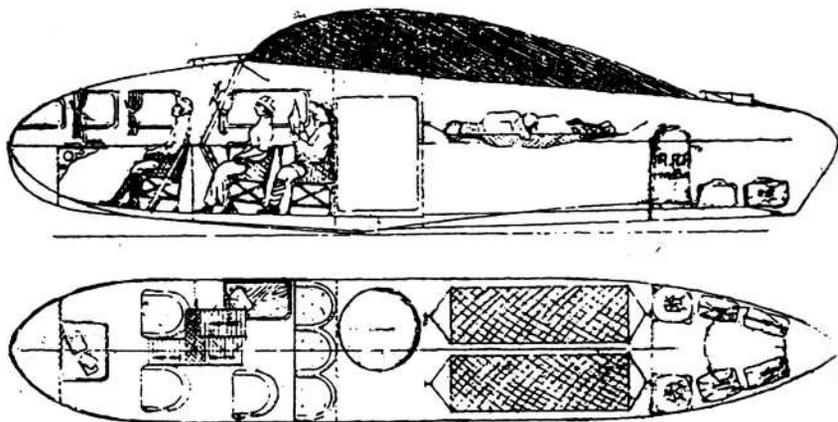
L'S.55 matricola militare MM 18 (civile N/C 1001) volò, nell'estate del 1923, con due motori FIAT 12 bis da 300 CV (probabilmente dei residuati della grande guerra) risultando sensibilmente sottopotenziato. Infatti i 600 CV dovevano come minimo sopportare i 3.500 chilogrammi dell'apparecchio a vuoto più l'equipaggio, il carburante, l'olio e l'acqua alla velocità di crociera di 160 km/h.



1923, il prototipo dell'S.55 MM 18 equipaggiato con due motori FIAT 12 bis 300 CV.

Così "L'Ala d'Italia" del settembre 1924 illustrava le caratteristiche dell'S.55 P: «...i grafici dimostrano come i due galleggianti possono essere comodamente adattati per il trasporto di 12 passeggeri più equipaggio e bagagli».

L'I-SAAV "Alcione"
nelle acque del lago a Sesto Calende.
(Archivio Lucchini)



Il prototipo ricevette critiche negative dalle autorità militari aeronautiche che giudicarono questo idrovolante con tutte le sue anticonvenzionali novità e, probabilmente anche per questo, non idoneo alle prestazioni militari richieste, preferendo il Macchi M.24 di struttura tradizionale. Costoro imputavano all'ing. Marchetti due imperdonabili torti: quello che il corpo o fusoliera non arrivasse fino alla coda come gli uccelli e che il motore non fosse racchiuso nel petto o quantomeno annegato nel profilo alare. La bocciatura creò una certa delusione tra i dirigenti della SIAI che si videro sfumare una discreta fornitura per l'Aeronautica Militare.

Al secondo esemplare MM 19 (N/C 1002) furono sostituiti i due FIAT con dei Lorraine Dietrich 12 DB da 400 CV (costruiti su licenza dalla Isotta Fraschini) che non risultarono ancora essere i motori ideali. Tuttavia la formula concepita per uso militare si prestava, rimosso l'armamento, altrettanto bene al trasporto civile e per tale ragione tra il 1924/25 furono allestiti per l'Aero Espresso Italiana cinque S.55 C N/C 10501/10507 I-ABOR, I-ACNO, I-ADIM, I-AFER, I-AMES e altri due per la SISA I-AGRO e I-ALTA (passati poi alla Aero Espresso Italiana). (2) (3) È bene precisare che nelle officine di Sesto Calende gli idrovolanti venivano costruiti e montati in elementi principali e così scomposti venivano trasportati per il montaggio ed il collaudo al can-

tiere di S. Anna, mentre gli aerei terrestri venivano assemblati a Vergiate.

Mentre alla SIAI si approntavano gli aerei per l'Aero Espresso, le cui vicende sono narrate nel successivo capitolo, su uno scalo della AEROPLANI SAVOIA si ultimava la messa a punto dell'S.55 N/C 10509 destinato ad un'impresa di interesse internazionale: il tentativo del comandante Eugenio Casagrande che si accingeva a compiere un raid da Sesto Calende a Buenos Aires.

Il 26 ottobre del 1925 sugli scali di S. Anna fu pronto l'S.55 "I-SAAV" per l'impresa. In occasione di una visita privata di Mussolini agli stabilimenti aeronautici di Varese e di Sesto Calende, fu spezzata una bottiglia di champagne sul mozzo dell'elica per battezzarlo *Alcione*.

Con un equipaggio formato da Ranucci, 2° pilota, Mario Garelo, radiotelegrafista, Vitale Zacchetti, motorista, il rosso idrovolante con due motori Isotta Fraschini ASSO 500 lasciò Sesto Calende il 3 novembre. Raggiunta Genova, proseguì per Gibilterra, ma nel tratto successivo fu costretto ad ammarare e a farsi rimorchiare sino a Casablanca. Riparati i danni, i quattro aviatori decollarono per le Canarie dove furono investiti da una tempesta che danneggiò l'apparecchio in modo tale da costringere Casagrande ad abbandonare l'impresa. L'*Alcione*, smontato, fu fatto rientrare a Sesto Calende. (4) Eloquenti sono le trascrizioni degli scali, le date e gli orari che appaiono sulle pagine del libretto di volo dell'R.T. Garelo.

Vedi capitolo (I) Servizi postali.



Anno 1925

DATA		VOLO ESEGUITO		TIPO	SCOPPO	DEL VOLO	FIRMA DEL COMAND. DI CAMPO		NOTE
Giorno	Mese	Durata	Altezza	APPARECCHIO	Campo e ora di partenza	Campo e ora di arrivo	di partenza	di arrivo	NOTE
16	Sett.	35' 41"	200	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
17	"	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
18	"	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
19	"	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
20	Nov.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
21	Nov.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
22	Nov.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
23	Nov.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
24	Nov.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
25	Nov.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
26	Nov.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
27	Nov.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
28	Nov.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
29	Nov.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
30	Nov.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
1	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
2	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
3	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
4	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
5	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
6	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
7	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
8	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
9	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
10	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
11	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
12	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
13	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
14	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
15	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
16	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
17	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
18	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
19	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
20	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
21	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
22	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
23	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
24	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
25	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
26	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
27	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
28	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
29	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
30	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			
31	Dic.	1.40	3500	S.55	Collaud. 11.30	11.30			

Libretto di volo del serg. Mario Garelo aperto alla pagina del raid dell'Alcione: 16/17 ott. Sesto Calende. 3 nov. Sesto Calende-Genova. 4 nov. Genova-Barcellona. 11 nov. Barcellona-Los Alcazares (Cartagena). 17 nov. Los Alcazares-Gibilterra. 19 nov. Gibilterra-Casablanca, 29 nov. (...) -Las Palmas-Casablanca. (Archivio Giancarlo Garelo)

il perché di un disastro

A differenza dell'I-SAAV, equipaggiato con motori Isotta Fraschini ASSO 500, gli aerei S.55 C della Aero Espresso furono muniti di motori Lorraine Dietrich V-12. «Motore maledetto» lo apostrofa Giuseppe D'Avanzo nel suo ultimo libro *I lupi dell'aria* (5) di cui alcuni episodi sono qui in sintesi riferiti. L'Isotta Fraschini doveva smaltire dai suoi magazzini un buon numero di motori costruiti durante la guerra, su licenza dell'industria francese Lorraine Dietrich. «Il primo S.55 C commissionato si era schiantato subito dopo il decollo a causa di una piantata di motore, con la morte di tutti gli occupanti». Così dice il D'Avanzo. Ma una lettera de "Il tuo vecchio Alessandro" ad un "Carlo carissimo" del 20 novembre 1925, su carta intestata «SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA / (SIAI) / Cantiere Idroscalo / Sesto Calende / Direzione» (Archivio Assoc. Lavoratori Anziani Gruppo SIAI Marchetti), chiarisce il fatto di cui sopra precisando che il disastro è da attribuirsi ad una falsa manovra in fase di decollo che causò il ribaltamento dell'apparecchio e la conseguente morte dell'ing. Giovanni Boyer. Gli altri occupanti, usciti dai rottami e aggrappati ad un'ala erano: il conte Roberti con

una gamba fratturata e, nella stessa condizione, il radiotelegrafista, l'ing. Schiatti con una ferita al polso ed il pilota Menegalli incolume.

"Il tuo vecchio Alessandro" è l'ing. Marchetti - allora quarantenne - che con dovizia di particolari analizza l'incidente: «La causa fu questa: ogni apparecchio dell'A.E.I. (Aero Espresso Italiana) può essere caricato con un diverso centraggio di pesi a seconda che il carico è costituito di tutti passeggeri [...] o tutte merci [...] o tutta benzina [...]. A ognuna di queste combinazioni corrisponde una particolare posizione del baricentro che potrebbe non essere sempre ottima se non fossero previsti a portata del pilota mezzi adatti per correggerla aerodinamicamente con l'adatta inclinazione dei piani di coda (stabilizzatori, ndr). Questi sono comandati da due congegni: uno per la regolazione anzidetta che si manovra in partenza [...] l'altra è la solita manovra che serve per tutte le evoluzioni ed è continuamente azionata dal pilota per tutte le esigenze di volo (volante). [...] Il pilota era quel Menegalli di cui ti parlai, pilota audace anche troppo in volo ma che provenendo dagli apparecchi terrestri ed essendo passato a idrovolanti nel

nostro scalo, aveva delle lacune di esperienza che oggi finalmente ha colmato, a costo di una irreparabile sciagura. Egli ha la fobia del pilotare a sinistra dove normalmente in tutti gli aeroplani è il posto del capo pilota.

Questo posto è anche sui nostri a sinistra mentre a destra vi è quello dell'aiuto pilota il quale dispone del controllo degli apparecchi normali di guida come il capo pilota, ma non del dispositivo di centraggio iniziale (stabilizzatore). [...] Il Menegalli dunque sedeva al posto dell'aiuto pilota e non aveva sottomano il dispositivo di cui sopra. Appena avviati i motori, mentre andava acquistando velocità ha subito inteso che era necessaria la correzione iniziale del suddetto dispositivo perché l'apparecchio dichiarava un eccessivo peso in avanti [...] Ciò nondimeno egli ha insistito nel mantenersi in accelerazione convinto che con la forte velocità sarebbe ugualmente riuscito a mettere l'apparecchio in linea ascensionale. Ha insistito tanto che aveva raggiunto una velocità fortissima senza riuscire nella manovra. A questo punto ha commesso un tragico errore: per una questione di puntiglio e di amor proprio ha dato una solenne strapata di richiamo alle leve sotto la

AERO ESPRESSO ITALIANA S.A.

Fu fondata nel 1926 a Roma per gestire la linea aerea Brindisi-Atene-Istanbul, patrocinatore il conte Giuseppe Volpi di Misurata. Per il trasporto di passeggeri, posta e merci, in accordo con i governi greco e turco che pretesero non pochi privilegi: salvaguardia militare, personale delle due nazioni, servizi postali privilegiati e tasse aeroportuali. Da parte italiana, in considerazione delle sovvenzioni elargite, fu preteso un trasporto gratuito di posta per 5.000 kg all'anno oltre a 10.000 kg in forfait per un milione di lire. Una flotta di 6 S.55 iniziò il servizio il 1° agosto dello stesso anno con un volo sperimentale di un S.55 C, pilotato per l'occasione da Umberto Maddalena.

Da settimanali, i voli furono intensificati e dallo stesso idroscalo vennero estesi a Valona in Albania e, nella linea primaria, fu inclusa anche Patrasso. In seguito, per lo scarso traffico, in considerazione che il Ministero di fronte al non indifferente sussidio elargito alla società non intendeva proseguire con forti somme, furono rallentati i voli e sostituiti gli S.55, i cui motori Lorraine avevano dato non pochi grattacapi, con i più economici Dornier Wal. La società fu assorbita il 1° giugno del 1934 dalla SAM, che passava poi all'Ala Littoria. Questa società ampliava il lavoro aereo nel Mediterraneo estendendo le linee a Roma, Siracusa, Malta, Tripoli. Sino ad arrivare a Rodi con la linea orientale. (48)

Idroscalo civile di Brindisi. Gli impianti dell'Aero Espresso Italiana.



SOCIETÀ AEREA MEDITERRANEA

Fu fondata nel 1928 a Roma con il preciso scopo di collegare con i servizi aerei le nostre isole e di essere presente sulle rotte del bacino mediterraneo. La società era a partecipazione statale, con un capitale sottoscritto per 7 milioni e duecentomilalire dal Ministero dell'Aeronautica e per 300 mila lire dalla S. A. M. Fu elevato poco dopo di altre 300.000, con l'entrata della Isotta Fraschini. Parte del contributo del Ministero veniva dato sotto forma di velivoli, più un sussidio di un tanto per chilometro.

Il primo presidente fu il generale Francesco De Pinedo, che inaugurò la linea Ostia (Roma)-Terranova Pausania (Olbia) il 21 aprile dello stesso anno. L'anno successivo, in dicembre, fu inaugurata la linea Ostia-Cagliari-Tunisi e qualche giorno dopo la Palermo-Tunisi.

La flotta iniziale di idrovolanti era composta dagli S.55 I-AABF e I-ABOR, i primi due "P" dopo i prototipi militari presentati al concorso del 1923. Seguirono I-ACNO e I-AABE e dal 1929 I-NDRA, I-MERO, I-NACO, I-SILI, I-TACO, I-RZIO, I-STRO, I-BICO. Negli anni successivi, presidente Umberto Klinger, la SAM si estese con altre linee nel Mediterraneo Sud-Orientale, sostituendo i primi idrovolanti con gli S.66 e i terrestri S.71 e Junkers. Nel 1934 la SAM veniva assorbita nella compagnia nazionale Ala Littoria. (49)



quale l'apparecchio già velocissimo ha reagito con un balzo gigantesco, come un sasso che fa piastrella lanciato sull'acqua [...] ritoccando acqua di prua ancora più veloce due o trecento metri più in là. Qui fece piastrella rimbalzando [...] alla terza piastrellata la prua dello scafo in cui era il Boyer si è sfondata sotto l'urto, l'acqua precipitando con estrema violenza, come un pistone ha fatto esplodere la cabina, l'apparecchio ha girato su sé stesso, ha schiantato l'altra cabina dove era Roberti e poi si è capovolto faccia in avanti rimanendo a galla con l'ala che è per conto proprio un grande galleggiante».

Riprendendo quanto narra il D'Avanzo: «Pronti che furono, i cinque S.55 dell'Aero Espresso, dal febbraio del 1926, da Sesto Calende raggiunsero la base d'armamento dell'idroscalo O. Pie-

la linea aerea del levante non poteva nascere peggio

rozzi di Brindisi. Successivamente altri due aerei andarono perduti. Il primo in un ammaraggio di emergenza nella laguna di Venezia dove urtò un relitto galleggiante; il secondo, dopo un ammaraggio di fortuna, subì diversi cambi di motori ed infine, qualificato come portatore di jella, fu inviato alla demolizione».

Ecco le sigle degli S.55 dell'AEI, in ordine con le matricole: I-ABOR (10501) distrutto per incidente nel 1927; I-ACNO (10502) stessa sorte nello stesso anno; I-ADIM (10503) distrutto ad Atene nel 1926; I-AFER (10504) stessa sorte; I-AGRO (10505) ex della SISA, demolito nel 1934; I-ALTA (10506) ex SISA, fuori uso nel 1929; I-AMES (10507) distrutto nel 1927. Del 10508 non si ha la sigla; potrebbe essere il primo del 1925 schiantatosi sul Lago Maggiore al decollo. (Elaborazione Gregory Alegi)

C'è da porsi la domanda: «Come mai, per questa fornitura di aerei per la AEI, si continuò ad usare i Lorraine con le conseguenze riscontrate, quando già esistevano gli ASSO 500?»

Seguendo sempre il D'Avanzo, ecco infine la conclusione. La società, dopo aver perso metà flotta ancor prima di iniziare l'attività di linea, ricorse a Umberto Maddalena che, da esperto, organizzò

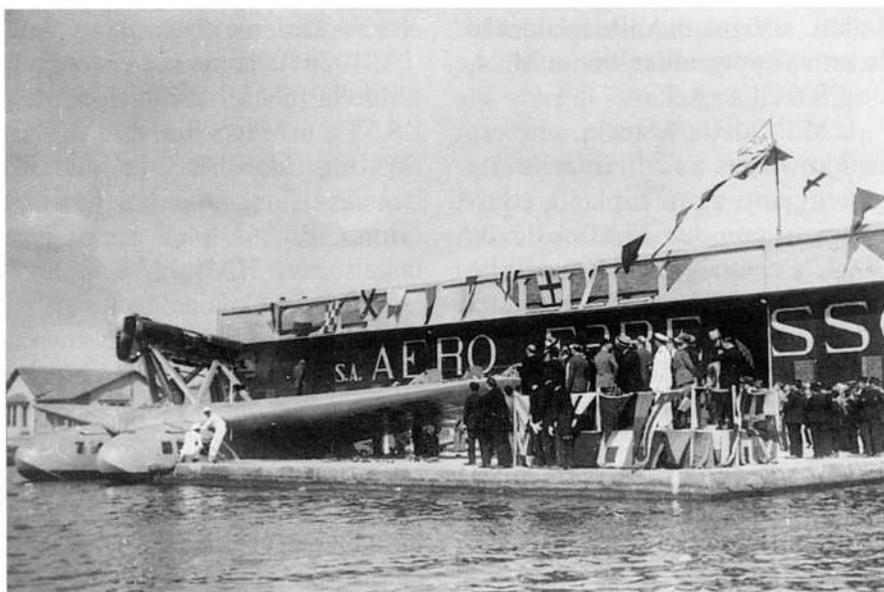
dei gruppi di tecnici della Isotta Fraschini e della SIAI con piloti di sua fiducia e richiese il trasferimento di altri tre S.55. Il 19 giugno con l'I-AFER fu compiuto un volo di ricognizione di linea, proseguendo con la messa a punto dei motori per i quali Maddalena pretese l'invio di tecnici francesi. Completata l'organizzazione logistica delle basi del Falero di Atene e di Buyuk-Deré presso Istanbul, con una cerimonia inaugurale il 1° agosto si dava inizio alla linea aerea "Aero Espresso del Levante".

Umberto Maddalena compì con l'I-AMES il primo tratto sino ad Atene. Da qui, il servizio fu prolungato sino a Istanbul con l'I-AGRO pilotato dall'ing. Perucato, mentre l'I-AFER era pronto per il rientro Istanbul-Atene, pilotato dall'ing. Berardi.

In un primo tempo si esercitò solo il servizio postale ed in seguito anche quello passeggeri.

Maddalena ritornò ai suoi impegni militari mentre l'Aero Espresso del Levante proseguì, bene o male, la sua attività e, come conclude il D'Avanzo: «Ma dopo qualche settimana cominciò l'ondata montante dei ritardi e delle cancellazioni ed entro l'inizio dell'autunno i tre restanti S.55 erano andati distrutti conseguentemente ad ammaraggi dovuti a perdite di potenza».

L'I-AMES all'idroscalo dell'Aero Espresso Italiana di Brindisi, pronto per la partenza per Atene, alla presenza delle autorità per l'inaugurazione della linea. (da "Le Ali della Rondine")



l'aeronautica militare prova e adotta l'S.55

Oltre ai *Consigli per viaggiare in aereo* Otello Cavara riporta nella sua Guida (6) la cronaca dell'inaugurazione della linea: «L'avio-linea da Brindisi a Costantinopoli fu inaugurata in una domenica d'agosto del 1926. Per Brindisi l'avvenimento risuonò come se si fosse inaugurato un tronco ferroviario o un nuovo acquedotto. Musiche, cortei, manifesti, discorsi, andirivieni di motoscafi, di velieri, di barche, di rimorchiatori. I filatelici presero d'assalto l'ufficio postale organizzato per la circostanza nell'idroscalo. I francobolli creati per l'avio-linea (etichette erinofile, ndr) divennero cimeli rari e ricercati purché timbrati con la data del giorno inaugurale. [...] Il velivolo salpatò dall'Italia lascia nell'acqua una scia di fiori: i fiori con cui le fanciulle brindisine gli avevano coperto le ali intanto che il vescovo impartiva la benedizione. Non a caso il volo s'iniziò innanzi alla colonna romana che segnava il termine della via Appia. Il volo dell'ala tricolore - dissero gli oratori - è la continuazione dell'arteria romana verso l'oriente».

Vedi capitolo (II) Servizi postali.

Il Ministero dell'Aeronautica, avendo in carico diversi S.55 con sigle civili, non aveva perso d'occhio i progressi di questo idrovolante e l'aveva nel frattempo ripreso in esame per uso militare. Infatti, a Vigna di Valle iniziarono le prove comparative tra un M.24, un CS.6 ed un S.55.

L'M.24 della Macchi, che era un idrovolante a scafo centrale con galleggianti alari, biplano, equipaggiato con due FIAT A 12 da 300 CV centrali in tandem, risultò avere un decollo molto lungo, data la sua pesantezza. Il CS.6 delle Officine Aeronautiche del Cantiere Navale Triestino di Monfalcone, era un trimotore di difficile manovrabilità. Incaricati delle prove furono i tenenti piloti Borra, Ambrosini e Gallo, comandati dal capitano Penzo.

Questi idrovolanti parteciparono alle manovre aeronavali di Palermo. Provenienti da Vigna di Valle, il CS.6 si fermò a Paola in Calabria per un'avaria, l'M.24 a Palermo ammarò lungo e investì alcune barche, causando vari danni. L'S.55, pilotato dal ten. Gallo e dal mar. Ilo Macchia, con l'aviere motorista Alberi e l'av. scelto montatore Campanelli, fu il solo a compiere alcune missioni combinate con le manovre navali, sino allo sbiellamento di un motore. Successivamente, sostituiti i due motori con gli Isotta Fraschini ASSO 500, apportate alcune modifiche e allargati gli scafi, il 17 luglio del 1927 ebbero termine le prove e l'S.55 fu giudicato il migliore tra gli idrovolanti esaminati. (7) (8)

Anche in considerazione di tali risultati, negli anni 1926/27 il Ministero ordinò un primo lotto di 15 esemplari dalle matricole militari 45012/23-45040/42/43, di cui gli ultimi due diverranno i Santa Maria I e II. Nel frattempo, in due riprese, tra ottobre e dicembre del 1926, Alessandro Passaleva coadiuvato dall'ing. Schiatti, con una di quelle macchine conquistava 14 primati mondiali di velocità, altezza, carico e distanza.

Il 1926 fu, come si è visto, l'anno della piena riabilitazione dell'S.55 e nel dicembre di quell'anno l'ing. Marchetti, soddisfatto dei risultati, così scriveva al comm. Protto, vice presidente della società SIAI:

«Egregio Comm. Protto

Il promesso programma di riabilitazione del nostro S.55 è gloriosamente compiuto. La prudenziale diffidenza che io le conosco per questo apparecchio, dopo le passate traversie, può disarmare tranquillamente. L'S.55 sarà superato da altri nostri migliori, ma oggi è

tutt'ora insuperato come rendimento da tutti i suoi concorrenti. Sono veramente soddisfatto di essere riuscito in questa affermazione che riunisce elementi...tori (? ndr) anche di non competenti dei particolarismi del nostro lavoro. L'S.62 debutta [...].

La saluto lieto e soddisfatto nel suo indubbio compiacimento e la prego di gradire i più felici auguri pel nuovo anno [...].».

A. Marchetti 31/12/26

Dalla lettera autografa riprodotta sul volume *Sesto Calende - Porto di Cielo* di A. Varalli. (15)

L'interessamento dell'Aeronautica Militare per gli S.55 M lo si dovette in gran parte a Italo Balbo, da poco sottosegretario dell'Aeronautica, che non disdegnò di servirsene, di procedere subito al suo pilotaggio e di possederne uno per uso personale.

A questo proposito, il gen. di S.A. Briganti narra quanto segue: «Italo Balbo era un uomo dinamico che amava muoversi continuamente per l'Italia. Il 1° gennaio 1927 intendeva trascorrerlo a Taranto [...]. Era arrivato da alcuni giorni a Vigna di Valle il primo S.55 sul quale avevo volato dapprima con il cap. Penzo e poi da solo. Il mattino, Penzo portò l'aereo a Ostia perché si doveva partire da quell'idroscalo [...] e per Taranto si partì l'indomani.

Come ho già spiegato, io avevo fatto due soli voli con l'S.55, quello con Penzo e quello da solo. [...] Arrivato a Napoli, Balbo volle scendere per salutare un amico. Ero un po' preoccupato di dover guidare per la prima volta un grosso bimotore e per di più di dover scendere e ripartire nel porto di Napoli, ma tutto andò bene [...]. Arrivammo a Taranto alle 11. Ad attendere Balbo c'era-

L'ex "Alcione",
ribattezzato "JAHU",
in fase di rifornimento.
(Archivio G. Garello)



no [...]. Balbo descrisse loro le meraviglie dell'aereo e li invitò a provarlo. Così si imbarcarono tutte le autorità presenti e decollai con 16 persone a bordo». Così il generale Alberto Briganti nel suo libro *Oltre le nubi il sereno*. (9)

In considerazione che l'S.55 esigea ai suoi comandi la presenza di due piloti, qualche tempo prima di passare alle stampe questo libro ebbi a chiedere al vecchio generale se ricordava chi avesse avuto al suo fianco in tale episodio. Quasi centenario, non si ricordò del suo secondo di allora. Bonificandogli la dimenticanza, suppongo potesse essere un sottufficiale di quelli che in gergo aviatorio chiamavano "manici", di cui non pochi alti gradi non disdegnavano che in volo sedessero al loro fianco. Vedi la composizione di alcuni equipaggi delle Crociere Mediterranee, nonché l'esempio del serg. magg. Ireneo Moretti che le compì tutte quale secondo pilota: 1^a (uff. pil. sconosciuto), 2^a (col. Collalti), 3^a (ten. Calò Carducci), 4^a (cap. Biani).

L'apparecchio con i suoi piloti si trattenne a Taranto sino al 5, effettuando diversi voli propagandistici, per rientrare poi a Vigna di Valle. In seguito Briganti divenne, per un periodo di tempo, aiutante di volo di Balbo.

una trasvolata atlantica durata otto mesi

Nella primavera del 1926 la SIAI si sentì richiedere dal comandante brasiliano Joào Ribeiro De Barros un S.55 equipaggiato per una traversata atlantica. Impegnata nella prima grossa fornitura militare, la SIAI avrebbe potuto consegnare un esemplare nuovo con ritardo, rispetto al progettato volo atlantico. La società offrì allora a De Barros l'*Alcione* che, con alcune modifiche, avrebbe potuto soddisfare i requisiti della trasvolata.

Furono cambiati gli scafi con elementi più robusti, sostituiti i motori, ingranditi i serbatoi del carburante, apportati altri miglioramenti. Riverniciato di rosso, il rinnovato *Alcione* fu nuovamente varato, nel mese d'agosto, nello scalo SIAI-SAVOIA di S. Anna con la sigla I-BAUQ ed il nome "JAHU", in onore della città di origine del suo comandante. Quale motto augurale, sullo scafo destro si scrisse "VOU ALI" (vado lì) e su quello sinistro "JA VOLTO" (e ritorno). (10) (11)

Il 13 ottobre De Barros, con il capitano Newton Braga, navigatore, il sottotenente Arthur Cunha, 2° pilota e Vasco Cinquini, meccanico, decollava da Sesto Calende per Genova, donde ripartiva il giorno 17. Dopo 5 ore di volo, per noie ai motori, De Barros fece ammarare lo JAHU nelle acque del golfo di Valenza nei pressi di Alicante e, poiché a quei tempi non c'erano piani di volo annunciati passaggi, arrivi e partenze,

la polizia spagnola arrestò i quattro considerandoli naviganti abusivi. Chiarito l'equivoco grazie all'ambasciatore brasiliano e, rimessi in libertà, subito si misero al lavoro per riprendere il volo verso Gibilterra. Il 25 ottobre giunsero a Puerto La Luz nelle Canarie, dove ebbe inizio una serie di nefasti eventi tanto da mettere in dubbio il proseguimento dell'impresa. Il tratto verso Puerto Praia fu coperto in due tempi a causa di noie ai motori, con una sosta forzata alle isole Fogo (Capo Verde) dove gli scafi subirono seri danni e, rimanendo in attesa della stagione più propizia per riprendere il volo, fu necessario attendere sei mesi. Qui sorsero delle divergenze tra De Barros e Cunha, che fu sostituito con il sottotenente Joào Negrao, mentre Braga si trovava in Italia per reperire pezzi di ricambio.

Dopo questa lunga sosta, il 28 aprile la navigazione riprendeva alla volta di Fernando de Noronha, ma dopo poco più di 13 ore un guasto ad un'elica costrinse lo JAHU all'ammarraggio in pieno Atlantico, fortunatamente sulla rotta marittima delle navi da e per l'America del Sud. Con l'aiuto della nave italiana *Angelo Tosi*, che rimorchiò l'idrovolante, questo entrò nel porto di Noronha dove attese da Recife una nuova elica. Dopo gli scali di Natal, Recife e Salvador, l'avventuroso viaggio dello JAHU si concluse il 5 luglio con l'arrivo a Rio de Janeiro.

Il primo agosto fu trasferito sulle acque del lago Santo Amoro di San Paolo ed in settembre fu donato al Museum de Aeronautica di San Paolo dove ancora è conservato. Lo si può ammirare, quale unico esemplare di S.55 al mondo, se si ha la fortuna di trovare il custode, come hanno narrato Italo Battioli e Dino Selerandi su *Ali Antiche* (12) i quali, nell'estate del 1989, con non poca fatica ebbero la gioia di ammirarlo.

Vedi capitolo (III) Servizi postali.

De Pinedo, i due Santa Maria, un difficile decollo, un incendio, un naufragio

Il colonnello Francesco De Pinedo, che nel 1925 aveva compiuto il raid di 55.000 km Roma-Melbourne-Tokyo-Roma con un S.16 ter battezzato *Gennariello*, assistito dal mar. Ilo Ernesto Campanelli, motorista ed aiuto pilota, sottopose al Ministro dell'Aeronautica un progetto - rivelatosi poi alquanto prematuro - per un giro del mondo. Il primo mezzo scelto, in fase di collaudo subì un disastro che causò la morte del suo secondo, il maggiore Luigi Conti, mentre lo stesso De Pinedo ne uscì alquanto malconcio.

Il Capo di Governo e Ministro dell'Aeronautica, Mussolini, lo consigliò di limitare il suo progetto ad una traversata atlantica, onde portare il saluto della madrepatria agli italiani che vivevano sul continente americano. Ridimensionato il primo proposito, De Pinedo si mise allo studio delle rotte per il volo nelle due Americhe. Scelse l'apparecchio più affidabile per superare l'Atlantico e come compagni di volo il capitano Carlo Del Prete, quale secondo pilota e navigatore e, Vitale Zaccchetti, come motorista. Con loro iniziò le prove ed i collaudi con l'S.55 assegnatogli, che battezzò *Santa Maria* per onorare la caravella di Colombo. In considerazione di questo, per parecchio

tempo gli S.55 furono chiamati *Santa Maria*.

L'apparecchio era il 15° del lotto commissionato dal Ministero (N/C 10015 - MM 45043). Trasferito a Elmas (Cagliari) l'8 febbraio del 1927, il 13, completati i rifornimenti, il *Santa Maria* decollava per Kenitra, prima tappa di un viaggio di 43.000 km. Sino a Bolama li accompagnò il maresciallo pilota Degli Innocenti, quale aiuto prima della traversata atlantica. Le cronache dell'impresa aviatoria sono ricavate da quanto descritto dallo stesso De Pinedo nel suo libro *Il mio volo attraverso l'Atlantico e le due Americhe*. (13) (14)

Nello stesso giorno del decollo da Elmas, il *Santa Maria* ammarava a Kenitra e l'indomani a Villa Cisneros, dove nella notte decollava per Bolama, giungendovi la mattina del 15. Da qui, De Pinedo e compagni avrebbero dovuto compiere il gran balzo sull'Atlantico. Purtroppo i molteplici tentativi di decollo fallirono per ben due giorni a causa del carico, della "calma piatta" del mare e del gran caldo che faceva bollire l'acqua del radiatore. In considerazione di ciò, i tre decisero di cambiare luogo di partenza. Ridotto il carico al minimo puntarono a Nord, prima a Dakar poi il



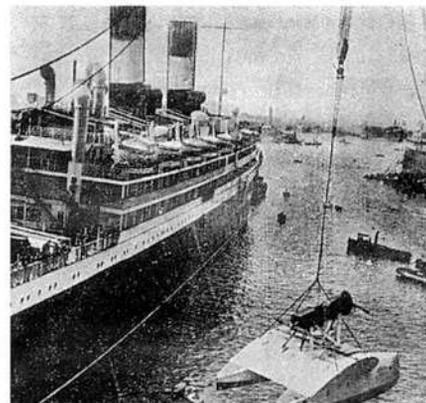
Castello motore del "Santa Maria" sul piazzale dello scalo dello stabilimento S. Anna di Sesto Calende.

19 a Porto Praia. Durante la sosta in quest'isola dell'arcipelago di Capo Verde, De Pinedo poté vedere l'S.55 di De Barros e così descrisse l'incontro sulle pagine del suo libro: «...sulla spiaggia c'era il JAHU, apparecchio simile al nostro, acquistato da un brasiliano e che era colà fermo da circa tre mesi a causa di difficoltà incontrata per decollare e delle avarie subite, tirando in secco l'apparecchio».

Alle ore 1.00 del 23 il *Santa Maria* affrontava l'Atlantico e il pomeriggio dello stesso giorno aveva già coperto due terzi dell'oceano. Superata l'isola di S. Fernando di Noronha, a causa di un forte vento contrario che avrebbe prosciugato i serbatoi, fu invertita la rotta per ammarare nelle vicinanze dell'isola, a fianco dell'incrociatore brasiliano *Barroso*.

Da S. Fernando di Noronha ripartirono il 24 per Natal e di seguito per Pernambuco e Bahia, per essere a Rio de Janeiro il 28 ed il 2 marzo a Buenos Aires, a conclusione della prima parte di questa crociera in cui furono percorsi 13.600 chilometri. Qui il velivolo fu revisionato e furono sostituiti i motori per essere pronti, il 13 marzo, ad iniziare la seconda parte del raid. Gli aviatori, trasferitisi a Montevideo, due giorni dopo lasciavano l'oceano per inoltrarsi all'interno del continente, seguendo il corso del Rio Paraguay. Proseguendo a Nord, toccarono Paranà, Asuncion, S. Luiz de Caceres, Guaiara Mirim, Manaus e Parà il 21.

A Parà, sul parallelo dell'equatore, il *Santa Maria* rivide l'Atlantico e, dopo una sosta di alcuni giorni, sostituita un'elica ed



Il *Santa Maria II*, senza ali e impennaggi di coda, viene issato sulla motonave "Duilio" in partenza per New York.

Mappa della Crociera delle due Americhe, 44 scali, 43.820 km compiuti da De Pinedo, Del Prete e Zacchetti. (dal volume "Il mio volo attraverso l'Atlantico e le due Americhe")



effettuate alcune riparazioni, ripartì per il Nord. Il 25 fu a Georgetown, successivamente a Pointe-a-Pietre (Isola Guadeloupe), il 27 a Port-au-Prince, il 28 all'Avana. Dopo le tappe nell'America Centrale, il 29 marzo il *Santa Maria* posò gli scafi nel mare degli Stati Uniti d'America. La prima città statunitense fu New Orleans, poi Galveston, dove arrivano e ripartono il 2 aprile per S. Antonio. Da qui a Hot Springs il 4 ed a Roosevelt il 6, dove il *Santa Maria* fu distrutto da un incendio. Da notare che questa tappa fu un ripiego in quanto De Pinedo avrebbe voluto, da Hot Springs, portarsi a San Diego in California ed ammarare nell'Oceano Pacifico. Il suo programma di volo negli Stati Uniti e Canada era: San Diego, San Francisco, Seattle e poi Malta (Montana), Chicago, Quebec, New York, Terranova, per procedere poi al secondo balzo attraverso l'oceano sino alle Azzorre e rientrare in Italia.

Purtroppo la sosta a Roosevelt Lake fu fatale per il *Santa Maria* a causa della distrazione di un ragazzo che accese la sigaretta durante il rifornimento, propagando le fiamme al glorioso apparecchio del quale, dopo qualche ora, non rimanevano che alcuni legni bruciacchiati. Dall'Italia, alla notizia del disastro, Italo Balbo telegrafò a De Pinedo che il Capo del Governo aveva dato subito l'ordine di approntare un secondo velivolo. Il nuovo S.55 fu l' "MM 45042", immatricolato prima di quello bruciato, che fu battezzato *Santa Maria II* con il motto "Post fata resurgo".

A Sesto Calende, lavorando senza sosta, approntarono le modifiche "atlantiche" all'apparecchio ed il 18 aprile fu portato in volo a Genova da Sandro Passaleva. Dopo che furono smontate le ali e gli impennaggi di coda, venne issato sul *Duilio* che il 20 salpava da Genova, per sbarcarlo il 30 a New York. Con il *Duilio*, che aveva portato il nuovo *Santa*

Maria, erano giunti anche un ingegnere e alcuni operai montatori della SIAI.

Dopo 32 giorni dal disastro, il *Santa Maria II* prendeva il volo. Sarebbe stata intenzione di De Pinedo ritornare sul luogo dell'incidente e proseguire per il Pacifico, ma dall'Italia giunse l'ordine di ritornare a New Orleans e riprendere la rotta atlantica. Da New York, l'8 maggio, quale volo officina, si recarono a Boston, per rientrare il 9 a New York e ripartire per Norwalk e Filadelfia l'11, il 12 erano a Charleston e il 13 a Pensacola e nei giorni seguenti a New Orleans poi Memphis e Chicago. Il 17 erano a Montreal, il 18 a Quebec e il 19 a Shippegan e, ultimo scalo nelle Americhe, il 20 a Trepassey.

Il 23, fidando nella buona sorte, il *Santa Maria II* decollava verso le isole Azzorre. Dapprima l'idrovolante incontrò un vento moderato poi fitta nebbia tanto che, per superarla dovette elevarsi parecchio di quota dove un forte vento contrario ridusse la velocità di due terzi con un consumo enorme di carburante. Fu così costretto a ridiscendere di quota e ad un certo punto ad ammarare, malgrado le cattive condizioni del mare, a poche ore di volo da Horta.

Aiutati da un veliero da pesca portoghese, De Pinedo ed i suoi due compagni lottarono assieme all'equipaggio del veliero per due giorni con il mare agitato, finché il piroscampo *Superga*, giunto sul posto, riuscì non senza fatica a rimorchiare l'idrovolante sino ad Horta.

(Dichiarazione del comandante del *Superga* R. Bianchi)

«*Rintracciato l'idrovolante Santa Maria alle 7.45 a.m. del 26 maggio 1927 Anno V a rimorchio del veliero portoghese Infante de Sagres in Lat 40° N Long 30° 13 W. Si imbarca il colonnello A.A. De Pinedo, ing. Del Prete, mot. Zacchetti. Sistemato il cavo del rimorchio all'idrovolante, alle 3.45 p.m. si inizia la navigazione*

per raggiungere Horta. Mare agitato, vento forte, seguiamo continuamente varie rotte obbligate per la salvezza dell'apparecchio. Alle 8 del 30 maggio 1927 davanti Horta si lascia l'apparecchio sbarcando l'equipaggio».

Portato l'apparecchio a secco, oltre agli alettoni di profondità non risultarono altri danni di rilievo. Malgrado aver sopportato sette giorni di rimorchio con mare agitato, l'idrovolante aveva resistito egregiamente, anche se aveva imbarcato acqua in cabina e negli scafi. Dopo le richieste telegrafiche fatte a bordo del *Superga*, il 2 giugno arrivò da New York il *Conte Biancamano* che sbarcò i tre montatori che avevano già, il mese prima, assemblato il *Santa Maria II*. E, nello stesso giorno, il *Conte Rosso* da Napoli con i timoni di ricambio e gli alettoni. Ancora con il piroscampo *Colombo* giunse il 7 giugno il piano fisso di coda. Con questo elemento l'apparecchio era nuovamente pronto al volo. Il 10 giugno, l'equipaggio ripartì per portarsi al punto dell'ammarraggio forzato e poi, invertire la rotta per Ponta Delgada e proseguire l'11 per Lisbona. Da qui, il 13 decollò per Barcellona ed il 16 giugno, lasciate le acque spagnole, l'ultimo balzo per Roma.

Al Lido di Ostia, il Capo del Governo, Mussolini, le maggiori autorità civili e militari erano ad attendere l'arrivo del *Santa Maria*. Si concludeva il raid di 43.820 km, 44 scali in 279 ore 40 minuti di volo. Il 23 dello stesso mese, De Pinedo, dall'idroscalo di Ostia, portava in volo l'apparecchio a Desenzano per rendere omaggio a Gabriele D'Annunzio ed il giorno dopo riportava a Sesto Calende il *Santa Maria* nel cantiere dove era stato costruito.

Vedi capitolo (IV) Servizi postali.

un idrovolante per Italo Balbo

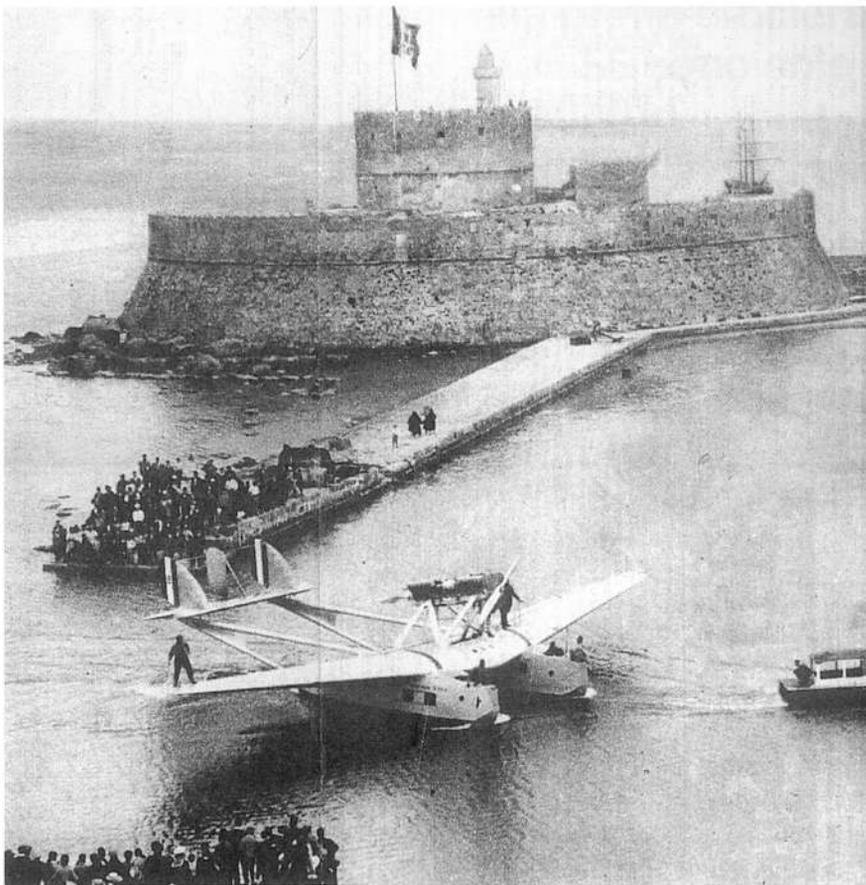
Il *Santa Maria* fece ancora qualche comparsa propagandistica ed a fine settembre, in occasione della coppa Schneider, proveniente da Roma, posò gli scafi nella laguna di Venezia a fianco dei giardini.

De Pinedo, l'anno successivo al raid, pubblicava la cronaca dell'impresa: *Il mio volo attraverso l'Atlantico e le due Americhe*. (13)

Con la nomina a sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, a Italo Balbo fu assegnato un aereo di rappresentanza per i suoi spostamenti. Il 21 aprile 1927 il maggiore Mario Infante ed il tenente Stefano Cagna trasferirono l'S.55 I-AASZ (N/C 10521) del Ministro dell'Aeronautica da Sesto Calende a Vigna di Valle. Interessante è stata la longevità di questo idrovolante che fu uno degli ultimi S.55 ad essere demolito (marzo 1940) dopo tredici anni di onorato servizio.

Vedi capitolo (V) Servizi postali.

Il 24 aprile, lo stesso apparecchio I-AASZ pilotato dal cap. Pier Luigi Penzo e dal secondo pilota Stefano Cagna, con il motorista Alessandro Bisati, l' R.T. Mario Garelo e l'aviere scelto Fiorenzo Barino, trasportava Italo Balbo, l'on. Gaetano Polverelli del "Popolo d'Italia", Umberto Klinger (che diverrà poi l'uomo guida dell'aviazione commerciale italiana), il magg. Crugnola del Genio aeronautico, il cap. Mecozzi e l'allievo ufficiale Lino Balbo (suo nipote) in una crociera d'ispezione alle basi aeree mediterranee. (16) Erano seguiti da un idrovolante Dornier Wal "Marina 1°", pilotato dal col. Aldo Pellegrini e dal secondo pilota Danilo Barbicinti. Da Vigna di Valle i due apparecchi si portarono a Lero, successivamente a Rodi quindi a



Tobruk, luogo nefasto e fatale per Balbo tredici anni dopo.

Da questo idroscalo, Balbo e la commissione d'ispezione procedettero con aerei terrestri alla visita delle basi interne della Cirenaica poi, nuovamente con gli idrovolanti, arrivarono a Bengasi e Tripoli. Dopo l'ispezione i due idro rientrarono il 7 maggio a Vigna di Valle.

Intanto, mentre alla SIAI si procedeva al lavoro per l'ordinativo ministeriale degli S.55, si volle dimostrare alle autorità aeronautiche, che avevano bocciato il primo esemplare dell'S.55, la capacità della società di allestire un aereo dalle caratteristiche al tempo desiderate. Nel settembre del 1927 a Sesto Calende volò l'S.63, identico al 55, ma con un solo scafo centrale. Il successo in atto dell'S.55 rese però superflua la sua adozione.

Il 21 aprile 1928 veniva inaugurata la linea Roma (Ostia) -Terranova Pausania (Olbia)-Cagliari, gestita dalla S.A.M. (Società

L'I-AASZ viene trainato nel porto di Rodi durante la crociera d'ispezione di Balbo alle basi aeree del Mediterraneo.

Aerea Mediterranea), costituita lo stesso anno con una flotta di alcuni S.55 P dalle matricole militari: l'MM 97 siglato I-AABF (N/C 10510) che raggiunse il limite delle ore nel settembre del 1933, l'MM 98 I-AABG (10511) distrutto nel 1931 ed in seguito l'MM 119 diventato I-OLCO, distrutto nel 1930.

Tra i piloti: Carrà, Picomio, Macciotta, Savarese e Guizzoni. Alla presenza di autorità civili, militari e del sottosegretario dell'Aeronautica Italo Balbo, un S.55 con passeggeri, per dare maggior lustro all'avvenimento, e un S.59 pilotato da De Pinedo - presidente della società - si innalzarono dall'idroscalo di Ostia e, dopo una tappa a Terranova, proseguirono per Cagliari ripetendo la rotta inversa l'indomani.

Vedi capitolo (VI) Servizi postali.

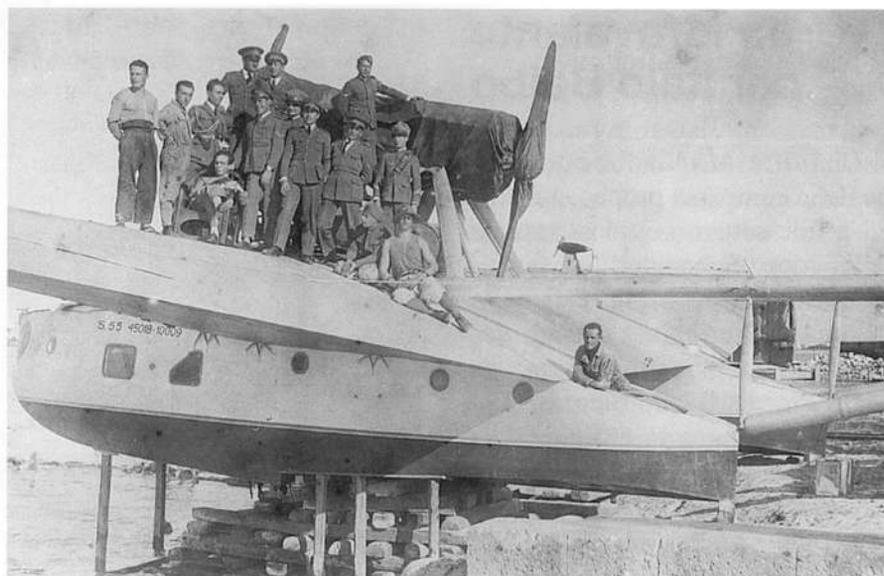
L'S.55 MM 45018 N/C 10009
dell'Aeronautica Militare,
in seguito prestatato alla SAM
diventerà l'I-AABE.
(Archivio Lucchini)

Ostia, 21 aprile 1928.
L'S.55 45018
con le nuove insegne I-AABE
pronto per l'inaugurazione
della linea aerea della
Società Aerea Mediterranea.

l'avio linea Ostia-Cagliari: 3 ore, 300 lire

La nota dell'inaugurazione è stata ricavata da *Passeggeri in carlinga*. (17) La rivista *Aeronautica* del dicembre 1928 riporta: «Nuove manifestazioni dell'aviazione civile. Il 15 novembre ad Ostia ha avuto luogo l'inaugurazione di altre due linee aeree [...]. Le nuove linee inaugurate sono la Roma-Genova-Barcellona, la Roma-Terranova-Cagliari e la Roma-Siracusa-Tripoli. [...] Alle ore 7 mollati gli ormeggi il Superwal I-RENE, seguito immediatamente dall'altro quadrimotore pure Superwal I-RATA che parte per Tripoli. Subito dopo è la volta dell'S.55 che parte per Terranova e Cagliari [...] l'apparecchio S.55 diretto a Cagliari, pilotato dal pilota Salminci aveva a bordo 5 passeggeri. Tra i numerosi intervenuti S.E. Balbo...». Sulla stessa pubblicazione, nei fascicoli di maggio e successivi, non c'è traccia della notizia riportata da *Passeggeri in carlinga* che, unitamente alle notizie dell'inaugurazione dei voli postali, danno per certo la data del 21 aprile.

La linea, con frequenza giornaliera, compiva il percorso in tre ore al costo di 300 lire, trasportando dieci passeggeri. Pochi gli incidenti. In un ammaraggio di fortuna, il 12 giugno, un S.55 dopo lo scalo a Terranova, a 70 miglia dalla costa sarda, per l'avaria di un motore dovette ammarare,



re, con non poco panico tra i passeggeri, uno dei quali scrisse il proprio testamento lanciando in mare una bottiglia. Dopo 8 ore l'S.55 alla deriva fu avvistato e i passeggeri furono presi a bordo del piroscalo *Tocra*. Il secondo incidente, più spettacolare, successe all'idroscalo di Terranova dove, il 29 novembre del 1929, l'idrovolante I-TACO capottò nell'ammarraggio. (17)

Sempre il 21 aprile 1928 veniva inaugurata un'altra linea aerea, la Brindisi-Valona, gestita dalla Aero Espresso Italiana con idrovolanti S.55 P e Cant 22.

Vedi capitolo (VII) Servizi postali.

Facenti parte ormai dei reparti operativi dell'Aeronautica Militare, diciotto S.55 del gruppo da bombardamento marittimo prese-

ro parte alle manovre aeronavali svoltesi il 27 aprile 1928. In tale periodo era già stato abbozzato tra il Ministro dell'Aeronautica ed il suo sottosegretario un progetto per realizzare delle crociere collettive di addestramento di interi reparti. Entrambi miravano alla risonanza internazionale di cui avrebbe goduto un grande raid effettuato a ranghi serrati con una numerosa formazione di aerei. Ai pochi giudizi negativi fu opposto il proposito del Ministro (Mussolini) e del sottosegretario (Balbo) di procedere al primo esperimento, dando mandato al generale di brigata Francesco De Pinedo di studiare il piano.

Il progetto prevedeva una Crociera nel Mediterraneo con una scelta delle basi in ragione delle risultanze tecniche. Esse furono:

alla prima crociera gli S.55 sono solo spettatori

Anno 1927

DATA		VOLO ESROUITO		TIPO	SCOPI	DEL VOLO		FIRMA DEL COMAND. DI CAMPO		NOTE
Giorno	Mese	Durata	Altezza	APPARECCHIO	Campo e ora di partenza	Campo e ora di arrivo	di partenza	di arrivo		
Riporto ore 61-05										
21	5	0-45	500	S.59 bis	Sardegna 17.15	Sardegna 18.00				
21	5	0-45	500		Sardegna 17.45	Sardegna 18.30				
24	5	0-15	300		10	10.15				
26	5	5-25	700		Orbetello 11.15	11.50				
26	5	3-35	800		10	10.45				
27	5	4-10	800		10	10.15				
28	5	2-40	800		Pollenza 5.50	8.30				
Totale ore 4-20										

Anno 1928

DATA		VOLO ESROUITO		TIPO	SCOPI	DEL VOLO		FIRMA DEL COMAND. DI CAMPO		NOTE
Giorno	Mese	Durata	Altezza	APPARECCHIO	Campo e ora di partenza	Campo e ora di arrivo	di partenza	di arrivo		
Riporto ore 4-20										
31	5	2-00	1000	S.55	Bergeron 8	Porto Alfoques 10.40				
1	6	3-00	900		Bergeron 7.45	Bergeron 11.40				
2	6	3-20	700		Bergeron 11.30	Orbetello 11.30				
3	6	4-00	700		Orbetello 10.50	10.50				
4	6	2-15	400		10.50	11.15				
Totale ore 94-15										

Note del S. ten. Silvio Napoli, solista su un S.59 bis nella Crociera del Mediterraneo Occidentale:
24/5 Augusta-Orbetello,
26/5 Orbetello-Elmas,
27/5 Elmas-Pollenza,
28/5 Pollenza-Los Alcazares,
31/5 Los Alcazares-Port Alfaques,
1/6 Port Alfaques-Berre (Marsiglia),
2/6 Berre-Orbetello.
(Archivio Italo Napoli)

Elmas, nostro idroscalo in Sardegna, Pollenza nelle isole Baleari, Los Alcazares e Puerto Alfaques in Spagna, Berre l'Etang alle foci del Rodano in Francia, con partenza e arrivo a Orbetello.

A metà maggio tutto era pronto per la prima crociera. Nella laguna di Orbetello erano affluite tutte le squadriglie, provenienti da Taranto, Augusta, Nisida, La Spezia e Livorno; gli S.55 da Vigna di Valle e da Pola. In tutta la laguna erano schierati cinquantuno S.59 bis, otto S.55, un Cant 22 ed un S.62, con non meno di centottanta uomini. All'alba del 25 maggio gli equipaggi lasciavano Orbetello sui sessantuno apparecchi per la prima tappa fino ad Elmas nello Stagno di Cagliari.

Preceduti dall'S.62, pilotato dal gen. De Pinedo con il cap. Bonomi, affiancato da due gregari, seguivano in formazione cinque squadriglie di S.59 bis. Degli otto S.55 al seguito, sei erano adibiti, con libertà di manovra, al trasporto delle autorità e, tra queste, Italo

Balbo, il generale Armani, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, il col. Pellegrini, Capo di Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica, altre autorità militari italiane e straniere ed i giornalisti accreditati. Gli altri due S.55, in coda alla formazione, erano in servizio di soccorso. I piloti degli S.55 furono: magg. Pier Luigi Penzo; tenenti Achille Barilloro, Attilio Biseo, Stefano Cagna, Mario Conforti, Domenico Docimo, Angelo Geuna, Giuseppe Peruchetti, Gastone Venturini; sottotenenti Bruno Cudugello, Ettore Uicich; serg. magg. Ireneo Moretti; serg. Maugeri e Fausto Moretti.

La domenica 27, nuova partenza e regolare volo di tutte le squadriglie, con la sola eccezione di un S.55 che dovette ammarare per una regolazione dei motori, ma subito ripartì. A pochi chilometri dalle Baleari, una formazione spagnola andò incontro ai nostri velivoli scortandoli sino all'ammarraggio a Pollenza. Il successivo giorno 28 fu compiuto il volo sino a Los Alcazares, dove il forte vento rese problematico l'attracco dei velivoli ai gavitelli d'ancoraggio.

In questo scalo il magg. Umberto Maddalena, che era responsabi-

le della base, ricevette, dopo l'arrivo delle squadriglie, l'ordine di rientrare a Sesto Calende per organizzare un volo alla ricerca dei naufraghi del dirigibile *ITALIA*.

Nel frattempo, dopo due giorni di visite e ricevimenti, il 31 maggio, con l'S.62 del gen. De Pinedo in testa, tutta la brigata aerea decollava per Puerto Los Alfaques, dove ammarava nello specchio d'acqua di San Carlos. In quella base il maltempo imperversò tutta la notte e, malgrado questo peggioramento atmosferico, il 1° giugno l'intera flotta aerea decollava per la Francia. Sulla verticale di Marsiglia fu compiuto un passaggio in formazione poi, con la scorta d'onore degli idrovolanti francesi, ammarò nello Stagno di Berre, sede del più grande idroscalo francese. Dopo manifestazioni di ammirazione, non meno calorose di quelle ricevute nelle tappe spagnole, il 2 giugno gli idrovolanti riprendevano il volo verso casa. In vista della Corsica i croceristi puntarono sui lidi toscani e poco dopo, in perfetta formazione, ammararono a Orbetello. Avevano compiuto 3.000 chilometri in volo. (18)

Vedi capitolo (VIII) Servizi postali.

Il 3 giugno 1928, all'indomani del rientro dalla Crociera, il Capo del Governo Mussolini, Ministro dell'Aeronautica, proveniente dall'idroscalo di Ostia su un S.55 pilotato da Balbo e Pellegrini, scortato da due altri S.55 con ai comandi il gen. Armani ed il magg. Penzo, giunse ad Orbetello dove si congratulò con gli equipaggi che avevano partecipato alla Crociera.

Il 10 agosto, Italo Balbo cessò di appartenere al ruolo degli ufficiali di complemento dell'esercito nella riserva con il grado di capitano e fu trasferito nell'Aeronautica con il grado di generale di squadra aerea di complemento e subito richiamato in servizio attivo. Ciò avvenne grazie all'equiparazione del grado di luogotenente generale della Milizia con i gradi dell'Aeronautica Militare.

Come già accennato, mentre era in corso la prima Crociera del Mediterraneo Occidentale, si consumava nell'Artico la tragedia del dirigibile *ITALIA*. Umberto Maddalena, che si trovava a Los Alcazares quale responsabile di quella base, fu richiamato a Sesto Calende dove si stava allestendo, in tutta fretta, un S.55 per raggiungere King's Bay e procedere alle ricerche dei naufraghi dell'aeronave.

il dirigibile di Nobile precipita nell'artico

Maddalena alla ricerca dei naufraghi

Interpretazione dell'illustratore Vittorio Pisani sul ritrovamento dei naufraghi del dirigibile *Italia* e lancio dei rifornimenti di soccorso da parte dell'S.55 di Maddalena e Cagna.

LA TRIBUNA ILLUSTRATA

Abbonamenti, Interim: Anno L. 10 - Dep. L. 4
Entero: Anno L. 30 - Semestrale L. 15.
Per gli abbonamenti rivolgersi all'Amministrazione
di Via Venezia, 111 Milano, 26. Roma.

Supplemento illustrato de "La Tribuna"

Per le inserzioni rivolgersi all'Amministrazione
di Via Venezia, 111 Milano, 26. Roma.
Per l'abbonamento: Anonimo, Via Venezia, 111, Milano, 26. Tel. 2682.

ANNO XXXVI - N. 27

1° Luglio 1928. - VI

Cent. 20 il numero



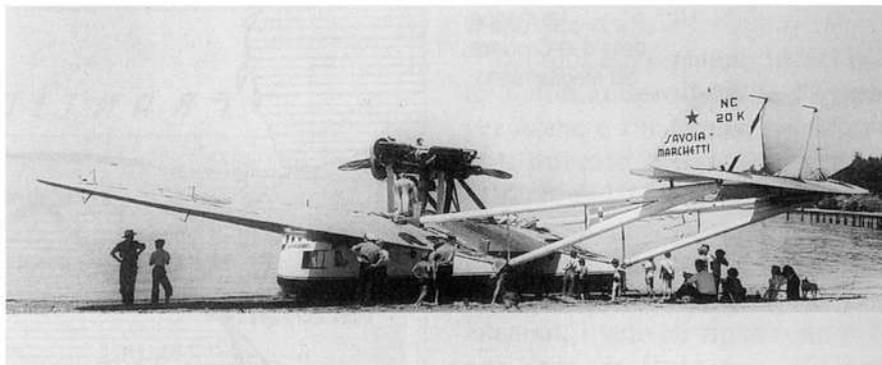
Dopo alternative di delusioni e di speranze, l'ala italiana, guidata dal maggiore Maddalena, ha per la prima recato a Nobile e ai suoi compagni l'ineffabile conforto della sua potente presenza, fornendo ai naufraghi i primi invocati soccorsi.

(Disegno di VITTORIO PISANI.)

Alla SIAI fu raggiunto dal ten. Stefano Cagna e l'equipaggio fu completato con l'R.T. della Marina Marzano ed il motorista della Isotta Fraschini Francesco Rampini. L'S.55 (MM 40208) fu adattato al compito da svolgere in quei mari: rinforzi metallici sul fondo degli scafi, serbatoi supplementari, fasciature anticongelanti alle condutture ed impianto di riscaldamento. Con la sigla civile I-SAAT (la stessa sigla fu data al secondo esemplare dell'S.64 che nel 1931 precipitava nei pressi di Marina di Pisa, causando la morte di Maddalena, Cecconi e Damon-te) l'apparecchio lasciava l'idroscalo di S. Anna della SIAI il 10 giugno. Malgrado il tempo che non prometteva schiarite, Maddalena e compagni decollarono

verso il Gottardo diretti a Zurigo. Raggiunti i 2.000 metri di quota, il comandante considerò prudente rientrare e ripartire il giorno stesso aggirando il brutto tempo verso la Costa Azzurra, ma anche da lì, sulla rotta Nord, si presentò ancora cielo scuro, nebbia e poi un diluvio che li costrinse ad ammarare sul Rodano. Il giorno dopo, così racconta lo stesso Maddalena: (19) «... il tempo era rischiarato. Il decollo dal Rodano si presentava però molto scabroso. La manovra del grosso idrovolante nella corrente, fra le pietre di cui erano piene le rive, fu assai complicata. A poche centinaia di metri, avevamo il ponte di Vienne e, al disopra, un fascio di fili telegrafici. Sfruttando il vento teso da Nord, riuscii a passare a qualche

Stati Uniti, l' S.55 P NC 20 K
della Alaska Airways
a Golden Bay, nel 1937.
L' idrovolante fu distrutto,
nello stesso anno,
da una tempesta a Lena Core.
(foto Archivio G. Williams,
L. Jarmon, T.O. Hansen)
Da Aerofan 53 del 1990.



metro di distanza dal ponte. Fu, in complesso, una partenza... imprudente. Ma, se non si partiva, in qualunque modo, non si arrivava. È evidente».

Alle 11.30 erano presso Losanna e, rifornitisi, alle 14 erano pronti a ripartire. Purtroppo, nella manovra di uscita, un motoscafo, passando a tutta velocità sotto l'ala destra dell'apparecchio, produsse con l'asta della bandiera un largo strappo alla tela dell'alettone e la torsione del tubo al bordo d'uscita. La riparazione costò l'intera giornata, rimandando così la partenza al 12, diretti a Copenaghen.

Il 13 erano a Stoccolma ed il 14, imbarcata buona parte del materiale di soccorso, diressero verso la Finlandia e la Lapponia. Il 17, dopo ore di volo nella nebbia e senza aver stabilito collegamenti radio - nessuno rispondeva alle loro chiamate - fecero dietrofront verso il Capo Nord di Norvegia per ammarare a Vadsol, da dove erano partiti. L'indomani, ancora in volo per Capo Sud dello Spitzberg, il Mare di Barents e, finalmente... la nave *Città di Milano* alla Baia del Re.

Frattanto, l'11 giugno, il magg. Penzo partì da Vigna di Valle con l'S.55 (MM 40207) per Marina di Pisa, dal cui idroscalo decollò poi con il Dornier Wal *Marina II* per raggiungere Maddalena ed aggregarsi alle ricerche dei dispersi.

Il giorno 19 iniziarono le esplorazioni senza tuttavia, dopo sette ore di volo, riuscire ad individuare la "tenda rossa" dalla quale erano passati a poca distanza. L'indoma-

ni nuova missione, dopo aver concordato con i naufraghi un codice a mezzo di segnali radio onde dirigere l'aereo sul punto preciso. Avvistati con una dozzina di passaggi sulla verticale, vennero lanciati 300 kg di rifornimenti. Due giorni dopo, divenuto il luogo più individuabile grazie alle bandiere ed ai fumogeni lasciati cadere nei giorni precedenti, fu effettuato un altro lancio di materiali con il *Marina II*.

Il 1° luglio, l'equipaggio dell'S.55 compì una quarta e infruttuosa missione alla ricerca dell'altro gruppo di naufraghi. Rientrati alla Baia del Re per il cambio dei motori, ricevettero l'ordine di rientrare in Italia e, data la pericolosità di ripetere il lungo viaggio sul mare ghiacciato, l'S.55 fu imbarcato sino a Bergen in Norvegia e da qui riprese il volo sino a Sesto Calende. Il 30 agosto si concludeva la missione dopo aver totalizzato 120 ore di volo e percorso 18.000 chilometri. (20)

Vedi capitolo (IX) Servizi postali.

Un mese dopo la Crociera del Mediterraneo Occidentale, un S.55 (MM 40213), proveniente da Roma, ammarò sulla Senna per essere esposto al Salone Aeronautico di Parigi. Pilotato dai capitani Ruggero Bonomi e Alberto Del Prete, si posò dapprima a qualche decina di chilometri dalla città e, dopo un nuovo decollo, i due volteggiarono per diverse volte sulla Senna finché, come narra il gen. Briganti nel suo libro di ricordi, (9) egli riuscì a farsi scorgere da terra agitando un lenzuolo della

portiera dello stabilimento Breguet per indicare il punto di ammaraggio. Poi una gru lo sollevò e, smontate le ali e altri pezzi, l'idro fu trasportato al Salone.

Tra il 1928 e il 1929 gli stabilimenti SIAI Marchetti furono impegnati nella costruzione di 30 idrovolanti S.55 per l'Arma Aeronautica, con le matricole militari dal 40207 al 40237. Per la maggior parte parteciparono poi alla Crociera del Mediterraneo Orientale, mentre l'esemplare 40208 fu consegnato a Maddalena per le ricerche dei naufraghi dell'*ITALIA*.

Un'altra dozzina del tipo S.55 P fu commissionata da compagnie aeree, tra cui tre esemplari per gli Stati Uniti con le sigle NC 105 H (ex I-AANF N/C 10514), NC 20 K (10517) ed NC 175 M (10520). Quest'ultimo fu esposto al Salone Aeronautico di New York nel 1930. Due di questi erano gestiti dalla Airvia Transportation Company che operò, dal luglio 1929, da New York a Boston alla tariffa di 30 dollari compresa la colazione, fallendo prima del Natale dello stesso anno. Su *Aerofan* (21) è stata narrata la storia e le disavventure del NC 20 K, in servizio presso l'Alaska Airways, distrutto nel 1937 da una tempesta a Lena Core.

La SIAI concesse inoltre la licenza di fabbricazione alla American Aeronautical Corporation di Port Washington che costruì un solo esemplare, NC 379 N. Rimotorizzato con due Wright *Cyclone* radiali fu venduto alla Compagnia

Le mappe
delle due Crociere
del Mediterraneo.

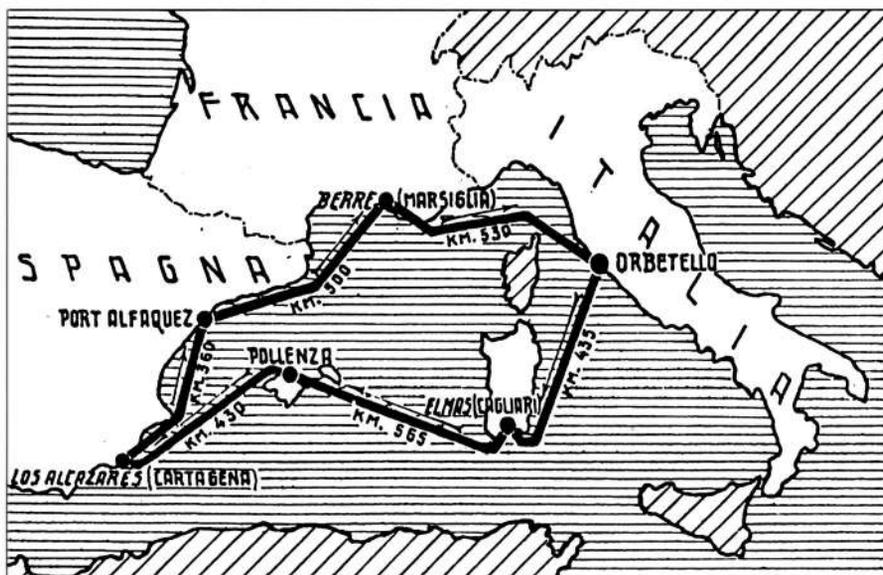
l'aeronautica fascista in crociera dai bolscevichi

de Transportes Aéros México-Cuba, S.A. per la rotta Vera Cruz-Avana e perduto nel 1931 per incidente. (22)

Il 29 maggio del 1929 il sottosegretario di Stato per l'Aeronautica Italo Balbo, nell'annuale discorso sul bilancio del suo dicastero, annunciava l'imminente Crociera del Mediterraneo Orientale e Mar Nero. Da tempo a Orbetello, Vigna di Valle, Pola e Brindisi erano iniziate le esercitazioni per i voli in formazione con gli S.55 mentre, in accordo con Balbo, il gen. De Pinedo si era assunto le responsabilità tecniche e militari della Crociera.

De Pinedo, che in un primo tempo ambiva riprendere i suoi voli sulle grandi distanze, fu fatto marchese grazie ai suoi nobili natali, promosso generale di divisione aerea e sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica con funzioni di Capo di Stato Maggiore, secondo solo al sottosegretario. Dei vari progetti, diversi dovettero essere scartati per ragioni politiche e, alla fine - in accordo con i governi delle nazioni toccate - l'itinerario fu così fissato: Taranto, Atene, Istanbul, Varna, Odessa, Costanza e nuovamente Istanbul, Atene, Taranto, Orbetello per un totale di 4.667 chilometri teorici.

A Taranto si erano radunati 31



idrovolanti S.55 militari ed uno civile "I-NACO", due S.59 bis ed un Cant 22 mentre, nelle basi di tappa, personale italiano già aveva approntato gli ormeggi, disposto per i rifornimenti e quant'altro necessitava agli idrovolanti ed ai croceristi.

Lo stormo fu posto agli ordini del colonnello Aldo Pellegrini, mentre al generale De Pinedo fu data la "superiore direzione". I due comandanti volarono entrambi a bordo dell' "I-SAAX", capo formazione, affiancato da due S.59 bis. Ci furono vari episodi di intolleranza tra il generale organizzatore della Crociera ed il colonnello capo, per ordini e controtordini; si giunse sino alle minacciate dimissioni di De Pinedo, che

Balbo rifiutò. Tra i due litiganti, Balbo si riservò il comando politico della Crociera rimanendo a bordo del suo idrovolante "I-SAAZ" (40236) - fuori formazione - con Cagna, Venturini, il cognato Florio, due motoristi, un R.T. ed un operatore cinematografico. (23) (24)

Per la prima volta i velivoli dei capi squadriglia e quelli di Balbo e Pellegrini montavano una radio ricetrasmittente messa a disposizione dalla Marina e, per tale ragione, a questi aerei fu data una sigla di riconoscimento per chiamate radio. Alla Crociera parteciparono rappresentanti delle Forze Armate e giornalisti che furono ospitati in volo nelle cabine situa-

La formazione era così composta,
secondo la tabella dei piloti per apparecchio,
redatta dal gen. Cupini. (18)

Comando

(I-SAAX)

gen. Francesco De Pinedo, col. Aldo Pellegrini,
cap. Ruggero Bonomi, due motoristi, un R.T.

192^a squadriglia (I-SAAU)

192-1 magg. D'Orso, cap. Agnesi, un R.T., due motoristi
192-2 s.ten. Ignaccolo, ten. Draghelli, due motoristi
192-3 s.ten. Cudugnello, mar.Ilo Della Bona, due motoristi
192-4 cap. Docimo, serg. Moretti, due motoristi
192-5 s.ten. Uicich, serg. Alonge, due motoristi

190^a squadriglia (I-SAAQ)

190-1 magg. Ilari, cap. Marini, un R.T., due motoristi
190-2 cap. Boer, serg. Tartaglia, due motoristi
190-3 ten. D'Auria, serg. Cesaretti, due motoristi
190-4 ten. Aliboni, serg. Toffoli, due motoristi
190-5 s.ten. Carra, serg. Nanni, due motoristi

191^a squadriglia (I-SAAR)

191-1 cap. Del Ponte, mar.Ilo Serra, un R.T., due motoristi
191-2 ten. Sordi, serg. Giacomino, due motoristi
191-3 ten. Agnati, serg. Marianetti, due motoristi
191-4 ten. Corrado, serg. Maestri, due motoristi
191-5 ten. Barbicinti, s.ten. Russo, due motoristi

170^a squadriglia (I-SAAD)

170-1 cap. Baldini, magg. Tempesti, un R.T., due motoristi
170-2 ten. Ardisson, serg. Sicco, due motoristi
170-3 ten. Cannistracci, serg. Petrucci, due motoristi
170-4 mar.Ilo Mondo, serg. Pagiaroni, due motoristi
170-5 ten. Fusco, s.ten. Bonifacio, due motoristi

171^a squadriglia (I-SAAP)

171-1 cap. Tonini, serg. Gilardi, un R.T., due motoristi
171-2 ten. Questa, serg. Cocchia, due motoristi
171-3 ten. Miglia, cap. Giordano, due motoristi
171-4 ten. Teucci, serg. Paiero, due motoristi
171-5 s.ten. Napoli, ten. Campanelli, due motoristi

reparto speciale (I-SAAW)

1 magg. Briganti, ten. Bonino, un R.T., due motoristi
2 col. Collalti, serg. Ireneo Moretti, due motoristi
3 ten. Biseo, cap. Moscone, tre motoristi
4 cap. Donadelli, cap. Contoli, due motoristi
5 cap. Del Prete, col. Liotta, due motoristi
(ex I-SAAT di Maddalena al Polo Nord)

CANT 22 I-AABM "S. Giusto" (*)

cap. Bacula, ten. Di Robilant, due motoristi
ospitati giornalisti e autorità.

*Passato poi alla SAM, fu impiegato sulla linea Brindisi-Valona.

te nei due scafi.

All'alba del 5 giugno 1929 l'intero stormo decollava da Taranto per Atene e l'indomani per Istanbul; durante il percorso l'S.55 "192-2" fu costretto ad ammarare senza conseguenze, tanto da poter riprendere poco dopo il volo e riunirsi alla sua squadriglia. Da Istanbul, i velivoli ripartirono il 7 per Varna in Bulgaria e l'8 per Odessa nell'Unione Sovietica.

In considerazione dei trattati internazionali, il passaggio degli stretti non poteva essere effettuato da un numero di velivoli superiore a quelli dello stato confinante e, poiché l'URSS sul Mar Nero possedeva solo 21 velivoli mentre lo stormo italiano era formato da 35, 21 idrovolanti italiani passarono il Bosforo e gli altri deviarono per rotte sul continente asiatico per ricongiungersi poi sul Mar Nero. Anche in questo trasferimento ci furono tre ammaraggi di fortuna: il "190-2" del cap. Boer che dovette essere rimorchiato, mentre il "190-5" ed il "192-2", riparati i danni, giunsero poi in volo a Odessa.

Durante questa sosta, Balbo venne ricevuto dal generale Baranoff, commissario del popolo per l'Aeronautica e comandante in capo delle Forze Aeree Sovietiche. Alcuni generali russi provarono i nostri idrovolanti, fatto che fruttò in seguito l'acquisto di diversi esemplari.

A questo proposito, Cesare Falessi in *Balbo aviatore* (25) scrive: «... i piloti russi esaminarono e provarono in volo le macchine italiane, ne rimasero soddisfatti e l'URSS procedette in seguito ad acquistare trenta esemplari dell'S.55 che fu anche prodotto su licenza nelle fabbriche sovietiche.

L'URSS impiegò a lungo gli S.55 e pare che uno di essi sia ancora esistente (1983, ndr) in qualche parte dell'Unione Sovietica; di sicuro ne furono avvistati in volo nel corso della seconda guerra mondiale».

BALBO-DE PINEDO: FINE DI UN'AMICIZIA

Pur esulando dalla trattazione di questa S.55 Story, ritengo che il richiamo alle vicende delle due principali figure dell'Aeronautica Militare, nel triennio 1926/29, sia del massimo interesse. Riporto in breve quanto si verificò tra i due personaggi valendomi delle cronache di Giorgio Rochat (26) che ha studiato a fondo la figura di Italo Balbo: «...con ogni evidenza Balbo aveva bisogno (di De Pinedo) della sua competenza, autorità e popolarità per lo sviluppo dell'Aeronautica e non lo considerava un rivale [...] non gli diede comunque la carica di Capo di Stato Maggiore, lasciata vacante, ma quella di Sottocapo, riservandosi di concedergli la piena dignità della carica dopo un periodo di esperimento. Sembra che nella sua nuova veste, De Pinedo non si limitasse a organizzare con provata capacità la Crociera del Mediterraneo Orientale, ma prendendo sul serio i suoi compiti, cominciasse anche a interessarsi dell'efficienza generale dell'Aeronautica con un atteggiamento critico nei riguardi dell'attività di Balbo». Può essere che oltre a questo ci fosse qualcos'altro: rapporti su fatti di vita privata e altro, che esulano da questioni aeronautiche. Balbo non si pronunciò mai su questi fatti, forse per non infierire sulla personalità di De Pinedo di cui era stato amico. Dopo il rientro dalla Crociera del Mar Nero, Balbo non ebbe con lui più nulla a che fare.

Il 22 agosto 1929 De Pinedo inviò a Mussolini un carteggio composto da un "promemoria personale" e da "Considerazioni sulla situazione del materiale aeronautico". Nel primo, De Pinedo esprimeva il rincrescimento per il comportamento di Balbo nei suoi confronti. Nel promemoria si legge: «Il fatto che ho riferito e di cui ho mostrato i documenti a Vostra Eccellenza, mi ferisce profondamente; non posso non ricollegarlo con tutta una serie di altri fatti avvenuti negli ultimi tempi, i quali mi dimostrano che non godo più della benevolenza di Sua Eccellenza Balbo [...] i fatti ai quali ho accennato sono fondamentalmente i seguenti. Nella Crociera del Mediterraneo Orientale, da me personalmente organizzata e diretta, è stata deliberatamente messa in tacere ogni opera mia, attribuendo ad altri ogni merito, tacendo perfino la mia presenza [...]. Durante la Crociera, ad Odessa, Sua Eccellenza Balbo mi ha pubblicamente trattato in modo offensivo per una questione militare [...]. Tutti questi fatti hanno un carattere nettamente personale. Debbo però dire a Vostra Eccellenza che quando nel novembre ultimo scorso ho assunto l'incarico di Sottosegretario di Stato Maggiore con funzioni di Capo di Stato Maggiore, ho trovato l'Aeronautica in condizioni di gravità dal punto di vista dell'efficienza bellica, tali che non possono essere sanate in breve tempo [...] La situazione del materiale di volo risulta nell'allegato documento "Considerazioni sulla situazione del materiale di volo", già pronto da qualche tempo e rimesso recentemente al Gabinetto di Sua Eccellenza il Ministro. Con grande sforzo si può riuscire a mettere insieme per una Crociera uno stormo di idrovolanti, o per una esercitazione di armata aerea una quindicina di squadriglie, e aumentare il buon nome dell'Aeronautica, ma l'efficienza bellica dell'Aeronautica è ben diversa cosa, e può essere desunta dal documento suddetto, nel quale esso è esposto con termini più sobri e misurati

possibili».

Seguono considerazioni in proposito sino alla documentazione "Considerazioni sulla situazione del materiale aeronautico", promemoria firmato "Il Sottocapo di Stato Maggiore, Generale di Divisione Aerea Francesco De Pinedo" e datato Roma 18 agosto 1929 VII.

Da Giorgio Rochat *Italo Balbo aviatore e ministro dell'Aeronautica 1926-1933* (26) pag. 189, 190, 191, 193.

Il 31 agosto venivano accettate le sue dimissioni e De Pinedo fu collocato a disposizione del Ministero che, con il 30 novembre, lo nominava addetto aeronautico presso l'Ambasciata d'Italia a Buenos Aires, per essere poi posto in ausiliaria nel 1932, in attesa di collocamento a riposo.

Di De Pinedo non si parlò più, nel modo più assoluto. Assente nel 1932 per il convegno a Roma degli aviatori transoceanici e nel 1933 a New York, durante la permanenza dei croceristi: lui si trovava all'aeroporto Floyd Bennet, per i preparativi di un raid New York-Bagdad, per il quale volo le autorità aeronautiche italiane gli avevano negato l'assistenza radio nel tratto di sorvolo dell'Italia. Di lui si parlò solo alla morte, avvenuta sulla pista di quell'aeroporto, il 2 settembre 1933, quando il suo velivolo, stracarico di carburante, in fase di decollo cozzò contro la recinzione del campo. Al rientro in Italia, la salma ricevette gli onori militari ed alla memoria fu concessa la Medaglia d'Oro al V.A.



De Pinedo, generale dell'Aeronautica e Italo Balbo, sottosegretario dell'Aeronautica, in divisa di luogotenente generale della milizia, in cordiale colloquio.

Anno 1929

DATA		VOLO SEQUITO		TIPO	SCOPO	DEL VOLO	FIRMA DEL COMAND. DI CAMPO		NOTE
Giorno	Mese	Durata	Altezza	APPARECCHIO	Campo e ora di partenza	Campo e ora di arrivo	di partenza	di arrivo	
22	5	1h	1000	S.55	9.55	12.35			all'uscina
29	"	2h	1500	S.55	8.-	12.10			V. Valle Susanto
31	"	1h45	1100	"	6	8.25			Esce "partenza"
2	6	60	1000	"	10.45	11.15			Prova Rolo
3	"	70'	1000	"	17.35	18.45			Esce "partenza"
Crociera Mediter									
5	"	305'	1100	"	1.01	10.10			Prova Rolo
6	"	265'	1000	"	8.30	12.04			Atene-Costanza
7	"	180'	1000	"	8.55	11.35			Costantinopoli

Stampa: CENTRO Sperimentale

Anche Ovidio Ferrante nella didascalia di una figura relativa a tale Crociera, nel capitolo "Tra le due guerre" del volume *L'Aeronautica Italiana*, (51) ripete la stessa affermazione: «...fu anche un successo commerciale tanto che trenta esemplari di S.55 furono commissionati dal Governo Sovietico».

(Di tale fornitura esiste la sola documentazione fotografica e si conoscono le matricole di cinque apparecchi 10527/31 che furono trasferiti a Odessa nel settembre del 1933, ndr).

Il 10 giugno, all'alba, iniziarono i decolli per Costanza; il "190-4" ammarò riparando immediatamente l'inconveniente. Sino al confine romeno furono scortati da tre Dornier Wal russi per essere poi affiancati da alcuni velivoli romeni in scorta d'onore. Nella notte del 13 un improvviso fortunale sconvolse le acque di Sud Ghiol, dove erano ormeggiati gli idrovolanti; molti subirono danni tali che per ripararli si dovette spostare di un giorno la partenza per Istanbul.

Il 14 erano di nuovo in volo, scortati questa volta da aerei turchi che li accompagnarono fino agli ormeggi. All'alba del 16 ripartirono per Atene in un volo senza rilevanti particolari, salvo per due apparecchi che dovettero

Anno 1929

DATA		VOLO SEQUITO		TIPO	SCOPO	DEL VOLO	FIRMA DEL COMAND. DI CAMPO		NOTE
Giorno	Mese	Durata	Altezza	APPARECCHIO	Campo e ora di partenza	Campo e ora di arrivo	di partenza	di arrivo	
8	6	2h	1200	S.55	8.25	12.05			Varna Odessa
10	"	1h40	1000	"	8.45	11.55			Costanza
14	"	1h55	800	"	7.-	10.04			Costanza-Costantinopoli
16	"	2h70	1200	"	6.10	10.50			Costantinopoli-Falero
"	"	1h	500	"	17.20	17.30			Falero-Aleusi
18	"	2h40	1000	"	6.10	11.-			Aleusi-Taranto
19	"	3h	1600	"	6.30	11.30			Taranto-Orbetello
20	"	3h	600	"	8.35	9.45			Orbetello

Stampa: CENTRO Sperimentale

Così, il maggiore Alberto Briganti, com.te dell'S.55 I-SAAV, trascrisse sul suo libretto le date, i tempi di volo e le tappe della Crociera del Mediterraneo Orientale: 5/6 Taranto-Atene, 6/6 Atene-Costantinopoli, 7/6 Costantinopoli-Varna, 8/6 Varna-Odessa, 10/6 Odessa-Costanza, 14/6 Costanza-Costantinopoli, 16/6 Costantinopoli-Falero Aleusi (Atene), 18/6 Aleusi-Taranto, 19/6 Taranto-Orbetello, 20/6 Orbetello, rivista di S.M. Vittorio Emanuele. (Archivio Franco Briganti)

Due squadriglie, a differente livello di volo, sorvolano il territorio greco al confine con la Turchia. (Archivio Franco Briganti)





Fotomontaggio propagandistico di alcune squadriglie che sorvolano Costantinopoli.

ammarare: il numero "2" che in decollo subì la rottura di un'elica ed il "192-5" per una perdita d'olio. Ambedue poterono ricongiungersi in giornata con gli altri ad Atene. Il 18 giugno lo stormo decollava, tra le 5.45 e le 5.55, per ammarare a Taranto alle 9.45. Dalla nostra base aeronavale ripartirono il giorno dopo per Orbetello. Inutile aggiungere che in ogni tappa i croceristi erano stati fatti segno di grande simpatia dalle più alte autorità e dalle popolazioni locali, creando un grande interesse per i nostri velivoli.

Vedi capitolo (X) Servizi postali.

La mattina del 20 giugno, Mussolini passava in rivista i reparti ed il 21 era la volta del sovrano. In ambedue le visite lo stormo fu fatto decollare compiendo passaggi in formazione e relativi ammaraggi. Dopo la visita del re lo stormo fu sciolto. Con la conclusione della Crociera i rapporti tra Balbo e De Pinedo, già deteriorati prima della partenza, vennero a cessare completamente. È curioso constatare che nel suo libro resoconto, *Da Roma a Odessa* (23), uscito qualche mese dopo la Crociera, Italo Balbo gli dedichi poche parole: «Il sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, gene-

rale De Pinedo, come già l'anno scorso il generale Armani nella Crociera d'Occidente, avrebbe prestato l'opera sua durante tutto il periodo della Crociera».

A parte le esibizioni croceristiche di massa, gli S.55 facenti parte dell'Aeronautica Militare svolgevano le normali attività addestrative e le mansioni inerenti ai compiti loro assegnati. Oltre agli idrovolanti di base a Vigna di Valle e Orbetello, le squadriglie erano così localizzate: 142^a a Taranto, 144^a a Livorno, 170^a e 171^a a Cadimare, 184^a ad Augusta, 190^a e 191^a a Brindisi, 192^a a Pola. Nell'Egeo, la 187^a a Rodi e la 201^a a Lero.

Nelle esercitazioni combinate di Marina-Esercito-Aviazione, sulle coste toscane dell'agosto 1929, due squadriglie di S.55 da bombardamento marittimo, la 170^a e la 171^a di Cadimare (La Spezia), cooperarono a tali manovre.

VIGNA DI VALLE CULLA DELL'AVIAZIONE ITALIANA

Sarà stata la combinazione, per tralasciare il "fato", se proprio nel lago di Bracciano, il 17 dicembre del 1804, andava a posarsi il pallone lanciato a Parigi, la sera precedente, in onore di Napoleone. L'involucro che compì tale inconsueto volo è ora, quale più antico cimelio aeronautico, al Museo dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle.

Cento anni dopo il recupero di tale pallone, in località che ora è sede del Museo A.M., fu realizzata la prima costruzione del Cantiere Sperimentale Aeronautico, dove iniziarono gli esperimenti di idroplani, palloni statici e dirigibili. Da lì, nel 1908, prese il volo il primo dirigibile italiano "N°1" e successivamente diversi altri. Nel 1910 vi fu l'atterraggio del ten. Savoja, proveniente da Centocelle con un velivolo Farman, nel piazzale antistante l'aviorimessa del dirigibile. Nello stesso anno iniziò la sua attività la Sezione Sperimentale per le prove e i collaudi di dirigibili, velivoli e ordigni di guerra, arricchendosi inoltre di una stazione meteo. Nel 1922 venne inaugurato l'idroscalo nel punto in cui è ora il Museo, dove inizia-

rono collaudi, esperienze e prove comparative tra i vari idrovolanti colà inviati a tale scopo, nonché la realizzazione - tra le due guerre - di rivoluzionarie armi aeronavali, siluri radio-comandati, motobombe paracadutate e altri ordigni.

Vigna di Valle ebbe, tra i suoi comandanti di base e di reparti, valenti piloti provenienti da Orbetello e reduci dalle Crociere: Pier Luigi Penzo, Alberto Briganti, Umberto Nannini, Umberto Fiori, Leonello Leone, Luigi Gallo, Attilio Biseo, Danilo Barbicinti, Luigi Marini, Sebastiano Fiscaro. Gli anni trenta furono per Vigna di Valle un continuo susseguirsi di esperienze di voli con nuovi apparecchi e nuove applicazioni.

Nel 1940 l'ultimo S.55 del reparto, pilotato dal ten. col. Fiori, compì l'ultimo decollo e ammaraggio prima di passare alla demolizione. La guerra cambiò volto alla base che venne classificata "Aeroporto Armato" dove agiva una squadriglia di Ricognizione Marittima Lontana e Servizi di Soccorso in Mare. Così sino all'8 settembre, quando il ten. col. Fiscaro fece rendere inefficienti i velivoli della base per non consegnarli, quale preda bellica, ai tedeschi.

L'amaraggio di un anfibio dell'Aeronautica Militare, un Grumman HU 16, chiuse definitivamente, nel maggio del 1978, l'attività di idroscalo per divenire il Museo Storico dell'Aeronautica Militare che racchiude, nei suoi padiglioni, una serie di tesori testimonianti la storia dell'Aeronautica italiana. Purtroppo senza un S.55. (7) (8) (50)

Alla vigilia della coppa Schneider, che si svolgeva nello stesso anno a Calshot, abbisognando di alcuni pezzi di ricambio per i nostri idrocorsa, questi arrivarono prontamente trasportati da un S.55 pilotato dal tenente Questa.

Ecco come Italo Balbo (27) narrò l'arrivo dell'idrovolante: «Giunse a Calshot mentre era in aria un *Supermarine*. Gli inglesi

che erano col naso in sù fissi al loro apparecchio-prodigio, lo piantarono subito in asso per fissarsi sull'idro italiano; questo entrava maestosamente nel cielo dell'idroscalo. Il tenente Questa non poteva avere pubblico più scelto. Non so bene perché, ammarò da vero sciagurato, facendo fare all'apparecchio una piastrellata di due metri».

Linee Aeree con idrovolanti S. 55 P. (10 passeggeri)

OSTIA - CAGLIARI - giornaliera 3 ore L. 300

OSTIA - PALERMO - bisettimanale 4 ore L. 325

OSTIA - TUNISI - giornaliera 5 ore L. 450

PALERMO - TUNISI - bisettimanale 2 ore 1/2 L. 220

CAGLIARI - TUNISI - 2 ore 1/2 L. 220

Linee con idrovolanti S. 59 bis (3 passeggeri)

BRINDISI - VALONA - trisettimanale 1 ora L. 160

Linee con aeroplani Junkers F. 13 (4 passeggeri)

TIRANA - VALONA TIRANA - SCUTARI

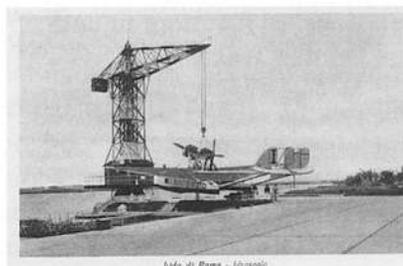
TIRANA - CORITZA TIRANA - ARGIROCASTRO

Servizio passeggeri - posta - merci.

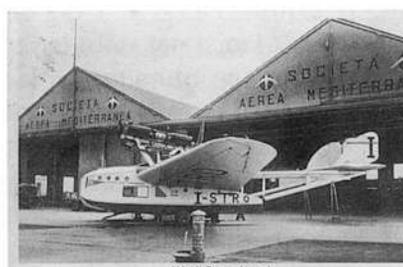
Per informazioni rivolgersi alle Agenzie C. I. T. - COOK - AMERICAN-EXPRESS - WAGONS-LITS.



Lido di Roma - Idroscalo



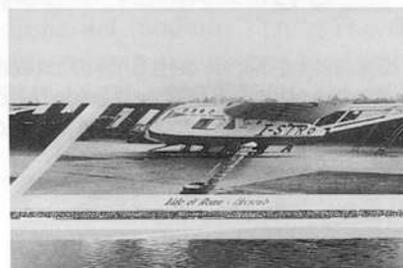
Lido di Roma - Idroscalo



Lido di Roma - Idroscalo



LIDO DI ROMA - Idroscalo



Lido di Roma - Idroscalo

Alcuni S.55 della SAM illustrati su cartoline d'epoca: l'I-STRO, l-RZIO e l-SILI sul piazzale delle aviorimesse dell'idroscalo di Ostia, l'I-AABF sulle acque del Tevere.

Tavola pubblicitaria della SAM per i voli verso le nostre isole e la Tunisia, con calendario, tempo impiegato e tariffe.

I servizi passeggeri e postali andavano nel frattempo sempre più estendendosi. Il 20 agosto 1929 la Linea Aerea del Levante, gestita dalla AEI (Aero Espresso Italiana), inaugurava lo scalo di Patrasso con i piloti A. Rossi e P. Majarcos, trasportando un corriere postale di cui è dubbio, per la precisione, se il vettore fu un S.55 o un Dornier Wal.

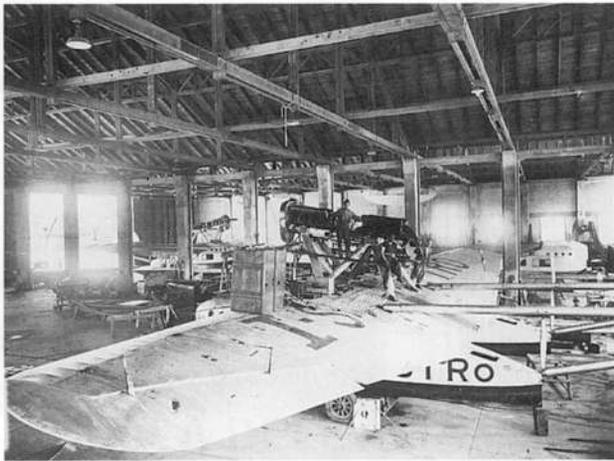
Vedi capitolo (XI) Servizi postali.

Alla fine del 1929 i servizi passeggeri della linea Roma-Cagliari, inaugurata l'aprile dell'anno prima, vennero estesi a Tunisi e pertanto, da Roma (Ostia) e da Cagliari, fu possibile con il servizio della SAM (Società Aerea Mediterranea) raggiungere il Nord Africa. L'estensione della linea Cagliari-Tunisi venne attuata, il 10 dicembre, con i piloti civili Salminci e Pacomio e l'inaugurazione della linea Roma-Tunisi avvenne il giorno dopo con i piloti Tomini e Galletti. Il 6 gennaio del 1930 a Tunisi si poteva giungere anche da Palermo, sempre con la SAM.

L'S.55 dell'inaugurazione era pilotato da Arcidiacono.

Vedi capitolo (XII) Servizi postali.

Nel dicembre del 1930, la SAM contava nella sua flotta una ventina di S.55 P, oltre ai già citati I-AABF, I-AABG, I-OLCO, i seguenti: I-AABE (MM 45028 poi N/C 10009) in prestito dall'A.M. (radiato dal servizio civile nel 1928); I-NDRA (10513), demolito nell'ottobre del 1935; I-MERO (10515), distrutto nel maggio 1936 a Trapani; I-NACO (10516), non cancellato dal RAI; I-SILI (10518), demolito nell'ottobre del 1935; I-TACO (10519), incidentato a Cagliari nel novembre 1929; I-RZIO (10522), I-STRO (10523), demoliti nell'ottobre 1935; I-TRIA (10525), non appare nel RAI; I-OLAO (10526) e I-BICO (10524), demoliti nell'agosto del 1936. Pilotati solita-



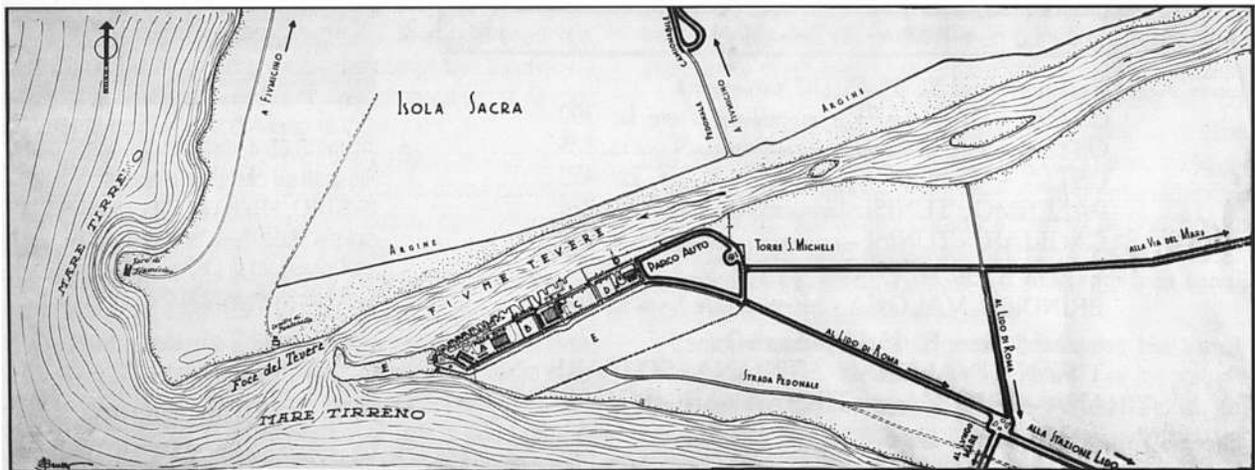
Capannone-officina della SAM all'idroscalo di Ostia. In primo piano l'I-STRO e sul fondo l'I-RZIO in fase di revisione periodica. (da "Le Ali della Rondine")

L'IDROSCALO DI OSTIA

Alla foce del Tevere, in località Fiumara Grande, iniziò nel 1919 la costruzione di un idroscalo che necessitava alla Società di Costruzioni Aeree Caproni per i collaudi dei suoi idrovolanti. Un successivo e più razionale impianto fu costruito a Ostia nel 1922, semidistrutto in seguito per eventi naturali, fu riattivato nel 1926 con una più ampia ristrutturazione.

Nel 1930 l'idroscalo poteva considerarsi una moderna aerostazione civile, dove le linee aeree della SAM potevano agevolmente fruire dei servizi passeggeri, di assistenza e revisione dei propri idrovolanti. Dall'idroscalo di Ostia, intitolato a Carlo Del Prete, partivano ed arrivavano le linee per la Sardegna, la Sicilia e la Tunisia, estese poi ad altre città del bacino mediterraneo.

Da quell'idroscalo si assistette, il 12 agosto del 1933, all'arrivo dei ventitre S.55 X di ritorno dalla Crociera del Decennale. L'attività proseguì sino alla guerra divenendo in tale periodo sede di Soccorso Aeromartittimo.



Planimetria dello scalo di Ostia "Carlo Del Prete".

UMBERTO MADDALENA SCRIVE AL PADRE

Qualche tempo prima della partenza, il colonnello Umberto Maddalena, che aveva avuto la responsabilità di tutta la preparazione della Crociera, così scriveva al padre:

«Caro papà. Ho tardato molto a scriverti perché nonostante tutti i guai e l'intenso lavoro che ben puoi immaginare, ho avuto sino ad oggi la speranza di trovare due o tre giorni di tempo per una scappata a Pettorazza (Rovigo, ndr) ma purtroppo mi devo rassegnare e rinunciarvi perché siamo alla vigilia della partenza [...]. Non ti ho mai raccontato nulla del mio lavoro a Orbetello perché c'era la consegna di lavorare in silenzio e vigeva la censura per tutti, quindi io ho dovuto per primo dare il buon esempio. Ma d'altra parte tu puoi immaginare che cosa significa preparare 14 apparecchi e altrettanti equipaggi e organizzare le basi per una crociera da qui al Brasile, se solo ti riferisci alla mole di lavoro svolto a suo tempo da De Pinedo per un solo apparecchio! Se Dio vuole, ora siamo quasi pronti e io non vedo l'ora di incominciare il viaggio. E speriamo di poterlo portare felicemente a termine. È stata preparata una propaganda colossale per l'Italia e per l'estero che avrà inizio dal giorno della nostra partenza e potrai, attraverso la stampa, seguire il nostro viaggio e conoscere come si è svolta la preparazione. Se tutto andrà secondo il programma saremo a Bolama verso il Natale e partiremo per l'America ai primi di gennaio. Potremo giungere a Rio de Janeiro verso la metà di tale mese e per la metà di febbraio essere di ritorno in Italia in piroscalo. Ti mando, qui accluse, alcune fotografie che illustrano il nostro lavoro a Orbetello, ma ti raccomando di tenerle per te e non farle capitare in mano a nessun giornalista perché di tali fotografie ha l'esclusiva il Ministero [...].

Ti abbraccio anche da parte della mia famiglia e ricordami a tutti e arriverci a crociera ultimata. Tuo Umberto».

Orbetello 10 - XI - IX EF (nov. 1930)



mente da Macciotta, Savarese, Guizzoni e Carrà, nonché dagli altri già citati.

L'idroscalo di Ostia, sito alla foce del Tevere, serviva egregiamente al lavoro aereo della SAM nonché all'Aeronautica Militare tanto che, nel 1933, servì ad accogliere gli idrovolanti della Crociera del Decennale. Sempre a Ostia, nel maggio del 1937, fu inaugurato dal re il Collegio "IV novembre" dove, ai lati del grande edificio, furono posti in uno la nave scuola di cemento con forma e armatura dei velieri del tempo e nell'altro lato, fu portato a secco l'S.55 P I-STRO della SAM, ormai fuori servizio. (28)

Proseguendo nell'attività dei voli passeggeri, nel 1932 un idrovolante della SAM fu costretto ad ammarare nel Mediterraneo, sulla rotta di Tunisi, soccorso dal cacciatorpediniere *Brillant*. Eguale sorte toccò, tempo dopo, ad un altro S.55 che ammarò al largo di Biserta dove fu soccorso da due idrovolanti francesi e da un rimorchiatore.

Vedi capitolo (XIII) Servizi postali.

Nel 1930, negli stabilimenti SIAI di Sesto Calende, dopo la costruzione di otto S.55 con scafi allargati, si procedette alla costruzione del modello "TA" (Traversata Atlantica) con altre modifiche agli scafi, serbatoi maggiorati e motori FIAT A 22 RI (riduttore) di 560 CV. Del modello "TA" furono messi in cantiere 16 esemplari: MM 45051/62 - 45080/83 più il prototipo 45063. In pari tempo il Ministero richiese alla SIAI lo stesso idrovolante in metallo ma questa, già impegnata con i 16 "TA" e non in grado al momento di cambiare produzione, declinò l'offerta.

Infatti, per far fronte a tale impegno, aveva dovuto affidare in subappalto un secondo lotto di otto S.55 militari (MM 45064/71) alla C.R.D.A. Cantieri Riuniti dell'Adriatico. (29) Questa industria aeronavale aveva già costruito un

ORBETELLO NIDO DELLE AQUILE

Singolare cittadina posta sopra una lingua di terra che divide due lagune e che si protende verso il Monte Argentario, con i centri pescherecci di Porto Santo Stefano e Porto Ercole, con alle spalle la Maremma toско-laziale. Fu scelta dalla Regia Marina per l'installazione di un idroscalo, ritenendo il luogo ideale per ammaraggi e decolli dei propri idrovolanti, dedicandolo ad Agostino Brunetta, guardiamarina deceduto nel 1920 per incidente di volo. Il primo impianto era costituito da 6 aviorimesse contigue al piazzale, con scivoli e imbarcaderi; a fianco dei capannoni vi erano pochi e modesti fabbricati per gli alloggi ed i servizi.

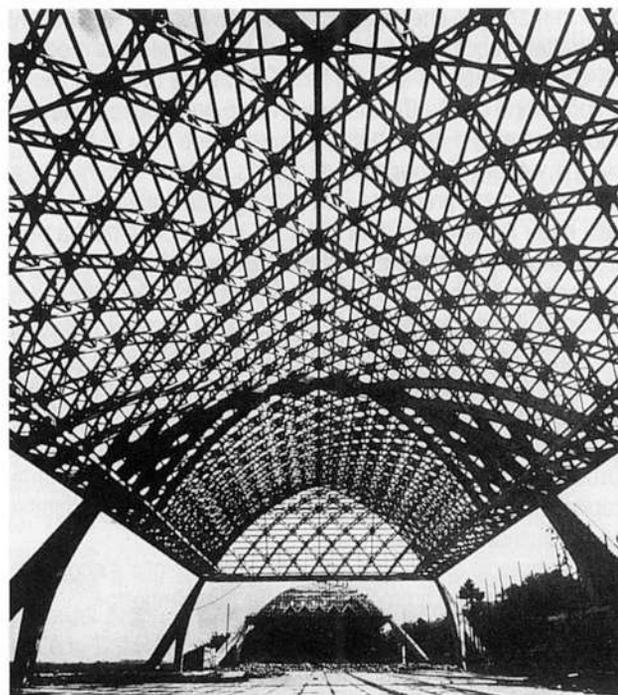
Nel 1923 l'intera area operativa venne acquistata dal commissariato dell'Aeronautica e progressivamente ampliata con infrastrutture miranti al potenziamento delle esigenze tecnico-logistiche che ne fecero il *Nido delle Aquile* (49) acquistando negli anni trenta - con il nome di "Orbetello" - una risonanza mondiale. Vedi anche *Orbetello una storia*. (54)

Già adibita a tale compito nel lustro precedente, nel 1930 fu propriamente istituita una scuola di Navigazione Aerea d'Alto Mare (NADAM), da dove uscirono piloti e specialisti delle Crociere.

Nel decennio successivo fu ancora scuola di Navigazione al Volo Strumentale e sede di uno Stormo da Bombardamento Marittimo, dedicando nel 1942 l'idroscalo a Italo Balbo. La guerra passò rasente al complesso aeronautico. Delle costruzioni che caratterizzavano l'idroscalo non rimangono che parti di qualche edificio, i piazzali e le scarse testimonianze di quello che fu il "nido delle aquile". Nessun segno è rimasto delle due grandiose aviorimesse dell'ing. Pierluigi Nervi, sorte lateralmente all'idroscalo. Erano un'opera ardua e di eccezionale effetto scenografico, iniziate nel 1939 e che, ultimate, vennero distrutte nel 1944 dai guasta-

tori tedeschi in ritirata.

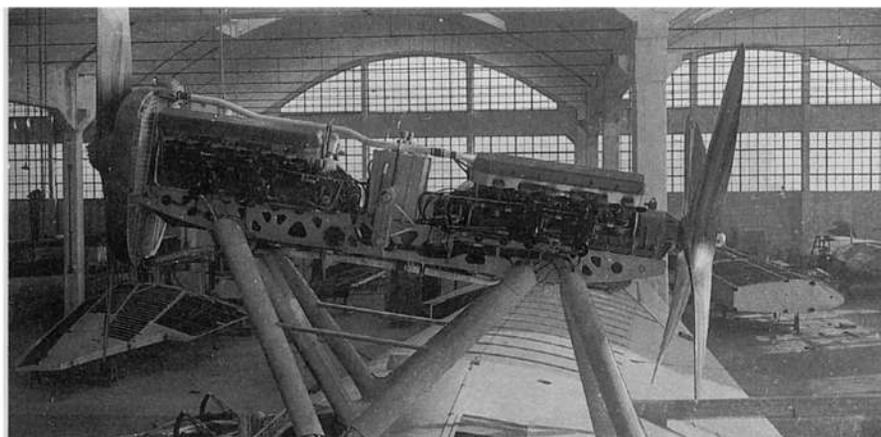
Oggi a Orbetello, nel parco delle Crociere, è ancora conservata l'Esedra commemorativa; tra due colonne romane vi sono le lapidi in marmo raffiguranti le mappe delle quattro Crociere e due lapidi con i nomi dei piloti e degli specialisti. Nel cimitero vi è il riquadro degli "atlantici" che raccoglie i resti di Italo Balbo e dell'equipaggio dell'S.79 abbattuto a Tobruk, nonché diverse tombe di "atlantici" che colà scelsero il loro angolo per l'ultima dimora (vedi pag. 119).



Struttura dell'aviorimessa dell'ing. Pierluigi Nervi all'idroscalo di Orbetello, 1939/1942. (da "Le Ali della Rondine")



Orbetello, vista del piazzale con allineati gli S.55 X pronti per la trasvolata, le aviorimesse, i complessi del NADAM ed i servizi dell'idroscalo.



Alcune fasi della costruzione degli S.55 metallici negli stabilimenti della Piaggio di Finale Ligure. (Archivio M.F. Caproni)

Cavalletto motori su un apparecchio semifinito.

Vista dello scafo in costruzione all'interno.

Vista di prora dello scafo destro.

primo lotto di diciotto apparecchi (MM 40278/95). In seguito, alla C.R.D.A. verrà passata l'ordinazione di altri otto esemplari (MM 45092/99) e poi ancora un lotto di sei (MM 45130/35). Anche la Macchi contribuì alla costruzione di sedici apparecchi.

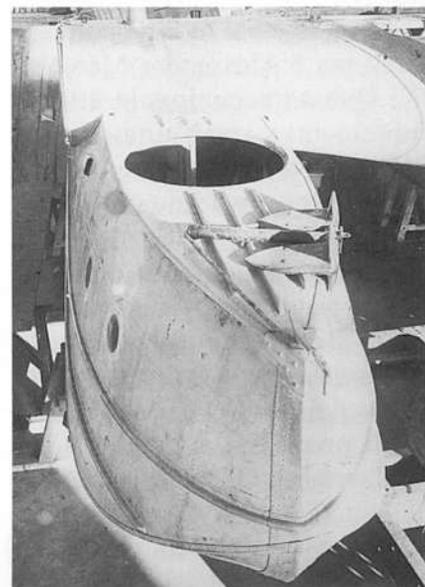
cercasi costruttore per degli S.55 in metallo

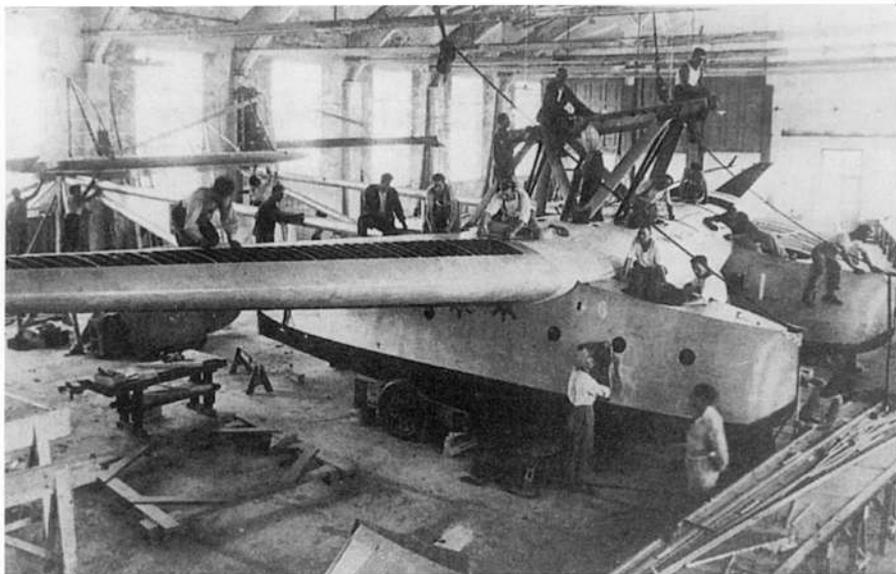
Neppure la FIAT si sentì pronta per la costruzione di aerei in metallo. Per tale versione si offerse la Piaggio dove un suo giovane ingegnere, Giuseppe Gabrielli, si manifestò entusiasta di cimentarsi in tale lavoro.

Così Gabrielli nel suo *Una vita per l'aviazione* (30) ha narrato la vicenda: «Ci recammo a Roma e presentammo l'offerta che si concretò subito dopo nell'ordinativo di 6 velivoli sperimentali, più una cellula di rottura [...]. Cominciammo a prepararci al lavoro con entusiasmo. Purtroppo arrivò una doccia fredda, l'ingegner Marchetti, all'invito del Ministero di consegnare alla Piaggio tutti i disegni costruttivi del suo aereo, indispensabili per procedere nel progetto della versione metallica, rifiutò dicendo che i disegni erano di proprietà della sua ditta. Il Ministero controbatté che essendo

stato il prototipo dell'S.55 realizzato e finanziato per ordine dell'Aeronautica Militare questa poteva ampiamente disporre di tali disegni allo scopo predetto, tanto più che proprio lui, Marchetti, aveva rifiutato di studiare e realizzare la versione in metallo.

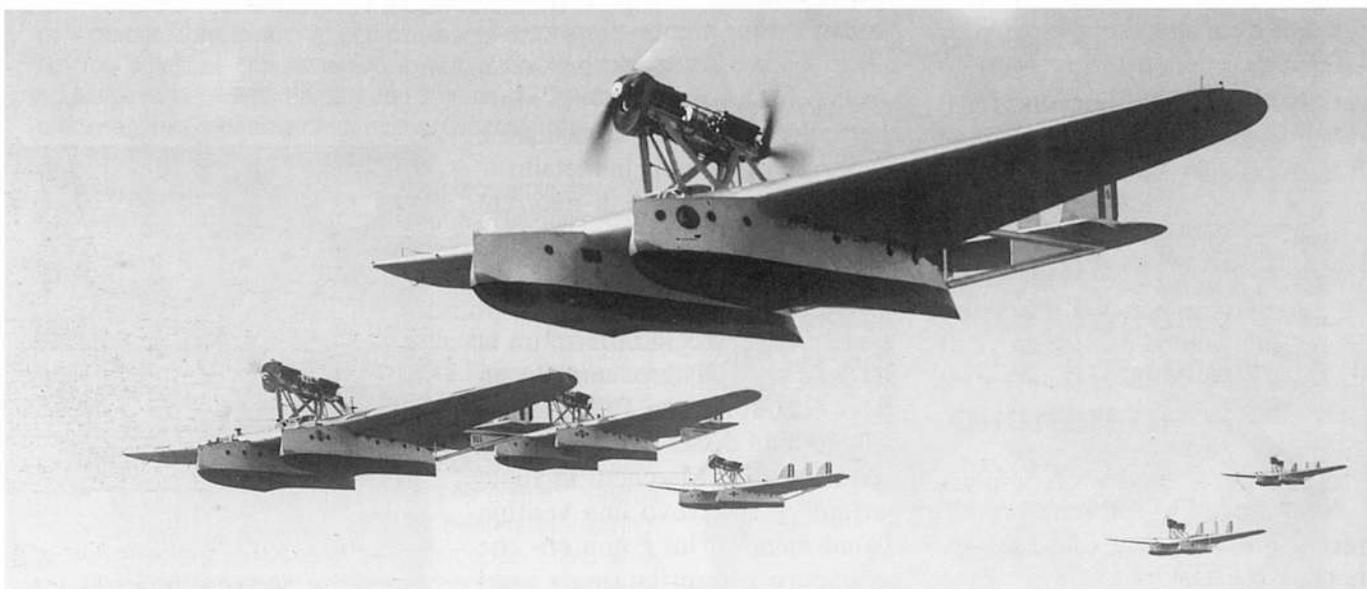
Marchetti minacciò di ricorrere alle vie legali. Si creò una situazione di stallo fortemente incresciosa [...]. Tutti seguivano con ansia questo braccio di ferro tra la SIAI ed il Ministero, quando un giorno il senatore Piaggio mi chiamò e mi disse: "Vada subito a Sesto Calende, Marchetti le vuole parlare" [...]. Avevo una ventina d'anni meno di lui e non ero che un oscuro progettista agli inizi della carriera [...]. Mi disse che aveva letto con interesse le memorie da me pubblicate; in particolare mi chiese spiegazioni su una mia recente ricerca che trattava il comportamento delle rivettature tra lamiere metalliche sottili, accompagnando il discorso con parole di incoraggiamento per il mio futuro poi, dandomi del tu, mi confessò che aveva fiducia nell'avvenire del metallo in aviazione ed era bene che io me ne facessi assertore e propugnatore. Egli stesso avrebbe desiderato cimentarsi in questa prova della versione metallica dell'S.55, ma era difficile per lui cambiare di colpo mentalità e attrezzature. Gli dispiaceva di non poter dare al Ministero i disegni per ragioni di principio e concluse: "La ditta





Un S.55 in allestimento nelle Officine Aeronautiche di Monfalcone del CRDA. (da "In cantiere" Ediz. della Laguna)

Degli S.55 in volo. Probabilmente in allenamento in prossimità della Crociera. La foto è stata più volte presentata come documento del volo Italia-Brasile. In effetti, tali idrovolanti in formazione, sono anteriori degli "A" e portano il numero delle squadriglie d'origine. Sono mancanti degli striscioni colorati attornianti le ali nei colori delle quattro squadriglie della Crociera.



SIAI non consegna i disegni alla ditta Piaggio, ma il tecnico Marchetti li consegna al tecnico Gabrielli. Bada bene, i disegni li mando a te e chi te li dà non è la SIAI, ma è Alessandro Marchetti". Questo eccezionale atto di fiducia mi caricò una grande forza. Dovevo mostrare a Marchetti che ne ero degno».

A Orbetello intanto erano al lavoro per l'annunciata Crociera Italia-Brasile. Questa impresa aviatoria era già nella mente di Balbo dal 1928 ma, solo dopo la bella prova della Crociera del Mediterraneo Orientale, si poterono gettare le basi sia per l'affidabilità degli apparecchi che per la competenza raggiunta dagli uomini

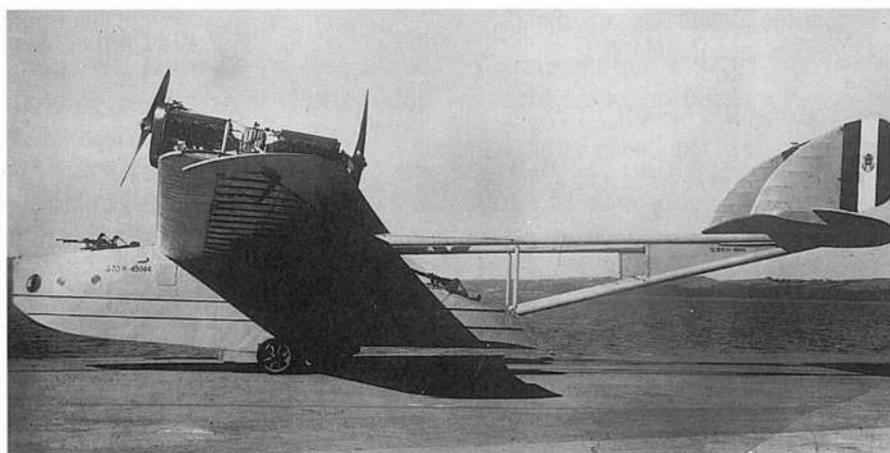
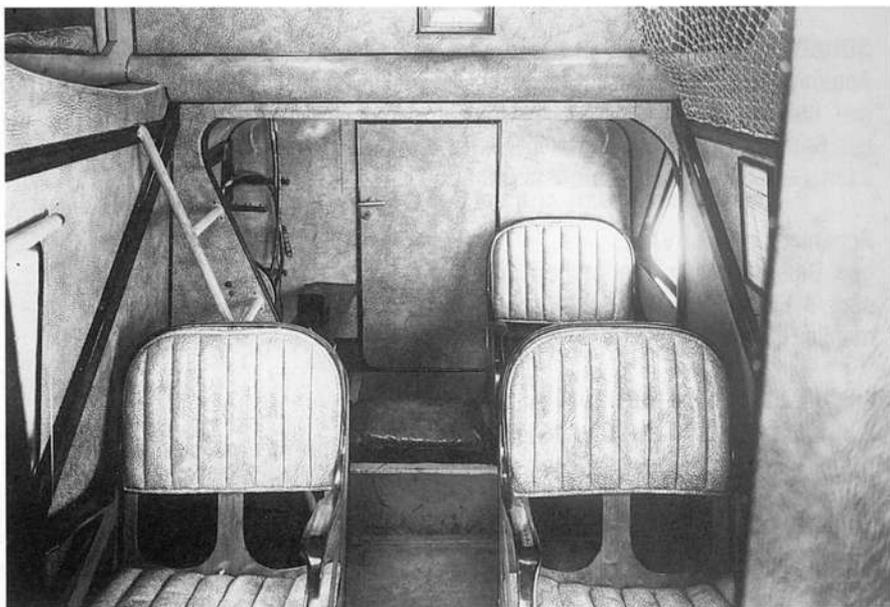
che li manovravano. Lo scegliere i 14 equipaggi, 12 per la trasvolata e gli altri 2 di riserva (questi ultimi avrebbero volato solo sino a Bolama), non fu cosa facile, non perché mancassero i piloti e gli specialisti, quanto per non scontentare gli altri dei vari gruppi da bombardamento marittimo che in massa si erano offerti. Stabiliti i comandanti degli apparecchi, i quali si scelsero il secondo pilota e gli specialisti, dall'1 gennaio del 1930 tutti i designati erano a Orbetello per l'inaugurazione della scuola di Navigazione Aerea d'Alto Mare (NADAM). Da quel momento li aspettava un anno di studi: di navigazione, di astronomia, di addestramento al volo cieco, al simulatore e con voli not-

turni, decolli ed ammaraggi a pieno carico nonché, per gli specialisti, studio e allenamenti secondo la loro disciplina. Il comando della Crociera fu affidato al ten. col. Umberto Maddalena, al magg. Ulisse Longo suo vice e, come ufficiale tecnico del gruppo, al ten. col. Luigi Biondi. Nella primavera, giunsero a Vigna di Valle due esemplari del nuovo S.55 A, con motori FIAT A 22 R (elaborati dall'ing. Zerbi). Uno, probabilmente il 45052 chiamato *Bolama*, fu affidato a Cagna e Calò Carducci. Con il ten. col. Ilari, si recarono a Bolama per verificare le capacità al decollo, le caratteristiche ambientali e quant'altro necessitava conoscere per l'imminente balzo atlantico in formazione.

A giugno iniziarono le prove più impegnative a largo raggio, diurne e notturne, da Orbetello alle coste spagnole e nordafricane. 3.100 chilometri di allenamento offrirono l'opportunità di addestrarsi anche in frangenti non sempre tranquilli, sia per ragioni meteorologiche che tecniche. Non pochi furono gli ammaraggi di fortuna; la peggiore sorte toccò al gen. Valle ed al suo equipaggio che, ammarati in pieno Mediterraneo, furono poi salvati da un peschereccio greco. In occasione delle prove di decollo a pieno carico da Orbetello, effettuate da tutti i velivoli, il migliore fu Maddalena che simulò in venti ore di volo il tempo dell'intera traversata. Il velivolo di Baldini, che per il vento stette più vicino alle colline, non riuscì a sollevarsi oltre una di queste e, strisciando sul terreno, capottò e prese fuoco causando la morte dell'R.T. Elio Stemperini, seguito poco dopo dal capitano Magdalo Ambrosino, mentre il cap. Mario Baldini ed il motorista mar. Ilo Zoboli ne uscivano alquanto malconci.

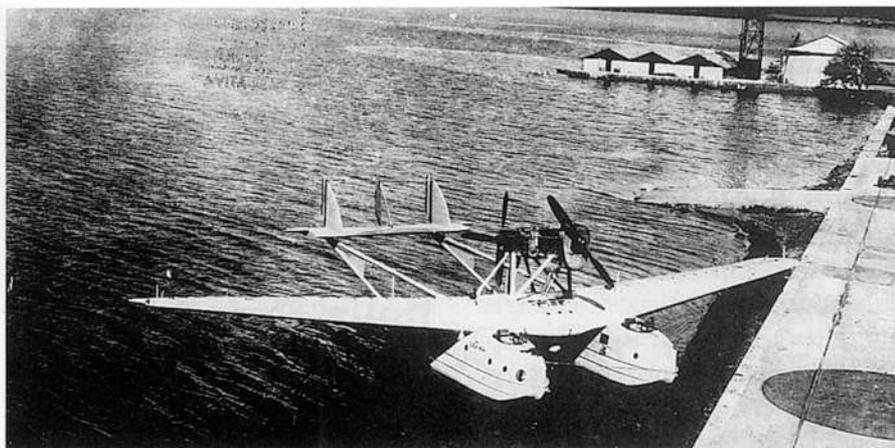
Stabilite le basi e gli uomini

In alto: particolare della cabina passeggeri, all'interno dello scafo di un S.55 P.



L' S.55 M (metallico) 45044 sul piazzale dello scalo della Piaggio a Finale Ligure. (Archivio M.F. Caproni)

Altro esemplare in rada ad Orbetello. (Archivio Uff. Storico IAMR Piaggio, Finale Ligure)



addetti, i rifornimenti e l'appoggio della Marina lungo la rotta, verso la fine di novembre tutti i preparativi erano completati. Le basi furono così prescelte: Los Alcazares, già nota per la Crociera del 1928 e base degli allenamenti compiuti nell'annata (1.200 km da Orbetello); Kenitra nel Marocco francese (700 km); Villa Cisneros nel Rio de Oro (1.600 km); Bolama nella Guinea francese (1.500 km). Quest'ultima era la base più avanzata dell'Africa per attraversare l'Atlantico e puntare verso l'America del Sud, dov'era l'altra punta più vicina, Natal (3.000 km). Lungo la costa brasiliana furono scelte Bahia (1.000 km) e Rio de Janeiro (1.400 km).

Gli apparecchi erano pronti al via, nella laguna di Orbetello, suddivisi in quattro squadriglie di tre velivoli: la nera, la rossa,

SQUADRIGLIA NERA

Apparecchio N° 1 I-BALB:
gen. Italo Balbo, cap. Stefano Cagna, piloti;
ten. Gastone Venturini, radiotelegr. (R.T.);
s.ten. Gino Cappannini, motorista (mot.)

Apparecchio N°2 I-VALL:
gen. Giuseppe Valle, cap. Attilio Biseo, piloti;
serg. magg. Erminio Gadda, mot.;
mar.llo Giovanni Carascon, R.T.

Apparecchio N°3 I-MADD:
ten. col. Umberto Maddalena, ten. Fausto Cecconi, piloti;
s.ten. Giuseppe Damonte, mot.;
serg. Cesare Bernazzini, R.T.

SQUADRIGLIA BIANCA

Apparecchio N°4 I-AGNE:
cap. Alfredo Agnesi, ten. Silvio Napoli, piloti;
serg. magg. Ostilio Gasparri, mot.;
1° av. Giuseppe Virgilio, R.T.

Apparecchio N°5 I-BOER:
cap. Luigi Boer, ten. Danilo Barbicinti, piloti;
serg. magg. Ercole Imbastari, R.T.;
serg. Felice Nensi, mot.

Apparecchio N°6 I-DRAG:
cap. Emilio Draghelli, ten. Leonello Leone, piloti;
serg. magg. Bruno Bianchi, mot.;
1° av. Carlo Giorgelli, R.T.

SQUADRIGLIA ROSSA

Apparecchio N°7 I-MARI:
cap. Giuseppe Marini, cap. Alessandro Miglia, piloti;
mar.llo Salvatore Beraldi, mot.;
serg. Davide Giuliani, R.T.

Apparecchio N°8 I-BAIS:
cap. Ugo Baistrocchi, ten. Luigi Gallo, piloti;
serg. magg. Francesco Francioli, R.T.;
1° av. Amedeo Giroto, mot.

Apparecchio N°9 I-RECA:
cap. Enea Recagno, ten. Renato Abbriata, piloti;
serg. magg. Francesco Mancini, R.T.;
serg. Luigi Fois, mot.

SQUADRIGLIA VERDE

Apparecchio N°10 I-LONG:
magg. Ulisse Longo, cap. Guido Bonino, piloti;
ten. Ernesto Campanelli, mot.;
mar.llo Mario Pifferi, R.T.

Apparecchio N°11 I-DINI: (*)
ten. Letterio Cannistracci, ten. Alessandro Vercelloni, piloti;
serg. magg. Giuseppe Maugeri, mot.;
av.sc. Alfredo Simonetti, R.T.

Apparecchio N°12 I-CALO:
ten. Jacopo Calò Carducci, serg. magg. Ireneo Moretti, piloti;
serg. Augusto Romin, mot.;
1° av. Tito Mascioli, R.T.

APPARECCHI DI RISERVA (OFFICINA)

App. officina 1 I-DONA: aggregato alla squadriglia rossa.
cap. Renato Donadelli, ten. Pietro Ratti, piloti;
serg. magg. Raffaele Perini, mot.;
serg. Ubaldo Gregori, R.T.

App. officina 2 I-TEUC: aggregato alla squadriglia bianca.
ten. Giuseppe Teucci, ten. Luigi Questa, piloti;
serg. magg. Armando Zana, mot.;
1° av. Giuseppe Berti, R.T.

(*) *Questo idrovolante avrebbe dovuto avere l'equipaggio di quello incidentato a Orbetello: i capitani Baldini e Ambrosino, il serg. magg. Stemperini ed il mar.llo Zoboli.*

la verde e la bianca, più due idrovolanti di riserva per un totale di 14.

Gli apparecchi erano stati numerati dall'1 al 12 più i due di riserva, "officina 1" e "officina 2", riferimento in seguito abbandonato; gli aerei furono designati con le sigle dei comandanti.

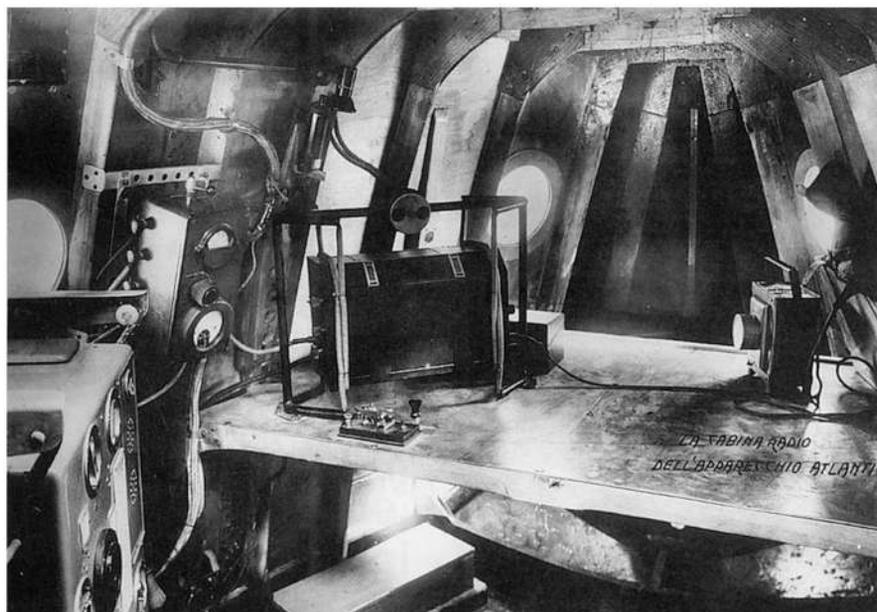
Una larga striscia in colore, secondo la squadriglia, attraversava le ali.

Gli equipaggi risultarono così suddivisi: (33) vedi tabella sopra.

Mentre gli altri apparecchi portavano - e porteranno - come sigla le prime quattro lettere del nome del pilota, quelle dell'I-DINI sono le ultime di Baldini in quanto avrebbero dato adito a confusione con l'I-BALB.

Le riserve, che raggiunsero Bolama da Orbetello, ospitavano sugli S.55 della Crociera i tecnici del Genio aeronautico, ruolo ingegneri, ten. col. Luigi Biondi e cap. Carlo Pezzani; i motoristi: serg. Mario Pifferi, 1° av. Aldo Magini, 1° av. Delio Ferrazza, 1° av. Fio-

**decola
la Crociera
Italia-Brasile
il non facile
primo scalo**



Cabina radio di un S.55 A situata nello scafo sinistro. Da osservare in alto le finiture delle ordinate le cui giunture chiodate lasciano alquanto a desiderare.

renzo Barino, 1° av. Bruno Muratori, 1° av. Nello Salvatelli; i montatori: serg. Arturo La Banca, serg. Santo Fontana, 1° av. Vittorio Ghidelli, 1° av. Franco Mancinelli e il fotografo Gino Anelli.

L'ultimo allenamento fu effettuato alla vigilia della partenza quando, in formazione di stormo, le quattro squadriglie portarono in volo l'estremo saluto alla tomba del capitano Ambrosino, nel cimitero di S. Vincenzo, in riva al Tirreno.

All'alba del 17 dicembre, dopo alcuni giorni di rinvii per le cattive condizioni meteorologiche, i 14 equipaggi (56 uomini) più gli altri 12 uomini di riserva si imbarcarono e, mollati gli ormeggi, dopo l'ordine "motori in moto", la prima squadriglia "nera" con i velivoli I-BALB, I-VALL, I-MADD decollava verso il Mediterraneo, seguita dalla squadriglia bianca, dalla rossa e dalla verde.

Assunta la formazione di marcia con al vertice l'I-MADD, le squadriglie procedettero sin dopo le Bocche di Bonifacio dove il tempo peggiorò ed il volo divenne tormentato, tanto che lo stormo si divise in due gruppi. Quello dell'I-BALB, I-DONA, I-TEUC, I-LONG, I-CALO e I-DINI

ammarrò a Porto de Campo, a Sud di Maiorca, dove già vi erano due idrovolanti dell'Aéropostale francese, messi al riparo dalla tempesta. L'altro gruppo di otto, l'I-MADD, I-VALL e gli altri I-MARI, I-RECA, I-BAIS, I-AGNE, I-DRAG e I-BOER, poté raggiungere Los Alcazares non senza fatica.

Per il gruppo di Balbo, che nella tempesta corse seri rischi, le tribolazioni non erano finite con l'ammarraggio. Gettate le ancore, il mare grosso non permetteva la presa e, per evitare che gli apparecchi si fracassassero sulla riva rocciosa, furono fatti arenare sulla spiaggia di una piccola insenatura. Il più danneggiato fu l'I-DINI che riportò danni all'ala destra, riparati poi dal montatore Mancinelli e dal capitano ingegnere Carlo Pezzani. Intanto il gruppo di Maddalena, che aveva superato l'arcipelago da Nord, uscito dalla zona burrascosa ammarò senza difficoltà a Los Alcazares.

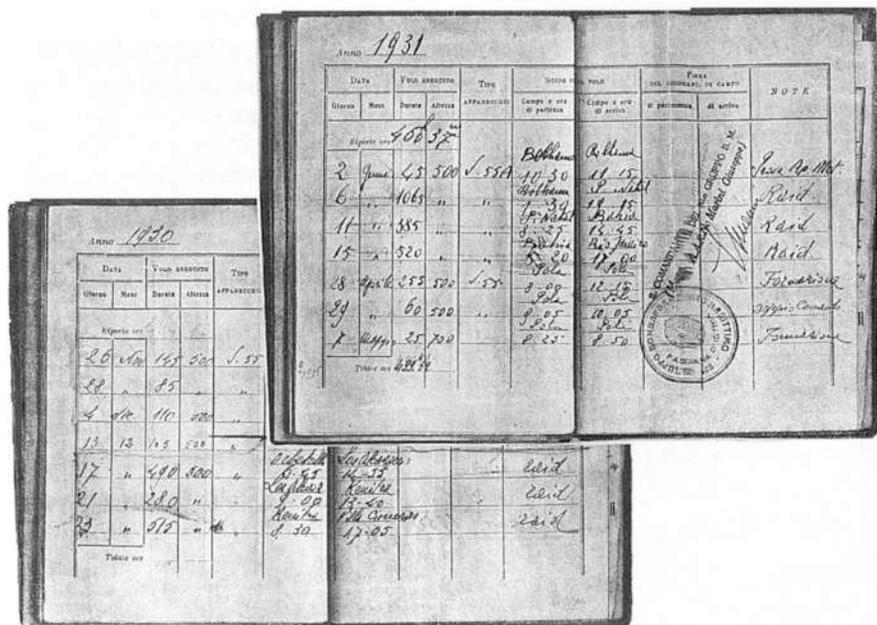
Penoso fu per entrambi i gruppi conoscere le sorti dell'altro in mancanza di collegamenti radio, in quanto le radio di bordo non avevano sufficiente potenza di ricetrasmisione, data la distanza dei due gruppi. Grazie al marconista della nave *Infante Dom Jaime*, Balbo ebbe poi assicurazioni da

Cartagena che tutti gli otto apparecchi erano ammarati a Los Alcazares.

Il 19, la formazione si riunì in quell'idroscalo dove si procedette a riparare diversi danni e a cambiare diverse eliche danneggiate dalla tempesta. Al rapporto degli ufficiali superiori fu constatato quanto successo, ammettendo che furono commessi grossi errori che avevano rischiato di far fallire l'impresa al suo inizio. Uno era stato quello di non aver previsto le condizioni meteorologiche in arrivo. Un secondo, quando, incontrata la bufera, non era stata invertita la rotta su Elmas se non addirittura su Orbetello. Avevano prevalso l'orgoglio e la volontà di superare la prova, fidando sulle macchine e sulla professionalità dei piloti.

Domenica 21, dodici idrovolanti decollarono, a tre a tre, per la tappa di Kenitra; all'idroscalo erano rimasti l'I-AGNE, che aveva subito un principio d'incendio dovuto al cattivo funzionamento di un carburatore e l'I-DINI, al suo fianco per ogni eventuale assistenza. Sorvolata Gibilterra e dato l'ultimo saluto all'Europa, in cinque ore di volo i dodici apparecchi ammararono alle foci del fiume Sebù.

L'indomani, i due idrovolanti



La Crociera Italia-Brasile
vissuta sulle pagine
del libretto di volo
del ten. Leonello Leone
dell'I-DRAG:
6.45 del 17 dicembre 1930
Orbetello-Los Alcazares,
21/12 Los Alcazares-Kenitra,
23/12 Kenitra-Villa Cisneros,
25/12 Villa Cisneros-Bolama
(non segnalato),
2/1/1931 Bolama
prova app. e mot.,
6/1 Bolama-Porto Natal,
11/1 Porto Natal-Bahia,
15/1 Bahia-Rio de Janeiro.
(Archivio Leonello Leone Jr.)

rimasti a Los Alcazares raggiunsero la formazione, pronti a decollare il 23 per Villa Cisneros. Da qui, si alzarono solo in tredici; i motori dell'I-DINI non si misero in moto. La formazione procedette per i 1.600 chilometri tra mare sulla destra e deserto a sinistra, sino alla foce del Rio de Oro. Qui c'era Villa Cisneros, piccolo avamposto del Sahara spagnolo: un fortino, poche casupole e baracche. Il 24 arrivò l'I-DINI e si procedette ai rifornimenti, data l'imminente partenza per Bolama.

25 dicembre: Natale. Gli equipaggi volavano verso Bolama, una tappa abbastanza lunga e monotona, lasciando alle spalle il Rio de Oro, la Mauritania, il Senegal. Sopra Dakar poterono vedere a terra i tre FIAT AS 2 di Francis Lombardi, Franco Mazzotti e Mario Rasini, in sosta nella loro circumnavigazione dell'Africa. Dopo 1.500 chilometri le squadriglie ammarano nella rada di Bolama, nella Guinea portoghese, salutate con salve di cannone dai tre esploratori della formazione navale italiana alla fonda.

Della partecipazione della Marina Militare alla Crociera sono da ricordare le navi appoggio: gli esploratori e cacciatorpediniere *Pessagno* e *Antoniotto Usodimare* per sorvegliare il tratto

africano, il *Da Recco*, il *Tarigo* ed il *Vivaldi* per le acque dell'Atlantico Centrale ed il terzo gruppo composto dal *Da Noli*, dal *Malocello* e dal *Pancaldo*, addetti alla sorveglianza dell'Atlantico Meridionale e della costa sudamericana. Nella rada di Bolama c'era anche lo yacht *Alice* con funzioni di magazzino ricambi, alloggio e mensa per i trasvolatori, nonché agenzia di notizie, grazie al radiotelegrafista Ezio Vaschetto colà imbarcato, che comunicava e riceveva notizie dall'Italia.

Nei giorni di attesa si procedette al controllo e alla revisione di ogni idrovolante, compresi l'I-DONA (officina 1) e l'I-TEUC (officina 2), velivoli di riserva che furono da Balbo autorizzati alla traversata e che, poiché non disponevano di serbatoi supplementari, imbarcarono tante latte di benzina da travasare in volo.

Sin qui non si è mai parlato dei rifornimenti di carburante (tipo Avio ad elevato contenuto di piombo). Questi venivano fatti manualmente utilizzando latte metalliche da 20 litri usando, per il travaso nei bocchettoni siti sulle ali, imbuti protetti da pelle di daino. Sponsor offerente del carburante fu la Società Italo-Americana del Petrolio di Genova con la benzina *Stanavo*.

Nell'approntamento dei velivoli per la traversata si procedette al massimo alleggerimento degli stessi, si eliminò tutto quanto non era indispensabile al volo. Fu lasciata a terra tutta l'attrezzatura marinaresca, compresi i battellini di salvataggio, tutti gli indumenti degli equipaggi, le cui valigie e bauli procedettero via nave. Fu perfino sostituito il motorista Dario Parizzi, che pesava 78 kg, con Cappannini che ne pesava solo 54. Inutile sottolineare che la stessa sorte toccò, con molta probabilità, anche ai sacchi della posta.

Gli equipaggi comprendevano rigorosamente i soli titolari, escluso ogni passeggero o elemento di riserva, con la consegna, in caso di ammaraggio, di restare sull'apparecchio sino all'ultimo momento ed il divieto assoluto di ammarare per soccorrere chicchessia. Con il solo carico necessario, gli scafi erano immersi oltre il limite di galleggiamento.

Il 2 gennaio, Maddalena con l'I-MADD ed il suo equipaggio eseguì una prova di decollo a pieno carico nell'ora più calda. Fu un decollo non troppo agevole che riuscì dopo 85 secondi di rincorsa e, dopo pochi minuti di volo, riuscì pure l'ammarraggio, sempre con il peso totale di 9.900 chilogrammi.

la trasvolata atlantica del sud: incidenti, vittime, naufragi

Il 3 gennaio 1931 le navi della Marina Militare erano partite per prendere le loro posizioni sulla rotta della Crociera onde, durante la notte, fungere da faro e di giorno da rilevamento radiogoniometrico e, non ultimo, per essere utilizzate nella ricerca e nel salvataggio degli eventuali apparecchi costretti all'ammarraggio.

Erano tutti entusiasti per la prova che li attendeva ma Balbo, conscio della responsabilità che pesava sull'Aeronautica italiana, in confidenza disse a Valle: «Sarà un successo anche se solo sei o sette apparecchi raggiungeranno il Brasile».

Con il miglioramento delle condizioni meteorologiche sull'oceano, il 5 gennaio si decise per la partenza, fissandola per le 01.30 del giorno 6, favorita dalla luna alta. Puntuale, all'ora fissata, un razzo verde si alzò nel cielo e, nel medesimo momento, l'I-MADD iniziò la sua corsa sull'acqua in direzione di un gran fuoco che ardeva su una lontana sponda. Subito dopo, poiché l'ordine di decollo era fissato per squadriglie, anche le altre diedero "tutto motore" e mentre le prime si innalzavano regolarmente, l'apparecchio di Valle non riuscì a staccarsi dall'acqua.

Mentre gli altri 12 erano già in rotta, anche l'I-RECA subiva la stessa sorte dell'I-VALL e ambe-



La squadra atlantica in volo sulla gran baia di Rio de Janeiro.

due, in attesa che i motori si raffreddassero, assistettero ad una grande fiammata che si levò dal buio dell'orizzonte. Era l'I-BOER che 12 minuti dopo il decollo era precipitato in mare e, incendiandosi, aveva portato sul fondo le ragioni di quella caduta ed i suoi uomini: il capitano Luigi Boer, il tenente Danilo Barbicinti, il sergente maggiore Ercole Imbastari e il sergente Felice Nensi.

I due apparecchi che non erano decollati, l'I-VALL e l'I-RECA, si apprestarono ad un nuovo tentativo di decollo, alleggerendosi di alcuni quintali di carburante a scapito di una prudenziale maggiore autonomia. Alle 03.00 i due idrovolanti, dato "tutto motore", procedettero alla corsa per staccarsi dall'acqua. Mentre l'I-VALL riuscì nel faticoso lento decollo, l'I-RECA, raggiunti pochi metri d'altezza, perse velocità e nel pesante impatto con il mare sfasciò lo scafo destro, causando la morte del motorista, il sergente Luigi Fois.

L'I-VALL rincorreva con un'ora e mezza di ritardo la formazione degli undici in navigazione, che procedevano compatti con i piloti a "tutt'occhi" per tenere ridotte le distanze ed evitare collisioni. Le prime navi erano state raggiunte e superate e, alle prime luci dell'alba, allentatasi la tensione del pilotaggio al buio, le squa-

driglie poterono procedere a vista, anche se vento e piovoschi violenti si abbattevano sugli idrovolanti erodendo le eliche. Qualche radiatore cominciava a perdere acqua, tra questi l'I-BAIS e l'I-DONA, i cui motoristi non cessarono un attimo di pompare acqua nei radiatori. L'I-BAIS, più malandato, dopo aver dato fondo a tutte le riserve idriche disponibili, acqua di riserva, bevande, sino a urinare a turno nei radiatori, fu costretto ad ammarare in pieno oceano dopo 9 ore di volo.

A proposito di questo ammaraggio e dell'importanza della radio di bordo, Giuseppe Pesce in *Storia della radio in aviazione* (31) dice: «Durante la traversata dell'oceano la radio di bordo servì soprattutto a trasmettere messaggi di posizione ed informazioni sulla rotta [...]. Di notevole successo fu il collegamento radio realizzato dal marconista di bordo dell'S.55 T.A. avente la sigla I-BAIS guidato dal capitano Baistrocchi allorché dovette ammarare in pieno oceano per eccessivo riscaldamento dei motori. Il marconista serg. maggiore Francesco Francioli riuscì a far pervenire ai velivoli in volo ed alle navi il messaggio radio con il quale comunicò che l'idro non correva nessun pericolo immediato e che la nave *Pessagno*

stava avvicinandosi sulla scorta dei rilevamenti radiogoniometrici dei segnali emessi dal velivolo. Il resto della traversata si verificò senza che la radio di bordo fornisse altri utili ausili se non quello di consentire lo scambio di messaggi augurali e di felicitazioni; essa non era ancora diventata l'ausilio principale per la navigazione aerea di lunga distanza».

Per l'I-BAIS la speranza di una riparazione di fortuna svanì con la constatazione di danni irreparabili al radiatore ed all'elica posteriore. Solo dopo cinque ore, in balia dell'oceano, l'idrovolante fu avvistato dal *Pessagno* che, preso a rimorchio, si diresse verso Fernando de Noronha. La manovra si dimostrò complessa e difficile, il differente comportamento della nave e dell'idrovolante, in balia del vento e dei cavi, causò un lento procedere pieno di difficoltà per cui si impiegarono tre giorni a raggiungere l'isola. Svanite le speranze che da Natal potessero inviare le parti di ricambio, l'I-BAIS continuò la sua "Via Crucis", al rimorchio del *Pessagno*. Per due volte i cavi si spezzarono e nella notte un'altra rottura del cavo fece staccare l'S.55 con a bordo il capitano Baistrocchi. Per la sua ricerca ci vollero quattro ore.

Ripresa la navigazione, tra rotture di funi, battelli capovolti e attorcigliamento del cavo all'elica, con conseguente urto dell'idro contro la murata della nave - urto che causò lo sfasciamento di uno scafo - fu deciso di affondare il relitto. Erano le 18.00 del 10 gennaio 1931.

L'I-DONA, esso pure per falle al radiatore, ammarò nei pressi del *Pancaldo* a 750 km da Fernando de Noronha e raggiunse l'isola a rimorchio, con meno peripezie dell'altro aereo, alle 05.00 dell'8 gennaio. Riparate le avarie con i mezzi propri e rifornitosi, questo idrovolante riuscì a partire e a raggiungere a Natal gli altri dieci apparecchi. Colà erano

giunti in nove dopo 18 ore e 30 minuti, seguiti dall'I-VALL che ne impiegò 17.

Il consuntivo della traversata dell'Atlantico Meridionale ora segnava un attivo dell'Italia tale da costituire un primato come numero di piloti, apparecchi e motori transatlantici. Quando Balbo apprese la sorte toccata all'I-BOER e all'I-RECA a Bolama e la perdita di cinque uomini, rammentò agli equipaggi vittoriosi che la tragedia era lo scotto che toccava ai trionfatori e che alla partenza da Orbetello ognuno era conscio della sorte che poteva toccargli. Ad ognuno dei cinque caduti fu dedicato un apparecchio ed il nome fu scritto su un lato dello scafo. L'I-AGNE ricevette quello di Luigi Boer, l'I-DRAG di Danilo Barbicinti, l'I-DONA di Ercole Imbastari, l'I-CALO di Felice Nensi e l'I-BAIS di Luigi Fois. Al momento della dedica non si sapeva ancora che l'I-BAIS fosse votato al naufragio. L'I-DINI fu battezzato con il nome di Magdalo Ambrosino, l'I-TEUC con quello di Elio Stemperini, periti ad Orbetello in un volo di addestramento. Non furono dimenticati Pier Luigi Penzo e Tullio Crosio caduti al rientro dalla ricerca dei naufraghi dell'*Italia*, ai quali fu dedicato l'I-MADD e l'I-LONG come, infine, a Francesco Baracca l'I-BALB e ad Alessandro Guidoni l'I-VALL.

L'11 gennaio, gli undici idrovolanti presero il via per Bahia: a bordo fu imbarcato tutto quanto avevano dovuto affidare alle navi per alleggerire i velivoli nella traversata e furono accolti gli uomini di riserva giunti per nave, il gen. Aldo Pellegrini che aveva organizzato le basi in America, il nipote di Balbo, Lino, ed i giornalisti che erano stati in attesa dei trasvolatori: Adone Nosari, Nello Quilici, Ernesto Quadrone, Mario Massai, Michele Intaglietta e Luigi Freddi.

La navigazione fu effettuata lungo la costa ed alla foce di un

all'aviazione brasiliana 11 idrovolanti in cambio di 50.000 sacchi di caffè

fiume ammarò l'I-TEUC per una breve sosta, onde riparare un montante di un radiatore. Alle 14.30 lo stormo era su Bahia dopo aver superato i mille chilometri che la dividevano da Natal. In porto erano ormeggiati quattro nostri esploratori: *Da Recco*, *Tarigo*, *Vivaldi* e *Da Noli*, che avevano fatto la guardia sull'Atlantico.

Tre giorni di sosta e poi, il 15, decollo per il gran finale a Rio de Janeiro: 1.400 chilometri compiuti con vento favorevole tanto da giungere un'ora prima, bordeggiando in formazione di parata per ammarare all'ora stabilita contemporaneamente all'arrivo delle nostre otto navi. A Rio, gli undici apparecchi scesero nell'insenatura di Botafogo, dove migliaia e migliaia di persone si riversarono lungo il litorale della baia di Guanabara. Allo sbarco, gli "atlantici" furono salutati con salve di cannone dalle navi italiane e brasiliane e con i festeggiamenti di benvenuto; giunsero telegrammi dalle più alte autorità italiane, elogi da ogni parte del mondo ed ancora inviti a ricevimenti sino al 7 febbraio, giorno dell'imbarco sul piroscafo *Conte Rosso* per il rientro in Italia. Mentre la nave lasciava la baia di Rio, alcuni S.55 dal cielo davano l'ultimo saluto ai piloti che li avevano colà portati.

Vedi capitolo (XIV) Servizi postali.

Rimasero in Brasile, trasferiti all'Isola Governador con gli idrovolanti per istruire piloti, motoristi e montatori brasiliani, il magg. Donadelli e gli specialisti Parizzi, Zana, Zacchero, Orlando, i motoristi della FIAT Vaudamo e Fornatto

ed il tecnico SIAI Balestrieri.

Gli undici S.55 furono ceduti all'aviazione brasiliana a lire 870.000 ciascuno, in completo assetto di volo, escluse le stazioni radio, barattati con 50.000 sacchi di caffè che erano in corso di scarico a Genova. È probabile che tale vendita o scambio tra aerei e caffè fosse già stata concordata diverso tempo prima e che alcuni piloti brasiliani si fossero già istruiti in Italia sul pilotaggio di tali idrovolanti. Lo dimostra il fatto che a sorvolare la nave che riportava gli "atlantici" furono alcuni S.55, quando di piloti della nostra aeronautica era rimasto solamente il magg. Donadelli.

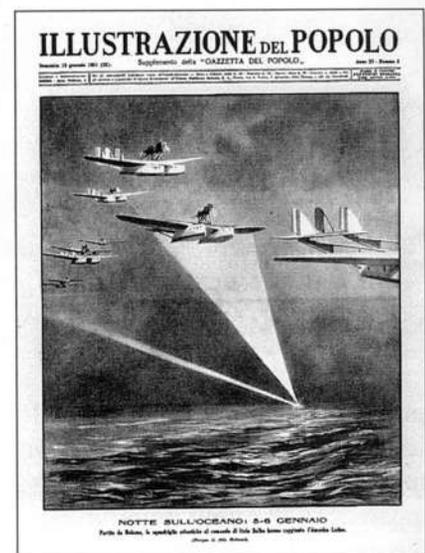
Una più estesa storia degli S.55 ceduti alla aviazione della Marina brasiliana, si è potuta apprendere dalla rivista *JP4 - Mensile di Aeronautica* del giugno 1993. Un articolo di Jackson Flores Jr. *S.55 in guerra* ci ha fornito inedite e più precise informazioni sugli idrovolanti italiani rimasti a Rio. (32) Vediamo sommariamente le vicende stando a quanto dice il Flores: «Con l'arrivo degli S.55 [...] questa fu manna inattesa, fornì alla Marina brasiliana un'eccellente opportunità di acquisire aerei di prim'ordine per equipaggiare una squadriglia di pattugliatori per il futuro Corpo di Aviazione [...]. Gli 11 idrovolanti furono messi a disposizione del "Centro Aviaco Naval do Rio de Janeiro" di base a Galeao. Numerati dall'1 all'11, ridipinti in bianco con i colori nazionali sui timoni di coda (verde, giallo, azzurro)».

La loro prima importante missione fu quando, nel luglio del 1932, un gruppo di sette idrovolanti si recò in Argentina a presenziare alla festa nazionale di quel Paese. Raggruppati poi in un reparto chiamato Forca Independiente de Patrulha, iniziarono il loro vero servizio operativo. Nel settembre, ci fu il primo incidente grave: in fase di ammaraggio si scontrarono gli apparecchi "5" e "9" causando la morte dei piloti e

la distruzione delle macchine. Non meno grave sorte toccò al "7", distrutto al rientro da una missione nello Stato di Pernambuco, a sostegno delle unità dell'esercito e della Marina lealista contro i rivoltosi.

Due S.55 furono adibiti a trasporto di persone e poco tempo dopo il "3" andò fuori uso a Salvador dove, in un incidente, morirono un membro dell'equipaggio e due passeggeri. Contemporaneamente a Rio de Janeiro, un incauto meccanico entrò nello scafo di un altro Savoia con la sigaretta accesa, causando un'esplosione che lo distrusse e la conseguente morte del meccanico e del suo aiutante. In seguito alla rivoluzione di forze "Paulistas" contro il governo centrale, tre S.55 e due altri aerei furono mandati per azioni di pattugliamento a Bela Vista in appoggio alla Marina, nonché per azioni strategiche in attacchi terrestri. Un S.55 eseguì poi un vero bombardamento (4 bombe da 75 chili) sulla zona di una centrale elettrica. Qualche tempo dopo, quattro dei sei Savoia rimasti sganciarono il loro carico di quattro bombe contro le mura del forte Itaipus, per reazione al fuoco di sbarramento ricevuto giorni prima in una loro innocua azione di lancio di giornali e manifestini sulla città di Santos.

Dopo tre mesi d'impiego continuo in azioni belliche, rientrati alla base di Galeno, gli apparecchi furono smontati e, utilizzando i componenti di altri tre aerei, furono ricostruite due nuove macchine. Alla fine del 1932 gli apparecchi sopravvissuti furono riuniti nella nuova 1ª Divisao de Patrulha della neonata Forca de Esquadra, ricevendo le sigle da P1S-16 a P1S-20 (P = Patrulha, 1 = Divisao, S = Savoia e numero dell'apparecchio). Nel 1933 il P1S-16 fu smontato per tenere in efficienza gli altri quattro rimasti. Ridotti successivamente a tre, su questi aerei furono rimpiazzati i motori con dei Pratt e Whitney Hornet B



Copertine di settimanali dell'epoca inneggianti la Crociera Italia-Brasile.

Illustratori:

Achille Beltrame "La Domenica del Corriere"

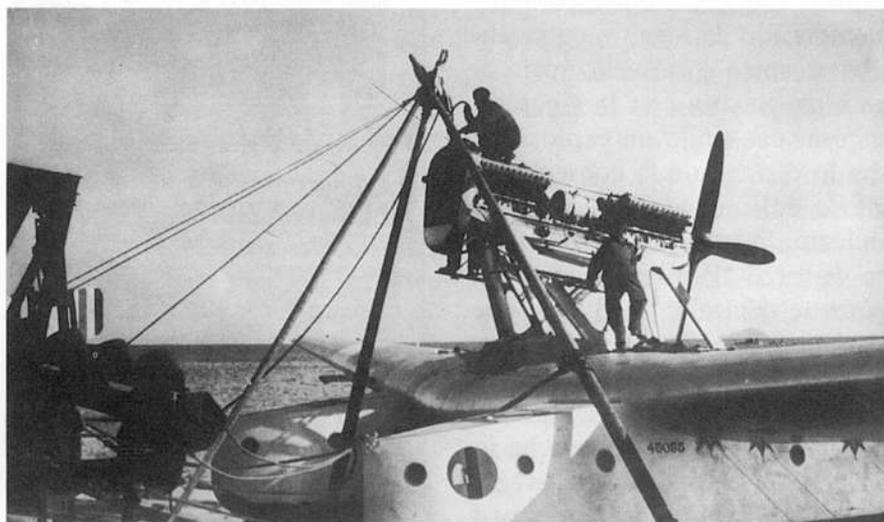
Aldo Molinari "Illustrazione del Popolo"

Vittorio Pisani "La Tribuna Illustrata".

da 575 HP. Nel 1935 fu smembrato un altro esemplare e nel 1937 ebbero luogo gli ultimi voli, prima della definitiva radiazione alla fine di quell'anno. Secondo alcune testimonianze i due Savoia rimasti esistevano ancora nel 1941. I soli pezzi sopravvissuti di questi undici S.55 A sono un'elica trattiva ed una propulsiva, ora al Museo Aerospacial di Rio de Janeiro. Non si è potuto sapere



Lo stormo ormeggiato nella baia di Botafogo a Rio de Janeiro.



Cambio di un'elica sul 45055, probabilmente a Porto Natal, dopo la trasvolata.

quali dei nostri aerei presero le nuove sigle brasiliane. A malapena si è riusciti a scoprire che otto apparecchi, di quelli giunti in Brasile, portavano le MM 45054 /55/56 /57 - 45059 /60 - 45062 - 45081. Le sole tre sigle abbinatale alle matricole militari italiane sono: 45080 (I-DINI), 45082 (I-VALL), 45083 (I-BALB). Pertanto, le matricole degli aerei affondati e di quello accidentato dovrebbero essere: 45054, 45058, 45061.

All'arrivo del *Conte Rosso* a Genova, sul molo una folla strabocchevole li acclama, mentre la radio nazionale annuncia: «I nostri aviatori: piloti, motoristi, radiotelegrafisti e tecnici sono schierati al parapetto della passeggiata. Italo Balbo e lo Stato Maggiore sorridono ai primi saluti della folla. Ognuno ha sul petto una "A" azzurra che vuol dire "Atlantico"».

Dopo lo sbarco a Genova, i croceristi ricevettero entusiastiche

accoglienze a Roma, Orbetello, Milano, Sesto Calende e Torino. (33) (34) (35) (36)

Rientrati a Orbetello, gli equipaggi ripresero il loro lavoro, per la maggior parte dedicato ad istruire le nuove leve nelle specialità che l'S.55 richiedeva. Il 21 maggio del 1931, con un numero di allievi doppio del precedente, ebbe inizio il secondo corso della scuola di Navigazione Aerea d'Alto Mare (NADAM) per istruire i nuovi equipaggi. Il 28 ottobre dello stesso anno fu inaugurata a Roma la nuova sede del Ministero dell'Aeronautica dove, sulla sommità dell'edificio, due ali ricordano quelle dell'S.55.

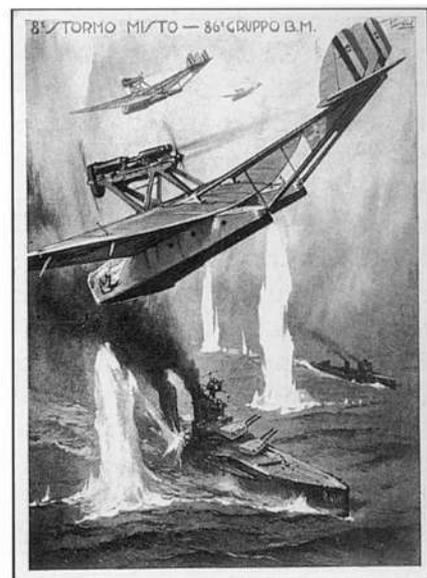
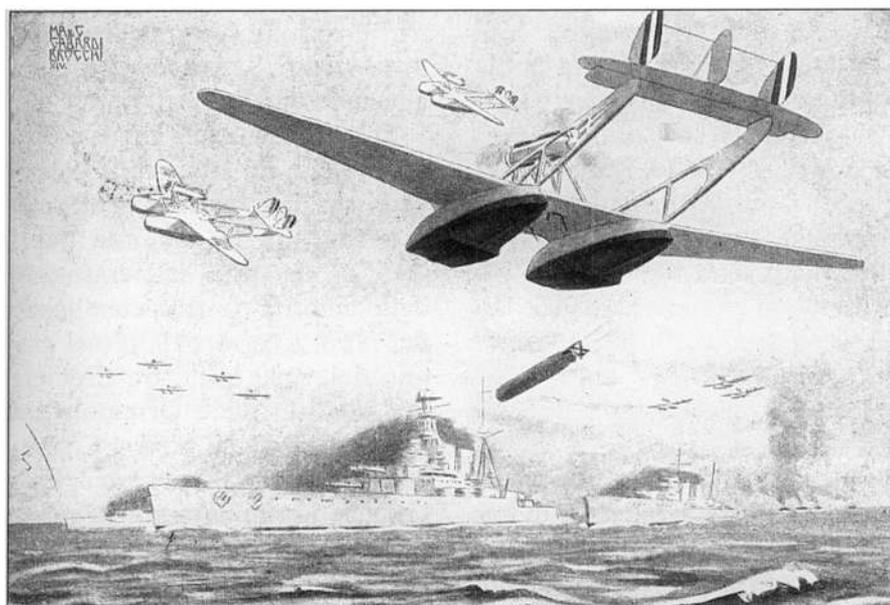
Nel programma di costruzioni 1931/32, negli stabilimenti SIAI si era impostata la serie di S.55 Militare MM 45084/91 con scafi allargati. Nel frattempo, alle Officine di Monfalcone si procedeva al lavoro per l'ordine 45092/99 e contemporaneamente a Finalmari-

na, negli scali della Piaggio, dopo un anno di lavoro fu pronto il prototipo dell'S.55 metallico, mentre si procedeva alla costruzione degli elementi degli altri esemplari. La prova statica sull'ala ed i limiti di rottura superarono il grado di robustezza richiesta, il peso a vuoto dell'apparecchio metallico risultò di 530 chilogrammi inferiore a quello di legno. Dopo l'inizio delle prove di volo del prototipo MM 45044, il 19 marzo, pilotato dal collaudatore Carrà, l'idrovolante decollò per Ostia per essere sottoposto dal Ministero alle prove ufficiali di volo.

Narra Gabrielli che mentre si trovava a Genova, in attesa di notizie sull'esito del volo di trasferimento del prototipo a Ostia, successe un episodio che gli destò non poca apprensione, sino alla chiarificazione della notizia che si sussurrava tra la gente. Si diceva infatti che un aereo era precipitato nei pressi di Marina di Pisa. Si parlava della rotta programmata dal pilota Carrà; invece era caduto l'S.64 di Maddalena con Cecconi e Damonte nel volo di trasferimento da Milano a Montecelio.

A proposito della sciagura dell'S.64, dove persero la vita i tre reduci dell'I-MADD, Gianni Rocca ne *I disperati* (37) così commenta l'accaduto: «...il volo

6 nuovi S.55 M senza storia



Cartoline di propaganda esaltanti le gesta degli S.55 in azioni di combattimento. Illustratori: Gabardi-Brocchi e Vittorio Pisani

si presentava normale anche per le perfette condizioni atmosferiche. Superati gli Appennini tra Piacenza e Livorno, quando è nel tratto di cielo fra Marina di Pisa e il Calambrone, il velivolo si disintegra per un'improvvisa esplosione [...]. Le varie inchieste tecniche non approdarono ad alcun risultato. Qualcuno si spinse a supporre che il vecchio vizio di Maddalena di fumare a bordo avesse, quella volta, originato il disastro».

«Durante quell'interminabile volo (record di distanza in circuito chiuso di 67 ore con il medesimo tipo di apparecchio) accadde un incidente tipico della spregiudicatezza di Maddalena - così confessa anche lo stesso nel suo libro *Lotte e vittorie sul mare e nel cielo* (19) (parlando del record conquistato nel 1930, ndr) - [...] ...un fiammifero cadde dalle mani di Maddalena dando il via ad un principio d'incendio sotto il suo seggiolino. La prontezza di Fausto Cecconi evitò il disastro grazie all'acqua di una bottiglia di minerale rapidamente versata». È probabile che proprio in relazione a quest'ultimo episodio la SIAI abbia attrezzato l'S.55 I-MADD del volo transatlantico con un accendino elettrico

ed un portacenere ad acqua.

In seguito alle buone prestazioni dell'S.55 metallico, dopo le prove ufficiali di Vigna di Valle, la Piaggio consegnò alla 195ª squadriglia gli altri cinque esemplari (MM 45046/50) di cui l'ultimo presentava diverse innovazioni: scafi prolungati in avanti, elica anteriore tripala e quella posteriore quadripala.

Da alcune pagine del *Diario giornaliero* dello stabilimento Piaggio di Finale Ligure, avute per cortesia dall'ufficio storico di quella società, risultano tra il maggio e luglio 1930 diverse prove di volo dell'S.55 MM 45098, motori ASSO 500 matricole 6102 e 4372, mozzo elica 4362 O.G.M. 18652. Ecco lo stralcio dei voli:

1 maggio Collaudo officina 10', Equipaggio Gamma, Rizzo.

7 maggio Controllo militare 20', Gamma, Rizzo, De Cristoferi.

11 giugno Controllo militare 20', Fedeli, Falaschi.

14 giugno Volo officina 20', Gamma, Rizzo, Cordone.

27 giugno Volo officina 25',

Gamma, Rizzo, De Cristoferi.

25 luglio Controllo militare 20', Pozzani, Falaschi.

25 luglio Controllo (?) 20', De Cristoferi.

Di tutta questa serie metallica non è giunta a noi nessuna notizia di particolari impieghi e non si conoscono le vere ragioni della mancata prosecuzione nella costruzione di altri esemplari.

A tale proposito, sempre Gabrielli narra che, dopo le felicitazioni di Marchetti per il buon risultato del modello metallico, la SIAI propose un accordo alla Piaggio per l'ulteriore sviluppo dell'aereo, assumendosene la commercializzazione e corrispondendo alla Piaggio una percentuale sugli utili. La Piaggio declinò l'offerta disinteressandosi degli sviluppi futuri di questo idrovolante.

Secondo un vecchio maresciallo pilota, citato tra i protagonisti nel capitolo "Ricordi e testimonianze", c'erano nel 1936/37 due o tre S.55 metallici pigramente statici a Pola e non più rivisti al suo ritorno dopo una licenza di convalescenza.

A fine agosto del 1931 si svol-

sero le grandi manovre aeree alle quali parteciparono 834 apparecchi tra terrestri e idrovolanti. Teatro delle manovre fu la Liguria, la Lombardia ed il Veneto (partito A) per le quali da Pola, in Istria, furono messi in mare venti S.55 da Bombardamento Marittimo. Fecero parte del partito B, che comprendeva il settore tosco-emiliano da Pisa a Loreto, 56 S.55 della base di Orbetello su alcuni dei quali furono applicati i dispositivi per il lancio di siluri. Alla fine delle operazioni tutte le unità idrovolantistiche si allinearono sul lago di Massaciuccoli, compreso il Do X "Umberto Maddalena", per essere passate in rassegna da Vittorio Emanuele III e dalle più alte autorità militari.

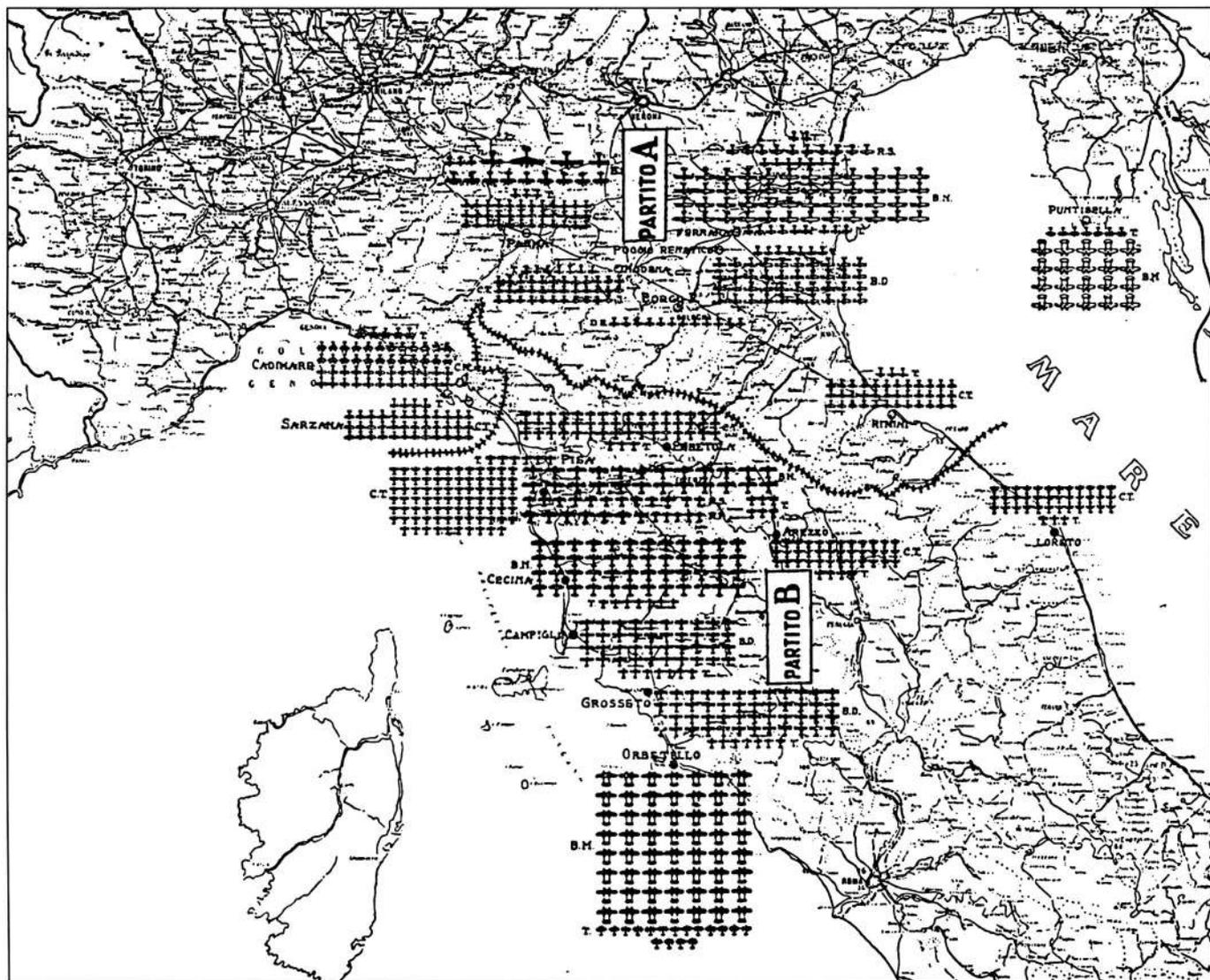
Il 28 aprile del 1932 da Sesto Calende decollarono per la Romania, destinati alla Escadrila 1° Hidr-Aviatie, alcuni S.55 M di cui non si conosce né il numero né il riferimento atto a documentare la fornitura. Per il trasferimento questi apparecchi furono comandati dal pilota romeno Borcescu al quale si unì l'italiano Bacula. Dopo una sosta a Portorose (Trieste), ripartirono il 30 e giunsero nello stesso giorno a Costanza.

Vedi capitolo (XV) Servizi postali.

Quanto sopra, è riferito da fonti aerofilateliche per dare credito ad alcune buste e cartoline che sarebbero viaggiate con tale volo di trasferimento. Più succinte furono le notizie date dalla SIAI in un suo

opuscolo in occasione del 50° della Crociera Italia-Brasile: «Alcuni S.55 andarono alla Romania»; non di più è apparso tra le notizie biografiche delle produzioni SIAI, né si è vista alcuna fotografia.

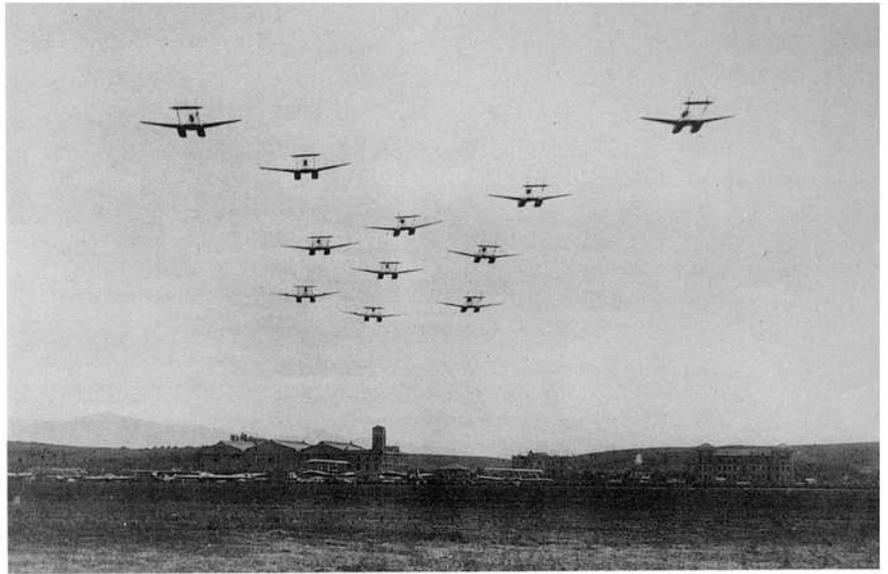
Solo ultimamente, grazie a Gregory Alegi, mi è possibile descrivere, sia pure succintamente, con più ragione le vicende degli "S.55-Romania": l'interessamento delle autorità romene ebbe inizio nei primi mesi del 1930 (nel giugno del 1929 la nostra Crociera del Mediterraneo Orientale era approvata con 32 S.55 a Costanza); a metà anno si ebbero a Sesto Calende i primi approcci e, subito dopo, una prima stesura del contratto che prevedeva 10 S.55, 10



Schieramento delle forze dell'Armata Aerea nelle grandi manovre del 26/30 agosto 1931. Le formazioni degli S.55 sono: per il partito B al disotto di Orbetello e per il partito A sotto Puntisella (Pola).

Giornata dell'Ala, 1932.
Aeroporto del Littorio,
passaggio di undici S.55
a simulare la trasvolata
Italia-Brasile.

aviatori transoceanici in convegno a Roma



S.62 bis e 6 S.56. A parte un'azione FIAT per proporre direttamente i suoi motori, che credè una certa confusione, nell'aprile 1931 si ebbe la nuova e definitiva ordinazione: 6 S.55, 6 S.56, 8 S.59 bis, 6 S.62 bis oltre ai motori di riserva ASSO 500, 500 RI, 750 e parti di ricambio per il 30% in rapporto al valore degli aerei.

Da quanto sopra dovrebbe essere chiarito almeno il numero degli apparecchi colà esportati, a parte ogni altra notizia sul loro impiego. Fernando Corsari, cultore di storia aeropostale, così precisa: «A Sesto Calende funzionava per l'attuazione del contratto italo-romeno una "COMISIA DE RECEPTIE - SAVOIA" come risulta dall'intestazione a stampa di una lettera spedita da Sesto Calende il 12.8.32 trasportata dall'S.62 bis N° VI, guidato dal pilota Borcescu, idro che il giorno 13 prese fuoco a Portorose mentre decollava. La lettera raggiunse Costanza il successivo giorno 14 a bordo dell'altro S.62 bis N° V dell'italiano Bacula che accompagnava il primo».

Tra le manifestazioni per il decennale del fascismo si svolse, tra il 22 ed il 31 maggio, il Convegno Internazionale degli Aviatori Transoceanici che, su invito del Ministero dell'Aeronautica, vide riuniti a Roma un gran numero di

trasvolatori provenienti da tutta Europa, dagli Stati Uniti, dal Brasile e Australia. A parte i trasvolatori italiani, reduci dalla Crociera Italia-Brasile, al convegno erano intervenuti: per il Portogallo Carlos Gago Coutinho, Manuel Gouveia; per la Francia Dieudonné Costes, Jean Dabry, Léon Challe, Armand Lotti, Léo Gimìè, Jean Mermoz, Jan Assolant, Maurice Bellonte, René Léfèvre; per l'Inghilterra Sir Arthur Whitten Brown; per la Germania Eduard Zimmer, Hermann Köhl, Wolfgang Von Gronau; per gli Stati Uniti Harold Gatty, Albert Francis Hegemberger, Holden C. Richardson, George W. Haldeman; per la Spagna Francisco Iglesias Brage, Ignacio Jmenez, Julio Ruiz de Alda. Dal Brasile Joao Ribeiro De Barros e Newton Braga. Dall'Uruguay Larre Borges. Dall'Australia Sir Hubert G. Wilkins e dall'Irlanda J.P. Saul. Mancava De Pinedo che non aveva colto l'invito.

Tale raduno fu voluto da Balbo, oltre che per rendere omaggio al valore di questi trasvolatori, anche per discutere sulle possibilità di istituire linee aeree sugli oceani. Sempre in tale occasione si svolse in tutta Italia la "Giornata dell'Ala" con una superba coreografia. All'aeroporto del Littorio di Roma, una gran folla, giunta anche con treni popolari, assistette alle

esibizioni aeree che iniziarono con il passaggio di undici idrovolanti S.55 A in formazione di stormo, a ricordo della Crociera Italia-Brasile, seguiti dai due "giganti" Do X dell'Aeronautica Militare Italiana. Azioni di mitragliamento e bombardamento su sagome, giostracrobatiche, duelli aerei e l'esibizione di nuovi velivoli completarono la giornata aerea. Otto giorni dopo, giunse in Italia Amelia Earhart che, proprio all'apertura del convegno, si trovava da "solista" in volo sull'Atlantico ai comandi di un Lockheed "Vega", da Harbour Grace a Culmore (Irlanda). A Roma fu accolta con molta cordialità e Balbo ne approfittò per metterla ai comandi dell'S.55 I-SLAN di Questa, nel volo Ostia-Orbetello. Qui visitò le basi delle Crociere e l'americana ebbe modo di constatare l'efficienza del nostro idroscalo e dei suoi apparati. Tale episodio è stato ricordato da Maria Fede Caproni nel volume *Il convegno degli aviatori transoceanici*. (38)

In occasione del cinquantesimo della morte di Giuseppe Garibaldi, il 5 giugno 1932 due S.55 della SAM, l'I-AABF pilotato da A. Papola e l'I-RZIO con P. Savarese, decollarono da Ostia per la Maddalena. Mentre l'I-RZIO la raggiungeva regolarmente, l'I-AABF fu costretto ad un amma-



cinque S.55 ultimo tipo per l'URSS

L'S.55 N/C 10530 "URSS", uno dei cinque commissionati dall'Unione Sovietica, avente alcune caratteristiche della nuova serie "X": motori ASSO 750 carenati ed eliche metalliche tripale.

raggio forzato nelle acque della Corsica che lo costrinse a ritardare la consegna della posta speciale per l'avvenimento.

Nella stessa serata i due idrovolanti furono di ritorno a Ostia con altra corrispondenza inerente la celebrazione.

Vedi capitolo (XVI) Servizi postali.

Capitolo (XVII) vedi pag. 163.

Nello stesso anno (1932) l'URSS acquistò cinque S.55 P della serie che comprendeva gli ultimi immatricolati civili e i primi equipaggiati con motori ASSO 750 matricola civile 10527/31 siglati: I-ABBR, I-ABBS, I-ABBT divenuto poi P997, I-ABBV e I-ABBU matr. 10530 contrassegnato sui fianchi con la scritta "URSS". Nel settembre 1933 vennero trasferiti a Odessa sul Mar Nero, rotta Brindisi-Istanbul, e furono usati poi dalla Aeroflot sulla linea Vladivostok-Petropavlovsk, il cui collegamento durava ben quattro giorni. Uno dei cinque compì, con i piloti Delecenko e Kòukin, un volo da Sesto Calende a Petropavlovsk di 19.670 km. Di questa fornitura all'aviazione sovietica, c'è chi parla di trenta esemplari, oltre la licenza di costruzione (esercitata o meno); ma non si è potuta trovare nessuna fonte precisa ad eccezione della testimonianza delle matricole e di qualche fotografia dei cinque apparecchi citati.

A Orbetello, in base all'appello lanciato nelle varie basi dell'Aeronautica, cominciarono ad arrivare i piloti idonei a quanto era richiesto per una nuova Crociera. La nuova impresa, dopo essere stata più volte vagliata da Balbo e dai suoi più diretti collaboratori (scartato il giro del mondo) era la doppia traversata atlantica Orbetello-Chicago, dove sarebbe stata allestita l'esposizione mondiale "Century of Progress", con rientro a Roma (Ostia). Il progetto richiedeva, oltre ad una perfetta preparazione degli equipaggi, un'altrettanto perfetta organizzazione logistica. Mentre per le Crociere precedenti erano stati scelti solo idrovolantisti, per la nuova impresa aviatoria si ritenne opportuno interpellare anche piloti terrestri, dagli eccellenti requisiti: ottimi ufficiali, volontari, non ammogliati, con una graduatoria di pilotaggio dai 18 ai 20 ventesimi. All'appello risposero tutti i reparti dell'Aeronautica: furono scelti settanta uomini su 525, che provenivano per la maggior parte dall'aviazione terrestre.

È immaginabile anche per i volontari, oltre all'entusiasmo di partecipare alla Crociera, l'interesse per i vantaggi di carriera che l'impresa offriva: un probabile avanzamento di grado, altrettanto probabile medaglia e nastrino da appuntare sul petto, una non indifferente indennità di volo e, non

ultimo, il poter dire poi «Ho partecipato alla Crociera con Balbo».

Veterani delle precedenti Crociere erano i piloti "atlantici": Balbo, Cagna, Biseo, Questa, Bonino, Miglia, Leone, Teucci, Napoli, Recagno, Gallo, Abbriata, Longo, Cannistracci, Calò Carducci e Ireneo Moretti (il solo sottufficiale pilota). A questi, si aggiunsero diversi motoristi e marconisti, già "atlantici" del 1930.

Stabilite le basi del percorso e le eventuali diversificazioni si iniziò, parallelamente alla predisposizione dei futuri equipaggi, la preparazione dei settori su cui la Crociera si doveva basare per una perfetta riuscita. Servizi logistici: scelta delle basi particolarmente idonee per l'ormeggio di 24 idrovolanti, gli uomini da destinarvi, i materiali di riserva, i rifornimenti, gli alloggi per i croceristi, le navi appoggio alle basi e lungo la rotta ed infine i servizi meteorologici. Preparazione degli equipaggi: allenamento in volo su un aereo che per molti piloti terrestri rappresentava un modo di volare del tutto nuovo, una macchina che non perdonava certe evoluzioni, con decolli ed ammaraggi che non avevano nulla a che fare con le stesse manovre sulle piste poiché tutt'altra cosa era farle in mare aperto. Oltre a questi preparativi, al NADAM i piloti imparavano il volo senza visibilità, il volo in

RAPPORTO dei VOLI *eseguiti*
del giorno dal Sig. Capo Baldini 193

Ora della partenza	Apparecchio		Motore (matricola)	Equipaggio	Motivo del volo	Rotta	Ora del ritorno	Osservazioni <i>Lata</i>
	Tipo	Matricola						
10 ⁰⁰	S.55	45163	ASSO 750	20' - 1000 - <i>ten. Novelli</i>	volo di controllo		10 ⁰⁰	11-5-933
11 ⁰⁰	S.55	"	"	35' - 1000 - " "	prova strumenti		11 ²⁵	1-5- "
11 ³⁵	"	"	"	45' - 1000 - " "	" "		11 ³⁰	"
11 ⁴⁰	"	"	"	45' - 1500 - " "	" "		11 ⁵⁵	2-5- "
12 ⁰⁵	"	"	"	125' - 2500 - " "	partito p. Orbetello		12 ¹⁰	1-5- 83

IL PRESIDENTE

Luigi Marescarchi

Foglio della SIAI - Idroscalo S. Anna, relativo alle prove effettuate dal cap. Baldini e dal suo secondo, ten. Novelli, per la presa in consegna dell'I-DINI e per il suo trasferimento a Orbetello. (Archivio dell'autore)

a Sesto Calende si preparano S.55 X del tutto nuovi

Nei confronti degli S.55 A o TA (atlantico del 1930) il nuovo "X" si distingueva per le seguenti prestazioni: velocità massima 280 km/h contro 225, velocità di crociera 240 invece di 170, autonomia 4.000 km contro 3.500, tangenza di 5.000 metri invece di 3.800, infine la potenza motrice era passata da 560 CV x 2 (motori) a 880 CV x 2. Al termine della fatica, l'ing. Marchetti scrisse: «Il nuovo apparecchio, sceverato di ogni superfluo accessorio, rinforzato e affinato, è tutto muscolo, è tutto potenza, tutto velocità come un atleta olimpico».

formazione e si allenavano a lunghe ore di volo. La scuola marconisti preparava a tecniche più avanzate. Oltre alla conoscenza delle nuove e sofisticate apparecchiature, insegnava a captare e trasmettere le comunicazioni radio da terra, dalle navi e dagli altri velivoli, nonché a stabilire la provenienza dei segnali radio in base ad un nuovo strumento, il radiogoniometro.

Il fascicolo del NADAM *Norme di Funzionamento dei Servizi delle Comunicazioni e Meteorologici della Crociera Atlantica del Decennale*, (39) di oltre cento pagine - molte doppie - completo di mappe schematiche delle comunicazioni relative ad ogni tappa, fornisce un'idea della scrupolosa preparazione cui vennero sottoposti piloti e radiotelegrafisti. Per i motoristi ci fu un aggiornamento sui motori "Isotta Fraschini

ASSO 750" che sarebbero stati installati sui nuovi apparecchi. A Sesto Calende l'ing. Marchetti, in collaborazione con il maggiore Pezzani, era al lavoro per affinare ancora l'S.55 rispetto al tipo "TA" del volo Italia-Brasile. Queste furono le modifiche: affinamento aerodinamico nella profilatura degli scafi, allargamento degli stessi, carenatura dei motori, accresciuta potenza motrice con i nuovi motori, eliche tripale in metallo, sostituzione del radiatore, aumentata capacità dei serbatoi per carburante olio ed acqua, doppia e nuova strumentazione sul cruscotto per il controllo del volo senza visibilità, nuovi strumenti radio per i collegamenti.

Con queste modifiche, l'idrovolante prese il nome di "S.55 X" (decimo) per onorare il decennale della costituzione dell'Aeronautica ed i dieci anni dal prototipo.

Alla SIAI si procedeva alla costruzione e al completamento dei 24+1 idrovolanti S.55 "X", mentre per sopperire alla richiesta del modello militare fu commissionato ai Cantieri di Monfalcone un ulteriore lotto di 6 apparecchi, MM 45130/35, che la CRDA costruì con tutta calma, tanto che l'ultimo (45135) prese il volo il 25 aprile del 1935. Anche alla Macchi, tra il 1933 e il '34, fu concessa la costruzione di 16 apparecchi, MM 45136/51. Questi idrovolanti venivano realizzati

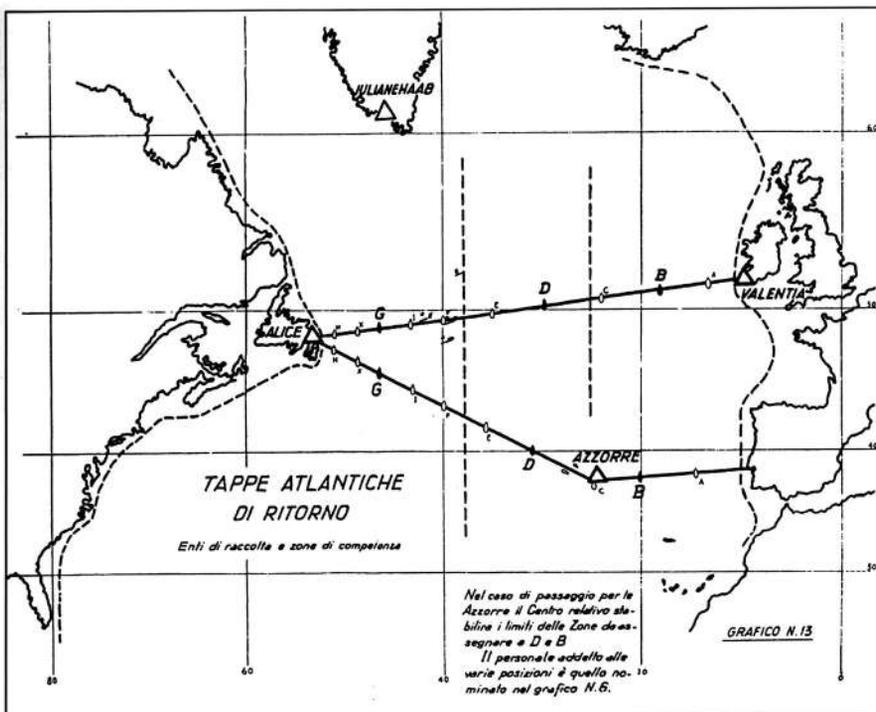


Grafico delle rotte alternative di volo con le posizioni delle baleniere in servizio di radiofaro e comunicazioni meteorologiche. (dal volume "Norme ecc.")

preparativi, allenamenti e incidenti per l'imminente Crociera del Decennale

nelle officine di Varese, assemblati e provati nell'idroscalo della Schiranna sul lago di Varese, donde poi prendevano il volo per le sedi assegnate.

Un fascicolo edito dalla SIAI per conto del Ministero dell'Aeronautica *Catalogo nomenclatore per idrovolante S.55 X I.F. ASSO 750 Serie 24+1. Scafi allargatissimi per crociera.* «Da non divulgare», Società Idrovolanti Alta Italia - Sesto Calende (Maggio 1933 A. XI N° 75 copie). Così informa: idrovolante S.55 X completo senza motori I.F. ASSO 750. Peso a vuoto kg 5.750. Prezzo unitario Lire 477.000. Nel luglio 1930, un eguale fascicolo relativo agli S.55 TA, matricole 45051/62, dava l'apparecchio, sempre senza motori, a 450 mila lire. (Archivio Alberto Grampa)

Il 15 gennaio 1933 si svolsero

le prove del primo esemplare dell'X che confermò tutte le previsioni attese dal suo progettista.

Mentre per la Crociera dell'America del Sud, sponsor per il carburante fu la Stanavo della Standard, Soc. Italo-Americana per il Petrolio, per la Crociera del Decennale furono la Shell, Società "Nafta" per la benzina e la Mobil Oil, Aero Oils, Vacuum Oil Company per il lubrificante. Entrambe di Genova.

Con un S.55 (MM 45191), ultimo di una serie della SIAI e probabilmente messo in cantiere assieme ai cinque commissionati dall'Unione Sovietica, siglato I-SLAN (in onore all'Islanda), con motori FIAT A 24 R su un castello motori con carenatura e ogiva da non confondersi con un "X"- i piloti Stefano Cagna e Luigi Que-

sta, il motorista Cappannini ed il marconista Berti compirono un'esplorazione appunto nel Paese a cui era stato dedicato l'aereo. Decollati da Orbetello il 14 giugno, giunsero nello stesso giorno ad Amsterdam; il dì seguente si posarono nella baia di Londonderry ed il 16 giunsero a Reykjavik. Al ritorno, riferirono l'ottima impressione ricevuta dagli scali prescelti per la Crociera. In fase di rientro furono protagonisti di un curioso episodio narrato poi da Nello Quilici *La strana avventura di Cagna* nel volume *Aviatoria* e ripreso ne *Il volo in Italia* da Federico Valli e Antonio Foscarini. (40) «...Cagna e compagni attesi all'idroscalo di Calshot, nella baia di Southampton, vi giunsero con il buio. Dopo diversi giri sulla città, per individuare un punto di ammaraggio segnalato, Cagna,

L'S.55 I-SLAN che, con Cagna e Questa, compì nel 1932 il volo di ricognizione da Orbetello a Reykjavik. (dal volume SIAI "Attraverso l'Atlantico" Ediz. Aeronautiche Italiane)



non trovandolo, ammarò qualche chilometro al largo e flottando si portò verso la costa. Nessun segnale era visibile; nell'impossibilità di procedere oltre, decisero di gettare l'ancora. Dopo una frugale cena, passarono la notte a bordo; il mare da agitato che era, si tramutò in bonaccia tanto da rendere immobile l'apparecchio. Alle prime luci dell'alba si accorsero di essere in secca, causa la bassa marea che in quel punto aveva fatto scendere il livello dell'acqua di parecchi metri. A Calshot, dove l'apparecchio era atteso, in mancanza di notizie qualcuno lo aveva già dato per disperso ed il suo equipaggio per morto. Chiarito il mistero, i quattro si trasferirono con altro mezzo a Londra, ricevuti da Balbo, al quale spiegarono le ragioni dell'ammarraggio al buio e riferirono sul volo in Islanda».

Altre notizie sul rientro dell'ISLAN sono narrate da Balbo sulle pagine de *La centuria alata*. (27)

«...ritrovai il maggiore Cagna con il suo piccolo equipaggio, Questa, Cappannini e l'R.T. Berti [...] sul lago di Ginevra dove si era fermato per attendermi allorché, alla fine di luglio, fui mandato dal governo italiano alla Conferenza Internazionale del Disarmo. Approfondii allora le notizie favorevoli sulle basi di Londonderry e Reykjavik [...] ...dovendo mandare al Duce un messaggio urgente e personale, incaricai Cagna di fare il più rapido volo possibile da Ginevra a Roma e ritorno. Il comandante eseguì il doppio volo, recapitando al Duce il mio scritto e portandomi la risposta in meno di un giorno».

Nell'inverno 1932/33, a parte i continui allenamenti singoli ed in squadriglia, in tutte le condizioni di luce e di tempo, tutta la formazione compì un lungo volo di allenamento sino alle isole dell'Egeo, facendo centro a Lero. Altro allenamento fu compiuto, sempre nel Mediterraneo, tra la Sardegna e le

Baleari ed un terzo sino a Tripoli. Un altro ancora, con la formazione al completo, a cui partecipò anche Balbo, fu una scorribanda sul Tirreno. Inevitabilmente, non mancarono incidenti semplici e più gravi con perdite di vite umane. Nel dicembre, l'apparecchio dei capitani Cupini e Ceccotti con l'R.T. Destro Bisol ed un motorista, capottò senza gravi conseguenze per l'equipaggio. In aprile il tenente colonnello Guascone Guasconi ed in luglio il capitano Piero Ratti, già "atlantico" con l'I-DONA. Sempre in fase di allenamento, ad un S.55 ai comandi di un certo Gor (suggeritomi Gor Savelli), con il tenente Francesco Sarlo, il marconista Ezio Vaschetto ed un motorista, capitò quanto il giornalista Cesare Falessi (anni dopo genero di Vaschetto) ci narra nel suo libro *Balbo aviatore*. (25) «L'S.55, nell'effettuare una virata bassa a sinistra, a causa della superficie marina assolutamente senza onde, che

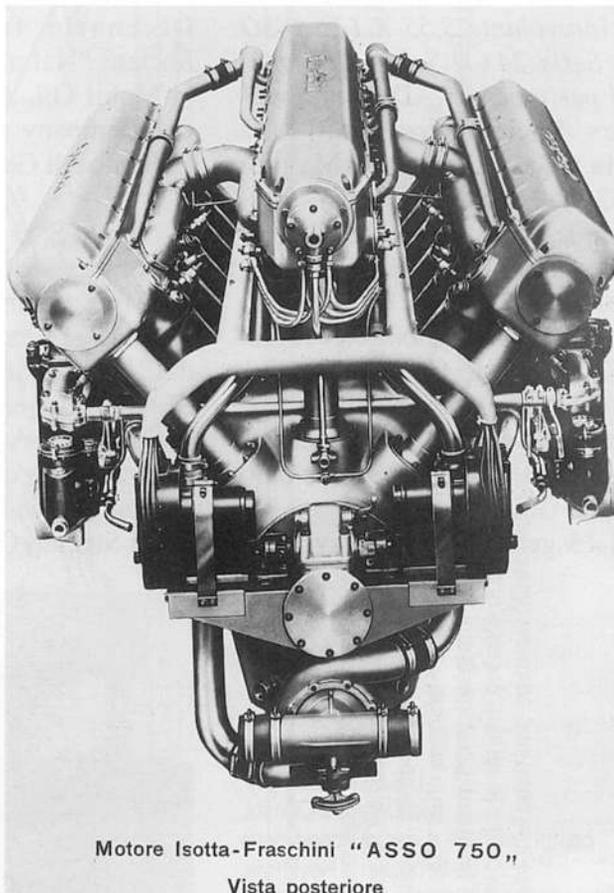
ISOTTA FRASCHINI

I cinquanta rombanti ASSO 750 sui venticinque castelli motore degli S.55 X, che la mattina del 10 luglio presero il volo per il primo scalo di Amsterdam, per compiere alla fine della Crociera circa 20.000 chilometri senza che uno solo di essi accusasse un solo starnuto, erano usciti dalle officine Isotta Fraschini su progetto dell'ing. Giustino Cattaneo.

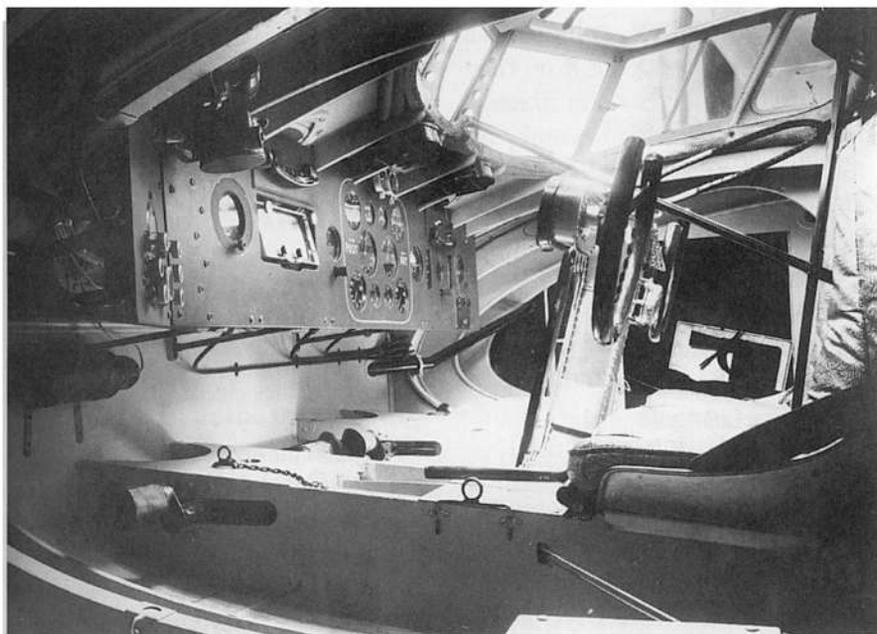
Questo tipo di motore, nato nel 1927 come ASSO 500, superò le prove di 150 ore consecutive a pieno carico, emergendo ancora, nel 1930, con il collaudo al banco di 1.000 ore. Dall'Alcione, al JAHU, ai due Santa Maria, all'I-SAAT di Maddalena, alle Crociere del Mediterraneo, l'ASSO 500 equipaggiò la maggior parte degli S.55 usciti dagli scali di Sesto Calende e di altri stabilimenti.

Quando Italo Balbo richiese alla I.F. qualcosa di più, l'ing. Cattaneo portò come prova un motore a 18 cilindri su tre file convergenti con una cilindrata di 47 litri, sei carburatori, raffreddato ad acqua. Questo motore fu prescelto dall'ing. Marchetti non per la sua leggerezza, ma per la sua straordinaria sicurezza di funzionamento. «...esso raggiunge - disse - un record più importante dal lato consumo specifico che tocca i 200 grammi per cavallo ora».

Prima di equipaggiare gli "X", l'ASSO 750 fu montato sugli S.55 venduti all'URSS e, dopo il brillante risultato della Crociera del Decennale, tale motore fu venduto e ceduto in licenza di costruzione a parecchi Paesi.



Motore Isotta-Fraschini "ASSO 750,,
Vista posteriore



Cabina di pilotaggio di un S.55 X: si noti la scarsa ed indispensabile strumentazione. Sulla sinistra del cruscotto, a fianco degli strumenti posti al centro, vi è l'indicatore ottico di pilotaggio Nistri-Biseo, una sorta di bussola-indicatore di rotta.

Ultima messa a punto dei due motori Isotta Fraschini ASSO 750 di un S.55 X.

quindi riflettendo la luce provocava il pericolosissimo "effetto specchio", si infilò con l'ala in mare. L'apparecchio si sfasciò; i piloti furono sbalzati in mare, il motorista (scafo di destra) uscì dalla botola per conto suo. Il marconista rimase invece prigioniero dello scafo di sinistra capovolto e quasi completamente pieno d'acqua. Arrivati i soccorsi, lo scafo fu raddrizzato e si scoprì che nell'acqua galleggiava, come morto, il marconista Vaschetto. Che invece non era morto, ma solo svenuto; e questo lo aveva salvato perché, verificandosi l'effetto "campana" nello scafo rovesciato, se fosse stato vivo, agitandosi sarebbe certamente affogato. Bene, lo pseudo morto fu trasportato all'obitorio dell'ospedale di Livorno, spogliato completamente e disteso su un tavolo di marmo. Quando arrivò il medico degli atlantici, chiamato d'urgenza a Orbetello, trovò il marconista Vaschetto nudo e tremante dal freddo che strillava chiedendo i suoi vestiti che qualcuno gli aveva fregato». Sin qui il postumo racconto del genere. Il redivivo partecipò in seguito alla Crociera del Decennale e per anni ancora esplicò la sua attività non senza altre avventure da narrare.

Nell'aprile del 1933 cominciarono ad arrivare a Orbetello i

primi S.55 X, trasferiti da Sesto Calende dagli stessi equipaggi che dovevano poi condurli al di là dell'Oceano Atlantico. Ogni giorno, un piccolo gruppo, per essere al completo entro metà maggio. Gli idrovolanti erano già siglati secondo il nome del pilota cui era stato affidato il comando, salvo l'I-MARI, in un primo

tempo siglato per il capitano Marini, già "atlantico" nel 1930, poi destinato ad altro incarico. Il foglio del cap. Baldini, (fig. pag. 47) fornisce una chiara sintesi della procedura di presa in carico dell'S.55 X I-DINI, dall'idroscalo di S. Anna di Sesto Calende all'ammarraggio di Orbetello.



La composizione delle otto squadriglie (18) (27) (41)

1ª squadriglia nera stellata

I-BALB

Gen. S.A. Italo Balbo,
ten. col. Stefano Cagna, piloti;
ten. Gino Cappannini, motorista (mot.);
serg. Giuseppe Berti, radiotelegrafista;
magg. Carlo Pezzani,
ing. del Genio Aeronautico

I-BISE

cap. Attilio Biseo,
cap. Ranieri Cupini, piloti;
serg. Dario Parizzi, mot.;
serg. magg. Davide Giulini, R.T.

I-QUES

cap. Luigi Questa,
ten. Goffredo Marrama, piloti;
1° av. Domenico Antonante, mot.;
1° av. Felice Zoppi, R.T.

2ª squadriglia nera cerchiata

I-PELL

gen. B.A. Aldo Pellegrini,
cap. Guido Bonino, piloti;
serg. Ettore Alberi, mot.;
serg. magg. Mario Pifferi, R.T.

I-MIGL

cap. Alessandro Miglia,
ten. Sebastiano Fiscaro, piloti;
serg. magg. Pietro Lettini, mot.;
av. sc. Giovanni Cubeddu, R.T.

I-BORG

cap. Bruno Borghetti,
cap. Ottavio Frailich, piloti;
1° av. Ernesto Leone, mot.;
1° av. Edmondo Balestri, R.T.

3ª squadriglia rossa stellata

I-NANN

cap. Umberto Nannini,
cap. Fernando Accardo, piloti;
1° av. Florido Filipponi, mot.;
serg. magg. Ezio Vaschetto, R.T.

I-LIPP

cap. Antonio Lippi,
cap. Giuseppe Ceccotti, piloti;
1° av. Angelo Mastronardo, mot.;
1° av. Mario Destro Bisol, R.T.

I-ROVI

cap. Umberto Rovis,
ten. Giuseppe Aini, piloti;
serg. Carlo Cipollini, mot.;
1° av. Spartaco Martinelli, R.T.

4ª squadriglia rossa cerchiata

I-DINI

cap. Mario Baldini,
ten. Amelio Novelli, piloti;
serg. Ugo Quintavalle, mot.;
serg. Demetrio Jaria, R.T.

I-LEON

cap. Leonello Leone,
ten. Secondo Revetria, piloti;
ten. Mario Corsini, riserva;
1° av. Remo Fabbrini, mot.;
serg. Pasquale D'Amora, R.T.

I-TEUC

cap. Giuseppe Teucci,
cap. Luigi Marini, piloti;
1° av. Vincenzo Romeo, mot.;
1° av. Ferrer Gasperini, R.T.

5ª squadriglia bianca stellata

I-GIOR

cap. Gennaro Giordano,
cap. Umberto Fiori, piloti;
1° av. Gaetano Negro, mot.;
serg. magg. Vittorio Viotti, R.T.

I-NAPO

cap. Silvio Napoli,
ten. Francesco Sarlo, piloti;
serg. Francesco De Donno, mot.;
serg. Giuseppe Virgilio, R.T.

I-VERC

cap. Alessandro Vercelloni,
cap. Marcello Frabetti, piloti;
1° av. Rolando Mansani, mot.;
1° av. Ottavio Murolo, R.T.

6ª squadriglia bianca cerchiata

I-RECA

cap. Enea Recagno,
cap. Remo Cadrigher, piloti;
1° av. Ugo Muzi, mot.;
1° av. Francesco Chiaramonti, R.T.

I-GALL

cap. Luigi Gallo,
cap. Luigi Klinger, piloti;
serg. Pietro Bartolini, mot.;
1° av. Osvaldo Pelosi, R.T.

I-ABBR

cap. Renato Abbriata,
ten. Ademaro Nicoletti-Altimari, piloti;
1° av. Vincenzo D'Amuri, mot.;
serg. Dino Arcangeli, R.T.

7ª squadriglia verde stellata

I-BIAN

cap. Vincenzo Biani,
mar. Ilo Ireneo Moretti, piloti;
1° av. Igino Manara, mot.;
serg. Amedeo Suriano, R.T.

I-RANI

cap. Celso Ranieri,
ten. Enrico Squaglia, piloti;
serg. magg. Luigi Cremaschi, mot.;
serg. Aldo Boveri, R.T.

I-ARAM

cap. Mario Aramu,
ten. Raffaele Orsolan, piloti;
serg. Cesare Bonaccini, mot.;
1° av. Elio Frusciante, R.T.

8ª squadriglia verde cerchiata

I-LONG

ten. col. Ulisse Longo,
cap. Ivo De Wittembersky, piloti;
s. ten. Cesare Chiodi, riserva;
serg. magg. Guglielmo Ometto, mot.;
serg. magg. Cesare Bernazzani, R.T.

I-CANN

cap. Letterio Cannistracci,
cap. Giorgio Rossi, piloti;
serg. magg. Ettore Tiraboschi, mot.;
serg. Alfredo Simonetti, R.T.

I-CALO

cap. Jacopo Calò Carducci,
ten. Michele Palmiotti, piloti;
1° av. Oscar Pinelli, mot.;
serg. Tito Mascioli, R.T.

I-MARI (apparecchio di riserva)

cap. Stefano Trimboli,
ten. Ernesto Beltramo, piloti;
1° av. Mario Delle Piane, mot.;
1° av. Arturo Cuturi, R.T.

venticinque idrovolanti, cinquanta motori, cento uomini pronti al via

Dei 25 nuovi apparecchi S.55 X portanti le sigle dei piloti comandanti, solo sette ripetevano le sigle degli S.55 A della precedente Crociera Italia-Brasile: I-BALB, I-CALO, I-DINI, I-LONG, I-MARI, I-RECA, I-TEUC.

In maggio ormai tutta l'organizzazione era attuata. I servizi logistici stavano per raggiungere le loro basi, le navi appoggio in navigazione verso i punti loro assegnati sull'oceano. I nuovi piloti, abilitati su quel tipo di idrovolante, avevano raggiunto, al pari dei già brevettati "atlantici", il massimo grado di addestramento e con gli altri componenti l'equipaggio - anch'essi più che pratici nelle loro mansioni - la perfetta intesa.

Il 24 maggio, avvertito che l'I-BALB era pronto, Balbo con Biseo, a bordo di un trimotore S.66, arrivarono a Sesto Calende e, parole di Balbo: «...il tempo di fumare una sigaretta e salire a bordo dell'apparecchio atlantico assieme al mio fido e valoroso Cagna e il maggiore Pezzani, ...il motorista ten. Cappannini ed ...il

radiotelegrafista Berti per rientrare a Orbetello». Balbo aveva già provato un S.55 X in marzo, in occasione di una sua visita alla SIAI. Il 26 giugno anche l'ing. Marchetti si trasferiva a Orbetello per seguire le partenze delle squadriglie. Nei capaci capannoni dell'idroscalo i 25 apparecchi erano pronti per il grande balzo, così pure erano pronti gli equipaggi destinati alla Crociera.

Il 12 giugno, Balbo assunse il comando della Crociera. All'idroscalo di Ostia c'era il suo apparecchio ed altri due, quelli di Biseo e di Questa, che nella Crociera avrebbero affiancato l'I-BALB. Lasciato a Roma ogni impegno ministeriale, Balbo e i due gregari s'involarono per Orbetello in attesa del giorno favorevole alla partenza.

I 24 apparecchi destinati alla trasvolata, più uno di riserva che li avrebbe seguiti sino a Reykjavik, con l'equipaggio speranzoso di proseguire per tutta la Crociera, erano in attesa del via, con i loro cento uomini d'equipaggio più gli aggregati e le riserve. La partenza era prevista nella seconda metà di giugno ma purtroppo le condizioni meteorologiche sulle Alpi ed al Nord non consigliavano il viaggio. All'alba del 29 ci fu un imbarco di tutti gli equipaggi, sembrava che il tempo sulle Alpi promettesse bene poi, ci fu la

sospensione sino al mattino del 1° luglio: ore 04.00 (tmg) sveglia, adunata e poi l'imbarco.

(Dal quaderno telecomunicazioni dell'I-NANN) «Ore 05.00 CQ (comunicazione circolare) N° 1, ore 05.01 a tutti gli apparecchi, rispondete all'appello stop sono alla foce dell'Ombrone e mi metto in rotta stop giri 1.600 stop I-BALB».

Con il messaggio in alfabeto Morse, ricevuto dal sergente maggiore R.T. Ezio Vaschetto dell'I-NANN, iniziavano le manovre di decollo delle otto squadriglie. In *Balbo aviatore* di Cesare Falessi, (25) capitolo *Le telecomunicazioni*, dal quaderno del serg. magg. Vaschetto è riprodotto il testo completo delle radiocomunicazioni trasmesse e ricevute, dalla partenza all'amaraggio di Ostia.

Ore 05.38: la prima squadriglia è già in aria. Assunta la formazione di stormo, i 25 apparecchi puntano verso Nord, superano Genova, poi Milano, lo Spluga, Strasburgo e seguono il corso del Reno sino ad Amsterdam, dove inizia l'amaraggio delle otto squadriglie.

Tutto bene per 24 idrovolanti, meno l'I-DINI che - oltre l'equipaggio aveva come ospite l'aviere montatore Leo Landi - si rovescia all'impatto con l'acqua: il sergente motorista Ugo Quintavalle ci rimette la vita.

L'indomani, domenica 2 luglio,



Gli S.55 della Crociera del Decennale sul piazzale dell'idroscalo di Orbetello. Sono 18, quanti ne potevano contenere i 6 hangar; in acqua si intravedono gli altri apparecchi per completare il numero di 25.

Cartwright,
panoramica del paese
dalla nave "Alice",
in attesa dell'arrivo
delle squadriglie.



L'arrivo a Chicago.
Le squadriglie sorvolano
l'esposizione mondiale
"Century of Progress"
sulla verticale
del padiglione italiano.



si riparte. L'I-MARI, che fungeva da riserva, prese il posto dell'I-DINI. Tempo incerto sulla rotta Nord sino ad Edimburgo e poi, attraverso la Scozia, verso Ovest sino al canale d'Irlanda e dritti sull'Irlanda del Nord. Alle 11.30 i ventiquattro apparecchi sono ormeggiati nei pressi di Culmore Point a Londonderry, dove si fermeranno sino al giorno 5.

Ristabilitosi il tempo, ad una ad una le squadriglie ripresero il volo salutando l'ultimo lembo dell'Irlanda e puntando verso Reykjavik, che raggiungeranno dopo 1.333 km. Sulla rotta incontrarono foschia, nebbia e pioggia sino a Vatnagard, nei pressi della capitale dell'Islanda, ammarando nel punto più settentrionale raggiunto dalla Crociera. Reykjavik era già nota agli italiani; c'era stato nel

1924 Antonio Locatelli con Tullio Crosio, il motorista Falcinelli e il radiotelegrafista Braccini. Fecero scalo con il Dornier Wal I-DAOR nel tentativo di compiere la traversata nordatlantica dall'Inghilterra a New York che si concluse ammarando forzatamente sulle coste della Groenlandia. A Reykjavik si ricordavano dell'I-SLAN di Cagna, Questa, Cappanini e Berti che sei mesi prima erano colà giunti in volo esplorativo provenienti da Orbetello.

Nell'attesa che il tempo si ristabilisse, Balbo fu in continuo contatto con la base di Julianehaab in Groenlandia, dov'era situato un centro meteorologico che forniva notizie sulla rotta sino a Cartwright e che, per ogni evenienza, era abilitato quale scalo alternativo. Finalmente, la sera del 10, le notizie promettevano bene, ma la mattina dell'11 imbarco e subitaneo sbarco per le difficoltà di decollo causate dal vento. L'indomani, mercoledì 12 luglio, con un carico di 4.000 kg, ogni velivolo decollava per una tappa tra le più lunghe e, sicuramente la più difficile, tra nebbie, piovoschi ed un mare costellato di ghiacci naviganti verso Sud. Poiché, malgrado le avverse condizioni, il volo procedeva regolarmente, le squadriglie passarono a fianco della Groenlandia - senza vederla - proseguendo per il Labrador, dove i 24

idrovolanti ammararono nella baia di Cartwright dopo 12 ore di volo.

Qui è doveroso ricordare l'apporto dato dalla Marina, stazionante sull'oceano tra gli scali di Londonderry, Reykjavik e Cartwright, dove facevano buona guardia le unità navali italiane: i sommergibili *Balilla* e *Millelire*, le vedette (drifters) *Biglieri* e *Matteucci*, nonché le navi danesi *Maagen* e *Hvidbjornen* al largo delle coste groenlandesi, *Fylla* sulle coste islandesi e *Island Falk* alle isole Faroen. Tutte al servizio meteorologico e di eventuale soccorso.

La testimonianza di un nostro marinaio ci riferisce - dopo più di sessant'anni - l'avvistamento e il saluto dei nostri sommergibilisti del *Millelire* ai croceristi che li sorvolavano, al largo del mare del Labrador, tra la Groenlandia e la base di Cartwright.

Così riferisce Guido Argenta in *Ardite imprese* (53): «Essi hanno lottato contro la furia delle acque solitarie su cui battono i venti furibondi dello Stretto di Davis dando prova di intrepida volontà per assolvere un compito che era stato loro assegnato: garantire la sicurezza dei piloti italiani per il buon fine dell'impresa aviatoria.

Il mare, con le sue pieghe verdi, flagellava l'aguzza imbarcazione italiana, sulla sua torretta sventolante

I sommergibilisti del "Millelire", stazionanti sull'Atlantico, salutano al passaggio delle squadriglie. (foto G. Argenta) (53)



Chicago, un S.55 a riposo sul lago Michigan dopo 9.700 chilometri dalla partenza da Orbetello.

L'apparato radio posto nello scafo destro. Notasi il radiogoniometro usato per la prima volta su tali aerei.

lavano il tricolore e le bandiere del gran pavese al vento sull'Oceano. [...] erano le 15.30 quando il primo aereo volò sopra il sommergibile *Millelire*. Noi pensavamo di vederli passare in formazione, come ci avevano informati gli organi di stampa, invece erano in ordine sparso e abbastanza distanti gli uni dagli altri. Ed è stato con vera gioia che li abbiamo salutati. Dopo sedici giorni di attesa avremmo potuto ritornare a St. John's, che ormai avevamo eletto come base di appoggio». Nella rotta del volo di ritorno il *Millelire* si trovò ancora in pieno Atlantico, dove il suo equipaggio



poté salutare le squadriglie dirette alle Azzorre.

A Cartwright attendeva i croceristi la nave appoggio *Alice*, dove il magg. Ulisse Longo incontrò il fratello Balilla, comandante della nave, il cap. Silvio Recagno il fratello Diego, allievo ufficiale e il cap. Bruno Borghetti il fratello Mario, ufficiale di macchina. Il mattino dopo (13 luglio, giovedì) ripartirono per Shediac con 13 uomini in più: giornalisti, cineoperatori e montatori aeronautici. Alle 13.20 erano in volo per il Canada e alle 19.34 iniziavano ad ammarare. Anche Shediac ospitò i croceristi

solo per una notte. Il giorno dopo, imbarcando altri quattro ospiti (il nipote di Balbo, Lino, il giornalista Nello Quilici, il maggiore Pio Gardenghi ed il montatore Bartolucci), gli apparecchi decollavano per Montreal, che distava 4 ore di volo, attesi sulle acque del fiume San Lorenzo.

Balbo aveva fretta di arrivare a Chicago e, per tale ragione, le autorità di Montreal ebbero poco tempo per festeggiare i croceristi che il giorno dopo (15 luglio) ripartivano. Imbarcati altri due ospiti (l'ambasciatore Augusto Rosso e il suo addetto aeronautico, ten.col. Paolo Sbernadori) le



squadriglie, alle 08.30 locali, erano in volo, deviando dalla rotta programmata a causa di un temporale in avvicinamento. Superate Detroit, Toledo, New Buffalo, sul lago Michigan 40 aeroplani da caccia scortarono i nostri idrovolanti. Quando sorvolarono la città si resero conto di quello che li aspettava. All'ammarraggio, migliaia e migliaia di persone erano ad attenderli e, durante il flottaggio, centinaia di imbarcazioni aspettavano di avvicinarsi agli apparecchi.

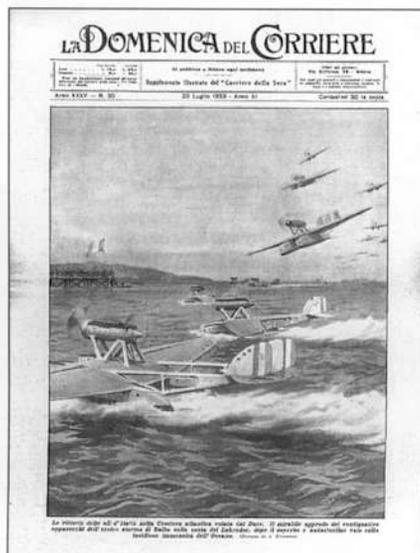
Dopo l'ammarraggio delle squadriglie, nel fare la conta degli apparecchi, con stupore se ne contarono 25, uno in più di quanti erano partiti da Amsterdam. Si venne poi a sapere che uno dei tre S.55 venduti agli americani si era accodato ai croceristi ed era ammarato con loro.

La sosta a Chicago fu colma di festeggiamenti, visite e cerimonie. Furono inaugurati la "General Balbo Avenue" (ora traslocata in altro quartiere) ed il monumento a Cristoforo Colombo, alla cui base fu posta l'epigrafe inneggiante alla Crociera Aerea italiana. Da Chicago le squadriglie ripartirono, mercoledì 19 luglio, per New York iniziando il volo di ritorno con una tappa di 1.500 km. Alla partenza furono scortati da caccia americani. Dopo quasi otto ore di volo furono in vista dei grattacieli di Manhattan. Ammararono all'idroscalo Floyd Bennett, accolti da migliaia di persone, mentre in cielo volteggiavano aeroplani e dirigibili. I festeggiamenti non furono meno calorosi di quelli di Chicago; Balbo fu ricevuto dal presidente Roosevelt a Washington e le manifestazioni continuarono per tutta la durata della sosta.

Dopo sei giorni di permanenza, il 25 luglio, i 24 apparecchi decollarono per Shediac: ci furono due ammaraggi prudenziali dell'I-ARAM e dell'I-GALL. Risolti subito i guai, i due apparecchi raggiunsero la squadriglia con piccolo ritardo. Da Shediac, il

giorno dopo, tutti ripartirono per Shoal Harbour con a bordo alcuni ospiti tra i quali gli ingegneri aeronautici capitano Marescalchi e Torre.

L'I-ROVI, dopo qualche minuto di volo, fu costretto ad ammarare per surriscaldamento del motore posteriore. Raggiunto da terra dal capitano Campanelli, constatata l'avaria della pompa, questa fu sostituita e l'I-ROVI poté ripartire il giorno dopo. Questa fu l'unica avaria ai motori di tutta la Crociera. Non distante da Shoal Harbour era Clarendville ed al pontile era attraccata l'*Alice*. Nelle sue vicinanze, sui binari ferroviari erano in sosta dei vagoni-letto, quali alloggio per i croceristi. In questa rada la sosta fu piuttosto lunga poiché due fattori non permisero il subitaneo decollo verso l'Europa: il primo fu il tempo inclemente, il secondo il dubbio sullo scalo da scegliere dopo la traversata atlantica: l'Irlanda del Sud oppure le isole Azzorre. Il gen. Valle si recò in Irlanda a constatare se lo scalo di Valentia si prestava, in certe condizioni, all'ammarraggio delle squadriglie. Egli suggerì di trasvolare l'oceano di notte per ammarare a Valentia alle prime luci del mattino. Cosa che fu scartata per cui Balbo preferì seguire la rotta delle Azzorre. Nel frattempo, i preparativi per il volo transatlantico erano ultimati, gli equipaggi pronti per il grande balzo, compresi gli uomini di riserva anche ai quali, come premio, spettava la trasvolata. Essi furono: ten. pil. Ercole Savi sull'I-NAPO; ten. pil. Edoardo Calarese, I-MARI; mar. llo mont. Filippo Bartolucci, I-BIAN; serg. magg. mont. Emilio Estero, I-LEON; serg. magg. Walter Nencini, I-QUES; serg. mot. La Banca, I-GIOR; serg. magg. mot. Egidio Campanelli, I-CANN; serg. mont. Antonino Orlando, I-NANN; 1° av. mont. Francesco Mancinelli, I-RECA; 1° av. mont. Giovanni Zacchero, I-BISE; 1° av. mot. Francesco Spinosa, I-MIGL; 1°



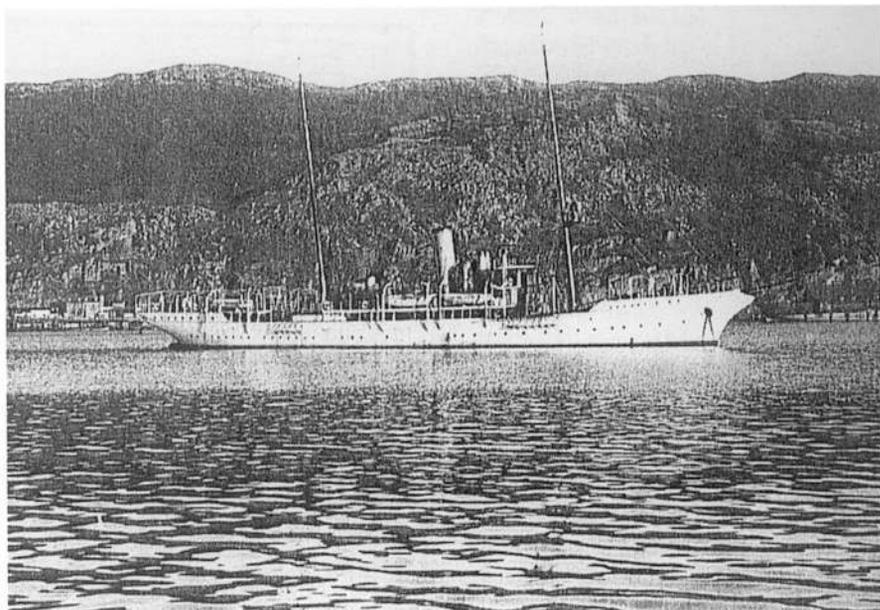
Copertine di settimanali dell'epoca magnificanti alcune fasi della Crociera del Decennale. Illustratori: Aldo Molinara, Achille Beltrame, Vittorio Pisani.

av. mot. Aldo Moretti, I-PELL.

Varie volte gli equipaggi presero posto sugli idrovolanti, sbarcando poco dopo a causa della variabilità del tempo che, se era bello in America era pessimo in Europa e viceversa. Ai primi di agosto fu deciso per la rotta delle Azzorre. Qualche giorno dopo, il tempo in Irlanda migliorò in "bello stabile", ma il servizio logistico ormai aveva scelto la rotta Sud.

L'8 agosto, martedì, alle prime luci, i centoundici uomini della Crociera erano a bordo ed alle 07.45 iniziarono i decolli cosicché, alle 08.08, i 24 apparecchi lasciavano l'ultimo lembo della terra americana. Dopo oltre dieci ore di mare, alle 17.57 avevano Horta al traverso. Tre squadriglie (9 apparecchi) al seguito del gen. Pellegrini si staccarono dalla formazione e ammararono su quella base, le altre cinque squadriglie scesero a Ponta Delgada.

L'Atlantico era stato sorvolato ancora una volta da 24 idrovolanti d'Italia. Breve sosta di una notte poi, il giorno seguente, ancora in volo per Lisbona. L'onda lunga non facilitò il decollo e forse, anche per questo, l'I-RANI, quart'ultimo alla partenza, capottò. In volo verso Lisbona



La nave "Alice" a St. John's operante quale base di comando della Crociera.

La carcassa dell' I-RANI ribaltatasi all'uscita del porto di Horta. (Archivio Lucchini)



Shediac, deposito di carburante per il rifornimento degli apparecchi.

Alla sua quarta Crociera, il cap. Silvio Napoli, com.te dell'I-NAPO, annota sul suo libretto di volo le date, la durata e l'altezza dei voli, dal decollo da Orbetello all'ammarraggio di Ostia, nelle tappe della Crociera del Decennale:

- 1 luglio Orbetello-Amsterdam,
- 2/7 Amsterdam-Londonderry,
- 5/7 Londonderry-Reykjavik,
- 12/7 Reykjavik-Cartwright,
- 13/7 Cartwright-Shediac,
- 14/7 Shediac-Montreal,
- 15/7 Montreal-Chicago,
- 19/7 Chicago-New York,
- 26/7 New York-Shediac,
- 27/7 Shediac-Shoal Harbour,
- 8/8 Shoal Harbour-Ponta Delgada,
- 9/8 Ponta Delgada-Lisbona,
- 12/8 Lisbona-Roma (Ostia).

(Archivio Italo Napoli)

1933

DATA		VOLO ESEGUITO		TIPO VELIVOLO	SCOPO DEL VOLO		FIRMA DEL COMANDANTE DI CAMPO		NOTE
Giorno	Mese	Durata	Altezza		Campo o ora di partenza	Campo o ora di arrivo	di partenza	di arrivo	
Riporto ore									
1	7	11:00	1600	S.55 X	Orbetello	Amsterdam			CROCIERA AEREA DEL DECENNALE
2	7	3:30	2000	>	Amsterdam	Londonderry			
5	7	3:45	-	-	Londonderry	Reykjavik			
12	7	3:18	500	>	Reykjavik	Cartwright			
13	7	3:55	1500	>	Cartwright	Shediac			
14	7	2:55	2000	>	Shediac	Montreal			
Totale ore									

erano venti apparecchi; la squadriglia del col. Longo era rimasta in porto bloccata dai rottami galleggianti dell'I-RANI. All'arrivo a Lisbona le prime squadriglie appresero che il ten. Squaglia era morto e gli altri tre erano rimasti più o meno contusi. Nella capitale portoghese, la cui base era stata organizzata dal cap. Silvestro Orsini, furono raggiunti dai tre idro: I-LONG, I-NANN e I-CALO.

Il generale Valle era ad attenderli per consegnare a Balbo un prezioso pacchetto, le aquile d'oro con la "A", quale titolo di "atlantico", che lo stesso Balbo appuntò sul petto dei piloti, mentre agli specialisti spettò un distintivo con la sola "A". Il disastro dell'I-RANI mutò il programma della sosta: furono sospese le cerimonie programmate e così pure l'ultima tappa prevista - promessa ai francesi - a Berre l'Etang (Marsiglia). Il 12 agosto, domenica, si concludeva con la tappa Lisbona-Roma la Crociera del Decennale. Alle 07.10 i primi S.55 erano in aria e poco dopo tutti erano in rotta per l'Italia.

Salutato l'Atlantico, i 23 apparecchi sorvolavano le coste portoghesi e poi le spagnole, alle 13.15 erano sulle isole Baleari, alle 15.25 sulla Sardegna, alle 16.50

1933

DATA		VOLO ESEGUITO		TIPO VELIVOLO	SCOPO DEL VOLO		FIRMA DEL COMANDANTE DI CAMPO		NOTE
Giorno	Mese	Durata	Altezza		Campo o ora di partenza	Campo o ora di arrivo	di partenza	di arrivo	
Riporto ore									
15	7	1:55	2100	S.55 X	Montreal	Chicago			CROCIERA AEREA DEL DECENNALE
19	7	1:15	2500	>	Chicago	New York			
26	7	3:55	500	>	New York	Shediac			
27	7	2:45	900	>	Shediac	Shoal Harbour			
8	8	1:15	3300	>	Shoal Harbour	P. Delgada			
9	8	1:35	2000	>	P. Delgada	Lisbona			
Totale ore									

1933

DATA		VOLO ESEGUITO		TIPO VELIVOLO	SCOPO DEL VOLO		FIRMA DEL COMANDANTE DI CAMPO		NOTE
Giorno	Mese	Durata	Altezza		Campo o ora di partenza	Campo o ora di arrivo	di partenza	di arrivo	
Riporto ore									
13	8	1:25	1700	S.55 X	Lisbona	Roma	CROCIERA	AEREA	
14	8	1:00	600	>	Roma	Orbetello	DEL	DECENNALE	
21	9	5'	500	BR 3	Orbetello	Orbetello			D.C.
21	9	5'	>	>	Ferrarese	Ferrarese			>
21	9	15'	>	>	>	>			>
21	9	5'	>	>	>	>			>
Totale ore									

Idroscalo di Ostia,
l'arrivo dei croceristi.
L'idrovolante di Balbo
ammara per primo
sulle acque del Tevere.

Idroscalo di Ostia,
i 23 idrovolanti
reduci dalla Crociera.
Tacciono i motori
dopo 94 ore di volo
e aver percorso
19.900 chilometri.



erano in vista delle coste laziali. Compiendo ampi giri, i primi arrivati attesero i ritardatari ed alle 17.20 la formazione al completo, disposta in perfetta geometria, sorvolava le acque del Tevere per

posarsi all'idroscalo di Ostia. La Crociera era compiuta, erano stati percorsi 19.900 km, comprensivi di due traversate dell'Atlantico di 2.400 e di 2.700 km, in oltre 94 ore di volo.

Vedi capitolo (XVIII) Servizi postali.

Ad accoglierli all'arrivo c'erano Mussolini e le più alte autorità, una folla che le cronache indicarono "oceanica" e, come sorpresa per i trasvolatori, i loro familiari. L'indomani, gli atlantici furono ricevuti al Quirinale dal re e quindi, dopo la sfilata sotto l'Arco di Costantino, Balbo ricevette nel Foro Italico il berretto da Maresciallo dell'Aria, alcuni ufficiali e sottufficiali il grado superiore, gli altri la medaglia d'oro al valore aeronautico, mentre i graduati e i primi avieri furono promossi sergenti. Il maresciallo pilota Ireneo Moretti (uno dei pochi partecipanti alle quattro Crociere) ed il maresciallo R.T. Mario Pifferi furono promossi sottotenenti. Il successivo 14 agosto, i 23 idrovolanti rientrarono a Orbetello dove Vittorio Emanuele li passò in rivista con gli equipaggi schierati sull'ala. Al termine Balbo, alla presenza del re, sciolse la seconda squadra aerea. I festeggiamenti ai trasvolatori nelle varie città durarono ancora qualche giorno, poi cessarono d'improvviso per un ordine venuto "dall'alto". Fu sospesa ogni manifestazione e i giornali interruppero o minimizzarono i resoconti sull'impresa e sui reduci. Non se ne doveva parlare più. La nave *Alice* tornò a Porto Santo Stefano il 31 agosto e, quale omaggio degli atlantici per il suo rientro, fu sorvolata da una pattuglia di sei S.55 X reduci dalla Crociera.

I particolari delle cronache relative alle Crociere sono stati desunti dai libri di Balbo (23) (27) (33) e da quelli dei gen. Cupini (18) e Rampelli (35).

Delle venticinque sigle che distinguevano gli S.55 X, malgrado le ricerche di Alegi e dello scrivente, si sono potute recuperare le matricole dei soli qui elencati: I-BALB (MM 45174), I-NANN (45156), I-DINI (45163), I-LEON (45158), I-VERC (45155), I-ABBR (45160), I-CALO (45152), I-GALL (45171). A sostituire il vero I-BALB all'Esposizione dell'Aeronautica di Milano fu inviato l'MM 45168.

Delle loro vicende, al rientro a Orbetello, si conosce ben poco: l'I-LEON passò ad uso civile alle dipendenze del Ministero dell'Aeronautica, l'ex I-NANN si inabissò nel lago di Bracciano, l'I-VERC capottò a Orbetello, l'MM 45168 sostituì l'I-BALB a Milano nel 1934, gli immatricolati 45167, 45173 e 45175 finirono a Pollensa durante la guerra di Spagna nel 1936. L'I-BALB vero continuò a rappresentare la Crociera del Decennale ed il suo comandante in un capannone di Orbetello sino al 1943.

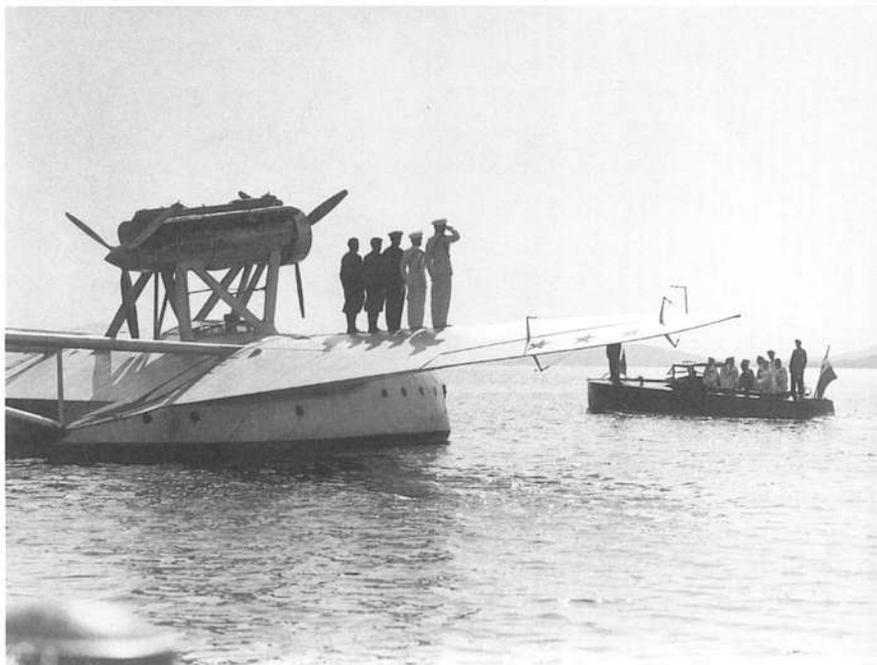
A Sesto Calende, con l'ultima fornitura dei venticinque S.55 X era cessata la costruzione di questo tipo di aereo: in tutto, dal 1923 al 1933, dallo scalo di S. Anna ne erano stati messi in acqua 190 esemplari. Inoltre, ne erano stati costruiti 40 dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone, (29) 18 del primo lotto più 8 + 8 + 6 del secondo (consegnati in due anni dal 1933 al 1935), 16 apparecchi dalla Macchi, dal marzo 1933 al gennaio 1934, uno negli Stati Uniti, sei metallici dai Cantieri di Finalmarina della Piaggio. In totale, dal prototipo all'ultimo S.55 X, avevano solcato i cieli di tutto il mondo 253 apparecchi, il cui primo esemplare era stato scartato perché "non idoneo ad essere riprodotto"!

Nel corso di dieci anni l'S.55 ebbe le seguenti versioni

S.55 prototipo	mot. FIAT A 12 bis	2 da 300 CV
S.55 2° prototipo	mot. Lorraine 12 DB	2 da 400 CV
S.55 "C" (civile) di linea	mot. L.D. e IF ASSO 500	2 da 500 CV
S.55 "P" (passeggeri)	mot. IF ASSO 500	2 da 500 CV
S.55 "P" (passeggeri)	mot. FIAT A 22	2 da 510 CV
S.55 "P" (passeggeri)	mot. IF ASSO RI	2 da 510 CV
S.55 "P" (passeggeri)	mot. FIAT A 24 R	2 da 500 CV
S.55 "M" (metallico)	mot. IF ASSO 500 RI	2 da 510 CV
S.55 scafi allargati	mot. FIAT A 22 R	2 da 560 CV
S.55 scafi allargati	mot. IF ASSO 500	2 da 510 CV
S.55 scafi allargati	mot. IF ASSO 500 RI	2 da 510 CV
S.55 scafi allargatissimi	mot. IF ASSO 500 RI	2 da 510 CV
S.55 scafi allargatissimi	mot. FIAT A 22 R	2 da 560 CV
S.55 "X" (decimo) ultimo tipo	mot. IF ASSO 750	2 da 880 CV

Oltre alle versioni di cui sopra, non poche furono le modifiche apportate alla sagoma degli scafi, dalla prima serie con prua arrotondata a quelle più o meno affinate o prolungate, alla larghezza secondo gli impieghi militari, civili o croceristici, sino alle chiglie dai diversi fondi. Altrettante versioni ebbero le finestrate dei posti di pilotaggio, dapprima con parabrezza scoperto sino ad assumere la sagoma di cabina. A queste modifiche strutturali, apportate nelle diverse serie, si devono aggiungere le altrettanto diverse versioni civili.

Per i servizi civili era nato nel 1931 l'S.66, (3) (43) simile al 55 ma di maggior mole, con tre motori a eliche propulsive, che poteva trasportare 14 passeggeri e 4 uomini d'equipaggio. Ne furono prodotti 24 esemplari di cui uno, l'I-ABRA, fu assegnato a Italo Balbo ed un secondo, l'I-MARE, a Mussolini. Gli S.66 sostituirono gli ultimi S.55 P sulle linee Ostia-Cagliari, Palermo-Tunisi e sulle linee sino a Tripoli, Rodi e Haifa. Allo scoppio della guerra, nel 1940, cinque di questi apparecchi, rimasti in attività, vennero adibiti a impieghi di soccorso. Un ultimo

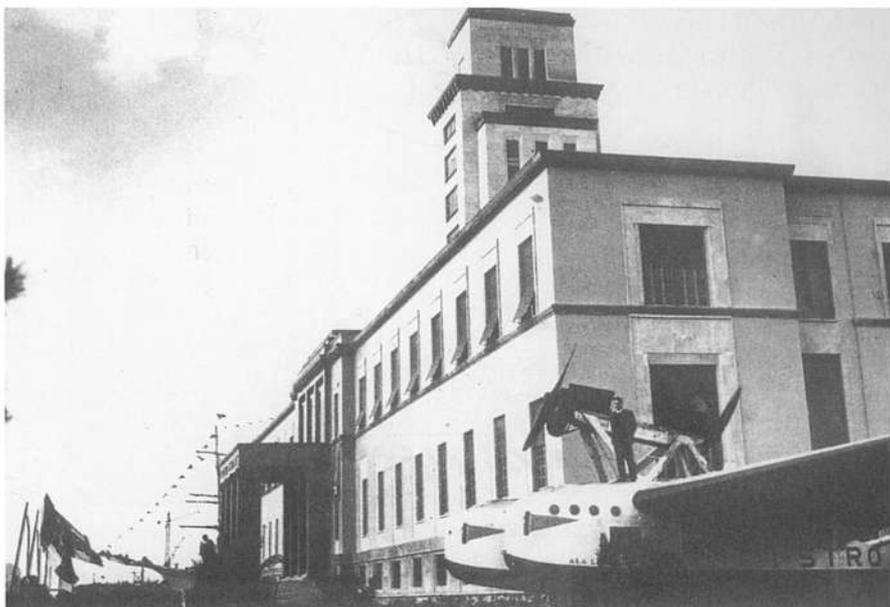


Orbetello. Vittorio Emanuele, Balbo ed altre autorità passano in rassegna gli equipaggi, reduci dalla Crociera, schierati sui propri apparecchi.

esperimento di idrovolante a due scafi fu realizzato nel 1937; dei due esemplari dell'S.M.77, trimotore con eliche trattive, uno solo fu portato a termine e, preso in carico dall'Aeronautica Militare nel 1940, non fu utilizzato.

I 23 idrovolanti della Crociera rimasti a Orbetello, tolte le sigle dei comandanti, le colorazioni delle squadriglie e riassetati per l'impiego militare, formarono uno stormo da bombardamento marittimo di quattro squadriglie, comandate da piloti atlantici, con lo scopo di istruire piloti militari italiani e stranieri al volo strumentale (cieco) cui l'apparecchio bene si adattava e, nel contempo, di svolgere attività di ricerca su nuove concezioni belliche. Comandanti dello stormo furono il ten. col. Stefano Cagna, successivamente il col. Alberto Briganti e, nel 1936, il col. Ruggero Bonomi.

Da tempo, negli ambienti non legati al Maresciallo dell'Aria Balbo, si parlava dell'inefficienza di questo idrovolante da bombardamento marittimo, che ormai non serviva a nulla se non al compito che aveva così onorevolmente svolto e realizzato. Altri S.55 - nei vari tipi costruiti dal 1926 al 1933 - in dotazione ai reparti dell'Aeronautica con mansioni militari, da bombardamento marittimo, ricognizione, trasporto, sperimentali, quali siluranti o con compiti diversi, si trovavano nelle varie squadriglie negli idroscafi di Cadimare (La Spezia), Orbetello, Vigna di Valle, Elmas (Cagliari), Puntisella (Pola), Brindisi, Taranto, Lero (Egeo). I vecchi S.55 civili della Società Aerea Mediterranea erano stati sostituiti gradualmente da altri idrovolanti più capaci e da aerei terrestri. Mentre la società stessa, nel 1934, si mutava in "Ala Littoria" assorbendo altre linee minori ed estendendo i voli a tutto il bacino mediterraneo e a Paesi d'oltralpe.



idrovolanti a terra

L'I-STRO dell'Ala Littoria, in disuso, nel 1937.

Posto a sinistra del complesso del collegio IV Novembre.

(da "Lido di Ostia, mare di Roma")

Milano 1934, Mostra dell'Aeronautica. Un S.55 X con le insegne dell'I-BALB.



FIERA DEL LEVANTE - BARI - 6 - 21 Settembre



Un apparecchio della Crociera Atlantica

gli S.55 dal dopo Crociera ai giorni nostri

**Le caratteristiche,
dal prototipo all'S.55 X,
ebbero questa evoluzione:**

Peso a vuoto da kg	2.770	a	5.750
Carico da kg	1.680	a	2.500
Benzina da kg	1.640	a	1.900
Peso totale da kg	4.450	a	8.250
Velocità max da km	160	a	279
Autonomia da km	1.200	a	3.630

Terminata la Crociera, degli S.55 si conoscono solo sporadiche esibizioni e notizie di cronaca che per quanto ho potuto reperire con la complicità di cortesi amici, qui di seguito trascrivo e annoto in ordine cronologico.

1933

Settembre. Alla Fiera del Levante di Bari, nel piazzale principale era esposto l'S.55 X I-CALO dell'illustre concittadino capitano Jacopo Calò Carducci, due volte "Atlantico" e partecipante alle prime due Crociere del Mediterraneo.

Novembre. Lo stesso giorno del comunicato ufficiale in cui il re accettava le dimissioni (sic) di S.E. Italo Balbo, Maresciallo dell'Aria, da Ministro dell'Aeronautica e lo nominava Governatore della Libia (6-11-1933), Balbo si recava personalmente a rendere omaggio ai caduti dell'aviazione sulle tombe del generale Guidoni

e del capitano Cecconi mentre il colonnello Cagna, ai comandi dell'I-BALB, volava e gettava fiori sulla spiaggia di Marina di Pisa nel luogo dove era caduto e scomparso il colonnello Umberto Maddalena.

L'I-CALO, reduce dalla Crociera, in mostra alla Fiera del Levante di Bari.

Roma, anni Trenta, campeggio per giovani fascisti. Un S.55 posto quale arco di trionfo all'ingresso del campo DUX. (Archivio M.F. Caproni)

L'I-TRIA dell'Ala Littoria dopo l'incidente avvenuto nelle acque di Siracusa nel 1934. (Archivio Corsari)



Febbraio 1942,
 inaugurazione a Orbetello
 del corso osservatori.
 Il gen. Pricolo e autorità.
 Sullo sfondo
 la sagoma dell' I-BALB.
 (Archivio F. Briganti)



Orbetello, 1943.
 La probabile ultima foto dell' I-BALB
 in occasione
 del decennale della Crociera.
 (da "Attraverso l'Atlantico"
 SIAI - Ediz. Aeronautiche Italiane)



1934

Ad Orbetello, all'alba del 14 gennaio, l'I-BALB venne tirato fuori dal capannone dove, in un angolo, fungeva ormai unicamente da testimone della trasvolata dell'anno prima. Controllato ogni suo componente, rifornito di carburante fu messo in moto; i due motori "cantarono" come durante l'ultimo trasferimento. Posato sull'acqua, il comando dell'idrovolante fu affidato al maggiore Raineri Cupini. Dopo una corsa sulla laguna, l'S.55 X decollava e prendeva la rotta Sud. Tra Capri e Sorrento sorvolò il cacciatorpediniere che trasportava Italo Balbo e famiglia in viaggio verso la Libia per assumere il nuovo incarico. L'I-BALB fece alcuni passaggi a bassa quota intorno alla nave onde esprimere il reverente saluto degli "Atlantici" al loro comandante. (18)

Un S.55 X ad Alessandria d'Egitto. Accompagnatore del gen.

Pellegrini, che doveva recarsi al Cairo per le trattative di una linea commerciale Italia-Egitto, il col. Briganti fu ai comandi di un S.55 X da Orbetello ad Alessandria. Al rientro, fecero tappa a Tripoli per salutare Italo Balbo.

Milano, giugno. "Esposizione dell'Aeronautica Italiana". Al primo piano del palazzo era esposto un S.55 X con la sigla I-BALB, la cui imponente sagoma (ventiquattro metri di apertura alare) occupava - nel salone più grande, dove erano state abbattute le due pareti laterali - uno spazio pari alla metà del palazzo.

In verità, seppur contrassegnato I-BALB, questo apparecchio non era quello con cui Balbo aveva compiuto la Crociera del Decennale, che recava la matricola 45174, come appare in diverse fotografie. Gregory Alegi in un articolo *C'era una volta...l'I-BALB* (44) così chiarisce la storia dei due idrovolanti.

«... nel progetto della mostra, fu segnalato a Roma (Ministero dell'Aeronautica) che la SIAI si era offerta di provvedere, a proprie spese, al ripristino dell'S.55 per l'esposizione. Valle determinò che "per lo scopo anzidetto si usufruisse di uno degli apparecchi in carico allo stormo sperimentale di Orbetello, scelto fra quelli in peggior stato d'uso e bisognoso di revisione". Valle diede dunque in carico alla DGCA [...] l'apparecchio, che fu trasportato a Sesto Calende il 22 maggio: la sua splendida condizione deve dunque considerarsi un vero tributo delle maestranze SIAI. L'I-BALB, MM 45174 o 45168 che fosse, rientrato dall'Esposizione di Milano, venne mantenuto in ottime condizioni sull'idroscalo di Orbetello».

Il mar. Ilo Mario Destro Bisol nel suo libro *Storia di un'avventura. Dalla trasvolata atlantica ai cieli della Cina* (52) ricordò che, nel primo anniversario della Crociera del Decennale, una decina di equipaggi, su altrettanti S.55 X, volarono da Orbetello a Tripoli per rendere omaggio al Maresciallo Balbo, divenuto governatore della colonia libica.

Il 31 ottobre l'I-TRIA dell'Ala Littoria, uno degli ultimi S.55 civili poi sostituiti dagli S.66, mentre stava decollando dalle acque di Siracusa diretto a Roma, si rovesciò in avanti facendo perno sullo scafo destro. L'equipaggio e i due passeggeri - un terzo era sbarcato

proprio a Siracusa - si trovarono in mare fra i rottami galleggianti e furono subito soccorsi e portati a terra. Leggermente feriti i passeggeri, contusi gli altri. Tutta la posta e la maggior parte del bagaglio fu recuperata. L'equipaggio era formato dal comandante Paolo Savarese, dal 2° pilota Teobaldi, dal motorista Maltese e dal marconista Codognotto. L'I-TRIA era partito da Tripoli alle 7.35, aveva saltato lo scalo di Malta per il cattivo tempo ed era giunto a Siracusa alle 10.10 di quel giorno. (46) Questo scalo faceva parte della linea Tripoli, Malta, Siracusa, Napoli, Roma. Relatore del rapporto fu l'ispettore Arcidiacono.

1935

Il 25 aprile usciva dagli stabilimenti del CRDA (Cantieri Riuniti Dell'Adriatico) l'ultimo esemplare dell'S.55, MM 45135, dell'ultima commissione assunta.

S.55 X, aereo per climi freddi. Narra, nelle sue memorie, il vecchio marconista Destro Bisol (52) dell'unica occasione che avrebbe avuto l'Africa Orientale di accogliere, a fine aprile del 1935, un S.55. Eccone il racconto: «... con un equipaggio comandato dal maggiore Giordano lasciammo Orbetello per Taranto. Da qui, il giorno dopo, proseguimmo per Alessandria d'Egitto dove avremmo dovuto imbarcare il generale Pinna e portarlo a Massaua in Eritrea. Il velivolo era naturalmente uno degli S.55 X del volo atlantico, aereo studiato e costruito per il volo in climi freddi e temperati. Durante il volo da Taranto [...] il trasmettitore radio di bordo cessò improvvisamente di funzionare [...]. Ad Alessandria ammarammo sullo specchio d'acqua prospiciente il palazzo reale di Ras-El-Tin, residenza di re Fuad [...] riparato senza difficoltà l'apparato radio. Alle 5 del mattino del 1° maggio decollammo dal porto di Alessandria con a bordo il generale Pinna [...]. Come ho accennato il sistema

di raffreddamento dei motori dell'S.55 X non era adeguato alle condizioni di temperatura esterna di valore elevato. Già durante il decollo il tunnel di passaggio tra i due scafi, dove ci trovavamo il motorista ed io, sembrava una vera e propria sauna, tanto era il vapore acqueo che proveniva dai motori in surriscaldamento. Dopo solo mezz'ora di volo Giordano fu costretto ad invertire la rotta e rientrare ad Alessandria».

A Cadimare (La Spezia) fu istituito il 1° Centro Addestramento Aerosiluranti, con mezzi e personale del 91° gruppo, iniziando, alla fine dell'anno, il primo corso per ufficiali piloti. Esperimenti di lancio di siluri furono effettuati già ad Orbetello e a Fiume dal 1933, con maggior impegno, dalla 171ª Sq. del 91° gruppo di Cadimare. I lanci venivano effettuati alla velocità di 180 km/h, alla quota di circa 30 metri, utilizzando siluri navali A-130.

1936

L'unica azione bellica nel Mediterraneo sotto le insegne italiane, anzi senza nessuna insegna, nella lunga carriera degli S.55, si svolse nelle Baleari, nell'isola di Maiorca, durante la guerra di Spagna. Tale azione fu compiuta da tre apparecchi del 31° stormo provenienti da Cagliari Elmas: dovrebbero essere stati gli MM 45167, 45173, 45175, reduci dalla Crociera del Decennale.

Ferdinando Pedriali in *Guerra di Spagna e aviazione italiana* (45) così narra nel capitolo *Tre ignoti idrovolanti*: «...a mezzogiorno del 19 (agosto 1936, ndr) l'accampamento miliziano di Cala Rizada fu sorvolato a bassa quota da tre aerei non identificati provenienti dal mare. Non lanciarono neppure una bomba, ma l'improvvisa apparizione degli aerei e le loro grandi inconsuete sagome "sparsero panico tra tutti i miliziani" (dal diario di una miliziana). Erano i bombardieri italiani ansio-

samente attesi dai nazionalisti: idrovolanti da bombardamento marittimo S.55. Alcune ore prima i tre apparecchi erano ammarati nell'idroscalo di Pollensa, provenienti dalla Sardegna. Non avevano contrassegni di nazionalità, ma in compenso portavano appese, sotto i piani alari, bombe da 100 chilogrammi. Ricevute le opportune informazioni dai nazionalisti, gli idro erano ripartiti: girando ad oriente al largo di Maiorca erano arrivati di sorpresa da Est sulle navi repubblicane davanti a Puerto Cristo [...] poi il bombardamento di altri obiettivi, prima di rientrare a Palma. Nel tardo pomeriggio, gli S.55 alla fonda furono attaccati da sette Savoia S.62 repubblicani, decollati da Mahon. [...] una bomba era esplosa accanto all'idrovolante del tenente Petrali danneggiando seriamente un'ala mentre gli altri S.55 erano rimasti praticamente indenni, salvo alcuni fori di schegge e di proiettili. Quantunque gli S.55 efficienti non fossero più in grado di eseguire altre azioni a causa della mancanza di bombe, essi furono tratti a Palma sino al 26 agosto per non deprimere, con la loro partenza, il morale dei sostenitori della difesa ad oltranza dell'isola». Nelle note caratteristiche del col. Amelio Novelli è segnalato: 18/23 agosto 1936. Missione speciale oltremare con apparecchio S.55 X all'isola di Palma di Maiorca.

1937

Il 5 giugno il sottotenente Arduino Riminini, ai comandi dell'S.55 X (MM 45156 ex I-NANN della Crociera del Decennale), si inabissava nel lago di Bracciano durante un passaggio veloce, perdendo la vita.

1939

Il 31 ottobre il generale di Armata Aerea Giuseppe Valle cessò dalla carica di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e passò le consegne al generale Francesco Pricolo, consegnando allo stesso

le tabelle dei velivoli della Regia Aeronautica composte di 5.344 aerei che comprendevano, tra le varie specialità, 13 idrovolanti S.55 X e S.55 R. Da queste tabelle furono radiati molti apparecchi di vecchio tipo costruiti tra il 1928 e il 1933, circa novecento, e tra questi parecchi S.55. (42)

1940

La guerra era iniziata da diciotto giorni e, il 28 giugno, un fatale tentativo di atterraggio a Tobruk troncò la vita di Balbo e dei suoi compagni di volo. Rientrando da un volo esplorativo, per un dannato errore, essendo la base stata bombardata poco prima dall'aviazione inglese, le batterie di bordo dell'incrociatore *San Giorgio* colpivano l'S.79 del Governatore. L'apparecchio, precipitando al suolo, andò distrutto in un gran rogo. Con Balbo persero la vita: il maggiore Ottavio Frailich, suo aiutante di volo e "atlantico"; il capitano motorista Gino Cappanini, suo motorista dal tempo delle Crociere in Sud e Nord America; il maresciallo marconista Giuseppe Berti, anch'egli veterano delle due Crociere. Con loro c'erano, quali ospiti: il ten. Lino Balbo, suo nipote; Nello Quilici, giornalista amico da sempre; il ten. Cino Florio, cognato di Balbo; il console generale Caretti ed il maggiore Brunelli.

Dall'ammasso di quei sconquassati e contorti rottami, dopo la rimozione delle salme che riposano oggi nel riquadro degli atlantici al cimitero di Orbetello, furono recuperati piccoli lembi di tela e legno, uno strumento del cruscotto e la deforme cloche con cui Balbo era ai comandi. Questi pezzi sono al Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni di Trento.

Ranieri Cupini, nel suo libro *Cieli e mari*, narrando della morte di Balbo cita: «L'S.79 del governatore, siglato I-MANU». (Manu era il familiare nomignolo della moglie del Maresciallo dell'Aria,

donna Emanuela Florio). Altre fonti ripetono lo stesso nominativo, mentre Gregory Alegi su *Rivista di Aeronautica* 1-1994 in *Come morì Italo Balbo: 60 secondi su Tobruk*, ripete una nota sulle ultime lettere di Nello Quilici dal fronte alla moglie Mimì: «Contrariamente a quanto si è spesso detto, non vi fu mai alcun S.79 I-MANU, sigla che era portata dall'S.75 MM 1421». Nuovamente Gregory Alegi su *JP4 Mensile di Aeronautica* dell'agosto 1996, in *Chi vola vale*, così precisa nella tabella "Gli aerei di Balbo":

I-MANU (1°) Ca. 310, MM 20814.

I-MANU (2°) S.83 T, MM 399.

I-MANU (3°) S.75, MM 1421.

Da quell'anno (1940) non c'è quasi più riscontro degli S.55 se non in alcuni idroscali dove erano ancora in servizio, sia pure con mansioni minori o di soccorso, alcuni esemplari, come testimoniano alcuni avieri e sottufficiali nei loro ricordi.

1941-1943

Questa storia sulle vicissitudini dell'I-BALB ebbe inizio nel 1939 e, qui in sintesi, è riportato quanto Gregory Alegi narra in *C'era una volta... l'I-BALB*. (44) Ecco i fatti. Probabilmente su suggerimento di Italo Balbo fu decisa la donazione di questo apparecchio a Ferrara. Dopo svariate comunicazioni tra Roma, Ministero dell'Aeronautica e Ferrara, Prefettura, Podestà e mettiamoci pure il Federale, dopo tante retoriche parole dell'epoca... preziosissimo cimelio dell'eroico Maresciallo dell'Aria (intanto Balbo era morto tragicamente a Tobruk), la sua consegna veniva procrastinata (forse era un regalo troppo ingombrante). Per dare tempo all'apposito comitato, istituito per il coordinamento e per la predisposizione del locale, occorreva soprassedere per qualche tempo all'invio dell'idrovolante. Sopraggiunsero il 25 luglio e poi l'8 settembre 1943. «...la scuola idrovolanti di Orbetello fu più di-

ligente dei ferraresi, continuando a mantenere l'I-BALB in ottime condizioni sino alla primavera del 1943, data dell'ultima segnalazione certa. Secondo alcune testimonianze, lo storico idrovolante sarebbe sopravvissuto alle vicende belliche. Ancora presente a Orbetello nel 1949-50, sarebbe stato assegnato per uso didattico all'Istituto Industriale "Galileo Galilei" di Roma per finirvi miseramente sezionato negli anni sessanta [...].».

1968

M. Gueli, F. D'Amico e R. Rovere nella loro *Guida agli aerei storici italiani* (47) citano: "Mannus Rio Negro (Brasile). Si hanno notizie non confermate dell'esistenza di un S.55 usato come aereo postale lungo il fiume e volante sino al 1968; si tratterebbe di una scoperta eccezionale ma necessita di ulteriori conferme".

1979

Viene inaugurato al Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, il settore "Crociere". (8) (50) Esso è composto di pannelli modulari con fotografie e documenti delle quattro Crociere, manifesti d'epoca, cimeli dei trasvolatori e modellini degli S.55 A ed X in simulata formazione di volo. Sono esposti i due motori e le eliche dell'I-BALB recuperati dall'Istituto Industriale Galileo Galilei ed il relitto di uno scafo di un S.55 X (squadriglia rossa?) donazione del ten. col. Stefano Murace. Detta parte di galleggiante è stata trovata in un orto di Porto Santo Stefano o di Orbetello dove era adibita a pollaio o a deposito di attrezzi agricoli.

1982

Dal 23 luglio al 26 agosto il prof. Jacques Piccard ed i suoi tecnici compiono, nel lago di Bracciano, una serie di ispezioni subacquee con il sommergibile F.A. Forel, alla ricerca di aerei colà affondati. Era interessante ri-

levare se fosse stato possibile rintracciare e portare a riva alcuni S.55 che con altri aerei dell'epoca si supponeva giacessero sul fondo. Unico risultato della ricerca fu il rinvenimento della carcassa di un Grumman metallico non recuperabile e di relitti di nessun conto.

1987

«C'era una volta l'S.55» da *Ali Antiche* periodico del GAVS (Gruppo Amici Velivoli Storici) del luglio-settembre 1987. Dice la didascalia dell'illustrazione: «Roberto Gentili di Firenze ci invia questa foto del 1943 che mostra l'S.55 X di Italo Balbo esposto con il SIM XIV e un RO.43 della scuola di Orbetello. Demolito l'idroscalo dai tedeschi in ritirata, la parte centrale dell'S.55 sembra sia approdata all'ITI Galileo Galilei dove sarebbe stata demolita, sul finire degli anni sessanta, a causa delle precarie condizioni. Alla costruzione del Museo di Vigna di Valle, il tardivo interessamento permise di recuperare presso la scuola solo i motori e le eliche del celebre velivolo». La didascalia continua. Scrive il generale Celso Ranieri (*Rivista Aeronautica* 7/1964): «...bisognerà ricostruirlo in modello della grandezza naturale. Non è concepibile che non campeggi sotto gli archi del museo un S.55, velivolo glorioso che ha legato il nome a un'epoca». Gli fa eco Ovidio Ferrante ne *Il Lago degli Aeroplani*. (8) «Del pezzo più importante, l'idrovolante S.55, non esiste in Italia neanche un esemplare. Nel Museo Storico di Vigna di Valle si prevede di ricostruirlo in grandezza naturale, modularmente: prima gli scafi, poi il settore centrale con la cabina ed il castello motore che accoglierà i due motori esistenti, infine le semiali e per ultimo gli impennaggi».

1988

A proposito di *C'era una volta l'S.55* il signor Giulio Ferrari di Gardone Riviera (BS) così scrive

sul fascicolo di ottobre-dicembre di *Ali Antiche* (GAVS): «... nel 1949-50 frequentavo il corso superiore all'Accademia Navale di Livorno che comprendeva per tutti anche lezioni di osservazione che si svolgevano a Orbetello. I frequentatori venivano prelevati a Livorno da un Cant Z 506 e portati a Orbetello dove in un hangar erano ricoverati al coperto due S.55 apparentemente completi e in discrete condizioni. Purtroppo non ho fotografie da abbinare al mio preciso ricordo».

Nel 2000 avremo un S.55 ?...

Nel 1979 l'industriale americano R.W. "Buzz" Kaplan aveva acquistato dei veri e propri rottami, in un aeroporto di Los Angeles, di un anfibia SIAI S.56 (uno dei circa trenta costruiti negli Stati Uniti). Con l'aiuto di un amico il rudere fu trasportato a Owatonna nel Minnesota e, dopo un'affannosa e fortunata ricerca dei disegni, iniziò il rifacimento che durò quasi due anni. Nell'aprile del 1984, l'S.56 volava con piena soddisfazione dei due tanto che, lo stesso anno, ottenevano il premio "Silver Age Antique Championship". Nel 1988, smontato e caricato su un cargo, il SIAI S.56 approdava in Inghilterra e dopo varie esibizioni compiva, in varie tappe, un volo sino in Italia dove si esibiva sul lago di Como (da Giorgio Apostolo *Aerofan* 4-1985 e 3-1988). Così Buzz scrisse su *Ali Antiche* del GAVS nel n° 11 dell'ottobre-dicembre 1988: «Come proprietario di un Savoia Marchetti S.56, posso dare testimonianza personale dell'abilità ingegneristica di Alessandro Marchetti e delle capacità degli artigiani italiani. Ritengo che i voli di Italo Balbo con le sue flotte di S.55 siano stati un'importante pietra miliare nella storia dell'aviazione. Vorrei costruire un S.55 e ripetere i viaggi di Italo Balbo. I molti amici italiani conosciuti durante il mio recente viaggio mi hanno incoraggiato a esplorare questa pos-

sibilità. Naturalmente avrò bisogno di molto aiuto per rintracciare i disegni, pezzi, motori, ecc. Per questa impresa ho cercato e avuto garanzia dell'aiuto del gruppo ANLA (Associazione Nazionale Lavoratori Anziani?) (intendeva dire GLASM Gruppo Lavoratori Anziani Savoia Marchetti, ndr). Conto di recarmi in Brasile per vedere l'S.55 conservato in un museo. Questo, mi darà un'idea più esatta della fattibilità del progetto. Continuerò a tenervi informati dei miei piani e apprezzerò moltissimo qualsiasi vostro suggerimento sul modo migliore di procedere. RW "Buzz" Kaplan, Owatonna, USA».

Ali Antiche dell'aprile-giugno 1990, per la penna del suo editore Gregory Alegi, riprende il discorso: «...Kaplan ha più volte accennato al suo desiderio di costruire un S.55 X volante. Dopo un intenso ciclo dimostrativo, Kaplan ha intenzione di cedere l'aereo ad un museo italiano. Si tratta dunque di un'iniziativa lodevole che merita tutto l'appoggio del GAVS e di tutti quanti, privati, aziende o Forze Armate abbiano davvero a cuore la storia dell'aviazione italiana. Il ritrovamento in America di circa 2.900 disegni costruttivi e la copiatura della documentazione ancora esistente alla SIAI hanno permesso di risolvere una prima serie di problemi. Per l'avvio definitivo del progetto occorre ora solo la disponibilità dei propulsori Isotta Fraschini ASSO 750 che con la loro grande affidabilità resero possibile la trasvolata».

1989

Visita all'S.55 "JAHU". In aprile, due appassionati cultori della storia aeronautica, Italo Battioli e Dino Sclerani, visitano - senza non poche difficoltà - al parco di Ibirapuera a San Paolo del Brasile, il Museo dell'aviazione e, unici visitatori della giornata, descrivono su *Ali Antiche* (GAVS) di ottobre-dicembre la visita all'S.55 di Ribeiro De Barros: «...e ci trovammo di

fronte ad una grossa, stranissima cosa di colore di sangue. Tutto sembrava meno che una macchina volante. Un nome sul muso (ma non è il muso!) JAHU [...]. Le condizioni dell'aereo non sono pessime anche se le varie mani di vernice nascondono sicuramente molte magagne. Dalla notte dei tempi (1927) l'idro non è oggetto di cure (parlano due esperti ed appassionati ricostruttori di velivoli d'epoca, ndr) ma almeno il costante riparo al chiuso ed il buon clima hanno giovato a suo favore [...]. Vorremmo concludere ribadendo ancora l'emozione e l'interesse provocati dal trovarsi al cospetto di un S.55, aereo così immediatamente significativo per la nostra storia. Varrebbe la pena di intraprendere qualunque campagna diplomatica e commerciale per vedere lo JAHU restaurato al meglio e per riaverlo in Italia - se non per sempre - almeno temporaneamente».

Oltre a quanto descrivono i due sopraccitati, un altro visitatore del museo, Maurizio Panzieri di Roma, scrive a *Volare* (febbraio 1995): «... un paio di estati fa, di passaggio a San Paolo del Brasile, ho voluto visitare il Museo dell'Aviazione Santos Dumont [...]. Nel piano seminterrato, chiuso e non accessibile, sostano accatastati numerosi velivoli anche di produzione brasiliana. Mentre, deluso per la confusione, cercavo di "sbirciare", riconoscendo dall'alto qualche velivolo, ho avuto un tuffo al cuore [...] sommerso di polvere e nel pieno disordine, riuscivo a scorgere la sagoma gloriosa - e venerata, se posso dirlo - di un Savoia Marchetti S.55 X od A (né l'uno né l'altro, si tratta di uno dei primi S.55 C del 1925, che fu già l'I-SAAV di Casagrande, il primo con motori ASSO 500, ndr) [...] penso anche a quanto sarebbe bello vederlo restaurato nel centro del Museo di Vigna di Valle».

1990

“Salviamo lo JAHU!” *Ali Antiche* (aprile-giugno) così segnala e

propone il suo interessamento:

«Dopo l'articolo apparso su *Ali Antiche* n° 15 e in seguito a ulteriori informazioni raccolte dal Com.te Italo Battioli, il GAVS ha scritto al Ministero dell'Aeronautica brasiliana perché faccia trasferire l'unico S.55 esistente al mondo nel Museo dell'Aeronautica a Rio de Janeiro ove esiste la possibilità di restaurare e conservare perfettamente il velivolo. Per dare al Ministro ulteriore forza nei confronti della Fondazione Santos Dumont, invitiamo tutti i soci GAVS a voler firmare ed inviare la cartolina che troverete acclusa a questo numero di *Ali Antiche*. Più cartoline arrivano, più sarà facile salvare l'unico S.55 sopravvissuto».

1993

In una riunione del GAVS, svoltasi a Vigna di Valle presso il Museo dell'A.M., il col. Giovanni De Lorenzo dell'Ufficio Storico ha ribadito che da un privato americano è stata avviata la costruzione in replica di un S.55 sul quale verranno utilizzati i motori originali che l'A.M. concederà in prestito.

1994

Ad un'asta di pezzi filatelici, medaglie e fotografie, oltre a molti cimeli e documenti dell'archivio dell'ing. Alessandro Marchetti, sono state disperse sei pagine di fitti appunti, in particolare sullo studio degli scafi, del fondale e sull'incidenza del redan dell'S.55.

Dalla Prefettura municipale della città di Jahu, Estado di Sao Paulo, la segreteria del Dipartimento Cultura e Turismo, in procinto di erigere un monumento al concittadino Joao Ribeiro De Barros, ha richiesto alla SIAI i disegni dell'S.55 per costruire in scala il glorioso idrovolante, in memoria della trasvolata del 1927. La SIAI ha inviato i disegni e si attende di vederne la realizzazione. E pensare che a San Paolo esiste l'originale di questo S.55, solo e unico esemplare al mondo.

1995

I sogni muoiono all'alba. Così *Ali Antiche* (GAVS) del marzo intitola la breve lettera di un amico americano, John Berendt di Cannon Falls, Minnesota: «Ho appena ricevuto *Ali Antiche* n°34. Anche se non leggo l'italiano, riesco a capire il contenuto di quasi tutti gli articoli anche grazie al riassunto inglese. Forse avrete sentito che "Buzz" Kaplan non costruirà più l'S.55 X in quanto ha deciso di impegnarsi in altro progetto che lo terrà impegnato per almeno due anni. Il suo gruppo ha infatti avuto l'incarico di ricostruire due anfibi Sikorsky S.38, il primo dei quali dovrebbe volare nel 1997». Così, la speranza di vedere un giorno ammarare in un nostro litorale marino o in uno dei tanti laghi la copia di un S.55, sia pure costruito da uno statunitense, svanisce dopo qualche anno di fiduciosa attesa. Non parliamone più, accontentiamoci di vederlo riprodotto nelle fotografie ed in qualche filmetto documentario oppure di andare a vedere il vecchio JAHU a San Paolo del Brasile.

1996

Il 5 giugno a Roma, nella ricorrenza del centenario della nascita di Italo Balbo, con l'intervento di autorità civili e militari, nel piazzale del Palazzo dell'Aeronautica è stato inaugurato un busto in bronzo del Maresciallo e intitolato a lui il piazzale già "tre archi". Per l'occasione è stata allestita, per pochi giorni, una mostra di pannelli, fotografie, manifesti sulle Crociere e rari cimeli di Balbo. Dello stesso è stato proiettato un documentario "Balbo Aviatore" realizzato da Folco Quilici per lo Stato Maggiore dell'Aeronautica. Nello stesso periodo a Orbetello, la giunta di quella città ha nuovamente bocciato la proposta di un gruppo di cittadini di intitolare una via ad Italo Balbo.

ricordi e testimonianze

Nel dicembre del 1990 la rivista *Aeronautica*, organo dell'Associazione Arma Aeronautica, pubblicava cortesemente un appello dello scrivente così concepito: «Il signor A.A. è al lavoro per redigere la storia degli idrovolanti S.55, le loro imprese, i servizi civili e militari, i suoi uomini ed i protagonisti delle gesta più significative. Onde documentare [...] l'autore sarà grato a tutti quanti furono su tale idrovolante imbarcati, piloti e radiotelegrafisti, motoristi e montatori, se vorranno brevemente testimoniare su episodi vissuti a bordo o a terra e in quali idroscafi, ricordando eventuali sigle e

matricole. L'autore ringrazia per la collaborazione».

Purtroppo l'idea di tale richiesta è venuta allo scrivente trent'anni dopo essersi occupato di Balbo, delle crociere, dell'S.55, dopo aver avuto cordiali rapporti con diversi croceristi ed essere divenuto un modesto esperto di aerofilatelia inerente a tale soggetto. Sessant'anni dopo le crociere, cinquanta e più dalla demolizione degli ultimi idrovolanti, è difficile trovare ancora gente con la voglia di ricordare fatti vissuti oltre mezzo secolo fa. Mi reputo fortunato che alcuni di essi mi abbiano scritto: ad essi sono grato e debitore.

uno vivo su cinque per raccontarlo

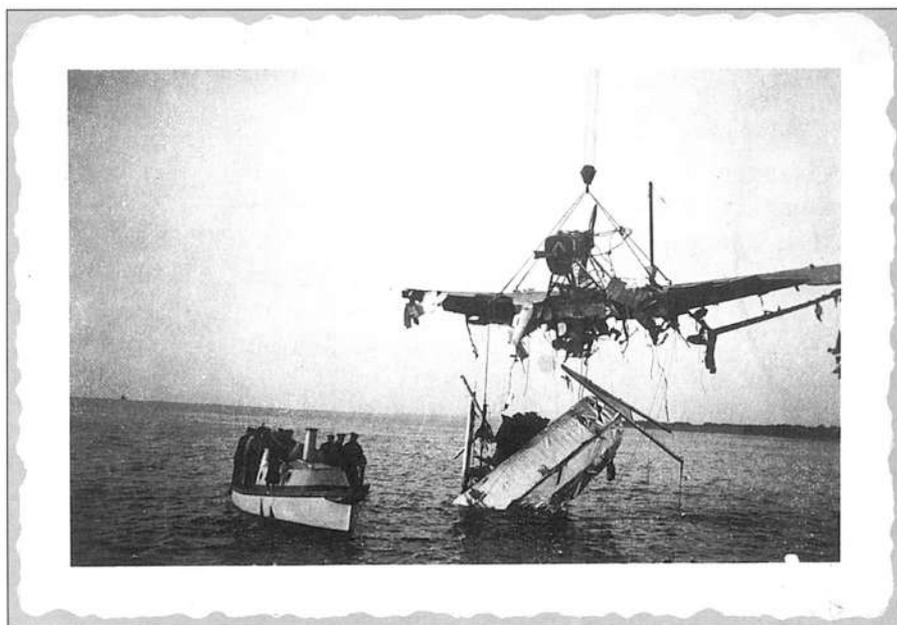
Un maresciallo pilota, tre avieri: un radiotelegrafista, un motorista e un montatore a fondo nel mare prospiciente l'isola di Briioni, con la carcassa di un S.55. «Io - così narra il maresciallo cav. Manlio Brusa di Milano - io solo, a quei tempi secondo pilota col grado fresco di sergente, riuscii ad uscire da quello che rimaneva della distrutta cabina di pilotaggio già sommersa nell'acqua.

Qualche settimana di ospedale e altrettante di convalescenza... per raccontare poi l'avventura del solo superstite del "194-2" ai commilitoni dell'idroscalo Puntisella. Da quell'idroscalo dell'87° gruppo della 194ª squadriglia - era l'ottobre del 1935 - eravamo da poco decollati; l'anziano S.55 stentava a prendere quota e con fatica arrancava metro per metro. Dinnanzi a noi si parava l'isola di



1937, idroscalo di Puntisella (Pola).
S.55 della 194ª squadriglia
del 90° gruppo B.M.
(foto Brusa)

Alto Adriatico, 1935.
Nella foto ricordo,
il recupero dell'S.55 della 194ª squadriglia;
unico superstite dell'incidente,
il mar. llo Brusa.



Brioni; ebbi il tempo di dire "maresciallo, ci sbattiamo contro!..." che questi, con una brusca virata per cambiare rotta, causò una scivolata d'ala che in pochi istanti provocò l'impatto del pesante idrovolante sul mare, con le conseguenze sopradette, che la testimonianza della piccola foto, scattata da un amico del barcone recuperi, mi ricordano. Rientrato a Pola non trovai più gli S.55, compresi quelli metallici della Piaggio, trasferiti tutti per la demolizione a Taranto tra i quali, uno di questi, si autodemolì nel tragitto. Mi abilitai su altri aerei

terrestri, venne la guerra, la pace, la post-pace ed il tempo dei ricordi con oltre mille ore di volo in quarant'anni di aeroplani e aeroporti».

Amici del 90° dove siete?...
Con la pubblicazione della foto di un S.55 della 94ª squadriglia, attorniato da 16 ufficiali in divisa estiva e da circa 90 tra sottufficiali e avieri (con la solita divisa di panno estiva e invernale), il mar. llo Brusa chiese, attraverso la rivista *Aeronautica* dell'A.A.A. (Assoc. Arma Aeronautica), notizie di quanti appartennero, nel

1935/36, al suo gruppo di Pola-Puntisella.

Disillusione! ... degli oltre cento effigiati nella foto, due sole risposte: uno che richiedeva il negativo per farsi un ingrandimento ed un altro, figlio di un appartenente al gruppo, che dava notizie del papà deceduto anni prima.

Ha aspettato troppo, caro maresciallo: queste notizie avrebbe dovuto richiederle almeno trent'anni prima, così come lo scrivente nel fare appello, sulla stessa rivista, a quanti ebbero a che fare con gli S.55.

nell'Egeo

L'idroscalo di Lero, Isole italiane dell'Egeo, 1936. In primo piano alcuni Cant Z 501 e, a lato delle aviorimesse, cinque S.55 della 201ª squadriglia.

Orgoglio di essere stato aviatore e nostalgia di voli sul Mediterraneo. Così, il maresciallo Saverio Filì di Scanzorosciate, Bergamo: «Nel 1936, arruolatommi nell'Aeronautica, un mio istruttore a Capodichino, il ten. Pignatelli, che era stato in Groenlandia a impiantare una stazione meteo in occasione del passaggio della Crociera del Decennale, ci parlava della stessa, dei suoi partecipanti, di cui alcuni conosciuti e degli idrovolanti S.55.

Due mesi prima che io finissi il corso, un mio amico venne trasferito a Lero sugli S.55 ed io, quando ottenni il brevetto, potendo scegliere tre destinazioni per iniziare la mia attività nei reparti, scelsi proprio Lero. Là, c'era la 200ª squadriglia B.M., facente parte del 39° stormo misto, con gli S.55 R (riduttore) della stessa serie della Crociera 1930/31.

Nella prora dello scafo di sinistra avevo il mio posto di lavoro,

una ricetrasmittente 350 Ter. con ricevitore A.R.S. Nessun aereo delle due squadriglie, 200ª e 201ª, aveva in dotazione il radiogoniometro che fu usato nella 2ª Crociera atlantica. Comandava la squadriglia il capitano Ernesto Festari e lo stormo, il col. Padovani. La base era "quasi" un campo di punizione: vigeva una disciplina ferrea che il governatore De Vecchi, quadrumviro della marcia su Roma, esercitava su tutto il Dodecaneso.

Nondimeno, ho di quei giorni un ricordo stupendo, la disciplina non mi pesava e tanta era la voglia di volare che accettavo tutto con slancio, in forza dei miei 19 anni.

Amavo il mio S.55, ne avevo seguito le gesta già nel 1928 quando Maddalena scoprì la "tenda rossa" di Nobile e per la prima volta sentii parlare del "Santa Maria" seguendo poi, con l'orgoglio di balilla, le due Crociere atlantiche.

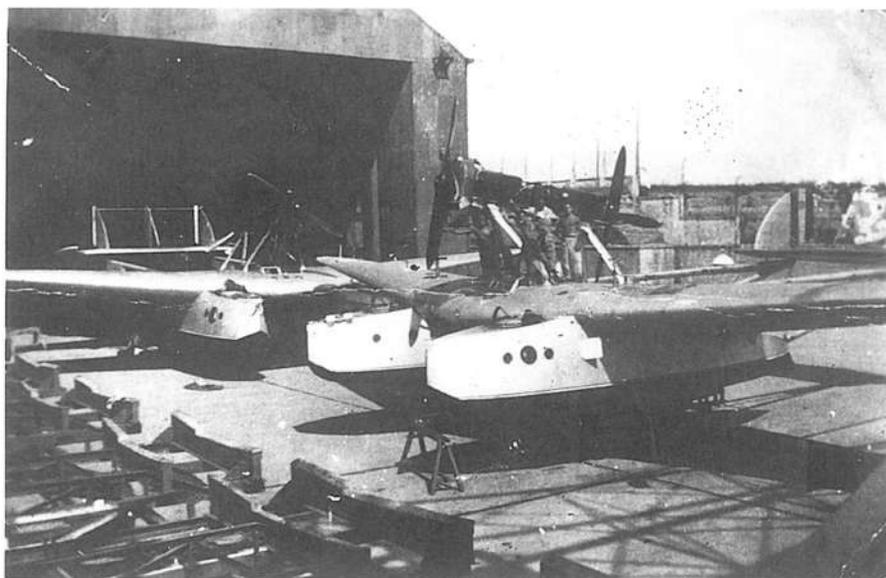
Ho volato molto e con tanti tipi di aeroplani in 42 anni di servizio, ma nel mio cuore rimane sempre vivo il "primo amore". Sento ancora il suo odore quando, entrando dal poppino e passando attraverso lo scafo ingombro di serbatoi, mi portavo al mio posto di R.T. e dall'oblò ammiravo il mare e le belle isole dell'Egeo».



1936 in volo con gli atlantici

Del suo pesante libretto di volo, il maresciallo marconista Angelo Gallo di Taranto mi ha inviato la fotocopia di quattro pagine, dall'aprile al settembre 1936. Documentano diversi voli di navigazione strumentale, raid in circuito chiuso, di allenamento o di tiri di lancio e mitragliamento da lui compiuti su degli S.55 X - reduci dalla Crociera del Decennale - della 197^a squadriglia, comandati dal maggiore Gennaro Giordano e dal capitano Antonio Altomare, entrambi atlantici, in forza al 91^o stormo da B.M. di Orbetello.

Il Gallo mi ricorda il suo entusiasmo di ventenne, di oltre un cinquantennio addietro, nel trovarsi su quegli apparecchi e con tali piloti, entusiasmo che lo faceva sentire, in quelle circostanze, come fosse sull'oceano, partecipante ad una trasvolata atlantica.



addio vecchi "55"

Brindisi 1939.
Alcuni S.55 sul piazzale dell'idroscalo
Orazio Pierozzi. (foto Bruno Bossi)

«Oggi non lavoro più - dice Bruno Bossi di Cugliate Fabiasco, Varese - ma ancora, nel vedere nella mia falegnameria l'assemblaggio di alcune strutture che a malapena assomigliano a pezzi da inserire nei capaci scafi o nelle possenti ali o ancora negli impennaggi di coda degli S.55, rivivo quegli anni trascorsi a Brindisi all'idroscalo Orazio Pierozzi all'86^o gruppo con la 190^a e la 191^a squadriglia. Da 1^o aviere montatore compivo con altri un lavoro senza sosta a riparare e rimettere in volo i vecchi S.55 con la soddisfazione dei voli premio sull'Adriatico, spinti sin quasi

alle coste albanesi, oppure a Sud, a sorvolare l'ultimo lembo del "tacco" con l'ebbrezza di certi momenti passati con la testa fuori dal bordo, al posto del mitragliere. Fu invece doloroso il dover eliminare un apparecchio per recuperare i pezzi per un altro sino ad assistere alla demolizione completa. I più vecchi avevano partecipato alla Crociera del Mediterraneo Orientale ai comandi dei più illustri e valenti piloti della nostra Aeronautica. Poi venne la guerra, vennero altri idrovolanti e dei gloriosi "55" rimane solo la memoria e una sgualcita fotografia con un giovane ventenne sulle sue ali».

naufragio del soccorritore

L'ex aviere scelto marconista Renato Facchini di Terni ricorda: «Nella prima decade di marzo 1942 (43?) fui trasferito ad un reparto di soccorso di stanza all'idroscalo di Elmas. Da poco brevettato, il maresciallo Ferri, capo marconista, mi sottopose ad un breve esame e dispose che alla prima occasione sarei andato in volo con lui per accertarsi delle mie capacità. Dopo pochi giorni giunse al reparto una richiesta di

soccorso per un nostro aereo ammarato per avaria in pieno Mediterraneo, tra la Sardegna e la Sicilia. Salii per la prima volta su un S.55 comandato dal capitano Tessarin (?) e dal tenente Argenton, un motorista, un montatore, il mar. Ilo Ferri ed il sottoscritto.

Dopo un paio d'ore avvistammo un Cant Z 506. Le condizioni del mare non erano delle più buone, comunque andammo all'amaraggio. Con qualche dif-

ficoltà prendemmo i naufraghi a bordo e al decollo, uscendo da una cresta d'onda con sovraccarico e ad una velocità non ancora sufficiente, l'aereo cadde in acqua e da soccorritori divenimmo naufraghi anche noi. Prendemmo posto sul battellino ed allontanandoci assistemmo al lento affondamento del nostro S.55. (C'è chi suppone trattarsi di un S.66). Su di noi, volteggiava un altro idrovolante come il nostro che diede l'S.O.S. e nella notte fummo salvati dal C.T. *Fabrizi*».

Vigna di Valle l'ultimo volo di un S.55

Il maresciallo Giuseppe Solari di Rieti, nel gennaio del 1991, così ricordò ancora lo spettacolo dell'ultimo volo di un S.55.

«Aviere scelto in servizio sull'idroscalo di Vigna di Valle, nell'estate del 1941 ebbi la fortuna di assistere all'ultimo volo dell'S.55, in dotazione al reparto sperimentale di volo di detto idroscalo.

Il vecchio aereo staccò i suoi due scafi dall'acqua sotto la guida del trasvolatore atlantico ten. col. pilota Umberto Fiori, allora comandante della base. Dopo aver raggiunto circa mille metri

di quota, l'idrovolante effettuò alcuni giri del lago sorvolando Bracciano, Anguillara. Riammarò 30 minuti dopo molto dolcemente per andare definitivamente a "riposo".

A tutt'oggi sento ancora il brivido provocato da quel rombo particolare dei suoi due motori».

Noi diremmo "per andare definitivamente alla demolizione..." e pensare che era nel posto giusto per essere conservato, sia pure in un angolo, e per essere ammirato dopo un decennio nel museo, sorto proprio nei capannoni dove a suo tempo era stato alloggiato...

io e gli S.55

E per finire, ecco i miei ricordi. Era il 1927/28; con l'orgoglio dei miei sette anni vestivo un impeccabile giacchino azzurro con relativa cravattina dello stesso colore - era la moda del tempo che richiamava le imprese di De Pinedo - e sul bavero un distintivo del "Santa Maria" che portavo senza propriamente conoscerne il significato: per me rappresentava un normalissimo aeroplano. Rammento vagamente che un ragazzino mio coetaneo me lo strappò e, gettandolo lontano, mi gridò "porta gramo!". Un successivo ricordo è del 1934: visita alla Mostra dell'Aeronautica al Parco di Milano. Ero balilla e non rammento per quale ricorrenza ai fascisti, grandi e piccoli, era concessa l'entrata di favore. Ricordo tanti aerei, motti del duce e gigantografie alle pareti che, ultimamente, ho potuto rivedere sfogliando il catalogo della mostra. L'I-BALB, esposto, dovette certo apparirmi ancora più grande, fatte le proporzioni con la mia statura di allora. Della Crociera atlantica

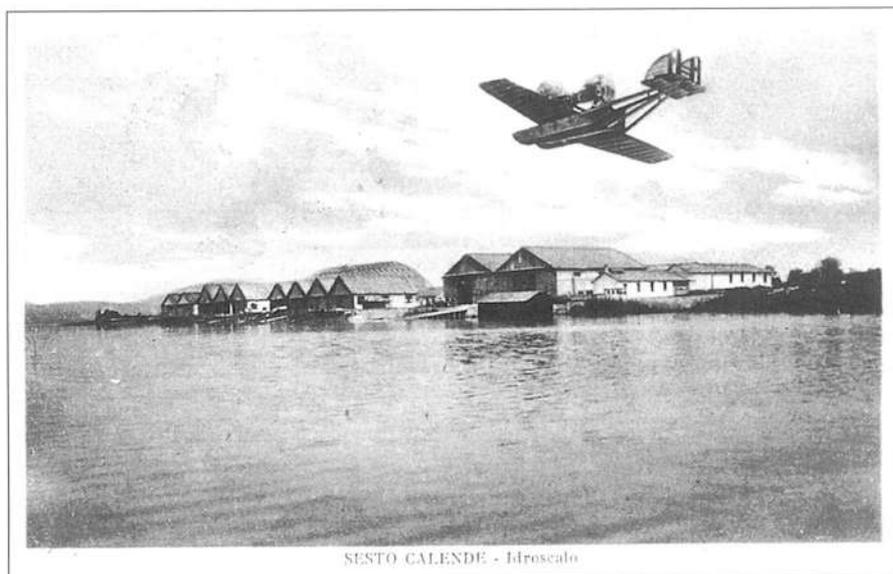
ne avevo solo sentito parlare a scuola. Non ebbi più occasione di rinverdire i ricordi degli S.55 sino a quando l'aerofielatelia mi portò dapprima ad iniziare una normale collezione di posta aerea d'Italia per poi specializzarmi sulla posta delle Crociere aeree di Italo Balbo e infine su tutti i servizi postali compiuti da questo idrovolante.

Nella foto
l'autore di queste note
alla mostra "Balbo Aviatore"
tenutasi nel novembre 1996
alla 1ª Regione Aerea
dove ha esposto
alcune pagine aerofielateliche
dedicate alle Crociere atlantiche.



Cartolina d'epoca
 illustrante i capannoni
 dell'idroscalo S. Anna della SIAI.
 L'S.55 in volo è evidentemente
 un fotomontaggio,
 frutto di un disegno
 alquanto dilettantesco,
 applicato su una foto panoramica.

c'era una volta la SIAI



SESTO CALENDE - Idroscalo

Era nata come Società Costruzioni Aeronautiche "Savoia" nel maggio 1913 a Milano, fondata da Domenico Lorenzo Santoni, pioniere del volo e già costruttore di aerei in Inghilterra. Egli aveva acquistato da Henry e Maurice Farman la licenza per la costruzione di idrovolanti e aeroplani. Questi, venivano prodotti nel primo stabilimento di Turro alla periferia Est di Milano e poi a Bovisio Mombellio, pochi chilometri a Nord di Milano, sulla strada per Como. Da quelle officine uscivano i Farman 1912 con motore Renault da 70 CV e gli MF. 1914 e MF. 11, ampiamente impiegati dall'Aeronautica italiana.

A proposito della denominazione "Savoia", Giorgio Bignozzi e Roberto Gentilli, su *Aeroplani SIAI 1915-1935* (3), la citano come autorizzata per brevetto a fregiarsi del nome della Casa regnante. Elso Varalli in *Sesto Calende - Porto di Cielo* (15) dice: «Resta il piccolo mistero del distintivo col motto "Savoia" del quale non si parla nell'atto costitutivo della società ma che ugualmente fu usato sino al 5 aprile del 1944». Tale nome rappresentò il marchio degli aeroplani, scritto in grande sulla fusoliera, nelle inserzioni pubblicitarie, sulle insegne dei capannoni e degli hangar. La "S", affiancata al tipo di aereo,

stava appunto per "Savoia" poi divenuta "SM" per Savoia-Marchetti.

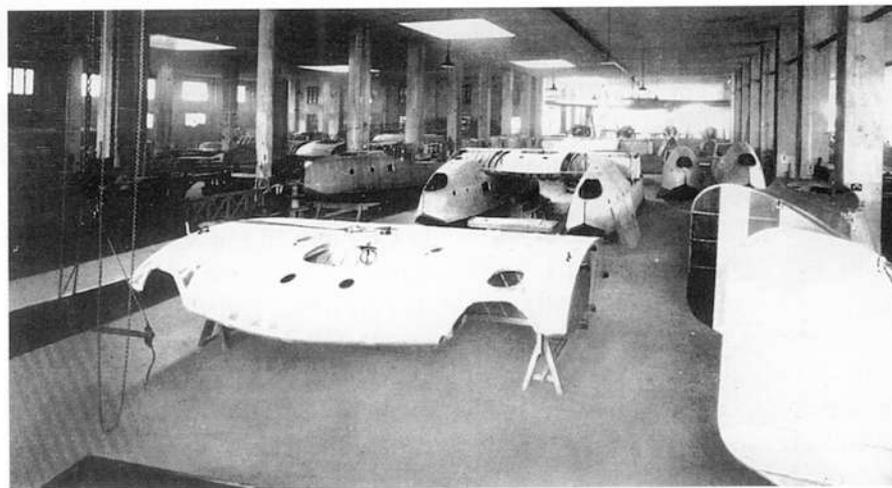
Nel 1915 Luigi Capè associa la sua azienda di legnami G. & B. Capè alla "Savoia" che diventa, il 12 agosto 1915, «Società Idrovolanti Alta Italia - SIAI» avente per scopo la costruzione e la vendita dell'idroplano Schreck F.B.A. (Franco-British-Aviation) tipo militare ed eventualmente lo studio, la costruzione, l'acquisto e lo sfruttamento di licenze per idrovolanti, idroplani, parti ed accessori di essi. Trasferendo parte dell'attività nei capannoni della G. & B. Capè a Sesto Calende, acquistò inoltre una fascia di terreno prospiciente il Lago Maggiore, da Lisanza a S. Anna, ulteriormente poi ingrandita.

Non contento delle costruzioni su licenza Capè chiamò, con buona intuizione, il progettista ing. Raffaele Conflenti dal quale nacquero le prime costruzioni originali SIAI. Già prima del 1918 volavano i nuovi S.8, S.9 ed S.12, seguiti dopo la guerra dagli S.13, S.16, S.17, S.19, S.21, S.22. Con la cessazione delle ostilità, mentre altre industrie aeronautiche smobilitavano o chiedevano commesse ministeriali, la SIAI cercava nuove vie sui mercati esteri con progetti innovatori e attività promozionali partecipando a competizioni internazionali, esposizioni,

raids e crociere. Con un idrovolante S.13, il pilota svizzero Tadeoli da Sesto Calende superò il Sempione ed ammarò nel Lago di Ginevra compiendo la prima traversata delle Alpi con un idrovolante. Nel 1919 nella baia di Bournemouth, Guido Jannello, sempre con un S.13 con motore Isotta Fraschini da 250 CV, sorprendendo tutti i pronostici vinse la coppa Schneider, non omologata agli effetti dell'aggiudicazione per la nebbia che non aveva reso possibile l'accertamento di una virata all'esterno di una boa.

Nello stesso anno Umberto Maddalena e Manfredo Gravina, con un S.9 compiono un raid nei Paesi nordici toccando Olanda, Danimarca, Svezia e Finlandia. Segue, nel 1920, il raid Sesto Calende-Atene con due S.13, apparecchio che venne adottato poi, oltre che dalla Marina italiana, anche in diversi esemplari da quella di Spagna, Norvegia, Jugoslavia. Fu anche venduto in Giappone, mentre la Francia ne acquistò la licenza di fabbricazione.

Maddalena conquistò il record mondiale di distanza per idrovolanti. Sempre Maddalena, con Jannello, partecipò al rally di Monaco e Luigi Bologna conquistò la seconda vittoria SIAI nella coppa Schneider a Venezia, gareggiando da solo con un S.12 con motore Ansaldo. Tre volte, nel 1920,



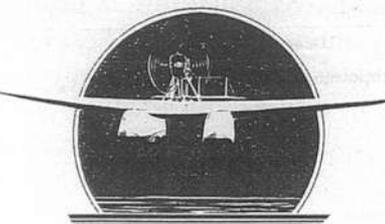
Parte nuova del Cantiere S. Anna (1930 circa)
con aviorimesse e officine montaggio elementi.
Sul piazzale vi sono alcuni S.55 e S.66.
(Archivio SIAI)

Officine di Sesto Calende,
sezione costruzione delle ali
e settore costruzione e montaggio degli scafi, piani centrali e di coda.
Sul fondo i cavalletti con i motori.
(Archivio SIAI)

Maddalena, Guarnieri, Conforti, Passaleva, collegarono Sesto Calende con Barcellona e quindici volte, nell'inverno 1921/22, volarono a Cartagena per consegnare gli S.16 bis all'Aeronautica spagnola.

Nel 1921 gli scali di S. Anna furono frequentemente oggetto di visite di alte autorità delle aviazioni mondiali, frutto della continua politica di relazioni condotta da Luigi Capè.

Alla fine del 1921 Santoni abbandonò la società trasferendosi in Francia dove fondò, a Parigi, la C.A.M.S. (Società Anonyme des Chantiers Aéromaritimes de la Seine) acquistando la licenza dei Savoia S.9, S.13 e S.16, chiamando poi con sé l'ing. Raffaele Conflenti. A sostituirlo, nei primi mesi del 1922 giunse a Sesto Calende, come nuovo progettista e socio, Alessandro Marchetti. Oltre a lui, quali soci, entrano degli industriali lanieri ed il consiglio di amministrazione fu così costituito: presidente Ettore Peretti, vice presidente Camillo Protto, consiglieri delegati Luigi Capè e Alessandro Marchetti, che sarà anche direttore tecnico. Con il suo ingresso alla SIAI egli portò molte idee innovative dovute alla sua genialità; cominciò con l'apportare modifiche al già sperimentato S.16 bis, che diventerà "ter", e proseguì con il primo suo "S" che numerò 50, iniziando così da tale numero la progressione dei suoi progetti: era l'S.50 un biplano monomotore terrestre e idro, derivato dal caccia M.V.T. portato dalla Vickers-Terni. Segue l'S.51 che conquista subito il record mondiale di velocità per la sua categoria con km 280,115; pilotato da Alessandro Passaleva, ottiene a Napoli un posto d'onore alla terza coppa Schneider e poi ancora altri onori e vittorie. Nel 1924 si procede alla costruzione dell'S.52 terrestre per continuare con l'altro idro S.53, mentre all'idroscalo di S. Anna arrivano, su carri trainati da cavalli, delle ali grandissime e dei bar-

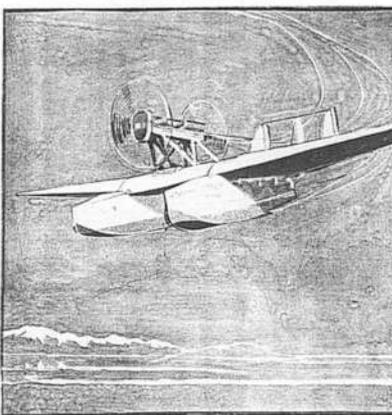


IDROVOLANTI "SAVOIA,,

Attraverso il mondo intero gli idrovolanti "SAVOIA,, hanno dimostrata una superiorità indiscutibile.

SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA
SESTO CALENDE (Lago Maggiore)
Sede in MILANO - Via Montforte, 42 - Tel. 51-702

SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA
SESTO CALENDE (Lago Maggiore)
Sede in MILANO - Via Montforte 42 - Telefono 51-702

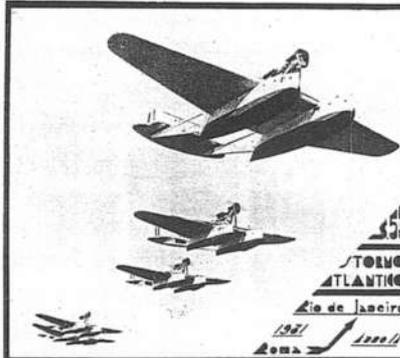


IDROVOLANTI "SAVOIA"



IDROVOLANTI SAVOIA

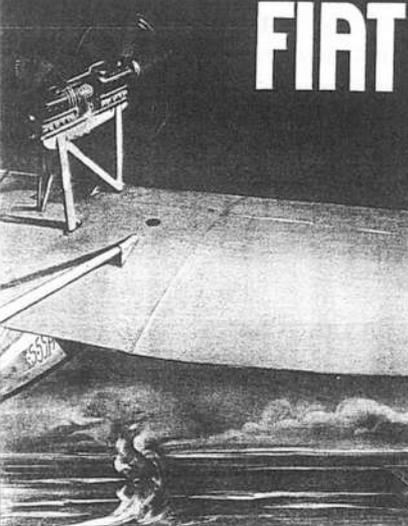
Officina: SESTO CALENDE - Uffici: Milano - Via Montforte, 42 - Tel. 72-702
IDROVOLANTI "SAVOIA-MARCHETTI"



AEROPLANI IDROVOLANTI SAVOIA-MARCHETTI

SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA
SESTO CALENDE (Lago Maggiore)

FIAT



CROCIERA AEREA ROMA BRASILE

Per la prima volta l'immensa distesa dell'oceano è stata superata da una squadra aerea con MOTORI FIAT
Tutti i motori d'aviazione FIAT sono montati con cuscinetti a sfere RIVI



ISOTTA FRASCHINI - MILANO
MOTORI PER AVIAZIONI "ASSO"
ASSO 80 T - 100 - 200 - 250 - 300 - 400 - 500 - 600 - 750 - 1000

Tavole pubblicitarie della SIAI e di altre industrie per forniture marginali degli S.55.

coni enormi che poi, assemblati, formano la strana sagoma di quell'indiscusso capolavoro - in un primo tempo "discusso" - S.55 a cui questo libro è dedicato.

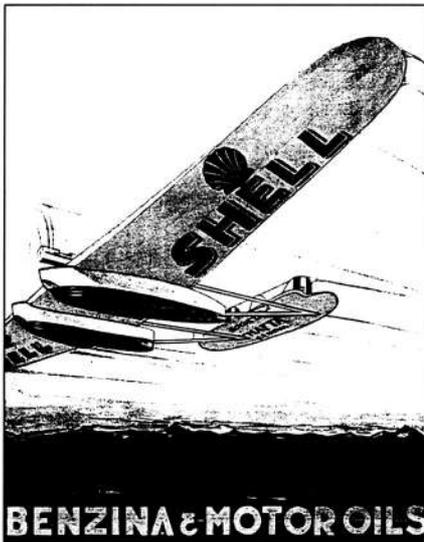
Il glorioso S.16 ter. continua a mieterne successi. Del 1925 è la grande impresa di De Pinedo nel suo volo dall'Europa all'Australia e all'Asia.

Dopo l'S.55 seguirono gli idrovolanti S.56, abbondantemente esportati e dati in licenza costruttiva (30 apparecchi costruiti negli USA), l'S.57, l'S.58 e l'S.59. Quest'ultimo riprendeva la linea del glorioso S.16, dopo 7 anni di successi. L'S.59, poi "bis", fu nel 1928 l'aereo della prima Crociera Mediterranea a cui parteciparono ben 51 apparecchi.

L'S.62, fornito e poi concesso in licenza di costruzione all'URSS, fu la concezione più moderna dell'S.59, esso pure esportato in diversi Paesi.

Nel novembre del 1927 Umberto Maddalena, con a bordo Alberto Del Prete e Francesco Rampini, partono da Sesto Calende e compiono una crociera di 10.000 chilometri nel Nord Europa. Nello stesso anno nasce l'S.63, un "S.55" con un solo scafo, a gloria di quanti della commissione aeronautica l'avevano bocciato nel 1923. Gli anni 1927/28 sono pieni di eventi che pongono la SIAI all'attenzione mondiale: la doppia traversata atlantica di De Pinedo, la Crociera di massa nel Mediterraneo Occidentale, il volo record di Ferrarin e Del Prete con il terrestre S.64. L'anno successivo vede gli idrovolanti S.55 in Crociera nel Mediterraneo Orientale e, nel 1930, nel più impegnativo volo transatlantico in formazione dall'Italia al Brasile.

Malgrado queste affermazioni dell'idrovolante, nel cui valore e utilità si continua a credere, proponendo l'S.66, un grosso "due scafi" a tre motori, l'interesse dell'aviazione si rivolge ormai agli aerei terrestri, in special modo per l'utilizzo sulle linee civili. In que-



Tavole pubblicitarie della SIAI e di altre industrie per forniture marginali degli S.55.

sta prospettiva la SIAI costruisce nuovi capannoni a Vergiate, dalla cui pista s'involano i nuovi trimotori S.71, S.72 e S.73 civili e militari.

Con l'ultimo exploit degli S.55 X della Crociera del Decennale del 1933, cessa la costruzione di questo aereo di cui furono prodotti 187 esemplari dalla SIAI e 64, su licenza, da altre industrie. Salvo l'S.M.77, ultimo tentativo del "due" scafi rimasto prototipo, e l'S.78, riedizione dell'S.62 bis, ogni sforzo fu indirizzato verso i terrestri e l'S.74 quadrimotore rappresentò, nel 1934, il più veloce apparecchio di linea del mondo, compiendo il volo Milano-Roma in 90 minuti, con equipaggio e 31 invitati a bordo. Nel 1935 lo stesso aereo, con la sigla I-URBE, fu adibito alla linea Roma-Parigi. Oltre alle linee aeree italiane dell'Ala Littoria, vanno citate le forniture SIAI alla belga S.A.B.E.N.A., alla cecoslovacca C.S.A., alla rumena L.A.R.E.S. e all'ungherese MA. LE. R.T.

Nel 1937 si modifica la ragione sociale in «Società Italiana Aeroplani Idrovolanti - Savoia Marchetti» e, nello stesso anno, si costruiscono gli S.M.75 e 76, trimotori ad ala bassa nelle versioni civile e militare. Ne vengono prodotti 50 per l'Ala Littoria e 40 per l'Aeronautica Militare dei quali 17 dagli stabilimenti Savoia Marchetti Aeronautica Marchigiana. Dopo i pochi esemplari dell'S.M. 76, che furono impiegati negli esperimenti della linea transatlantica Italia-Brasile della LATI, iniziò la costruzione degli S.M.79 che furono i più rappresentativi aerei da guerra della R. Aeronautica nelle versioni trasporto, bombardamento, siluranti.

Non si possono dimenticare gli S.M.79 C (corsa) denominati "Sorci Verdi", vittoriosi nella gara Istres-Damasco-Parigi, che occuparono i primi tre posti e successivamente, con la stessa denominazione, gli S.M.79 T (transatlanti-

ci) del volo Roma-Rio de Janeiro, che anticiparono i voli regolari degli S.M.83 LATI, interrotti poi per la guerra. Con l'aumento del lavoro, in specie per le forniture degli S.M.79 e S.M.82 per l'Aeronautica Militare, nel 1938/39 aumentano le esigenze di spazio e si ingrandiscono gli stabilimenti di Sesto Calende, Vergiate e le officine ed i depositi decentrati. Tanto che, alla vigilia della guerra, la SIAI conta alle sue dipendenze oltre undicimila lavoratori.

Durante la guerra, in tali stabilimenti, procede a pieno ritmo la costruzione degli S.M.82 e S.M.84, gli aerei che più si distinsero nei nostri cieli e nel Mediterraneo, nonché quella dei cacciatori pesanti S.M.91 e 92. Costante è il ritmo di lavoro sino agli anni bui, 1944/45, che vedono prima le sentinelle tedesche a guardia degli stabilimenti e poi i gravi bombardamenti.

Il 28 gennaio del 1945 muore Luigi Capè, il fondatore, e con la repubblica sociale viene abbandonato il nome Savoia. Alessandro Marchetti continua a guidare la SIAI ma la ricostruzione sarà più dura della ripresa del 1918. Dopo una stasi riorganizzativa - gli accordi di pace limitavano all'Italia la ricostruzione di una flotta aerea - si procedette alla sola attività di revisione di aerei italiani ed alleati. Nel 1947 riprende la costruzione di aerei di più modeste proporzioni; nasce il monomotore S.M. 101 e poi il bimotore S.M. 102. Nello stesso anno riprendono i voli passeggeri con i rinati quadrimotori S.M. 95 sotto i colori dell'Alitalia.

Negli anni cinquanta e sessanta, si fa problematica la concorrenza con i Paesi vincitori. Cessata la produzione di aerei passeggeri, si progettano e realizzano velivoli scuola, per turismo e più tardi anche elicotteri. Cessa la produzione sotto la sigla "S.M.". Nel 1960 il N.H. Grande ufficiale, Cavaliere di Gran Croce, ingegner-

re Alessandro Marchetti, chiamato dalle sue maestranze bonariamente "Lisander", lascia la direzione della SIAI.

I nuovi velivoli portano nuove sigle e nomi; nascono gli S.205, S.208 e gli S.F. 260, gli aviogetti da addestramento S.211 e l'F.600 "Canguro", da trasporto o per 12 passeggeri.

La progettazione e la costruzione di aerei è alquanto mutata; al legno è subentrato il metallo, alle grandi serie per l'Aeronautica Militare si è passati a serie più modeste e sofisticate. Con gli aerei da turismo ci si è scontrati con le grandi serie più economiche degli americani, proponendo

però degli aerei senza confronti: delle "Ferrari" del cielo.

Il 4 luglio dell'83, a commemorare la Crociera atlantica di cinquant'anni prima, nove S.F. 260 C terrestri hanno affrontato l'Atlantico in formazione, ripetendo in parte il percorso degli S.55 X da Vergiate sino a Chicago, a dimostrare ancora le capacità di una industria aeronautica che ha fatto la storia.

La bandiera SIAI sventola ancora nei cieli con la sua moderna produzione, nei musei dell'aria per conservarne l'immagine e la testimonianza, nella letteratura aeronautica per tramandarne le gesta.



Copertine di pubblicazioni dell'epoca.



pubblicazioni riportate nel testo in ordine di citazione

- 1) **MACCHINE BIZZARRE
NELLA STORIA DELL'AVIAZIONE**
Giorgio Evangelisti, Editoriale Olimpia
Firenze 1980
- 2) **L'S.55 E LE SUE VERSIONI**
Enrico Leproni, "Aerofan"
GAE Giorgio Apostolo Editore
Milano 1989, fasc. 1- 2 - 3
- 3) **AEROPLANI SIAI 1915-1935
"S.55"**
Giorgio Bignozzi - Roberto Gentilli
Edizioni Aeronautiche Italiane
Firenze 1982
- 4) **THE TRANSATLANTIC FLIGHT
"ALCIONE"**
Giancarlo Garello
Italian Aviation Research Branch 3
1972
- 5) **I LUPI DELL'ARIA**
L'Italia e gli italiani in un secolo
di evoluzione nel trasporto aereo
Giuseppe D'Avanzo, Scienze
Technology History - Roma 1992
- 6) **GUIDA DEL VIAGGIATORE
AEREO**
Otello Cavara, Stab. Edit. Turistico
Stamperia Bodoniana - Parma 1928
- 7) **VIGNA DI VALLE**
Da cantiere sperimentale
a museo aeronautico
Giuseppe Pesce, Edizioni dell'Ateneo
& Bizzarri - Roma 1979
- 8) **IL LAGO DEGLI AEROPLANI**
Vigna di Valle, Museo Storico
dell'Aeronautica Militare
Ovidio Ferrante, Sante Pietro Editrice
Roma 1979
- 9) **OLTRE LE NUBI IL SERENO**
Ricordi di quarant'anni di volo
e di avventure
Alberto Briganti, Edizioni
dell'Ateneo - Roma 1988/1994
- 10) **THE TRANSATLANTIC FLIGHT
"JAHU"**
Carlos Dufrique, Italian Aviation
Research Branch 1 1972
- 11) **SIAI - MOMENTI DI STORIA**
Col "JAHU" in Brasile
AA.VV. Edizioni Aeronautiche Italiane
Firenze 1982
- 12) **IDRO ITALIANI
IN SUD AMERICA**
"Ali Antiche" Fascicolo 15 - Periodico
del Gruppo Amici Velivoli Storici
(GAVS) - 1989
- 13) **IL MIO VOLO
ATTRAVERSO L'ATLANTICO
E LE DUE AMERICHE**
Francesco De Pinedo
U. Hoepli Editore - Milano 1928
- 14) **SIAI PAGINE DI STORIA**
Post Fata Resurgo
AA.VV. Edizioni Aeronautiche Italiane
Firenze 1982
- 15) **SESTO CALENDE
"PORTO DI CIELO"**
Elso Varalli
a cura del Gruppo Lavoratori Anziani
SIAI Marchetti (GLA-SM)
Sesto Calende 1979
- 16) **L'ISPEZIONE DI S.E.
ITALO BALBO**
Alle nostre basi aeree del Mediterraneo
Amedeo Mecozzi
Estratto Rivista Aeronautica N.5
Provveditorato Generale dello Stato
Roma 1927
- 17) **PASSEGGIERI IN CARLINGA**
Storia dell'Aviazione Civile Italiana
dagli idrovolanti agli aviogetti
1926 - 1986
Elettrio Corda
Editrice Archivio Fotogr. Sardo
Nuoro 1986
- 18) **CIELI E MARI**
Le grandi crociere
degli idrovolanti italiani 1925-1933
Ranieri Cupini, U. Mursia & C.
Milano 1973
- 19) **LOTTE E VITTORIE
SUL MARE E NEL CIELO**
Umberto Maddalena, A. Mondadori
Milano 1930
- 20) **SIAI - PAGINE DI STORIA**
In soccorso alla tenda rossa
AA.VV. Edizioni Aeronautiche Italiane
Firenze 1982
- 21) **UN S.55 D'OLTRE ATLANTICO**
Storia e disavventure del NC 20 K
Matt Hargreaves, Aerofan N° 13
gennaio-marzo 1990
- 22) **AIRLINES OF THE UNITED
STATES since 1914**
R.E.G. Davies, Putnam
London 1972
- 23) **DA ROMA A ODESSA**
Sui cieli dell'Egeo e del Mar Nero
Italo Balbo, F.lli Treves Editori
Milano 1929
- 24) **SIAI - ALI NELLA STORIA**
La crociera del Mediterraneo Orientale
AA.VV. Edizioni Aeronautiche Italiane
Firenze 1979
- 25) **BALBO AVIATORE**
Cesare Falessi, A. Mondadori Editore
Milano 1983
- 26) **ITALO BALBO AVIATORE E
MINISTRO DELL'AERONAUTICA
1926-1933**
Giorgio Rochat, I. Bovolenta Editore
Ferrara 1979
- 27) **LA CENTURIA ALATA
(Crociera Aerea del Decennale)**
Italo Balbo, A. Mondadori
Milano 1934
- 28) **LIDO DI OSTIA**
Mare di Roma
Memmo Caporilli, De Cristofaro Ed.
Roma 1988
- 29) **IN CANTIERE**
Ottant'anni di attività
dello stabilimento di Monfalcone
AA. VV. Edizioni della Laguna
Monfalcone 1988
- 30) **UNA VITA PER L'AVIAZIONE**
Ricordi di un costruttore di aeroplani
Giuseppe Gabrielli
Bompiani - Milano 1982
-

-
- 31) **STORIA DELLA RADIO IN AVIAZIONE**
Dalle origini al secondo dopoguerra
Giuseppe Pesce, STEM Mucchi
Modena 1980
- 32) **S.55 IN GUERRA**
Jackson Flores Jr.
JP4 Mensile di aeronautica
giugno 1993, EDAI Firenze
- 33) **STORMI IN VOLO SULL'OCEANO**
(Crociera Italia-Brasile)
Italo Balbo, A.Mondadori Editore
Milano 1931
- 34) **ALI E VELE SULL'ATLANTICO**
Adone Nosari, Casa Editrice Ceschina
Milano 1931
- 35) **CROCIERA ATLANTICA ITALIA-BRASILE 1930-1931**
Conseguenze e Sviluppi
Ugo Rampelli, STEM Mucchi
Modena 1981
- 36) **SIAI - MOMENTI DI STORIA**
Decollo da Bolama
AA.VV. Edizioni Aeronautiche Italiane
Firenze 1991
- 37) **I DISPERATI**
La tragedia dell'aeronautica italiana
nella seconda guerra mondiale
Gianni Rocca, Arnoldo Mondadori
Editore - Milano 1991
- 38) **IL CONVEGNO DEGLI AVIATORI TRANSOCEANICI**
1932-1992
Amelia Earhart: Storia di una presenza
mancata. Maria Fede Caproni,
Aeronautica Militare - Roma 1992
- 39) **NORME di Funzionamento dei Servizi della Comunicaz. e Meteorologici della Crociera Atlantica del Decennale NADAM Ufficio "C" Ministero dell'Aeronautica - Roma 1933**
- 40) **IL VOLO IN ITALIA**
Federico Valli - Antonio Foscari
Editor. Aeronautica - Roma 1939
- 41) **ATTRAVERSO L'ATLANTICO**
50° anniv. Crociera del Decennale
Roberto Gentili, SIAI
Edit. Aeronaut. Italiana 1983
- 42) **UOMINI NEI CIELI**
Storia dell'Aeronautica Italiana
Giuseppe Valle
Centro Editoriale Nazionale
Roma 1973
- 43) **UN IDROVOLANTE DI LINEA DEGLI ANNI TRENTA**
Il SIAI S.66
Enrico Leproni, "Aerofan" 5-1988
GAE Giorgio Apostolo Editore
Milano 1988
- 44) **C'ERA UNA VOLTA L'I-BALB**
Gregory Alegi, Ali Antiche
aprile-giugno 1993
- 45) **GUERRA DI SPAGNA E AVIAZIONE ITALIANA**
Ferdinando Pedriali
Società Storia Pinerdese
Pinerolo 1989
- 46) **Rapporto dell'Ispettore Arcidiacono al Presidente dell'Ala Littoria sull'incidente I-TRIA a Siracusa il giorno 31 ottobre XIII.**
Siracusa, 2 novembre 1934
(Archivio Corsari)
- 47) **GUIDA AGLI AEREI STORICI ITALIANI**
Marco Gueli, Ferdinando D'Amico,
Riccardo Rovere
Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri
Roma 1989
- 48) **LE ALI DELLA RONDINE**
Le origini dell'aviazione commerciale italiana
AA.VV. I.T.A.C.A. - Roma 1992
- 49) **IL NIDO DELLE AQUILE**
L'idroscalo di Orbetello
Mariano Ranisi, Rivista Aeronautica
Roma 2/1992
- 50) **L'AERONAUTICA A VIGNA DI VALLE**
Grande storia di un piccolo idroscalo
Ovidio Ferrante, TIPAR - Roma 1992
- 51) **TRA LE DUE GUERRE**
Ovidio Ferrante, L'aeronautica italiana
Editalia - Roma 1986
- 52) **STORIA DI UN'AVVENTURA**
Dalla trasvolata atlantica ai cieli della Cina
Mario Destro Bisol, IBM Editore
Roma 1995
- 53) **ARDITE IMPRESE**
Dalle esplorazioni polari del "NORGE" e dell' "ITALIA"
ai raid di De Pinedo e Balbo
Guido Argenta, Gribaudo Editore
Torino 1995
- 54) **ORBETELLO UNA STORIA**
Lorella Savio, Biagio Andreuccetti
Editrice Celetra - Grosseto 1994
- 55) **VOGLIA DI VOLO**
Miti e storia dell'aviazione
"La provincia di Varese"
Alberto Grampa, Edit. Macchione
Varese 1996
-

bibliografia e fonti consultate

DE PINEDO AQUILA D'ITALIA
Marcellina Cappelli Bajocco
Libr. del Littorio, Roma 1928

IL PROBLEMA AERONAUTICO
DI FRONTE AL PAESE
Italo Balbo
Tip. Camera dei Deputati, Roma 1930

LA CONQUISTA DELL'ARIA
E LA CROCIERA ATLANTICA
Italo Balbo
Tip. Camera dei Deputati, Roma 1931

TRASVOLATORI DI OCEANI
Guido Mattioli
Editrice L'Aviazione, Roma 1931

VITA DI PIZZO DI FERRO
DETTO ITALO BALBO
Malaparte e Falqui
Libreria del Littorio, Roma 1931

LA CROCIERA DI BALBO:
Esempio incitamento
E. Settimelli - Vallecchi, Firenze 1931

FASCISMO E AVIAZIONE
Attilio Longoni
Edizioni Azzurre, Milano 1931

SIC VOS NON VOBIS
Italo Balbo
Tip. Camera dei Deputati, Roma 1933

ALI D'ITALIA SULL'ATLANTICO
Guido Mattioli
Editrice L'Aviazione, Roma 1933

STORMI D'ITALIA SUL MONDO
Italo Balbo
A. Mondadori Editore, Milano 1934

MUSSOLINI AVIATORE
Guido Mattioli
Casa Editrice Pinciana, Roma 1935

L'AVIAZIONE NEGLI SCRITTI
E NELLA PAROLA DEL DUCE
Ministero dell'Aeronautica
Roma 1937

LE AVVENTURE EROICHE:
Balbo e la notte di Bolama
Cesco Tommaselli
A. Mondadori Editore, Milano 1937

I MIEI TRENT' ANNI DI VOLO
Giuseppe Valle
A. Mondadori, Milano 1939

ITALO BALBO
Collana "La centuria di ferro" N° 97
G.C. Govoni, O. Marcheselli - Oberdan
Zucchi, Milano 1940

VITA EROICA DI ITALO BALBO
M. Ferrari, G. Treccia
Ediz. M. Tupini, Roma 1940

BALBO
Paolo Oriani
Editrice Pinciana, Roma 1940

VITA DI ITALO BALBO
Giuseppe Bucciantè
Ist. Geogr. De Agostini, Novara 1940

L'EROICA VITA DI ITALO BALBO
Giuseppe Fanciulli
SEI Soc. Edit. Internaz., Torino 1940

L'ULTIMO VOLO:
Vita eroica del generale Cagna
Eugenio Giovannetti
Rizzoli, Roma 1941

ITALO BALBO
Paolo Monelli
Edizioni Dalmine, Roma 1941

ITALO BALBO
G. Titta Rosa
Rizzoli e C., Milano 1941

ITALO BALBO:
Eroi e avventure della nostra guerra
Aligi dell'Aquila - Rizzoli, Roma 1943

VOLARE NECESSE EST
AA.VV.
Fronte unico del soldato italiano
Milano 1951

APPUNTI
SUL CONTRIBUTO LOMBARDO
ALLA STORIA DELL'AVIAZIONE
ITALIANA (1918-1939)
Enrico Rebora
Estr. Rivista Aeronautica, Roma 1968

ITALO BALBO
Iginio Mencarelli
Ufficio Storico A.M., Roma 1969

ATTILIO BISEO
Iginio Mencarelli
Ufficio Storico A.M., Roma 1969

FRANCESCO DE PINEDO
Iginio Mencarelli
Ufficio Storico A.M., Roma 1969

LA REGIA AERONAUTICA
NELLA SECONDA GUERRA
MONDIALE
Francesco Pricolo
Longanesi & C., Milano 1971

UOMINI E AEREI
Giuliano Colliva
Bramante Editrice, Milano 1973

STORIA DELL'AVIAZIONE Vol.7
AA.VV.
Fratelli Fabbri Editori, Milano 1973

AERONAUTICA MILITARE
ITALIANA 1923-1973
Alberto Mondini, Benedetto Pafi
Etas Kompass, Milano 1973

MEDAGLIE D'ORO AL V.A.
Testo delle motivazioni
A.Trotta - Stato Magg. Aeronautica,
Ufficio Storico, Roma 1978

L.A.T.I.
Linee Aeree Transcontinentali Italiane
Renato Vigliar - Ediz. per il 40°
anniversario, Roma 1979

GIUSEPPE VALLE
Iginio Mencarelli
Ufficio Storico A.M., Roma 1979

UOMINI E VOLTI DEL FASCISMO: Italo Balbo e altri Claudio Segrè - AA.VV. Bulzoni Editore, Roma 1980	IL PERIODO EPICO DELL' AERONAUTICA 1923-1933 Profilo biografico del Maresciallo dell' Aria Italo Balbo Antonio Pelliccia - Veant, Roma 1985	SIAI MARCHETTI S.55 AA. VV. Monografie Aeronautiche Italiane - genn. febr. 1989
ALI E POLTRONE Giuseppe D'Avanzo Ciarrapico Editore, Roma 1981	L' AERONAUTICA ITALIANA: Storia di uomini e di macchine AA.VV. a cura di A. Pecchioli Editalia, Roma 1986	LE BARCHE CON LE ALI Viareggio, Torre del Lago e l' aviazione Paolo Farina Bandeccchi e Vivaldi, Pontedera 1989
AVIAZIONE IN LOMBARDIA: Pionieri, Artigianato, Industria AA.VV. Cariplo, Milano 1982	ITALO BALBO Giorgio Rochat - UTET, Torino 1986	IL GOLFO DEGLI IDROVOLANTI Gabriella Chioma-Attilio Marchetti Ed. Tridente, La Spezia 1989
S.55 X SAVOIA MARCHETTI Scatola di montaggio mod. Delta 1983	DAI VOLI DI GABRIELE D'ANNUNZIO ALLE TRASVOLATE ATLANTICHE Franco Mancuso Editrice Satem, Cosenza 1987	AVIATORI - AEROPLANI - AEROPORTI DI LIGURIA Maurizio Lamponi Nuova Editrice Genovese, Genova 1993
ITALO BALBO: Lo squadrista, il gerarca, l'aviatore Giordano Bruno Guerri A. Vallardi, Milano 1984	ITALO BALBO Claudio Segrè Il mulino, Bologna 1988	ALBO D'ORO Le medaglie al valore aeronautico Stato Maggiore Aeronautica Ufficio Storico, Roma 1993
MC 72 & COPPA SCHNEIDER Iginio Coggi Claudio Tatangelo Editore, Roma 1984	ARCHEOLOGIA AERONAUTICA Giuseppe Pesce Stile Regine Editrice, Roma 1988	L' AERONAUTICA NAZIONALE REPUBBLICANA La guerra in Italia 1943-1945 Nino Arena Armando Albertelli Editore, Parma 1995

articolistica

IL GRANDE SUCCESSO DELLA CROCIERA ORIENTALE "L'Aviazione" Roma, giugno 1929	CROCIERA AEREA DEL DECENNALE "Le Vie dell' Aria" numero spec. Roma 1933	ALMANACCO FASCISTA 1934 Franco Sabatelli "Ediz. Popolo d'Italia", Milano 1934
ALMANACCO AERONAUTICO 1930 Orio Vergani Edizioni Bompiani, Milano 1930	LA CROCIERA AEREA DEL 1° DECENNALE "Numero unico" Milano, luglio 1933	ITALO BALBO: PRESENTE! "Rivista Aeronautica" Ist. Pol. Stato Roma, luglio 1940
CIVILTÀ ITALICA NEI CIELI DEL MONDO "L'Ala d'Italia" fasc. spec. Roma, gennaio 1931	VOLANDUM EST! "SAM" Soc. Aerea Mediter. numero spec. Roma, lug/ago 1933	ITALO BALBO: Commemorazione per la morte Raffaele Carrieri "Tempo" Roma, luglio 1940
CROCIERA AEREA TRANSATLANTICA "Le Vie dell' Aria" numero unico, Roma, gennaio 1931	CENTO CUORI SULL' ATLANTICO: La Crociera del Decennale "Excelsior" supplemento Milano, luglio 1933	BALBO MI HA DETTO "Brancaleone" più puntate Roma, ottobre-novembre 1948
INNO ALLA VOLONTÀ "L'Ala d'Italia" febbraio 1931	BALBO E I SUOI CENTO ATLANTICI "Il Secolo Illustrato" supplemento Milano, agosto 1933	SINFONIA AZZURRA: Italo Balbo e l'ala tricolore "Testimonianze" numero unico 1955
CROCIERA AEREA DEL DECENNALE "L'Ala d'Italia" numero spec. Roma, luglio-agosto 1933	ALMANACCO AERONAUTICO 1933 Giuseppe Mormino Edizioni Bompiani, Milano 1933	25 ANNI DI GLORIA: Messaggio del gen. Silvio Napoli "Ali nuove" 1958
		UN BELL' ALPINO UN GRANDE AVIATORE, MA... Gabriele Invernizzi "Historia" 1960

I MEZZI CHE ABBIAMO SONO
ASSOLUTAMENTE
INSUFFICIENTI
Dulio Susmel "Tempo" luglio 1960

A ORBETELLO IL TRENTENNALE
DELLA CROCIERA ATLANTICA
"Rivista Aeronautica"
Difesa Aeronautica, Roma 1963

LA VITA LEGGENDARIA
DI ITALO BALBO
Giuseppe Grazzini
"Tempo" 4 puntate 1966

LA VERITÀ SU BALBO
Dulio Susmel
"Tempo" 4 puntate 1967

IL D'ARTAGNAN DI FERRARA
Silvio Bertoldi "Oggi" 1972

RITORNANO GLI ATLANTICI
NEL NIDO DELLE AQUILE
Italo Gisa "..." 1973

RITORNO A "BALBO AVENUE"
Giorgio Pillon
"Il Borghese" N° 43, 1973

40 ANNI DOPO GLI ATLANTICI
A CHICAGO
gen. Ercole Savi
Ediz. a cura della ATA, Roma 1973

THE ITALIAN ARMADA
Don Berliner "National Aeronautics"
Washington 1973

ITALO BALBO MI DISSE
Memorie di Remigio Paone
Giuseppe Grieco "Gente" marzo 1974

LE TRASVOLATE DI MASSA
"Ali italiane" Comp. Gen. Edit.
fascicolo 15 1978

L'UOMO
DELLE GRANDI CROCIERE
"Mach 1" Enciclopedia dell'aviazione
Edipem 1978

A RIO CON I TRASVOLATORI
Ettore Baistrocchi
"Storia Illustrata" 1980

GLI OBIETTIVI
DELLA CROCIERA ATLANTICA
Tavola rotonda "Rivista Aeronautica"
Roma, marzo 1981

SIAI MARCHETTI S.55
"L'Aviazione" fasc. 89
Ist. Geogr. De Agostini 1982

SIAI MARCHETTI S.55
"Storia dell'aviazione" Vol.6
F.lli Fabbri Editori 1982

CON I NOSTRI AEREI DI LEGNO
ERAVAMO GLI ASTRONAUTI
ANNI 30
Piero Poggio "Gente" 1983

LA 2ª CROCIERA ATLANTICA
Mario Carmelli
"Rivista Aeronautica" 1983

IL DUCE GELOSO
DEL TRIONFO DI BALBO
Giordano Bruno Guerri
"Storia Illustrata" 1983

LE GRANDI CROCIERE AEREE
"Notiziario di aviazione" marzo 1983

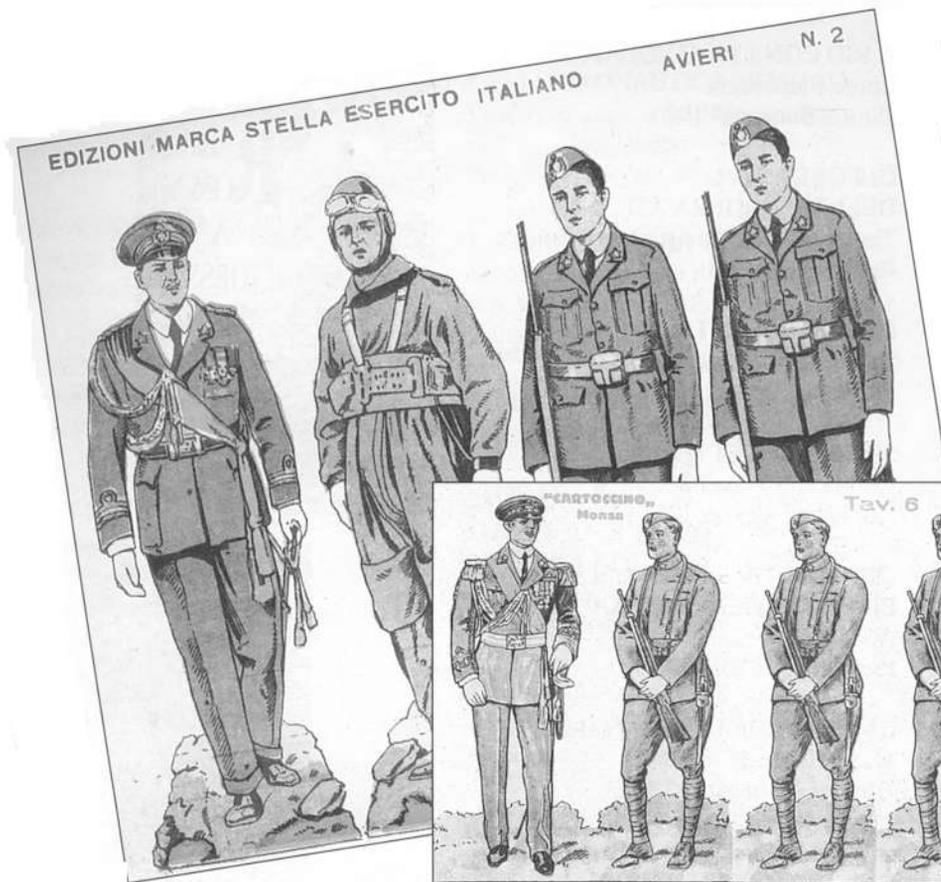
CINQUANTESIMO
DELLA TRASVOLATA
"50+70" numero unico
SIAI Marchetti 1983

C'ERA UNA VOLTA
QUARTESANA BALBO
Enzo Calabrese
"La Tribuna del Collezionista" 1993

COME MORÌ BALBO
«60 secondi su Tobruk»
Gregory Alegi
"Rivista di Aeronautica" 1994

L'S.55 "ABBANDONATO"
IN BRASILE
Maurizio Panzeri "Volare" 2 - 1995





I ragazzi degli anni Venti giocavano con i soldatini di carta. Il loro valore era in foglio, in striscia e tagli singoli. Quelli fregiati in oro poi ...



Dopo il periodo da Balilla, si passava Avanguardista e, ogni sabato, l'obbligo di mezza giornata di premilitare. Per quelli preposti all'aviazione c'era un po' di teoria, molta retorica, rimembranze di gesta eroiche, una visita al campo. Volare niente!

Una foto ricordo. Con un paio di lirette era possibile il ritratto inserito in un'icona attornata da un'allegoria di aerei, i reali e Mussolini. Incluso il colletto bianco in prestito dal fotografo.

i giovani all'epoca delle crociere



2 i protagonisti



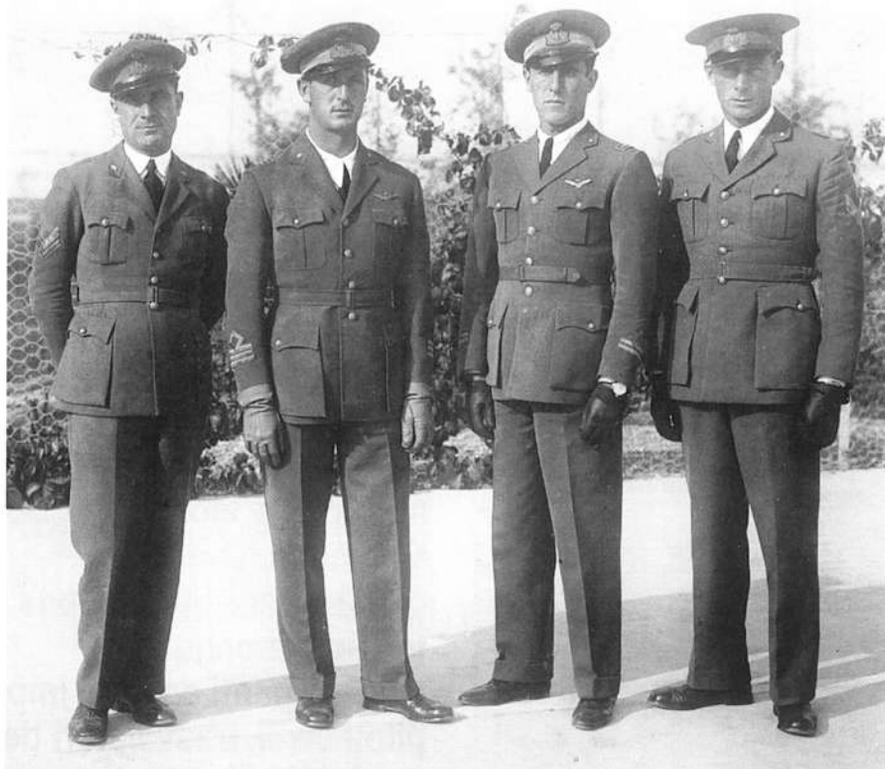
Foto di gruppo dei cento uomini della Crociera del Decennale.

**I protagonisti delle crociere:
i piloti, gli specialisti di bordo,
radiotelegrafisti,
motoristi e montatori.
Gli uomini degli S.55,
quelli della SIAI, dirigenti, progettisti,
tecnici aeronautici.
I partecipanti ad altre imprese:
piloti civili, trasvolatori dell'epoca.
Gente di ieri e di oggi,
scrittori e giornalisti
narratori delle vicende
di questo idrovolante.**



1930, gli equipaggi
dei 14 apparecchi
della Crociera Italia-Brasile
sotto le ali dell'S.55 A MM 45083.

**Crociera
atlantica
Italia
Brasile
1930 - 1931**



L'equipaggio dell'I-BOER, scomparso in mare a Bolama:
cap. Luigi Boer, ten. Danilo Barbicinti,
serg. magg. R.T. Ercole Imbastari, serg. mot. Felice Nensi.

i protagonisti

Nel narrare i fatti e le vicende di questo idrovolante, che rappresentò il simbolo ed il vanto dell'aviazione italiana per più di un decennio, non si poteva non ricordare, sia pure in poche righe, quegli uomini che furono partecipi delle imprese aviatorie svolte su ogni angolo del Mediterraneo e sull'Atlantico.

Ad ognuno dei protagonisti delle crociere è stata riservata una scheda biografica, più breve di quanto meritassero, sufficiente - in ogni caso - per trarne un profilo della loro partecipazione alle crociere ed a fatti di rilievo della loro carriera nell'Aeronautica Militare.

Qui è bene precisare che il testo riportato per ogni individuo è frutto delle ricerche dell'autore tratte in primo luogo da brevi profili biografici dei piloti, tracciati all'epoca (1930-1933) nelle varie cronache di imprese aviatorie milito-sportive, nelle azioni di guerra, nelle motivazioni delle medaglie, nelle pubblicazioni aeronautiche, sino nei necrologi ed infine, sulla traccia degli iscritti all'ATA (Associazione Trasvolatori Atlantici) dei quali risposero pochi sopravvissuti o loro familiari. Di valido aiuto sono state le diverse notizie sull'attività e carriera degli alti ufficiali fornitemi dall'Ufficio Storico del Ministero dell'Aeronautica.

Chiedo venia per i dati mancanti, le omissioni parziali e totali e per gli inevitabili errori.

Seguono a parte le schede delle persone di ieri e di oggi citate nelle pagine dei capitoli dedicati alla storia degli S.55 e a quella dei servizi postali. Anche qui campeggiano i nomi di altri protagonisti: gli imprenditori Santoni e Capè, gli ingegneri Marchetti, Gabrielli, Cattaneo e Zerbi Gente della SIAI, i collaudatori e quanti altri presero parte all'efficienza di questi apparecchi. Altri militari, anche se non croceristi, furono non meno partecipi delle risonanze di questo idrovolante, sino ai più modesti cooperatori.

Non mancano, sia pure brevissime, le citazioni di quelle persone di oggi che mi è doveroso ricordare perché in diversi modi, hanno collaborato a questa S.55 Story.

A.A.

S.55 story

**I protagonisti
delle crociere:
piloti e specialisti
di bordo,**

**uomini
di altre imprese,
gente di ieri
e di oggi
legata alla storia
di questo idrovolante.**



gen. Giuseppe Valle
ten.col. Umberto Maddalena
magg. Renato Donadelli



magg. Alfredo Agnesi
cap. Danilo Barbicinti
cap. Luigi Boer



cap. Emilio Draghelli
cap. Pietro Ratti
cap. Fausto Cecconi



serg. mot. Felice Nensi,
lapide alla memoria



cap. Ugo Baistrocchi,
cartolina della serie
"assi dell'aviazione"

ABBRIATA RENATO

Nicastro (Catanzaro) 1902 - Livorno 1988. Guardiamarina nel 1922, pilota militare nel 1924 poi istruttore della Scuola di Caccia. Partecipò alla Crociera del Mar Nero e, nel 1930, a quella transatlantica Italia-Brasile, uscendo incolume a Bolama da un grave incidente. Nel 1932 esplorò il Labrador per scegliere le basi della Crociera del Decennale alla quale partecipò, con il grado di capitano, sull'I-ABBR (Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico). Dopo la Crociera frequentò un Corso Superiore Aeron. Nel 1934 fu trasferito al 21° Stormo e l'anno seguente al 1° Stormo C.T. fino al 1936, per passare poi al 6°. Nel 1937 fu trasferito all'aeroporto di Centocelle e assegnato all'Ufficio di S.M. Nel 1942 fu comandante del 10° Gruppo "C" e poi com.te del 9° Stormo da Bombardamento dove lo colse l'8 settembre del 1943.

Nel dopoguerra, quale generale di S.A. in ausiliaria, assunse la direzione di Civilavia dal 1956 al 1960 e poi il Comando Generale del DAT. Dal 1963 al 1968 fu presidente del RAI.

ACCARDO FERDINANDO

Macomer (Nuoro) 1899-1954. Studi di ingegneria navale, nel 1918 fu alla Scuola Allievi Ufficiali Piloti di Montecelio. Istruttore di volo a vela, nel 1931 ne prese il comando.

Con il grado di capitano fu secondo pilota sull'I-NANN nella Crociera del Decennale. Medaglia d'Oro al V.A.

Nel 1934 in missione aeronautica in Cina, sino al 1936. Nel 1937 al 32° Stormo da Bombardamento. Nel 1940 fu all'Ufficio dell'Ispettorato dell'Aviazione della Marina. Colonnello nel 1941, dalla Sardegna passava in Africa, alla 5ª squadriglia da bombardamento. Medaglia d'Argento al V.M. Nel 1943 passava allo Stato Maggiore della R.A. Deceduto per malattia nel 1954.

AGNATI GIORGIO

Tenente pilota, partecipò alla prima Crociera del Mediterraneo con un S.59 bis della 142ª squadriglia di Taranto e, nel 1929, a quella del Mar Nero, come comandante dell'S.55 "191-3" della 191ª di Brindisi.

AGNESI ALFREDO

Messina 1895 - Roma 1978. Capitano di lungo corso, navigò su velieri e piroscafi. Divenuto guardiamarina nel 1917, passò all'aviazione della Marina. Nel 1918 fu abbattuto e fatto prigioniero. Capitano pilota, partecipò alla Crociera del Mediterraneo Occidentale su un S.59 bis conquistando, con la sua squadriglia, la Coppa De Pinedo. Nella Crociera del Mar Nero fu secondo pilota sull'S.55 I-SAAU. Nella Crociera Italia-Brasile, con il grado di maggiore, fu comandante dell'I-AGNE. Nel maggio 1931 prese il comando del primo equipaggio italiano, assegnato all'idrovolante gigante Do X-2, poi intitolato a Umberto Maddalena, che nel giugno 1932 compì una crociera d'istruzione dalle Alpi a Pantelleria. Terminò tale comando nel 1934 per passare, nel 1936, all'Ufficio dello Stato Maggiore dell'Aeronautica. Nel 1941 fu com.te al 35° Stormo da Bomb.to, trasferito nel 1942 allo S.M. e poi al Comando 1° S.A., all'aeroporto di Milano. Nel 1944 direttore al Ministero Aeron. Direz. Gen. Pers. Mil. Nel 1946 direttore al Comando 3° ZAT sino al 1948 e quindi trasferito all'Ufficio del Segretario Generale. In ausiliaria nel 1949 con il grado di generale D.A.

AINI GIUSEPPE (HAIN)

Ragusa di Dalmazia 1903. A 16 anni fu legionario fiumano. Nel 1922, chiamato alle armi, fu nominato sottotenente dei bersaglieri. Nel 1924 entrò a far parte dell'Aeronautica e conseguì il brevetto di idrovolantista. Nel 1926 venne destinato ai reparti d'impiego. Con il grado di tenente e con

il nome italianizzato fu secondo pilota sull'I-ROVI, nella Crociera del Decennale, meritandosi la promozione al grado superiore. Nel 1936/37, nella guerra d'Etiopia, gli fu concessa una Medaglia d'Argento al Valor Militare, una ulteriore decorazione d'argento per azioni di bombardamento sull'Inghilterra. Nel 1942 fu al Comando Bombardamento Aeronautica Sicilia trasferito poi allo Stato Maggiore. Aderì, nel 1943, all'A.N.R. (Aeronautica Nazionale Repubblicana). In ausiliaria nel 1948 con il grado di tenente colonnello.

ALBERI ETTORE

Da 1° aviere motorista partecipò alle manovre aeronavali del Tirreno con un S.55 di Vigna di Valle. Quale sergente, fu sull'S.55 "5" alla Crociera del Mediterraneo Orientale e sull'I-PELL nella doppia trasvolata atlantica del 1933, guadagnandosi ancora una promozione. Deceduto per incidente di volo.

ALIBONI GINO

Tenente pilota, nella Crociera del Mediterraneo Orientale fu ai comandi dell'S.55 "190-4" della 190ª squadriglia di Brindisi.

ALONGE GOFFREDO

Sergente pilota della 141ª squadriglia di La Spezia, partecipò con un S.59 bis alla prima Crociera del Mediterraneo e, quale secondo pilota sull'S.55 "192-5", proveniente da Pola, alla Crociera del Mar Nero.

ALTOMARE ANTONIO

Nato nel 1902, morto a Prato nel 1977. Quale tenente pilota, nel 1928 fece parte della prima Crociera del Mediterraneo su un S.59 bis. Nel 1930 fu tra gli organizzatori della base di Los Alcazares per i rifornimenti ai croceristi del volo Italia-Brasile e, con l'I-VALL, volò sino a Bolama dove, sulla nave Tarigo, raggiunse Natal per riprendere il posto di pilota di

riserva sull'idrovolante del gen. Valle. Nel 1932 fu tra i piloti a ritirare ad Altenrhein (Lago di Costanza) il Do X-2 I-REDI, poi "Maddalena". Nel 1933, da capitano, fu destinato ad approntare la base di Reykjavik per lo scalo della Crociera del Decennale. Nel 1936 fu aiutante del col. Bonomi, comandante del primo corpo aereo italiano nella guerra di Spagna. Nel 1937 fu al 12° Stormo e, nello stesso anno, al 31° Gruppo Auton. B.M. di cui assunse il comando. Nel 1942 fu com.te al 37° Stormo da Bombardamento. In ausiliaria nel 1948 con il grado di colonnello.

AMBROSINO MAGALDO

Campiglia Marit. 1910 - Orbetello 1930. Capitano pilota di un S.55 della scuola di Navigazione Aerea d'Alto Mare di Orbetello, secondo pilota sull'apparecchio del cap. Baldini. In fase addestrativa, in un decollo a pieno carico, per l'imminente partenza della Crociera Italia-Brasile, l'idrovolante non riusciva a superare una collinetta e, dopo aver strisciato sul terreno, s'incendiò. Nel disastro perse la vita assieme al marconista. Medaglia di Bronzo al Valore Aeronautico.

ANELLI GINO

Sergente fotografo, svolse le mansioni di reporter fotografico nella Crociera del Mediterraneo Orientale e altrettanto in volo con i croceristi sino a Bolama, nella Crociera Italia-Brasile.

ANTONANTE DOMENICO

1° aviere motorista, partecipò alla Crociera del Decennale sull'I-QUES. Promosso sergente al rientro, proseguì nella carriera militare. È deceduto novantenne a Taranto, nel 1996.

ARAMU MARIO

Cagliari 1900. Sottotenente dell'esercito nel 1919, nel 1924 fu allievo pilota del campo scuola di Sesto S. Giovanni per entrare definitivamente nell'Aeronautica. Nel

1928 fece parte di una squadriglia in Cirenaica. Da capitano, partecipò alla Crociera del Decennale quale comandante dell'I-ARAM (Medaglia d'Oro al V.A.). Ottimo disegnatore, compilò un album con 50 caricature dei piloti della Crociera, edito dal Ministero dell'Aeronautica. Nel 1935 fu in missione in Cina e poi, da maggiore, nell'aviazione legionaria in Spagna, compiendo numerose azioni con gli S.79 del 29° Gruppo. Nel 1940 fu nuovamente in Libia, con il grado di colonnello, comandante di stormo, dove venne abbattuto nel cielo della Marmarica. Medaglia d'Oro al Valor Militare.

ARCANGELI DINO

Radiotelegrafista navigante. Da sergente fu, nella Crociera del Decennale, marconista sull'I-ABBR. Promosso al rientro al grado superiore, da maresciallo fece parte, nel 1935/38, dell'equipaggio con Amedeo di Savoia Aosta in Etiopia. Medaglia d'Argento al V.M. per l'attività in colonia (1.000 ore di volo). Fu in Somalia e in Sicilia. Aderente alla ANR, fu dopo la guerra Capo Servizio a Pisa sino al 1963.

ARDISSON FILIBERTO

1901 - Venezia 1965. Tenente pilota, fece parte della prima Crociera del Mediterraneo con un S.59 bis della 144ª squadriglia di Livorno e nella Crociera del Mediterraneo Orientale con l'S.55 "170-2". Nel 1933, da capitano, fu imbarcato come osservatore sulla baleniera *Malaga*, stazionante sull'Atlantico quale radiofaro alle squadriglie della Crociera Roma-Chicago. Nel 1934 fu al 30° Stormo all'aeroporto di Centocelle Nord e, nel 1936, all'Aviazione Alto Adriatico dove, nel 1940, diveniva comandante della Scuola di Pilotaggio di Pertusella. Nel 1943 fu, con il medesimo incarico, all'aeroporto di Chinisia S. Giuseppe. Nello stesso anno fu al Com.do Aer. Sicilia per essere poi trasferito quale comandante

dell'aeroporto di Gorizia. In ausiliaria nel 1945.

BAISTROCCHI UGO

Livorno 1902-1932. Frequentò l'Accademia Navale uscendone guardiamarina. Passò nel 1923 in Aeronautica e fece parte delle squadriglie di idrovolanti del Tirreno. Nel 1927, insieme al ten. Gallo compì il raid Roma-Massaua su un S.59, comandando poi l'idroaviazione dell'Eritrea. Nel 1928 partecipò alla prima Crociera del Mediterraneo con un S.59 bis. Nel 1930, alla Crociera Italia-Brasile, quale capitano ai comandi dell'I-BAIS, era costretto ad ammarare in pieno oceano per un'avaria e, con l'equipaggio, dovette abbandonare l'irrecuperabile idrovolante (Medaglia d'Argento al V.A.). In seguito comandò una squadriglia a Pola e quindi si trasferì a Orbetello per prepararsi alla Crociera del Decennale ma decedeva per malattia alla fine del 1932.

BALBO ITALO

Balbo - dopo Mussolini - fu la figura più rappresentativa dell'Italia fascista, distinguendosi dalle insignificanti figure dei protetti del duce o dai loschi personaggi che attorniavano il Capo. Organizzatore senza pari nella milizia, nell'aviazione e nella colonia libica. Vantava cordiali ed influenti amicizie nell'ambiente aeronautico mondiale ed era, di quello nazionale, considerato l'indiscusso "capo". Per ogni subalterno era un piacere obbedirgli e motivo di orgoglio essere stato al suo servizio. La figura di Balbo, unica tra tutti i gerarchi, è quella che gli storici del dopo fascismo hanno più analizzato per cercare di capire il fascino del "comandante": nel 1979 Giorgio Rochat, nel 1983 Cesare Falessi, nel 1984 Giordano Bruno Guerri, nel 1985 Antonio Pelliccia, nel 1986 ancora più a fondo Giorgio Rochat ed infine nel 1988 Claudio Segrè. Tralasciamo le non poche serie di articoli su quotidiana-

ni, settimanali illustrati e riviste in occasione di anniversari e commemorazioni. Nato nel 1896 a Quartesana, nel Ferrarese, che dall'ottobre del 1940 sino alla metà del 1947 prese la denominazione di "Quartesana Balbo". Studente svogliato e di tendenze mazziniane, subito volontario allo scoppio della guerra, fu rinvio a casa per la giovane età. Chiamato poi alle armi nel corpo degli Alpini, raggiunse il grado di sottotenente negli arditi ed alla fine della guerra ebbe accumulato due medaglie d'argento e due di bronzo. Laureatosi in scienze sociali, aderì al fascismo nel 1921. Fu tra gli squadristi del Ferrarese, quadrumviro nella marcia su Roma.

Dal 1923 al 1925 organizzò la milizia nazionale (MVSN), nel 1925 fu sottosegretario al Ministero dell'Economia Nazionale e, dal 1926 al 1929, sottosegretario all'Aeronautica con mansioni di Ministro. Poi, titolare di quel Ministero, organizzò l'Aeronautica Militare portandola a quella visibile ma non sostanziale efficienza che la mise al centro dell'attenzione mondiale. Si attornì dei migliori piloti, scartando progressivamente i "divi" e i cercatori individuali di gloria, curando la capacità aerea collettiva e di massa. Nel 1927 prese il brevetto di pilota, avendo avuto esperienze aviatorie fin dal 1917 a Mirafiori. Nel 1929 fu nominato Ministro e generale dell'Aeronautica. Ai successi delle imprese e dei primati dell'aviazione italiana, si aggiunsero le Crociere di massa alle quali Balbo era particolarmente legato avendo partecipato ad ognuna delle quattro. Nella Crociera Italia-Brasile fu decorato con la Medaglia d'Oro al V.A. e per quella del Decennale fu promosso Maresciallo dell'Aria. Qualche mese dopo il rientro dall'ultima, Mussolini lo "dimetteva" da Ministro dell'Aeronautica e lo nominava Governatore della Libia, relegandolo sulla "quarta sponda". Di questo incarico si è detto poco, sta

di fatto che Balbo fece per la Libia, in sei anni, quello che nessun altro Governatore aveva fatto nei vent'anni precedenti. Contrario all'Asse (l'alleanza italo-tedesca) ed alla guerra, conoscendo la nostra consistenza d'armamenti, allo scoppio di questa si prodigò nell'incoraggiare i nostri militari con continue visite e voli ai vari reparti ed avamposti nel deserto. Il 28 giugno 1940, diciottesimo giorno dalla dichiarazione di guerra dell'Italia alla Francia e alla Gran Bretagna, il suo apparecchio fu abbattuto per errore dalla nostra contraerea. Medaglia d'Oro al Valor Militare. Avrebbe compiuto, pochi giorni dopo, 44 anni. Al suo funerale, da un apparecchio inglese, fu gettato un messaggio del maresciallo inglese Laymore, comandante della RAF del Medio Oriente, che esprimeva il suo compianto e la sua stima. Le spoglie di Balbo e dei suoi compagni in quel volo, scacciate da Gheddafi, riposano nell'angolo dei transatlantici nel cimitero di Orbetello.

BALDINI MARIO

Santa Margherita Ligure 1899 - Tradate (MI) 1975. Capitano di L.C., specializzato in studi nautici e geografici, pilota di idro dal 1917, nel 1925 passò all'Aeronautica. Nel 1928 partecipò con il magg. Penzo ed il ten. Crosio, con il Dornier Wal "Marina 2°", ai soccorsi nell'Artide per i naufraghi dell'ITALIA. Med. di Bronzo al V.A. Capitano pilota, fu nella Crociera del Mediterraneo Orientale comandante dell'S.55 I-SAAO. Nei voli di addestramento per la Crociera Italia-Brasile ebbe un incidente in decollo ad Orbetello. Nella Crociera del Decennale fu al comando dell'I-DINI che, nell'ammarraggio, capottò alla prima tappa di Amsterdam.

Nel 1934 fu al Comando Aviazione Alto Tirreno dove assunse il comando della 141ª Squadriglia Idro. Nel 1936 fu trasferito al Comando Aeron. Africa Orientale e, nel 1937, comandante del 44°

Gruppo di Addis Abeba. Nel 1940 fu alla Direz. Telecom. in Libia e, nello stesso anno, al 3° ZAT. Posto in ausiliaria nel 1945 con il grado di tenente colonnello.

BALESTRI EDMONDO

1° aviere marconista, fu nella Crociera del Decennale a bordo dell'I-BORG. Promosso sergente al rientro. Caduto in volo di guerra nel 1942 in un'azione di aerosiluranti.

BARBICINTI DANILO

Venezia 1902 - Oceano Atlantico 1931. Capitano di L.C., nel 1921 fu imbarcato come ufficiale su un sommergibile. Trasferitosi nell'Aeronautica, conseguì il brevetto di pilota nel 1924. Ufficiale in una squadriglia di siluranti, nel 1928 divenne comandante della sezione idrovolanti a Vigna di Valle. Partecipò alla crociera coloniale di Italo Balbo e poi, ai comandi dell'S.55 "191-5" della 191ª squadriglia di Brindisi, alla Crociera del Mediterraneo Orientale. Nella trasvolata atlantica Italia-Brasile partecipava, da tenente, con l'I-BOER sul quale, a Bolama, perdeva la vita con i tre compagni di volo. Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico.

BARILLARO ACHILLE

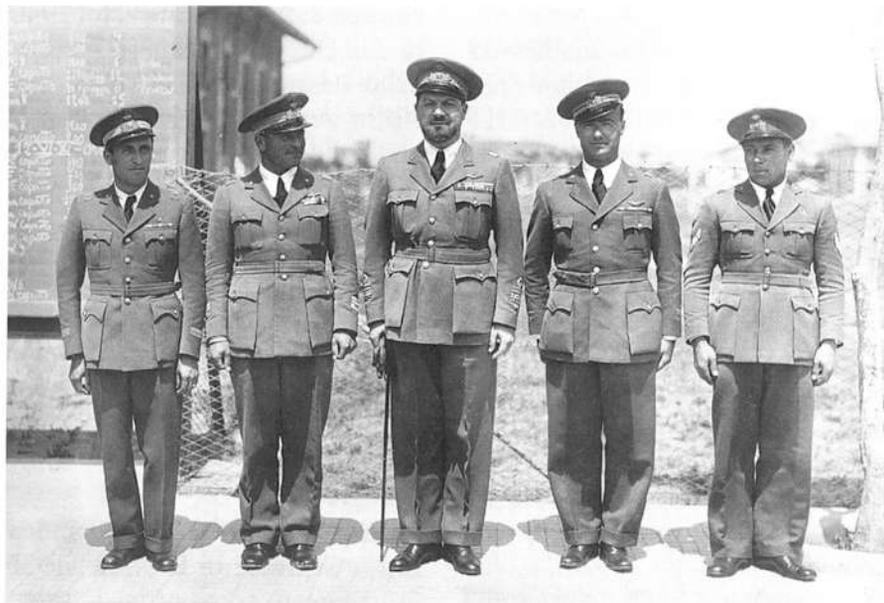
Tenente pilota della 192ª squadriglia di Pola, pilotò uno degli S.55 partecipanti alla Crociera del Mediterraneo Occidentale.

BARINO FIORENZO

Aviere scelto motorista. Con il nuovo I-AASZ del Ministero dell'Aeronautica, partecipò alla crociera d'ispezione del sottosegretario Balbo alle basi aeree del Mediterraneo. Di riserva nella Crociera Italia-Brasile, raggiunse Bolama a bordo di un S.55.

BARTOLINI PIETRO

Sergente motorista, partecipò alla Crociera del Decennale a bordo dell'I-GALL. Promosso, al rientro, al grado superiore.



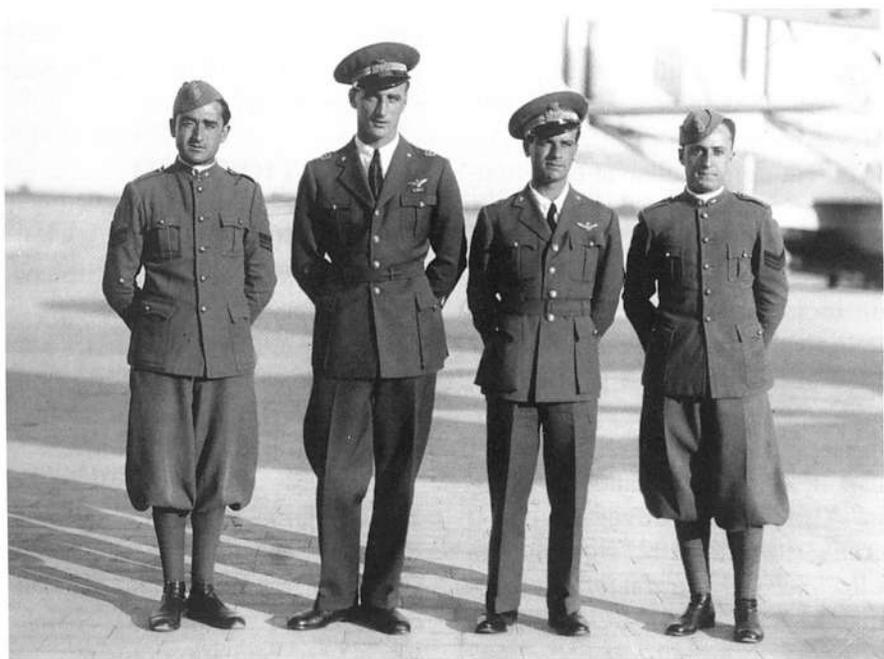
CROCIERA DEL DECENNALE

SQUADRIGLIA NERA STELLATA

Idrovolante I-BALB
gen. pilota Italo Balbo
ten. col. pilota Stefano Cagna
magg. ing. Carlo Pezzani
ten. mot. Gino Cappannini
serg. R.T. Giuseppe Berti



Idrovolante I-BISE
cap. pilota Attilio Biseo
cap. pilota Ranieri Cupini
serg. magg. R.T. Davide Giulini
serg. mot. Dario Parizzi



Idrovolante I-QUES
cap. pilota Luigi Questa
ten. pilota Goffredo Marrama
1° aviere mot. Domenico Antonante
1° aviere R.T. Felice Zoppi

BARTOLUCCI FILIPPO

Roma 1895-1966. Quale montatore, partecipò alla Crociera del Mediterraneo Orientale sull'I-SAAO "170-1" della squadriglia di Cadimare. Da mar. llo, presso la SIAI, fu mandato a Orbetello per la preparazione degli S.55 X per la Crociera del Decennale. Inviato alla base di Shediac, seguì poi i croceristi in volo sino a New York e compì il volo di ritorno sull'I-BIAN. Promosso ufficiale, fu al Rep. Sperimentale di Guidonia e, con il grado di capitano, fu alla Direz. Costruz. Aeronautiche a Pratica di Mare.

BELTRAMO ERNESTO

Modena 1907 - AOI 1936. Sottotenente dell'Arma Aeronautica nel 1927. L'anno dopo, con il grado superiore, si fregiava dell'aquilotto di pilota idrovolantista. Medaglia di Bronzo per un salvataggio effettuato all'equipaggio di un apparecchio della sua formazione, incidentatosi. Nel 1933 partecipava da tenente, come secondo pilota, alla Crociera del Decennale sull'I-MARI (Medaglia d'Oro al V.A.). Deceduto per incidente di volo ad Addis Abeba nel 1936.

BERALDI SALVATORE

Maresciallo motorista, fu nella prima Crociera del Mediterraneo Occidentale sull'S.59 bis della 142ª squadriglia di Taranto del capitano Marini ed in quella Orientale, con lo stesso, sull'S.55 I-SAAQ "190-1" della 190ª squadriglia di Brindisi. Nella Crociera Italia-Brasile fu ancora con Marini sull'I-MARI (Medaglia d'Argento al V.A.). Nel 1932 fu capo motorista sul Do X "Guidoni".

BERNAZZANI CESARE

Roma 1905 - 1965. Volontario nel 1923 al Centro Dirigibilisti, nel 1927 era aviere sc. radiotelegrafista e, nel 1929, sergente a Orbetello. Con tale grado fu marconista con Maddalena sull'I-MADD, nella Crociera Italia-Brasile (Me-

daglia d'Argento al V.A.) e con Longo sull'I-LONG nella Crociera del Decennale, meritandosi al rientro la promozione a maresciallo. Negli anni 1934/37 fungeva da componente gli equipaggi, a disposizione di Benito Mussolini. Fu nella corsa Istres-Damasco-Parigi con Biseo e Bruno Mussolini. Nel 1939 era promosso sottotenente per meriti speciali. Nell'ultima guerra fu marconista sugli aerei di alte autorità. Nel 1950/52 fu in Somalia con l'AFIS. Dal 1953 al 1965 a Guidonia capitano e Capo Sez. Telecomunicazioni.

BERTI GIUSEPPE

Montalto (VT) 1908 - Tobruk 1940. Arruolatosi diciottenne nell'Aeronautica, aveva seguito la prima Crociera atlantica sull'I-TEUC con il grado di 1° aviere marconista e dopo, veniva promosso sergente.

Nel 1932 fu con Cagna sull'I-SLAN nel volo esplorativo delle tappe nord-atlantiche. Nello stesso anno sopravvisse al disastro di un S.55 schiantatosi nella laguna di Orbetello. Nella Crociera del Decennale, da maresciallo, fu prescelto da Italo Balbo quale marconista sul suo apparecchio e con sé lo volle in permanenza nei suoi spostamenti aerei, anche in Libia sino alla tragica fine del giugno 1940, nel rogo dell'S.79. Dai primi dello stesso mese rivestiva il grado di sottotenente. Medaglia d'Argento al Valor Militare.

BIANCHI BRUNO

Sergente maggiore motorista, compiva la traversata atlantica Italia-Brasile a bordo dell'I-DRAG, guadagnandosi il grado superiore.

BIANI VINCENZO

Perugia 1901-Roma 1991. Conseguì il brevetto nel 1924, si trasferiva in Tripolitania dove compiva mille ore di volo sul deserto conquistandosi diverse decorazioni al V.M. Nel 1929 gli veniva

conferito il "Premio Baracca" per la sua attività di volo. Partecipava, nel 1933, alla Crociera del Decennale sull'I-BIAN. Al rientro ad Orbetello, promosso maggiore, fu comandante di uno stormo da bombardamento marittimo e nel 1935, all'Ufficio Operazioni dello Stato Maggiore, insegnante di geografia aeronautica.

Nel 1938 svolse importanti incarichi e missioni all'estero: Egitto, Giappone, Londra. Dal 1940 al 1943 colonnello allo Stato Maggiore come Capo Ufficio Operazioni. Trasferito in Tunisia, fu fatto prigioniero e portato negli U.S.A. Alla fine del 1945 fu esperto aeronautico alla conferenza della pace di Parigi. Promosso generale di brigata nel 1949, assunse la direzione dell'aeroporto di Ciampino. Nel 1951 vice direttore dell'Aviazione Civile e poi presidente dell'Aero Club di Roma. Nel 1970 generale di Squadra Aerea.

BIONDI LUIGI

Porto Maurizio 1888 - Milano 1975. Sottotenente di artiglieria nel 1916, nel 1917 era "osservatore dall'aeroplano" e frequentò poi la scuola d'applicazioni aeronautiche. Tenente per meriti di guerra, capitano per meriti eccezionali, passò all'Aeronautica nel 1923 raggiungendo il grado di tenente colonnello. Organizzò vari primati e curò le due Crociere atlantiche (Med. di Bronzo al V.A.).

Svolse inoltre attività d'insegnamento per navigazione aerea e strumenti di bordo. Fu a Bolama quale riserva per il volo transatlantico. Da colonnello, accompagnò i croceristi sino a Reykjavik. Fu comandante sino al 1937 del Centro Sperimentale poi al Comando SAS Nucleo Comunicaz. Terr. Collocato in ausiliaria alla fine del 1941 con il grado di maggior generale. Richiamato in temporaneo servizio per essere congedato nel 1942, fu poi amministratore delegato della società di navigazione ALI.

BISEO ATTILIO

Roma 1901-1966. Capitano di L.C., nel 1921 si arruolò nella Marina raggiungendo il grado di guardiamarina per passare, nel 1923, nell'Arma Aeronautica, divenendo pilota nel 1924. Prestò servizio in vari reparti fra cui il Centro Sperimentale per il collaudo dei nuovi idrovolanti. Nel 1928, da tenente, fu a Vigna di Valle al comando della Scuola di Osservazione Aerea. Nel 1928, con un S.55 partecipò alla Crociera del Mediterraneo Occidentale e, l'anno successivo, a quella del Mar Nero. Nel 1930, con il grado di capitano, partecipava al volo transatlantico Italia-Brasile con il generale Valle (Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico). Quale sportivo nautico, nel 1932 vinse il raid Pavia-Venezia. Istruttore di volo di Mussolini, nel 1933 partecipò alla Crociera del Decennale con l'I-BISE, promosso maggiore al rientro. Da tenente colonnello, partecipò alla guerra di Spagna nelle Baleari. Nel 1937, su un S.79 C "Sorci Verdi", fu terzo nella gara Istres-Damasco-Parigi con Bruno Mussolini. Nel 1939 organizzò - dopo averne preparato le basi ed i voli di studio sino a Rio de Janeiro - la società aerea LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane). Seconda Medaglia d'Oro al V.A. Allo scoppio della guerra, con il grado di colonnello, comandò sul fronte marmarico (Libia) la brigata "Leone" e dopo, da generale, le azioni di bombardamento sino al ripiegamento delle nostre truppe da quel fronte. Dopo l'8 settembre, catturato dai tedeschi, fu internato in Polonia. Rientrato al Nord, prestò breve servizio nella ANR quale gen. di B.A. per poi essere collocato a disposizione. Dopo il conflitto si occupò di aviazione nell'America del Sud rientrando in Italia nel 1960.

BOER LUIGI

Napoli 1901 - Oceano Atlantico 1931. Laureato all'Istituto Nautico, frequentò il corso complemen-

tare all'Accademia Navale uscendone nel 1921 ufficiale e conseguendo poi il brevetto di pilota. Istruttore di volo nel 1923, partecipava nel Mar Rosso ad una campagna idrografica. Tenente pilota, seguiva la prima Crociera del Mediterraneo con un S.59 bis e da capitano, nel 1929, fu alla Crociera del Mediterraneo Orientale su un S.55. Alla Crociera Italia-Brasile prese parte con l'I-BOER che, al decollo da Bolama, cadde in mare e s'incendiò causandone la morte unitamente ai tre uomini del suo equipaggio. Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico.

BONACCINI CESARE

Modena 1895-1944. Soldato di leva nel 1914, nel 1924 era assunto dalla R. Aeronautica come motorista dove, nel 1926, passava sergente. Nel 1928 fu alla Crociera del Mediterraneo Orientale sull'S.55 "171-3" della sq. di Cadimare del ten. Miglia e, nella Crociera del Decennale, quale serg. maggiore, partecipava sull'I-ARAM meritandosi, al rientro, la promozione al grado superiore. Nel 1935 era in Etiopia, mobilitato nel 1940 passò in Libia. Rientrato in Italia continuò il servizio sino al 1943.

BONIFACIO DANTE

Tenente pilota, fu secondo sull'S.55 "170-5" della 170ª squadriglia di Cadimare nella Crociera del Mediterraneo Orientale ed osservatore sulla baleniera *Autorphe* nella Crociera del Decennale.

BONINO GUIDO

Colorno (Parma) 1900. Capitano di L.C. nel 1920, alla fine del 1922 ufficiale di Marina, nel 1923 entrò nell'Aeronautica come ufficiale osservatore e poi pilota di idrovolante. Nel 1929 partecipò alla Crociera del Mediterraneo Orientale con l'S.55 I-SAAN N°1 del reparto speciale, quale secondo del maggiore Briganti. Nel 1930, nella Crociera Italia-Brasile con l'I-LONG (Medaglia d'Oro al

V.A.) e nel 1933, da capitano, al fianco del generale Pellegrini. Al rientro al Lido di Roma fu promosso maggiore. Nel 1937, da tenente colonnello partecipò alla competizione Istres-Damasco-Parigi (Medaglia d'Argento al V.A.). Nel 1939 fu assegnato al Comando Aeronautico Albania, Capo di S.M. Nel 1940 fu com.te dell'80° Stormo da Bomb.to. Decedeva il 10-3-1941 a Roma Ciampino per un incidente aereo.

BONOMI RUGGERO

Lugo (RA) 1898 - Oderzo (TV) 1980. Proveniente dalla Marina, nel 1921 si brevettò pilota divenendo poi, da capitano, aiutante di volo del generale De Pinedo. Fu con lo stesso, ai comandi dell'S.62, nella prima Crociera del Mediterraneo Occidentale e con l'S.55 I-SAAX nella Crociera del 1929. Nello stesso anno ammarò sulla Senna con un S.55, da esporre al Salone Aeronautico di Parigi. Nel 1936, da tenente colonnello, fu il primo comandante del Corpo Aereo Italiano "Aviación del Tercio" nella guerra di Spagna, in aiuto allo sbarco ad Algeciras delle prime truppe provenienti dal Marocco. L'8 settembre del 1943 aderì all'Aeronautica della R.S.I. e nel 1944, quale generale, fu sottosegretario dell'Aeronautica, in netto contrasto con le richieste della Luftwaffe per la dipendenza di uomini e mezzi ai loro comandi. Collocato in congedo nel 1950.

BORGHETTI BRUNO

Ancona 1899 - Roma 1963. Compiuti gli studi nautici, nel 1918 fu nominato ufficiale di Marina e, nel 1923, entrò nell'Aeronautica conseguendo il brevetto di pilota per passare in servizio permanente effettivo. Partecipò nel 1928 alla prima Crociera del Mediterraneo Occidentale su un S.59 bis della 141ª squadriglia di La Spezia. Nel 1930, da capitano, organizzò la base di Bolama nella Crociera dell'Atlantico del Sud. Nel 1933 comandò l'I-BORG nel-

la Crociera del Decennale (Medaglia d'Oro al V.A.). Fu capo della segreteria particolare del generale Valle fino al 1939. Nel 1940 fu al Comando Aeronautico Sardegna e, nello stesso anno, trasferito allo Stato Maggiore. Nel 1942 comandante del 35° Stormo da Bomb.to e poi al Comando Caccia Intercet. "Leone". Nel 1947 direttore della Direz. Gen. Demanio. Nel 1954 assunse le funzioni di Capo Ufficio del Segret. Gen. In ausiliaria alla fine dello stesso anno con il grado di generale di D.A.

BOVERI ALDO

Sale 1907-1992. Dal 1926 R.T. nel ruolo naviganti, fu nella Crociera del Decennale sergente marconista sull'S.55 I-RANI del capitano Ranieri che, nel volo di ritorno, si incidentò alle Isole Azorre. Promosso al grado superiore. Compì nel 1938 con i "Sorci Verdi" (I-BRUN) il volo Roma-Rio de Janeiro (Medaglia d'Argento al V.A.). Proposto dal cap. Bruno Mussolini al grado di sottotenente. Con tale grado fu R.T. su aerei da bombardamento e intercettori (2 Medaglie di Bronzo). Nel 1943 aderì alla ANR e posto in aspettativa nel 1945. Congedato da tenente.

BRIGANTI ALBERTO

Umbertide (Perugia) 1896. Giovannissimo si diplomò capitano di L.C., divenendo poi guardiamarina all'Accademia Navale. Nel 1917 si brevettò osservatore e poi pilota d'idrovolante. Nel 1917/18 partecipò a numerose azioni belliche e, nel 1919, fu a Fiume con D'Annunzio. Nel 1923, tenente di vascello, passò all'Aeronautica. Dopo vari comandi, com.te di squadriglia in servizio allo S.M. Nel 1927, da maggiore, divenne aiutante di volo di Italo Balbo. Nel 1929 partecipò, nel reparto speciale, alla Crociera del Mediterraneo Orientale. Dal 1928 al 1930 fu comandante dell'aeroscalo di Vigna di Valle e poi aiutante di campo di Vittorio Emanuele III.

Dal 1933 al 1936 fu comandante dello Stormo da Bombardamento Marittimo e dell'idroscalo di Orbetello. Nel 1936 generale di B.A., dal 1938 al 1940 comandante dell'Aeronautica in Libia, nel 1942 all'Aeronautica della Marina e nel 1943 a quella dell'Egeo.

Fatto prigioniero, passò due anni in Polonia dove poi, fuggitivo, fu ripreso dai sovietici. Fucilato, scampò miracolosamente alla morte. Rientrato in Italia, nel 1946 fu reintegrato al grado di generale di S.A. e poi Sottocapo di Stato Maggiore. Dal 1948 al 1949 fu Segretario Generale dell'Aeronautica e successivamente presidente del Consiglio Superiore. Nel 1952/53 Direttore dell'Aviazione Civile e nel 1953/54 presidente del Consiglio Superiore delle Forze Armate. Nel 1955 fu posto in congedo per limiti di età. Vive a Roma.

È autore di un libro di memorie "Oltre le nubi il sereno".

CADRINGERHER REMO

Brianzone (Sondrio) 1902 - Roma 1981. Arruolatosi nella Regia Aeronautica nel 1923, venne nominato ufficiale pilota nel 1924. Fece parte del reparto Alta Velocità (Med. di Bronzo al V.A.) partecipando, nel 1929, alla Coppa Schneider. Dal 20° S.mo Caccia di Bresso, passò poi allo scalo di Orbetello. Promosso capitano, partecipò alla Crociera del Decennale (Medaglia d'Oro al V.A.) sull'I-RECA. Allo scoppio della guerra si trovava a Pisa San Giusto, comandante del 105° Gruppo da Bombardamento del 12° Stormo, passando poi in Grecia fino ai primi del 1943 (Med. d'Argento al V.M.). Assegnato poi allo Stato Maggiore di Pola per lo studio della tattica di attacco e lancio di siluri. L'8 settembre venne richiamato a Roma e, nel caos, si unì a quanti rinunciarono alla resa. Fu nominato Sottocapo di S.M. della ANR della R.S.I. Collocato in ausiliaria nel 1948 con il grado di tenente colonnello.

CAGNA STEFANO

Ormea (Cuneo) 1901- Mediterraneo 1940. Da marinaio, dai mercantili ai sommergibili, passò poi agli idrovolanti, nel 1924, a La Spezia. Nel 1928 fu uno dei piloti degli S.55 partecipanti alla Crociera del Mediterraneo Occ. ed al rientro fu chiamato da Maddalena a coadiuvarlo ai comandi dell'I-SAAT, nella ricerca dei naufraghi del dirigibile ITALIA. Capitano per meriti speciali, divenne nel 1929 aiutante di volo del generale Balbo che gli fu a fianco, sull'I-SAAZ, nella Crociera del Mediterraneo Orientale e sull'I-BALB, nel volo Italia-Brasile. In prossimità della Crociera del Decennale provò le tappe nordiche sino a Reykjavik e nella stessa Crociera fu nuovamente vicino al suo generale sul nuovo I-BALB (Medaglia d'Oro al V.A.), seguendolo poi in molti voli nei cieli della Libia. Allo scoppio della guerra era generale di B.A. ed il 1° agosto del 1940, a poco più di un mese dall'abbattimento del suo comandante, veniva egli pure abbattuto nel cielo del Mediterraneo, scomparendo in quel mare che tante volte aveva solcato da marinaio e sorvolato da aviatore. Medaglie d'Oro e d'Argento al Valor Militare. A suo nome è dedicato il 15° Stormo, di base a Ciampino.

CALARESE EDOARDO

Messina 1906 - Pomezia 1978. Entrato all'Accademia Aeronautica, ne uscì s.ten. pilota. Abile poliglotta, svolse diversi incarichi all'estero tra cui l'essere inviato negli Stati Uniti quale collegamento e riserva della Crociera del Decennale. Al rientro dalla Crociera fu, nel volo New York-Roma, a bordo dell'I-MARI con il cap. Trimboli (Medaglia d'Oro al V.A.). A Orbetello passava allo Stormo Sperimentale da Bomb.to e, nel 1934, all'88° Gruppo Autonomo. Nel 1940 fu al Corpo Aereo Italiano e poi al Com. Aereo Sicilia, nel 1941 alla Commis. d'Armistizio con la Francia. Nel 1942, allo Sta-



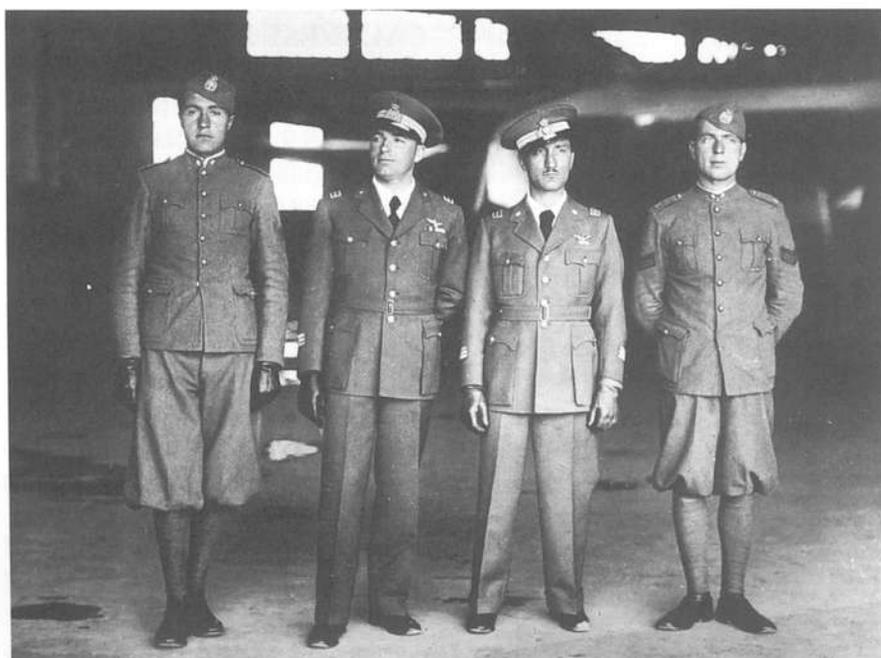
CROCIERA DEL DECENNALE

SQUADRIGLIA NERA CERCHIATA

Idrovolante I-PELL
gen. pilota Aldo Pellegrini
cap. pilota Guido Bonino
mar. Ilo R.T. Mario Pifferi
serg. mot. Ettore Alberi



Idrovolante I-MIGL
cap. pilota Alessandro Miglia
ten. pilota Sebastiano Fiscaro
serg. magg. mot. Pietro Lettini
av.sc. R.T. Giovanni Cubeddu



Idrovolante I-BORG
cap. pilota Bruno Borghetti
cap. pilota Ottavio Frailich
1° av. mot. Ernesto Leone
1° av. R.T. Edmondo Balestri

to Magg. R.A. e, nello stesso anno, al Comando 5^a squadriglia aerea. Nel 1943 fu al Comando Caccia Intercet. "Rex". Fu in Libia nel gruppo di collegamento operativo della Luftwaffe e, nella ritirata dalla Cirenaica, fu dalle autorità tunisine onorato di un titolo onorifico. In ausiliaria nel 1957 con il grado di colonnello.

CALÒ CARDUCCI JACOPO

Bari 1902 - Mediterraneo 1939. Capitano di L.C. nel 1920, un anno dopo era alla Accademia di Livorno e nel 1924 pilota. Nel 1925 partecipava alla Crociera del Nord-Europa, comandata da Umberto Maddalena. Nel 1927, durante un volo, fu costretto ad ammarare nel Mediterraneo e salvato dopo quattro giorni (Medaglia d'Argento al V.A.). Nel 1928 e 1929 partecipò alle due Crociere del Mediterraneo. Fu a Bolama come osservatore per l'imminente Crociera Roma-Rio de Janeiro a cui partecipò poi con l'I-CALO (Medaglia d'Oro al V.A.) e, con la stessa sigla, sull'S.55 X nella Crociera del Decennale del 1933, guadagnandosi il grado superiore. Nel 1939, da colonnello, scomparve in mare in un volo da Tripoli a Tobruk unitamente ad Alessandro Miglia ed ai tre uomini dell'equipaggio.

CAMPANELLI EGIDIO

Aviere scelto montatore, compì varie missioni sugli S.55 di Vigna di Valle. Con il ten. Gallo fu alle manovre aeronavali di Palermo del 1926. Da sergente, fu inviato in America quale assistente alle basi di scalo della Crociera del Decennale. Fu sull'I-BIAN nel volo di ritorno. Si congedò da maresciallo.

CAMPANELLI ERNESTO

1891-1944. Maresciallo motorista nelle squadriglie della guerra 1915/18. Aiuto pilota, compì nel 1927 il raid Sesto Calende-Melbourne-Tokyo-Roma con De Pinedo sul celeberrimo idrovolante

"Gennariello". Alla prima Crociera del Mediterraneo, con il grado di sottotenente, partecipò con un S.59 bis ed a quella del Mediterraneo Orientale, da tenente, sull'S.55 con il S.ten Napoli ed ancora, nel 1930, nel volo Italia-Brasile con l'I-LONG. Promosso capitano, nel 1933 fu a Shediac per assistere agli ammaraggi e ai decolli dei 24 apparecchi della Crociera. Nel 1934 fu istruttore alla Scuola Specialisti A.A. e nel 1937 trasferito al Comando Truppe F.A. d'Oltremare. Nel 1941 alla Direzione Costruzioni di Napoli e nel 1942 assegnato alla OSA.

CANNISTRACCI LETTERIO

Messina 1900. Fante al fronte nel 1918, si diplomava capitano di L.C. nel 1920 e poi guardiamarina all'Accademia Navale. Trasferito all'Aeronautica nel 1924, otteneva il brevetto di pilota. Partecipava, nel 1928, alla Crociera del Mediterraneo con un S.59 bis e con un S.55 a quella del Mar Nero. Nel 1930/31 attraversava l'Atlantico con la Crociera Italia-Brasile sull'I-DINI (Medaglia d'Oro al V.A.). Nel 1933 compì la doppia trasvolata Orbetello-Chicago-Roma con l'I-CANN per cui fu promosso maggiore. Pilota legionario in Spagna nella guerra civile, trovò la morte nel rogo del suo apparecchio allo stacco dal suolo.

CAPPANNINI GINO

Città della Pieve (Perugia) 1900 - Tobruk 1940. Fu motorista già nel conflitto italo-austriaco al campo scuola di Foggia e poi alla 66^a squadriglia SVA. Partecipò al raid Roma-Tokyo con Arturo Ferrarin e, con Donati, ai record d'altezza, durata e distanza. Nel 1930 promosso sottotenente di complemento, fu nello stesso anno nuovamente a Tokyo con Francis Lombardi, nel raid da Vercelli alla capitale nipponica (Medaglia d'Argento al V.A.). Assunto dalla FIAT, fu da questa assegnato a Orbetello dove divenne motorista sull'I-BALB del generale, nel vo-

lo Italia-Brasile (Medaglia d'Oro al V.A.). Da tenente, accompagnò nel 1932 Cagna sull'I-SLAN in esplorazione nei mari del Nord. Alla Crociera del Decennale partecipò, da capitano, sull'apparecchio di Balbo. Con lui morì a Tobruk, nel 1940, abbattuto per fatale errore dalla contraerea della nostra nave *San Giorgio*. Medaglia d'Argento al Valor Militare.

CARASCON GIOVANNI

Napoli 1887- Maiori (SA) 1964. Arruolatosi come semaforista della Marina nel 1905, era nel 1913 secondo Capo Radiotelegrafista e nel 1923 passava, con il grado di maresciallo, nella R. Aeronautica. Trasferito nel 1930 a Orbetello, fu con il gen. Valle, il cap. Biseo ed il motorista Gadda coinvolto in un naufragio nel Mediterraneo con un S.55, in uno dei voli di allenamento per l'imminente Crociera Italia-Brasile, che poi compì con lo stesso equipaggio sull'I-VALL, meritandosi la promozione a sottotenente. Dal 1931 al 1943 fu direttore alla Centrale di Assistenza Volo ed al Centro delle Comunicazioni. Collocato in ausiliaria nel 1955 con il grado di capitano.

CARRÀ CESARE

S.ten. pilota, partecipò su un S.59 bis alla prima Crociera del Mediterraneo e su un S.55 a quella del Mar Nero. Collaudatore della Piaggio, portò al Lido di Ostia il prototipo dell'S.55 metallico e, successivamente, fu pilota delle linee della SAM.

CECCONI FAUSTO

Monterotondo (Roma) 1904 - Mar Tirreno 1931. Brillante allievo al corso "Aquila", fu nominato sottotenente pilota nel 1927, fece parte di un reparto di ricognizione e partecipò alla Crociera europea Roma-Parigi-Berlino-Roma. Alternandosi ai comandi dell'S.64 bis conquistò, con Umberto Maddalena nel 1930, il primato di durata e distanza in circuito chiuso, percorrendo 8.189 km in 67 ore e

15. Ancora con Maddalena superò, nello stesso anno, le difficili prove di decollo a pieno carico con l'S.55 A in prossimità della Crociera Italia-Brasile che compì, come secondo pilota sull'I-MADD, guadagnandosi i gradi di capitano. Con Maddalena, perse la vita nel cielo di Marina di Pisa il 19 marzo del 1931, appena rientrato dal Brasile, sullo stesso tipo di S.64 bis in trasferimento da Milano a Montecelio, nel tentativo di riconquistare il primato mondiale. Cielo di Marina di Pisa, 1931. Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico.

CECCOTTI GIUSEPPE

Bronte (Catania) 1907- Lucca 1973. A sedici anni capitano di L.C., navigò sino al 1923 sui velieri. Ammesso alla nuova Accademia Aeronautica, fu nominato osservatore d'aeroplano e ufficiale dell'Arma divenendo pilota nel 1928. Insegnante di navigazione aerea, nel 1930 fu promosso capitano. Partecipò, quale secondo pilota sull'I-LIPP, alla Crociera del Decennale (Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico). Nel 1935 passò dalla R. Accademia al 14° Stormo da Bomb.to e, nello stesso anno, in Africa Orientale sino al 1937. Trasferito all'aeroporto di Centocelle, nel 1942 comandante del 47° Stormo da Bomb.to. In ausiliaria nel 1947 con il grado di colonnello.

CESARETTI LUIGI

Sergente pilota, partecipò da solista su un S.59 bis della 184ª squadriglia di Augusta alla Crociera del Mediterraneo Occidentale e, quale secondo pilota sull'S.55 "190-3" della 190ª squadriglia di Brindisi, con il ten. D'Auria, a quella Orientale.

CHIARAMONTI FRANCESCO

1° aviere marconista, partecipò alla Crociera del Decennale a bordo dell'I-RECA. Veniva, al rientro, promosso sergente meritandosi inoltre la Medaglia d'Argento al

V.A. Proseguiva nella carriera congedandosi da maresciallo.

CHIODI CESARE (ANTONIO *)

Udine 1907 - Cielo di Malta 1940. Laureato in ingegneria, si brevettò pilota nel 1931 e fu assegnato ai reparti Caccia. Nel 1932 passò a Orbetello, specializzandosi in ingegneria aeronautica. Ha partecipato alla Crociera del Decennale, quale pilota di riserva, con mansioni di operatore cinematografico sull'I-LONG (Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico). Nel 1938 fu inviato in O.M.S. Da capitano, partecipava volontario alla guerra di Spagna e nel 1940 riprendeva il servizio quale comandante di una squadriglia di caccia. Caduto in un'azione di guerra su Malta. Medaglia d'Oro al Valor Militare.

(*) Citato per errore come "Antonio" nel libro "La Centuria Alata" di Italo Balbo.

CIPOLLINI CARLO

Carrara 1899 - AOI 1936. Dalla Marina passò, nel 1923, alla R. Aeronautica nella specialità motoristica dove, con il grado di sergente, partecipava alla Crociera del Decennale a bordo dell'I-RO-VI. Promosso al rientro al grado superiore. Nel 1935 fu in Africa Orientale dove partecipò a vari voli di guerra perdendo la vita in una azione bellica.

COCCHIA ENZO

Sergente pilota, fece parte della Crociera del Mediterraneo Occidentale con un S.59 bis e di quella Orientale, come secondo del ten. Questa, sull'S.55 "171-2" della 171ª squadriglia di Cadimare.

COLLALTI RENATO

Colonnello pilota, partecipò alla Crociera del Mediterraneo Orientale sull'S.55 "2". Nella Crociera Italia-Brasile fu alla base di Bahia. Nel 1941 fu fatto prigioniero in Africa Orientale. Rientrato in patria, nel 1945 veniva collocato in ausiliaria. Medaglia d'Argento al Valor Militare.

CONFORTI MARIO

Tenente pilota della 192ª squadriglia di Pola, fu nella Crociera del Mediterraneo Occidentale ai comandi dell'S.55 "192-2" adibito ad eventuali azioni di soccorso in mare. Dall'87° Gruppo B.M. fu trasferito, nel 1930, all'88° C.M. per essere collocato in ausiliaria nel 1940. Richiamato per motivi eccezionali, fu assegnato al Com. Soccorsi in Sicilia. Con il grado di maggiore, si meritò una Medaglia d'Argento al Valor Militare per le numerose missioni di trasporto sulle rotte del Mediterraneo, più volte attaccato dal nemico. Congedato nel 1958, moriva a Roma nel 1982.

CONTOLI ADOLFO

Bologna 1898 - Casalecchio S.R. 1988. Alla Crociera del Mediterraneo Orientale, con il grado di capitano, fu secondo pilota del pari grado Donadelli sull'S.55 "4" del reparto speciale. Nel 1930 fece parte della Scuola di Volo a Vela e, nello stesso anno, fu a Vigna di Valle per passare alla Scuola Civ. Piloti di Passignano e, nel 1931, al Corso Sup. Aeronautico. Nel 1933 al 7° Gruppo d'Assalto e poi alla R. Accademia. Nel 1935 alla Scuola di Volo a Vela di Pavullo. Nel 1937 all'88° Gruppo Auton. C.M. per passare, nel 1939, alla 7ª Brig. Aerea B.M. ed assumere, nel 1940, il comando dell'85° Gruppo Idro e nel 1941 al Com. Aeron. Egeo. Da ten.col. gli fu concessa la Medaglia d'Argento al Valor Militare per le numerose azioni di ricognizione marittima nel Mediterraneo. In ausiliaria nel 1946 con il grado di ten. colonnello.

CORRADO CORRADINO

Da Torrice. Tenente pilota della squadriglia di Brindisi, fu ai comandi dell'S.55 "191-4" nella seconda Crociera del Mediterraneo Orientale. Nel 1937 in Spagna, quale comandante di un gruppo da bombardamento, gli fu concessa la Medaglia d'Argento al Valor Militare.

CORSINI MARIO

Tivoli (Roma) 1908 - 1951. Tenente pilota, fu alla scuola di Navigazione Aerea di Orbetello (NADAM) prendendo parte alla Crociera del Decennale da New York a Roma, quale riserva a bordo dell'I-LEON (Medaglia d'Oro al V.A.). Fu nel 1936 al 32° Stormo da Bomb.to e nel 1938 all'85° Gruppo Auton. Nel 1942, quale comandante, fu al Centro Sperimentale e nel 1943 comandante dell'Aviazione per R.M. Jonio e Basso Adriatico. Fu poi allo Stato Maggiore Superaereo. Nel 1944 com.te al Raggrup. Idro e nel 1947 assunse la carica di Capo di S.M. del 4° ZAT. Deceduto nel 1951 per malattia.

CREMASCHI LUIGI

Sergente maggiore motorista, partecipò alla Crociera del Decennale a bordo dell'I-RANI, idrovolante incidentatosi alle Isole Azzorre nel volo di rientro. Promosso maresciallo.

CUBEDDU GIOVANNI

Aviere scelto marconista, partecipò alla Crociera del Decennale a bordo dell'I-MIGL. Promosso sergente al rientro. Nel 1938, da sergente magg., compì con i "Sorci Verdi" il primo volo Roma-Rio de Janeiro della LATI. Il 15 gennaio del 1941 scomparve in mare a bordo dell'I-BAYR nel volo di rientro dal Brasile.

CUDUGNELLO BRUNO

Con il grado di sottotenente fu su uno degli S.55 provenienti da Pola, partecipanti alla prima Crociera del Mediterraneo e, sull'S.55 "192-3", in quella del Mediterraneo Orientale.

CUPINI RANIERI (SAMUELE*)

Lucca 1904 - Roma 1983. Allievo fondatore della nuova Accademia Aeronautica nel 1923, nel 1927 era pilota militare. Capitano nel 1931. Con tale grado compiva con Biseo la Crociera del Decennale (Medaglia d'Oro al V.A.). Partecipò a va-

rie gare aviatorie internazionali, nel 1937 vinse la gara Istres-Damasco-Parigi su un S.79 "Sorci Verdi" (Med. d'Argento al V.A.). Nello stesso anno fu legionario in Spagna dove, per le numerose azioni di guerra, si meritò una Medaglia d'Argento al Valor Militare. Colonnello nel 1938, combattente nella guerra 1940/43 (900 ore di volo), dopo l'8 settembre fu deportato in Germania sino al 1945. Dal 1946 al 1949 fu comandante dell'Accademia Aeronautica. Nel 1951, generale di S.A., ricoprì importanti incarichi. A lui si deve il libro rievocativo delle Crociere di massa "Cieli e Mari".

(* Con questo nome apparve tra i componenti gli equipaggi e nelle cronache della Crociera sino a un certo periodo.

CUTURI ARTURO

Bagni (PI) 1910. 1° aviere marconista, partecipò alla Crociera del Decennale a bordo dell'I-MARI. Promosso sergente, proseguì nella carriera. Nel 1934 si brevettò pilota e, come marconista di volo, combattente in Africa nel 1935, in Spagna nel 1937 e nell'ultimo conflitto in Sardegna. Si congedò da tenente, passando nell'aviazione civile come pilota nella LAI e Alitalia. Maggiore ad honorem, vive a Roma.

DAMONTE GIUSEPPE

Torre Pellice (TO) 1899 - Mar Tirreno 1931. Fu, nel 1915, nel battaglione volontari aviatori a Venaria Reale e poi, motorista al fronte. Partecipò al raid Roma-Tokyo con il ten. Marzari, abbandonando l'impresa a Calcutta per avarie irreparabili al velivolo. Negli anni 1926/27 curò gli apparecchi partecipanti alla Coppa Schneider e, nel 1928, curò con Cappannini la messa a punto dell'S.64 del volo Roma-Brasile di Ferrarin e Del Prete. Partecipò alla Crociera Roma-Rio de Janeiro quale sottotenente motorista sull'I-MADD (Medaglia d'Oro al V.A.) del tenente colonnello *Umberto Madda-*

lena. Con lui perse la vita nel febbraio del 1931.

D'AMORA PASQUALE

Sergente marconista, partecipò alla Crociera del Decennale a bordo dell'I-LEON. Promosso al rientro al grado superiore.

D'AMURI VINCENZO

1° aviere montatore, partecipò alla Crociera del Decennale a bordo dell'I-ABBR. Promosso sergente al rientro. Deceduto per incidente di volo.

D'AURIA GIOVANNI

Tenente pilota, fu nella Crociera del Mediterraneo Orientale ai comandi dell'S.55 "190-3" della 190ª squadriglia di Brindisi.

DE DONNO FRANCESCO

Lecce 1903 - Porto S. Stefano 1970. Sergente motorista, partecipò alla Crociera del Decennale a bordo dell'I-NAPO. Promosso al rientro al grado superiore. Nella guerra 1940/45 fu partecipe di varie azioni belliche.

DELLA BONA LUIGI

Maresciallo pilota della base di Pola, fu secondo sull'S.55 "192-3" del s.ten. Cudugnello nella Crociera del Mediterraneo Orientale.

DELLE PIANE MARIO

1° aviere motorista, partecipò alla Crociera del Decennale a bordo dell'I-MARI. Promosso sergente al rientro.

DEL PONTE EPIFANIO

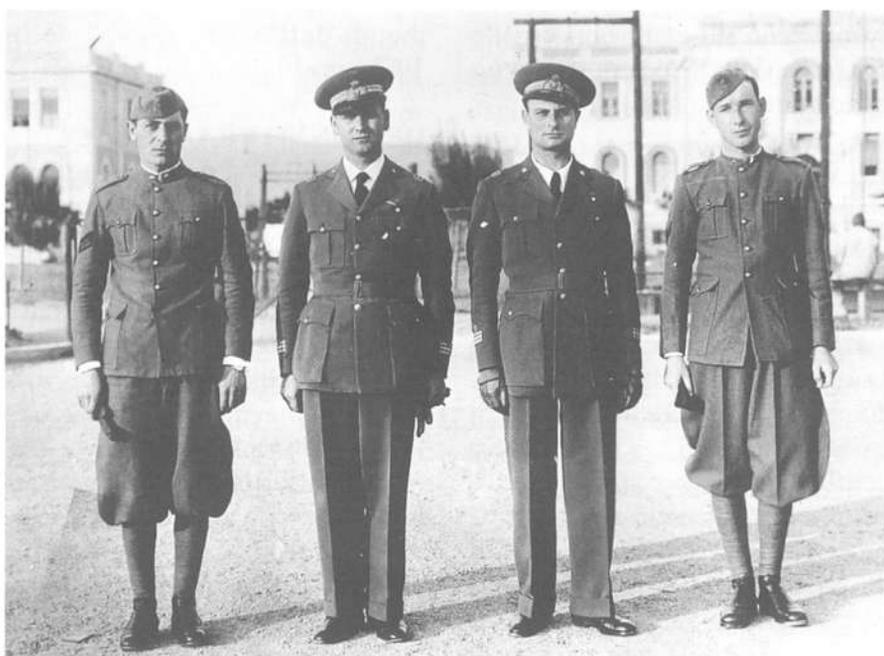
Nato nel 1896 in provincia di Torino. Fece la prima guerra mondiale e fu in Libia dal 1917 al 1918 e ancora dal 1923 al 1925. Capitano pilota, ai comandi dell'S.55 I-SAAR prese parte alla Crociera del Mediterraneo Orientale. Da maggiore, fu organizzatore della base canadese di Montreal per l'arrivo della Crociera del Decennale. Quale comandante, fu *nel 1935 al Comando Aviazione*



CROCIERA DEL DECENNALE

SQUADRIGLIA ROSSA STELLATA

Idrovolante I-NANN
cap. pilota Umberto Nannini
cap. pilota Ferdinando Accardo
serg. magg. R.T. Ezio Vaschetto
1° av. mot. Florido Filipponi



Idrovolante I-LIPP
cap. pilota Antonio Lippi
cap. pilota Giuseppe Ceccotti
1° av. mot. Angelo Mastronardo
1° av. R.T. Mario Destro Bisol



Idrovolante I-ROVI
cap. pilota Umberto Rovis
ten. pilota Giuseppe Aini
serg. mot. Carlo Cipollini
1° av. R.T. Spartaco Martinelli

Jonio e Basso Tirreno e, nel 1937, a Bari per assumere il comando della Scuola di Bombardamento. Nel 1940 alla Scuola Piloti di Jesi e nel 1942 com.te alla Scuola di Osserv. Aerea Marittima e poi, quale comandante, all'Aviazione per la R. Marina Alto Tirreno e, nel 1943, in Sicilia. In ausiliaria nel 1947, deceduto nel 1975.

DEL PRETE ALBERTO

Lucca 1896. Capitano del Genio, cugino di Carlo Del Prete, partecipò con Umberto Maddalena, nel 1927, con un S.62 alla Crociera dei Fiumi Europei, svoltasi nei Balcani, Russia, Scandinavia, Olanda, Svizzera, partendo da Sesto Calende rientrando un mese dopo. Fu con Ruggero Bonomi sull'S.55 ammarato sulla Senna per essere esposto al Salone Aeronautico di Parigi e poi, nel 1929, primo pilota sull'S.55 "5" del reparto speciale nella Crociera del Mediterraneo Orientale. Deceduto per incidente di volo il 3 settembre del 1930.

DE PINEDO FRANCESCO

Napoli 1890 - New York 1933. Fu ufficiale effettivo di Marina divenendo poi, nel 1917, pilota di idrovolanti, partecipando in zona operativa a numerose azioni. Alla fine della guerra poteva fregiarsi di tre Medaglie d'Argento. Nel 1923 passò all'Aeronautica come capitano di corvetta. Nel 1925, dopo il raid Sesto Calende-Melbourne-Tokyo-Roma, compiuto con l'S.16 ter "Gennariello", venne promosso colonnello e, nel 1927, al rientro dal periplo dell'Atlantico, oltre agli onori ricevuti in America ed in Italia, fu insignito a Zurigo della Medaglia d'Oro della Federazione Aeronautica Internazionale e, dall'Aeronautica Militare Italiana, promosso generale di brigata. Nel gennaio del 1928 divenne comandante della 3ª Zona Aerea organizzando, nello stesso anno, la prima Crociera del Mediterraneo che guidò da comandante. Nel novem-

bre Italo Balbo lo nominò Sottocapo di Stato Maggiore ed il re gli conferì il titolo di marchese. Nel marzo del 1929, generale di divisione aerea, organizzò la Crociera del Mediterraneo Orientale lasciando - forzatamente - ad altri il comando. Dopo l'ultima nomina, ci furono incomprensioni, invidie, voci diffamatorie e accuse tanto che, nell'estate dello stesso anno, lasciò l'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore e, nel novembre, fu nominato addetto aeronautico a Buenos Aires. Nell'ottobre del 1932 fu collocato in ausiliaria. Dimenticato dalle autorità ministeriali e dall'Aeronautica, il 2 settembre del 1933 nel tentativo di un raid New York-Bagdad, all'atto del decollo con l'aereo sovraccarico di carburante, cozzò contro la recinzione del campo e perse la vita nell'incendio dell'apparecchio. In Italia ebbe funerali di Stato e gli fu concessa la Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico alla memoria.

DESTRO BISOL MARIO

Trieste 1908. Arruolato in Aeronautica e brevettato R.T. nel 1927. 1° aviere, fu chiamato a Orbetello per un perfezionamento in previsione della Crociera Italia-Brasile ma partecipò poi a quella del Decennale, a bordo dell'I-LIPP. Promosso sergente al rientro, passò a Orbetello alla 2ª squadriglia B.M. Nel 1935 compì il volo, durato un mese, Roma-Shanghai sull'S.72 I-ABMO, per una missione in Cina, rientrando due anni dopo. Nel 1937 fu a Ciampino istruttore al volo cieco. Promosso maresciallo, fu in Spagna, nel 1939 in Albania e nel 1940 in Africa Orientale dove fu fatto prigioniero. Rientrò nel 1946. Richiamato nell'Aeronautica, passò nell'aviazione civile sino al congedo, nel 1968. Vive a Roma. È autore di un libro di memorie "Storia di un'avventura".

DE WITTEBERSKY IVO

Trieste 1905. Non ancora venten-

ne, si diplomò capitano di L.C. Nel 1924 entrò all'Accademia Aeronautica dove si distinse quale capo-corso "sciabola d'onore". Nel 1927 fu nominato sottotenente e l'anno dopo era pilota da caccia. Dal 1929 al 1931 fu istruttore alla Scuola di Caccia. Capitano nel 1932, partecipò nel 1933 alla Crociera del Decennale, come secondo del ten. col. Longo sull'I-LONG (Medaglia d'Oro al V.A.). Nel 1934, trasferito all'aviazione della Tripolitania al Comando Aeronautico e, nel 1936, nominato aiutante di volo del Comandante Aeron. della Libia. Nello stesso anno al Corso Normale, alla S.G.A. Nel 1938 assunse il comando del 47° Gruppo B.T. e, dal 1941/43, al 43° Stormo da Bomb.to. Sempre in Libia, con il grado di colonnello, morì in un incidente di volo il 24 maggio del 1943. Medaglia d'Argento al Valor Militare.

DOCIMO DOMENICO

Dall'idroscalo di Pola, con un S.55 si trovò all'appuntamento di Orbetello per partecipare alla Crociera del Mediterraneo Occidentale. Ancora nel 1929 fu ai comandi dell'S.55 "4" della 192ª squadriglia alla Crociera Orientale, con il grado di capitano. Fu co-pilota nell'ultimo volo del Do X a Cadimare.

DONADELLI RENATO

Nato a Vigasio (Verona). Tenente pilota nell'aviazione della Tripolitania. Medaglia d'Argento al Valor Militare. Con l'S.55 "4" del reparto speciale, quale capitano, partecipò alla seconda Crociera del Mediterraneo Orientale. Nel 1930/31 con l'I-DONA, nella Crociera Italia-Brasile, dovette ammarare in pieno oceano per avarie e ricongiungersi alle altre squadriglie il giorno dopo. Con il grado di maggiore, rimaneva a Rio, dopo la Crociera, per istruire gli aviatori brasiliani sugli S.55 acquistati da quel governo. Al rientro in Italia prese il comando

del Do X "Alessandro Guidoni" a Torre del Lago partecipando alle manovre del Tirreno, comando che tenne sino al 1934. Nel 1935 partecipava alla campagna in Africa Orientale e, nel 1936, trasferito al 31° Stormo da Bomb.to di cui in seguito assumeva il comando. Comandante nel 1939 del 5° Stormo d'Assalto, nel 1941 comandava l'aeroporto di Lonate Pozzolo. Nel 1942 com.te alla Scuola Piloti di Falconara e poi all'aeroporto di Cagliari. Nel 1943, sempre in Sardegna, diveniva com.te dell'Aviazione per la Marina. In ausiliaria nel 1949 con il grado di colonnello. Decedeva in Brasile nel 1967.

D'ORSO LUIGI

Palermo 1896 - Roma 1968. Entrò nell'aviazione nel 1917 e conseguì il brevetto di pilota d'idrovolante nel 1918, a Venezia. Maggiore pilota, ai comandi dell'S.55 I-SAAU "192-1" partecipò alla Crociera del Mediterraneo Orientale. Tenente colonnello nel 1933. Nel 1934 comandante dell'Aviazione Alto Tirreno, nel 1936 com.te del 10° Stormo. Nel 1940, trasferito al Com. Aeronautica dell'Africa Orientale, ne assumeva la carica di Capo di S.M. Prigioniero di guerra dal 1941 al 1945, al rientro fu al Comando dell'Aeronautica in Sardegna. In ausiliaria nel 1950 con il grado di generale D.A.

DRAGHELLI EMILIO

Ancona 1900 - Napoli 1965. Sottotenente macchinista, nel 1921 fu sui sommergibili e torpediniere. Nominato pilota nel 1924. Su un S.59 bis partecipò alla prima Crociera del Mediterraneo e, l'anno successivo, a quella del Mediterraneo Orientale su un S.55 e, ancora nella Crociera del 1930/31 Italia-Brasile, da capitano sull'I-DRAG (Medaglia d'Oro al V.A.). Nella Crociera del Decennale fu alla base di riserva di Julianehaab in Groenlandia. Nel 1934 fu all'aeroporto di Padova, nel 1935 al 21° Stormo e nel 1936 all'aeroporto di Centocelle. Al 41° Stormo nel

1939. Tenente colonnello nell'ultima guerra, fu comandante di gruppo da bombardamento, prodigandosi in azioni nel Mediterraneo. Medaglia d'Argento al Valor Militare. Nel 1942 al 45° Stormo "T" e nel 1943 com.te all'aeroporto di Ciampino. In ausiliaria, nel 1950, con il grado di generale B.A.

ESTERO EMILIO

Sergente maggiore montatore, per la Crociera del Decennale fu inviato negli Stati Uniti quale riserva. Partecipò al volo di ritorno sull'I-LEON.

FABBRINI REMO

Soci (AR) 1906. Specialista motorista, da Mirafiori fu trasferito a Orbetello. Nella Crociera del Decennale fu 1° aviere a bordo dell'I-LEON. Promosso sergente al rientro fu, nel 1935, addetto a Tripoli agli apparecchi di Balbo. Nel 1942 fu trasferito a Vicenza, dove veniva promosso ufficiale. Rientrato in Libia veniva richiesto a Verona e poi a Iesi. Procedendo nella carriera fu, da capitano, direttore del G.E.V. a Pisa e poi, da maggiore, alla Scuola di Guerra Aerea a Firenze. Vive a Partina (AR).

FERRAZZA DELIO

1° aviere motorista, di riserva nella Crociera Italia-Brasile raggiunse Bolama a bordo di uno degli apparecchi della Crociera.

FILIPPONI FLORIDO

1° aviere motorista, partecipò alla Crociera del Mediterraneo Orientale sull'S.55 "3" del reparto speciale e nella Crociera del Decennale sull'I-ROVI. Promosso sergente al rientro.

FIORI UMBERTO

Arezzo 1907 - Roma 1993. Dopo l'Istituto Tecnico di Firenze, nel 1924 fu ammesso all'Accademia Aeronautica, uscendone nel 1927 ufficiale in SPE. Pilota l'anno successivo, fu assegnato ad uno stormo da bombardamento. Da capitano, partecipò alla Crociera

del Decennale sull'I-GIOR (Medaglia d'Oro al V.A.). Comandante legionario in Spagna, fu nel 1937 al secondo posto nella gara Istres-Damasco-Parigi (Medaglia d'Argento al V.A.). Da maggiore, fu con Nannini al 12° Stormo da Bombardamento. Negli anni 1940/41, da tenente colonnello, fu comandante dell'idroscalo di Vigna di Valle dove, nell'estate del 1940, portò in volo l'ultimo S.55 di quella base. Da colonnello, è stato comandante di stormo a Rodi, Gela e Forlì. Dal 1951 al 1956 fu comandante dell'Accademia di Nisida. Nel 1960 Ispettore alle Telecomunicazioni ed Assistenza di Volo. Da generale di S.A. fu, nel 1962, Segretario Generale dell'A.M. In ausiliaria nel 1966.

FISICARO SEBASTIANO

Ferla (Siracusa) 1905-1985. Ufficiale di artiglieria, entrò poi nell'Aeronautica e conseguì il brevetto di pilota nel maggio del 1925. Istruttore di volo, ha partecipato da tenente alla Crociera Roma-Chicago, quale secondo di Alessandro Miglia (I-MIGL). Al rientro veniva promosso capitano e destinato in Libia, aiutante dello Stato Maggiore, dove raggiunse il grado di tenente colonnello. Si distinse dopo il 1940 in numerose missioni di volo (Medaglia d'Argento al V.M.). Fu comandante degli aeroporti di Furbara e, nel 1943, di Vigna di Valle. Aderì alla ANR e, congedandosi da colonnello, continuò a volare come istruttore negli Aeroclub di Roma e Catania.

FOIS LUIGI

Iglesias (Cagliari) 1903 - Atlantico 1931. Sergente maggiore motorista, fece parte dell'equipaggio dell'I-RECA, della squadriglia rossa, nella Crociera Italia-Brasile. A Bolama, alla partenza per la traversata dell'Atlantico, nella fase critica del decollo, l'S.55 ricadeva in acqua e nello sfascio dello scafo trovò la morte. Medaglia d'Oro al V.A.

FONTANA SANTO

Sergente montatore ha partecipato alla Crociera del Mediterraneo Orientale sull'S.55 I-SAAP "171-1". Nella Crociera Italia-Brasile fu tra gli specialisti della base di Bolama.

FRABETTI MARCELLO

Ferrara 1901-1934. Laureato in ingegneria industriale al Politecnico di Liegi, nel 1923. Entrato in Aeronautica nello stesso anno, fu nominato pilota l'anno successivo. È stato collaudatore di apparecchi sperimentali e ha partecipato, da tenente, alla Crociera del Decennale a fianco del capitano Vercelloni sull'I-VERC (Medaglia d'Oro al V.A.). Promosso capitano, decedeva per incidente di volo nel settembre 1934.

FRAILICH OTTAVIO

Casale Monferrato 1903-Tobruk 1940. Allievo ufficiale nel 1922, l'anno dopo era pilota ed assegnato ad un reparto di Caccia. Nel 1928 rimaneva gravemente ferito in un incidente di volo. Partecipava, da pari grado con il cap. Borghetti, alla Crociera del Decennale sull'I-BORG (Medaglia d'Oro al V.A.). Promosso maggiore, dal gennaio 1940 fu aiutante di volo del maresciallo Italo Balbo e con lui trovò la morte sull'S.79 nel cielo di Tobruk. Medaglia d'Argento al V. M.

FRANCIOLI FRANCESCO

Sergente maggiore marconista, prese parte alla Crociera Italia-Brasile sull'I-BAIS, prodigandosi alla radio nel forzato ammaraggio in pieno oceano. Promosso al rientro al grado superiore.

FRUSCIANTE ELIO

1° aviere marconista, prese parte alla Crociera del Decennale sull'I-ARAM. Promosso sergente al ritorno. Nel 1938 compì con i "Sorci Verdi" il volo Guidonia-Rio de Janeiro.

FUSCO ENRICO

Tenente pilota, con l'S.55 "170-5"

della squadriglia di Cadimare fece parte della Crociera del Mediterraneo Orientale in cui il suo apparecchio fu coinvolto in un incidente durante l'ammarraggio a Taranto, nella tappa di ritorno. Nel 1940 volava con il gruppo aerosiluranti con C.E. Buscaglia.

GADDA ERMINIO

Sergente maggiore motorista, facendo parte dell'equipaggio dell'I-VALL del gen. Valle e del cap. Biseo, fu con loro naufrago nel Mediterraneo durante gli allenamenti per la Crociera Italia-Brasile e poi, con gli stessi, nel volo transatlantico Roma-Rio de Janeiro.

GALLO LUIGI

Minturno (Latina) 1901 - Roma 1979. Ufficiale di Marina, nel 1921 entrò in Aeronautica subito alla sua costituzione conseguendo il brevetto di pilota nel 1924. Per le sue doti di navigatore, fu più volte pilota di alte personalità. Nel 1927 compì il primo raid Roma-Massaua su un S.59, distinguendosi poi nei voli nella colonia somala. Al rientro in patria fu assegnato a Vigna di Valle dove procedette ai collaudi comparativi di idrovolanti. Nel 1930 partecipò alla Crociera Italia-Brasile con l'I-BAIS con il quale dovette ammarare in pieno oceano (Med. d'Argento al V.A.). Da capitano, con l'I-GALL compì con la Crociera del Decennale la doppia traversata atlantica (Med. d'Oro al V.A.). Da maggiore, partecipò nel 1935 alla guerra di Spagna e a Maiorca fu comandante del reparto sino al 1937. Nel 1940/41 fu comandante del 9° Stormo da Bomb.to.

Dopo l'armistizio del 1943, da colonnello resse la Direzione Generale dell'Aviazione Civile e poi, da generale di B.A., quella della LAI. Morì in un incidente automobilistico sulla strada per Vigna di Valle, nel 1979.

GARDENGI PIO

Maggiore pilota, partecipò alla

Crociera del Mediterraneo Orientale. Capo Ufficio Stampa del Ministero dell'Aeronautica. Fu nella Crociera del Decennale in volo da Shediac a Chicago sull'I-BISE. Morì nel 1943 sotto un bombardamento.

GASPARRI OSTILIO

Sergente motorista, partecipò alla prima Crociera del Mediterraneo sull'S.59 bis del ten. Valdimiro e, da serg. magg., a quella del Mediterraneo Orientale sull'S.55 I-SAAU "192-2".

Nella Crociera Italia-Brasile fu sull'I-AGNE guadagnandosi il grado superiore. Nel 1932, quale maresciallo, fu capo motorista su un Do X.

GASPERINI FERRER

Nell'Aeronautica dal 1926, quale 1° aviere marconista partecipò alla Crociera del Decennale sull'I-TEUC. Promosso sergente al rientro, continuò nella carriera militare. Maresciallo su aerei da bombardamento nell'ultima guerra, fu poi a Napoli Capo Servizio alla stazione di controllo dell'aeroporto militare. 1909-1992.

GENUA ANGELO

Tenente pilota, nella Crociera del Mediterraneo Occidentale fu ai comandi di uno degli otto S.55 provenienti da Pola.

GHIDELLI VITTORIO

1° aviere montatore, fu di riserva sino a Bolama nella Crociera Italia-Brasile e, successivamente, partecipò a quella del Decennale sull'I-BISE sino a Reykjavik.

GIACOMINO GUGLIELMO

Sergente pilota, fu secondo sull'S.55 "191-2" del ten. Sordi della squadriglia di Brindisi nella Crociera del Mediterraneo Orientale.

GILARDI GIUSEPPE

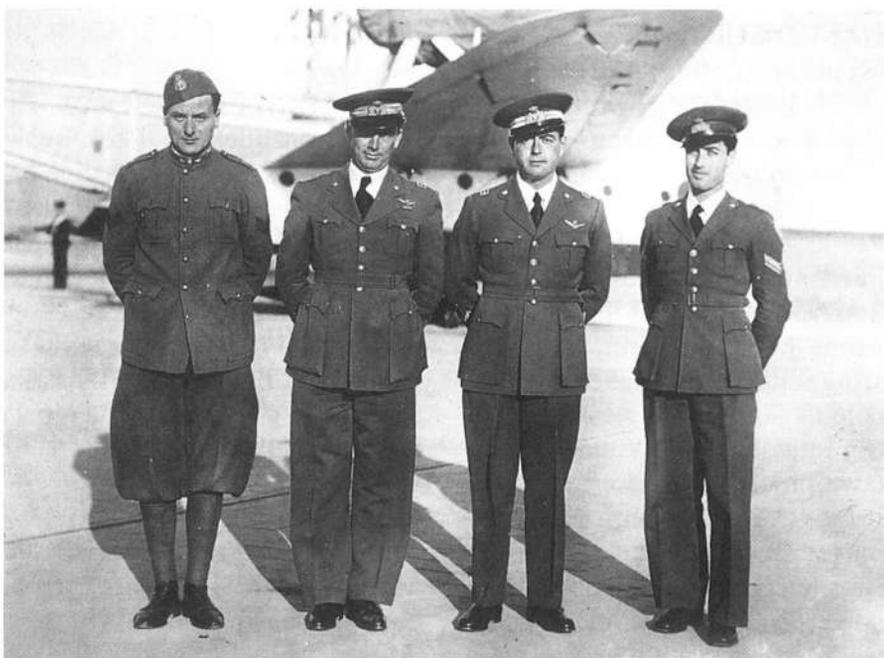
Sergente, secondo pilota sull'S.55 I-SAAP della 171ª squadriglia di Cadimare nella Crociera del Mediterraneo Orientale.



CROCIERA DEL DECENNALE

SQUADRIGLIA ROSSA CERCHIATA

Idrovolante I-DINI
(incidentato ad Amsterdam)
cap. pilota Mario Baldini
ten. pilota Amelio Novelli
serg. mot. Ugo Quintavalle
serg. R.T. Demetrio Jaria



Idrovolante I-LEON
cap. pilota Leonello Leone
ten. pilota Secondo Revetria
serg. R.T. Pasquale D'Amora
1° av. mot. Remo Fabbrini



Idrovolante I-TEUC
cap. pilota Giuseppe Teucci
cap. pilota Luigi Marini
1° av. mot. Vincenzo Romeo
1° av. R.T. Ferrer Gasperini

GIORDANO GENNARO

Isola di Capo Rizzuto 1899 - Roma 1979. Ha partecipato alla guerra nel 1918 come ufficiale di artiglieria. Trasferito nell'Aeronautica nel 1923, prese parte a varie manifestazioni aeree e ad un volo Roma-Mogadiscio. Nel 1929 prese parte alla Crociera del Mediterraneo Orientale, quale secondo al tenente Miglia. Nel 1932 vinse la Coppa Bibescu, gara aviatoria italo-rumena. Nel 1933, con il grado di capitano, guidò l'I-GIOR da Orbetello a Chicago sino all'ammarraggio alle foci del Tevere. Promosso maggiore, fu sino al 1936 a Orbetello. Nel 1937, da ten.colonnello, fu combattente in Spagna. Nel 1938 fu inviato in Missione Speciale Oltremare rientrando un anno dopo. Nel 1939, fu istruttore presso l'aeroporto di Ciampino, dove comandava i "Sorci Verdi" alla Scuola Alti Studi. Nel 1942 assunse il comando del Centro Sperimentale Armamento presso l'aeroporto di Furbara (Roma). In ausiliaria nel 1955 con il grado di generale di S.A.

GIORGELLI CARLO

1° aviere marconista, prese parte alla Crociera Italia-Brasile sull'I-DRAG guadagnandosi i gradi di sergente.

GIROTTO AMEDEO

Villorba (TV) 1907. 1° aviere motorista, fu nella Crociera Italia-Brasile a bordo dell'I-BAIS e, nell'ammarraggio per avaria nell'oceano, si prodigò nel vano tentativo di riparare i danni. Promosso sergente per merito. A Rodi fu motorista sul velivolo del Governatore. Continuò nella carriera sino al grado di mar.llo per divenire collaudatore alle Industrie Reggiane e passare, in seguito, alla LAI e Alitalia. Vive a Preganziol (TV).

GIULINI DAVIDE

Scilla (RC) 1899 - Padova 1977. Nell'Aeronautica dal 1917 con il brevetto di radiotelegrafista, nel 1920 fece parte della squadriglia

di dirigibili. Nel 1928 partecipò alla prima Crociera di massa, per essere presente poi, quale sergente marconista, alla Crociera Italia-Brasile sull'I-MARI (Medaglia d'Argento al V.A.) e, da sergente maggiore, alla Crociera del Decennale sull'I-BISE. Promosso al rientro a maresciallo. Nel 1934 fu con Lombardi e Mazzotti sull'I-S.71 RAID nel volo Roma-Buenos Aires che si interruppe a Fortaleza, sulla costa brasiliana. Partecipò nel 1935 alla conquista dell'Abissinia, nel 1936 alla guerra di Spagna e nel 1937 alla corsa Istres-Damasco-Parigi. Fu poi ancora, nel 1940, in AOI dove fu fatto prigioniero. Nel 1946 fu alla Sez. Telecomunicaz. del 2° ZAT e poi comandante del gruppo. Chiuse la carriera con il grado di maggiore.

GREGORI UBALDO

Sergente marconista, partecipò alla Crociera Italia-Brasile sull'I-DONA prodigandosi alla radio durante l'ammarraggio forzato in pieno oceano per avarie. Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico.

GUASCONI GUASCONE

La Spezia 1897 - Orbetello 1932. Imbarcato come ufficiale di Marina sulle navi dal 1917 al 1923. Nel 1925 fu con Maddalena pilota di uno dei due M.24 bis nella Crociera del Nord-Europa, dal settembre al novembre. Atterrò accidentalmente al rientro sulle nevi dello Spluga. Da maggiore, su un S.59 bis, volò - quale gregario - a fianco dell'I-S.62 del generale De Pinedo nella pattuglia comando della Crociera del Mediterraneo Occidentale. Nel 1930 fu prescelto per organizzare la base di Kenitra per la Crociera Italia-Brasile e poi nominato comandante in seconda a Orbetello. Morì per un incidente nel 1932, nella stessa laguna, durante il collaudo di un S.55.

IGNACCOLO GIOVANNI

Da sottotenente, partecipò alle

due Crociere del Mediterraneo: con la 184^a squadriglia di Augusta alla prima Crociera Occidentale quale sottotenente pilota su un S.59 bis e, ai comandi dell'I-S.55 "192-2", a quella Orientale. Con il grado di generale di B.A. moriva a Catania nel 1996.

ILARI ERALDO

Rimini 1897 - 1972. Ufficiale del Genio, pilota di pallone e di dirigibile nel 1916, compì numerosi voli durante la guerra e negli anni seguenti. Partecipò con Valle a diverse gare di pallone nella Gordon Bennet. Maggiore pilota, prendeva parte alla Crociera del Mediterraneo Orientale sull'I-S.55 I-SAAQ. Nei primi mesi del 1930, da tenente colonnello, con Cagna e Calò Carducci si recò a Bolama per eseguire le verifiche di decollo a pieno carico per la progettata Crociera atlantica e poi, fu capo della base africana. Con lo stesso incarico e con il grado di colonnello, fu a Shoal Harbour (Terranova) per la Crociera del Decennale. Nel 1939, da generale, fu Capo di Stato Maggiore con Valle e poi al comando della 4^a Zona Aerea di Bari nelle operazioni di guerra contro la Grecia. Nel 1943 divenne Sottocapo di S.M. agli armamenti, sino all'armistizio. Nel dopoguerra fu consulente alla Macchi. In ausiliaria con il grado di generale S.A.

IMBASTARI ERCOLE

Genzano (Roma) 1898 - Atlantico 1931. Sergente maggiore marconista, fece parte dell'equipaggio dell'I-BOER nella Crociera Italia-Brasile. A Bolama, nell'incendio dell'apparecchio durante il decollo per la traversata atlantica, perdeva la vita con i compagni del volo. Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico.

JARIA DEMETRIO

Gallia (RC) 1907 - Atlantico 1938. Sergente marconista, istruttore alla Scuola Specialisti di Capodichino, nella Crociera del Decennale fu

sull'I-DINI, incidentatosi all'amaraggio del primo scalo di Amsterdam. Fu transatlantico sull'I-LAMA Cant Z 506B con il capitano Stoppani, da Cadice a Caravelas, conquistando il record della traversata. Nel volo di ritorno del 2 febbraio 1938, nell'incidente dell'idrovolante perdeva la vita con tre altri uomini dell'equipaggio. Salvo il solo Stoppani.

KLINGER LUIGI

Ancona 1904. Allievo della Regia Aeronautica, divenne osservatore d'aeroplano nel 1926, sottotenente in SPE e pilota militare nel 1928. Nel 1930 partecipò all'organizzazione della base di Kenitra nella Crociera Italia-Brasile. Capitano nel 1932, ebbe il suo nome italianizzato in "Clinger" come il regime fascista imponeva. Partecipò alla Crociera del Decennale sull'I-GALL, come secondo pilota. Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico. Partecipava alla competizione Istres-Damasco-Parigi (Med. d'Argento al V.A.). Nel luglio del 1940, ten.colonnello, comandante di una squadriglia di S.75, si meritava una seconda Medaglia d'Argento al V.A. Chiuse nel 1948 la sua carriera militare con il grado di generale di D.A. Vive a Roma.

LA BANCA ARTURO

Sergente montatore, partecipò alla Crociera del Mediterraneo Orientale sull'S.55 I-NACE. Nel 1930, quale riserva, seguì la Crociera Italia-Brasile sino a Bolama sull'I-BAIS. Nella Crociera del Decennale raggiunse Cartwright con la nave *Alice* e poi New York con l'I-GALL. Compì il volo di ritorno sull'I-GIOR. Promosso maresciallo, proseguì la carriera militare a Orbetello partecipando alla guerra, dal 1940 al 44, nella ricognizione marittima. Nava Siri 1905 - Orbetello 1987.

LANDI LEO

1° aviere montatore, aggregato sull'I-DINI, nella Crociera del Decennale fu coinvolto nell'incidente

occorso all'idrovolante nell'amaraggio al primo scalo di Amsterdam.

LEONE ERNESTO

1° aviere motorista, prese parte alla Crociera del Decennale a bordo dell'I-BORG. Promosso sergente al rientro.

LEONE LEONELLO

Lerici (La Spezia) 1902 - 1984. Capitano di L.C., poi guardiamarina su cacciatorpediniere. Conseguì il brevetto di pilota nel 1926 a Portorose. Distintosi nei reparti d'impiego, fu scelto per la Crociera Italia-Brasile quale secondo sull'I-DRAG. Nel 1932 fu pilota del Do X "Maddalena". Promosso capitano, partecipò quale comandante sull'I-LEON alla Crociera Orbetello-Chicago-Roma. Al rientro fu promosso maggiore. Dal dicembre 1935 fu, tenente colonnello, comandante dell'88° Gruppo ACM di Vigna di Valle e poi a Centocelle. Nel 1940 fu Capo di S.M. presso il Comando Aeronautico della Sardegna. Nel 1943, nei ranghi dell'Aviazione Cobelligerante, partecipò a diverse missioni. Nel 1947 fu direttore alla Direz. Gen. Armi e Munizioni. Nel 1956, con il grado di generale di S.A., fu all'Ufficio del Segretario Generale. In ausiliaria nel 1958.

LETTINI PIETRO

Trani 1905. In aviazione in età giovanissima, passato sottufficiale con il grado di sergente maggiore motorista, partecipava sull'I-MIGL alla Crociera del Decennale meritandosi la Medaglia d'Argento al V.A. Proseguì nella carriera e partecipò all'ultima guerra, congelandosi da maresciallo di 1ª classe. Vive a Palese Macchia (BA).

LIOTTA AURELIO

S. Agata (Messina) 1886. Fu in Libia con i bersaglieri, conseguì il brevetto di pilota nel 1916, fu alle scuole di Cameri e di Venaria Reale e poi in Albania. Comandò, dopo la guerra, il 1° Raggrup. Caccia

e poi il 7° Stormo da Bombardamento. Da colonnello, fu con Del Prete sull'S.55 N°5 nella Crociera del Mediterraneo Orientale con funzioni ispettive. Ricoprì le cariche di ispettore dell'aviazione da turismo e fu poi direttore della Rivista Aeronautica. Divenne presidente della Commissione Aeroporti e nel 1935, generale di Divisione Aerea, fu al comando della 3ª Zona Aerea.

LIPPI ANTONIO

Torremaggiore (Foggia) 1900 - 1984. Capitano di L.C., fu guardiamarina nel 1921, passando nel 1924 a disposizione della Aeronautica, brevettandosi idrovolantista nel 1925. Partecipò alla Crociera del Mediterraneo Occidentale su un S.59 bis. Dal 1930 al 1932 prestò servizio presso il Reparto Alta Velocità di Desenzano di cui fu uno dei più veloci piloti. Con l'S.55 I-LIPP prese parte alla Crociera del Decennale, con il grado di capitano (Medaglia d'Oro al V.A.). Da maggiore, partecipò nel 1937 alla competizione Istres-Damasco-Parigi incidentandosi al decollo di Damasco (Medaglia d'Argento al V.A.). Nel 1942 al 32° Stormo Aerosiluranti, nel 1943 Capo di Stato Maggiore nel Comando SAS e nel 1944 al Comando Raggrup. B.T. Nel 1947 assunse la carica di direttore della Direz. Gen. Armi e Munizioni. Generale di Divisione Aerea fu Ispettore dell'Aviazione per la Marina. In ausiliaria nel 1958.

LONGO ULISSE

Brescia 1894 - Roma 1970. Diplomatosi capitano di L.C. fu, nel 1916, ufficiale di Marina. Durante la guerra divenne, nel 1918, pilota di idrovolanti. Nel 1924 fu istruttore nell'aviazione spagnola dove ebbe come allievo Ramon Franco. Partecipò alla campagna ispanomarcchina e poi addeetto aeronautico a Madrid. Nel 1930 passò ad Orbetello quale comandante in seconda. Con il grado di maggiore, partecipò alla Crociera Italia-Bra-

sile (Medaglia d'Oro al V.A.) e nel 1933 alla Crociera del Decennale, al comando dell'I-LONG. Al rientro fu promosso colonnello. Fu adde-
tato aeronautico per l'America del Sud sino allo scoppio della guerra. Rientrato in Italia, nel 1940 fu comandante dell'aviazione dell'Egeo (Medaglia d'Argento al Valor Militare). Dopo l'armistizio organizzò la resistenza ed alla fine del conflitto si congedò da generale di Divisione Aerea.

MADDALENA UMBERTO

Bottreghe (Rovigo) 1894 - Cielo del Tirreno 1931. Dopo il diploma di capitano di L.C. iniziò la vita marinara sui velieri superando drammatiche avventure di mare. Durante la prima guerra mondiale fu pilota della Marina, meritandosi tre Medaglie d'Argento al V.M. Nel dopoguerra intraprese importanti viaggi dimostrativi nel Nord-Europa per conto dell'industria aeronautica italiana. Nel 1925 fu comandante della spedizione del circuito del Baltico raggiungendo Leningrado ma al rientro naufragò sulle nevi dello Spluga. Nel 1926 inaugurò la linea civile Brindisi-Atene-Istanbul. Nell'ottobre del 1927 organizzò ed effettuò una Crociera di circa 10.000 chilometri da Sesto Calende all'Europa Orientale fino al Mar Nero, il Volga, Mosca, Leningrado, Helsinki, Stoccolma, Amsterdam, Roma, con un S.62. Nel 1928, quale maggiore, gli fu affidata l'organizzazione della base di Los Alcazares per la Crociera del Mediterraneo Occidentale e, al momento dell'arrivo dei croceristi, fu richiamato in patria per organizzare i soccorsi ai naufraghi dell'aeronave "ITALIA", schiantatasi e scomparsa al Polo Nord. Con il compagno Cagna riuscì ad individuare la "tenda rossa" ed a lanciare i primi soccorsi. Nel 1930 fu nominato comandante del 93° Gruppo ad Orbetello. Con Fausto Cecconi conquistò il primato mondiale di durata e distanza in circuito chiuso. Nello stesso anno organizzò la Crociera

Italia-Brasile a cui egli stesso partecipò con l'I-MADD (Medaglia d'Oro al V.A.). Dopo il rientro dalla Crociera, il 19 marzo del 1931, con lo stesso equipaggio, Cecconi e Damonte, nel trasferire l'S.64 bis da Milano a Montecelio per l'imminente tentativo del primato mondiale sino a Cuba o addirittura in Messico, l'apparecchio si disintegrò nel cielo di Marina di Pisa e, mentre i corpi dei due compagni caddero in mare con i frammenti dell'aereo, il corpo di Maddalena non fu mai ritrovato.

MAESTRI

Sergente pilota, fu secondo del ten. Sordi sull'S.55 "191-4" della squadriglia di Brindisi nella Crociera del Mediterraneo Orientale.

MANARA IGINIO

1° aviere motorista, partecipò alla Crociera del Decennale sull'I-BIAN. Promosso sergente al rientro.

MANCINELLI FRANCESCO

1° aviere montatore, di riserva nella Crociera Italia-Brasile, iniziò la sua opera già a Maiorca nelle riparazioni all'I-DINI incidentatosi in quell'ammarraggio. Fu poi alla base di Bolama ed ancora di riserva nella Crociera del Decennale dove compì, da New York, il volo di ritorno a bordo dell'I-RECA. Passato ufficiale, fu nel 1941 sottotenente categoria montatori alla Direzione Costruzioni e, nel 1943, al Ministero dell'Aeronautica Direzione Costruzioni. Proseguì nella carriera sino al grado di tenente colonnello. In ausiliaria nel 1962. Moriva a Sutri nel 1995.

MANCINI FRANCESCO

1° aviere marconista, prese parte alla Crociera del Mediterraneo Orientale sull'S.55 I-SAAW "N° 1" e, da sergente maggiore, alla Crociera Italia-Brasile sull'I-RECA incidentatosi a Bolama.

MANSANI ROLANDO

Pontedera 1908. 1° aviere motori-

sta, prese parte alla Crociera del Decennale sull'I-VERC. Promosso sergente, proseguì nella carriera. Fu sul fronte francese e russo. A Bari, nel 1943, fece parte del corpo italiano aggregato agli americani. Fu sino al 1964 maresciallo capo motorista al 98° Gruppo di Pisa. Vive a Empoli.

MARESCALCHI LUIGI

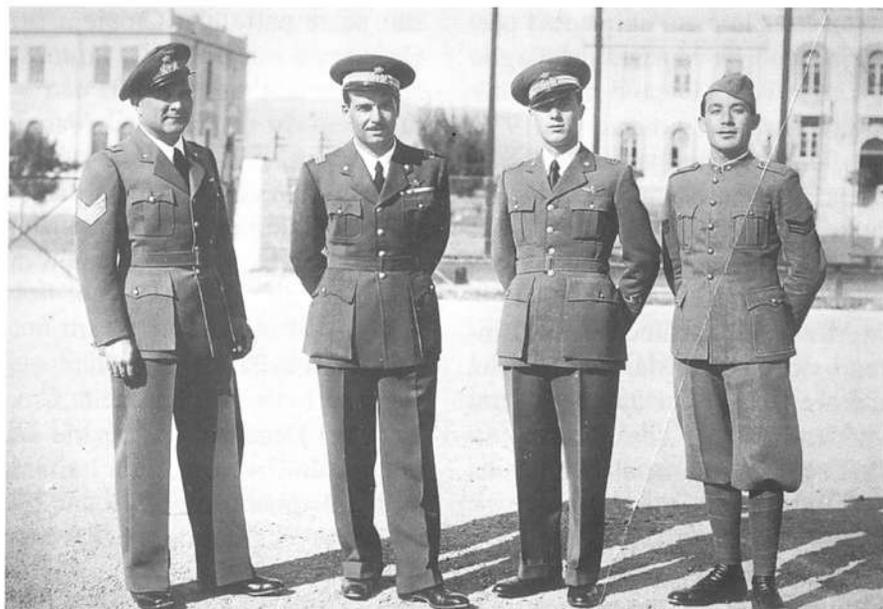
Ingegnere aeronautico, nella Crociera del Decennale fece parte dei tecnici dell'Aeronautica italiana agli scali americani. Fu su un S.55 da New York a Shediac.

MARIANETTI GIUSEPPE

Sergente, secondo pilota dell'S.55 "191-4" della squadriglia di Brindisi alla Crociera del Mediterraneo Orientale con il tenente Agnati.

MARINI GIUSEPPE

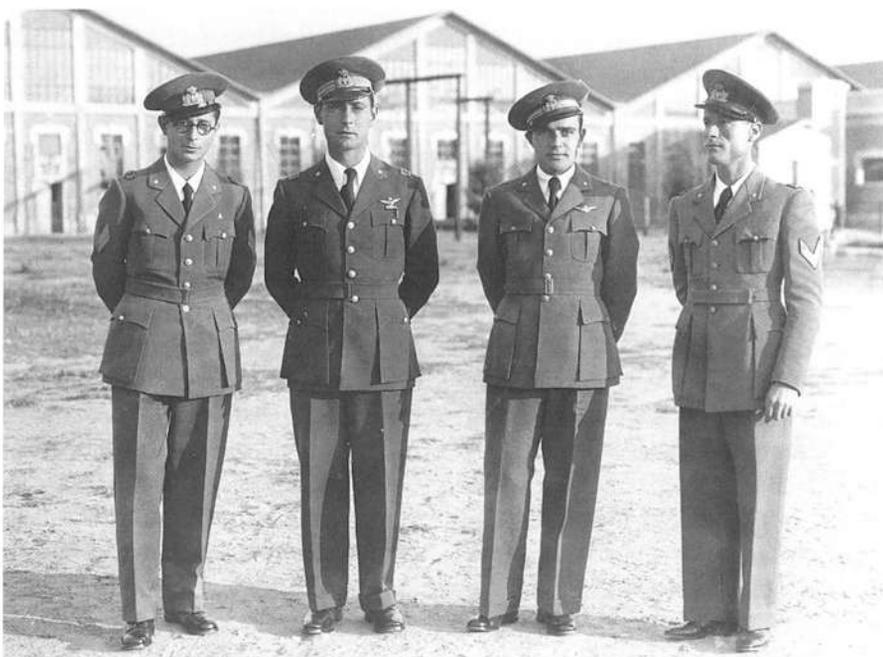
Torre Annunziata (Napoli) 1897-Brescia 1974. Diplomatosi capitano di L.C., fu in guerra ufficiale di Marina, poi osservatore d'aeroplano, guadagnandosi una Medaglia d'Argento al V.M. e divenendo pilota nel 1918. Nel dopoguerra fu nella Marina mercantile attraversando più volte l'Atlantico. Fu salvatore di naufraghi ed egli stesso superstite di un naufragio. Tornò in Aeronautica nel 1924 al comando di una squadriglia di idrovolanti. Partecipò, con un S.59 bis, alla prima Crociera del Mediterraneo del 1928. Fu secondo pilota sull'S.55 I-SAAQ nella Crociera del Mediterraneo Orientale del 1929, classificandosi primo nella Coppa De Pinedo. Nella Crociera Italia-Brasile ebbe i comandi dell'I-MARI e la promozione a maggiore. Nella Crociera del Decennale ebbe l'incarico di osservatore sulla baleniera *Daily Chronicle*. Al ritorno, passava al 30° Stormo e nel 1936 fu incaricato delle funzioni di Sottocapo di S.M. del 4° ZAT. Nel 1937 fu comandante dell'Aviazione Jonio e Basso Adriatico. Nel 1941 fu Capo di S.M. del 4° ZAT. In ausiliaria nel 1950 con il grado di generale B.A.



CROCIERA DEL DECENNALE

SQUADRIGLIA BIANCA STELLATA

Idrovolante I-GIOR
cap. pilota Gennaro Giordano
cap. pilota Umberto Fiori
serg. R.T. Vittorio Viotti
1° av. mot. Gaetano Negro



Idrovolante I-NAPO
cap. pilota Silvio Napoli
ten. pilota Francesco Sarlo
serg. mot. Francesco De Donno
serg. R.T. Giuseppe Virgilio



Idrovolante I-VERC
cap. pilota Alessandro Vercelloni
cap. pilota Marcello Frabetti
1° av. mot. Rolando Mansani
1° av. R.T. Ottavio Murolo

MARINI LUIGI

Pistoia 1902 - 1972. Nel 1924 conseguì il brevetto di pilota per idrovolanti e la nomina a sottotenente. Prestò servizio presso reparti d'impiego partecipando a lanci sperimentali catapultati. Da capitano ha partecipato, quale secondo, alla Crociera del Decennale con l'idrovolante I-TEUC (Medaglia d'Oro al V.A.). Partecipò alla seconda guerra mondiale operando nei cieli d'Africa e di Grecia. Fu poi istruttore alla Scuola di Pilotaggio e l'8 settembre, a Reggio Emilia, comandante di quel campo, fu fatto prigioniero riuscendo a sottrarsi alla deportazione. Dal 1952 al 1953, da colonnello, fu comandante dell'aeroporto di Vigna di Valle. Nel 1954 fu al Centro Tecnico Add.vo D.A.T. a Latina e nel 1956 collocato in ausiliaria e richiamato, nello stesso anno, quale comandante dello stesso Ente. Congedato nel 1959 con il grado di generale di B.A.

MARRAMA GOFFREDO

Corfino (Aquila) 1903 - Napoli 1981. Frequentò l'Istituto Tecnico dell'Aquila ed assolse il servizio militare come ufficiale di fanteria. Nel 1924 entrava in Aeronautica conseguendo la nomina di pilota militare di idrovolanti. Nel 1926 veniva assegnato ai reparti d'impiego e nel 1933, quale tenente, partecipò alla Crociera del Decennale come secondo pilota sull'I-QUES. Al rientro fu promosso capitano e destinato all'Aviazione Alto Tirreno. Nel 1937 trasferito al 31° Stormo da Bomb.to. Comandante all'Aviazione Basso Tirreno, nel 1939 ne assunse il comando. Nel 1940 a Bari al Comando 4° ZAT, nel 1941 al 35° Stormo Bomb.to sino al 1943, trasferito al Comando 4° Squadriglia Aerea e poi allo S.M., R.A. Nel 1945 al Comando Nucleo Aeronautica Campania e nel 1946 al Comando Nucleo 3° ZAT dove assunse la carica di Capo di S.M. sino al 1947, per divenire coman-

dante del Presidio Reg. Aerea di Napoli. Da colonnello, fu comandante in seconda, dal 1949 al 1951, della Accademia Aeronautica. Da generale, fu Direttore Generale del Personale e nel 1953 comandante all'Aerobrigata Trasporti. In ausiliaria nel 1963.

MARTINELLI SPARTACO

1° aviere marconista, partecipò alla Crociera del Decennale sull'I-ROVI. Promosso sergente, proseguì nella carriera congedandosi da sottotenente.

MASCIOLI TITO

Benevento 1909. 1° aviere marconista, prese parte alla Crociera Italia-Brasile sull'I-CALO guadagnandosi i gradi di sergente ed ancora, nel 1933, trasvolò l'Atlantico con l'S.55 X di Calò Carducci nella Crociera del Decennale dove veniva promosso al grado superiore. Proseguì nella carriera sino a maresciallo. Congedatosi, si trasferì in Brasile.

MASTRONARDO ANGELO

1° aviere motorista, prese parte alla Crociera del Decennale sull'I-LIPP. Promosso sergente al rientro.

MAUGERI

Sergente pilota, partecipò alla prima Crociera del Mediterraneo Occidentale con uno degli S.55 di Vigna di Valle.

MAUGERI GIUSEPPE

Sergente maggiore motorista, partecipò alla Crociera Italia-Brasile sull'I-DINI del ten. Cannistracci. Nel 1933, nella seconda Crociera, fu alla base di Chicago.

MIGLIA ALESSANDRO

Susa 1900 - Mediterraneo 1939. Capitano di L.C., dopo aver navigato su velieri e piroscafi divenne ufficiale di Marina e fu imbarcato sui sommergibili. Nel 1923 entrò nell'Aeronautica e nominato pilota nel 1924. Solista nella Crociera del Mediterraneo Occidentale su

un S.59 bis, fu ai comandi di un S.55 "171-3" nella Crociera del 1929 e, con il capitano Marini sull'I-MARI, nella trasvolata atlantica Italia-Brasile (Medaglia d'Oro al V.A.). Infine partecipò alla Crociera del Decennale sul suo I-MIGL. Dopo la Crociera fu trasferito all'aeroporto di Merha e nel 1936 al 15° Stormo da Bomb.to, per passare, nel 1938, al 1° Gruppo Aviazione Coloniale quale com.te. Da colonnello, il 27 aprile 1939, in un volo con l'S.79 MM 21157 da Tripoli a Tobruk, l'aereo scomparve in mare. Con lui trovò la morte il suo secondo, col. Calò Carducci.

MONDO FEDERICO

Maresciallo pilota della squadriglia di Cadimare, comandò l'S.55 "174-4" nella Crociera del Mediterraneo Orientale. Divenuto tenente, si guadagnò una prima Medaglia d'Argento al Valor Militare nel 1940, ammarando in un mare agitato per salvare l'equipaggio di un aereo terrestre.

Una seconda medaglia gli fu concessa, nel 1942, per i numerosi voli di collegamento con il Nord-Africa su rotte nemiche, in uno dei quali, con l'apparecchio in fiamme, ammarò salvando i passeggeri.

MORETTI ALDO

La Spezia 1908 - Orbetello 1965. 1° aviere motorista, fu a Orbetello curatore dei motori degli S.55 partecipanti alle Crociere 1928/33. Nella Crociera del Decennale fu di riserva in America compiendo il volo di ritorno sull'I-PELL. Promosso sergente, continuò nella carriera e, con il grado di maresciallo, fu nel 1938 al servizio in vari reparti e nel 1942 alla Sezione Volo all'Ambasciata di Berlino. Nel 1944 aderì alla RSI. Nel 1951/52 a Cadimare, dal 1952/54 alla Scuola di Guerra di Firenze, dal 1954/58 a Capodichino, dal 1958 al 1964 a Grosseto e dal 1964 alla morte, al Comando Aeronautico di Orbetello.

MORETTI FAUSTO

Sergente pilota, fu con un S.59 bis alla prima Crociera del Mediterraneo e con l'S.55 "192-4" in quella del Mediterraneo Orientale. Da maresciallo si guadagnò, nella guerra 1940/43, una Medaglia d'Argento al Valor Militare per le molteplici azioni nel cielo del Mediterraneo.

MORETTI IRENEO

Castellucchio (Mantova) 1904 - Mediterraneo 1942. Arruolatosi nella Marina nel 1923, ha frequentato il corso di pilota brevettandosi l'anno dopo. Con il grado di sergente maggiore partecipò, nel 1928, alla prima Crociera del Mediterraneo su un S.55 e, nella Crociera del 1929, quale secondo con il colonnello Collalti. Nella trasvolata Italia-Brasile fu sempre secondo sull'I-CALO (Medaglia d'Oro al V.A.). Nella Crociera del Decennale, da maresciallo, fu secondo pilota dell'I-BIAN. Fu il solo sottufficiale pilota a partecipare alle due ultime Crociere. Al ritorno dagli Stati Uniti fu promosso sottotenente. Dopo la Crociera fu allo Stormo Sperimentale B.M. di Orbetello sino al 1936, trasferito al 31° Stormo Bomb.to e, nel 1937, al 9° Stormo. Nel 1938 fu alla Scuola Volo Senza Visibilità. Negli anni 1939/40, con il grado di capitano, partecipò con la LATI ai voli della linea aerea civile Italia-Brasile. Allo scoppio della guerra comandò una squadriglia da bombardamento perdendo la vita in una azione su Gibilterra. Medaglia d'Argento al V.M.

MOSCONE EMANUELE

Capitano pilota, fu secondo del ten. Biseo sull'S.55 "N° 3" del reparto speciale nella Crociera del Mediterraneo Orientale.

MUROLO OTTAVIO

1° aviere marconista, partecipò alla Crociera del Decennale facendo parte dell'equipaggio dell'I-VERC. Al rientro fu promosso sergente meritandosi inoltre la

Medaglia d'Argento al V.A. Proseguì nella carriera sino a maresciallo.

MUZI UGO

1° aviere motorista, fece parte dell'equipaggio dell'I-RECA nella Crociera del Decennale. Promosso sergente al rientro.

NANNI BENIAMINO

Sergente pilota, quale secondo del sottotenente Carrà, prese parte alla Crociera del Mediterraneo Orientale sull'S.55 "190-5" proveniente da Brindisi. Da maresciallo, nel 1936 in Somalia si prodigò in numerose azioni belliche meritandosi una Medaglia d'Argento al Valor Militare. Una seconda d'Argento gli veniva conferita nel 1938. Passato negli aerosiluranti si meritava, nel 1941, una terza Medaglia d'Argento per le azioni belliche sul Mediterraneo.

NANNINI UMBERTO

Traversetolo (Parma) 1900 - Roma 1978. Volontario di guerra, passò poi alla Scuola Allievi Ufficiali Aviatori di Montecelio dove fu nominato ufficiale con brevetto di pilota. Promosso capitano, nel 1927 venne incaricato dal Ministero di organizzare la prima scuola di volo a vela, di cui divenne il comandante sino al 1930 passando poi al Centro Sperimentale di Montecelio e, nel 1931, alla scuola di Navigazione Aerea d'Alto Mare di Orbetello. Fu uno dei venticinque comandanti degli S.55 X della Crociera del Decennale con l'I-NANN, guadagnandosi al rientro il grado superiore. Nell'ottobre del 1933 prese il comando dell'88° Gruppo a Vigna di Valle sino al giugno del 1934 dove, con l'aliante "Biancone", su quel campo di volo conquistava il primato italiano di durata. A Roma assumeva servizio al Ministero dell'Aeronautica Ispettorato Scuole. Fu colonnello comandante del 12° Stormo da bombardamento. Nel 1940 assunse il comando del 46° Stor-

mo di Pisa San Giusto. Medaglia d'Argento al V.M. Nel 1941 fu addetto aeronautico presso la R. Legazione d'Italia a Budapest. Nel 1943 aderì alla ANR quale ispettore dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana per l'Europa Orientale. Nel dopoguerra contribuì alla rinascita del volo a vela in Italia, nella sua qualità di presidente della commissione per il volo a vela in seno all'A.C.d'I. In ausiliaria nel 1957 con il grado di generale di B.A. continuò l'attività nel campo del volo a vela e giornalistico.

NAPOLI SILVIO

Reggio Calabria 1902 - Roma 1961. Entrato in Aeronautica nel 1925, già sottotenente di artiglieria, dopo il brevetto di pilota fu destinato a squadriglie di Caccia. Ha partecipato a tutte le Crociere aeree: nel Mediterraneo Occidentale con un S.59 bis e, ai comandi di un S.55, in quella Orientale. Nella Crociera Italia-Brasile sull'I-AGNE. Da capitano, fu nel 1933 ai comandi dell'I-NAPO nella Crociera nord-atlantica, dopo la quale fu promosso maggiore e assunse il comando del 46° Gruppo del 14° Stormo a Ferrara. Tenente colonnello, fu a Tripoli direttore dei servizi aeroportuali, promosso al grado superiore passò al 15° Stormo da Bomb.to (Med. d'Argento al V.M. sul campo). Nel 1943 divenne Capo della Divisione Difesa dello Stato Maggiore. Postosi in aspettativa, riprese il servizio nel 1947 con l'incarico di Capo del 1° Rep. Operazioni dello S.M. facente funzioni di Sottocapo di S.M. Negli anni 1952/54 fu Ispettore delle Telecomunicazioni. Nel 1955 Capo Gabinetto del Ministero della Difesa, nel 1958 con il grado di generale di S.A. fu Capo di S.M. sino al 1961. Moriva a Roma nello stesso anno.

NEGRO GAETANO

1° aviere motorista, partecipò alla Crociera del Decennale sull'I-GIOR. Promosso sergente al rientro.

NENCINI WALTER

Sergente maggiore fotografo, seguì la Crociera del Decennale nelle tappe americane e fu a bordo dell'I-QUES nel volo di ritorno sino a Roma.

NENSI FELICE

Sergente motorista, sull'I-BOER con l'omonimo capitano, il tenente Barbicinti ed il sergente maggiore Imbastari. Perdeva la vita con loro nell'incendio dell'idrovolante al decollo da Bolama per la traversata dell'Atlantico nella Crociera Italia-Brasile. Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico. A Malcesine, nella frazione di Cassone (Verona), è ricordato sul monumento dei caduti di guerra. 1903-1931.

NICOLETTI ALTIMANI ADEMARO

Livorno 1903 - Rodi 1940. Entrato ventenne nell'Aeronautica divenne pilota militare nel 1924. Dalla squadriglia Caccia fu poi assegnato alla scuola di Navigazione Aerea d'Alto Mare ad Orbetello. Fu con Abbriata sull'I-ABBR nella Crociera del Decennale (Medaglia d'Oro al V.A.). Fu, dopo il rientro dalla Crociera, allo Stormo Sperimentale da Bomb.to, nel 1935 al Gruppo Autonomo 3° ZAT ed al 20° Stormo OA nel 1936. Trasferito nel 1939 al 12° Stormo da Bomb.to. Con il grado di maggiore compì diverse azioni di guerra, affondando una nave nemica. Per una sua eroica azione, compiuta a Rodi, nel luglio del 1940, perdeva la vita per le ferite riportate in un incidente aereo. Medaglia d'Oro al Valor Militare.

NOVELLI AMELIO

Campobasso 1903 - Pescara 1980. Legionario fiumano nel 1922, scuola di pilotaggio a Cameri. S.ten. pilota nel 1928. Alla scuola di Navigazione d'Alto Mare di Orbetello nel 1931. Da tenente, fu secondo sull'idrovolante I-DINI che interruppe la Crociera con l'ammarraggio nella prima tappa

ad Amsterdam, dove l'apparecchio capottò. Capitano nel 1935, nel 1936 fu con un S.55 in missione a Palma di Maiorca. Maggiore nel 1939, comandante del 50° Gruppo B.T. di Rodi nel 1941 e ten.col. nello stesso anno, in Sicilia nel 1943. Collocato in ausiliaria nel 1960 con il grado di tenente colonnello.

OMETTO GUGLIELMO

Sergente maggiore motorista, partecipò alla Crociera del Decennale sull'I-LONG. Promosso maresciallo al rientro.

ORLANDO ANTONINO

Misterbianco (CT) 1906 - Roma 1978. Aviere nel 1924, seguì la carriera nelle numerose destinazioni: Capua, Ghedi, Bengasi, Centocelle. Da sergente montatore, fu in Brasile alle basi della Crociera e al termine di questa operò, quale istruttore degli aviatori brasiliani, per gli idrovolanti colà lasciati. Nella Crociera del Decennale fu in America per assistere le basi logistiche. Nel volo di ritorno fu ospite sull'I-NANN e promosso al grado superiore. Nel 1936 fu mar.llo a Napoli e a Orbetello, poi a Rodi sino al 1943. A Roma nel 1946 e congedato nel 1967.

ORSOLAN RAFFAELE

Frattra (Padova) 1905 - Padova 1986. Sottotenente di complemento nel 1924, passò all'Aeronautica ottenendo il brevetto di pilota nel 1925. Fece parte del contingente di aviatori in Libia guadagnandosi una Medaglia di Bronzo. Tenente nel 1929, partecipò alla Crociera del Decennale quale secondo pilota sull'I-ARAM. Al suo rientro venne promosso capitano e trasferito al 1° Stormo C.T. Nel 1936 al 6° Stormo e, nel 1940, al 50° Gruppo Aut. Bomb.to. Nel 1943 fu al Comando Aer. Sardegna e nel 1944, comandante all'aeroporto di Brindisi. Nel 1949 assunse la carica di com.te del 46° Stormo. Collocato in aspettativa per infermità nel

1957, fu in ausiliaria nel 1963 con il grado di generale S.A.

PAGIARONI

Sergente pilota, secondo del maresciallo Mondo della 170ª squadriglia di Cadimare, partecipò alla Crociera del Mediterraneo Orientale con l'S.55 "170-4".

PAIERO ISAIA

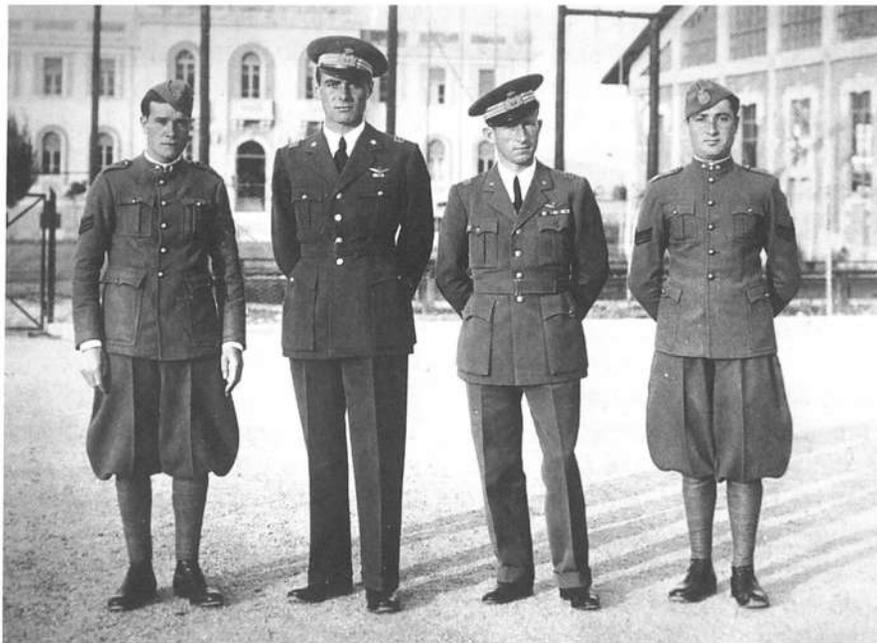
Sergente, secondo pilota del ten. Teucci, partecipò alla Crociera del Mediterraneo Orientale sull'S.55 "171-4" della 171ª squadriglia di Cadimare.

PALMIOTTI MICHELE

Molfetta (Bari) 1902 - Roma 1985. Diplomatosi capitano di L.C. nel 1921, fu sottotenente d'artiglieria nel 1924. Passato all'Aeronautica, conseguì il brevetto di pilota nel 1926 e divenne istruttore di volo nei reparti della Caccia. Entrato alla scuola di Navigazione Aerea d'Alto Mare (NADAM), partecipò alla Crociera Roma-Chicago-Roma come secondo sull'I-CALO. Promosso al rientro capitano, veniva destinato nell'Egeo. Nel 1935 in Cirenaica, nel 1936 com.te all'aeroporto di Bari, nel 1938 da maggiore al 4° Stormo Caccia e, nel 1939, al 35° Stormo da Bomb.to. Nel 1940 ten.col. ad Augusta, nel 1941 com.te del settore Jonio e Basso Tirreno, nel 1945 colonnello al Com.do Nucleo Unità Aerea di Bari. Capo di S.M. al 4° ZAT, nel 1947 com.te del Raggup. Idro. Dal 1949 al 51 fu com.te dell'Aeronautica Somalia con il grado di generale di brigata. Capo di S.M. al 4° ZAT sino al 1954 e dallo stesso anno al 1960 fu Com.te Aeronautica Sardegna. Nel 1961, da generale di S.A., fu nominato sovrintendente del nuovo aeroporto di Fiumicino. Tra le varie decorazioni, una Medaglia d'Argento al V.M.

PARIZZI DARIO

1° aviere motorista sull'S.59 bis del tenente Coppola nel gruppo comando della Crociera del Medi-



CROCIERA DEL DECENNALE

SQUADRIGLIA BIANCA CERCHIATA

Idrovolante I-RECA
cap. pilota Enea Recagno
cap. pilota Remo Cadringer
1° av. mot. Ugo Muzi
1° av. R.T. Francesco Chiaramonti



Idrovolante I-GALL
cap. pilota Luigi Gallo
cap. pilota Luigi Klinger
serg. mot. Pietro Bartolini
1° av. R.T. Osvaldo Pelosi



Idrovolante I-ABBR
cap. pilota Renato Abbriata
ten. pilota Ademaro Nicoletti-Altmani
serg. R.T. Dino Arcangeli
1° av. mot. Vincenzo D'Amuri

terraneo Orientale, sergente di riserva nella Crociera Italia-Brasile, fu con l'I-BALB sino a Bolama. Raggiunse poi Bahia con il piroscampo *Da Recco* per proseguire con l'idrovolante del generale sino a Rio. Nel 1933 fu con il capitano Biseo sull'I-BISE nella doppia trasvolata atlantica della Crociera del Decennale meritandosi al rientro il grado superiore. Proseguì nella carriera sino a maresciallo.

PELLEGRINI ALDO

Bologna 1888. Entrò all'Accademia Navale di Livorno nel 1906. Come ufficiale di Marina fece la guerra italo-turca restando nei suoi ranghi sino al 1912 per passare all'aviazione, brevettandosi pilota militare di idrovolanti nel 1915. Nel 1925 fu promosso tenente colonnello e nel 1929 generale di Brigata Aerea. Nello stesso anno fu da Italo Balbo posto al comando della Crociera del Mediterraneo Orientale. Nel 1930, nella Crociera Italia-Brasile, si occupò delle basi logistiche in Sud America. Nel 1931 fu comandante della scuola di Navigazione Aerea d'Alto Mare a Orbetello sino al maggio del 1933. Nella Crociera del Decennale ebbe il comando in seconda e con l'I-PELL compì le due traversate dell'Atlantico (Medaglia d'Oro al V.A.). Dopo la Crociera fu direttore dell'Aviazione Civile e, nel 1935, fu promosso generale di S.A. Nel 1940 comandò la 3ª Squadra Aerea e al rientro dalla Francia, dove fece parte della commissione d'armistizio, il suo apparecchio precipitò in prossimità di Acqui schiantandosi contro una collina.

PELOSI OSVALDO

1° aviere marconista, fece parte dell'equipaggio dell'I-GALL nella Crociera del Decennale. Promosso sergente al rientro.

PERINI RAFFAELE

Sergente maggiore motorista, fece parte nella Crociera Italia-Brasile dell'equipaggio dell'I-DONA,

prodigandosi nel lavoro di riparazione del radiatore dei motori, causa dell'ammarraggio in pieno oceano (Medaglia d'Argento al V. A.). Proseguì la carriera sino a maresciallo.

PERUCATTI GIUSEPPE

Tenente pilota della 192ª squadriglia di Pola, partecipò alla Crociera del Mediterraneo Occidentale con l'S.55 "192-1" adibito a soccorso.

PETRUCCI GIORGIO

Sergente pilota della base di Cadimare, fu secondo del ten. Cannistracci sull'S.55 "170-3" nella Crociera del Mediterraneo Orientale.

PEZZANI CARLO

La Spezia 1899 - Roma 1984. Laureatosi in ingegneria nel 1921, dopo essere stato sottotenente d'artiglieria nella grande guerra. Nel 1923 prese parte al concorso per tenente del Genio aeronautico, nel 1924 conseguì il brevetto e per tre anni fu collaudatore di prototipi e di lanci sperimentali di paracadute oltre che ideatore di strumenti aeronautici. Seguì la Crociera Italia-Brasile sino a Bolama. Con l'ing. Marchetti si occupò della preparazione degli apparecchi e dei motori dell'S.55 X della Crociera del Decennale alla quale partecipò, con grado di maggiore del Genio aeronautico, sull'apparecchio I-BALB (Medaglia d'Oro al V.A.). Nel 1939 fu direttore tecnico della LATI, nel 1940/41 si occupò dell'armamento da fuoco sugli aerei. In ausiliaria con il grado di ten. generale G.A.R.I.

PIFFERI MARIO

Torino 1902 - Roma 1979. Iniziata la carriera militare nella specialità delle trasmissioni, nel 1929 con il grado di maresciallo radiotelegrafista, fu nella Crociera del Mediterraneo Orientale sull'S.55 I-SAAO del capitano Baldini. Nel 1930/31 sull'I-LONG del maggiore Ulisse Longo nella Crociera

Italia-Brasile (Medaglia d'Argento al V.A.). Nella doppia traversata atlantica del 1933, fu alle dipendenze del generale Pellegrini sull'I-PELL, dove fu promosso sottotenente per meriti speciali. Continuò nella carriera sino alla collocazione in ausiliaria con il grado di maggiore.

PINELLI OSCAR

Aviere scelto motorista, partecipò alla Crociera del Mediterraneo Occidentale sull'S.59 bis del ten. Calò Carducci e, con lo stesso, da 1° aviere, sull'I-CALO nella Crociera del Decennale guadagnandosi i gradi di sergente proseguendo sino a maresciallo. Deceduto per un incidente di volo.

QUESTA LUIGI

S. Terenzo (La Spezia) 1902. Ha navigato nella Marina mercantile sino al 1922. Guardiamarina nel 1923, nell'anno 1925 entrava nell'Aeronautica. Fu uno dei partecipanti a tutte e quattro le Crociere aeree: nel 1928 solista su un S.59 bis, nel 1929 al comando dell'S.55 "171-2", nella Crociera Italia-Brasile fu secondo sull'I-TEUC. Promosso capitano, fu nel 1932 con Cagna sull'I-SLAN nel volo d'ispezione alle basi nordiche della futura Crociera del Decennale che compì poi con l'I-QUES guadagnandosi, al rientro, i gradi di maggiore. Nel 1934 era a Ferrara quale addestratore al volo notturno poi a Bresso, quale comandante del Gruppo Ricognizione. Nel 1936 all'Accademia Navale per un corso di studi superiori. Tenente colonnello, nel 1937 partecipò alla competizione Istres-Damasco-Parigi su un BR.20 (Medaglia d'Argento al V.A.). Nel 1939 all'Aviazione dell'Alto Tirreno, trasferito nel 1940 al 43° Stormo da Bomb.to e nel 1941 al SAS per poi passare, nello stesso anno, al Comando Sup. Aviazione. Nel 1942 fu al Com. Aviaz. per la Marina a Patrasso. Richiamato in Italia assunse la carica di Direttore Generale del Personale

della 2ª Regione Aerea sino all'occupazione dei tedeschi. In ausiliaria con il grado di generale S.A. nel 1957. Vive a Roma.

QUINTAVALLE UGO

Colorno (Padova) 1905 - Amsterdam 1933. Sergente motorista, fu prescelto per la Crociera del Decennale e assegnato all'I-DINI del cap. Baldini. Nel catastrofico ammaraggio dell'idrovolante, nella tappa olandese, rimase imprigionato tra i rottami perdendo la vita. Medaglia d'Oro al V.A.

RANIERI CELSO

Perugia 1900 - Roma 1966. Nel marzo 1918 fu ammesso, quale volontario di guerra, a frequentare la Scuola Allievi Ufficiali Aviatori di Montecelio dalla quale uscì pilota. Entrato in carriera nel 1924, prestò servizio in reparti diversi sino al 1928 quando fece parte della Società Aerea Transadriatica sulla linea civile Venezia-Vienna. Nel 1930 fu a Desenzano del Garda alla Scuola d'Alta Velocità e, nel 1932, assegnato a Orbetello, partecipava alla Crociera del Decennale (Medaglia d'Oro al V.A.). Nel volo di ritorno, al decollo dalle Isole Azzorre, capottava con l'apparecchio I-RANI.

Nel 1934 al 5° Stormo Caccia di Ciampino, nel 1935 comandante di squadriglia, nel 1936 aiutante di volo di Badoglio in Etiopia, nel 1939 colonnello per M.G. e Medaglia d'Argento al V.M. Durante il conflitto fu comandante del 7° Stormo Aerosiluranti a Cameri, poi allo Stato Maggiore dove, nel 1943, divenne Capo del Comando Intercettatori. Nel 1945 fu promosso generale di B.A. Si dedicò poi alla Rivista Aeronautica, a conferenze e studi aeronautici e a convegni internazionali.

RATTI PIETRO

La Spezia 1901- Orbetello 1932. Dalla Marina passò all'Aeronautica conseguendo il brevetto di pilota nel 1923. Da tenente, prese parte con un S.59 bis alla prima

Crociera del Mediterraneo. In quella atlantica, Italia-Brasile, fu secondo sull'I-DONA che, per noie al radiatore, dovette ammarare in pieno oceano e fortunatamente poté ripartire per Natal (Medaglia d'Oro al V.A.). Promosso capitano, perdeva la vita per un incidente aereo ad Orbetello il 9 luglio 1932.

RECAGNO ENEA SILVIO

Cogoleto (Genova) 1900 - 1936. Diplomatosi capitano di L.C. nel 1918, navigò nella Marina mercantile sino al 1920. Entrò poi nell'Accademia Navale, uscendone con il grado di guardiamarina e, nel 1921, conseguì il brevetto di pilota. Costituitasi l'Aeronautica Militare, nel 1923 entrò nelle squadriglie d'impiego distinguendosi tra i primi nello sperimentare i lanci catapultati. Nel 1928 partecipò alla Crociera del Mediterraneo con un S.59 bis. In quella del 1930/31, Italia-Brasile, il suo I-RECA ebbe un incidente al decollo da Bolama, da cui uscì incolume. Nel 1931/32 compì alcuni viaggi esplorativi nelle Isole Kurili e Aleutine in previsione di una crociera intorno al mondo ridotta poi alla Roma-Chicago-Roma a cui partecipò con l'I-RECA (2°). Promosso maggiore, perse la vita in un incidente di volo a Genova Sampierdarena nel 1936. A lui fu dedicato l'aeroporto di Tripoli.

REVETRIA SECONDO

Calizzano (Savona) 1903-1986. Conseguì il brevetto civile di pilota nel 1925, l'anno successivo conseguì quello militare. Passato alla scuola di Navigazione d'Alto Mare nel 1931, nel 1933, quale tenente, fece parte come secondo dell'idrovolante I-LEON nella Crociera del Decennale, conquistando il grado di capitano. Nel 1936 al 6° Stormo C.T. e, nel 1937, al Reparto Alta Velocità di Desenzano, nel 1938 fu al 2° Stormo C.T. Partecipò all'ultima guerra, 1940/43 (Medaglia d'Argento al Valor Militare) aderendo poi,

con il grado di ten.colonnello, alla ANR. Collocato in ausiliaria nel 1946 con il grado di colonnello.

ROMEO VINCENZO

1° aviere motorista, già impegnato nella campagna per la riconquista della Libia, prese parte alla Crociera del Mediterraneo Orientale sull'S.55 "171-4" del ten. Teucci e alla Crociera del Decennale sull'I-TEUC. Promosso sergente al rientro, proseguì nella carriera sino a maresciallo.

ROMIN AUGUSTO

Sergente motorista, compì la Crociera Italia-Brasile a bordo dell'I-CALO.

ROSSI GIORGIO

Potenza 1905. Diplomato all'Istituto Nautico di Napoli nel 1921, fu ammesso all'Accademia Aeronautica nel 1923 uscendone con la nomina a osservatore d'aeroplano nel 1925 e pilota nel 1928. Nel 1929 fu nell'aviazione della Tripolitania alla 89ª Squadriglia Ricognizione. Nel 1931, rientrato in Italia, fu all'Aviazione Alto Tirreno. Da capitano, partecipò alla Crociera del Decennale quale secondo pilota dell'I-CANN (Medaglia d'Oro al V.A.). Nel 1936 all'8° Stormo da Bomb.to, nel 1938 alla Scuola di Volo di Ciampino e, nel 1940, alla Scuola di Volo Senza Visibilità. Nel 1942 comandante dell'8° Stormo da Bomb.to. Con il grado di ten. colonnello morì per incidente di volo nel 1943.

ROVIS UMBERTO

Pedana (Istria) 1901. Frequentò l'Istituto Nautico a Trieste sino al 1920 e poi l'Accademia Navale di Livorno. Nel 1922 venne destinato alla Scuola di Idrovolanti di Taranto conseguendo il brevetto di pilota nel 1923, passando nella Regia Aeronautica al 25° Stormo nel 1925 e all'8° Stormo nel 1926. Nel 1928 fu a Vigna di Valle e poi alla Scuola Piloti di Portofino. Nel 1929 fu al Comando Ae-

ronautica Alto Tirreno. Capitano nel 1930, passò all'87° Gruppo di B.M. e poi al 30° Stormo. Nel 1932 fu trasferito alla Scuola di Navig. d'Alto Mare e, nel 1933, partecipò alla Crociera del Decennale ai comandi dell'I-ROVI (Medaglia d'Oro al V.A.). Frequentò al rientro il Corso Superiore d'Aeronautica, fu al 4° Stormo C.T. nel 1934 e, nel 1936, passò al 14°. Nel 1937, con il grado di maggiore, partecipò alla competizione Istres-Damasco-Parigi (Medaglia d'Argento al V.A.). Morì per incidente di volo nel 1937.

RUSSO LUIGI

Sottotenente pilota, fu secondo sull'S.55 "191-5" nella Crociera del Mediterraneo.

SARLO FRANCESCO

Nocera Superiore (Salerno) 1902. Pilota militare nel 1924, frequentò un corso complementare alla Regia Accademia divenendo ufficiale in SPE nel 1927. Fu istruttore di volo presso la Scuola di Osservazione Aerea. Promosso tenente nel 1929, partecipò alla Crociera del Decennale con il capitano Napoli sull'I-NAPO (Medaglia d'Oro al V.A.). Al rientro passò allo Stormo Speciale da Bombardamento e, nel 1936, al 31°, per passare, nel 1937, all'aeroporto di Centocelle e, nel 1938, a quello di Padova. Nel 1940 fu nuovamente a Centocelle, nel 1941 alla Scuola di Osservazione Marittima e nel 1942 fu al 37° Stormo da Bomb.to. In ausiliaria con il grado di generale D.A.

SAVI ERCOLE

La Spezia 1908 - Roma 1990. Entrato nel 1925 all'Accademia conseguì il brevetto di osservatore d'aeroplano e poi di pilota. Fece i primi voli su aerei terrestri e idrovolanti per divenirne istruttore. Nel 1930, per eroico comportamento in una esercitazione, gli veniva conferita una Medaglia al Valore Aeronautico. In servizio alla 141ª squadriglia quando fu scelto

come pilota di riserva in America per la Crociera del Decennale di cui fece il volo di ritorno sull'I-NAPO (Medaglia d'Oro al V.A.). Promosso capitano, fu istruttore all'Accademia Aeronautica e, nel 1938/39, alla Scuola di Guerra Aerea e Volo Senza Visibilità. Durante la guerra comandò il 33° e il 42° Gruppo da Bombardamento meritandosi diverse decorazioni. Promosso colonnello nel 1946. Dal settembre 1953 al marzo 1957 fu Ispettore dell'Aviazione per la Marina. Da generale di S.A. fu comandante della 5ª ARAF e, dal 1962 al 1965, ispettore della ITAV. Cessò il servizio nel 1968. Fu presidente dell'Associazione Trasvolatori Atlantici.

SERRA

Maresciallo pilota, fu secondo del cap. Del Ponte sull'S.55 I-SAAR nella Crociera del Mediterraneo Orientale.

SICCO ALESSANDRO

Da Novi Ligure. Sergente pilota, partecipò alla Crociera del Mediterraneo Orientale sull'S.55 "170-2" del tenente Ardisson. Nel 1938/39 maresciallo. Come pilota da caccia partecipava in Spagna a numerose azioni di guerra aerea meritandosi una Medaglia d'Argento al Valor Militare. Altra decorazione d'Argento gli fu conferita, nel 1942, per le azioni su Malta.

SIMONETTI ALFREDO

Aviere scelto marconista, partecipò alla Crociera Italia-Brasile sull'I-DINI guadagnandosi i galloni di sergente. Con tale grado partecipò alla Crociera del Decennale sull'I-CANN. Promosso al rientro al grado superiore. Caduto in una azione di guerra, nel 1941, nel Mediterraneo. Medaglia d'Argento al Valor Militare.

SORDI PIETRO

Tenente pilota della squadriglia di Brindisi fu ai comandi dell'S.55 "191-2" nella Crociera del Mediterraneo.

SPINOSA FRANCESCO

1° aviere motorista, partecipò alla Crociera del Mediterraneo Orientale sull'S.55 "190-5". Nel 1933, quale riserva in America, fu nel volo di ritorno della Crociera sull'I-MIGL. Promosso sergente al rientro, proseguì nella carriera militare sino a maresciallo.

SQUAGLIA ENRICO

Lucca 1902 - Isole Azzorre 1933. Alla Scuola di Pilotaggio di Coltano (Pisa) conseguì, nel 1923, il brevetto civile e poi, dall'Accademia Aeronautica ne uscì con il grado di sottotenente in SPE. In qualità di istruttore, fu assegnato alla Scuola dell'Accademia di Capua. Partecipò con successo alle gare per la Coppa Baracca. Alla Crociera del Decennale fu secondo pilota sull'I-RANI dove, nell'incidente al decollo da Ponta Delgada, perse la vita. Medaglia d'Oro al V.A.

STEMPERINI ELIO

Sergente maggiore radiotelegrafista di uno degli S.55 prescelti per la Crociera Italia-Brasile. Perdeva la vita il 27 novembre 1930 nell'incidente avvenuto durante un simulato decollo a pieno carico contro una collina nei dintorni di Orbetello.

SURIANO AMEDEO

New York 1907 - Roma 1983. Allievo marconista nel 1925, procedeva nella specialità sino al grado di sergente con il quale titolo partecipò alla Crociera del Decennale facendo parte dell'equipaggio dell'I-BIAN. Promosso al rientro al grado superiore. Nel 1934 era con Stoppani sul Cant Z 501 nel primato di distanza Monfalcone-Massaua e, ancora nel 1935 e nel 1937 con Stoppani, alla conquista di altri primati. Nel 1938 con i "Sorci Verdi" sull'S.79 del magg. Lippi, prese parte alla gara Istres-Damasco-Parigi. Chiuse la carriera quale mar.llo presso lo Stato Magg. dell'Aeronautica e posto in congedo nel 1968.



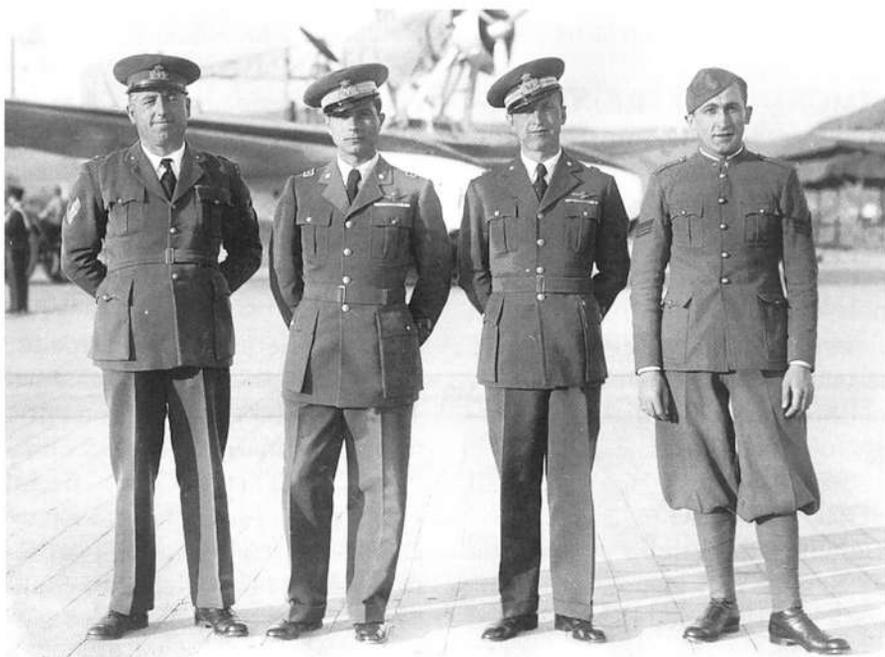
CROCIERA DEL DECENNALE

SQUADRIGLIA VERDE STELLATA

Idrovolante I-BIAN
cap. pilota Vincenzo Biani
mar. Ilo pilota Ireneo Moretti
serg. R.T. Amedeo Suriano
1° av. mot. Iginio Manara



Idrovolante I-RANI
(incidentato a Horta)
cap. pilota Celso Ranieri
ten. pilota Enrico Squaglia
serg. magg. mot. Luigi Cremaschi
serg. R.T. Aldo Boveri



Idrovolante I-ARAM
cap. pilota Mario Aramu
ten. pilota Raffaele Orsolan
serg. mot. Cesare Bonaccini
1° av. R.T. Elio Frusciante

TARTAGLIA LUIGI

Sergente pilota della squadriglia brindisina, fu sull'S.55 "190-2" secondo del cap. Luigi Boer nella Crociera del Mediterraneo Orientale.

TEMPESTI CARLO

Palermo 1891. Si arruolò e conseguì il brevetto di pilota militare nel 1916. Durante la guerra, fu alla 41ª squadriglia. Al termine del conflitto passò ai gruppi di ricognizione fino al 1923 dove, nello stesso anno, passò dall'esercito alla Regia Aeronautica. Nel 1927 veniva trasferito alla Scuola di Osservazione Aerea all'idroscalo di Ostia e, nel 1928, all'aeroporto di Centocelle e poi a Portorose. Nel 1929 fu al 91° Gr. Auton. dove, da maggiore, fu secondo sull'S.55 I-SAAO nella Crociera del Mediterraneo Orientale. Nel 1933, da ten.col., fu a Chicago ad organizzare la base per l'arrivo e la permanenza della Crociera del Decennale. Comandante del 33° Stormo da Bomb.to nel 1937, nel 1939 fu nominato addetto all'Ambasciata di Rio de Janeiro. Collocato in ausiliaria nel 1942.

TEUCCI GIUSEPPE

Poppi (Arezzo) 1900 - 1963. Nel 1918 fu chiamato alle armi divenendo sottotenente di fanteria, nel 1924 passò all'aviazione dove fu destinato agli idrovolanti e con un S.59 bis partecipò, nel 1928, alla prima Crociera del Mediterraneo Occidentale e, nel 1929, a quella Orientale come comandante dell'S.55 "171-4". Nella Crociera Italia-Brasile portò sino a Rio de Janeiro il suo I-TEUC (l'officina di riserva). Promosso capitano, nella Crociera del 1933 attraversò nei due sensi l'Oceano Atlantico con il secondo I-TEUC, guadagnandosi al rientro il grado superiore. In seguito fu addetto aeronautico a Berlino. Nel 1940 fu Ufficiale di Collegamento tra lo S.M. della Regia Aeronautica ed il Comando Superiore dell'Aeronautica tedesca dove, nel 1943, fu

trattenuto prigioniero. Nel 1949, fu comandante della Scuola di Applicazione di Firenze. Collocato in ausiliaria con il grado di generale nel 1958.

TIRABOSCHI ETTORE

Sergente maggiore motorista, nella Crociera del Decennale fece parte dell'equipaggio dell'I-CANN meritandosi la Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico. Proseguì nella carriera congedandosi con il grado di 1° capitano.

TOFFOLI BRUNO

Sergente pilota, fu secondo del ten. Aliboni sull'S.55 "190-4" della squadriglia di Brindisi alla Crociera del Mediterraneo Orientale.

TONINI CARLO

Tenente pilota della 141ª squadriglia di La Spezia, fu con un S.59 bis alla Crociera del Mediterraneo Occidentale e, l'anno successivo, nel Mediterraneo Orientale con l'S.55 I-SAAP. Congedatosi dall'Aeronautica, passò come capo pilota alla SAM per la Rete Tirrena. Nel 1938, per sperimentare il progetto di linea commerciale con il Sud America, volò da Cagliari a Buenos Aires con l'idro trimotore Cant Z 506 e, nel 1939, con Biseo da Roma a Rio con l'S.M.83. Richiamato in servizio nel 1942 presso la LATI, nel 1944 trasferito al Ministero dell'Aeronautica, fu poi collocato in congedo nello stesso anno. Richiamato allo Stormo Trasporti nel 1947. Deceduto per malattia a Viareggio nel 1963.

TRIMBOLI STEFANO

Milazzo (Messina) 1903. Diplomatosi capitano di L.C., divenne sottotenente pilota nel 1924 e, un anno dopo, destinato al 7° Stormo da Bomb.to. Nel 1928 fu aviatore coloniale in Nord Africa. Nel 1930 al Comando Aereo dell'Alto Tirreno e, nel 1932, allo Stormo misto dell'Egeo. Partecipò alla Crociera del Decennale, con il grado di capitano, sull'aereo di riserva I-MARI, prendendo subito il

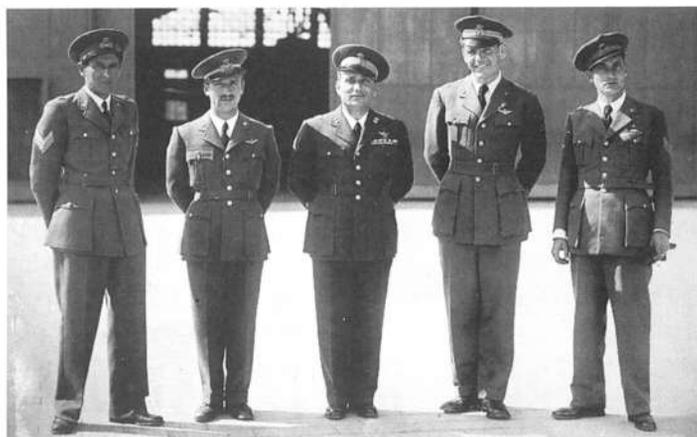
posto in squadra dopo l'incidente dell'I-DINI (Medaglia d'Oro al V.A.). Al rientro passò allo Stormo Sperimentale da Bomb.to. Nel 1937 al 1° Stormo NAVAR e, nello stesso anno, partecipò alla competizione aerea Istres-Damasco-Parigi (Medaglia d'Argento al V.A.). Nel 1940 fu al 191° Gruppo Auton. e, nel 1942, nominato addetto aeronautico presso l'Ambasciata di Ankara. In ausiliaria nel 1947 con il grado di colonnello.

UICICH ETTORE

Sottotenente pilota, da Pola con la 192ª squadriglia partecipò, con uno degli otto S.55, alla prima Crociera del Mediterraneo e, nel 1929, comandò l'S.55 "192-5" nella Crociera Orientale del Mar Nero.

VALLE GIUSEPPE

Sassari 1886 - Roma 1975. Entrò nell'Accademia Militare di Torino, ne uscì sottotenente laureandosi successivamente in ingegneria. Nel 1910 era al Battaglione Specialisti del Genio e assegnato al reparto dirigibili. Da dirigibilista partecipò alla guerra italo-turca e da capitano fu, nella guerra 1915/18, comandante di un dirigibile meritandosi, per le azioni compiute, l'Ordine Militare di Savoia ed il grado superiore. Brevettato aerostiere, partecipava alle gare della Gordon Bennet sino al 1922. Dalla fondazione entrò nella Regia Aeronautica e, quale tenente colonnello, gli fu affidato il gruppo dirigibili. Brevettato nel 1925 pilota d'aeroplano, l'anno dopo assunse il comando dell'Accademia Aeronautica. Nell'agosto del 1929 venne nominato Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, tenendo questa carica per quasi dieci anni. Nel 1930 partecipava alla Crociera Italia-Brasile (Medaglia d'Oro al V.A.). Promosso generale di S.A. nel 1933, fu nominato sottosegretario per l'Aeronautica, carica che mantenne sino al 1939 unitamente alla carica di Capo di S.M. In occasione della Crociera del Decennale,

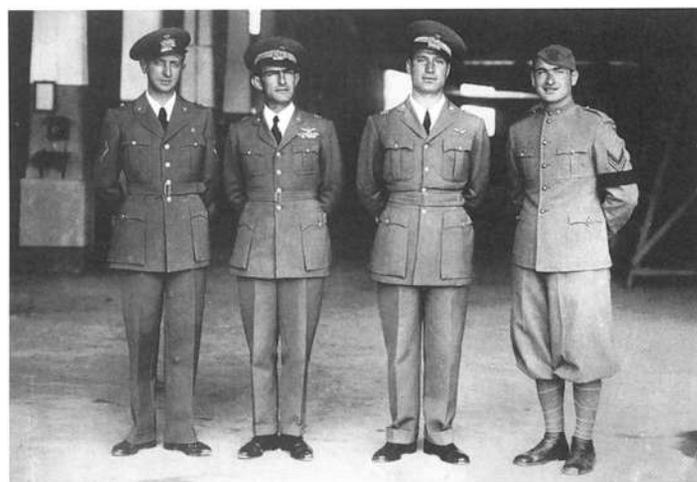


CROCIERA DEL DECENNALE SQUADRIGLIA VERDE CERCHIATA

Idrovolante I-LONG
ten. col. pilota Ulisse Longo
cap. pilota Ivo De Wittembersky
ten. pilota Cesare Chiodi (riserva)
serg. magg. R.T. Cesare Bernazzani
serg. magg. mot. Guglielmo Ometto



Idrovolante I-CANN
cap. pilota Letterio Cannistracci
cap. pilota Giorgio Rossi
serg. magg. Ettore Tiraboschi
serg. magg. R.T. Alfredo Simonetti



Idrovolante I-CALO
cap. pilota Jacopo Calò Carducci
ten. pilota Michele Palmiotti
serg. R.T. Tito Mascioli
1° av. mot. Oscar Pinelli



Idrovolante I-MARI
(apparecchio di riserva)
cap. pilota Stefano Trimboli
ten. pilota Ernesto Beltramo
1° av. mot. Mario Delle Piane
1° av. R.T. Arturo Cuturi

fu a Valentia (EIRE) per controllare le condizioni dell'eventuale ammaraggio dei croceristi. Scartata tale base, raggiunse Lisbona per portare ai trasvolatori, piloti e specialisti, i distintivi di "Atlantico". Nel rientrare in Italia il suo Dornier Wal di linea ammarò per avaria nei pressi di Valencia affondando e, mentre l'equipaggio si metteva subito in salvo, lui riuscì a malapena a riemergere riportando serie ferite. Lasciò l'Aeronautica nel 1939 con il grado di generale di Armata Aerea. Nel 1944 fu deferito alla commissione di epurazione che lo condannava alla «dispensa di servizio con perdita di diritto alla pensione», annullata poi nell'aprile del 1948 risultando infondate le accuse e fu prosciolto con formula piena. Reintegrato nel grado, fu attivo propagatore delle idee aeronautiche sino alla sua morte.

VASCHETTO EZIO

Roma 1903 - 1975. Di leva nel 1923 nel Genio telegrafisti, nel 1926 era sergente. A Bolama, nel 1930, quale radiotelegrafista sulla nave *Alice* alla fonda per la Crociera Italia-Brasile, tenne i rapporti con l'Italia. Nel 1933, da sergente maggiore R.T., fu sull'S.55 del capitano Nannini nella Crociera del Decennale e al rientro veniva promosso maresciallo. Nel 1937 fu, con le mansioni di marconista-navigatore, sull'S.M. 79 C "Sorci Verdi" con l'equipaggio vincitore Cupini, Paradisi, Trovi, nella gara Istres-Damasco-Parigi. Partecipò nel '39 ad uno dei primi voli della LATI sino in Brasile. Nel 1941 compì una missione di bombardamento su Atene e nel 1942 partecipò, sull'S.M. 75 comandato dal colonnello Amedeo Paradisi, il raid che da Guidonia raggiunse la perduta Eritrea per una dimostrazione patriottica. Fece parte del 12° Stormo in Grecia e per meriti di guerra fu promosso ufficiale. Chiuse la carriera militare da capitano. Nel 1950, fece poi parte dell'aviazione civile.

VENTURINI GASTONE

Ferrara 1894 - S.Margherita Ligure 1981. Frequentò l'Istituto Industriale Elettrotecnico arruolandosi come telegrafista nella Regia Marina. Partecipò alla guerra italo-turca e, nella guerra 1915/18, fu imbarcato prima sulle siluranti, divenendo poi osservatore sugli idrovolanti e pilota nel 1923. Nella Crociera del Mediterraneo Occidentale fu sull'S.55 di Italo Balbo quale radiotelegrafista così pure nella Crociera del Mediterraneo Orientale sull'I-SAAZ con Balbo e Cagna. Promosso capitano, fu ancora nel 1930/31 nella Crociera Italia-Brasile, sull'I-BALB (Medaglia d'Oro al V.A.). Nel 1933 fu tecnico collaboratore nella preparazione degli apparecchi "X" della Crociera per le radio di bordo e la messa a punto dei radiogoniometri. Fu poi all'8° Magaz. Centrale R.A. per passare, nel 1936, all'aeroporto di Centocelle sino al 1939, quando passava al Dep. Telecom. Nel 1940 all'Ufficio Centrale e nel 1943 allo Stato Maggiore della Regia Aeronautica. In congedo nel 1945 con il grado di tenente colonnello.

VERCELLONI ALESSANDRO

Milano 1897. Alle armi nel 1916, fu assegnato prima al battaglione dirigibilisti e poi al battaglione aviatori in Albania. A Valona, quale osservatore di una squadriglia di idrovolanti, si meritò diverse decorazioni al valore. Ingegnere elettrotecnico, nel 1924 conseguì il brevetto di pilota e fu nominato sottotenente. Dal 1924 al 1930 ebbe parecchi incarichi di carattere tecnico. Partecipò alla Crociera Italia-Brasile con il grado di tenente sull'I-DINI. Promosso capitano, nel 1933 partecipò alla Crociera del Decennale sull'I-VERC, meritandosi al rientro il grado di maggiore. Passato alla Direz. Gen. Servizi sino al 1938 quando fu trasferito al 9° Stormo e, l'anno successivo, all'aeroporto di Centocelle. Collocato in ausiliaria nel 1947 da generale.

VIOTTI VITTORIO

Sergente maggiore marconista, partecipò alla Crociera del Decennale sull'I-GIOR. Promosso maresciallo al rientro. Deceduto per incidente di volo.

VIRGILIO GIUSEPPE

1° aviere marconista, partecipò alla Crociera Italia-Brasile sull'I-AGNE. Promosso sergente, fu con tale grado alla Crociera del Decennale sull'I-NAPO guadagnandosi al rientro il grado superiore.

ZACCHERO GIOVANNI

1° aviere motorista, fu in Brasile quale istruttore dei tecnici di quell'aviazione per i nostri idrovolanti colà lasciati. Fu negli Stati Uniti nel 1933 quale riserva e sull'I-BISE partecipò al volo di ritorno New York-Roma.

ZANA ARMANDO

Sergente motorista, partecipò su un S.59 bis alla Crociera del Mediterraneo Occidentale e sull'S.55 I-SAAP "171-1" a quella Orientale. Fu sull'I-TEUC nel volo Italia-Brasile, per cui veniva promosso al grado superiore. Si trattenne in Brasile in qualità di istruttore degli aviatori brasiliani.

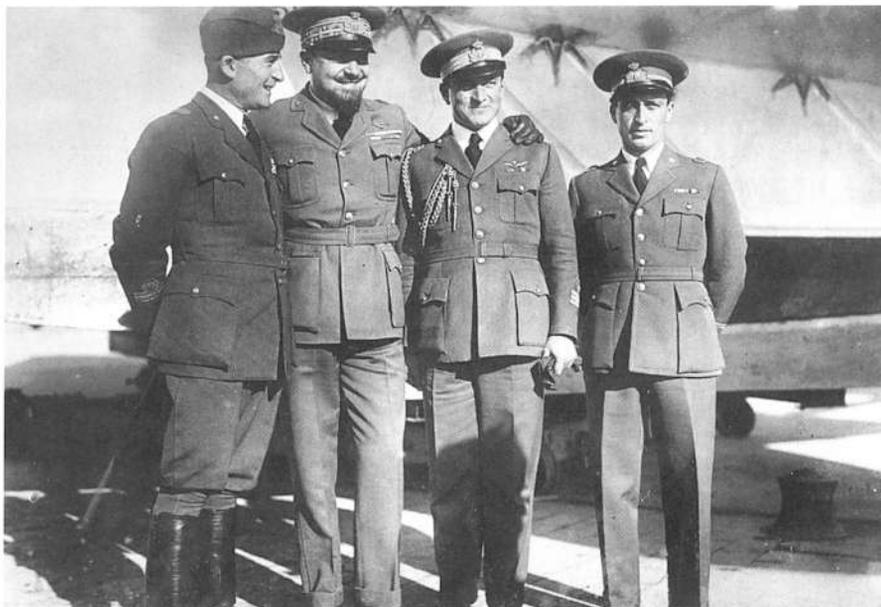
ZOBOLI

Maresciallo motorista, fu nella Crociera del Mediterraneo Orientale sull'I-SAAZ del generale De Pinedo e successivamente, nel 1930, con il capitano Baldini negli allenamenti per l'imminente Crociera in Brasile, non effettuata per il disastroso rogo dell'I-DINI dove persero la vita il secondo pilota ed il radiotelegrafista.

ZOPPI FELICE

1° aviere marconista, partecipò alla Crociera del Decennale sull'I-QUES. Promosso sergente al rientro dalla Crociera, passò poi al rango degli ufficiali congedandosi da maggiore.

Notizie raccolte al 31-12-1996



CROCIERA ATLANTICA ITALIA-BRASILE 1930 - 1931

L'equipaggio
dell'I-BALB (primo)
gen. Italo Balbo
ten. Gastone Venturini
cap. Stefano Cagna
s.ten. Gino Cappannini



Idrovolante I-MARI
cap. Giuseppe Marini
cap. Alessandro Miglia
mar. Ilo mot. Salvatore Beraldi
serg. R.T. Davide Giulini



Idrovolante I-LONG
magg. Ulisse Longo
cap. Guido Bonino
ten. mot. Ernesto Campanelli
mar. Ilo R.T. Mario Pifferi

qui riposano

Cimitero di Orbetello, riquadro degli atlantici

Al cimitero di Orbetello un intero settore è riservato alle tombe degli atlantici. Una lapide centrale indica il loculo in cui sono sepolti i resti di Italo Balbo e i componenti l'equipaggio dell'S.79: Ottavio Frailich, copilota, Gino Cappannini, motorista e Giuseppe Berti, marconista. Unitamente alle spoglie degli ospiti sullo stesso aereo: Lino Balbo, Cino Florio, Enrico Ceretti e Claudio Brunelli.

Allineate nel riquadro vi sono le tombe di: Renato Abbriata, Alfredo Agnesi, Filippo Bartolucci, Vincenzo Biani, Remo Cadringer, Edoardo Calarese, Giovanni Carascon, Giuseppe Ceccotti, Francesco Chiamonti, Raineri Cupini, Umberto Fiori, Francesco Francioli, Gennaro Giordano, Francesco Mancinelli, Giuseppe Marini, Luigi Marini, Spartaco Martinelli, Umberto Nannini, Adelmo Nicoletti Altimani, Amelio Novelli, Antonino Orlando, Raffaele Orsolan, Michele Palmiotti, Carlo Pezzani, Mario Pifferi, Secondo Revetria, Francesco Sarlo, Ercole Savi, Amedeo Suriano, Ettore Tiraboschi, Giuseppe Valle, Ezio Vaschetto, Gastone Venturini.

Nello stesso cimitero, nelle tombe di famiglia riposano: Arturo La Banca, Aldo Moretti, Raffaele Perini.

Sotto il motto "La terra non li accolse... il mare non li restituì" due file di lapidi ricordano: Mario Aramu, Danilo Barbicinti, Luigi Boer, Stefano Cagna, Jacopo Calò Carducci, Cesare Chiodi, Giovanni Cubeddu, Luigi Fois, Ercole Imbastari, Demetrio Jaria, Umberto Maddalena, Alessandro Miglia, Ireneo Moretti, Felice Nensi, Oscar Pinelli, Alfredo Simonetti.



Per gentile concessione di "Aeronautica".



Adriano Bacula
Lino Balbo e Nello Quilici



Luigi Capè
Eugenio Casagrande
João Ribeiro De Barros
Carlo Del Prete

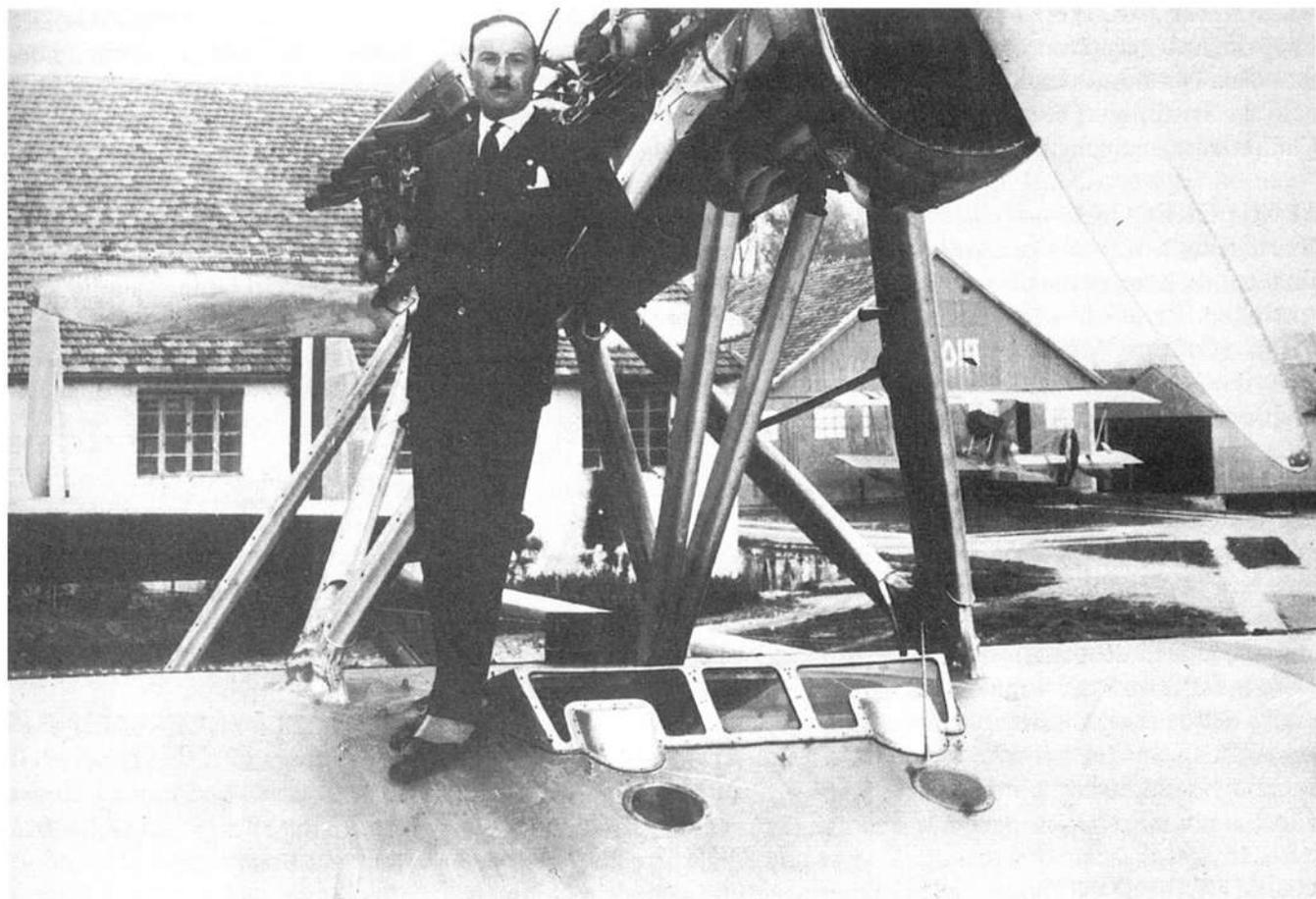


Giuseppe Gabrielli
Alessandro Passaleva
Pier Luigi Penzo

Tranquillo Zerbi



gente degli S.55



L'ing. Alessandro Marchetti
appoggiato al castello motori
dell'S.55 Santa Maria II.

S.55 story

**Piloti militari partecipanti
ad altre imprese:
piloti civili delle linee mediterranee,
aviatori e trasvolatori stranieri,
dirigenti industriali,
progettisti e tecnici aeronautici,
scrittori, giornalisti e narratori
di cronache e storia
di questo idrovolante,
collezionisti di aerofilia,
periti aerofilatelici.**

ALCOOK e BROWN

Piloti inglesi, compirono la prima trasvolata Nord-atlantica settentrionale da St. John's (Terranova) a Clifden (Eire), nel giugno del 1919.

ALEGI GREGORY

Giornalista, scrittore storico d'aviazione, editore della rivista *Ali Antiche*. È tra i fondatori del GAVS (Gruppo Amici Velivoli Storici). Consulente tecnico costruttore di velivoli d'epoca.

AMBROSINI ANGELO

Già in aviazione nella guerra libica e poi nella prima guerra mondiale, era negli anni Venti tenente pilota a Vigna di Valle. Fu, negli anni successivi, costruttore di aerei da turismo tra i quali il SAI 57 e 207, il Rondone, il Grifo, il famoso "Angelo dei bimbi" che Bonzi e Lualdi portarono da Roma a Buenos Aires.

APOSTOLO GIORGIO

Giornalista, scrittore, editore. Già capo di uffici stampa di aziende aeronautiche. Fondatore della rivista *Aerofan* e suo direttore dal 1977. Autore di diversi testi storici d'aviazione.

ARCIDIACONO DOMENICO

Pilota idrovolantista nella Grande Guerra. Nel 1919, da ten. di vascello, fu comandante dell'idroscalo di Fiume. Passato alle linee civili della SAM divenne poi ispettore all'Ala Littoria.

ARGENTA GUIDO

Asti 1914. Volontario a diciotto anni nella Marina Militare e assegnato alle unità sommergibili. Con il *Millelire*, nel 1933 si trovò sull'oceano al passaggio della Crociera del Decennale, narrando l'episodio in "Ardite imprese". Con la Marina ha vissuto tutte le guerre del periodo fascista per poi partecipare alla guerra di liberazione. Fatto prigioniero nel 1944 fu deportato a Mathausen. A Cuneo, dove vive, ha svolto attività politica sindacale.

ARMANI ARMANDO

Capitano degli Alpini, nel 1913 divenne pilota passando all'aviazione. Nel 1917 comandò un gruppo di squadriglie da bombardamento, promosso ten. col. per meriti speciali. Dopo la guerra, da generale, comandò la Zona Aerea e, nel 1927, venne nominato Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Generale di D.A., partecipò tra le autorità alla Crociera del Mediterraneo Occidentale. Nel 1928, gravemente ferito in un incidente aereo, si dimise dal servizio.

ASSOLANT JEAN

Con i compagni Lefèvre e Lotti tentò, nel 1928, il volo diretto Parigi-New York. Fallito il tentativo, riprovò l'anno dopo con successo.

BACULA ADRIANO

Cap. pilota, classe 1894. Capo collaudatore della SIAI, partecipò al seguito delle Crociere del Mediterraneo Occidentale e Orientale su un Cant 22. Fu secondo alla Coppa Schneider del 1926 su un idrocorsa Macchi. Consegnatario da parte della SIAI di aeroplani alla Romania, nel 1938 fu dalla tempesta abbattuto sulla Slovenia, in uno dei tanti viaggi. Riposa al Vittoriale di Gardone quale pilota fumano.

BALBO LINO ARCANGELO

Lugo di Romagna 1909. Nipote di Italo, figlio del fratello Fausto. Tenente degli Alpini, addetto alla segreteria del Ministro dell'Aeronautica. Seguì lo zio nella Crociera d'ispezione alle basi aeree del Mediterraneo. Partecipò, come membro dell'Ufficio Stampa, ad alcune tappe americane della Crociera Italia-Brasile ed in quella del Decennale del 1933. Trovò la morte a Tobruk sull'apparecchio dello zio.

BALESTRIERI

Tecnico della SIAI, fu in Brasile istruttore per l'assistenza e la manutenzione dei velivoli italiani ceduti nel 1931 a quell'aviazione.

BARACCA FRANCESCO

(1888 - 1918) Al suo nome fu dedicato l'apparecchio I-BALB quando giunse sulla costa brasiliana. Baracca fu l'eroe dell'aviazione italiana nella prima guerra mondiale. Brevettatosi a Reims nel 1912, dal 1916 al 18 abbatté 34 apparecchi nemici. Fu lui stesso abbattuto il 19 giugno sul Montello. Medaglia d'Oro al V.M., tre d'Argento e Ordine Militare di Savoia.

BARANOFF P.

Generale, commissario del popolo per l'aviazione e Capo delle Forze Aeree dell'Unione Sovietica all'epoca della Crociera italiana del Mar Nero nel 1929.

BATTIOLI e SCLERANDI

Ricostruttori di aerei d'epoca, riferirono su "Ali Antiche" di una loro visita all'S.55 JAHU a San Paolo del Brasile.

BAYER SAM

Commerciante filatelico. È stato, in Italia, uno dei maggiori speditori di lettere e aerogrammi avviati con i primi voli e voli speciali. Fu creatore e utilizzatore della posta anomala della Crociera: Vaticano, volo di coincidenza e altro.

BELLONTE MAURICE

Fallito nel 1929 il collegamento diretto Parigi-New York, ritentava nel 1930 con successo con il compagno Costes.

BERARDI FEDERICO

Ingegnere pilota dell'Aero Espresso del Levante. Inaugurò la linea da Istanbul ad Atene.

BERTOLAJA ANTONIO

Collezionista specializzato nella posta aerea di Terranova, sui cui voli ha dedicato importanti studi.

BIANCHI R.

Com.te della nave cisterna *Superga* che trainò il *Santa Maria* nell'Atlantico, rimorchiandolo sino ad Horta (Azzorre).

BIGNOZZI GIORGIO

Giornalista, scrittore. Con Roberto Gentili ha compilato la storia degli aeroplani "SIAI 1915-1935".

BISATI ALESSANDRO

Motorista dell'I-AASZ che accompagnò Italo Balbo nella Crociera d'ispezione alle basi aeree del Mediterraneo.

BOGNI LUIGI

Direttore delle Poste di Sesto Calende negli anni 1920/1930.

Amico di piloti di quell'idroscalo, affidò loro, in diverse occasioni, lettere e messaggi per il trasporto con voli speciali.

BOLAFFI GIULIO

Torinese (1902-1987). Editore di pubblicazioni filateliche, commerciante e perito.

Fu uno dei maggiori esperti e valorizzatori della posta aerea e degli aerogrammi delle Crociere.

A lui ed al padre Alberto è stato dedicato dalle Poste Italiane un francobollo ed un volume per la giornata della filatelia del 1991.

BOLOGNA LUIGI

Pilota della SIAI, conquistò nel 1919 la Coppa Schneider con un S.12.

BORCESCU

Pilota militare romeno. Nel 1932 fu caposquadriglia nei trasferimenti degli idrovolanti SIAI S.55 e S.62 da Sesto Calende alla Escadrilla Hidro di Costanza.

BORGES LARRE

Comandante navigatore uruguayano, con il pilota Challe compì, nel 1929, su un Breguet "Bidon" il volo Siviglia-Rio Grande del Brasile.

BORGHETTI MARIO

Primo ufficiale sulla nave *Alice*, fratello del cap. Bruno dell'I-BORG.

BORRA ATTILIO SILVIO

Tenente pilota di Vigna di Valle. Partecipò alle prove comparative tra gli idro M.24, C.S. 6 e l'S.55. Designato pilota per la Coppa Schneider del 1927, cadde durante un volo d'allenamento sul Lago di Varese nello stesso anno.

BOSSI BRUNO

1° aviere montatore all'idroscalo di Brindisi negli anni della guerra. Oggi industriale del legno nel Varesotto.

BRACCINI

Radiotelegrafista sul Dornier Wal con Locatelli e Crosio nel volo transatlantico del 1924. Naufragato al largo della Groenlandia.

BRAGA NEWTON

Capitano brasiliano, fu il navigatore sul JAHU nel volo Sesto Calende-Rio de Janeiro con De Barros.

BROWN WHITTEN ARTHUR

Inglese, fu uno dei primi ad attraversare l'Atlantico nel giugno 1919 assieme ad Alcock.

BRUNELLI CLAUDIO

Dell'Ente Turismo della Libia, però con gli altri ospiti sull'aereo di Balbo a Tobruk.

BRUNETTA AGOSTINO

Guardiamarina, deceduto nel 1920 per incidente di volo. A lui fu dedicato l'idroscalo di Orbetello che ne portò il nome sino al 1940.

BRUSA MANLIO

Mar.llo pilota. Testimone dell'avventura-sciagura di un S.55 in Adriatico narrata in "Uno vivo su cinque".

CALABRESE ENZO

Generale del Genio delle Trasmissioni, scrittore storico di fatti militari e di aerofilatelia.

CAPÈ LUIGI

È il primo personaggio che appare nella storia della SIAI. La vita di quest'uomo è la vita stessa dell'azienda da lui fondata. Nato a Milano nel 1887, conseguì la maturità classica e poi studiò lingue in Svizzera. Entrato nell'azienda del padre e dello zio per il commercio di legnami e materiali da costruzione, la trasformò in una segheria di considerevoli proporzioni denominata G.& B. Capè. Nel maggio del 1913, unitamente a tre soci, tra i quali Domenico Lorenzo Santoni della "Aeroplani Savoia", costituì a Milano la Società di Costruzioni Aeronautiche, trasformandola il 12 agosto 1915, con atto rogato a Milano, in Società Idrovolanti Alta Italia, associando questa alla segheria e concentrando tutta l'attività nelle costruzioni aeronautiche prima con alcune licenze poi con progetti e brevetti Savoia. Consigliere delegato, si pose all'opera per sviluppare l'attività costruttiva. Acquistò una notevole fetta di terreno, prospiciente il lago, a Sesto Calende. Costruì capaci capannoni, l'idroscalo di S. Anna e iniziò con un esperto progettista la costruzione di idrovolanti siglati "S", fornendone un gran numero al corpo aeronautico e alla Marina. Con la fine della guerra, cessate le commesse governative e subentrata la crisi del settore, Capè dedicò tutta la sua capacità imprenditoriale allo sviluppo del mezzo aereo imponendolo all'attenzione dei servizi privati, per passeggeri e nelle attività sportive e dimostrative in tutti i Paesi d'Europa, senza trascurare la costruzione di motoscafi. Un fortunato incontro con l'ingegner Alessandro Marchetti ed il suo intuito, diedero nuovo impulso agli stabilimenti di Sesto Calende. L'inventiva del nuovo progettista e la politica del Capè diedero vita ad una faticosa collaborazione che stimolò entrambi a procedere verso il meglio. La nuova produzione iniziò presto a dare quei frutti che la

SIAI continuerà poi a mietere per oltre un ventennio dal loro incontro. Procedendo nel fattivo lavoro degli anni Trenta, oltre agli ampliamenti di Sesto Calende, Vergiate e degli stabilimenti decentrati, la SIAI comprese diverse migliaia di unità lavorative che giunsero fino a undicimila persone. Approssimandosi la fine della guerra e intuendone le conseguenze, subentrò in Capè la grande preoccupazione per il futuro, anche se aveva già abbozzato alcune diversificazioni e riconversioni per il nuovo programma della SIAI. Il destino non gli lasciò vedere la fine del conflitto. Morì nella sua Sesto Calende il 29 gennaio 1945.

CAPORILLI MEMMO

Scrittore storico di argomenti romano-laziali. Nel volume "Lido di Ostia" ha narrato le vicende dell'idroscalo omonimo.

CAPRONI MARIA FEDE ARMANI

Figlia dell'ingegner Gianni, collaborò costantemente con la madre Timina Guasti alla conservazione e ampliamento dei loro musei e del grande archivio storico della famiglia, donando poi tutto, nel 1992, al nuovo Museo Aeronautico Gianni Caproni di Trento.

Animatrice di ogni iniziativa nel campo artistico e aeronautico, lavora e vive tra Roma, Trento e Venedigo. È insignita della Medaglia d'Argento dell'Aeronautica Militare.

CARETTI ENRICO

Console generale della milizia fascista, segretario federale di Tripoli. Deceduto con Balbo nel disastro aereo di Tobruk.

CASAGRANDE EUGENIO

Roma 1892. Nella guerra 1915/18 compì oltre quindici missioni nei territori occupati dal nemico, ammarando alle foci del Tagliamento per trasportare e recuperare ufficiali dell'esercito, nativi in quei

luoghi, che fornivano informazioni sui movimenti del nemico. Per tali meriti gli fu concessa la Medaglia d'Oro al Valor Militare ed il titolo nobiliare di Villaviera.

Fu con Gabriele D'Annunzio a Fiume, quale comandante degli aviatori partecipanti all'impresa fiumana. Passato all'Aeronautica, venne nominato Capo di Gabinetto del Commissario per l'Aviazione, divenendo poi deputato al Parlamento.

Nel 1925 tentò di realizzare il volo sino al Sud America con l'S.55 *Alcione* che dovette abbandonare a Casablanca.

Visse poi negli Stati Uniti e, rientrato in Italia dopo la seconda guerra mondiale, non gli fu offerto alcun incarico. Morì a Treviso nel 1957.

CATTANEO GIUSTINO

Caldogno (Vicenza) 1881. Ingegnere motorista, direttore tecnico della Isotta Fraschini dal 1905. A lui si deve la progettazione e costruzione dei motori "ASSO" 200, 500 ed il famoso 750 degli S.55 X della Crociera atlantica.

CAVARA OTELLO

Giornalista scrittore, nel 1928 diede alle stampe una guida turistica per viaggiare in aereo.

CERRUTI VITTORIO

Ambasciatore italiano in Brasile, ricevette gli atlantici alla baia di Botafogo. Il suo nome appare su un buon numero di buste filateliche del volo Italia-Brasile.

CERUTTI CARLO S.

Medico a Vigone (TO). Scrittore filatelico, è autore di diversi testi di filatelia classica e di uno studio sulla documentazione aerofilatelica della Crociera del Decennale.

CHALLE LÉON

Capitano pilota francese, con il navigatore uruguayano Borges compì, nel 1929, il volo Siviglia-Montevideo.

CINQUINI VASCO

Meccanico motorista sull'S.55 "JAHU" con De Barros nel volo Sesto Calende-Rio de Janeiro. Medaglia d'Argento al V.A. dell'Aeronautica italiana. Decedeva nel 1930 per incidente aereo.

COBIANCHI MARIO

Bologna 1885- Roma 1944. Pioniere dell'aviazione (brevetto italiano N° 24), costruttore aeronautico, sportman, pilota in Libia nel 1911. Costruì il suo primo aereo nel 1908, partecipando a diverse gare e raduni negli anni 1909/12. Fu nel Battaglione Aviatori nella guerra 1915/18. Segretario particolare di De Pinedo, più volte incaricato di rappresentare l'Italia all'estero e poi, in seguito, addetto aeronautico italiano negli Stati Uniti. A lui si deve il famoso libro "Pionieri dell'aviazione".

CODOGNOTTO GIUSEPPE

Marconista del *Marina II* in soccorso ai naufraghi della aeronave ITALIA (Med. di Bronzo al V.A.). Superstite nell'incidente del volo di ritorno dove trovarono la morte Penzo e Crosio. Alla radio anche sull'I-TRIA incidentatosi al decollo nel mare di Siracusa.

CONFLENTI RAFFAELE

Cosenza 1889. Ingegnere progettista di aerei, fu chiamato da Luigi Capè alla SIAI per creare aerei originali ed esclusivi per la società. Fu autore di diversi modelli di idrovolanti che furono anche diffusi in Europa grazie ai successi di esibizioni e raids dei piloti SIAI. Lasciò la società nel 1921, richiamato in Francia da Santoni per progettare nuovi apparecchi CAMS. Tornò in Italia ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico e poi alla Caproni.

CONTI LUIGI

Maggiore pilota, secondo di De Pinedo. Deceduto nel disastro aereo in prova di collaudo di un velivolo per la Crociera delle due Americhe.

CORDA ELETRIO

Ricercatore, documentarista. Tra i diversi volumi da lui pubblicati vi è una storia sulle origini dell'aviazione commerciale italiana, "Passaggeri in carlinga".

CORDONE

Tecnico collaudatore della Piaggio di Finale Ligure.

CORSARI FERNANDO

Collezionista e scrittore di aerofilatelìa. È autore di un catalogo sulla storia aeropostale italiana. Periodicamente indaga e rievoca su varie riviste episodi di aeronautica legati ai trasporti postali.

COSTES DIEUDONNÉ

Con il compagno francese Le Brix, con un Brèguet dedicato a Nurgesser-Coli, da Parigi raggiunse Buenos Aires per risalire sino a New York e poi a San Francisco.

CRAVERI MARIO

Cineoperatore, su un S.55 filmò la Crociera del Mediterraneo Occidentale. Nel volo Italia-Brasile riprese i croceristi da Natal a Rio sull'I-DONA ed in quella del Decennale da Cartwright sino a Teranova.

CROSIO TULLIO

Tenente pilota. Partecipò nel 1924 con Antonio Locatelli al tentativo di una traversata atlantica dall'Inghilterra agli Stati Uniti, durante la quale naufragarono sulle coste della Groenlandia. Con Penzo fu sul Dornier Wal per i rifornimenti ai naufraghi dell'aeronave ITALIA. Morì con Penzo nel volo di rientro in patria (Medaglia d'Argento al V.A.).

CRUGNOLA ADOLFO

Maggiore del Genio aeronautico. Partecipò alla Crociera d'ispezione alle basi aeree del Mediterraneo. Progettista e costruttore di impianti aeronautici.

CUNHA ARTHUR

Sottotenente pilota brasiliano. Secondo, ai comandi del JAHU, da Sesto Calende a Capo Verde, dove abbandonò l'impresa del volo atlantico per divergenze con De Barros.

DAL MISTRO ACHILLE

Pioniere dell'aeronautica, brevetto del 1911 in Francia. Effettuò nello stesso anno il primo trasporto di posta aerea da Bologna a Venezia. Cadde in una azione di guerra nel 1917.

D'ANNUNZIO GABRIELE

(1863 - 1938) Scrittore, poeta, soldato. Fu l'animatore di molte imprese aviatorie, dal volo su Vienna, a cui partecipò egli stesso, al volo Roma-Tokyo alla cui meta giunse solo Ferrarin, al volo Sesto Calende-Sud America dell'*Alcione*, alla doppia trasvolata atlantica di De Pinedo.

D'AVANZO GIUSEPPE

Giornalista e scrittore storico, pilota. Narratore delle vicende dell'aviazione militare e civile italiana dalle sue origini. È autore di altri volumi storici e tecnici.

DAVIES RON E.G.

Autore dei volumi "A History of the World's Airlines", "Airlines of the United States" e di altre opere di storia del trasporto aereo commerciale.

DE BARROS JOÃO RIBEIRO

Jaù (San Paolo del Brasile) 1900. Di facoltosa famiglia, affascinato dall'aviazione e dai suoi pionieristici piloti, nel 1919 abbandonò gli studi per recarsi negli Stati Uniti ad apprendere le tecniche aeronautiche. Entusiasmato dal volo transatlantico di Gago Coutinho e Sacadura Cabral del 1922, si promise di imitarli nel medesimo volo. Nuovamente negli Stati Uniti studiò navigazione con Gago Coutinho e, al rientro in Brasile, si accordò con Newton Braga e Vasco Cinquini, che si recavano in

Italia, per l'acquisto di un aereo. Finanziato dalla famiglia, De Barros richiese alla Savoia Marchetti un S.55. La società di Sesto Calende non poté che offrirgli l'*Alcione* di Casagrande. Prese lezioni dal pilota collaudatore Passaleva, fatte le opportune modifiche e ribattezzato JAHU, l'equipaggio brasiliano salpò il 13 ottobre per Genova e proseguendo senza non poche avventure per dodici scali, giunse il 5 luglio del 1927 a Rio de Janeiro. Festeggiato come eroe nazionale venne subissato di onorificenze e decorazioni ed il suo paese natale gli eresse un grandioso monumento. Morì nel 1947.

DE BERNARDI MARIO

(1893 - 1959) Pilota già nella prima guerra mondiale (9 abbattimenti). Collaudatore, primatista, pilota acrobatico, vincitore di una coppa Schneider. Inaugurò nel 1917 il primo francobollo di P.A. del mondo con il volo Torino-Roma e ritorno. Trentacinque anni dopo, compì il volo Milano-Ciampino con il primo aereo a reazione italiano. Morì all'aeroporto dell'Urbe al termine di un volo.

DE CRISTOFERI

Tecnico della Piaggio nei voli officina dell'S.55 metallico.

DEGLI INNOCENTI

Maresciallo pilota, fu sul *Santa Maria* con De Pinedo sino all'ultima tappa africana prima della trasvolata atlantica.

DELECENKO

Pilota sovietico, ai comandi di uno degli S.55 acquistati dall'URSS, partecipò al volo Sesto Calende-Petropavlovsk.

DEL PRETE CARLO

Lucca 1897. Allievo nel 1912 all'Accademia di Livorno, nel 1916 fu nominato guardiamarina. Nel 1917 ufficiale sulla torpediniera *Clio*, passò poi ai sommergibili. Divenne "osservatore d'aereo" e, nel 1918, fu promosso tenente di

vascello, nel 1920 a Fiume. Nel 1922 ottenne il brevetto di pilota laureandosi poi in ingegneria. Nel 1924 fu coinvolto in un grave incidente aereo nel golfo di La Spezia. Contattato da De Pinedo collaborò nei preparativi del volo Sesto Calende-Tokyo. Nel 1926, ancora con De Pinedo, studiò le basi del "Circuito dell'Atlantico" e poi, scelto come secondo pilota-navigatore del *Santa Maria*, iniziò nel gennaio del 1927 il viaggio nelle due Americhe compiendo 43.820 chilometri. Promosso nello stesso anno maggiore, iniziò la sua collaborazione con Arturo Ferrarin con cui conquistò, con l'S.64, il primato per un volo senza scalo dall'Italia al Brasile. Il 7 agosto del 1927, a Rio de Janeiro, un volo di prova si concluse con un grave incidente che pochi giorni dopo gli procurò la morte. Medaglia d'Oro al V.A.

A lui fu dedicato l'idroscalo di Ostia.

DE VECCHI DI VAL CISMONE CESARE MARIA

Quadriviro del fascismo, governatore a Rodi nel Dodecaneso.

DI LAZZARO

Pittore illustratore, autore di manifesti e tavole pittoriche inerenti le due Crociere atlantiche.

DI ROBILANT EDMONDO

Tenente pilota, fu addetto ai servizi nella Crociera del Nord Europa, a Parigi e Londra. Nella Crociera del Mediterraneo Orientale fu al seguito della stessa con il cap. Bacula sul Cant 2.

DUDOVICH MARCELLO

Pittore cartellonista (1878-1962) noto per i manifesti della Rinascenza. A lui si deve uno dei migliori cartelloni della Crociera del Decennale.

EARHART AMELIA

Aviatrice americana, fu la prima donna pilota ad attraversare l'Atlantico. Visitò l'Italia nel 1932

entusiasmandosi della nostra aviazione. Morì misteriosamente in un volo sul Pacifico nel 1937.

EMILIANI LUIGI

Incisore delle xilografie del libretto di G. Fanti "La Crociera Atlantica 1931" riportate poi su cartoline.

ENDRESZ GEORGES

Con il compagno Magyar compì, nel 1931, il raid New York-Budapest sul Lockheed Sirius "Justice for Hungary".

L'anno dopo Endresz periva in un incidente a Roma con lo stesso aereo.

EVANGELISTI GIORGIO

Giornalista e scrittore, pilota. Bologna 1933. Autore di numerosi libri e articoli su giornali e riviste inerenti l'aviazione.

FACCHINI RENATO

Aviere scelto marconista nel 1942. Narra, in "Ricordi e testimonianze", del suo doppio naufragio nel Mediterraneo.

FALASCHI GINO

Pilota collaudatore della Piaggio sugli S.55 metallici.

FALCINELLI BRUNO

Motorista del Dornier Wal I-DAOR, naufragato con Locatelli e Crosio al largo della Groenlandia nel tentativo di un volo transatlantico.

FALESSI CESARE

Nettuno 1930. Giornalista, scrittore prevalentemente dedito ad argomenti aeronautici. È stato direttore dei servizi stampa di importanti enti. È autore del volume "Balbo aviatore".

FANTI GOFFREDO

Autore di un libretto apologetico sulla Crociera atlantica del 1930/31.

FARMAN HENRI e MAURICE

Aviatori e costruttori aeronautici, attivisti degli sport motoristici. Si

dedicarono all'aviazione realizzando diversi modelli di aerei.

FEDELI

Pilota collaudatore della Piaggio sugli S.55 metallici.

FERRANTE OVIDIO

Ten.col., già direttore del Museo dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle. È autore di diversi libri sul Museo e sull'attività del vecchio idroscalo del Lago di Bracciano.

FERRARI GIULIO

Allievo dell'Accademia di Livorno, testimoniò su "Ali Antiche" sulla presenza di alcuni S.55 a Orbetello negli anni 1949/50.

FERRARIN ARTURO

Thiene 1895. Brevettatosi pilota nel 1905, prese parte alla prima guerra mondiale.

Nel 1920 compì il raid Roma-Tokyo. Vincitore di diverse gare aviatorie, nel 1928, dopo un primato in circuito chiuso con Del Prete, guadagnò con lo stesso compagno il primato di distanza Roma-Natal.

Morì a Guidonia nel 1941 collaudando un nuovo aereo.

FERRI

Mar.llo R.T. del reparto soccorso dell'idroscalo di Elmas.

FESTARI ERNESTO

Cap. pilota, comandante la 200ª squadriglia di S.55 a Rodi.

FILÌ SAVERIO

Maresciallo marconista nell'Egeo sugli S.55.

FLORES JACKSON JR.

Autore delle avventure di pace e di guerra degli S.55 brasiliani, riportate da "JP4" mensile di aeronautica.

FLORIO CINO

Tenente di complemento dell'Aeronautica, capomanipolo della MVSN, cognato di Italo Balbo. Volò spesso con il Maresciallo.

Il 28 giugno del 1940 trovò la morte con lo stesso nel cielo di Tobruk.

FORNATTO

Tecnico della FIAT, fu in Brasile ad istruire i motoristi degli S.55 di quell'aviazione.

FRANCO RAMON

Fratello del Caudillo, si brevettò pilota con gli istruttori italiani Longo e Maddalena. Nel gennaio del 1926 con i compagni Ruiz de Alda, Duran e Rodo, con un Dornier Wal "Plus Ultra" (ora conservato al Museo di Lujan in Argentina), compì la traversata atlantica del Sud. Con gli stessi compagni fallì, nel 1928, quella dell'Atlantico centrale.

FREDDI LUIGI

Giornalista, inviato del Popolo d'Italia al seguito delle Crociere aeree.

GABRIELLI GIUSEPPE

Caltanissetta 1903. Laureatosi a Torino nel 1925, si specializzò in costruzioni aeronautiche. Assunto nel 1927 alla Piaggio di Finalmarina, cooperò alla realizzazione di diversi apparecchi con Giovanni Pigna sino alla creazione dell'S.55 metallico per il quale ebbe l'appoggio e la fiducia di Alessandro Marchetti.

Passato alla FIAT Aviazione nel 1931, dette vita a tutti i velivoli siglati "G" sino all'ultimo G.222, trasporto tattico STOL, che volò nel 1970.

Dal 1952 fu titolare della cattedra di progetto aeromobili al Politecnico di Torino e Presidente della FIAT Aviazione. La sua storia visuta è stata da lui stesso narrata in "Una vita per l'aviazione".

GAGO COUTINHO CARLOS

Vice ammiraglio portoghese, con Sacadura Cabral, da Lisbona raggiunse Rio de Janeiro in 87 giorni cambiando tre idrovolanti sempre del tipo Fayrey, battezzati "Lusitania".

GALLETTI

Pilota civile per le linee del Mediterraneo.

GALLO ANGELO

Marillo marconista sugli S.55 X di Orbetello, reduci dalla Crociera del Decennale, con i comandanti Giordano e Altomare.

GAMMA

Pilota collaudatore della Piaggio sugli S.55 metallici.

GARELLO GIANCARLO

Giornalista su argomenti aeronautici, figlio dell'R.T. Mario, ha narrato in più occasioni le vicende dell'S.55 *Alcione*.

GARELLO MARIO

Millesimo (Savona) 1901. Brevettato radiotelegrafista nel 1921 a La Spezia, nel 1923 fu R.T. sulle aeronavi sino al 1925. Nell'ottobre di quell'anno fu con Casagrande sull'*Alcione*, nel tentato raid Genova-Buenos Aires, abbandonato a Casablanca. Fece parte poi dell'equipaggio del dirigibile *Esperia*. Nel 1927 fu alla Camsa per prove e collaudi sui Dornier Wal. E nello stesso anno, con Italo Balbo, nella Crociera-visita alle basi aeree del Mediterraneo. Dal 1928 al 1933 fu direttore alla Prima Stazione Radiogoniometrica di Genova Montemoro. Promosso sottotenente nel 1935. Da quell'anno al 1940 fu direttore al Centro Assistenza Volo dell'aeroporto Venezia-Lido. Con la guerra passò in Libia dove raggiunse, nel 1942, il grado di capitano per meriti speciali. Morì nel 1948 per malattia.

GATTY HAROLD

Con l'amico Wiley Post, noto pilota monocolo, compì nel 1931 il giro del mondo a tempo di record, partendo da New York.

GEMIÉ LÉON

Con Mermoz e Dabry iniziarono, nel 1930, gli esperimenti di servizi commerciali tra Francia e America del Sud, da S. Luis de Senegal a Natal.

GENTILLI ROBERTO

Scrittore aeronautico, con Bignozzi scrisse la storia degli aeroplani "SIAI 1915-1935". Suo è il volume commemorativo della SIAI "Attraverso l'Atlantico" per il 50° della Crociera del Decennale. Collabora periodicamente a diverse pubblicazioni d'aviazione.

GOUVEIA MANUEL

Fece parte, nel 1927, dell'equipaggio portoghese del Dornier Wal "Argos" con De Beires, Duvolle, De Castilho, nella prima trasvolata notturna dell'Atlantico.

GRAMPA ALBERTO

Collaboratore di pubblicazioni di aeronautica, collezionista di documenti e oggettistica di aviazione anni Trenta, autore di "Busto Arzizio e la storia dell'aviazione", di "MAV e dintorni" e di "Voglia di volo".

GRANDI DINO

Uomo politico del fascismo, ambasciatore a Londra dal 1932 al 1939. Nel luglio del 1943 fu promotore, con alcuni altri gerarchi, della destituzione di Mussolini e della conseguente caduta del fascismo.

GRAVINA MANFREDO

Compì con Maddalena un raid nei Paesi nordici su un S.9.

GUARNIERI UMBERTO

Pilota civile della SIAI, compì il volo Sesto C.-Amsterdam (1919). Trasportò gli aerei della società in diversi scali spagnoli (1921). Trovò la morte nel Lago Maggiore dove si inabissò nel 1923.

GUELI, D'AMICO, ROVERE

Ricercatori di storia dell'aviazione, hanno scritto a sei mani la "Guida degli aerei storici italiani".

GUERRI GIORDANO BRUNO

Siena 1950. Ha pubblicato diversi libri su personaggi storico-contemporanei, tra questi un "Italo Balbo".

GUIDONI ALESSANDRO

Generale del Genio aeronautico, ideatore e realizzatore di diversi congegni per aerei. Morì nel 1928 a Montecelio (Roma) - oggi Guidonia, a lui dedicata - mentre sperimentava un suo paracadute.

GUIZZONI

Pilota civile della SAM per le linee del Mediterraneo.

HALDEMAN W. GEORGE

Con miss Ruth Elder tentò, nel 1927, di collegare New York con l'Europa a bordo di uno Stinson, con il quale ammarò in pieno Atlantico. Lo stesso pilota, nel 1929, compì il volo Windson-Cuba.

HARGREAVES MATT

Articolista statunitense, ha scritto delle disavventure dell'S.55 NC 20 K riportate da Aerofan nel 1990.

HAWKER e GRIEVE

Piloti inglesi, tentarono nel 1919 la trasvolata dell'oceano da Terranova all'Inghilterra ammarando forzatamente nell'Atlantico, a due terzi del percorso.

HEGEMBERGER ALBERT FRANCIS

Quale ufficiale di rotta, con il pilota Maitland collegò nel 1927 l'Oceano Pacifico, da S.Francisco alle Isole Hawaii.

IGLESIAS BRAGE FRANCISCO

A fianco del compagno spagnolo Jmenes compì, nel 1929, il record di distanza Siviglia-Bahia con un Breguet XIX "Jésus de Gran Poder".

INFANTE MARIO

Da maggiore, con il tenente Cagna, portò da Sesto Calende a Roma l'S.55 I-AASZ di Italo Balbo. Quale tenente colonnello, dall'ottobre 1929 al gennaio del 1932, fu comandante in seconda dell'Accademia Aeronautica. Nella Crocie-

ra del Decennale, fu comandante della base di New York. Dal 1937 al 1940 fu Capo dell'Ufficio Centrale delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo.

INTAGLIETTA MICHELE

Giornalista della Gazzetta del Popolo, seguì diverse Crociere.

JANNELLO GUIDO

Pilota sportivo, con Maddalena partecipò a diverse gare aviatorie.

JMENES IGNACIO MARTIN

Con il compagno Iglesias compì, nel 1929, con un Breguet denominato "Jésus de Gran Poder", il raid Siviglia-Bahia.

KAPLAN R.W. "BUZZ"

Statunitense, ricostruttore di aerei d'epoca, ha realizzato nel 1984 un S.56 che ha volato anche in Italia.

KLINGER UMBERTO

Saluzzo 1900 - 1971. Segretario federale del Pnf di Ferrara. Quale ufficiale d'ordinanza di Balbo, lo seguì nella Crociera d'ispezione alle basi aeree del Mediterraneo. Divenne presidente della SAM e poi dell'Ala Littoria nella quale costituì, nel 1938, la Direzione Sperimentale Linee Atlantiche. Egli stesso, nel marzo di quell'anno, compì la traversata atlantica con il com.te Tonini sull'idrovolante Cant Z 506 I-ALAL. Fu Capo di Stato Maggiore dei Servizi Aerei Speciali (SAS). Fondatore e presidente delle Officine Aeronavali di Venezia.

KÖHL HERMANN

Capitano pilota tedesco, nell'aprile del 1928 con Von Hunnefeld e Fitzmaurice, nell'intento di raggiungere in un solo balzo New York da Dublino, compì un atterraggio d'emergenza nel Labrador.

KUKIN

Pilota sovietico, volò con Delecenko su un S.55 da Sesto Calende a Odessa e Petropavlovsk.

LÉFÈVRE RENÉ

Unitamente ad Assolant e Lotti, con i quali aveva fallito nel 1928 il volo diretto Parigi-New York, l'anno successivo compì la trasvolata New York-Parigi.

LEPRONI ENRICO

Giornalista. A lui si deve un importante studio pubblicato dalla rivista "Aerofan" sull'S.55 e le sue versioni.

LISSONESI UGO

Giornalista, redattore del "Corriere filatelico" degli anni Trenta.

LO BIANCO VITTORIO

Commerciante filatelico romano, fu il suggeritore a Italo Balbo dei tritici, degli altri francobolli per la Crociera del Decennale e del loro impiego postale e filatelico. Consigliò in seguito alle Poste altre iniziative.

LOCATELLI ANTONIO

(1895 - 1936) Medaglia d'Oro nella prima guerra mondiale, partecipò con D'Annunzio al volo su Vienna e compì, nel 1919, la prima trasvolata delle Ande.

Fu l'animatore del primo tentativo italiano di trasvolare l'Atlantico del Nord con i compagni: ten. pilota Tullio Crosio, l'R.T. Braccini ed il motorista Falcinelli, forzatamente ammarati al largo della Groenlandia.

Eletto deputato alla Camera fascista, nel 1935 partecipò alla guerra d'Abissinia meritandosi una seconda Medaglia d'Oro.

Nel 1936, nel corso di un'esplorazione in territorio etiopico, venne trucidato assieme ai compagni dell'aereo colà atterrato. Gli venne concessa alla memoria - caso unico - una terza Medaglia d'Oro.

LOMBARDI FRANCIS

(1897 - 1983) Brevetto militare del 1916. Pilota di raids e di famose imprese aviatorie: 1919, accompagnò Mussolini da Novi Ligure a Fiume; 1930, raid Roma-

Mogadiscio e raid Roma-Tokyo; 1930/31, periplo dell'Africa; 1932, Roma-Addis Abeba; 1934, Roma-Buenos Aires (volo postale interrotto a Fortaleza) e, nello stesso anno, Roma-Mogadiscio. Progettò e costruì diversi aerei fra cui i famosi FM3 e FM5. Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico.

LONGO BALILLA

Comandante della nave *Alice* al seguito delle Crociere aeree del 1930 a Bolama e del 1933 a Cartwright e Shoal Harbour. Fratello del cap. Ulisse.

LOTTI ARMAND

Fallito il primo tentativo, nel 1928, di un volo diretto Parigi-New York con i compagni Assolant e Lefèvre. Il successo si compì l'anno dopo nel volo inverso.

LUCCHINI CARLO

Collezionista di documenti fotografici di aerei militari.

MACCHIA GIULIO

Mar. llo pilota, con il ten. Gallo partecipò a Vigna di Valle alle prove comparative e missioni aeree con un S.55.

MACCIOTTA

Pilota civile della SAM per le linee del Mediterraneo.

MAGGI C.M.

Direttore generale del personale e degli affari generali del Ministero dell'Aeronautica negli anni Trenta.

MAGINI ALDO

1° aviere motorista, fu di riserva a Bolama nella Crociera Italia-Brasile.

MAJARCO P.

Pilota greco della Linea Aerea del Levante.

MALTESE

Motorista dell'I-TRIA incidentatosi in fase di decollo a Siracusa, nel 1934.

MARCHETTI ALESSANDRO

Il nome di Marchetti e quello della SIAI rappresentano un binomio assoluto ancor oggi nonostante l'ingegnere sia da anni scomparso. Alessandro Marchetti nacque a Cori (Latina) nel 1884. Laureatosi in ingegneria presso l'Università di Roma, nel 1910 progettò e costruì il suo primo aereo "La Chimera" che l'anno dopo volò sul campo di Centocelle.

Assunto quale direttore tecnico alla Vickers-Terni, in quegli stabilimenti progettò e realizzò il monoposto metallico da caccia MVT che, nel 1918, stabilì un primato di velocità. Marchetti si dedicò anche allo studio di elicotteri brevettando diversi dispositivi. Passato nel 1922 alla SIAI di Sesto Calende quale progettista, direttore tecnico e socio, si rivelò un eccezionale creatore di idrovolanti e di aeroplani terrestri. Dal numero uno "S.50" si accumularono sessanta progetti di cui quarantacinque realizzati. Il più noto, tra i primi, fu l'S.55 che suscitò in principio critiche negative e del quale, in dieci anni, furono costruiti 250 esemplari che lo resero nel mondo il più rappresentativo apparecchio italiano.

Seguirono: l'anfibio S.56 che fu adottato e costruito su licenza da diversi Paesi stranieri e, nello stesso stile, gli S.57, 58, 59, 62. Famoso fu l'S.64 di Ferrarin-Del Prete nonché l'S.66, il più grande idrovolante a due scafi per trasporto passeggeri. I suoi 22 esemplari dominarono le rotte del Mediterraneo per lasciare poi il posto ai trimotori terrestri che iniziarono con gli S.71 e via via 72, 73, 74, gli S.M. 75 e 76 della vasta produzione per l'Ala Littoria e per parecchie linee europee. I famosi S.79 furono vincitori di corse, protagonisti di raid e poi vennero convertiti in apparecchi da trasporto, bombardamento e siluranti, come l'S.M. 82 e 83.

Con l'armistizio, Alessandro Marchetti si trovò in un primo tempo con le mani legate e poi, gradata-

mente, si mise a progettare nuovi aerei con modifiche e innovazioni suggerite dall'esperienza bellica. Nacquero i mono e bimotori S.M. 101 e 102 e poi il quadrimotore S.M. 95 per l'Alitalia.

Ritiratosi dall'attività, fu vicino alla SIAI sino alla sua morte, avvenuta a 82 anni a Busto Arsizio, nel 1966.

MARTINATI GIGI

Pittore cartellonista, autore di un manifesto per la Crociera del Decennale.

MARZANO GIOVANNI

Capo in 2ª della Marina Militare, fu radiotelegrafista sull'S.55 di Umberto Maddalena e Stefano Cagna alla ricerca dei naufraghi del dirigibile ITALIA.

MASSAI MARIO

Ten.col. pilota, giornalista, corrispondente del Corriere della Sera (Med. d'Oro al V.A.). Seguì tutte le Crociere, i raids e le manifestazioni aeree. Trovò la morte nel 1939 nel volo inaugurale LATI al ritorno dal Sudamerica. A lui è stato intitolato un premio giornalistico per la diffusione dell'idea aeronautica e del volo.

MAZZOTTI FRANCO

Industriale, pilota sportivo, partecipò e vinse diverse gare aviatorie. Fu, con Lombardi e Rasini, alla circumnavigazione dell'Africa su tre aerei FIAT AS.2 e, a fianco di Lombardi, nel 1934, nel volo postale Roma-Buenos Aires (Medaglia d'Argento al V.A.).

MECOZZI AMEDEO

Capitano pilota. Partecipante, nel 1920, al raid Roma-Tokyo. Capo Ufficio Stampa del Ministero, fu al seguito di Balbo nell'ispezione delle basi aeree mediterranee.

MENEGALLI

Pilota collaudatore della SIAI al quale fu imputato il disastro di Sesto Calende del primo S.55 P della Aero Espresso Italiana.

MERMOZ JEAN
(1901-1936) Pilota di linea della Aéropostale francese, realizzò i voli dalla Francia a Dakar e le linee aeree argentine. Fu il primo, nel 1930, a compiere il collegamento aeropostale Francia-America del Sud. Scomparve nell'Atlantico dopo oltre venti traversate aeree di quell'oceano.

MEZZANA CORRADO
(1880 - 1952) Pittore illustratore, creatore della maggior parte dei francobolli commemorativi italiani, delle colonie e del Vaticano, dal 1925 alla sua morte. Di sua mano sono i trittici ed i due singoli della Libia per la Crociera.

MONDOLFO RENATO
Commerciante filatelico, perito ed esperto di francobolli degli Antichi Stati.

MORBIDUCCI
Pittore e scultore, autore di un manifesto per la Crociera del 1930. Quale scultore approntò diverse medaglie per le due Crociere atlantiche e commemorative per l'Aeronautica.

MURACE STEFANO
Ten.col., scopritore e donatore al Museo dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle di una sezione di uno scafo di S.55 X.

MURATORI BRUNO
1° aviere motorista, fu di riserva a Bolama nella Crociera Italia-Brasile.

MUSSOLINI BENITO
(1883-1945) Uomo politico, Capo del Governo italiano dal 1922 al 1943 e della RSI sino al 1945. Ministro dell'Aeronautica. Pilota dal 1921, usufruì in ogni occasione dell'aeroplano affiancandosi nel pilotaggio a noti e provetti piloti.

MUSSOLINI BRUNO
(1918-1941) Terzogenito di Beni-

to, si brevettò pilota in giovanissima età, nel 1936 era sergente in Etiopia dove passò ufficiale effettivo. Nel 1937, con il col. Biseo partecipava alla gara Istres-Damascos-Parigi e, nello stesso anno, al volo Roma-Rio de Janeiro per gettare le basi delle linee aeree transatlantiche LATI. Allo scoppio della guerra, da Taranto partecipò più volte a rischiose operazioni. Morì a Pisa nell'estate del 1941 per la piantata dei motori di un quadrimotore P.108. Medaglia d'Oro al V.A.

NANNI NINO
(1888 - 1969) Pittore illustratore, cartellonista degli anni Trenta.

NEGRAO JOÃO
Pilota brasiliano, fu secondo sull'S.55 "JAHU" di De Barros da Capo Verde a Rio de Janeiro.

NERVI PIERLUIGI
Ingegnere edile, progettista e costruttore di ardite edificazioni in cemento armato tra cui alcune aviorimesse a Orbetello, Orvieto ed a Torre del Lago Puccini.

NOBILE UMBERTO
Ingegnere, progettista e costruttore di dirigibili. Esploratore polare, promosso generale dopo il primo sorvolo del Polo, nel 1926, con il NORGE. Nel secondo viaggio il dirigibile ITALIA precipitò sulla banchisa causando la morte di alcuni uomini dell'equipaggio. Parte dei naufraghi, in salvo sotto la "tenda rossa", riuscirono a farsi scorgere dagli aerei soccorritori. Salvato per primo, Nobile fu oggetto di varie inchieste. (1985-1978)

NOSARI Odone
Giornalista del Giornale d'Italia, pilota-pioniere autore di "Ali e vele sull'Atlantico". Fu ospite sugli S.55 al seguito delle due Crociere del Mediterraneo. Nella crociera Italia-Brasile fu sull'I-CANN da Natal a Rio e nella Crociera del

Decennale seguì i croceristi a bordo di un apparecchio da Cartwright a Chicago.

ONOFRI MARIO
Collezionista ed esperto aerofilatelico, autore di alcuni libri sulla posta aerea e sugli aerogrammi Zeppelin.

ORSINI SILVESTRO
Capitano dell'Aeronautica, fu l'organizzatore della base di Istanbul nella Crociera del Mediterraneo Orientale e, nel 1933, della base di Lisbona nella Crociera del Decennale.

PACOMIO
Pilota della SAM nei collegamenti Palermo-Tunisi.

PADOVANI EZIO
Colonnello pilota, comandante lo Stormo di Rodi.

PADUA (PADUJA o PADUA?)
Pittore illustratore, realizzatore di vignette e cartoline per le due Crociere atlantiche.

PAPOLA ANTONIO
Pilota idrovolantista nella Grande Guerra. Fu nel 1919 a Fiume con D'Annunzio passando poi sugli S.55 delle linee civili del Mediterraneo.

PASSALEVA ALESSANDRO
Nato nel 1895. Ottenuto il brevetto di pilota sul campo di S. Giusto a Pisa, si trasferì a Sesto Calende dove si abilitò sugli idrovolanti e, quale sottufficiale, prestò durante la guerra servizio nei reparti della scuola militare di S. Anna. Entrato negli organi della SIAI svolse per circa un ventennio la mansione di collaudatore di tutti i prototipi della società, conquistando oltre 50 primati mondiali, ottenendo numerosi riconoscimenti e la promozione a ufficiale. Nel 1927 portò a Genova il *Santa Maria II* di De Pinedo per essere imbarcato per l'America.

Nell'ottobre del 1941, dopo un decollo con un S.84 militare, per un'avaria tentò il rientro al campo di Vergiate schiantandosi al suolo. Medaglia d'Argento al V. A.

PEDRIALI FERDINANDO

Scrittore, autore del volume storico "Guerra di Spagna e aviazione italiana".

PELLICCIA ANTONIO

Dopo una lunga carriera nell'Aeronautica Militare ha lasciato il servizio da generale di D.A. Ha scritto libri, saggi e articoli di carattere politico militare.

PENZO PIERLUIGI

Venezia 1895 - Valence 1928. Volontario nella guerra 1915/18 come ufficiale di Marina, partecipò ad audaci azioni. Passato all'aviazione, fu in un'azione sulla costa nemica abbattuto e fatto prigioniero dove tentò più volte la fuga. Nel dopoguerra fu al servizio dei collegamenti aerei Venezia - Trieste. Si distinse in varie occasioni. Nel 1925 fu con Maddalena vittima di un incidente sullo Spluga, al rientro da una crociera dimostrativa nel Nord-Europa durata quasi due mesi. Fu presentatore di aerei italiani in Spagna e Portogallo. Nel 1927, fu con Italo Balbo con l'S.55 I-AASZ nella Crociera d'ispezione alle basi aeree del Mediterraneo. Per alcuni mesi del 1928 fu comandante dell'aeroporto di Vigna di Valle. Partecipò alle ricerche dei naufraghi del dirigibile ITALIA, perdendo la vita al rientro della missione il 30 settembre del 1928 nei pressi di Valence, assieme al tenente Crosio. Medaglia d'Argento al V.A. A Venezia, sul lungomare dei giardini, c'è un busto in bronzo a ricordo dell'aviatore veneziano.

PERUCATO

Ing. pilota dell'Aero Espresso del Levante. Inaugurò la linea da Atene a Istanbul.

PESCE GIUSEPPE

Ufficiale pilota, combattente nella seconda guerra mondiale, ha raggiunto i massimi vertici della gerarchia militare. Sottocapo di S.M., comandante della 2ª Regione Aerea, ispettore delle Forze Aeree, fondatore del Museo Storico dell'A.M. (1979), scrittore di molte opere d'aeronautica.

PETRALI

Ten. pilota, partecipò con un S.55 alla guerra di Spagna a Palma di Maiorca.

PIAGGIO RINALDO

Senatore del Regno, imprenditore nelle costruzioni di arredamenti navali e idrovolanti a Finale Ligure e di aerei terrestri a Pontedera.

PICCARD JACQUES

Figlio del famoso professor Auguste (1884-1962), Jacques procedette con il suo batiscafo, nel 1982, ad immersioni nel lago di Bracciano alla ricerca di relitti di aerei.

PICOMIO

Pilota della SAM sulla linea Roma-Cagliari.

PIGNATELLI

Ten. istruttore R.T. a Capodichino nel 1936, fu alla base meteo in Groenlandia per il passaggio della eventuale tappa di ripiego della Crociera.

PISANI VITTORIO

Pittore, illustratore. Noto per le centinaia di copertine apparse sul settimanale *La Tribuna Illustrata* negli anni Trenta e Quaranta. Approntò molte cartoline di carattere militare e di gesta eroiche del ventennio.

POLVERELLI GAETANO

Deputato, giornalista del Popolo d'Italia, fu ospite di Balbo, nel 1927, nella Crociera d'ispezione alle basi aeree del Mediterraneo. Prese parte alla due Crociere di massa degli anni 1928/1929.

PRICOLO FRANCESCO

Generale dell'Aeronautica. Iniziò la carriera nei dirigibili e poi divenne pilota d'aeroplano. Succedette al gen. Valle nel novembre del 1939 quale Capo di Stato Maggiore sino al novembre del 1941.

PROTTO CAMILLO

Industriale laniero, consigliere delegato e vice presidente della SIAI dal 1921.

QUADRONE ERNESTO

Giornalista, corrispondente della Stampa di Torino. Partecipò ad alcune Crociere.

QUILICI NELLO

Nato nel 1890, redattore di diversi quotidiani e direttore del Corriere Padano. Scrittore, amico e collaboratore di Italo Balbo che seguì in tutte le Crociere aeree. Fu ospite sui suoi aerei in più scali ed in molti viaggi. Morì a Tobruk, nel 1940, nel rogo dell'aereo con l'amico.

RAMPELLI UGO

Roma 1897. Pilota, generale di S.A. pluridecorato, giornalista e scrittore. Autore di diversi libri e articoli d'aviazione.

RAMPINI FRANCESCO

Motorista della Isotta Fraschini, fu con Maddalena alla ricerca dei naufraghi dell'aeronave ITALIA.

RANISI MARIANO

Giornalista. A lui si deve una storia dell'idroscalo di Orbetello "Il nido delle aquile".

RANUCCI GIAN MARIA

2° pilota sull'I-SAAV *Alcione* del com.te Casagrande nel progettato volo transatlantico conclusosi per incidente a Casablanca.

RASINI MARIO

Pilota sportivo, partecipò a diverse gare e raids. Nel 1929 il periplo del Mediterraneo e nel 1930 la circumnavigazione dell'Africa.

RAYNHAM e MORGAN

Nel 1919, nel tentativo di un volo transatlantico, capottarono subito dopo il decollo da St. John's (Terranova).

RECAGNO DIEGO

Allievo ufficiale di coperta sulla nave *Alice*, all'ancora a Cartwright. Fratello del cap. Silvio dell'I-RECA. Diventerà ufficiale della Regia Aeronautica. Pilota combattente, raggiungerà il grado di gen. D.A. Medaglia d'Argento al V.M.

RICHARDSON HOLDEN C.

Nel 1919 fece parte dei tre equipaggi che, su altrettanti apparecchi americani, tentavano di collegare gli Stati Uniti all'Europa. Il suo N.C.3, ammarato in Atlantico, raggiunse Horta flottando.

RIMININI ARDUINO

S.ten. pilota. Perse la vita nel lago di Bracciano inabissandosi con l'S.55 X che fu l'I-NANN della Crociera.

RIZZO

Pilota collaudatore della Piaggio di Finale Ligure.

ROCCA GIOVANNI

Scrittore, autore de "La tragedia dell'aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale".

ROCHAT GIORGIO

Pavia 1936. Libero docente di storia contemporanea, ha pubblicato diversi libri storico-politici, due su Italo Balbo.

ROOSEVELT FRANKLIN**DELANO**

(1882 - 1945) Presidente degli Stati Uniti, ricevette alla Casa Bianca di Washington il generale Balbo ed i piloti più elevati in grado della Crociera, esprimendo la sua ammirazione per l'impresa italiana.

ROSSIA.

Pilota civile della SAM per la Linea Aerea del Levante.

ROSSO AUGUSTO

Ambasciatore a Washington, andò incontro in Canada ai croceristi della trasvolata atlantica e, sull'I-BALB, volò con loro sino a Chicago.

RUIZ DE ALDA JULIO

Con Ramon Franco, Duran e Rada, a bordo di un Dornier Wal "Plus Ultra" compì, nel 1926, la traversata atlantica da Palos a Buenos Aires.

SABATO MARTELLI**CASTALDI**

Col., Capo Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica nel 1933. Nel maggio del 1945, da generale della riserva, quale partigiano combattente veniva fucilato alle Fosse Ardeatine. Med. d'Oro al V.M.

SACADURA CABRAL

Capitano di fregata, con il vice ammiraglio Gago Coutinho su un idrovolante inglese Fairey, battezzato "Lusitania" numero uno, decollavano da Lisbona per il Sud America. Dalle Canarie si portavano alle Isole Capo Verde per decollare verso S. Ferdinando di Noronha. Per mancanza di carburante ammararono nell'oceano fracassando l'apparecchio. Con un nuovo Lusitania II ripresero la rotta ma un guasto al motore li costrinse nuovamente ad ammarare. Raccolti da una nave, l'apparecchio si fracassò nell'issarlo a bordo. Con un nuovo idro, il Lusitania III, ammaravano dopo 87 giorni a Rio de Janeiro.

SALMINCI RIGOBERTO

Pilota civile della SAM per la rete tirrena.

SALVATELLI NELLO

1° aviere motorista, di riserva a Bolama per la Crociera Italia-Brasile.

SANTONI DOMENICO**LORENZO**

Nato ad Ariccia nel 1877. Si brevettò pilota in Francia nel 1911 ed ebbe poi in Italia il brevetto N°11. Compì un volo da Parigi a Londra dove in seguito fondò la Società General Aviation Contractors Ltd. British Anzani Engine Co. Tornato in Italia fondò la Società Aeroplani Roma e poi la S.A. Costruzioni Aeronautiche «Savoia» con stabilimento a Turro, alla periferia di Milano, producendo su licenza aeroplani Farman, costruendone un buon numero sino all'incontro con Luigi Capè con cui costituì la SIAI Aeroplani Savoia. Abbandonò la società nel 1920 per trasferirsi in Francia dove fondò, a Parigi, la CAMS (Cantieres Aéromaritimes de Seine) acquistando anche la licenza di aerei dalla SIAI.

SAUL JOHN P.

Con un equipaggio formato da Kingford Smith, australiano, Van Dijk, olandese, Stammage, americano, Saul, irlandese, fu parte dell'equipaggio del volo Dublino-New York. Atterratto e sperduto nel 1930 in Terranova.

SAVARESE PAOLO

Pilota civile della rete tirrena della SAM.

SAVOIA**VITTORIO EMANUELE III**

(1869 - 1947) Re d'Italia dal 1900 al 1946.

SAVOJA UMBERTO

Ten. del Genio, fu uno dei primi piloti italiani passato poi alla direzione tecnica dell'Aeronautica Militare. (1884-1954)

SBERNADORI PAOLO

Piacenza 1894. Sottotenente del Genio nel 1915, laureatosi in ingegneria e specializzato in costruzioni aeronautiche, fu incaricato

nell'insegnamento di varie materie ai corsi di addestramento piloti. Nel 1930, fu nominato addetto aeronautico all'Ambasciata d'Italia a Washington dove rimase per cinque anni. Nella Crociera del Decennale fu a ricevere i croceristi a Montreal prendendo posto poi sull'I-BISE sino a Chicago. Nel settembre del 1941 fu promosso generale di B.A.

SCHIATTI GUIDO PIETRO MARIO

(1897-1946) Ingegnere pilota, addetto all'ufficio tecnico alle dirette dipendenze dell'ing. Marchetti. Fu a fianco di Passaleva nella conquista dei primati con l'S.55. Rimase ferito nel disastro di un S.55 in fase di collaudo, capottato nel lago. Collaborò alla messa a punto del *Santa Maria* di De Pinedo e dell'S.64 di Ferrarin-Del Prete.

SEGRÈ CLAUDIO

Insegnante di storia all'Università del Texas. Tra i vari volumi pubblicati, uno è dedicato alla vita di Italo Balbo.

SOLARI GIUSEPPE

Mar. llo dell'Aeronautica. Nel 1941, da aviare assistette all'ultimo volo di un S.55 a Vigna di Valle.

SORGONI LUCIO

Giornalista aerofilatelico, autore del catalogo storico descrittivo della posta aerea italiana dalle origini al 1959.

STOPPANI MARIO

Lovere (BG) 1895. Sergente pilota nel 1914, abbatté nella Grande Guerra 6 aerei nemici. Dal 1917 al 1938 compì eccezionali voli, raid, circuiti e record ancor oggi imbattuti. Collaudatore delle maggiori industrie aeronautiche nazionali. Primatista mondiale Monfalcone-Massaua 1934 (Med. d'Argento al V.A.) e nel volo Cadice-

Caravellas (Medaglia d'Oro al V.A.). Sempre volando, concluse la sua vita a Vergiate nel 1959.

TADDEOLI EMILIO

Pilota svizzero, sorvolò per primo il Sempione con un idrovolante S.13.

TEOBALDI ANDREA

Pilota civile dell'Ala Littoria. Secondo ai comandi dell'I-TRIA al momento del suo disastro nel mare di Siracusa.

TESSARIN

Capitano pilota della base di soccorso di Elmas.

TOMINI

Pilota della SAM per le linee del Mediterraneo.

TORRE PIERLUIGI

Capitano del Genio aeronautico, fu alle basi americane della Crociera ospite su un S.55 da Shediac a New York.

VALLI FEDERICO e FOSCARI ANTONIO

Autori dell'opera storica di aviazione "Il volo in Italia".

VARALLI ELSO

Politico e storico di Sesto Calende. Sindaco della città e consigliere provinciale. Cultore della storia locale scrisse, tra i tanti saggi, "Sesto Calende - Porto di cielo" dedicato alla SIAI.

VAUDANO

Tecnico della FIAT, fu addetto come istruttore motoristico all'aviazione brasiliana.

VOLPI DI MISURATA GIUSEPPE

Industriale, finanziere, senatore. Tra le tante attività aveva interessi in Medio Oriente. A tale scopo promosse la società Aero Espresso Italiana.

VON GRONAU WOLFANG

Con un vecchio Dornier Wal, con i compagni Zimmer, Albrech e Hack, compì nel 1930 dall'Isola di Stytt il volo diretto sino a New York. Volo ripetuto nel 1931 e nel 1932 durante il giro del mondo.

WERZINGER EMIL

Commerciante filatelico di Basilea, fu tra i maggiori preparatori di aerogrammi della Crociera del Decennale.

WILKINS G. HUBERT

Pilota geografo, volò ripetutamente, nel 1928, nelle regioni artiche del Nord-America alla ricerca di terre.

YOUNG GUIDO

Ministro italiano delle Finanze negli anni Trenta.

ZACCHETTI VITALE

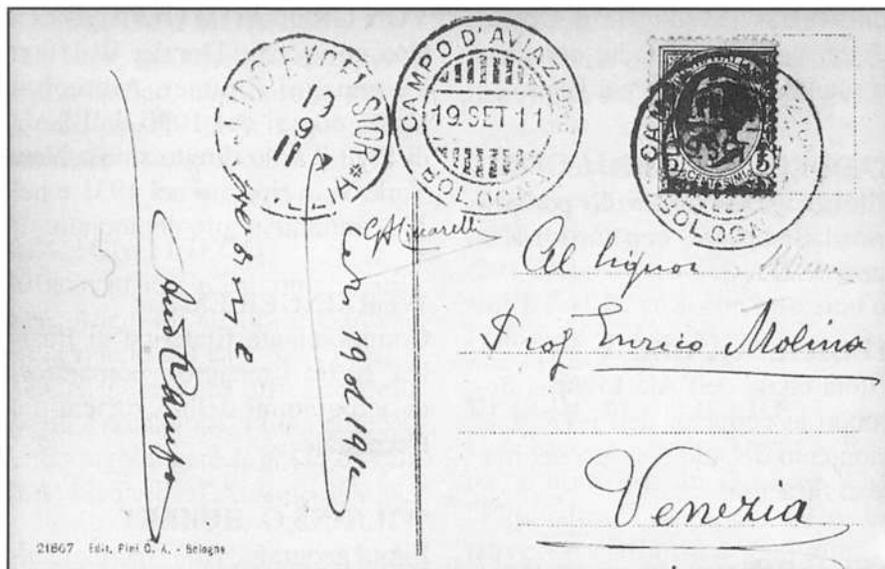
Motorista, capotecnico della Isotta Fraschini, fu prescelto nel 1926 dal comandante Eugenio Casagrande per il suo tentativo di compiere, con uno dei primi S.55, il raid Genova-Buenos Aires, interrotto a Casablanca a causa di una tempesta che rovinò l'apparecchio. Per la sua bravura quale motorista fu chiamato anche da De Pinedo per il periplo dell'Atlantico che fu compiuto dal febbraio al giugno del 1927 sul *Santa Maria*.

ZERBI TRANQUILLO

Ingegnere motorista, fu progettista oltre che dei motori per le automobili Balilla e 1100, dei motori aeronautici FIAT "A 22 T" e "A 22 R" (riduttore) usati sugli S.55 della Crociera Italia-Brasile e, dal 1931 in poi, per tutti gli altri idro S.55 tipo A. Nel 1933 realizzò il motore AS 6 del primato di Agello.

ZIMMER EDUARD

Con Von Gronau, Albrech e Hack sul Dornier Wal "Amunsen" volarono dalle Isole Faroel a New York. Prima rotta pre-artica.



**posta aerea:
siamo stati
i primi**

**19 settembre 1911
Primo volo postale in Italia**

Le cartoline «saluti dal campo volo» o «dall'aerodromo» approntate nelle gare aviatorie, circuiti aerei ed esperimenti d'aviazione nei primi anni del secolo, anticipano quelli che furono poi gli effettivi voli di "POSTA AEREA".

Il volo Bologna-Venezia, promosso dal giornale *Il Resto del Carlino*, rappresenta il primo servizio postale aereo d'Italia e probabilmente d'Europa. Il pilota Achille Dal Mistro trasportò da Bologna a Venezia un dispaccio di poche decine di lettere e cartoline, annullate in partenza ed in arrivo, delle quali - a tutt'oggi - rimangono non più di mezza dozzina di pezzi.

**20/27 maggio 1917
Primo francobollo di Posta Aerea del mondo**

Per l'esperimento postale di un volo Torino-Roma e Roma-Torino, fu emesso un francobollo speciale ottenuto sopra-stampando l'espresso da cent. 25 con la dicitura «ESPERIMENTO POSTA AEREA - MAGGIO 1917 - TORINO-ROMA ROMA-TORINO» (200.000 esemplari).

Il volo fu effettuato dal pilota Mario De Bernardi con il biplano Pomilio C-1 che trasportò oltre 200 kg di posta tra lettere e giornali.

Il volo inverso fu compiuto il 27 dello stesso mese.

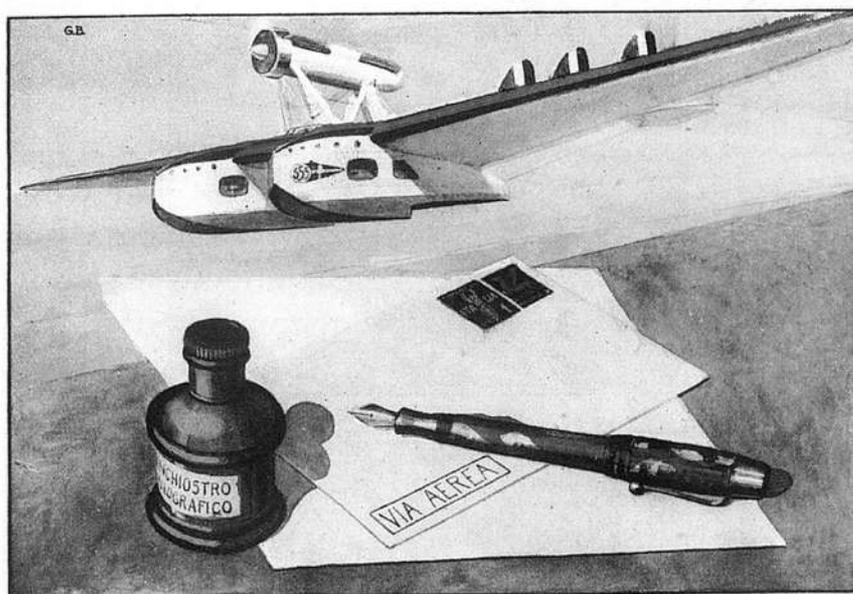
**30 novembre 1941
Primo volo postale del mondo con un aereo a reazione**

L'aereo fu il Caproni-Campini (non ancora turbogetto) nel volo Milano-Guidonia (Roma). Il pilota fu ancora Mario De Bernardi, con l'ingegner Pedace come passeggero ed un carico di posta che ottenne un annullo speciale per l'occasione. Al volo venne data una notevole risonanza, ma purtroppo la macchina rimase allo stato sperimentale non superando i fattori che un aeroplano bellico richiedeva.



3

i servizi postali



*Mancando di
tue notizie, ti
mando carta,
penna, e in-
chiostro.*

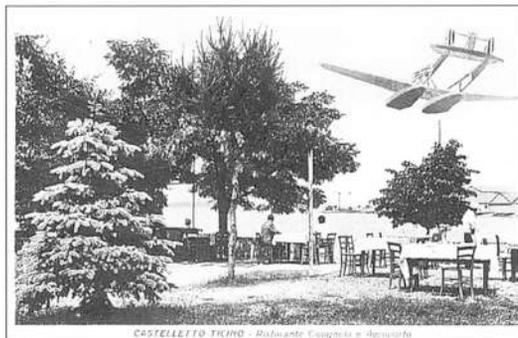
Sesto Calende - Casablanca
Aero Espresso del Levante
L'idroplano JAHU di De Barros
La Crociera del Santa Maria
Un S.55 per Italo Balbo
Roma - Terranova Pausania - Cagliari
Brindisi - Valona
Crociera del Mediterraneo Occidentale
Soccorso ai naufraghi dell'ITALIA
Crociera del Mediterraneo Orientale
Roma - Cagliari - Palermo - Tunisi
La Crociera Italia - Brasile
Crociera del Decennale
Filatelia: francobolli, vignette, cartoline
Anniversari, commemorazioni



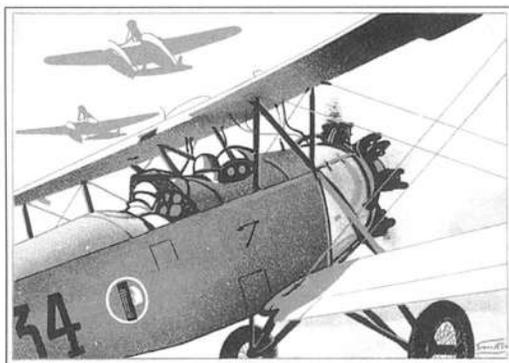
Dall'idroscalo, gli avieri inviano i saluti a casa delle loro ragazze.

ci fu l'epoca "croceristica" anche per le cartoline

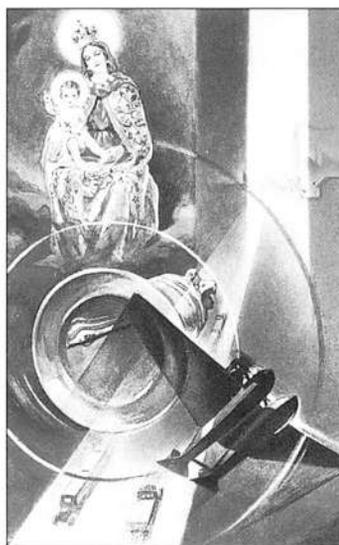
Scuola di pilotaggio. Sognando, in quei dieci minuti di girocampo, voli transoceanici.



Il ristorante Cicognola di Castelletto Ticino vanta, oltre al miglior risotto, l'esclusiva panoramica sull'idroscalo S. Anna.



Il berretto degli assi. Per quanti vogliono sentirsi trasvolatori dell'Atlantico.



La Madonna delle Grazie di Sampierdarena, "antagonista" di quella di Loreto.

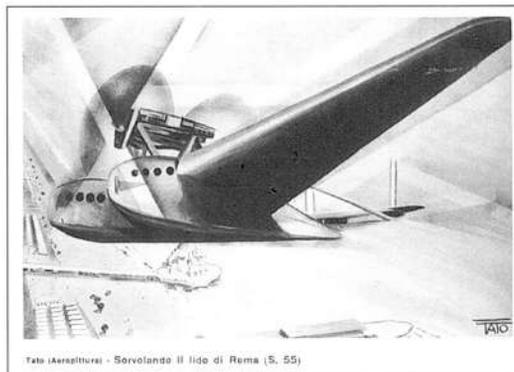


I Carmelitani Scalzi si servono di S. Rita e di un S.55 per propagandare il loro giornoletto.

Al sabato Balbo si recava a trovare la famiglia al mare.



L'aeropittore Tato (Guglielmo Sansoni) fa sorvolare il Lido di Roma dall'aeroplano dei futuristi.



i servizi postali degli S.55

La maggior parte degli aerogrammi (buste e cartoline spedite per via aerea), relativi ai servizi qui descritti, è stata approntata e spedita per scopi filatelici, vuoi per usare le affrancature speciali, vuoi per ottenere gli annulli occasionali oppure i timbri di un "primo volo".

Malgrado ciò, molti degli aerogrammi illustrati sono degni di trovar posto nelle bacheche di un grande museo storico dell'aviazione, rappresentando oggi l'unica documentazione diretta delle imprese di uomini e di aerei di cui non ci rimane alcuna testimonianza: uomini dei quali non esiste neppure la tomba, aeroplani di cui non è stato conservato neppure un alettone.

Queste lettere e questi documenti portano ancora con loro il vibrare di quelle ali, il rombo dei motori che le sostennero e l'ansia dei piloti che le trasportarono, di quegli uomini che con abnegazione e coraggio giunsero sull'altra sponda e quelli che raggiunsero la meta solo col cuore.

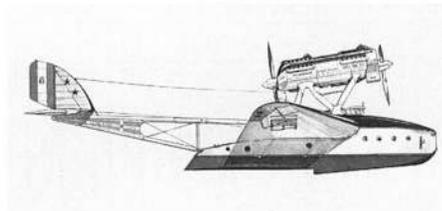
S.55 story

**aerogrammi,
lettere, buste
e cartoline
trasportate
dagli S.55
dal 1925 al 1933
nei raids,
voli militari
linee civili
e crociere.**

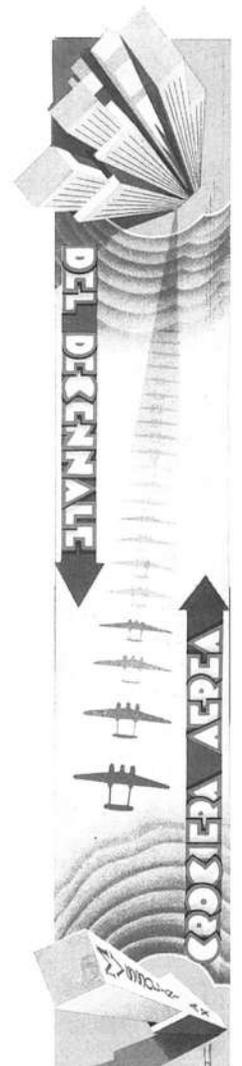
**francobolli,
timbri e annulli,
documenti postali**



croceromania: l'aerofilia è anche questo



Un apparecchio della Crociera Atlantica



Oltre alle medaglie e all'oggettistica più svariata, alcune industrie si fecero promotrici nella realizzazione di figurine e altro di cui alcuni esempi sono qui riprodotti. La Perugina, oltre ad una scatola di cioccolatini, in società con la Buitoni produsse una vasta serie di figurine. Lo stesso fece, anni prima, la società dolciaria Unica di Torino. Le Lane Marzotto, oltre alle note cartoline e libretti sulla Crociera, produssero un segnalibro. La Liebig, fra le sue famose e celeberrime figurine, dedicò una serie all'Aeronautica. La Fiera di Bari vantò l'idrovolante del concittadino Calò Carducci. L'Aeronautica Militare ricordò i suoi aerei-gioiello ed il Regio Monopolo, con i fiammiferi Minerva Giganti, i voli dell'S.55. In tempi più recenti la Bolaffi, nel novantesimo della sua attività, ha dedicato l'emissione di un suo buono "Plurininvest" in occasione del 50° della Crociera. E per soddisfare la telecartomania, dal Circolo Filatelico Crociere Atlantiche di Orbetello ecco, in occasione del 60° della Crociera, la telecarta che mancava.

(I) 1925 Sesto Calende-Casablanca



Busta della SIAI trasportata da Sesto Calende a Genova dall'Alcione.

Nel primo scalo a Genova del progettato volo sino a Buenos Aires, l' *Alcione* trasportò un dispaccio di 53 aerogrammi, costituiti da buste commerciali della SIAI, alcune con stemma bandiera ed altre senza, annullate in partenza «SESTO CALENDE * MILANO * 3-11-25» ed in arrivo «GENOVA * SEZIONI RIUNITE * 3-11-25-17». Le buste portano inoltre il timbro lineare rosso POSTA AEREA, timbro tondo violetto COMANDO CENTRO IDROVOLANTI-SESTO CALENDE con stemma nazionale ed un ulteriore timbro ovale in violetto SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA-SESTO CALENDE e SIAI al centro. Alcune recano i timbri VOLO INTERROTTO sottolineato e SESTO CALENDE-GENOVA contornato, i due probabilmente applicati successivamente.

(II) 1926 Aero Espresso del Levante

Per il volo inaugurale, limitato ad Atene, fu trasportato un dispaccio di 1.006 pezzi (kg 17 ca) tra lettere e cartoline. Gli aerogrammi, per la maggior parte provenienti da Milano e imbucati nell'apposita cassetta, portano in buon numero l'indicazione "Per Via Aerea da Brindisi". Tutta la corrispondenza porta l'annullo speciale «BRINDISI * INAUG.NE LINEA AEREA LEVANTE * 1-8-26».

Altri voli: 6 agosto Atene-Brindisi, primo volo di 19 aerogrammi con francobolli greci, timbro in cartella PAR AVION bilingue ed altro SURTAXE AERIENNE/PERCUE EN/NUMERAIRE. (Quest'ultimo timbro apparirà su tutte le buste spedite dalla Grecia sino all'uso obbligato dei francobolli speciali di soprattassa aerea). 9 agosto, primo volo completo: Brindisi-Atene-Istanbul, annullo «BRINDISI * POSTA AEREA * 9-8-26».

Da quella data e per ogni successivo lunedì, fu istituito il regolare servizio postale.

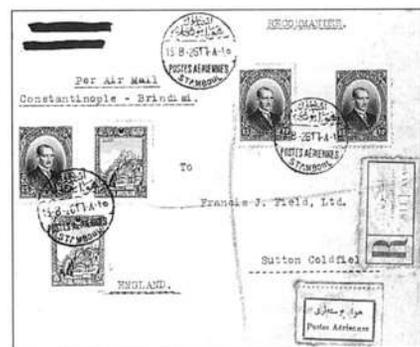


Cartolina approntata dalla Aero Espresso Italiana per l'inaugurazione della linea Brindisi-Atene.

Aerogramma Atene-Brindisi per Liverpool, munito dei timbri inerenti la percezione della tassa aeropostale greca.

Aerogramma Istanbul-Brindisi per Sutton Coldfield.

Aerogramma Atene-Brindisi per Milano. Affrancatura supplementare con un francobollo di tassa aerea.



• Francobolli speciali

Scartata una prima serie di tre francobolli monocolori di 3d. verde oliva, 5d. blu oltremare e 10d. azzurro, fu successivamente approvata la serie di 4 valori chiamata "Aeroespresso" che dal 23 ottobre venne usata in Grecia per la percezione della tassa destinata alla compagnia aerea.

Soggetti:

2d. (YV 1) S.55 sulla baia di Falero (tiratura 360.500 - rimanenze 206.400).

3d. (YV 2) sull' Acropoli (tir. 259.350 - rim. 117.602).

5d. (YV 3) mappa dell'Europa Orient. (tir. 360.600 - rim. 193.337).

10d. (YV 4) colonne greche (tir. 208.725 - rim. 149.831).

Varietà: non dentellati verticalmente o al centro e foglietti con la sola stampa di tre francobolli.

Detti valori stampati a Milano in foglietti da quattro, in litografia a quattro colori, furono in uso sino al 10-12-1933; nel settembre di quello stesso anno, in occasione della Fiera di Bari, i quattro francobolli furono sovrastampati in caratteri ellenici su due righe in rosso «IV FIERA DEL LEVANTE/Bari 1933» e sul retro la sagoma in nero di un aereo entro un cerchio. Per ragioni burocratiche tale emissione non poté essere presentata in tempo a Bari e così, non utilizzata, venne distrutta ad eccezione di qualche serie giunta sino a noi, compresa una serie con la stampa capovolta.

Nell'ottobre le Poste greche emisero per lo stesso servizio una nuova serie di 7 francobolli con soggetti diversi.

La compagnia aerea "Aero Espresso Italiana", in occasione del primo volo del 1926, mise in uso una cartolina rappresentante Mercurio in volo sul mare e, in seguito, una vignetta propagandistica per l'uso postale del mezzo aereo per la Grecia e la Turchia.



Vignetta e cartolina della Aero Espresso Italiana.



A



B

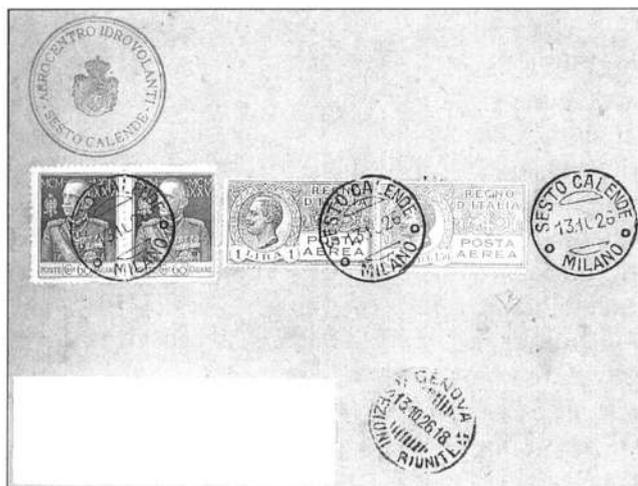


C

Francobolli di tassa aeropostale greci:

- A) la prima serie non usata
- B) la seconda emissione, in vigore sino al 1933
- C) sovrastampa per la Fiera di Bari, non emessa.

(III) 1926 l'idroplano jahu di De Barros



Aerogramma Sesto Calende-Genova trasportato nel primo scalo.
Busta con affrancatura italiana annullata «PRAIA * CORREOS DE CABO VERDE».

Francobollo del Brasile da 1.000 Reis del 1929 in onore al volo di De Barros.
Francobollo commemorativo per il cinquantenario del volo con annullo di San Paolo.

Nel suo volo Sesto Calende-San Paolo, De Barros non trasportò posta, tuttavia esistono delle buste private, molto rare, con timbro in gomma AEROCENTRO IDROVOLANTI/SESTO CALENDE annullate in partenza «SESTO CALENDE * MILANO * 13-10-26» ed in arrivo «GENOVA * SEZIONI RIUNITE * 13-10-26-18». Altre buste, sempre limitate, con francobolli italiani, sono annullate «PRAIA * 25 MAR 1927 * CORREOS DE CABO VERDE» e timbro tondo in gomma IDROPLANO «JAHU» RAID/ ITALIA/ BRASILE.

• Francobolli e annulli commemorativi

- Brasile 1929/33 - 1000 reis, serie Pionieri dell'aviazione (YV PA 21).
- Brasile 1977 - c. 1,30 per il 50° anniv. della trasvolata (YV 1284).
- Annullo speciale per l'avvenimento in occasione della EXPAEFIL. San Paolo 1977. Effigie di De Barros.
- Annullo speciale in omaggio all'aviazione civile dal 17 al 23.10.1977 a Jaù nello Stato di San Paolo.

Riferiscono che De Pinedo fu sempre poco propenso a trasportare ufficialmente della posta; c'è chi lo accusò della sua napoletanità per fargli asserire che tale compito portava jella. Certi episodi però fanno presumere che il rifiutarsi di fare il "postino" fosse solo dovuto al fatto di doverlo svolgere gratuitamente.

Un esempio della sua avversione nel prestarsi a fare il portalettere non remunerato è il dispaccio postale Calcutta-Melbourne del 1925, dove prese a bordo 156 lettere per Rangoon e 93 per l'Australia. Al suo arrivo a Rangoon, De Pinedo pretese 20 rupie per ogni aerogramma e, al rifiuto di tale pagamento, distrusse il dispaccio. A Melbourne, con probabilità, non potendo fare altrettanto, per dare meno ufficialità alle 93 buste colà dirette, le fece ta-

(IV) 1927 crociera del Santa Maria

Aerogramma Sesto Calende-Elmas (Cagliari), primo scalo del Santa Maria.
Tale busta reca sul verso un'ulteriore affrancatura per il ritorno al mittente.



gliare a metà per eliminare il suo autografo e quant'altro si riferisse al trasporto aereo effettuato. Consegnate al console italiano, queste vennero stampigliate diagonalmente in rosso «Italian Consul General's (Melbourne) letter of 12-11-25/N° 750/11/Calcutta to Melbourne by seaplane, 13-5-25» e da questi inviate al Club di Calcutta. I decisi rifiuti di effettuare trasporti postali in alcuni Paesi di questa Crociera confermano il suo modo di pensare in proposito. Non seppe tuttavia dire di no a qualche amico o ad altre persone per sdebitarsi di cortesie ricevute in alcuni scali. Forse furono più disponibili i compagni di viaggio, sia pure nei limiti consentiti. Con qualche riserva, sono qui elencati gli aerogrammi trasportati nel periplo delle due Americhe.

Sesto Calende-Elmas

Annullo di partenza «SESTO CALENDE * MILANO * 8-2-27» in arrivo «ELMAS * (CAGLIARI) * 8-2-27». Le buste recano un timbro violetto «Crociera Aerea dell'Atlantico/Santa Maria» con effigie della Madonna al centro. Sul retro della busta un'ulteriore affrancatura per il ritorno annullata «ELMAS *(CAGLIARI)* 8-2-27» e indirizzo del destinatario.

Sesto Calende-Porto Praia

Annullo di partenza «SESTO CALENDE * MILANO * 8-2-27» in arrivo «CORREOS DE CABO VERDE * PRAIA * 22-FEV-1927».

Le buste recano un timbro a secco «Governo de provincia de Cabo Verde» con stemma centrale.

Alcune buste sono indirizzate al comandante De Pinedo ed altre sono prive dell'indicazione del destinatario. Poiché tale scalo non era contemplato nella rotta programmata, è evidente che tali buste furono imbarcate a Sesto Calende senza l'indirizzo dei destinatari, scritto successivamente; alcune sono autografate da De Pinedo. Non è chiaro, dato che queste

buste portano sul verso l'annullo d'arrivo «SESTO CALENDE * MILANO * 25-6-27» (data del rientro del Santa Maria a Sesto C.) se da Praia siano giunte a Sesto per via ordinaria e abbiano ricevuto tale timbro al rientro di De Pinedo oppure, cosa improbabile, improbabilissima, se abbiano effettuato l'intero raid sui due «Santa Maria», come certi vorrebbero far supporre. Non dimentichiamo che il primo è andato distrutto per incendio. Da tenere presente che il direttore delle Poste di Sesto Calende, Luigi Boggi, che ebbe l'iniziativa di spedire la maggior parte degli aerogrammi dell'epoca, fu un grande collezionista di Posta Aerea, data la sua amicizia con l'ambiente aeronautico di quella località.

Brasile

Timbro commemorativo privato 26 febbraio 1927 «Rio de Janeiro/visita di De Pinedo».

Rio de Janeiro-Montevideo

Annullo di partenza «RIO DE JANEIRO * 3.A SEC. MANHÀ * 26 FEV 27» timbro blu «De Pinedo Santa Maria 1927». Alcune buste con autografo di De Pinedo.

Montevideo-Asuncion

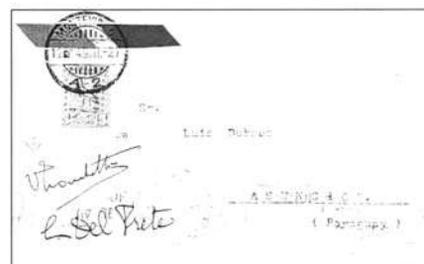
Annullo di partenza «MONTEVIDEO * A 2-12-14-III-27» in arrivo «ASUNCION * PARAGUAY * 15 MR 27-20» in parte autografate Del Prete-Zacchetti.

Haiti

Il 20 marzo, alla partenza da Guajarà, fu affidato all'equipaggio un dispaccio da lanciare su Villa Murinho. Il lancio fu effettuato regolarmente ma nessun aerogramma è giunto a noi.

Port au Prince

Da quest'isola, De Pinedo si rifiutò di trasportare negli Stati Uniti un piccolo corriere di cui sono note alcune buste con annullo di partenza «PORT AU PRINCE * 28 MAR 27 * HAITI» con



Aerogramma Sesto Calende-Praia. Tale busta reca il timbro a secco delle autorità civili.

Aerogramma Rio de Janeiro-Montevideo 26 FEV 27 e timbro privato.

Aerogramma Montevideo-Asuncion.

Busta da Port au Prince (Haiti).

scritta a mano e timbro AVION oltre al timbro lineare LE CAFÈ D'HAITI EST LE MEILLEUR.

Sesto Calende-Genova Santa Maria II

Annullo di partenza «SESTO CALENDE * MILANO * 18-4-27» e d'arrivo «GENOVA 18-4-27». Le buste portano l'intestazione SANTA MARIA II/POST FATA RESURGO. Alcune recano il solito timbro con l'immagine della Madonna ed altre il timbro NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA-PIROSCAFO DUILIO e stessa data di arrivo.

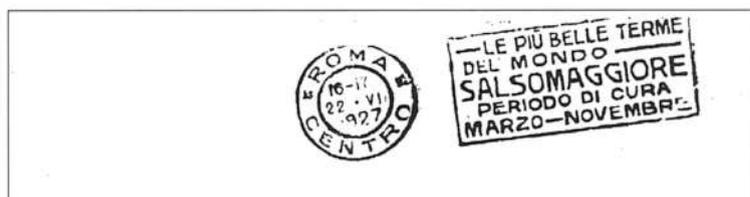
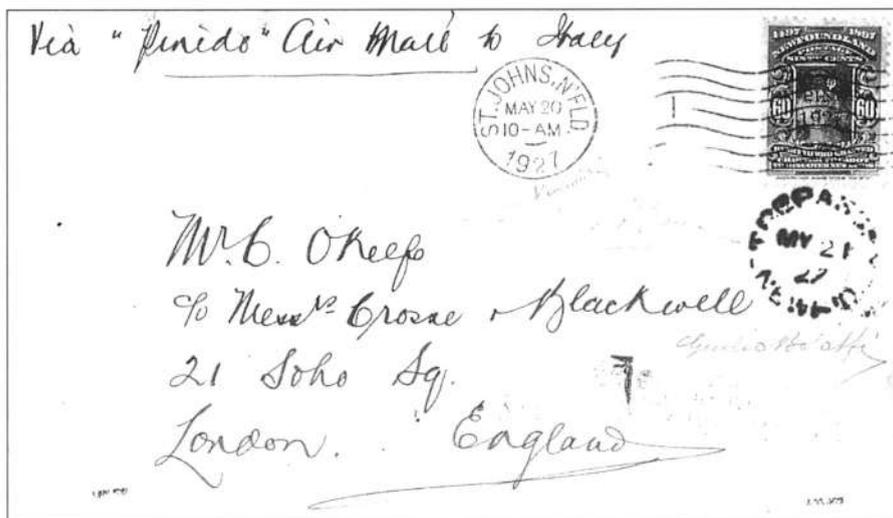
Trepassey-Roma

Richiamandoci a certe ripulse, come già detto, nel prestarsi al rango di "postino", per la prima volta si ha l'assenso di De Pinedo (poi mantenuto?). Da Terranova, il marchese fu pienamente d'accordo nel prestarsi al trasporto ufficiale della posta da quello Stato all'Europa. In primo luogo perché gli fu dedicato un francobollo come per i primi trasvolatori dell'Atlantico, Hawker e Grieve, Raynham e Morgan, Alcock e Brown; secondo perché gli furono dati in dono 20 di quei francobolli a lui dedicati.

In accordo con De Pinedo, dalle Poste di St. John's furono soprastampati 300 francobolli (6 fogli da 50 del 60 cent nero del 1897) con inchiostro rosso "Air Mail/DE PINEDO/1927". Di questo quantitativo furono riservati 20 pezzi a De Pinedo e altri 26 pezzi ad autorità ed enti, 225 vennero usati da privati per affrancare altrettanti aerogrammi, annullati con timbro meccanico tondo con righe orizzontali ondulate «ST. JOHN'S, N'FLD MAY 20/10-AM 1927»; altro timbro manuale fu posto alla base aeroportuale «TREPASSEY MY 21/27 NEWF' D».

Esauriti i francobolli speciali, fu data l'autorizzazione ad affrancare altre buste con il 60 cent normale, non sovrastampato, che fu usato su 75 aerogrammi.

Aerogramma Sesto Calende-Genova. Trasferimento del Santa Maria II per l'imbarco verso gli Stati Uniti.



- 1) Busta Trepassey-Roma. Annulli: «ST. JOHN'S, N'FLD MAY 20/10-AM 1927» «TREPASSEY MY 21/27 NEWF' D» «ROMA CENTRO 22-VI-1927».
- 2) Busta con francobollo non sovrastampato e non obliterato. Annullo «TREPASSEY MY 21/27 NEWF' D» a fianco del francobollo che venne annullato a «ROMA CENTRO * CORRISPONDENZE ORDINARIE * 22-VI-1927».
- 3) L'annullo meccanico al verso «ROMA CENTRO 16-17/22. VI/1927» su ambedue le buste.

John's del 20 maggio 1927 che segnala "Ordinary prepaid letters" senza indicazione del quantitativo, quale foglio di avviso e accompagnamento al dispaccio. Il foglio reca l'autografo di De Pinedo e, quale ricevuta, il doppio timbro manuale «ROMA CENTRO * 16-6-27-10 * CORRISPONDENZE ORDINARIE», lo stesso che annulla le 75 buste con i francobolli non soprastampati.

Horta (Isole Azzorre)

Esistono alcune buste partite da Horta in data 9-6-1927 indirizzate direttamente a Sesto Calende ad un noto aerofilatelico dell'epoca (E. Gorla) e colà giunte, tassate con la data del 25-6-27 (?).

Lisbona-Roma

Dallo scalo di Lisbona erano state preparate alcune lettere che De Pinedo si rifiutò di trasportare.

Desenzano-Sesto Calende

Annullo di partenza «DESENZANO DEL GARDA * BRESCIA * 25-6-27» ed in arrivo «SESTO CALENDE * MILANO * 25-6-27». Timbro R° DEPOSITO IDROVOLANTI - DESENZANO, timbro violetto "Crociera Aerea dell'Atlantico - Santa Maria", lo stesso usato sulle buste di febbraio e timbro CENTRO IDROVOLANTI/SESTO CALENDE.

Sono note una ventina di buste.

FRANCOBOLLI, TIMBRI, VIGNETTE COMMEMORATIVE

• Francobolli commemorativi

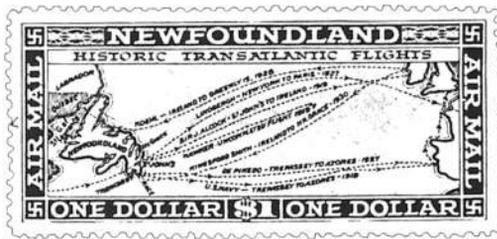
- Terranova 1927 - 60 c., sopra-stampa rossa sul frb. del 1897 "Air Mail/DE PINEDO/1927" (YV PA 4)
- Terranova 1931 - \$ 1, rotta delle trasvolate (YV PA 8)
- Paraguay 1978 - GS 25, foglietto con mappa del volo ed effigie di De Pinedo.



Vignette d'epoca per il raid del Santa Maria.



A



B



D



C

A) Frb. di Terranova "Air Mail/DE PINEDO/1927".

B) Frb. del 1931 con la rotta delle trasvolate atlantiche.

C) Foglietto del Paraguay per il 50° anniversario del raid di De Pinedo.

D) 1990, aerogramma commemorativo del volo.

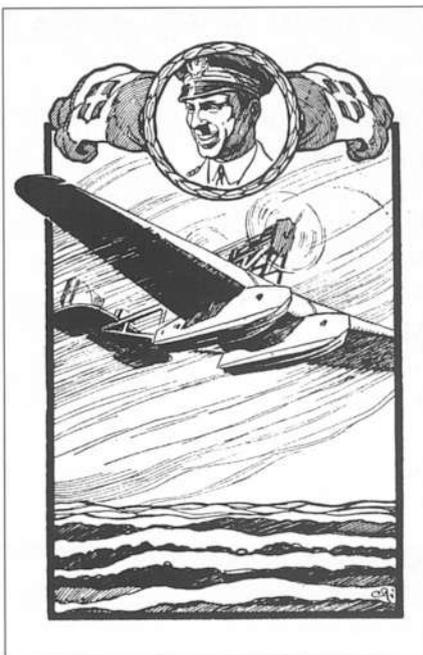
Annuli commemorativi per il 50° della trasvolata.



- Italia 1990 - L. 800, biglietto postale aereo. Mostra Naz. Filatelia Tematica "Livorno '90". Vignetta: idrovolante e mappa del volo.

• **Annulli speciali**

- Roma Prati 16-6-77 - S. Maria - 50° CROCIERA 2 AMERICHE De Pinedo-Del Prete - S. 55/ser-vizi distaccati.
- Cesena (FO) 25-6-1977 50° ANNIV. TRASVOLATA ATLANTICA «SANTA MARIA» mostra aerofilatelica.
- Milano C.P. 5-11-1977/50° ANNIV. VOLO DE PINEDO/ 31° Convegno Borsa Filatelica Nazionale.



• **Vignette d'epoca**

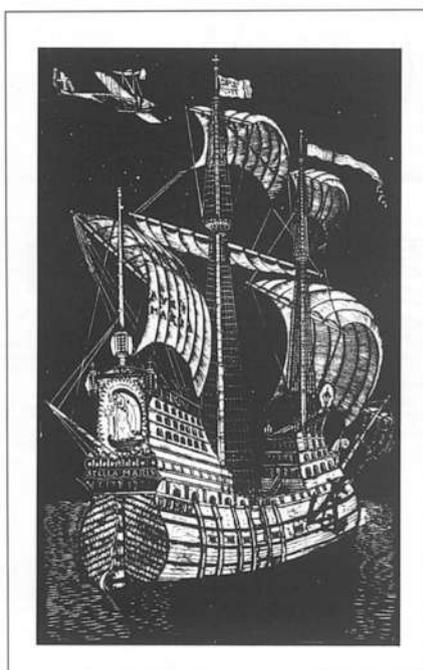
- 1927 Riproduzione del timbro "Santa Maria" con Madonna.
- 1927 Volo di De Pinedo - rotta del volo Italia-Brasile.
- 1927 A volo su tre continenti e su tre mari: mappa atlantica.

• **Cartoline d'epoca**

- "De Pinedo ala d'Italia", fascio che illumina un'aquila, De Pinedo ed il Santa Maria sull'oceano. Stampa su alluminio.
- "Fa' di tutti gli oceani il mare nostro" 1492-1927. Vittoria alata, caravella Santa Maria e idrovolante omonimo in volo. Pittore Nanni, Ediz. Art. "La Rinascente".
- "Le glorie dell'ala italiana". Stampa in blu a tratto. Medaglione di De Pinedo, Santa Maria in volo. (Belforte)
- "Date ali all'Italia: volate". Il Santa Maria in volo.
- Caravella sorvolata dal Santa Maria.
- Propaganda per l'arruolamento in Aeronautica.

• **Foglietti commemorativi**

- 1977 S.55 in volo sull'Atlantico, (4 soggetti diversi).
- 1977 De Pinedo e castello motore S.55, Santa Maria in volo.
- 1977 Medesimo soggetto in altre pose.



Cartoline d'epoca esaltanti il volo sui tre continenti.



(V) 1927 trasferimento dell' S.55 di Balbo

In occasione del volo di trasferimento furono approntati pochi aerogrammi appositamente preparati con l'intestazione SESTO CALENDE PORTO DI CIELO/ NATALE DI ROMA (ANNO V)/ RAID SESTO CALENDE - ROMA/(S.55 di S.E. Balbo)/Aviatori: Maggiore Infante - Tenente Cagna.

Annullo di partenza «SESTO CALENDE * MILANO * 21-4-27» in arrivo «MINISTERO DELL'INTERNO * 21-4-27». Timbro in gomma UFFICIO STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA/3ª DIV. SERVIZI e al centro stemma nazionale. Autografi dei due piloti.



Aerogramma Sesto Calende-Roma. Trasferimento dell'S.55 di Italo Balbo.

(VI) 1928 linea aerea Roma-Terranova Pausania-Cagliari

Tutta la corrispondenza del volo inaugurale per Cagliari e per Terranova Pausania (Olbia) ricevette l'annullo di partenza «ROMA CENTRO * POSTA AEREA * 21-4-28-6» e, in arrivo a Cagliari, «CAGLIARI * STAZIONE * 21-4-28-16». La maggior parte della posta diretta a Terranova manca dell'annullo d'arrivo.

Primo volo di ritorno Cagliari-Roma: annullo di partenza «CAGLIARI * STAZIONE * 22-4-28-5» e d'arrivo «OSTIA MARE * ROMA * 23-4-28».

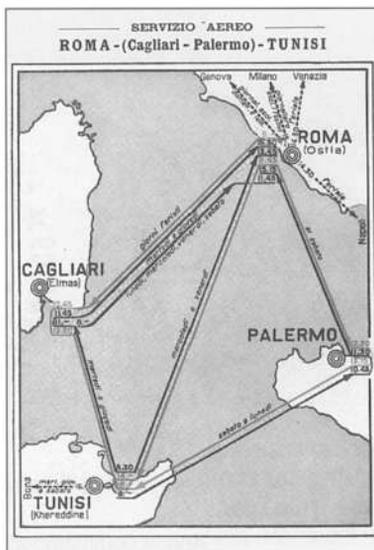
In partenza, alcuni francobolli vennero annullati con il timbro lineare POSTA AEREA. Probabilmente da privati.

Terranova Pausania-Roma: annullo di partenza «TERRANOVA PAUSANIA * 21-4-28 (58-97)» ed in arrivo «ROMA * DISTRIBUZIONE * 21-22 * 22-4-28 VI».

• Cartoline d'epoca

Della SAM esistono diverse cartoline fotografiche illustranti gli apparecchi in sosta negli idroscali, nonché cartoline propagandistiche sui voli, gli orari e i prezzi.

Cartolina di propaganda per i voli SAM nel Mediterraneo.



Aerogrammi del volo inaugurale della linea aerea Roma-Cagliari, 21-4-1928 et Cagliari-Roma, ritorno del volo nella stessa data.

(VII) 1928 volo postale Brindisi-Valona-Brindisi

La posta proveniente da varie città italiane venne munita all'arrivo a Brindisi di un annullo di transito «BRINDISI * POSTA AEREA * 21-4-28» ed all'arrivo in Albania «VLONE * POSTA AERORE * 21-4-28».

Per il volo di ritorno le Poste di quel paese sovrastamparono in violetto sulla prima serie albanese di P.A. (YV 1-7) da 5, 10, 25, 50 q. 1, 2, 3 f., la seguente dicitura: «REP. SHQYPTARE/Fluturim'i I-ar/Vlone-Brindisi/21-IV-28».

Annullo di partenza «VLONE * POSTA AERORE * 24-4-28» in arrivo «BRINDISI * POSTA AEREA * 21-4-28-14».

Essendo questa linea servita da due aerei, un S.55 e un Cant 22, è dubbio il vettore usato per questi due dispacci.

Aerogramma volo inaugurale della linea Brindisi-Valona, 21-4-1928 et volo di ritorno Valona-Brindisi, 24-4-1928.



(VIII) 1928 crociera del Mediterraneo Occidentale

Un modestissimo corriere ha viaggiato, per cortesia, da Orbetello ad alcuni Paesi di tappa, trasportato dal tenente Stefano Cagna, aiuto pilota dell'on. Balbo e quindi, con tutta probabilità, sull'S.55 del sottosegretario dell'Aeronautica.

L'esiguo numero di buste fu preparato da Luigi Bogni, direttore dell'ufficio postale di Sesto Calende e consegnato al ten. Cagna che ad Orbetello fece apporre sulle stesse il timbro amministrativo in violetto poco leggibile COM. R. IDROSCALO A. BRUNETTA-ORBETELLO, l'annullo di partenza da quell'ufficio postale «ORBETELLO * GROSSETO * 26-5-1928» ed il timbro lineare in rosso POSTA AEREA.

Le buste sono tutte indirizzate a Stefano Cagna per i vari scali della Crociera. Ad ogni arrivo furono riaffrancate sul retro con francobolli spagnoli.



Aerogramma Orbetello-Los Alcazares, 26-5-1928.

Annulli commemorativi per il 50° e 60° anniversario.

Si conoscono i seguenti annulli:
 «CAGLIARI * STAZIONE * 27-5-28»
 «AMB * LA PUEBLA * PALMA * 28-MAY-28-4»
 «LOS ALCAZARES * MURCIA * 1-GIU-28»
 «SAN CARLOS DE LA RAPITA * 1-GIU-28» (per Porto Alfaques).
 Non si conosce la sorte dell'ultima busta da Bérrre (Marsiglia) che il Cagna promise, in una precedente missiva, di spedire al Bogni quale ultima rimastagli.

Sul retro, con i francobolli e l'annullo del luogo, le buste recavano la scritta a stampa AEROFIL/SESTO CALENDE/Milano-Italia e di suo pugno il ten. Cagna aggiunse: "Al signor Luigi Bogni".

Stando a quanto lo stesso Cagna ebbe a comunicare al Bogni, dette lettere furono singolarmente spedite a Sesto Calende. Nessuna di esse però reca il timbro d'arrivo. Di tale Crociera non esistono altri documenti postali.

• Annulli commemorativi

- 58015 ORBETELLO (GR) 26-5-1978/50° ANN. CROCIERA MEDITERRANEO OCCIDENTALE/ORBETELLO-LOS ALCAZARES.
- 58015 ORBETELLO (GR) 26-5-1988/60° ANNIV. CROCIERA MEDITERRANEA/ORBETELLO-LOS ALCAZARES/8° MOSTRA AEROFILATELIA.

(IX) 1928 spedizione di soccorso ai naufraghi del dirigibile Italia



Cartolina commemorativa (doppia) per la spedizione di soccorso al dirigibile Italia.

Alla partenza da Sesto Calende, sull'S.55 di Maddalena e Cagna furono imbarcate - sempre per cortesia a Luigi Bogni - alcune decine di lettere appositamente preparate che recano il timbro lineare SPEDIZIONE AEREA DI SOCCORSO/SESTO CALENDE-KINGSBAY, annullate in partenza «SESTO CALENDE * MILANO * 10-6-1928», all'arrivo «R.N.C. di MILANO * SPED. ARTICA 1928 * 18-6-28» e al verso l'annullo frazionato «71/28» oltre al timbro R.N. CITTÀ DI MILANO con al centro gli stemmi nazionali. Alcune portano l'annullo del rientro «SESTO CA-



Aerogramma Sesto Calende-Kingsbay. Busta autografata da Maddalena e Cagna, unico esemplare tra i cinque volati nella ricerca dei naufraghi.

SPEDIZIONE AEREA DI SOCCORSO
" SESTO CALENDE - KINGSBAY "

AMMINISTRAZIONE
della Poste e dei Telegrafi

(Forma d'avviso N. 1 - Ed. 1927)

Dall'Ufficio
SESTO CALENDE
(1) spedizione del _____ di _____ 192__

Tassa delle corrispondenze ordinarie, raccomandate od assicurate
da riscuotersi dall'Ufficio destinatario

IMPORTO dichiarato dall'Ufficio speditore			IMPORTO riconosciuto dall'Ufficio ricevente		
Corrispondenze ordinarie	L. _____		Corrispondenze pervenute con tasse regolari	L. _____	
Corrispondenze raccomandate o assicurate	L. _____		Aumento per applicazione o correzione di tasse	L. _____	
Somma totale L. _____			Somma totale L. _____		

Dispacci ordinari	Raccomandate annesse	Dispacci speciali in carta	Dispacci speciali in sacco	Raccomandate in pieghi speciali in carta	Assicurate in pieghi speciali in valori	Oggetti da recapitarsi per espresso

(*) indicare il numero della spedizione.

Foglio di avviso del dispaccio, trasportato da Maddalena e Cagna, da Sesto Calende a Kingsbay.

Cartolina da Milano per lo stesso volo.



LENDE * MILANO * 30-8-28». Sei di queste lettere portano inoltre un timbro tondo in rosso VOLATA-SULLA TEN-DA ROSSA, di cui una con la seguente dichiarazione manoscritta del tenente Cagna: «Caro Bogni, questa busta ha volato con me sulla Tenda Rossa il 20 giugno 1928 ore 11 ant. A Lei, amatore aerofilatelico, questo documento sarà molto gradito. Con tanti auguri e cordiali saluti».

Al verso reca inoltre la seguente dichiarazione: «Questa busta ed altre cinque simili furono portate con noi sull'S.55 dalla Baia del Re all'accampamento dei naufraghi dell'Italia. Com.te U. Maddalena».

A parte quanto preparato dal Bogni, esistono altre buste e cartoline approntate da privati e fatte pervenire a Sesto Calende per il volo di soccorso. Esistono, oltre a quelle trasportate dall'S.55 di Maddalena e Cagna, lettere che furono imbarcate da e per l'Italia dal "Marina 1°" e dal "Marina 2°", i due Dornier Wal che parteciparono alle ricerche, sul primo dei quali persero la vita, al rientro dalla missione, il magg. Pier Luigi Penzo e Tullio Crosio.

(X) 1929 crociera del Mediterraneo Orientale

Anche per questa Crociera non fu effettuato alcun trasporto ufficiale di posta. Furono emesse tre vignette ricordo che, distribuite agli equipaggi ed agli ospiti, furono usate su lettere e cartoline spedite dai vari scali affiancandole ai francobolli dei rispettivi Paesi.

Annulate nei giorni di arrivo, sosta e partenza, rappresentano i soli documenti postali di questa Crociera (5-19 giugno 1929). Alcune lettere e cartoline portano il timbro tondo "Crociera Idrovoltanti Mediterraneo Orientale - 1929 - VII COMANDO" con al





centro lo stemma nazionale. Alcune corrispondenze recano un timbro rosso su tre righe "Comando Equipaggi della Crociera Mediterranea", impiegati per iniziativa privata. Le tre vignette portano l'identica scritta eguale per tutte CROCIERA AVIATORIA MEDITERRANEO ORIENTALE: in blu per l'illustrazione dell'S.55 che sorvola il Partenone (Grecia), in arancione per quella della moschea di Santa Sofia (Turchia), in verde per quella raffigurante il Cremlino (URSS). In alto a sinistra appare per tutte - in rosso - un fascio e la data A VII/1929. Sono stampate in fogli da 72 pezzi, 6 file da 12, comprendenti 24 esemplari per tipo.

Autore U. Di Lazzaro.

• **Annulli commemorativi**

- 58015 ORBETELLO (GR) MOSTRA AEROFILATELICA/50° ANNIVERSARIO CROCIERA MEDITERRANEO ORIENTALE/24-6-1979/servizi distaccati/TARANTO-ODESSA-ORBETELLO.
- Come sopra con data del 25-6-1989 (sessantesimo anniversario), con diversa illustrazione.



Le tre vignette di propaganda per la Crociera del 1929, Mediterraneo Orientale.

Frammento di un foglio del comando con la vignetta annullata dalle Poste di ogni scalo e timbro del comando Crociera.



Annulli commemorativi per il 50° e 60° anniversario della Crociera del Mediterraneo Orientale.

(XI) 1929 linea Brindisi-Patrasso-Atene

Ampliando gli scali greci, la Linea Aerea del Levante inaugurò, il 20 agosto, lo scalo di Patrasso. Da Brindisi furono trasportati con i passeggeri 230 grammi (35 aerogrammi) di posta ed al ritorno per Brindisi 305 aerogrammi. Come accennato nella cronaca del volo, è dubbio se il vettore fu uno degli ultimi S.55 della AEI oppure se fu rimpiazzato dai nuovi Dornier Wal.

Aerogramma
della Linea Aerea del Levante
da Brindisi a Patrasso.



(XII) 1929 linea Roma-Cagliari-Tunisi

La posta destinata al volo inaugurale Roma-Tunisi venne annullata in partenza con il bollo «ROMA CENTRO * POSTA AEREA * 9-12-29-23» oppure datata 10-12-29-6 o con il bollo «ROMA FERROVIA * POSTA AEREA * 11-12-29» e in arrivo «TUNIS R.P.* TUNISIE * 10-XII-29-20».

Sulle buste furono applicati vari timbri privati:

Posta Aerea/1° servizio diretto/Roma-Tunisi, in corsivo entro un riquadro;

Aviolinea Roma-Cagliari-Tunisi/1° servizio Posta Aerea/Cagliari-Tunisi;

illustrazione di un idrovolante (Dornier Wal) e dicitura TUNISI/ROMA/15-XI-1929-VII/I VOLO INAUGURALE (usata il 10/12/29).

Alcune buste sono annullate «POSTA AEREA * MILANO * 10-12-29» e munite inoltre di un timbro lineare SERVIZIO POSTALE AEREO/Milano-Roma-Tunisi.

Il dispaccio Cagliari-Tunisi venne annullato «CAGLIARI * STAZIONE * 10-12-29-10» oppure 10-12-29-12. All'arrivo lo stesso bollo «TUNIS R.P. * TUNISIE * 10-XII-29-20».

Per il primo volo diretto Roma-Tunisi sono noti gli annulli di partenza «ROMA FERROVIA * POSTA AEREA * 11-12-29» e «ROMA CENTRO * POSTA AEREA * 11-12-29-6».

Le buste in partenza da Ostia portano l'annullo «OSTIA * IDROSCALO CIVILE * 11-12-29» con eguale annullo di arrivo a Tunisi (23 aerogrammi). Tali buste sono

Prolungamento delle linee aeree della SAM dall'Italia alla Tunisia: volo da Cagliari a Tunisi, 10-12-29 da Roma, 11-12-29



in gran parte intestate e dirette alla Società Aerea Mediterranea a Tunisi e portano il timbro VOLO INAUGURALE/LINEA AEREA ROMA (OSTIA) - TUNISI 10 DICEMBRE 1929 - XIII.

Esistono 55 aerogrammi con affrancatura mista Italia-Vaticano annullate in partenza «POSTE VATICANE * 10-12-29» e «ROMA FERROVIA * POSTA AEREA * 11-12-29» con solito annullo di arrivo a Tunisi.

Il 15 febbraio del 1932 un idrovolante della SAM fu costretto ad ammarare nel Mediterraneo vicino a Malta sulla rotta per Tunisi e soccorso dal cacciatorpediniere *Brillant*. Il corriere venne recuperato e sulle buste fu posto il timbro esplicativo «Giunto in questo stato/ VOLO INTERROTTO PER INCIDENTE».

Eguale sorte toccò ad un altro idrovolante che ammarò al largo di Biserta e fu soccorso da due idro francesi e da un rimorchiatore. Al corriere recuperato non fu posta alcuna annotazione sull'incidente. (Notizie riferite da Fernando Corsari, esperto di voli postali incidentati)

Palermo-Tunisi,
6-1-1930.



(XIII) 1930 Palermo-Tunisi

Per il volo inaugurale di questa linea furono trasportati 32 aerogrammi con l'annullo «PALERMO PORTO * POSTA AEREA * 6-1-30» e all'arrivo il solito «TUNISI R.P. * TUNISIE».

Alcune buste trasportate con lo stesso volo erano in giacenza dal 18 dicembre, annullate con la stessa data «PALERMO PORTO * POSTA AEREA * 18-12-29» e munite di un timbro privato AVIOLINEE PALERMO-TUNISI/1° SERVIZIO POSTA AEREA.



(XIV) 1930/31 crociera transatlantica Italia-Brasile

A fine aprile del 1931 il generale Balbo, Ministro dell'Aeronautica, nel suo discorso alla Camera sulle finalità raggiunte e sul consuntivo della Crociera ebbe a dire: «... ma per indennizzare completamente lo Stato delle spese della Crociera, abbiamo potuto sfruttare un'iniziativa ben altrimenti efficace e redditizia: e cioè la passione dei filatelici del mondo intero. Siamo andati incontro alla loro inesauribile ricerca di "pezzi" rari e straordinari con uno speciale francobollo che il Ministero delle Comunicazioni ha emesso per l'impresa. Tutta la posta trasportata dall'Italia al Brasile sui nostri idrovolanti era bollata col francobollo della Crociera che fu timbrato in partenza ed in arrivo.



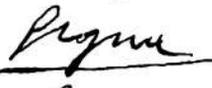
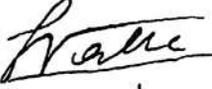
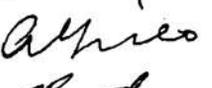
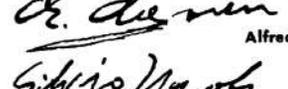
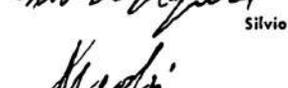
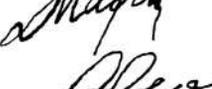
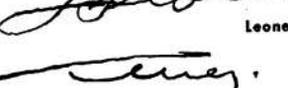
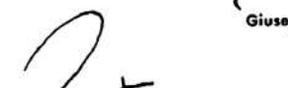
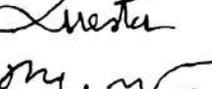
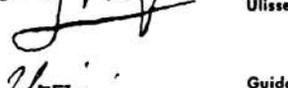
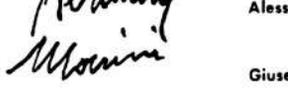
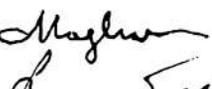
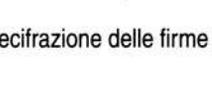
I sacchi postali contenenti le centomila lettere del volo Italia-Brasile, pronti a Orbetello per l'imbarco, nella notte della partenza. (da *Le Vie dell'Aria*, gen. 1931)



I sacchi giunti a Buenos Aires all'ufficio postale in attesa del timbro di transito.
(da Le Vie dell'Aria)

Aerogramma della Crociera Italia-Brasile. Uno dei centomila pezzi approntati per conto del Ministero dell'Aeronautica di cui, un certo numero, autografati dai piloti al rientro in Italia.



-  Italo Balbo
-  Stefano Cagna
-  Giuseppe Valle
-  Attilio Biseo
-  Alfredo Agnesi
-  Silvio Napoli
-  Emilio Draghelli
-  Leonello Leone
-  Giuseppe Teucci
-  Luigi Questa
-  Ulisse Longo
-  Guido Bonini
-  Jacopo Calo-Carducci
-  Ireneo Moretti
-  Letterio Canistracci
-  Alessandro Vercello
-  Giuseppe Marini
-  Alessandro Miglia
-  Renato Donadelli

Decifrazione delle firme dei piloti.

Ma a differenza di quanto è stato fatto in occasione dei grandi raid, il ricavato della vendita di codesti francobolli, al prezzo che darà loro il mercato filatelico, è destinato integralmente alla Amministrazione della Crociera. Nessun beneficio nè diretto nè indiretto, fosse anche di un solo francobollo tra tutti gli emessi, viene sottratto allo Stato. Questo giustifica la meticolosa custodia della posta che, sotto il nostro personale controllo, dopo il gran volo da Orbetello a Rio, è stata trasportata in sacchi sigillati in Italia. Abbiamo buone ragioni per credere che l'importo totale per la cessione dei francobolli ci permetterà non solo di coprire completamente le spese della Crociera ma di costituire un fondo speciale per le imprese future».

Questo era quanto Balbo si aspet-

tava, ma vediamo come tutto procedette sin dall'inizio.

Nell'ottobre del 1930, per l'imminente Crociera Italia-Brasile, dalle Officine Carte Valori di Roma uscivano dalla stamperia 200.000 esemplari di un francobollo da L. 7,70 appositamente preparato per la 1ª CROCIERA TRANSATLANTICA ROMA-RIO DE JANEIRO-GENNAIO 1931 A IX EF, raffigurante uno stormo di S.55 in volo notturno sotto la costellazione della Croce del Sud. Usciti dal Poligrafico, subito entrarono nel deposito del Ministero delle Comunicazioni, a disposizione del Ministero dell'Aeronautica. Recentemente si è venuti a conoscenza delle prime prove di stampa di questo francobollo, con le diverse tonalità di colore della parte centrale che venivano inserite nel riquadro del contorno che

aveva, come dicitura, 1^a CROCIERA ecc. e la data NOV-DIC 1930 A IX EF, poi sostituita nel francobollo definitivo in GENNAIO 1931.

Solo ai primi di febbraio del 1931, a Crociera compiuta, i mezzi di informazione e timidamente la stampa filatelica, per quanto informata, nei resoconti del volo transatlantico diedero notizia dell'esistenza degli aerogrammi trasportati senza tuttavia che nessuno prima di allora avesse avuto il piacere di vederne o possederne un esemplare, neppure i partecipanti alla Crociera. I componenti le squadriglie, i giornalisti e gli

I francobolli della Crociera

L'agenzia Stefani ha diramato la seguente notizia:

«Con l'intervento e sotto la diretta vigilanza di Ufficiali Generali e Superiori della R. Aeronautica e di Funzionari superiori della Direzione Generale delle poste e dei telegrafi si è proceduto in questi giorni alla distruzione, mediante incenerimento, di quasi tutta la rimanenza dei francobolli speciali di posta aerea da L. 7,70, emessi a ricordo della prima crociera aerea italiana atlantica.

Un esiguo quantitativo di tali francobolli è stato conservato e sarà posto in vendita, a scopo di collezione, dall'ufficio postale filatelico sedente in Roma, Piazza S. Marco, al prezzo di L. 90 per esemplare a datare dal 1 agosto p. v.

In occasione di detta Crociera furono trasportati dai velivoli della stessa quantitativi ben determinati di lettere indirizzate a S. E. Balbo, a S. E. il Generale Valle ed a S. E. Vincenzo Cerutti, ambasciatore d'Italia a Rio de Janeiro.

Dette lettere oltre ai francobolli di francatura ordinaria di L. 1,25, portavano il francobollo speciale aereo da L. 7,70 di cui sopra, entrambi obliterati con bolle recante la leggenda «Posta Aerea — Crociera Italia-Brasile-Roma — 15 dicembre 1930-IX».

Le buste delle lettere anzidette che giunsero a destinazione furono diligentemente raccolte ed ora, con procedura uguale a quella usata per i francobolli, sono state distrutte nella quasi totalità. Solo una piccola parte è stata conservata e per aderire a premure manifestate da collezionisti italiani e stranieri le buste sono state munite alcune della firma autografa di S. E. Balbo, altre di quella di S. E. il Generale Valle ed altre di quella di Capì di Squadriglia della Crociera. Esse possono ottenersi al prezzo di L. 500, 400 e 300, rispettivamente, mentre quelle senza alcuna firma autografa potranno aversi a L. 200 ciascuna.

I proventi, come ha annunciato il Ministro dell'Aeronautica nel discorso di bilancio alla Camera dei Deputati, saranno versati al «Fondo crociera» del Ministero dell'Aeronautica».

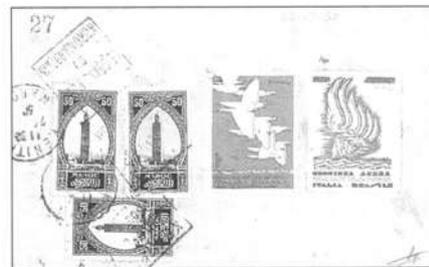
Comunicato dell'Agenzia Stefani annunciante la distruzione di gran parte della rimanenza di francobolli e buste della Crociera.

uomini delle basi - tutti - si dovettero accontentare di qualche esemplare delle due vignette propagandistiche da applicare alla corrispondenza spedita da Orbetello e dai vari Paesi di scalo.

Prima della partenza della Crociera erano state preparate d'ufficio 100.000 buste, appositamente intestate per il volo transatlantico, indirizzate a Balbo, Valle ed a S. E. Cerruti e affrancate con la normale tassa di L. 1,25 per l'estero e con lo speciale 7,70 di P.A. quale soprattassa aerea. Annullati i francobolli con lo speciale bollo «POSTA AEREA/CROCIERA ITALIA-BRASILE/ROMA/15 DEC 1930 IX», le lettere furono bollate all'arrivo con il timbro meccanico «RIO DE JANEIRO/13-14/22-1-1931/2^a SECCAO» oppure con il timbro manuale RIO DE JANEIRO/22-1-31/2^a SECCAO 4^a T.

Anche nel suo libro *Storni in volo sull'oceano* (che ai primi di febbraio del 1931 era già nelle librerie) Balbo, nel capitolo sulla partenza da Orbetello, scrive: «... per ogni apparecchio è previsto un sacco di corrispondenza: sono cinquecento chili in tutto da dividere per quattordici...».

In pratica, più o meno, circa 35 chili per idrovolante. Ma poiché tre di questi naufragarono, portandosi sul fondo il loro "eventuale" carico postale per oltre 100 kg, le buste che raggiunsero Rio non avrebbero dovuto superare le 80.000, ... sempre che abbiano viaggiato con gli apparecchi. Infatti, alla partenza del volo transoceanico Bolama-Natal, gli equipaggi, per eliminare peso, dovettero lasciare a terra tutto quanto era superfluo al punto che due motoristi si giocarono la traversata in base al loro peso ed il perdente, con tutto quanto di eccedenza al puro necessario, fu sbarcato e raggiunse con altri in nave Natal dove fu reimbarcata ogni cosa sugli apparecchi, compresi i sacchi della posta. Una testimonianza fu resa dal giornalista Adone Nosari. Nel suo libro *Ali e vele*



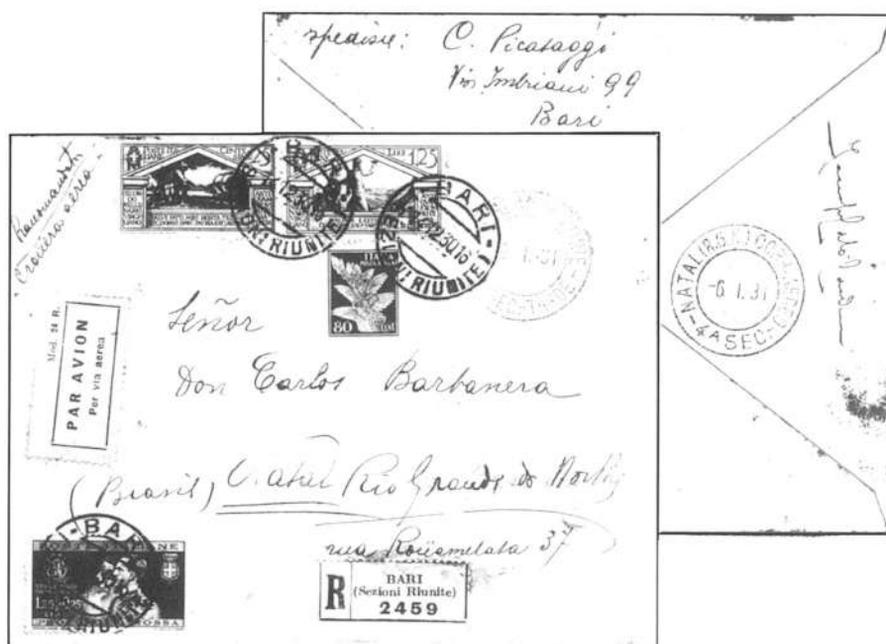
Buste private affrancate ed annullate nelle varie tappe della Crociera: Los Alcazares, Kenitra, Villa Cisneros, Bolama, Rio de Janeiro.

Cartolina da Rio di Italo e Lino Balbo.

sull'Atlantico (34) scrive, quale ospite dell'I-TEUC nella tappa Bahia-Rio de Janeiro: «... siamo a bordo in sei: i due piloti, due motoristi, un radiotelegrafista e io che faccio da zavorra. In tutto, compresi i sacchi della posta, i viveri, i rifornimenti e il peso dell'apparecchio, i motori trascinano velocemente 8.000 chili».

Ritorniamo ai 100.000 francobolli. Questi erano sempre in attesa che se ne decidesse la vendita; ma quale prezzo potevano avere, ormai fuori corso, per lo scopo per cui erano stati creati? Balbo era stato perentorio "al prezzo che darà loro il mercato filatelico" e, poiché per creare un mercato bisogna portare il prodotto in piazza, il 27 giugno (1931) - senza alcun preavviso - a Roma, presso l'Ufficio Filatelico del Ministero delle Comunicazioni, furono messi in vendita 1.500 pezzi al valore facciale, in ragione di un esemplare per acquirente.

È intuibile che più volte le stesse persone, che ebbero la fortuna di passare quel giorno da quell'ufficio, sfilarono davanti allo sportello. Tra queste non poteva mancare una vecchia conoscenza degli aerofilatelisti: l'immane signor Bayer che approntò nella stessa giornata una mezza dozzina di buste dirette a Genova, affrancate con il 7,70 (fuori corso) ed il porto normale di cent. 50, conservando altresì qualche esemplare per la sua collezione. Alcuni giorni dopo, quel tanto atteso rettangolino dentellato valeva già 10/20 volte il facciale. Per chi avesse avuto interesse a creare il prezzo di mercato, il gioco era fatto. Però ne rimanevano da vendere altri 98.500 pezzi, forse un po' troppi per mantenere la quotazione raggiunta, cosicché gli orchestratori della speculazione pensarono di distruggerne un certo quantitativo. Il comunicato dell'Agenzia Stefani non lo precisa, mentre le cronache successive danno queste notizie. Dal 1° agosto, il francobollo venne venduto allo sportello fila-



Busta da Bari, 14-12-30, a Natal, 6-1-31, trasportata dal cap. Jacopo Calò Carducci.

telico a 90 lire; la distribuzione fu sospesa nel febbraio del 1932 mentre continuava la vendita delle buste i cui prezzi erano: con la firma di Balbo 500 lire, di Valle 400, con quelle dei piloti 300 e quelle senza autografi lire 200. In agosto fu ripristinata la vendita del 7,70 a 120 lire. In base a quei prezzi (oggi in proporzione costano assai meno) la vendita non ebbe il successo sperato e il ricavato fu molto inferiore a quello che Balbo intendeva realizzare.

Vi fu anche chi coraggiosamente levò una voce su questo poco simpatico sistema: Ugo Lissonesi, redattore de Il Corriere Filatelico, non lesinò parole di biasimo e, conti alla mano, volle dimostrare che la speculazione si era rivelata in effetti un danno per l'erario.

Così, la vendita proseguì sino al 1933 quando a New York, in occasione della Crociera del Decennale, fu istituito un ufficio per la vendita di francobolli ed oggetti ricordo. In quell'occasione il "7,70" venne ceduto ad un prezzo molto inferiore a quello di Roma, cosicché i commercianti statunitensi ebbero buon gioco nel rivenderlo ai colleghi italiani, creando una certa confusione nel mercato tanto che l'Ufficio Filatelico, do-

po qualche tempo, ne sospendeva nuovamente la vendita. A questo proposito una curiosa notizia, apparsa su *Il Corriere Filatelico* del dicembre 1933, merita di essere riportata per esteso.

«IL FRANCOBOLLO DELLA PRIMA CROCIERA AEREA.

A quanto ci risulta, proprio nel periodo in cui la gloriosa Squadra Aerea capitanata da S.E. Italo Balbo volava sui cieli della Repubblica Stellata, per errore e non per altre cause furono venduti negli Stati Uniti dei francobolli da lire 7,70 della prima Crociera aerea ad un prezzo notevolmente inferiore a quello d'imperio stabilito dal Ministero delle Comunicazioni. La vendita si è estesa a qualche centinaio di pezzi (o fogli? ndr) e dell'inaspettato ribasso hanno goduto i negozianti nord-americani i quali poi, per il notevole successivo deprezzamento del dollaro, hanno ritenuto opportuno di cedere buona parte dei francobolli in Italia. In tale modo si spiega l'offerta di un certo numero di francobolli da 7,70 a prezzi notevolmente al disotto della quotazione ministeriale che, ricordiamo, è di 120 lire. Soggiungiamo però che, chiarita ormai la causa, il prezzo dei suddetti

Cartolina da Orbetello del serg. magg. Imbastari al direttore delle Poste di Sesto Calende.

Busta del Sam Bayer che insegue inutilmente il ten. Campanelli prima a Los Alcazares e poi a Bolama per incaricarlo di spedirgli la posta contenuta nella busta.

Lettera da Roma a Genova con un francobollo (fuori corso) della Crociera.



distrutta” e chi ancora “non superiore ai 2.000 pezzi”. Inoltre è discutibile anche la sua classificazione di francobollo di Posta Aerea; non dovrebbe essere un francobollo di servizio (servì soltanto ad affrancare delle buste ufficiali), neppure un “non emesso” (fu posto in vendita quando ormai era fuori corso).

In tema di buste, quelle autografe furono firmate in Italia tra il giugno e luglio del 1931 infatti, tra tutti gli autografi dei piloti mancano quelli di Boer e Barbicinti periti a Bolama, quelli di Maddalena, Ceconi e Damonte caduti il 19 marzo sul mare di Livorno e quelli di Recagno, Abbriateda, Baistrocchi e Gallo che non compirono integralmente la trasvolata atlantica.

A conclusione di tutte le vicissitudini di questi francobolli e di queste buste, rimane il risultato che

francobolli è andato via via riprendendo; certo però occorrerà del tempo prima che si richiedano esemplari al prezzo ufficiale». Nell'agosto del 1936 l'Ufficio Filatelico del Ministero delle Comunicazioni annunciava i nuovi prezzi di vendita di alcuni francobolli fuori corso. Nell'elenco troviamo ancora il 7,70 a 100 lire, per arrivare così all'ottobre dell'anno dopo quando si ha una nuova sospensione ed il comunicato che i francobolli “Crocieri”, di proprietà del Ministero dell'Aeronautica, verranno dallo stesso venduti all'asta di novembre. La rimanenza del 7,70 finì così praticamente tutta nelle mani di un unico commerciante che, dosandola sapientemente, la fece entrare nel normale giro del mercato filatelico. Dalla data della sua emissione, non pochi sono ancora i dubbi che perseguitano questo francobollo: innanzitutto il numero degli esemplari nuovi e su busta esistenti alla

data dell'asta del 1937. Stando ai cataloghi, circa la rimanenza della tiratura dei 200.000 esemplari, ci limitiamo a riferire - con poca convinzione - quanto essi riportano: c'è chi afferma l'esistenza di 15.000 nuovi e 5.000 su busta, chi senza riferire cifre riporta “in gran parte distrutta” o “la quasi totalità



ogni mediocre collezionista italiano lo possiede, se poi è un aerofilatista almeno più di uno. Qualunque commerciante non fa fatica a procurarlo e tutti i cataloghi d'asta ne offrono mezza dozzina alla volta. Più rara è la corrispondenza privata transatlantica, ad eccezione di alcune buste o cartoline trasportate da qualche membro degli equipaggi o quella spedita da uno degli scali euro-africani della Crociera. Oltre alle cartoline di saluto, con una vignetta della Crociera del Sudamerica, non c'è stato - sia pure modesto - alcun trasporto ufficiale di corrispondenza privata nel volo atlantico. Tra le pochissime trasportate di favore dagli equipaggi vi è la busta autografata da Jacopo Calò Carducci «BARI (SEZIONI RIUNITE) * 14-12-30-16», giunta a Natal «RIO GRANDE NORTE - SEC. TARDE 6.1.31» e sul verso «NATAL R.G.N. - CORR. AEREO - 4ª SEC».

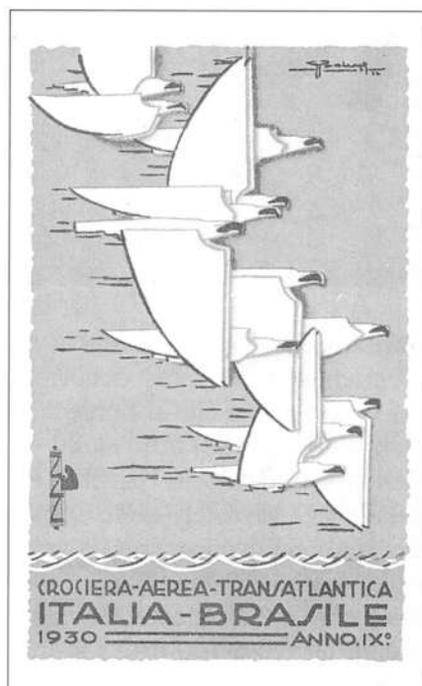
Due episodi che avrebbero potuto incrementare gli aerogrammi del volo, sono per fatalità falliti. Da una cartolina del serg. magg. Ercole Imbastari al Signor Luigi Bogni, da Orbetello il 12-12-1930 (cinque giorni prima della partenza): «Ricevuto tutto, assolverò l'incarico nel miglior modo possibile. Saluti». Fatalità volle che nel disastro dell' I-BOER a Bolama, con gli altri componenti l'equipaggio, l'Imbastari periva nell'incendio dell'apparecchio e con lui quanto il Bogni gli aveva affidato per il volo sull'Atlantico. Altro episodio di un incarico man-

cato è il "malloppo" spedito da Sam Bayer al ten. Ernesto Campanelli consistente in una busta affrancata con L. 14,25 di cui è evidente il peso ed il genere del materiale contenuto. La busta, spedita da «ROMA * POSTA AEREA * 12-12-1930-8», era indirizzata al Campanelli/Squadriglia Verde/Crociera Aerea Transatlantica/Base Idro Aviatoria Los Alcazares (Cartagena) Spagna. Tale plico giunse a questa base il 23 dicembre quando la Crociera era già partita. Il personale rimasto la fece proseguire per Bolama dove arrivò - con tutto comodo- il 19 gennaio del 1931, allorché le squadriglie erano già a Rio da alcuni giorni. Da Bolama, qui legata e ceralaccata, fu fatta ritornare in Italia al mittente con il suo contenuto aerofilatelo "non volato".

FRANCOBOLLI, ANNULLI, VIGNETTE, BUSTE E CARTOLINE

• Francobolli

- 1930 Italia - L. 7,70 P.A. (YV PA 25), speciale Crociera Italia-Brasile. Colori: celeste e bruno grigio.
- Varietà: prova di stampa su cartoncino patinato. Macchia simile ad una settima stella.
- Soprastampa in rosso "SAGGIO".
- 1969 Paraguay - GS 0,20 - 12,45, commemoraz. Crociere Italo Balbo.
- 1978 Paraguay - GS 25 foglietto, riproduzione del 7,70.
- 1980 Italia - L. 220, biglietto postale aereo commemorativo 50° anniversario della Crociera.



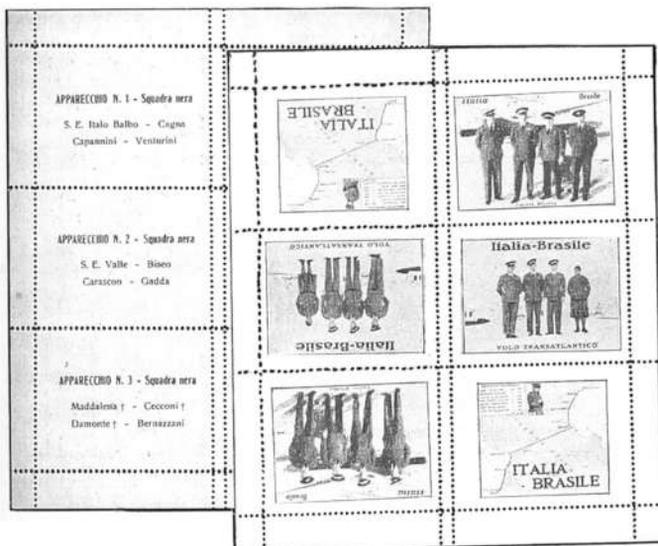
Cartoline e relative vignette edite dal Ministero dell'Aeronautica.



Francobollo speciale di tassa aerea per la Crociera Italia-Brasile.



Vignetta edita privatamente.



Aerogramma - lettera per il 50° anniversario.

• Vignette e cartoline ufficiali

- 1930 Tre cartoline a colori: cavallo alato (Pegaso) ed aerei in volo, disegno Morbiducci; le altre due con aquile stilizzate in volo sull'Atlantico, disegno G. Padua.
- Due vignette con lo stesso soggetto: aquile in volo.



Vignette private a ricordo.

• Vignette e cartoline di fattura privata

- 1931 Vignetta bicolore (riproduzione manifesto Crociera).
 - 4 vignette stampa in nero su carta colorata riproducenti gli stemmi delle quattro squadriglie.
 - 15 vignette riproducenti i quattordici equipaggi ed una mappa del volo; sul retro di ognuna è stampato il numero dell'apparecchio, il colore della squadriglia ed i nomi degli equipaggi.
 - 20 cartoline fotografiche documentaristiche del volo.
- Ediz. A. Tribaldi, Milano.

Timbri privati su cartoline ricordo.





ITALIA - BRASILE

CROCIERA AEREA
TRANSATLANTICA

20 Cartoline Fotografiche
Ricordo dell'EROICO VOLO

- 17 cartoline, stampa in blu, illustranti i quattordici equipaggi, una il gruppo dei croceristi, le altre due Balbo e Mussolini.
- Cartolina doppia "Omaggio agli artefici dell'epica impresa atlantica". Elenco dei trasvolatori, medaglione Balbo, ritratti dei piloti ed idrovolanti in volo.
- 4 cartoline a colori più oro tratte dal volume di Goffredo Fanti-Luigi Emiliani, incise.
- Cartolina omaggio del Cioccolato Talmone "Ali d'Italia", aerei in volo e caravelle.
- Cartoline ricordo edite in Brasile "Cruzeiro aereo Italia-Brasil", effigie dei piloti e S.55 in volo su Rio.
- 1932 Idrovolanti in volo sull'oceano a ricordo della trasvolata per il 1° decennale dell'Aeronautica Militare, diverse cartoline. Igap, Roma.
- Cartolina ricordo "Apoteosi della Crociera": Mussolini saluta Balbo e gli equipaggi, rotta della Crociera, Vittoriale sorvolato dalle squadriglie.
- 1934 Esp. Storica dell'Aeronautica Italiana, Milano. Diverse cartoline.

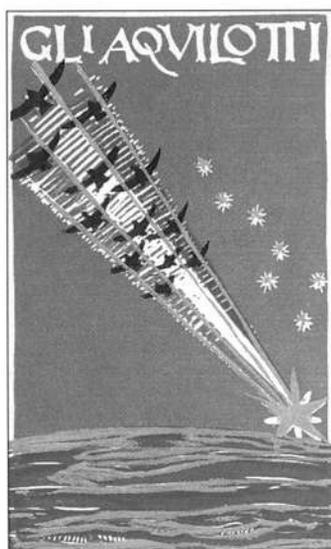
• Timbri ricordo d'epoca, di fattura privata

- 1931 Tondo grande: "Crociera Aerea Italia-Brasile 1930" con al centro l'elenco delle tappe.
- Lineare contornato: "Ricordo della Crociera Italia-Brasile/Dicembre 1930".

A



B



C

Cartoline d'epoca:

- A) Fascetta delle 20 fotografie dell'impresa.
- B) Una delle 16 cartoline ricordo.
- C) Una della serie Oro.
- D) Alcune commemorative nel 1° decennale dell'Aeronautica.
- E) Cartoline di fattura brasiliana.



D



E

- Rettangolare: Crociera Aerea Transatlantica Italia-Brasile/Apparecchio I.. (sigla) (tali timbri appaiono esclusivamente sulle cartoline stampate in blu della serie equipaggi, affrancate solitamente con bassi valori).

• **Aerogrammi, cartoline e buste d'epoca**

A parte le buste ufficiali della Crociera, affrancate con L. 7,70 e L. 1,25, esistono buste complementari filateliche e private dei croceristi.

- 1930/31 Lettere e cartoline degli equipaggi dall'Italia, Spagna e scali africani. Su tali corrispondenze vennero sempre affiancate ai francobolli del Paese, una o più etichette di propaganda della Crociera.

- 1931 Lettere e cartoline dal Sud-America (come sopra).

- Buste ricordo dell'arrivo dei croceristi a Genova: «GENOVA FERROVIA * POSTA AEREA * 19-2-31» timbro "Per Posta Aerea/RICORDO/ dell'arrivo in Patria/ dei Trasvolatori/ dell'Atlantico/ ITALIA-BRASILE/ 19 Feb.1931".

- 1931 Buste con francobollo da 7,70 (fuori corso) più un porto per l'interno di cent. 50 «ROMA CENTRO * POSTA AEREA * 27-6-31-15» «GENOVA CENTRO (POSTA AEREA) 27-6-31-20».



Busta ricordo per il rientro in Italia dei trasvolatori.

Foglietti commemorativi per il 40° e 50° anniversario.

Annulli commemorativi per il 30°, 40°, 50° e 60° anniversario della Crociera.



• Buste, cartoline e foglietti commemorativi

- Cartolina per il 30° anniversario della Crociera Italia-Brasile, città di Orbetello 13-11-1960. Idrovolanti in volo.
- Cartolina ricordo XX anniv. BNF, riproduz. francobollo da L. 7,70.
- Busta per il volo comm. Sesto C.-Orbetello. «Sesto Calende 3-11-70». Timbro ovale «40° anniv. primo volo transatlantico in formazione».
- 1970 XXIV Convegno Borsa Fil. 3 buste commemorative del 40° anniv. 1ª Crociera transatlantica.
- Buste e cartoline per il 40° anniv. annullate «Orbetello 17-12-1970».
- Foglietto comm. 40° anniv. edito dal XXIV Convegno Commerciale 1970

di Milano. Riproduz. del 7,70, S.55 in volo, rotta della Crociera.

- Busta comm. Fiumicino Aeroporto Roma «Volo celebrativo Roma-S. Paolo 15-11-74».
- Idem da Sao Paulo do Brasil a Roma 16-11-74.
- Buste e cartoline comm. 50° anniv. del volo «Orbetello 17-12-1980».
- Foglietto comm. 50° della Crociera: S.55 ed aerei moderni in volo. Ediz. ECIR, Roma.
- 8 buste comm. 50° anniv. Crociera, affrancate ed annullate in tutti i Paesi di scalo del 1930/31. Ediz. FDC, Roma.
- Foglietto comm. Crociera atlantica: riproduz. in quartina del francobollo da L. 7,70. Europhila '80.

- 1990 Cartolina comm. 60° anniv. «E misi me per l'alto mare aperto».

• Annulli commemorativi

- 1960 Orbetello (Grosseto), 30° anniv. Crociera.
- 1971 Fiumicino (Roma), 40° anniv.
- 1974 Fiumicino (Roma), Volo comm. in Brasile.
- 1980 Roma EUR, manifest. 50° anniv. trasv. (aereo errato).
- 1980 Alvito (Frosinone), 50° anniv. Crociera.
- 1980 Roma, giornata di emissione dell'aerogramma.
- 1980 Orbetello (Grosseto), 50° anniv.
- 1990 Orbetello (Grosseto), 60° anniv.

(XV) 1932 trasferimenti Sesto Calende-Costanza

In uno dei voli di trasferimento da Sesto Calende a Costanza di alcuni S.55 acquistati dalla Romania, l'accompagnatore italiano Bacula trasportò un limitato numero di lettere e cartoline che ricevettero l'annullo «SESTO CALENDE * VARESE * 28-APR-32» ed in arrivo «CONSTANTA * 30-APR-932» oltre al timbro tondo in rosso ESCADRILA 1ª HIDRO AVIATIE con al centro lo stemma romeno. Della corrispondenza ufficiale o meno, Sesto Calende-Costanza, esistono delle buste intestate «Comisia de Receptie Savoia» evidentemente della Commissione romena di stanza a Sesto



Calende per il controllo degli aerei SIAI destinati alla Romania. Esistono anche cartoncini di Romania annullati «CONSTANTA * 30-APR-932» recanti lo stesso timbro in rosso, firmati dal comandante romeno Borcescu, diretti a Sesto Calende.

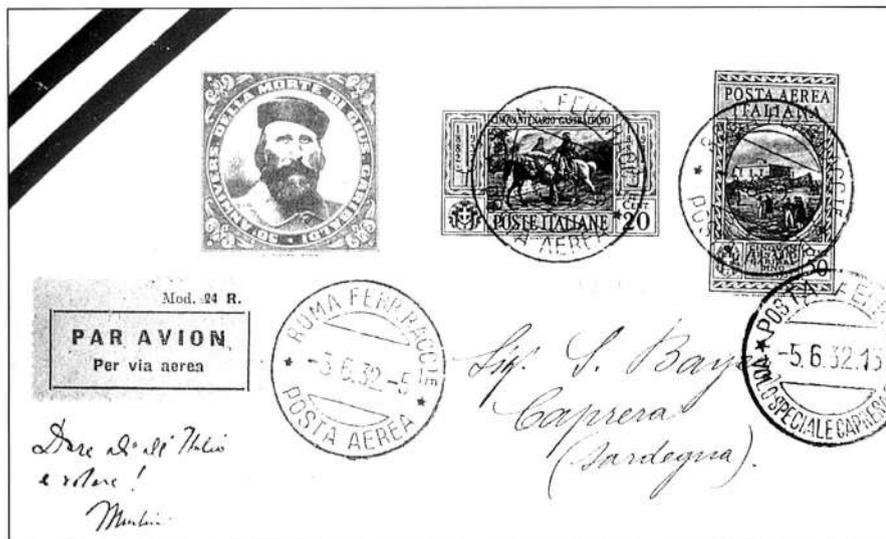
Busta Sesto Calende-Costanza per il volo di trasferimento di alcuni S.55.

(XVI) 1932 pellegrinaggio a Caprera

In occasione del 50° anniversario della morte di Giuseppe Garibaldi, due idrovolanti della SAM decollarono dall'idroscalo di Ostia per portare a La Maddalena un corriere speciale per tale commemorazione. L'esiguo quantitativo di posta fu annullato «ROMA FERR. RACC.te * POSTA AEREA * 5-6-32-5» e all'arrivo «POSTA AEREA * VOLO SPE-

CIALE * CAPRERA ROMA * 5-6-32». Per il volo di ritorno fu imbarcato un dispaccio così composto: 1.000 cartoline ricordo edite dalla Federazione Nazionale Volontari Garibaldini, 200 altre buste preparate da privati, 3 raccomandate ed un plico speciale per la Direzione Generale delle Poste di Roma contenente il bollo speciale usato per la timbratura di

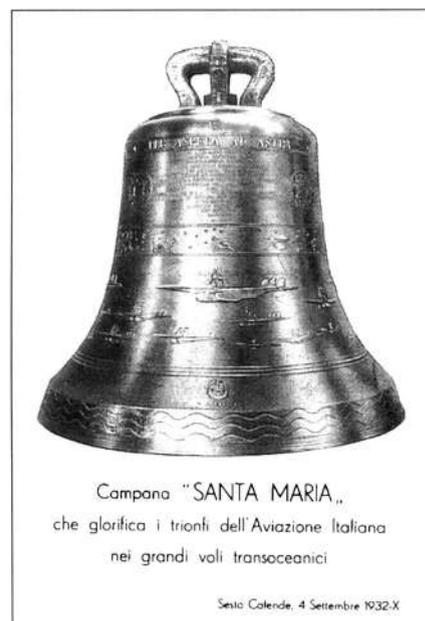
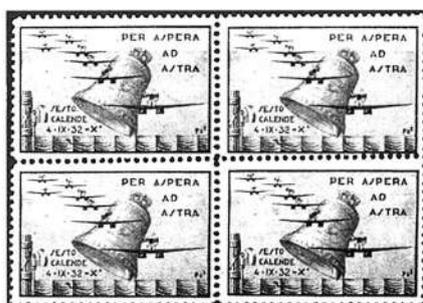
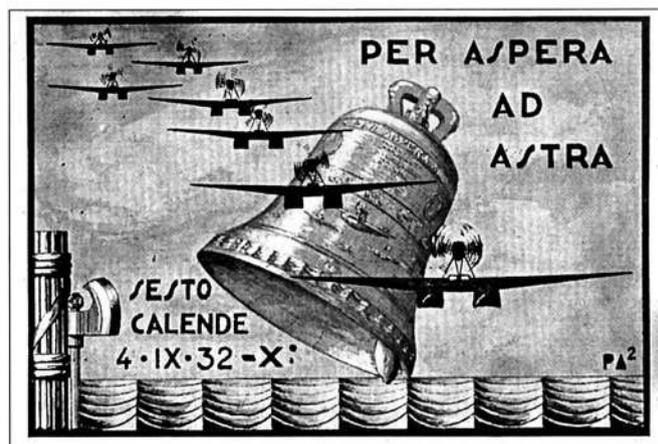
quanto sopra. Il dispaccio fu annullato come per l'arrivo «VOLO SPECIALE ...». Tutte le lettere e cartoline sono munite di una o due vignette commemorative di Garibaldi e dell'annullo di arrivo «ROMA * FERROVIA * 19-20/25-6-32-X», altre con quello di «OSTIA * IDROSCALO * 6-6-32».



Aerogramma Roma-Caprerà. Annulli: «ROMA POSTA AEREA 5-6-32» et «POSTA AEREA - VOLO SPECIALE CAPRERA-ROMA» con la stessa data.

(XVII) 1932 Sesto Calende «porto di cielo»

Il 4 settembre del 1932, in occasione dell'inaugurazione della campana Santa Maria per glorificare i trionfi dell'aviazione italiana, si svolse a Sesto Calende una manifestazione aerea in occasione della quale furono edite alcune cartoline ed una vignetta riproducenti la campana e degli S. 55 in volo. Per la manifestazione fu autorizzato un volo postale, pilotato da Alessandro Passaleva, per Roma, Napoli e Tripoli. Bollo di partenza «SESTO CALENDE * VARESE * 4-9-32» ed in arrivo «POSTA AEREA * ROMA FERR. * 5-9-32». Le cartoline di Napoli «NAPOLI FERROVIA (POSTA AEREA) 5-9-32» sono autografe da Ernesto Campanelli.



Cartoline e vignette edite per la consacrazione della campana Santa Maria.



Cartolina volata Sesto Calende-Napoli per la manifestazione inerente.

DELL'ARIA

zione: ROMA - Viale dell'Università - Telefono 45-317
 iltà: MILANO - Via Gesù, 6 - Telefono 71-624

ESCE LA DOMENICA

Conto Corrente Postale

Prezzo delle inserzioni (per
 millimetro di altezza su una colonna:
 Lire 2 oltre la tassa Governativa dell'1,80%

I francobolli speciali per la Crociera Atlantica del Decennale



Il trittico per le lettere destinate in Europa

« In occasione della prossima Crociera Atlantica del Decennale e d'accordo con l'Amministrazione delle Poste, il Generale Balbo ha autorizzato che venti degli apparecchi partecipanti al volo siano adibiti al trasporto di corrispondenze private.

« Pertanto, prossimamente saranno messi in vendita in gran parte dagli Uffici

pregevole fattura del distinto Prof. Corrado Mezzana già noto ai collezionisti italiani quale autore di altri bei francobolli per il Regno e per le Colonie.

Nei francobolli che verranno a giorni messi in vendita nel Regno è raffigurato in uno il Carro alato del Sole traendolo da elementi classici esistenti nel Tempio di Augusto ad Ilion e da un bassorilievo dell'Arco di Costantino a Roma, mentre

gli apparecchi in formazione, mentre lontano all'orizzonte brilla la Croce del Sud.

Quelli per la Tripolitania riproducono in sintesi geniale le tre ali d'Italia: e cioè l'Ala del Leone di S. Marco e l'Ala dell'Aquila Romana, instancabile apportatrice di civiltà nel mondo.

Questi sono gli elementi variati del francobollo aereo commemorativo, mentre le altre due parti del trittico la centrale raffi-



"LE VIE DELL'ARIA", 21 maggio 1933.

Uno dei primi annunci per l'emissione dei francobolli della Crociera.

(XVIII) 1933 crociera del decennale: Orbetello-Chicago-Roma

È fuori di dubbio, dopo quanto si è constatato, che il servizio postale - se così lo si può chiamare - della Crociera Italia-Brasile, fece una magra figura a confronto dei servizi di posta transatlantica, compiuti nello stesso periodo da tedeschi e francesi, tra i quali vanno ricordati i 18 voli catapultati effettuati dalla Francia e i 32 dalla Germania, tra il 1929 ed il 1930. La trasvolata di Mermoz con i suoi 130 chilogrammi di posta privata, i voli dello Zeppelin nel 1929, nella tappa del giro del mondo, tra gli Stati Uniti e la Germania e nel 1930, con la doppia traversata atlantica del Sud e del Nord, trasportando migliaia di chili di posta, per tralasciare i servizi postali - sempre dei tedeschi e francesi - nei successivi anni sino alle soglie della seconda guerra mondiale. Se alle ali italiane andò il merito della prima trasvolata in formazione andò anche il demerito di aver preso in giro i collezionisti di francobolli e di aerogrammi, nonché per il mezzo fallimento nel recupero delle spese prospettate da Italo Balbo nel suo rapporto alla Camera. Questa volta, in occasione dell'imminente e più impegnativa Crociera, il generale si affidò ad un esperto di filatelia, più "esperto" dei consiglieri del 1930. Così si espresse in tale proposito nel suo libro *La centuria alata*: «La posta quest'anno è stata organizzata in modo più razionale. Me ne sono occupato io stesso personalmente in lunghe conferenze con il Ministro delle Comunicazioni e con competenti di filatelia. Questa, che rappresenta la mania più diffusa, più innocente e insieme più dispendiosa del mondo, ha una grande importanza per imprese come la nostra Crociera. Prima di tutto il francobollo è come un segno, un ricordo che i raccoglitori conservano con cura gelosa per i secoli venturi. Pochi cimeli hanno una sorte più fortunata

I FRANCOBOLLI DELLA CROCIERA



Trittico di L. 25 per l'Europa

La vendita dei francobolli della posta aerea con la Crociera del Decennale procede intensamente. Risultata che molte sono le richieste da ogni parte del mondo.

Ad evitare errori di interpretazione occorre ricordare che mettendo nel retro della busta l'indirizzo del mittente, la lettera non potendosi recapitarsi ritornerà allo spedite o

chi per esso. Gli altri possono spedire normalmente ad ente o persona che si trovi in America.

L'emissione per le Colonie

Come abbiamo già annunciato, i francobolli di Posta Aerea emessi in occasione della Crociera Nord-Atlantica, capitana da dall'on Balbo, sono stati sovrastampati rispettivamente per la Tripolitania e per la Cirenaica nei tagli da L. 19,75 e L. 44,75.

L'Ufficio filatelico del Ministero delle Colonie ha posto in vendita da giovedì 1. giugno le due serie (quattro francobolli), cedendole soltanto insieme al prezzo facciale complessivo di L. 129.



Trittico di lire 50 per l'America

TRITTICO DEI FRANCOBOLLI della prossima Crociera Nord Atlantica comandata da ITALO BALBO



"LE VIE DELL' ARIA", 5 giugno 1933. Precisioni sulla spedizione delle lettere ed annuncio dell'emissione dei francobolli speciali per le colonie.

Foglietto di propaganda ai trittici.

e più sicura. Poi, la vendita del francobollo dà un utile certo che dura per anni e ci permetterà di sopperire, almeno in parte, alle spese della Crociera. Invece di un francobollo solo, come fatto per la Crociera precedente, sarà lanciata una serie completa di cinque tipi e ogni tipo ha tre francobolli, a vari disegni e prezzi. Essi sono già in vendita nei pubblici spacci. Così aumenterà certamente, questa volta, il peso della posta atlantica. Ogni apparecchio ne può portare fino a 100 kg». L'esperto fu un suo conoscente, Vittorio Lo Bianco, commerciante filatelico romano dalle idee molto avanzate e

creatore poi di altre emissioni rimaste famose. Questo signore fu il suggeritore al Ministro dell'Aeronautica dei trittici e delle sue varie versioni, sfociate poi in altre idee più strepitose non disgiunte - come vedremo - da quelle più speculative e impopolari. Basti solo dire che un collezionista dell'area italiana avrebbe dovuto sborsare 75 lire per l'emissione metropolitana, altrettante per l'Egeo e L. 64,50 per le due serie della Libia. In tutto 214,50 lire (presso gli sportelli postali senza commercianti intermediari) escluso il SERVIZIO DI STATO non in vendita in quel momento ai privati.

<i>APPARECCHIO I - BALB</i>		<i>APPARECCHIO I - BORG</i>	
<i>APPARECCHIO I - PELL</i>		<i>APPARECCHIO I - MIGL</i>	
<i>APPARECCHIO I - LONG</i>		<i>APPARECCHIO I - ROVI</i>	
<i>APPARECCHIO I - NANN</i>		<i>APPARECCHIO I - TEUC</i>	
<i>APPARECCHIO I - DINI</i>		<i>APPARECCHIO I - QUES</i>	
<i>APPARECCHIO I - GIOR</i>		<i>APPARECCHIO I - LEON</i>	
<i>APPARECCHIO I - RECA</i>		<i>APPARECCHIO I - VERC</i>	
<i>APPARECCHIO I - BIAN</i>		<i>APPARECCHIO I - NAPO</i>	
<i>APPARECCHIO I - ARAM</i>		<i>APPARECCHIO I - RANI</i>	
<i>APPARECCHIO I - BISE</i>		<i>APPARECCHIO I - CALO</i>	

Sequenza delle venti sigle dei tritici soprastampate sui fogli dei due valori.

LA VENDITA DEI FRANCOBOLLI SPECIALI PER LA CROCIERA AEREA DEL DECENNALE



I francobolli con destinazione in America e con destinazione in Europa

Abbiamo già parlato nel numero precedente delle caratteristiche dei nuovi francobolli per la Crociera Nord Atlantica.

In questi ultimi giorni v'è stata qualche variazione importante e qualche aggiunta. Innanzi tutto i francobolli per la Tripolitania e per la Cirenaica non saranno a trittico, ma saranno semplici.

Inoltre verrà emessa anche una serie di 2 valori per le Isole Italiane dell'Egeo. Per questa verranno utilizzati i francobolli del Regno con la sovrastampa «Isole Italiane dell'Egeo» e non porteranno stampato il nome dell'Apparecchio.

Diamo la riproduzione dei due francobolli del Regno, così come risultano nella loro forma definitiva, col nome degli apparecchi che trasportano la posta Aerea.

Le vignette sono a colori vivi in cui predomina l'azzurro, il colore del Cielo d'Italia e della nostra armata aerea. Il nostro tricolore sullo sfondo del cielo vivo, spicca più bello e sarà per i figli d'Italia in America un piccolo lembo della Madre Patria.

Gli apparecchi destinati al trasporto della corrispondenza sono i seguenti:

- 1. - Balbo (Balbo)
- 1. - Pell (Pellegrini)
- 1. - Long (Longo)
- 1. - Nani (Nanini)
- 1. - Dini (Baldini)
- 1. - Gior (Giordano)
- 1. - Rera (Recagno)
- 1. - Bian (Bianchi)
- 1. - Aram (Aramu)
- 1. - Bise (Bisco)

- 1. - Borg (Borghetti)
- 1. - Migl (Miglia)
- 1. - Rovi (Rovis)
- 1. - Teur (Tenecci)
- 1. - Ques (Questi)
- 1. - Leon (Leone)
- 1. - Vere (Verzelloni)
- 1. - Napo (Napoli)
- 1. - Rani (Ranieri)
- 1. - Galo (Galo)

I francobolli sono già in vendita in tutti i principali uffici postali del Regno, a Roma se ne è iniziata la distribuzione al pubblico sabato scorso 20 maggio e il pubblico accorre a preannunci del prezioso documento del più grande avvenimento aereo del mondo.

Proseguimento delle informazioni sulla vendita dei francobolli speciali.

Annuncio pubblicitario invitante a servirsi del servizio postale della Crociera, apparso sulla stampa a fine maggio.



Il primitivo progetto sottoposto a Balbo consisteva in un francobollo composto da tre pezzi uniti (trittico) rappresentante il primo di sinistra una etichetta con la bandiera nazionale "Raccomandata-Espresso", quello di centro l'effigie di Vittorio Emanuele III ed il francobollo di destra una composizione allegorica inneggiante alla Crociera ed ai suoi idrovolanti.

L'idea fu subito accettata sia per la novità che rappresentava in campo

filatelico sia per la distinzione delle tariffe tra quelle postali e quelle del trasporto aereo. Si convenne che al servizio postale dello Stato sarebbero state riservate 5 lire e 25 centesimi di cui L. 1,25 per porto semplice per l'estero, L. 1,50 tassa di raccomandazione per l'estero e L. 2,50 soprattassa per espresso, sempre per l'estero. A tale proposito c'è da osservare che non fu certamente un servizio "AEROESPRESSO" se si calcola che, a parte i giorni di giacenza a Roma, dalla consegna agli uffici postali di accettazione, che vanno dai primi giorni di giugno al 20/25, alla consegna nei Paesi cui erano dirette, le "Raccomandate per Espresso" impiegarono, salvo quelle dirette in Europa, dai 15 giorni a un mese per Chicago ed anche più per le poche dirette a Shoal Harbour.

I diritti per il trasporto aereo, da riservare al Ministero dell'Aeronautica per i servizi della Crociera, furono fissati in L. 19,75 per l'Europa e L. 44,75 per l'America. Come già detto, una cifra abbastanza elevata in rapporto al costo della vita di allora. Tutto bene - fino ad un certo punto - per i due trittici sopradetti e probabilmente anche per l'emissione di uno relativo al Servizio di Stato. Per quanto concerne i territori d'oltremare, ha inizio una indescrivibile confusione che si risolverà solo a fine maggio (un mese prima della partenza). Vediamo come Balbo, nel suo libro, prosegue nella descrizione delle emissioni postali: «...sarà lanciata una serie completa di cinque tipi e ogni tipo ha tre francobolli...». Anche supponendo che quanto scritto da Balbo facesse ancora parte dei progetti preliminari, i conti non tornano. In effetti le serie furono cinque ed i francobolli nove: 2 per il Regno, 2 per la Cirenaica, 2 per la Tripolitania, 2 per l'Egeo ed uno per il Servizio di Stato. Ritornando alle cinque emissioni e, data per scontata l'esistenza dei due trittici d'Italia e del Servizio di Stato, veniamo alle due serie della Cirenaica e della

Tripolitania. Dal disegno di entrambi i valori appare evidente la stessa incorniciatura e lo stesso stile - sia pure con all'interno altri soggetti allegorici - del francobollo destro del trittico d'Italia. Con ogni probabilità - e come si è inteso dalla descrizione di Balbo - furono programmati anch'essi come trittici e poi ridotti a singolo. Motivo? C'è da supporre che poiché l'effigie di Vittorio Emanuele non fu mai impiegata nei francobolli della "quarta sponda" (salvo qualche pezzo soprastampato) si ritenne prudentiale evitare di esporre l'effigie del Re d'Italia e la sua bandiera agli indigeni "gheddafiani" del tempo. Altri motivi non ce ne sarebbero stati. Per i due trittici soprastampati ISOLE ITALIANE DELL'EGEO è presumibile che sia stato un ripiego per accontentare De Vecchi, il quadrunviro amico governatore a Rodi, stampando in tutta fretta i trittici con un colore mutato e soprastampandoci il nome dei possedimenti. Dato per vero quanto detto di queste emissioni e dei suoi nove francobolli "Crociera", c'è da constatare quanta imprecisione vi sia stata nelle prime notizie di stampa.

Vediamole.

Le Vie dell'Aria 21 maggio 1933, articolo di L. Sorgoni "I francobolli per la Crociera Atlantica del Decennale".

«... nei francobolli che verranno a giorni messi in vendita nel Regno è raffigurato in uno il carro alato del sole e nell'altro abbiamo la superba visione di velivoli italiani lanciati idealmente nello spazio

[...]. I francobolli che verranno emessi per la Cirenaica ci mostrano il volo notturno degli apparecchi in formazione, mentre lontano all'orizzonte brilla la Croce del Sud. Quelli della Tripolitania riproducono in sintesi geniale le tre aquile d'Italia e cioè l'ala del Leone di S. Marco, l'ala dell'Aquila romana e l'ala di un S.55 [...]. Questi sono gli elementi varianti del francobollo aereo commemorativo mentre le altre due parti del trittico, la centrale raffigura la Maestà del Re e quella di sinistra la bandiera tricolore, sono identiche per tutti i sei valori, mutando soltanto il colore».

Le Vie dell'Aria ...maggio 1933 "L'EMISSIONE PER LE COLONIE"

«Come abbiamo già annunciato, i francobolli di Posta Aerea emessi in occasione della Crociera Nord-Atlantica, capitanata dall'on. Balbo, sono stati soprastampati rispettivamente per la Tripolitania e la Cirenaica nei tagli da L. 19,75 e L. 44,75. L'Ufficio Filatelico del Mi-

nistero delle Colonie ha posto in vendita, da giovedì 1 giugno, le due serie (quattro francobolli) cedendole soltanto insieme al prezzo facciale complessivo di L.129».

Le Vie dell'Aria 28 maggio 1933 "LA VENDITA DEI FRANCOBOLLI SPECIALI PER LA CROCIERA AEREA DEL DECENNALE"

«Abbiamo già parlato nel numero precedente delle caratteristiche dei nuovi francobolli per la Crociera Nord-Atlantica. In questi ultimi giorni v'è stata qualche variazione importante e qualche aggiunta. Innanzi tutto i francobolli per la Tripolitania e per la Cirenaica non saranno a trittico ma saranno semplici. Inoltre verrà emessa anche una serie di due valori per le Isole Italiane dell'Egeo. Per questa, verranno utilizzati i francobolli del Regno con la sovrastampa ISOLE ITALIANE DELL'EGEO e non porteranno stampato il nome dell'apparecchio. Diamo la riproduzione dei due francobolli del Regno così come risultano nella loro

Aerogramma privato per l'Europa consegnato direttamente all'ufficio accentramento. Annullo "Crociera".



Aerogramma affrancato per l'America su busta ufficiale, in dotazione agli equipaggi, spedita da Orbetello. Annullo "Crociera" sul verso.



forma definitiva [...] ...gli apparecchi destinati al trasporto della corrispondenza sono i seguenti: (segue l'elenco delle venti sigle e il nome per esteso dei comandanti). [...] I francobolli sono già in vendita in tutti i principali uffici postali del Regno. A Roma se ne è iniziata la distribuzione al pubblico sabato scorso 20 maggio ed il pubblico accorre a premunirsi del prezioso documento del più grande avvenimento aereo del mondo».

Il Corriere Filatelico 30-6-1933
"FRANCOBOLLI ITALIANI"

«...per le Isole Italiane dell'Egeo sono stati emessi per la stessa circostanza due francobolli simili dei valori di 25 e 50 lire, composti come i francobolli del Regno di tre parti, nella prima delle quali figura il nome dell'apparecchio. Tali valori sono venduti solo a Rodi». Nel fascicolo successivo veniva poi corretto:

«I due francobolli per l'affrancatura della corrispondenza spedita dalle Isole Italiane dell'Egeo non recano il nome dell'apparecchio».

Del trittico SERVIZIO DI STATO non se ne parlò che molto tempo dopo anzi, prima della partenza della Crociera nessun organo di stampa ne aveva dato notizia se non la *Gazzetta Ufficiale* del 24 giugno. Tutto quanto si sapeva era

frutto di notizie frammentarie non ufficiali in quanto i decreti furono emessi a cose già avvenute.

R. decreto 22 maggio 1933 - Gazzetta Ufficiale n° 146 del 24 giugno 1933

«È autorizzata l'emissione di una serie di due francobolli per il trasporto aereo e di recapito delle lettere private da trasportarsi a mezzo dei velivoli partecipanti alla Crociera [...] altro francobollo per francatura del solo carteggio ufficiale».

R.d. 1-6-33 n° 711 - Gazz. Uff. n° 155 del 6 luglio

«...è autorizzata la soprastampa con la leggenda "Isole Italiane dell'Egeo" di determinati quantitativi dei due francobolli per lettere pri-

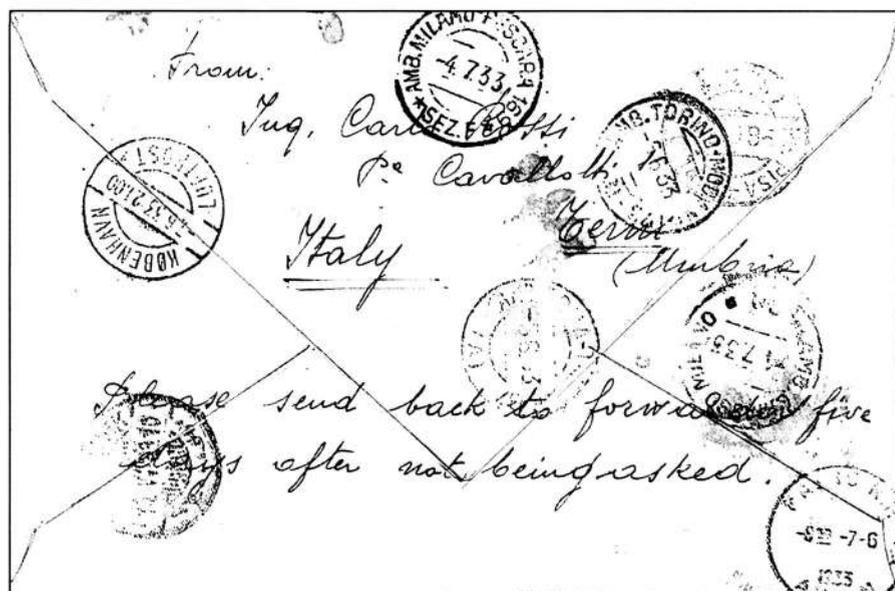
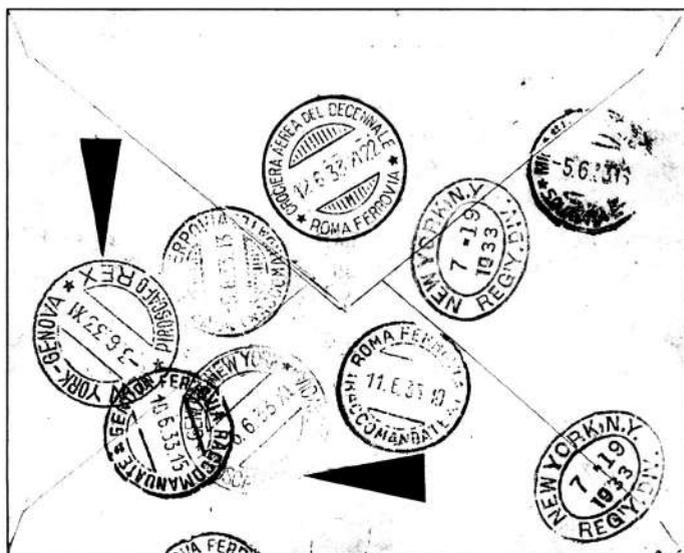
vate emessi per il Regno...».

R.d. 13-7-33 n° 1068 - Gazz. Uff. n° 200 del 29 agosto

«I tre francobolli speciali cui al Nostro decreto...» seguono caratteristiche dettagliate dei francobolli (trittici), quantitativi, tariffe, autore del bozzetto, ecc.

R.d. 12-10-33 n° 1529 - Gazz. Uff. n° 275 del 28 novembre

«Resta autorizzata la emissione di speciali francobolli validi [...] nelle nostre colonie dell'Africa settentrionale [...] le tasse di francatura di raccomandazione, di espresso di tali corrispondenze, in complessive L. 5,25 sono invece rappresentate da francobolli di posta ordinaria di dette colonie [...] sono elencati: quantitativi, tariffe, validità e precisazioni [...] l'im-



Da Novara, iniziano i viaggi "Terra, mare, cielo" di questo aerogramma. Inviata da quelle Poste a Genova, la lettera fu imbarcata sul piroscalo "Conte di Savoia" per il normale viaggio negli Stati Uniti. Accortisi dell'errore, venne trasbordata sul "REX" e fatta rientrare a Genova per essere trasmessa a Roma e raggiungere a Orbetello l'I-NANN che la portò poi a New York.

Lettera da Terni per Reykjavik. Fu inoltrata per ferrovia a Parigi e per aereo a Copenaghen, dove per nave raggiunse la sua destinazione circa un mese prima della Crociera.

porto dei francobolli resta devoluto a favore del Ministero dell'Aeronautica».

In totale dalle Officine Carte Valori di Roma erano usciti:

200.000 esemplari di trittrici per il Regno (10.000 per ogni sigla)

20.000 esemplari Cirenaica

20.000 esemplari Tripolitania

20.000 esemplari Isole Italiane dell'Egeo

5.000 esemplari Servizio di Stato.

Anche della sovrastampa delle sigle dei venti apparecchi, sull'etichetta del trittrico a sinistra, non si ebbero che tardive notizie, se non dopo il 20 maggio quando tali francobolli furono messi in vendita dai principali uffici postali d'Italia. Ci sarebbe da ipotizzare che - anche in questo caso - l'idea della soprastampa delle sigle sia venuta in seguito e realizzata con tante scuse ai cinque comandanti esclusi. Già che ci siamo, chiediamoci con quale criterio furono poi messe in ordine le venti sigle e il perché dell'esclusione dell'I-ABBR, I-CANN, I-GALL, I-LIPP e dell'I-MARI (il solo giustificato quale idrovolante di scorta sino ad Amsterdam). Tralasciando ogni ulteriore commento su quanto è stato riferito sulle emissioni dei francobolli speciali, su come la stampa ed i regi decreti ne dettero notizia, il 20 maggio i principali uffici postali metropolitani ponevano in vendita i due trittrici iniziando contemporaneamente a prendere in consegna e smistare le raccomandate con tale affrancatura. Per le colonie e i possedimenti si dovette attendere la vendita ai primi di giugno. Le notizie e la pubblicità sull'emissione dei francobolli e dei servizi postali effettuati dalla Crociera erano fornite per mezzo dei comunicati che i giornali davano sull'imminente avvenimento. Non sempre - come si è visto - con cognizione di causa in quanto sull'argomento "francobolli", sino ad un mese prima della vendita al pubblico, non poca fu la

confusione relativa alle emissioni che sarebbero state effettuate. I soli annunci pubblicitari, un paio, furono pubblicati su *Il Giornale d'Italia* di fine maggio. Mentre si gettavano le basi per il servizio postale della Crociera, l'apposito ufficio italiano preposto ai contatti con l'estero si accordava con le amministrazioni postali dei Paesi di scalo della Crociera per organizzare con gli stessi un reciproco servizio di trasporto e nello stesso tempo richiedendo un compenso a favore del Ministero italiano.

L'adesione pervenne da Olanda, Islanda, Canada, Stati Uniti e Terranova, mentre per l'incertezza del volo di ritorno, tra la rotta nordica e la centrale, non furono interpellate le amministrazioni postali dell'EIRE e del Portogallo; per la Francia, a cui era stato promesso uno scalo qualora il rientro fosse passato per l'Irlanda, fu approntato privatamente qualche aerogramma. Con le amministrazioni postali straniere aderenti fu concordato di accentrare la posta da inoltrare con la Crociera nelle città dello scalo, distinguendola con francobolli o timbri speciali.

Fu stabilito che, a parte la tariffa nazionale per il servizio, una quota dell'affrancatura fosse dovuta al Ministero italiano. Ad esempio, come riportò Antonio Bertolaja nella "Storia postale di Terranova" su *Il Collezionista* di Bolaffi, della tariffa di \$ 4,75 stabilita per il volo Shoal Harbour-Roma, l'Amministrazione postale italiana pretese \$ 3,75. È quindi presumibile che le richieste agli altri Paesi non si discostassero da questa percentuale. Più avanti in queste pagine potremo constatare, scalo per scalo, come si svolsero le operazioni postali. Vediamo intanto come andarono le cose in Italia.

Agli sportelli che effettuarono la vendita dei francobolli ed accettarono le raccomandate fu richiesto di annullare i trittrici con il loro normale timbro in dotazione, di registrare le raccomandate e di inviare tali effetti entro una busta di

servizio all'apposito ufficio di accentramento di Roma. Le poche raccomandate, che per errore non seguirono tale via, furono inoltrate ai Paesi di destinazione con mezzi di superficie normali. Da un esame effettuato su diverse decine di annulli in partenza, si è riscontrato che le prime buste furono annullate nei primi giorni di giugno, giungendo a Roma uno o due giorni dopo.

In questo ufficio di raccolta veniva posto al verso di ogni busta l'annullo speciale di transito «CROCIERA AEREA DEL DE-CENNALE * ROMA FERROVIA» con la data di arrivo ed il cachet ricordo in inchiostro molto variato che spaziava dal celestino al verde, dal violaceo sino ad un colore indefinito. Esistono buste con il cachet timbrato in nero, sono poche e non hanno nulla a che vedere con quelle del volo supplementare datate 1-7-33, mentre sulle raccomandate consegnate direttamente, il trittrico veniva annullato con il bollo speciale e, anziché l'etichetta di raccomandazione, veniva posto il timbro in rosso ROMA FERROVIA/R. (numero)/RACCOMANDATA. Se poi a tale sportello le buste erano consegnate in un certo quantitativo, era impresso il solo numero progressivo di raccomandazione.

Questo ufficio suddivideva le lettere per Paesi di destinazione e per aereo trasportatore in base alle sigle riportate sul francobollo anche se poi - come vedremo - per molti aerogrammi è dubbio l'effettivo apparecchio che le trasportò. Grazie al solerte impiegato postale addetto a tale lavoro, è giunto sino a noi il brogliaccio con cui furono prese in carico e suddivise le raccomandate colà giunte. Questo foglio di carico fu chiuso praticamente il 15 giugno (data l'imminente partenza della Crociera) e reca annotazioni sino al 30 dello stesso mese. Tutto di facile interpretazione, ma nel medesimo tempo alcune note indecifrabili rendono difficile la soluzione

ne di alcuni dubbi. Vediamo di sciogliere gli enigmi consultando quanto riprodotto a pag. 173.

Le colonne Amsterdam e Londonderry riportano, a fianco del numero delle raccomandate, una divisione a croce con delle sigle "C1" "T1" "J1" che devono interpretare per: C) Cirenaica, T) Tripolitania, J) Egeo. In alcune altre caselle è posta la sigla VA che va intesa come Vaticano. Nella colonna Reykjavik vi sono, come per le altre successive, qua e là dei puntini per i quali non si trova nessun riferimento. Nella colonna Shediak, accanto al numero dei pezzi, si trovano altre sigle o appunti per noi misteriosi. Stando alle cifre, per raggiungere il totale di 3.496 aerogrammi (che poi in verità sarebbe 3.494, come vedremo più innanzi) si veda la tabella semplificata che riporta, per ogni singolo scalo, il numero delle raccomandate dei 19 apparecchi più quelle dell'I-BALB. Ad esempio, per Amsterdam, come totali abbiamo 512 dei 19 apparecchi + 189 di Balbo = 701 ed in aggiunta un "135" che si può ritenere riferito senz'altro alle raccomandate supplementari giunte tra la data di chiusura del 15-6 e il 28-6-33, data riportata nel brogliaccio in alto. Quest'aggiunta di 135 lettere per Amsterdam, 53 per Chicago e 68 per New York (256 in totale) non appare sommata ai 135 dispacci. È quindi probabile che ne siano stati fatti altri 3 in aggiunta a quelli elencati (vedi, sempre nel brogliaccio in alto, 29, 3 dispacci) e probabilmente qualche altro. È evidente che tra le 256 raccomandate, salvo quelle affrancate anonime della Libia e dell'Egeo, quelle con i tritici siglati non ebbero il privilegio della paternità del volo.

In effetti il totale delle raccomandate è rappresentato da:

2.928 Italia (tritici siglati)

206 Tripolitania

160 Cirenaica

180 Isole dell'Egeo

22 Vaticano (vedi tabella a parte).

La voce "dispacci" è da interpretare come il numero dei sacchetti contenenti le raccomandate, da una - come vari apparecchi ne hanno trasportato - alle 189 dell'I-BALB per Amsterdam.

Il "brogliaccio" reca in alto degli appunti che starebbero ad indicare in pratica che la chiusura del corriere fu fatta il 15 giugno, così è anche nel timbro "Crociera" che appare nei vari "Feuille d'Avis" e "Liste Spéciale" illustrati nel capitolo "documenti postali di accompagnamento".

A parte le varie chiarificazioni fornite dalla lista di carico, qualche errore è in evidenza riscontrabile. Le raccomandate Balb della colonna Shoal Harbour sono 10 e non 14; pur lasciando invariato il totale complessivo di 21, quello orizzontale risulterà 807 e non 811. Le quattro raccomandate da togliere al Balb sono del Borg, Leon, Napo e Dini che aumentano ognuno i loro dispacci di una unità.

Il totale delle raccomandate diviene $2.431 + 807$ (Balb) = $3.238 + 256$ (ultime aggiunte) = 3.494. Altrettanto modificato è il totale dei dispacci: da 135 a 139 e, se si conteggiano i tre ultimi aggiunti di Amsterdam, Chicago e New York, 142. Sempre a parte i 210 "Servizio di Stato" che il brogliaccio non menziona ma che sembra logico dovrebbero essere inclusi salvo - come si suppone -

abbiano avuto un differente iter.

Il buon senso ci induce a tener valida la tabella di carico più o meno così com'è. Due raccomandate in meno e qualche dispaccio in più non cambiano niente, ben sapendo che oltre a questi totali di buste "fuori sacco" o nel bagagliaio personale degli equipaggi, non poche sono viaggiare privatamente, con tutti i crismi della legalità. La tabella di carico o brogliaccio (in figura) è sostanzialmente esatta nei totali verticali, salvo la colonna Shoal Harbour che nella casella Balb si deve correggere in 10 racc. anziché 14 in quanto le singole racc. degli altri apparecchi sono 11 e non 7 ma invariato rimane il totale. La colonna "Totali Racc.te" diventa per il Balb logicamente 807 e non 811.

I totali quindi cambiano:

4 in meno per il Balb e una in più per Leon, Napo, Borg e Dini. Portano il totale a $2.431 + 807$ (Balb) = $3.238 + 256$ (aggiunte) = 3.494 «raccomandate ufficiali». Il 433, sopra tali totali, non rappresenta nulla, forse una prima somma errata.

Trascrizione dei dati che appaiono in alto e a destra del foglio di carico di pag. 173.

Zul (?) 28-6-33 + circa 15 del 30-6-33	293 dispacci = 30 Amsterdam Chicago 1/7 matt. 4 lett. 1/7 sera 1
a fianco dopo la riga dispacci leggesi:	Amsterdam colonie 53 N.Y. 55
di fianco in basso:	Tripoli 176 Bengasi 130 Rodi 154 <hr/> 460
e poi ancora:	+ Trip. 30 tot. 206 + Ciren. 30 X 160 + Egeo 26 180 <hr/> 546

CRONACA FILATELICA

La posta della Crociera Atlantica.

La Posta da trasportare nelle singole località di tappa, affrancata con francobolli speciali, venne consegnata da un ispettore delle RR. Poste al tenente colonnello Longo alla partenza degli apparecchi della Crociera da Orbetello.

Tutte le corrispondenze, circa 19.000 lettere, erano racchiuse in 136 sacchetti di un chilogrammo l'uno ed ogni apparecchio ne imbarcò in media 5, mentre ne furono imbarcati 9 dall'apparecchio Balbo. Delle lettere imbarcate a Orbetello 8.400 contenute in 60 plichi, erano dirette alle tre tappe europee (Amsterdam, Londonderry e Reykjavik), e 10.500, contenute nei rimanenti 76 plichi erano dirette a Cartwright nel Labrador, a Shediac nel Nuovo Brunswick, a Montreal nel Canada, a Chicago, a New York e a Shoal Harbour in Terranova. Naturalmente, a questi quantitativi sono da aggiungere quelli delle corrispondenze imbarcate ad Amsterdam, a Londonderry e a Reykjavik affrancate con francobolli di Olanda, Irlanda e Islanda, e — per il ritorno — quelle imbarcate nei porti degli Stati Uniti, nel Canada e a Terranova con destinazioni per l'Europa.

Riserva

Il Congresso di Bologna non fu soltanto un successo per sé stesso — e ciò venne da tutti rilevato — ma fu ben anche apportatore di un soffio vitale nell'ambiente filatelico italiano. Segno evidente della ripresa di utile attività con la prossima stagione filatelica è il proposito di fondare sodalizi filatelici in città dove i filatelisti locali si mostrarono sinora contrari o poco favorevoli. Ora, mentre in altra parte di questo numero pubblichiamo il Comunicato ufficiale della costituzione del-

Associazione Filatelica Scaligera — e ce ne rendiamo vivamente con gli egregi amici di Verona ed in particolare col rag. Lorenzo Bernardelli

che a Catania che altro e accordi pre-sodalizi filatelici prossimamente ufficiale.

Così questi no — non nostra campagna, ritenendo utilità quest'abile che v

Il 24 dicembre della Madre zionale Mat messo uno cenza da 0,5 no l'uso di gno per lezze, come pri stati. dell'Opera N

Come ora anche queste ed avrà per un fanciullo

La commi Inglese di s Indie Occide zione di un Isole Sottove verrebbe de tanniche. Se missione ha

La posta della Crociera è composta da 8400 lettere per l'Europa e da 10.500 per l'America

Alla partenza da Orbetello un ispettore delle Poste ha consegnato al tenente colonnello Longo la posta affrancata con francobolli speciali che gli idrovoltanti della Crociera del Decennale dovranno trasportare nelle singole località di tappa.

Si tratta di 135 sacchetti di un chilo l'uno che sono stati così imbarcati sopra velivoli in ragione di un sacchetto per ogni luogo di sosta della crociera.

Solamente l'apparecchio di Italo Balbo ha preso a bordo 9 sacchi, quante sono le tappe stabilite per il percorso di andata, più quella di partenza da Terranova per il percorso di ritorno. Gli altri, invece, hanno imbarcato da un minimo di 6 sacchetti ad un massimo di 8.

Dei 135 plichi, 20 sono stati sbarcati ad Amsterdam, 20 a Londonderry, in Irlanda. Venti plichi saranno poi sbarcati a Reykjavik, in Islanda; 6 a Cartwright, nel Labrador, 8 a Shediac, nella Nuova Brunswick; 12 a Montreal, nel Canada; 20 a Chicago; 20 a Nuova York e 7 a Shoal Harbour, a Terranova, di dove la crociera inizierà il viaggio di ritorno attraverso l'Atlantico lungo la rotta del sud.

Si calcola che quasi 19.000 lettere, di cui 340 dirette in Europa e 10.500 in America, usufruiranno di questo eccezionale mezzo di trasporto.

Ma il traffico postale della crociera sarà ancor più importante e voluminoso perchè gli Stati nei quali gli idrovoltanti faranno scalo hanno stampigliato alcuni valori di francobolli valevoli per trasporti di corrispondenza a mezzo della Crociera del Decennale.

Anche gli Stati Uniti hanno proceduto a questa stampigliatura, cosicchè nel viaggio di ritorno le nostre ali porteranno dall'America in Europa numerosi sacchi di posta.

Comunicati stampa indicanti inspiegabilmente un quantitativo cinque volte superiore al numero effettivo di posta imbarcata. Non è esatto neppure il numero delle lettere per l'Europa (340) né la comunicazione della stampigliatura di francobolli negli Stati Uniti.

21 23/6/93 29,3 defensori.
+ circa 75 dal 20.6.93 = 20 2 Amsterd. & Chicago

Apparecchio	Paesi di destinazione										Totale	
	Amsterdam	Londonderry	Reykjavik	Cartwright	Shediac	Montreal	New Haven	Chicago	New York	Parigi	Altri	Totale
1 Oram	3	30				1		33	26	120	6	
2 Pall	50	168	16	15	38	14	163	158	811	9	Amsterd. & Chicago 53	
3 Oram	3	31	1	7	1		31	32	119	8		
4 Dix	2	28	1		1	1	36	298	125	8		
5 Borg	2	27				2	1	37	30	144	8	
6 Calb	3	22						32	77	106	5	
7 Dum	5	31					1	38	28	135	7	
8 Gier	4	27	1					36	28	121	7	
9 Leon	3	22				1	1	31	26	107	6	
10 Long	3	35				1		45	49	177	7	
11 Migl	5	31					1	35	33	128	6	
12 Kapa	4	26					1	30	33	116	5	
13 Kama	2	31					1	42	40	154	7	
14 Pell	3	43	1			2	1	45	60	202	8	
15 Quas	3	26						31	22	104	6	
16 Nani	3	25				1		36	28	115	6	
17 Neca	3	28				2	1	38	36	127	7	
18 Nov	3	32				1	1	36	28	124	7	
19 Tenc	3	29	1			1		37	20	113	8	
20 Venc	3	23				1	1	28	27	100	7	
Summe a segue	512	58	547	5	8	15	7	675	602	432	135	
	701	108	715	21	23	53	21	838	760	2429	256	
	135							53	68			
	836							891	828	3240+	256	

+ Parigi 30 x 176
+ Amsterd. 30 x 170
+ New York 26 x 100
+ Chicago 26 x 100

3496

Circa il valore e le quotazioni commerciali raggiunte ai nostri giorni da questi aerogrammi, è logico considerare il loro valore in rapporto alla quantità diretta agli scali di destinazione. Dall'esiguo numero di una ventina di pezzi per Cartwright, Shoal Harbour e Montreal, alle oltre ottocento buste per Amsterdam, Chicago e New York.

A chiarimento di tutto, la tabella semplificata del brogliaccio reca i totali di tutti gli aerogrammi imbarcati escluso i "Servizi di Stato" e la posta di bordo dei piloti. Tutte queste cifre rappresentano quanto è stato preso a bordo a Orbetello, avallato da documenti che ne attestano l'esatta quantità.

TABELLA SEMPLIFICATA DEL FOGLIO DI CARICO (BROGLIACCIO)

	amsterdam	londonderry	reykjavik	cartwright	shediac	montreal	shoal harbour	chicago	new york	
(1)	512	58	547	5	8	15	7	675	602	
(2)	189	50	168	16	15	38	14	163	158	
	701	108	715	21	23	53	21	838	760	3240
(3)	135							53	68	256
	836							891	828	3496

- (1) Totale delle raccomandate dei 19 apparecchi.
- (2) Totale delle raccomandate dell'I-BALB.
Probabilmente i due totali si riferiscono al 15 giugno.
Valgono le stesse osservazioni sulle somme che appaiono nella tabella originale.
- (3) Totale delle raccomandate supplementari giunte tra il 16 ed il 30 giugno, raggruppate per i tre scali di maggior afflusso senza suddivisione specifica degli apparecchi a cui affidarle per il trasporto.

Non si capiscono i comunicati riportati da *Le Vie dell'Aria* e da *Il Bollettino Filatelico* che parlano di 19.000 lettere trasportate dall'Italia. In ogni caso, i due comunicati sono così contrastanti tra di loro e così distanti dal vero che li riportiamo solo per curiosità. Infatti queste 8.400 lettere più le 10.500 non rappresentano neppure tutta la corrispondenza raccolta in Italia e negli altri Paesi di scalo trasportata nelle due traversate oceaniche.

La posta di cui sopra è senz'altro da ritenersi quella normale di cittadini simpatizzanti con l'idea di trasmettere un messaggio a mezzo della Crociera, nonché di molti collezionisti e di non pochi commercianti filatelici alcuni dei quali spesero - e rischiarono - cifre non indifferenti.

A questa posta "ufficiale" si deve aggiungere quella dei piloti che chiamiamo "filatelisti" o esecutori di favori per amici collezionisti o speculatori; per ottenere timbri extra di arrivo, transito e partenza si portarono appresso buste al di fuori dei dispacci ufficiali.

Dalle 3.496 raccomandate sono da escludere le 210 buste ufficiali "Servizio di Stato" e quelle dei Podestà ai Sindaci americani, come vedremo dopo.

Giunti ai giorni di vigilia della Crociera, trasferiamoci ad Orbetello dove da Roma era già pervenuto tutto il corriere postale alcuni giorni prima della partenza, programmata per il 29 giugno e poi effettuata il 1° luglio.

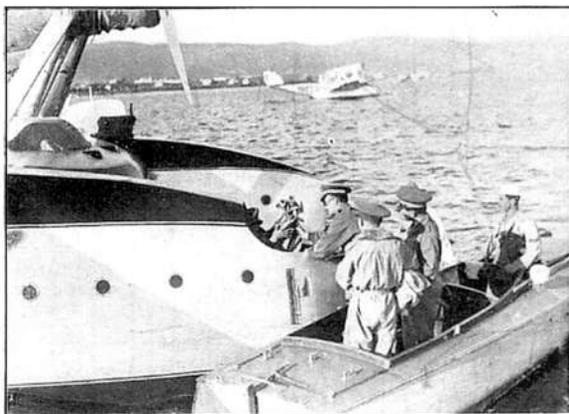
Probabilmente fu imbarcata, salvo qualche sacchetto extra dei ritardatari, il 27-28 (se non prima). Ad esempio, la distinta degli "effetti postali" dell'I-BIAN, relativa agli otto dispacci a lui affidati, porta la data del 15-6; così dicasi dei documenti postali "Liste spéciale" e "Feuille d'Avis" di Pellegrini, Biseo, Giordano e Teucci per lo scalo di Cartwright, mentre i documenti di Balbo portano la data del 23-6 (vedi figure).

Arrivati così all'alba del 10 luglio,

La posta della Crociera



Il « trittico » da L. 50 per l'affrancatura della posta diretta in America



L'imbarco della posta sull'I-Ba'b

Alla partenza da Orbetello un ispettore delle Poste ha consegnato la posta affrancata con francoboli speciali e gli idrovoltanti della Crociera del Decennale, hanno trasportato nelle singole località di tappa.

Si trattava di 135 sacchetti di un chilo l'uno che sono stati così imbarcati sopra velivoli in ragione di un sacchetto per ogni luogo di sosta della crociera.

Per 135 plichi, 20 sono stati sbarcati a Amsterdam, 20 a Londonderry, in Irlanda. Ventiquattro saranno poi sbarcati a Reikjavik, in Islanda; 6 a Cartwright, nel Labrador, 8 a Shelburne, nella Nuova Brunswick; 12 a Montreal, nel Canada; 20 a Chicago; 23 a Nuova York e 7 a Stool Harbour, a Terranova, di dove la crociera inizierà il viaggio di ritorno attraverso l'Atlantico lungo la rotta del sud.

Si calcola che quasi 19.000 lettere, di cui 340 dirette in Europa e 10.500 in America, hanno usufruito di questo eccezionale mezzo di trasporto.



Il « trittico » da L. 25 per l'affrancatura della posta diretta in Europa

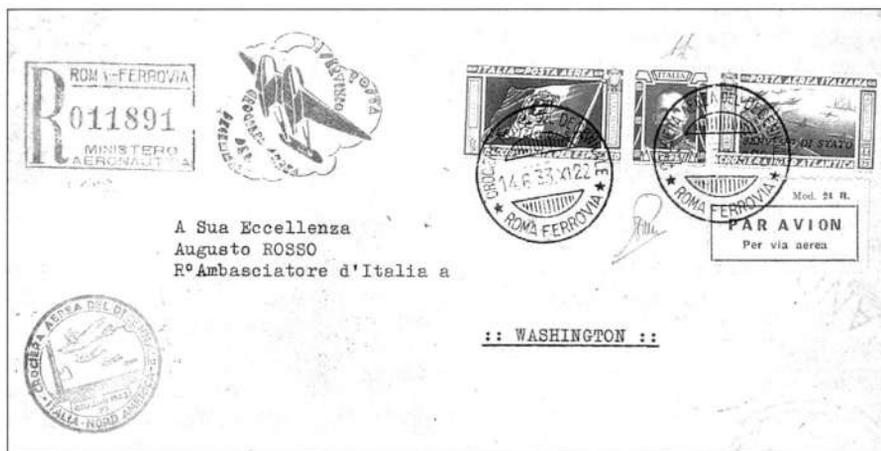
sui venti apparecchi - se non qualcheuno in più - furono imbarcati i già noti 135 sacchetti e, con ogni probabilità, i tre sacchetti supplementari di 135 aerogrammi per Amsterdam, 53 per Chicago, 68 per New York e quelli del "Servizio di Stato" per Chicago, New York e Washington.

Ricapitoliamo ancora su qualcosa

che merita di essere chiarito e poi... decolliamo.

Aerogramma "SERVIZIO DI STATO".

Uno dei 210 pezzi suddivisi in parti più o meno uguali tra i comandanti delle basi di Chicago e New York, l'addetto aeronautico e l'Ambasciatore a Washington.

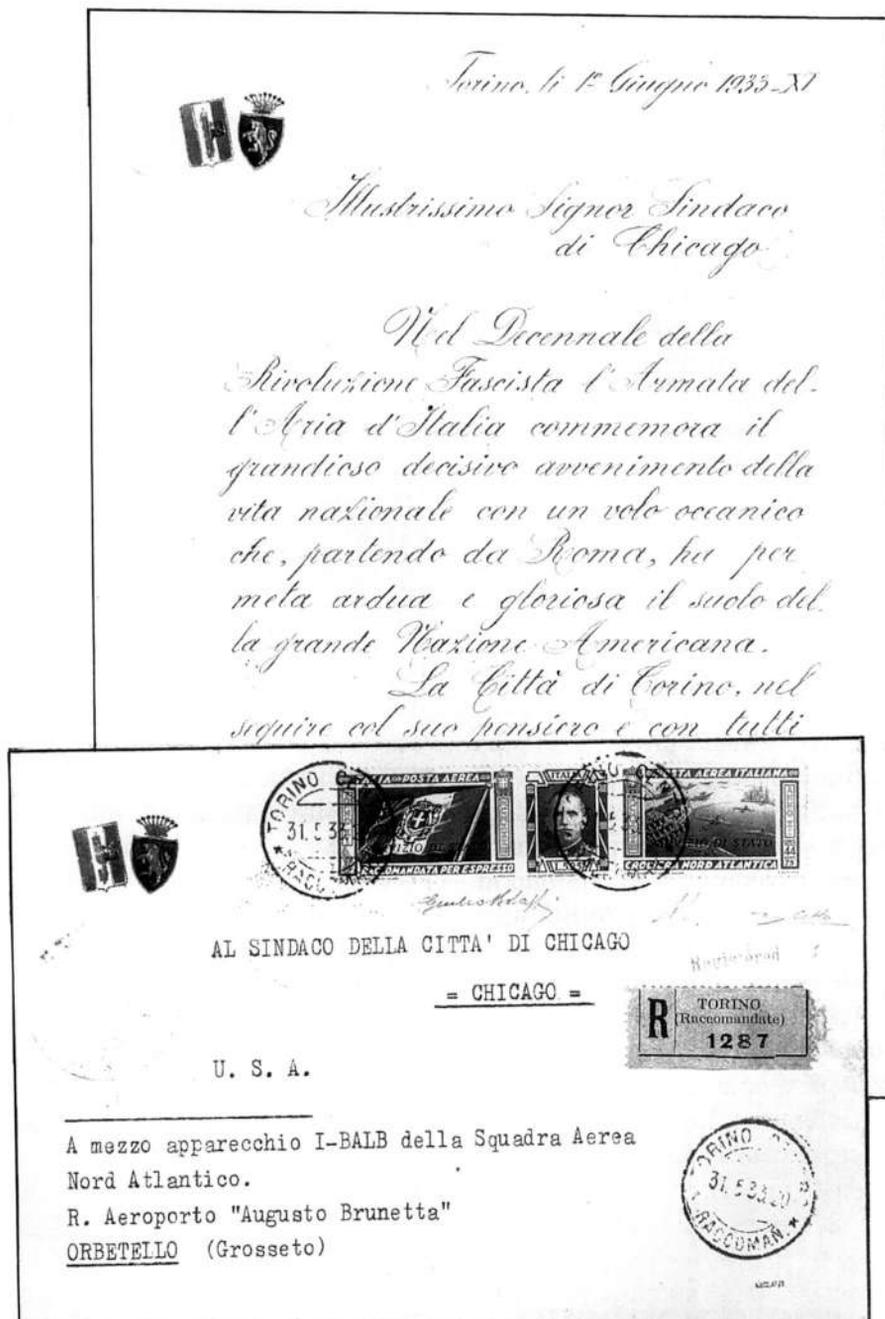


servizio di stato

Riesumando l'emissione dei francobolli di servizio del 1875, emessi per l'utilizzazione da parte di enti pubblici, il "consigliere filatelico" di Balbo inventò il SERVIZIO DI STATO: un trittico da L. 5,25 + 44,75 con un colore mutato - il violetto al posto del blu - con la soprastampa in nero di tale dicitura, esclusivamente riservato per la posta ufficiale dello Stato.

Dei 5.000 esemplari stampati, 210 più o meno furono usati per l'affrancatura di buste vuote, indirizzate una cinquantina ad ognuno dei: ten. col. Carlo Tempesti, comando base a Chicago; ten. col. Mario Infante, comando base a New York; ten. col. Paolo Sbernadori, addetto aeronautico ed a S.E. Augusto Russo, Ambasciatore a Washington. Dette buste SERVIZIO DI STATO hanno il trittico annullato con il bollo speciale datato 14-6-1933, portano il cachet verde ricordo ed inoltre un vistoso timbro in rosso "Posta di Servizio/Crociera Aerea del Decennale". Recano il timbro di raccomandazione "Roma-Ferrovia/ Ministero Aeronautica" con i numeri progressivi che vanno - più o meno - dall'11.780 al 12.000 (le R. 11.922 e 11.968 sono autografate da tutti i piloti e la prima anche da Vittorio Emanuele e da Mussolini, senz'altro dopo la Crociera).

Ai rispettivi scali di arrivo negli Stati Uniti furono timbrate in transito da quelle Poste e poi, dallo stesso crocerista che fungeva da "postino", riportate in Italia. A parte gli aerogrammi "ufficiali" di cui sopra, fu trasportato un certo numero di buste indirizzate ai sindaci di Montreal, Chicago e New York da parte di podestà italiani (così si chiamavano i sindaci nel periodo fascista), contenenti esaltanti saluti delle aquile littorie nonché messaggi su pregiate pergamene ad opera di valenti calligrafi. Da quanto si è potuto desumere, confrontando le buste ap-



Aerogramma del Podestà di Torino al Sindaco di Chicago.
Circa 50 messaggi del medesimo tono furono spediti dai sindaci italiani a quelli nordamericani.

parse in questi ultimi trent'anni nei cataloghi d'asta, esse sono state inviate dai podestà di Bari, Bolzano, Cagliari, Firenze, Fiume, Forlì, Genova, Gorizia, Milano, Orbetello, Palermo, Pisa, Roma, Torino, Trento, Venezia. È probabile che ne esistano altre; comunque non dovrebbero essere più di una cinquantina. Per le ragioni che vedremo più avanti, c'è da chiedersi se non siano state ispirate da un unico "maestro concertatore":

A) Il formato è per tutte uguale, poco più grande del normale (21 x 12,5).

B) L'indirizzo del recapito di transito: A mezzo apparecchio I-BALB della Squadra Aerea Nord Atlantico/R. Aeroporto "Augusto Brunetta"/ ORBETELLO (Grosseto), per tutte nella medesima posizione e sequenza grafica. Altrettanto per gli intestatari. E... questo è il colmo! quasi tutte composte con la stessa macchina

da scrivere !!! sola eccezione Bolzano, con busta commerciale rosa, senza indirizzo di transito a Orbetello ed alcuni residui di rotoli di cartone, contenenti i messaggi su pergamena, con indirizzi manoscritti in gotico.

C) Tutte sono state affrancate con il 5,25 + 44,75 SERVIZIO DI STATO, annullato nella città di partenza e in transito a Roma con l'annullo "Crociera" e cachet ricordo in verde. Nessuna reca il timbro in rosso POSTA DI SERVIZIO CROCIERA AEREA DEL DECENNALE, salvo una con l'intestazione "Embassy of the United States of America", annullo «Crociera/Roma Ferrovia». Dopo quanto esaminato, è intuibile che una persona (o lo stesso "esperto") abbia proposto ai sindaci d'Italia di far giungere ai colleghi d'oltre Atlantico un messaggio di saluto. Messaggi mai giunti a destinazione: tutti rientrarono in Italia, con tutta probabilità allo stesso proponente, altrimenti non sarebbe stato possibile avere oggi in Italia tali buste contenenti ancora i relativi messaggi. I camerati podestà ed il governatore di Roma attendono ancor oggi dall'America la risposta ai loro saluti.

Città del Vaticano (2)

appoggio	Paesi di Destinazione										Totali	
	Amsterdam	Londonderry	Reykjavik	Antwerp	Stetino	Neuchâtel	Montebelluna	Chiang	San José	Sanremo	Algeria	Osservazioni
1	Adami										1	4 affrancature miste
2	Balle										20 2	V. vaticana
3	Bian	500									2 2	10 = fronte
4	Bise	400									1	
5	Bozz				400						1	
6	Calv										-	
7	Carri										1	
8	Cast										1	
9	Cast										1	
10	Cast										1	
11	Cast										2 2	
12	Cast										1	
13	Cast										1	
14	Cast										1	
15	Cast										1	
16	Cast										1	
17	Cast										1	
18	Cast										1	
19	Cast										1	
20	Cast										1	
21	Cast										1	
22	Cast										1	
		2 + 3*	3 + 4*	3 + 2*	1	1	1	1	1	1	22	

Vaticano con effigie del Papa e sulla destra la parte del trittico da L. 19,75.

Furono annullate «CITTÀ DEL VATICANO 10-6-33» e, con l'annullo "Crociera" 12-6-33, quelle con parte dei trittici. Tutte ebbero l'annullo "Crociera" quale transito, il timbro cachet verde-azzurro sul davanti ed il timbro "Roma Ferrovia/ Raccomandate" dal N° 38.471 al 38.492.

Lista di carico dei 22 aerogrammi del Vaticano. Nella casella "osservazioni" leggesi: * = (affrancature miste); V = (Vaticano); S = (firmate). Nel riepilogo risultano 8 buste con affrancatura mista e 14 con la sola affrancatura vaticana. Lista probabilmente preparata dal Bayer.

Aerogramma dalla Città del Vaticano, affrancato con le due estremità del trittico da L. 19,75, con al centro un francobollo di Pio XI più due supplementari per combinare l'importo di rigore.

corriere vaticano

All'ufficio accentramento delle Poste della Crociera giunsero 22 buste tutte indirizzate a Sam Bayer - sicuramente portate dallo stesso - con il suo indirizzo di Roma, per uno o più Paesi di tappa, di cui 14 con affrancatura del Vaticano: 8 per l'Europa con L. 20+2,75+2,50 e 6 per l'America con la stessa affrancatura più L. 20 + 5 sul verso.

Oltre a queste, 2 per Amsterdam, 4 per Londonderry e 2 per Reykjavik, con affrancatura mista ad imitazione del trittico con a sinistra la vignetta bandiera con sigla, al centro un 2 lire del





corriere tedesco

Annulate a Monaco il 30-6-33 (una sola porta la data del 27-6) circa 20 lettere dalla Germania giunsero a Roma dove ricevettero il bollo di transito "Crociera" 1-7-33 ed il cachet ricordo nella stessa

data del decollo dei 25 idrovolanti. Tutte affrancate con 10,25 marchi pari a circa 50 lire italiane e tutte recanti la dicitura Croisière Aérienne Italia-Etat Unis; fanno presumere - e così sarà stato - l'esistenza di disposizioni al riguardo (probabilmente comunicate

con molto ritardo agli aerofilatelisti tedeschi di cui pochi si avvalsero). Giunte quindi all'ufficio smistamento della posta Crociera, per Via Aerea, con la linea Monaco-Milano-Roma o per ferrovia (come suppone Enzo Calabrese che di questo corriere ha fatto un approfondito studio), sta di fatto che da Roma dovettero poi essere trasferite a Orbetello giusto in tempo per vedere l'ultima squadriglia che scompariva all'orizzonte.

Sicuramente queste venti buste raggiunsero i croceristi a Londonderry per poi proseguire verso la loro destinazione sugli S.55.

Aerogramma dalla Germania. Da Monaco il 30-6 per Chicago con il timbro in transito "Crociera" al verso, 1-7-33.

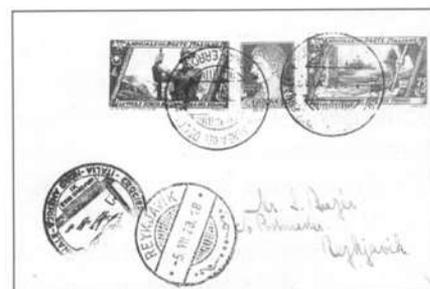
corriere supplementare o di coincidenza

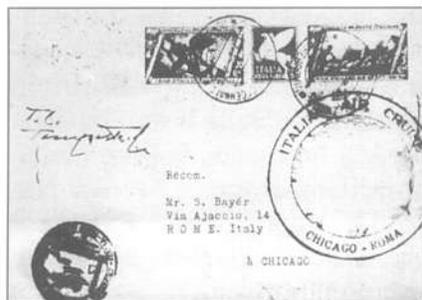
1° luglio, sabato. «... lancio per primo il mio apparecchio che scatta in corsa vertiginosa sul filo dell'acqua. Uno stacco, un cuscino soffice d'aria. Siamo in volo. Ore 4,37 (TMG) [...] l'ultimo idrovolante lascia lo specchio d'acqua di Orbetello alle ore 5 precise». Così Balbo nel capitolo della prima tappa del suo libro *La centuria alata*.

Nessuna fila all'Ufficio Postale di Roma-Ferrovia allo sportello di raccolta e accentramento della posta della Crociera che, probabilmente all'insaputa dei filatelisti, dopo molti rinvii, con la partenza all'alba degli apparecchi avrebbe dovuto cessare la sua attività così come la vendita dei francobolli speciali "Crociera". Ma per il signor Bayer quello sportello il 1° luglio rimase aperto per le funzioni inerenti.

Oltre alla consegna di 15 buste "ritardatarie" del giorno prima, af-

Busta e cartolina del "volo di coincidenza" affrancate con francobolli normali, L. 5,25 per le lettere e L. 2,50 circa per le cartoline. 104 pezzi complessivi datati 1° luglio 1933 indirizzati a Reykjavik. Oltre a questi, sono una decina le buste in transito per l'America di cui forse solo una con il timbro "Chicago-Roma".





francate con trittici - che più avanti riasamineremo - il Bayer consegnò un centinaio tra buste e cartoline che lui solo riuscì a fabbricare, di propria invenzione o dietro suggerimento di un funzionario postale. Come già detto nella descrizione degli appunti sul brogliaccio e precisamente nella parte alta dello stesso, leggesi: «circa 15 del 30-6-33». Proprio una quindicina di raccomandate di cui si conosce la numerazione, dal 1.433 al 1.447, sono quelle di cui sopra annullate poi con il bollo speciale "Crociera" l'1-7-33 e cachet ricordo in nero, quasi tutte indirizzate a Mr. James Craig - Poste Restante/Londonderry poi cancellato e corretto in London SW3. Quelle con il numero R. 1.446/47 sono invece del Bayer. Sempre con l'annullo "Crociera" 1-7-33 ed il cachet nero sono le cartoline af-

francate con francobolli normali di P.A. e commemorativi del Decennale a modo di trittico da L. 2,35 a L. 2,60 e qualche decina di buste affrancate, per complessive L. 5,25, sempre con francobolli normali e commemorativi di cui alcune con la parte centrale di un trittico. Questi due ultimi quantitativi, come è precisato nell'elenco del direttore delle Poste di Reykjavik, sono esattamente 104, da rimettere a Sam Bayer al suo indirizzo di Roma ed altre - non oltre una decina - in transito per Shoal Harbour, Shediac, Montreal, Chicago, New York. Di queste, si conosce una busta autografata dal ten. col. Tempesti con il timbrone Italian Air Cruise/Chicago Roma. Sul corriere supplementare Carlo S. Cerutti, nel capitolo "da Orbetello ad Amsterdam" del suo volume *La crociera Nord-Atlantica*, traccia una sua deduzione di cui mi limiterò a dare un breve sunto, con qualche mia personale considerazione.

In questo eccezionale corriere di un centinaio di pezzi - non raccomandati - diretto a Reykjavik, più le 15 lettere-trittico per Londonderry (tutte annullate l'1-7-33 e munite di cachet nero), con ogni

probabilità furono incluse le 20 dalla Germania, esse pure con annullo di transito dell'1-7-33; presero il volo per il più vicino Paese dove i croceristi erano in sosta per proseguire poi verso la loro destinazione. Come questo corriere giunse a Londonderry è ancora da stabilire con esattezza. Il Cerutti dice: «...a mezzo dell'aereo che da Roma portò in Irlanda l'Ambasciatore Dino Grandi ed il Ministro delle Finanze Guido Young». Balbo nel suo libro parla dei due in visita a Londonderry, provenienti in aereo da Londra. Ranieri Cupini in *Cieli e mari* dice: «...sono con noi l'Ambasciatore Dino Grandi e il Ministro delle Finanze Guido Young, ambedue arrivati in volo dalla capitale». Roma o Londra? Sia come sia, il corriere supplementare giunse a Londonderry con le raccomandate ritardatarie e le buste del Bayer e unitamente al piccolo corriere tedesco ebbero il bollo di transito «LONDONDERRY/124SPM/4 Jy/33/2». Le pochissime lettere ritardatarie, spedite da privati dopo la partenza, raggiunsero i Paesi a cui erano indirizzate per via normale, indipendentemente dalla Crociera e senza timbri speciali.

documenti postali di accompagnamento

Le fotografie scattate all'imbarco della posta sono eloquenti: in uno spiazzo dell'idroscalo sono a terra i sacchetti raggruppati per apparecchio pronti per l'imbarco, in un'altra i comandanti dei 20 apparecchi addetti al trasporto della posta prendono in consegna i documenti postali di accompagnamento ai sacchetti. Uno di questi firma l'atto di ricevimento; alle sue spalle, il capitano Vincenzo Biani dell'I-BIAN che, ritirato il bustone, ne controlla il contenuto. Una successiva foto mostra l'imbarco dei sacchetti su un S.55. La data è imprecisa, dovrebbe essere tra il 27 e il 28 giugno poiché la

Da una piazzola dell'idroscalo di Orbetello la suddivisione dei sacchetti della posta, secondo gli scali e le sigle, da imbarcare sugli idrovolanti omonimi.



partenza era stata fissata per il 29. Il bustone ministeriale recava stampato in grande **DISPACCIO AEREO (DÉPÊCHE AVION)**, a mano "Distinte per le consegne dei dispacci per ogni scalo" ed inoltre la sigla dell'apparecchio. Quello dell' I-BIAN, probabilmente l'unico a noi giunto, conteneva:

A) una "Distinta degli effetti postali" (di carico) elencante il numero dei sacchi da consegnare ad ogni scalo (8 per l'I-BIAN) e precisamente: Amsterdam, Londonderry, Reykjavik, Shediac, Montreal, New York, Chicago, Cartwright.

B) otto altre distinte degli effetti postali (di scarico), ognuna relativa al sacchetto degli scali sopramenzionati.

Bustone e documenti recano ognuno il bollo speciale "Crociera" datato 15-6-33 ed il cachet ricordo.



Il comandante di uno dei venti apparecchi "postini" firma la ricevuta dei documenti della posta da imbarcare sul suo apparecchio. Di spalle è il capitano Biani che esamina tali documenti, in parte qui riprodotti nelle figure successive.

Da un motoscafo si consegnano all'idrovolante i sacchetti della posta, con la sigla del rispettivo apparecchio, per essere recapitati nei Paesi di scalo.

Detti documenti concordano con le cifre che appaiono sul brogliaccio pertanto, a parte qualche sacchetto aggiunto, i "Servizi di Stato", i tre per Amsterdam, Chicago e New York, le cifre non dovrebbero discostarsi da quelle segnate. Esaminiamo il contenuto dei 135 (o più) dispacci, o meglio ancora dei sacchetti, che non sono certamente così voluminosi come quelli della Crociera Italia-Brasile.

Questi sono di modeste proporzioni; sono legati da una cordicella che trattiene, con un sigillo metallico fissato con ceralacca, un talloncino rosso sul quale è indicata la sigla dell'apparecchio e l'indicazione dello scalo cui deve essere recapitato. Nell'interno di ogni sacchetto vi è un pacchetto di carta d'imballaggio, a sua volta legato e inceralaccato, con un timbro "N°" e cifra delle raccoman-

date contenute ed il cachet. Unitamente a tale pacchetto vi è una busta contenente il "Feuille d'Avis" indicante la provenienza e la destinazione delle raccomandate, il numero di quante ve ne sono contenute e la sigla del vettore. Al "Feuille d'Avis" è unita la "Liste Spéciale" che segnala l'ufficio postale d'origine ed il numero di raccomandazione. Sino a noi è giunta tutta la documentazione, qui sopra

Mod. 100 - P. A. 2
 AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI
 (Administration des Postes et des Télégraphes d'Italie)

DISPACCIO AEREO (DÉPÊCHE - AVION)

N.° _____ del Distinta per le consegne
 (du) _____
 dall'ufficio di _____ Sei dispacci per ogni scalo
 (du bureau de) _____
 per l'ufficio di _____
 (pour le bureau de) _____

Peso netto gr. _____ Stato I Bian
 (Poids net) (Pays)

descritta, grazie a chi ebbe l'accortezza di conservare detti incartamenti che riteniamo siano gli unici esistenti; tutti gli altri uffici postali li gettarono come carta straccia. Al gen. Biani dell' I-BIAN dobbiamo la conservazione dei documenti di consegna agli uffici postali degli scali per cui ebbe in affido gli otto sacchetti. L'addetto postale di Cartwright custodi per anni molti dei documenti contenuti nei sacchetti che ebbe in consegna dall'I-BALB, I-BIAN, I-BISE, I-GIOR, I-PELL e I-TEUC. Dello stesso addetto è il "Feuille d'Avis" delle Poste di Reykjavik, il talloncino del sacchetto proveniente dall'Islanda ed un documento da Londonderry, che sarà più avanti esaminato.

Mod. 82 P. A.
 Edizione 1921 - 2.
 AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI
DISTINTA DEGLI EFFETTI POSTALI

Consegna alla consegna di cartelle
 (Carnet n.° _____) del _____

DENOMINAZIONE DEI DISPACCI AEREO				Quantità	Observazioni
Spazio (1)	Paese (2)	Distinzione (3)	Quantità		
Sacchetti	Paesi per	Distinzione			
		Amsterdam	1		
		Reykjavik	1		
		Shanghai	1		
		Montreal	1		
		New York	1		
		Chicago	1		
		Cartwright	1		

L'ESAMINATO DELLA BUSTA È _____
 L'ESAMINATO POSTALE È _____

Mod. 82 P. A.
 Edizione 1921 - 2.
 AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI
DISTINTA DEGLI EFFETTI POSTALI

Consegna Amsterdam Se Amsterdam
 (Carnet n.° _____) del _____

DENOMINAZIONE DEI DISPACCI AEREO					Quantità	Observazioni
Spazio (1)	Paese (2)	Distinzione (3)	Quantità			
1	Amsterdam	Amsterdam	1			

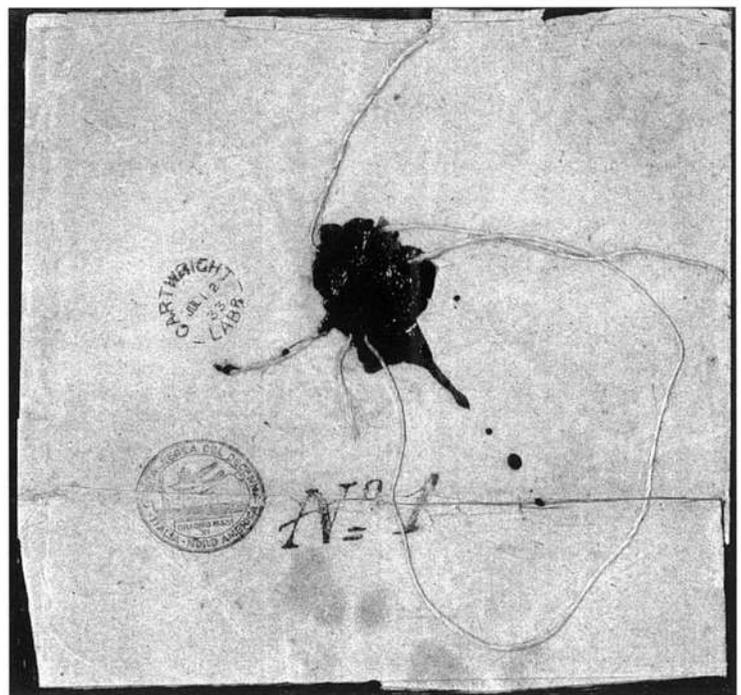
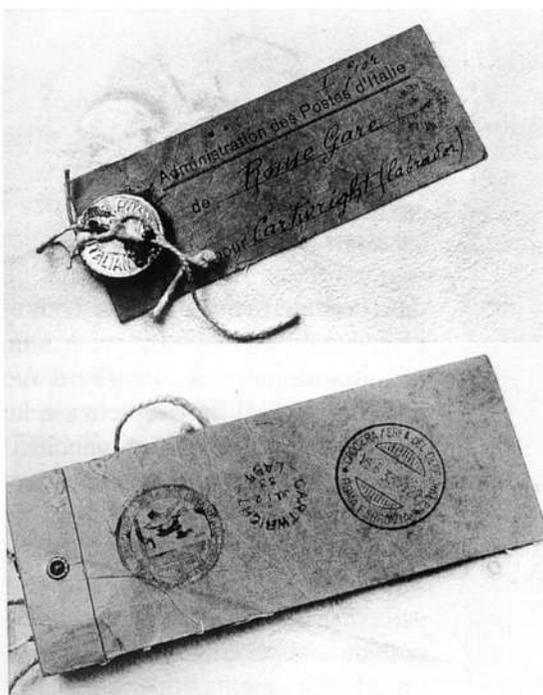
L'ESAMINATO DELLA BUSTA È _____
 L'ESAMINATO POSTALE È _____

Bustone per l'I-BIAN contenente una distinta degli effetti postali (sacchetti) da consegnare e le distinte di accompagnamento dei dispacci per ogni Paese di scalo.

Distinta di carico dei dispacci relativi agli scali segnati.
 Distinta di scarico del primo dispaccio sbarcato ad Amsterdam dall'I-BIAN.

Etichetta in cartoncino rosso che legava il sacchetto dell'I-GIOR per Cartwright.

Imballo della raccomandata, contenuta nel sacchetto dell'I-GIOR, consegnata a Cartwright.



PAYS D'ORIGINE **Italie** C. 14 Mod. 212 (Édit. 1930)
 PAYS DE DESTINATION

FEUILLE D'AVIS
 Dépêche (envoi) du bureau d'échange **Rome Gare**
 pour le bureau d'échange **Cartwright**
 expédite le **14/6** 1932, à h. m.
 arrivée le 1932, à h. m.

I. Envois exprès
 Application éventuelle du timbre Express **I-Teuc**

V. Liste des envois recommandés.

II. Numéro de la dépêche et nombre des sacs.
 Numéro d'ordre de la dépêche
 Faquetbot
 Via
 Nombre des sacs composant la dépêche (y compris les sacs contenant les sacs vides) **1**

III. Récapitulation des envois inscrits.
 Sacs contenant des envois recommandés

FEUILLE D'AVIS
Cartwright
 Mod. 212 A - Ediz. 1930
 POSTES ET TÉLÉGRAPHES D'ITALIE

Busta e "Feuille d'Avis" segnalante il numero dei sacchi (uno) consegnati a Cartwright dall'I-TEUC.

Administration des Postes d'Italie Mod. 213 C 15 (Édit. 1932 - XI)
 Pays de destination **Cartwright**
Liste spéciale N° 1
 des envois recommandés de la dépêche N° **1** (envoi) de **Rome Gare** pour **Cartwright**

N.º	Bureau d'origine	Numéro d'inscription	Observations	N.º d'ordre	Bureau d'origine	Numéro d'inscription	Observations
1	Rodi	4302		31			
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							

VIA AIR-MAIL
Rodi 4302
 Mr. S. Snyder,
 Via Ajsaccio, 12,
 P. M. U.
CARTWRIGHT.

"Liste spéciale" dell'I-TEUC elencante la provenienza ed il numero delle raccomandate contenute nel sacco e l'aerogramma relativo (N° 4302 da Rodi, Isole Italiane dell'Egeo).

i nove scali

Olanda
scalo di Amsterdam
(1° luglio)

La raccomandata da Amsterdam per New York è affrancata con la tariffa normale richiesta.

per Italiaansche Vliegtocht naar Ysland
 Aanteekenen
AMSTERDAM
 Asd. N.º 316
Transatlantische Vlucht van Italiaansche Vliegtuigen 1933
PER LUCHTPOST PAR AVION
 37 AA 3730
 Mr. G. Wallrafe,
 150 East, 7th Street
 New York.-
 U. S. A.



Gli aerogrammi olandesi, affidati al servizio postale della Crociera, sono distinti dal timbro lineare in rosso "Transatlantische Vlucht / van Italiaansche Vliegtuigen 1933". La busta da 's Gravenhage per Reykjavik reca, oltre all'affrancatura olandese, il trittico italiano non pertinente.

Subito dopo l'ammarraggio dei 25 apparecchi - compreso l'I-DINI capottato - furono sbarcati, dai venti velivoli adibiti al trasporto postale, altrettanti dispacci contenenti le 836 raccomandate dirette in quel Paese, di cui alcune per l'Inghilterra. Contemporaneamente, gli incaricati delle Poste olandesi avevano già pronti due dispacci, composti da 127 buste, in parte raccomandate, che da alcuni giorni erano colà giunte dai vari distretti olandesi sulle quali fu posto il timbro in rosso "Transatlantische Vlucht/van Italiaansche Vliegtuigen 1933" e suddivise per le varie destinazioni: 65 per l'Islanda e 62 per il Nord-America, in totale 127 lettere. Il dispaccio, destinato all'Islanda, per la maggior parte avente come destinatari gli stessi mittenti olandesi, portava la specifica "Mit Italianische Vliegtuigeskader naar Ysland" oppure "tot Reykjavik". Il quantitativo destinato a New York portava indirizzi di gente degli Stati Uniti ed in questo caso l'indicazione di transito era "Mit... ecc." tot Chicago o New York. L'affrancatura richiesta per l'Europa era di fiorini 2,87^{1/2} per le lettere comuni e di 3,02^{1/2} per le raccomandate, 2,75 fiorini rappresentava la soprattassa aerea speciale. L'af-

francatura per l'America era di fiorini 6,12^{1/2} per le lettere comuni e di fiorini 6,27^{1/2} per le raccomandate, di cui 6 fiorini per la soprattassa aerea speciale. La maggior parte degli aerogrammi esaminati reca affrancature arrotondate per eccesso e nessuna merita di essere segnalata per una certa varietà se non una busta affrancata con un trittico I-CALO da 5,25+19,75 (non annullato se non in una piccola parte del bordo) mentre gli altri francobolli d'Olanda sono obliterati «'s GRAVENHAGE 27-6-33». Imbarcati i sei dispacci dell'I-DINI sull'I-MARI del capitano Trimboli, che da riserva prendeva posto in formazione, ed i due sacchetti olandesi per i quali non è dato sapere a quale apparecchio furono affidati, i 24 idrovolanti decollarono per l'Irlanda del Nord. Causa l'incidente dell'I-DINI, gli aerogrammi recanti il trittico con tale sigla possono essere considerati buste incidentate (crash cover). Alcune di esse recano la firma dei piloti dell'I-MARI che le presero in carico dopo l'incidente. In Olanda, in occasione dello scalo della Crociera, fu approntata dai soci della Nederland-Italie una cartolina augurale in italiano e olandese in onore ai croceristi.



Cartolina augurale dei soci della Nederland-Italie.

Raccomandata da Reykjavik per l'Olanda via New York. Oltre ai tre francobolli speciali "Höpflug Itala" ne reca alcuni per la tassa interna. L'annullo datario porta l'anno errato "32", corretto poi a penna, più un ulteriore timbro in basso con la data esatta.



tura "Höpflug Itala/1933" N° 5.900 pezzi del 1 Kr., 4.600 del 5 Kr. e 4.000 del 10 Kr. della serie ordinaria del 1920/31.

Tutta la corrispondenza islandese dovette essere affrancata con i tre francobolli sovrastampati - quale tassa aerea - ed un normale 30 Aur. quale porto per l'interno. Non mancarono quanti applicarono altri normali francobolli supplementari.

Delle 298 raccomandate approntate a Reykjavik per il trasporto a mezzo dei nostri idrovolanti, l'etichetta di raccomandazione parte dal N° 1 e dovrebbe chiudere appunto con il N° 298. Verso il numero di etichetta 230/40 successe qualcosa di strano; sino ad allora l'annullo porta la data «7-VII-33-18» (venerdì) mentre dal 230/40 in avanti porta la data «9-7-33» (domenica) con il "33" corretto a penna sopra il datario che segnava

"32". Ad ogni buon conto tutto questo gruppo porta un annullo successivo «9-VII-33-10».

I nostri filatel-piloti non mancarono di indirizzarsi lettere per scali successivi o di richiedere annulli di transito su buste già timbrate nei precedenti scali e dirette a Chicago.

Tra questi, con francobolli di servizio della serie del «Millenario del Parlamento», sovrastampati

"Pjonustumerki", di varie pezzature ed annullati il 10-7-33 vi sono tre aerogrammi trasportati dall'I-BIAN indirizzati al suo capitano, Vincenzo Biani.

Le 298 raccomandate, del peso complessivo di kg 16,300, furono poste in sei sacchetti contenenti: 4 lettere per Cartwright, 2 per Shediac, 2 per Shoal Harbour, 3 per Montreal, 190 per New York e 97 per Chicago.

Labrador scalo di Cartwright (12-13 luglio)

Per immaginarci l'ufficio postale di Cartwright è bene tener presente quanto Italo Balbo ne *La centuria alata* riferisce, dopo aver ammarato e decollato nella baia di quel paesotto: «Cartwright ci svela la sua squallida topografia di villaggio miserabile: poche case di legno sopra un terreno verdastro e spugnoso [...] getto l'ultimo sguardo sulla baia [...] la terra intorno è squallida: le poche barac-



"Feuille d'Avis" dell'I-BALB relativo al dispaccio per Cartwright e la raccomandata 3.330 da Roma elencata nella "Liste Spéciale".

Administration des Postes d'Italie

Mon. 213 G 15 (Ediz. 1922 - XI)

Pays de destination: *Canada*

Liste spéciale N° 1

des envois recommandés de la dépêche N° 1 (envoi)

de *Rome Gare* pour *Cartwright*

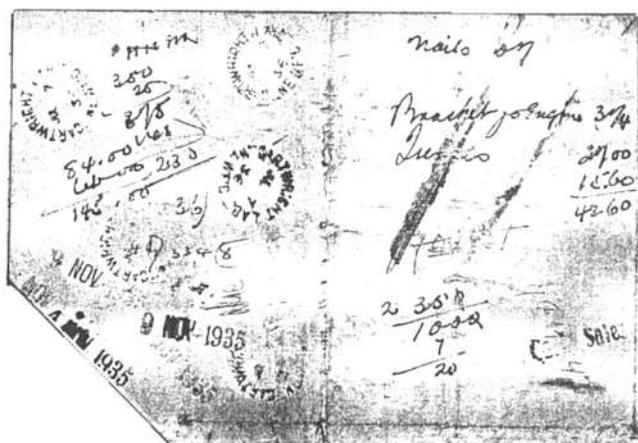
No d'ordre	Bureau d'origine	Numero d'inscription	Observations	No d'ordre	Bureau d'origine	Numero d'inscription	Observations
1	Rodi	4301	✓	31			
2	Tripoli	3762	✓	32			
3		38421	✓	33			
4		38492	✓	34			
5	Roma	1041	✓	35			
6	Imphi	4972	✓	36			
7		4971	✓	37			
8	Rodi	4234	✓	38			
9		4235	✓	39			
10	Bongasi	337	✓	40			
11		338	✓	41			
12		383	✓	42			
13		384	✓	43			
14	Nosari	3330	✓	44			
15		3325	✓	45			
16		3329	✓	46			
17				47			
18				48			
19				49			
20				50			
21				51			
22				52			
23				53			
24				54			
25				55			
26				56			
27				57			
28				58			
29				59			
30				60			

L'agent du bureau d'échange expéditeur: _____

L'agent du bureau d'échange destinataire: *P. Balbo*

“Liste Spéciale” dell’I-BALB elencante la provenienza ed il numero di raccomandazione delle 16 raccomandate del suo dispaccio trasportato nel Labrador.

“Liste Spéciale” dell’I-BISE sulla quale l’agente postale di Cartwright fece conti e prove del timbro sino al 1936.



che di legno dei pescatori di salmone, sollevate a celebrità mondiale dalle ali italiane, ripiombano nel silenzio e nella solitudine, angolo dimenticato sui lembi estremi della terra, verso i ghiacci eterni» (vedi illustrazione a pag. 54). Nella trattazione del capitolo “documenti postali di accompagnamento” ebbi già ad accennare la gratitudine che la storia postale deve all’acconto incaricato di quell’emporio, che fungeva anche da ufficio postale, che conservò per parecchi anni le scartoffie accompagnatrici dei 6 dispacci italiani, di quello islandese ed il foglio d’Irlanda. A conferma di ciò, è il retro della “Liste spéciale” dell’I-BISE su cui “il postino” scrisse, fece conti e prove del timbro sino al 1936.

La tabella (A) di pag. 187 ci illustra i documenti postali sino a noi giunti e, in base agli stessi, il nu-

mero delle raccomandate contenute nei dispacci sopradetti; una per I-BIAN, I-BISE, I-GIOR, I-PELL, I-TEUC e quattro dall’Islanda per l’I-LONG.

Le 16 raccomandate del dispaccio del gen. Balbo sono elencate nella tabella (B).

Come già fatto presente, per molte buste, sia pure con tritici nominali, non corrisponde l’apparecchio trasportatore, come dimostrano i sacchi aggiunti per Amsterdam, Chicago, New York e con maggior trasparenza le 16 buste del dispaccio Balbo sopra elencato. Quelle dalle colonie e dall’Egeo, solo alcune portano a penna l’indicazione dell’apparecchio di preferenza, quelle da Roma una sola ha sicuramente il tritico I-BALB (Racc. 3.330), mentre la 3.328 I-LONG è nella lista di Balbo e le altre due non si sa quale sigla portino.

Le buste “in transito” per New York sono tutte indirizzate a Vittorio Lo Bianco, Park Central Hotel, New York e portano in alto l’indicazione “Via Cartwright (Labrador)”.

Le 25 raccomandate sopraelencate, provenienti dall’Italia e dall’Islanda, sono onorate dalla più ampia documentazione eccezionalmente colà recuperata.

Da Cartwright, senza ufficialità di timbri ricordo né francobolli speciali, partirono alcune lettere per il Canada e gli Stati Uniti; una di queste è avallata dal giornalista Adone Nosari, passeggero su un S.55. Altre lettere e cartoline sono state spedite da qualche crocista in sosta nella notte sulla nave *Alice* e dagli ospiti e marinai della stessa.

dispacci dall'Italia

Tabella (A) documenti di accompagnamento

	BALB	BIAN	BISE	GIOR	PELL	TEUC	LONG	?
talloncino				•		•	•	
carta d'imballo				•		•		•
busta del feuille d'avis			•	•		•		
feuille d'avis	•	•	•	•	•	•	•	
liste spéciale	•	•	•	•	•	•	(1)	(2)

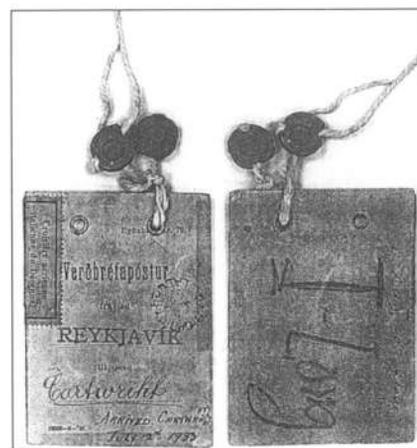
(1) dispaccio dall'Islanda - (2) all'asta da un mercante londinese

I-BIAN	Racc.	4641	da Roma (*)
I-BISE	"	5263	da Tripoli
I-GIOR	"	38420	da Roma (*) in transito per N.Y.
I-PELL	"	5042	da Roma (*)
I-TEUC	"	4302	da Rodi (*)
I-LONG	"	35, 36, 215, 233	(da Reykjavik)

(*) aerogrammi documentati da originali e riproduzioni

Tabella (B) I-BALB raccomandate segnalate nel "Feuille d'Avis"

N°	4301	da	Rodi	
"	5262	da	Tripoli	
"	38491	da	Roma	
"	38492	da	Roma	(*) affrancatura del Vaticano
"	3041	da	Roma	
"	4972	da	Tripoli	(*) in transito per New York
"	4971	da	Tripoli	(*) in transito per New York
"	4234	da	Rodi	
"	4235	da	Rodi	(*) in transito per New York
"	337	da	Bengasi	(*) in transito per New York
"	338	da	Bengasi	
"	383	da	Bengasi	
"	384	da	Bengasi	(*) con preferenza per l' I-PELL
"	3330	da	Roma	(*) (I-BALB) in transito per Basilea
"	3329	da	Roma	
"	3328	da	Roma	(*) (trittico I-LONG)



"Feuille d'Avis" del dispaccio delle Poste islandesi, da Reykjavik a Cartwright, composto da 4 raccomandate.

Etichetta del sacchetto trasportato dall'I-LONG contenente le raccomandate del dispaccio di cui sopra.

Aerogramma da Cartwright per San Francisco via Montreal affrancato con due frb. di Terranova, uno canadese l'altro degli Stati Uniti; uno o due altri francobolli sono stati strappati. Sul verso è autenticata dal giornalista Nosari: «Questa busta è partita da Cartwright il 13 luglio 1933 su uno degli idrovolanti italiani atlantici, nelle mie tasche sino a Montreal».



Canada scalo di Shediac (13-14 luglio)

L'amministrazione postale canadese di Ottawa aveva, con apposita circolare, disposto che tutta la corrispondenza da affidare agli apparecchi italiani fosse concentrata all'ufficio postale della città, affrancata con \$ 1,50 per ogni 5g (molte lettere recano affrancature inferiori di qualche centesimo) e riportasse, in alto a sinistra, la scritta "Via Italian Cruise of General Balbo to Chicago". Non fu approntato nessun timbro né francobollo speciale.

Tutte le 289 buste raccolte a Shediac portano l'annullo «SHEDIAC AM JUL 14-33-N.B.».

Un buon numero di aerogrammi era costituito da buste private che recavano la stampa "Courtesy General Italo Balbo/AIR MAIL (la figura di un'aquila e di un aereo) By Italian Air Cruise to...", con destinazione da segnalare.

Al loro arrivo a Shediac gli idrovolanti italiani sbarcarono gli 8 dispacci contenenti le 23 raccomandate imbarcate a Orbetello e le 2 da Reykjavik. Il mattino successivo presero a bordo le 289 buste del dispaccio per Chicago.

Canada scalo di Montreal (14-15 luglio)

Ammarati sul fiume San Lorenzo, i tredici postini di questa tappa sbarcarono gli altrettanti dispacci formati ognuno da una o due raccomandate, salvo l'I-BALB, con il suo carico di 38 buste dall'Italia, dalla Libia, dall'Egeo e qualcosa non pertinente; infatti, con molta probabilità, trasportò anche la R. 3.785 da Novara, affrancata con un trittico I-GIOR che non è tra i trasportatori di dispacci in questo scalo. A quanto sopra devono aggiungersi tre buste da Reykjavik di cui non si conosce il nome del vettore. Anche a Montreal si è usato il procedimento di

Event Cover da Montreal a Chicago affrancata con 3+5 cent con cachet della International Air Mail Society. Non viaggiata con gli apparecchi.



Shediac: accentramento unico, affrancatura di \$ 1,50, medesime scritte di riferimento al volo. All'imbarco del giorno 15 c'erano, per il trasporto a Chicago, 201 lettere con l'annullo «MONTREAL-4 AM-JUL 15-33 - CANADA».

L'International Air Mail Society approntò un centinaio di buste recanti un grande timbro romboidale, affrancate con 8 cent e annullate con un timbro differente da quello delle 201 sopradette, «MONTREAL C-CANADA- 2 PM-JUL 14-33», retroannullate «CHICAGO ILL - AIR MAIL - JUL 16-11 o 12,30 AM - 1933», timbro anche questo differente da quello del dispaccio ufficiale. La lettera del Chief Superintendent Air Mail Service, in risposta al telegramma del presidente della International Air Mail Society, ribadisce che la tariffa per il trasporto di posta sugli aerei italiani è fissata in \$ 1,50. Pochissime sono le buste munite del timbrone romboidale viaggiate con il gruppo "Crociera" con l'affrancatura intera di cui sopra. Interessante è l'altra risposta dello stesso "superintendent" ad un collezionista statunitense riguardo la mancanza di un riferimento ufficiale relativo al trasporto con la Crociera delle 201 buste di Montreal e le 289 di Shediac: «... il fatto che il timbro postale riportato sulle buste coincida con le date di partenza degli aerei da Shediac e Montreal per Chicago, dovrebbe essere prova sufficiente che esse sono state trasportate... dallo squadrone italiano».



Servizio postale della Crociera nel Canada. Buste da Shediac e Montreal per gli Stati Uniti.

Comunicazione del Sovrintendente Capo dei Servizi di Posta Aerea del Dipartimento canadese precisante il perché le buste "Event Covers" non furono accettate dal servizio postale della Crociera.

Post Office Department, Canada RECORDED NO. 9/12

OFFICE OF THE CHIEF SUPERINTENDENT AIR MAIL SERVICE Ottawa, July 21st, 1933.

August O. E. Christensen, Esq.,
97 Herkimer Street,
Brooklyn, N. Y., U.S.A.

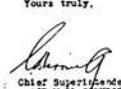
Dear Sir:-

I beg to acknowledge the receipt of your communication of the 19th instant with regard to covers conveyed by the Italian Squadron from Shediac, N.B., and Montreal, P. C., to Chicago, Ill., which did not receive a special cachet.

In reply I beg to say that no cachet was provided by this Department for covers conveyed by the Italian Squadron from Shediac or Montreal to Chicago.

I regret to be unable to comply with your request to have your covers specially marked to show that they were conveyed by the Italian Squadron. However, the fact that the postmark on the covers actually conveyed by the Italian Squadron from Shediac or Montreal to Chicago synchronized with the date of departure of the planes from Shediac and Montreal, should be sufficient proof that they were conveyed from these points to Chicago by the Italian Squadron.

Yours truly,


Chief Superintendent
AIR MAIL SERVICE

Stati Uniti

scalo di Chicago

(15-19 luglio)

Qui le operazioni di sbarco della posta sono state un poco più complesse. È questa la città a cui è stato indirizzato il maggior numero di missive: 891 raccomandate dall'Italia e possedimenti, 97 dall'Islanda, 289 da Shediac, 201 da Montreal. Aggiungiamo quelle dall'Olanda, alcune da Cartwright, dalla Germania, una sessantina del "Servizio di Stato" ufficiali, quelle dei podestà, quelle personali dei piloti e qualche altra che - per puro caso... - fu trovata "fuori sacco". Tutta la posta di cui sopra ricevette timbri d'arrivo tra il 15 ed il 18 luglio. A Chicago erano pronti 4 sacchetti per le tappe del volo di ritorno: 307 lettere per New York, 37 per Shediac, 43 per Shoal Harbour e 220 per Roma. Esattamente un mese prima, il Dipartimento delle Poste di Washington aveva diramato le disposizioni per il trasporto della posta con gli apparecchi della

Volantino
del Dipartimento
delle Poste
statunitensi
indicante le norme
e le tariffe
per il trasporto
della posta,
nel volo di ritorno
della Crociera
italiana.

UNITED STATES POST OFFICE

MILWAUKEE, WISCONSIN

AIR MAIL COVERS 3001

ITALIAN AIR CRUISE

Stamp collectors and others will be interested in the following advice from the Second Assistant Postmaster General, relative to air mail to be carried by the Italian Air Cruise which is due to visit this country shortly.

PETER F. PIASECKI Postmaster.

RETURN FLIGHT ITALIAN AIR CRUISE

SECOND ASSISTANT POSTMASTER GENERAL,
Washington, June 15, 1933.

The Italian Government has agreed to accept for dispatch by the return flight of the Italian air cruise commanded by General Italo Balbo, Italian Minister for Aeronautics, which is to start in the near future from Orbetello, Italy, on a round trip to the United States over the following route:

Orbetello to Amsterdam, Netherlands; Londonderry, Northern Ireland; Reykjavik, Iceland; Cartwright, Labrador; Shediac, New Brunswick, Canada; Montreal, Canada; Chicago, Ill.; New York, N. Y.; Shediac; Shoal Harbor, Newfoundland; Valentia, Irish Free State; Roma, Italy;

unregistered letters weighing not over one half ounce each for delivery in Newfoundland, Canada, or Europe, at the following rates:

\$1.70 for each letter for delivery in Newfoundland or Canada.
\$3.60 for each letter for delivery in Europe.

These rates include the postage and fee for air dispatch, and must be fully prepaid by means of United States stamps affixed to each letter.

It is to be noted that while the rates above stated are per letter not exceeding one half ounce in weight, it is desired to keep the weight of each letter as near 5 grams (1-6 ounce) as possible in order to reduce the weight to be carried by the planes. It may therefore be explained to senders that a small Government stamped envelop weighs a little over 3 grams, and if these or similar envelopes are used, if a small sheet of thin paper is used for any message desired to be sent, the weight can be kept near 5 grams. It will be appreciated if senders will cooperate in this way.

Letters for this dispatch must show, in the upper left-hand corner, the return card of the sender, that is, his name and complete address, and must be marked diagonally across the envelop between the address and the return card as follows: "By Italian Air Cruise to Newfoundland (or Canada, or Europe)", and be mailed in regular course under an outer envelop to the postmaster at Chicago or the postmaster at New York, to be held pending the departure of the planes from those cities on the eastbound flight.

Special cachets will be furnished to the postmasters at Chicago and at New York for use on all letters sent by this flight.

If the return flight should not be made, the letters sent to New York and Chicago will be returned to the senders.

3001

W. W. HOWES,
Second Assistant Postmaster General.



Aerogramma da Chicago munito del timbro ricordo "ITALIAN AIR CRUISE * CHICAGO - ROMA", inchiostro in nero, per gli scali di New York, Shediac, Shoal Harbour, Roma.

Aerogramma da New York con timbro ricordo simile al precedente, inchiostro in violetto, per gli scali di Shediac, Shoal Harbour, Roma.



Crociera, da Chicago e New York, per il viaggio di ritorno in Italia. La circolare rendeva note le tariffe per gli U.S.A., Canada e Terranova fissate in \$ 1,50 e per l'Europa in \$ 3,60. La tariffa era valida per un peso di mezza oncia ma la circolare auspicava che il peso di ogni lettera fosse contenuto in circa 5 grammi (1/6 di oncia) per ridurre il peso complessivo del trasporto. Seguivano le norme per far pervenire queste lettere ai centri di raccolta. Le buste dovevano portare il nome del mittente in alto a sinistra (misura a cui non tutti si attennero), l'indirizzo del destinatario in basso a destra e, nella parte centrale, diagonalmente, la dicitura "By Italian Air Cruise to" New York or Canada or Newfoundland or Europe. Queste lettere dovevano essere incluse in altra busta intestata al direttore delle Poste di Chicago o New York. Queste due amministrazioni avrebbero provveduto a munire le buste per la Crociera di un timbro ricordo ITALIAN AIR CRUISE/CHICAGO-NEW YORK oppure CHICAGO-ROMA. Dall'ammarraggio sul lago Michigan, iniziò la produzione di "Event Covers" in onore di Balbo e dei croceristi che terminò con la loro partenza da New York.

Piccola divagazione dei collezionisti americani che tratteremo in altro capitolo.

Stati Uniti scalo di New York (19-25 luglio)

Questa tappa rappresenta il record della posta da consegnare: 828 raccomandate dall'Italia, con 150 circa "Servizio di Stato" per New York e Washington, parte delle 62 dall'Olanda, 190 dall'Islanda, 307 da Chicago ed altre 400 lettere rimaste nelle stive per gli scali del ritorno. A quanto sopra sono da aggiungere le solite "fuori sacco". Alle Poste di New York già giaceva buona parte delle 44 lettere per Shediac, le 99 per Shoal Harbour e le 492 per Roma, tutte con il timbro ITALIAN AIR CRUISE/NEW YORK - ROMA e affrancate secondo le disposizioni dell'amministrazione postale: \$ 1,50 per gli U.S.A. e Canada \$ 3,60 per l'Europa. Come detto, salvo qualche piccolo disguido, sino a Chicago non si

hanno a lamentare fatti che sconcerteranno i collezionisti futuri. I misfatti, se così possiamo chiamarli, cominciano qui e vedremo nelle pagine seguenti come e perché. Già ai primi di luglio era stato aperto nella Fifth Avenue, presso il costruendo Palazzo d'Italia, il Philatelic Bureau dove venivano venduti francobolli italiani, in specie quelli delle Crociere, libretti di vignette, cartoline, articoli ricordo, medaglie, cioccolatini "Crociera Perugina" e altri souvenir. Alcuni acquirenti di tritici, volendo impreziosire le loro buste - furono pochi - ne applicarono uno oltre a quanto richiesto dalle Poste americane (\$ 3,60). L'aggiunta fu tollerata e le lettere giunte al Lido di Roma ricevettero l'annullo d'arrivo regolare. Altri, male informati, usarono il trittico affiancandolo ad un 3 cent U.S.A. (tariffa minima per ottenere l'obliterazione) ma non ebbero notizie

Aerogramma canadese con tariffa postale convenuta per il volo di ritorno.

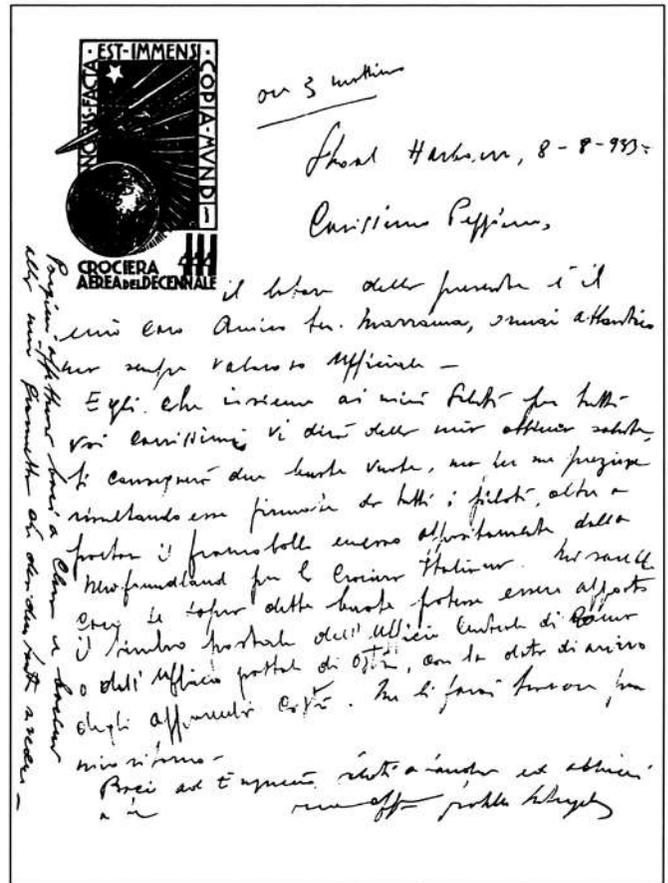


delle loro missive che dopo qualche mese. Di questo ripareremo più avanti nel narrare la presunta veridica storia del "volo di ritorno". La corrispondenza da New York fu annullata il 23 luglio in quanto la partenza dei croceristi era prevista per il 24 ed in questa data poterono essere annullate le ultime lettere.

Aerogramma da New York sul quale, oltre al trittico ed al 3 cent, è stata applicata la tariffa richiesta di \$ 3,60 ottenendo il cachet ricordo ed il trasporto regolare a Roma con la Crociera.

“1933/GEN. BALBO FLIGHT/ \$ 4.50”. Tale tariffa rappresentava: cent 75 per la tassa ordinaria e \$ 3,75 per la soprattassa aerea pretesa dalle autorità italiane. Antonio Bertolaja, nella sua storia della posta di Terranova pubblicata su *Il Collezionista*, riferisce: «... queste Poste, dopo sei mesi dal passaggio della Crociera e dopo non pochi solleciti, non avevano avuto ancora disposizioni per questo accreditato in favore del Ministero dell’Aeronautica Italiana». Come risaputo, in questa baia, dopo tredici giorni di permanenza date le cattive condizioni del tempo, si risolse il dilemma del viaggio di ritorno. Scartata la rotta Nord verso Valentia, fu scelto l’Atlantico Centrale verso le Azzorre. Stando al *Newfoundland Air Mail 1984*, da questo scalo sarebbero stati imbarcati 1.100 aerogrammi, ma questa cifra sarebbe suscettibile di varie interpretazioni che cercheremo di chiarire. Mentre la baia di Shoal Harbour fungeva da idroscalo per i 24 apparecchi, poco distante era Clarenville al cui molo era attraccata la nave *Alice* ed al pontile diversi vagoni letto fungevano da albergo per gli equipaggi ed il personale della base. Ecco la ragione degli annulli «SHOAL HARBOUR-CLARENVILLE», mentre la capitale territoriale St. John’s era parecchio distante. Qui fu concentrata tutta la posta ufficiale datata poi 26-JUL-33 e numerata. Questo dispaccio avrebbe dovuto essere preso a bordo del “Caproncino” dell’*Alice* dal capitano Biseo per essere trasportato a Shoal Harbour, ma un guasto lo costrinse ad ammarare ed il carico fu poi trasportato da un idrovolante del luogo. Come detto sopra, di aerogrammi di Terranova con “1933/GEN. BALBO FLIGHT/\$ 4,50” ne esistono varie versioni con annulli relativi alle diverse località. Il numero maggiore di buste (1.100) fu raccolto a St. John’s dove furono obliterate tutte con «ST. JOHN’S-AM-26 Jul 33-NEWF’ D». Questo dispaccio ricevette all’arri-

«Shoal Harbour
ore 3 mattino».
Lettera a carattere
filatelico
di un membro
della nave Alice
poche ore prima
della partenza
delle squadriglie
per il secondo
balzo
sull’Atlantico.



vo in Italia l’annullo di transito o di arrivo «CROCIERA AEREA DEL DECENNALE/12-8-33-XI-19/LIDO DI ROMA» ed il cachet ricordo. Il secondo dispaccio fu approntato ed annullato «SHOAL HARBOUR/NEWF’ D» (dal 26 luglio al 7 agosto); su parecchie di queste buste non si riscontra né l’annullo di arrivo al Lido né il cachet. La stessa cosa per il gruppo annullato «SHOAL HARBOUR» (come sopra) ed il timbro POST OFFICE/Newfoundland - data- CLARENVILLE, oppure solamente quest’ultimo, che non portano l’annullo di arrivo al Lido e sono annullate di favore a Orbetello, Milano e Sesto Calende. Molte buste, da conteggiare a parte, sono indirizzate a Orbetello ed annullate in arrivo «ORBETELLO/GROSSETO/12-8-33-XI-19» (annullo postdatato in quanto ad Orbetello gli apparecchi giunsero due giorni dopo, il martedì); esse portano il timbro di partenza «SHOAL HARBOUR AU 7-33» e anche queste non recano il cachet distintivo della Crociera. Rare bu-

ste sono annullate «HARBOUR GRACE * JUL 25-33 * NEWF’ D». Pochi pezzi da Shoal Harbour o Clarenville portano in aggiunta uno dei vari timbri dell’*Alice*: REGIE POSTE/ MINISTERO DELL’AERONAUTICA/SCUOLA DI NAVIGAZIONE D’ALTO MARE/NAVE ALICE (MINISTERO DELL’AERONAUTICA/COM. NAVE “ALICE”).

Sempre da Clarenville, annullate con il timbro rettangolare «CLARENVILLE» inchiostro di viola e datato 29 luglio, sono alcune buste recanti le firme di moltissimi piloti e, a proposito di una di queste, è curioso leggere quanto scrive uno dell’*Alice*:

«Shoal Harbour 8-8-933
ore 3 mattino.

Carissimo Peppino, Il latore della presente è il mio caro amico ten. Marrama [...] ti consegnerà due buste, vuote ma per me preziose risultando esse firmate da tutti i piloti oltre a portare i francobolli emessi appositamente dalle Poste di Terranova per la Crociera Italiana. Mi sarebbe caro se sopra dette

buste potesse essere apposto il timbro postale dell'Ufficio Centrale di Roma o dell'Ufficio Postale di Ostia con la data di arrivo degli apparecchi [...] affettuosamente Angelo».

Da Terranova non possiamo dimenticare alcune buste affrancate con quattro pezzi da un dollaro del commemorativo "Storia delle trasvolate aeree" più un 50 cent al posto del soprastampato di rigore. Anche qui ci furono alcuni che per impreziosire l'affrancatura ritenendo che il 4,50 fosse poco, applicarono senza scopo altri valori.

Portogallo scali alle Isole Azzorre ed a Lisbona (9-12 agosto)

Nessun dispaccio risulta sbarcato né preso a bordo in questi due scali in quanto per dette tappe non era stato preso in considerazione un reciproco scambio postale, data la loro funzione di tappe d'emergenza qualora la rotta nordica fosse stata impedita.

Lo scalo alle Azzorre è stato ricordato nel 1978 da quelle Poste con un francobollo raffigurante un S.55 nella serie "Le Azzorre nella storia dell'aviazione" e con un annullo nel 1983 «50° anniv. da Escala des esquadrillas do marechal I. Balbo, Horta-Acores 8-8-1983».

Irlanda (EIRE) Valentia, scalo non effettuato

Non è dato sapere se a Valentia fosse stato preparato un dispaccio diretto in Italia. Tra gli aerogrammi del volo di ritorno, dal Canada e da Terranova risultano alcune lettere indirizzate per il transito in quel Paese che, giunte al Lido di Roma, furono inviate agli indirizzi irlandesi o al mittente d'oltreoceano.

Da Bérré l'Etang (Marsiglia), una delle buste di favore per il mancato scalo delle squadriglie a quell'idroscalo.

Cartolina
"andata e ritorno"
Orbetello-
New York-Roma.



Francia Bérré l'Etange, scalo non effettuato

All'idroscalo francese nei pressi di Marsiglia, programmato quale scalo nel ritorno dopo Valentia, era stato predisposto un esiguo numero di buste, in buona parte dal Bayer, che per il mancato scalo giunsero a Roma il 14 agosto. Quale... premio alla sua buona volontà il Bayer ottenne il cachet "Crociera" e su alcune anche l'autografo di qualche pilota che "mai" le trasportò.

Italia scalo al Lido di Roma (12 agosto, sabato)

Con l'ammarraggio dei 23 apparecchi si concludevano i servizi postali della Crociera del Decennale. Se non all'immediato attracco di ogni idrovolante agli ormeggi ma nella stessa serata o all'indomani gli addetti postali poterono sbarcare la posta presa a bordo nelle varie tappe del volo di ritorno: 220 lettere da Chicago, 492 da New York, circa 70 da Shediac, 1.100 e più da Shoal Harbour. Tutta questa corrispondenza fu bollata con il timbro d'arrivo «CROCIERA DEL DECENNALE: *

**TABELLA COMPARATIVA
PER LA VALUTAZIONE
DEL NUMERO
DEGLI AEROGRAMMI
TRASPORTATI
NEI VARI SCALI
DELLA CROCIERA**

	amsterdam olanda	londonderry irlanda del nord	reykjavik islanda	cartwright labrador	shediac canada	montreal canada	chicago usa	new york usa	shediac canada	shoal harbour terranova	roma italia	
italia tripolitania cirenaica egeo vaticano	836	108	715	21	23	53	891	828		21		3496 a
servizio di stato	—	—	—	—	—	—	210					210 b
serv. stato (sindaci)	—	—	—	—	—	—	50					50 c
corriere supplementare	—	15	104									119 d
germania	—	—	—	—	—	—	20					20 e
amsterdam-olanda	—	—	65				62					127 f
irlanda del nord	—	—	?	?	?	?	?	?				?
reykjavik-islanda	—	—	—	4	2	3	97	190		2		298 g
cartwright-labrador	—	—	—	—	—	—	10					? 10 i
shediac-canada	—	—	—	—	—	—	289					289 l
montreal-canada	—	—	—	—	—	—	201					201 m
chicago-stati uniti	—	—	—	—	—	—	—	307	37	43	220	607 n
new york-stati uniti	—	—	—	—	—	—	—	—	44	99	492	635 o
shediac-canada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70	70 p
shoalharbour-terranova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1150	1150 q
	836	123	884	25	25	56	3155		81	165	1932	7282

LIDO DI ROMA * 12-8-33-XI-19» ed il cachet ricordo, già applicato alla partenza, dal quale fu tolta la data GIUGNO 1933-XI. Tutta la posta indirizzata in Italia e nei Paesi europei fu subito inoltrata ai destinatari così come quella da ritornare ai mittenti d'oltreoceano.

In totale, dalla partenza all'arrivo, la Crociera trasportò, più o meno, 7.304 aerogrammi (vedi tabella dei quantitativi di posta trasportati in ogni scalo) più un certo numero di "fuori sacco" appartenenti ai croceristi.

A fine settembre, quando ormai le cronache della Crociera stavano per essere archiviate e gli scoloriti manifesti di benvenuto si lacera- vano al vento, Balbo si fregiava del grado di Maresciallo dell'A- ria, i piloti e gli specialisti aveva-

- A) Quantitativo avallato dalla lista di carico elencante le raccomandate suddivise per apparecchi e Paesi di scalo.
- B) Suddivise in circa 50 buste per gli addetti aeronautici e per le autorità di Chicago, New York e Washington.
- C) Circa 50 messaggi dei podestà italiani ai sindaci di Montreal, Chicago e New York.
- D) 15 racc. cachet nero datate 1-7-33 e 104 tra buste e cartoline affrancate con francobolli comuni (volo di coincidenza).
- E) Per varie destinazioni statunitensi, specie per Chicago.
- F) 65 per l'Islanda e 62 per varie località degli U.S.A.
- G) Un documento postale per Cartwright confermerebbe di un certo quantitativo di posta per tale scalo.
- H) Quantitativi avallati dalle Poste di Reykjavik.
- I) Pochissime lettere conosciute (tre sicure in Italia).
- L) Da Shediac per Chicago, New York e altri Paesi U.S.A.
- M) Da Montreal per le stesse destinazioni.
- N) Da Chicago per New York e località dell'America nella rotta di ritorno e per Roma.
- O) Da New York per località sulla rotta del volo di ritorno: Shediac, Shoal Harbour, Roma.
- P) Da Shediac per il volo di ritorno.
- Q) Quantitativo avallato dalle Poste di Shoal Harbour, più un certo numero di buste approntate dai croceristi e sbarcate a Orbetello.

no già applicato il grado superiore e sul loro petto brillava l'aquilotto con la "A" (Atlantico). Mentre Mussolini pensava ad un ulteriore... "premio" da porgere a Balbo, al Ministero dell'Aeronautica si chiedevano ingenuamente che cosa dovevano fare di un pacchetto con una ventina di buste giunte dagli Stati Uniti, affrancate con un trittico da 5,25 + 44,75 (non annullato) ed uno o due francobolli statunitensi equivalenti a 3 cent annullati «NEW YORK-NY-GPO-Jul-23/24». Dopo molte riflessioni sul "che farne?", fu deciso di far obliterare i trittici, ancora "puliti", dalle Poste di «ROMA 37 (VIA VICENZA) 12-8-33». Inserite individualmente in una busta del Ministero, con una breve letterina di accompagnamento, i destinatari si videro recapitare questo contenuto che per i più non destò esultanza, se non qualche anno dopo. Uno di questi destinatari, dopo aver esaminato la busta acclusa con il francobollo della Crociera, così scrisse al



Esemplare di quella dozzina di buste chiamate impropriamente "volo di ritorno" con affrancatura di un trittico da L. 5,25+44,75 e di un francobollo U.S.A. da 3 cent, il solo annullato a New York Jul 23/24. Il trittico reca l'annullo «Roma 37 (VIA VICENZA) 12-8-33».

Frammento di busta con il trittico annullato «VIA VICENZA» ed il francobollo U.S.A. da 3 cent.



Ministero dell'Aeronautica - Gabinetto del Ministro.
 Oggetto: "Posta speciale della Crociera del Decennale".
 «Allegata alla stimata raccomandata N° 06016 del 27/9 pp. di cod/ On. Ministero, ho regolarmente ricevuto la lettera speditami da mio fratello da New York. Mi spiace però dover rilevare che i francobolli della Crociera Aerea del Decennale non sono stati annullati dal timbro speciale. Poiché detti francobolli, oltre ad avere un valore quale ricordo della magnifica impresa compiuta dalle nostre genti avranno certamente un valore filatelico eccezionale, sarei oltremodo grato a cod/ On. Ministero se avesse la possibilità di poter provvedere a porre il timbro speciale della Crociera del Decennale onde regolarizzare i francobolli stessi. Mentre resto in attesa di un cortese riscontro per poter eventualmente inviare a cod/ On. Ministero i francobolli (intendeva la busta, ndr) per la timbratura, ringrazio anticipatamente e mi rassegno». O.V. Busto

Roma, - 8 OTT. 1933 Anno 71 A -

Ministero dell'Aeronautica
GABINETTO DEL MINISTRO

M. SIGNOR ORESTE VENZAGHI
Cotonificio Venzaghi
= BUSTO RESICIO =

06150

Post. N.º Allegate *Respectful Publ.* Div. *Tras.* N.º

Oggetto Posta speciale della Crociera Aerea del Decennale.

In esito a quanto richiesto dalla S.V. con il foglio del 3 corrente, si è spiacenti di dover comunicare che nessuna delle corrispondenze trasportate a mezzo degli apparecchi della Seconda Squadra Atlantica nel volo di ritorno ha potuto essere munita del bollo speciale della Crociera, in quanto i bolli del viaggio di andata sono stati distrutti appena partita la Squadra stessa da Orbetello.

Si deve anzi soggiungere che gli stessi francobolli sono stati ritenuti validi solo in via del tutto eccezionale per l'inoltro delle buste affrancate da New York a Roma e solo in considerazione del limitato quantitativo di corrispondenza trasportata.

d'ordine
IL CAPO DI GABINETTO
(Colonello) *Pilote Sabatu Pr. telli-Castaldi*
Manzoni

A. per ogni corrispondenza, ogni busta, ogni foglio, ogni carta, ogni documento, ecc. ecc. consegnare alla Direzione di Roma, in un plico sigillato.

Lettera del Ministero dell'Aeronautica giustificante la mancanza degli annulli speciali della Crociera su una busta «ROMA VIA VICENZA».

Arsizio li, 3 Ottobre 1933-XI.
Subitamente dal Ministero - Gabinetto del Ministro - Prot. N° 06150 - Oggetto: "Posta speciale della Crociera Aerea del Decennale", veniva così precisato:

«In esito a quanto richiesto dalla S.V. con il foglio del 3 corrente, si è spiacenti di dover comunicare che nessuna delle corrispondenze trasportate a mezzo degli apparecchi della Seconda Squadra Atlantica nel volo di ritorno ha potuto essere munita del bollo speciale della Crociera, in quanto i bolli del viaggio di andata sono stati distrutti appena partita la Squadra stessa da Orbetello. Si deve anzi aggiungere che gli stessi francobolli sono stati ritenuti validi solo in via del tutto eccezionale per l'inoltro delle buste affrancate da New York a Roma e solo in considerazione del limitato quantitativo di corrispondenza trasportata».

Il Capo di Gabinetto

(col. pilota Sabato Martelli-Castaldi) Roma 6 Ott. 1933 - XI.

Se il richiedente si "rassegnò", l'estensore di queste note che già in passato aveva cercato di far luce su questi «VIA VICENZA» si accinge ancora, con più cognizione di causa, a "fare le pulci" a quei tritici con il 3 cent.

Prima di analizzare il viaggio postale di queste buste, esaminiamo il contenuto delle due lettere. Il "bustocco" era al corrente che gli aerogrammi trasportati dalla Crociera avevano avuto dei timbri speciali sia nel viaggio di andata che in quello di ritorno. Quindi (forse ingenuamente) ne richiedeva la bollatura rivolgendosi però al Ministero sbagliato. Anziché a quello dell'Aeronautica sarebbe stato più opportuno indirizzarsi a quello delle Poste e Comunicazioni per avere una risposta più pertinente. Infatti, quest'ultimo non avrebbe asserito così falsamente quanto il colonnello Martelli-Castaldi ha firmato.

Tali buste, consegnate ai destinatari 39 giorni dopo l'arrivo della

Crociera al Lido di Roma, lasciano adito a molte supposizioni. Già nel 1972 lo scrivente, in un suo articolo apparso sul *Bollettino Filatelico d'Italia*, con molte congetture ritenne di aver scoperto la chiave di questo arcano, occupando cinque pagine per risolvere quello che anche l'amico Cerutti, nel suo libro sulla posta della Crociera, reputò la soluzione più logica, che si rivelò un volo di fantasia sia pure molto plausibile. Le cose andarono verosimilmente così. Come già accennato, a New York, durante la permanenza dei croceristi erano in vendita i francobolli italiani di P.A. tra cui i tritici. Stando alle voci sulla preparazione di un dispaccio italiano straordinario "Volo di ritorno", diverse persone approntarono delle buste con il tritico ed un 3 cent U.S.A. - così come le voci suggerivano - non in regola però con le norme postali degli Stati Uniti e con le direttive emanate per il RETURN FLIGHT ITALIAN AIR CRUISE che precisavano: le corrispondenze per il volo di ritorno devono essere accluse in un'altra busta, indirizzata al Postmaster di N. Y., con la scritta trasversale "By Italian Air Cruise to Europe" e affrancate con \$ 3,60. Tra parentesi, alcune buste affrancate con un tritico e francobolli americani per tre dollari e sessanta, con le prescrizioni di cui sopra, ebbero gli annullamenti ed i timbri ricordo sia alla partenza dagli U.S.A. che all'arrivo al Lido di Roma.

Riprendendo la vicenda di quella ventina di lettere sbandate, riapro un'altra parentesi. Di queste "sbandate" si conoscono una dozzina di riproduzioni tratte da offerte d'asta: sono sempre le stesse che più o meno - ogni paio di lustri - cambiano collezionista o meglio "cassaforte".

Tre di queste sono indirizzate in Francia, una in Germania e le rimanenti nel nostro Paese, di cui due ad un certo R. Dinnebier - guarda caso - c/o Filatelia Nazio-

nale S.A. P.zza di Spagna Roma, presso il nostro conoscente Dr. Lo Bianco.

È improbabile che queste buste siano state imbucate singolarmente qua e là nelle cassette postali di New York all'ultimo giorno della permanenza delle squadriglie italiane all'idroscalo Floyd Bennet. E poi, per l'insufficiente affrancatura, avrebbero dovuto essere tassate o addirittura respinte al mittente.

Il francobollo da 3 cent era l'affrancatura minima ammessa per l'obliterazione di buste filateliche da ritirare all'atto della procedura e non da spedire, vedi ad esempio le molte buste e cartoline "Event Cover" approntate in occasione della Crociera, mentre quelle viaggiare venivano affrancate con 8 cent.

Con tutta probabilità le "sbandate" furono raccolte al Palazzo d'Italia e portate al più vicino ufficio postale, fatte obliterare - si sperava anche il tritico, mentre quello fu considerato una semplice vignetta - e riportate in sede. Gli annulli sul 3 cent così risultano: «NEW YORK-JUL 23-13 PM-NY -GPO» (ed altre 24-7 PM).

Dopo questa supposizione si può desumere come questo "dispaccio" giunse in Italia:

A) consegnato agli addetti rimasti alla base della Crociera da cui gli aerei erano partiti all'alba del 25, portato in Italia e consegnato al Ministero dell'Aeronautica;

B) portato in Italia dal personale della delegazione addetta al Palazzo d'Italia alla vendita dei francobolli e oggetti ricordo, se non dallo stesso Lo Bianco, probabile inventore anche di questo, e consegnato al Ministero;

C) spedito per via normale da New York al Ministero che, ricevuto a fine agosto, con tutto comodo escogitò la maniera di far pervenire ai destinatari la corrispondenza contenuta nel dispaccio famigerato. Non improbabile che le "sbandate" siano giunte a Roma per altre vie, ad ogni buon

conto una cosa è certa, assolutamente non con la posta della Crociera.

Questo è ciò che può essere avvenuto alle buste "sbandate", un trattamento più logico della romanizzata vicenda che l'autore di queste note ebbe a scrivere più di vent'anni or sono e delle elucubrazioni escogitate dalla Corinphila svizzera in varie corrispondenze, nel 1957/58, per dare valore a una di queste buste indirizzata in Germania a una certa Elsa Lohman.

È interessante, dal punto di vista della curiosità, notare che tra la dozzina di buste «VIA VICENZA» esaminate, una sola abbia il trittico annullato «MILANO - ARR.VI DISTRIBUZIONE - 19-8-33-12» con applicata una etichetta "R. 3026" naturalmente falsa. Come se non bastasse, dopo cinquant'anni ne saltò fuori un'altra, con annullo sul trittico «ROMA SUCC. 7 - PIAZZA S. IGNAZIO 10-7-34» etichetta di raccomandazione R. ROMA (N° 7) 687, annullo Crociera, cachet ricordo ed un 3 cent U.S.A. annullato «N.Y.-Jul 24-7 PM». E... dulcis in fundo, alla fine del 1994 una inedita versione di "sbandata" è apparsa ad un'asta romana come eccezionale scoperta. Si trattava di una busta affrancata con i due trittici (25 e 50 lire), tre frb. U.S.A. per 5 cent tutti annullati «SHEDIAC - AM JUL 26-33 ND» giunta a Milano sei giorni prima che la Crociera posasse gli scafi alla foce del Tevere. Nessun commento! È noto un frammento di busta di quelle qui descritte: è pensabile che il ricevente della missiva, constatata la mancanza di timbri ufficiali, l'abbia ritenuta di esiguo valore e quindi ritagliata, conservando il solo trittico affiancato al 3 cent. Ad ogni buon conto detti trittici non avrebbero dovuto essere obliterati in quanto, dopo la partenza della Crociera (1-7-33), essi erano fuori corso.

“volo di ritorno” New York-Roma

Carlo S. Cerutti, sempre nel suo già citato libro, tratta questo tema in una decina di pagine in modo tanto argomentato che ben poco si può aggiungere a quanto già detto dallo stesso ed a suo tempo anche dallo scrivente. Sia pure schematicamente è però giocoforza ripetere la vicenda.

Come già accennato nel capitolo sullo scalo della Crociera a New York, al Palazzo d'Italia fu istituito un ufficio per la vendita di francobolli e souvenirs. Se questo ufficio non fu diretto dal Lo Bianco (inventore dei trittici e ispiratore degli altri francobolli della Crociera), lo stesso vi ebbe una buona entrata tanto che è da ritenere senz'altro sua l'idea della soprastampa dei trittici con la scritta VOLO DI RITORNO/NEW YORK-ROMA, che trovò il consenso di Balbo.

I trittici, al Palazzo d'Italia, abbondavano per cui ne furono presi 500 (25 fogli da 5,25 + 44,75) che vennero fatti soprastampare da una tipografia new-yorchese nelle vicinanze. Subito, il Console Generale d'Italia si pose al lavoro per ottenere l'autorizzazione all'uso postale. Naturalmente non fu d'accordo il Postmaster General, in primo luogo perché era inammissibile usare negli Stati Uniti dei francobolli di un altro Stato e poi per la semplice ragione che per il volo di ritorno le Poste degli Stati Uniti avevano già disposto, d'accordo con il Ministero dell'Aeronautica italiana, un corriere speciale già attuato a Chicago mentre a New York diverse centinaia di buste con il timbro speciale NEW YORK-ROMA erano in attesa del trasporto sui nostri idrovolanti.

Mario Onofri, esperto di Posta Aerea, così si esprime in un suo scritto: «È evidente che se questo francobollo fosse stato apposto, come era stato progettato, con quello americano da 3 cents, esso

non avrebbe avuto la funzione di affrancatura, incarico invece espletato da quello statunitense. I trittici non sarebbero stati né più né meno che semplici etichette commemorative, dei francobolli di erinofilia d'un certo interesse, ma mai dei francobolli, non avendo avuto una utilizzazione per affrancatura».

C'è chi dice che fu raggiunto un compromesso - non attuato - per cui il Postmaster sarebbe stato disposto a tollerare il francobollo "Volo di ritorno" sulla corrispondenza affrancata anche con un 3 cent U.S.A., ma al raggiungimento dell'accordo i velivoli avevano già lasciato New York. La cosa è poco credibile: se così fosse stato, in una maniera o nell'altra oggi avremmo qualche esemplare del "Volo di ritorno" su busta genuina. Figuriamoci se chi aveva le mani in pasta non si sarebbe buttato a pesce nell'approntare una dozzina di buste a ricordo! Qualche voce trapelò e ciò permise di approntare quella ventina di "sbandate" «VIA VICENZA» che conosciamo.

Il mancato accordo oppure meno probabilmente il ritardo dello stesso, costrinse il fautore del tentativo a rimettere nel mucchio i 25 fogli soprastampati per ritornarli all'Ufficio Filatelico del Ministero delle Comunicazioni che, per conto del Ministero dell'Aeronautica, ne curava la vendita. L'alternativa sarebbe stata quella di sobbarcarsi la spesa di 25 mila lire!

Forse a Roma, tra i tanti fogli rimasti invenduti, questi soprastampati furono ignorati o tenuti in "frigorifero" tanto è vero che questo ufficio non ebbe mai a menzionarli nei suoi bollettini di vendita. Nel listino del 3 agosto 1936, i trittici Regno erano offerti a L. 100 l'uno, quelli di Cirenaica e di Tripolitania a L. 80 ed il "Servizio di Stato" a 250 lire e, su lettera, a 600. Il 15 ottobre del 1937

veniva sospesa la vendita per procedere, il 6 novembre, alla richiesta dell'Aeronautica di chiudere il conto e vendere l'intero stock a prezzi di realizzo. Ma i francobolli erano tanti, così tanti che nel 1967 allorché fu incenerito lo stock ministeriale furono date alle fiamme anche diecimila coppie di tritici.

Ritornando al 1937, l'acquirente - consapevole o piacevolmente sorpreso - acquistò l'intero lotto del soprastampato che poi con profitto seppe valorizzare e vendere. Renato Mondolfo, nel fascicolo commemorativo per Alberto e Giulio Bolaffi, *L'antiquariato filatelico*, edito dalle Poste italiane per la Giornata della Filatelia 1991, così commenta in proposito: «Quando (Giulio Bolaffi) acquistò all'asta pubblica le rimanenze del Ministero dell'Aeronautica (per 950 mila lire, una cifra gigantesca per quei tempi) favori, ad ogni collega che lo volle, un esemplare del "Volo di ritorno" a 1.500 lire».

Il "Volo di ritorno" era però sconosciuto filatelicamente, mai ne era stata citata l'esistenza per cui non fu subito facile dargli una identità. Su richiesta del Dott. Giulio Bolaffi, il 29 marzo del 1938, il Ministero dell'Aeronautica, Direzione Centrale del Personale Civile e degli Affari Generali, per conto del suo direttore C. M. Maggi, così rispondeva: «In riferimento alla richiesta della S.V. si comunica che in seguito al benessere del Consolato Generale d'Italia a New York, concesso con lettera del 15 luglio 1933 e sentito il Ministro dell'Aeronautica del tempo, S.E. Balbo, vennero stam-

pati N° 500 francobolli del trittico "Italia" da L. 50 per l'utilizzazione del volo di ritorno degli apparecchi partecipanti alla Crociera Aerea del Decennale. Tale autorizzazione non fu però possibile avendo il Postmaster General degli U.S.A. significato il divieto posto dalle leggi americane all'impiego di francobolli di emissione straniera per l'affrancatura di corrispondenze partenti dal territorio americano». Il "Volo di ritorno" ebbe così un atto di nascita, sempre però nel dubbio se considerarlo figlio naturale o adottivo e, nell'incertezza, sotto quale voce classificarlo nei cataloghi. Questo francobollo fu valorizzato in pieno nel dopoguerra. Nel 1950 era quotato 175 mila lire (il Servizio di Stato 20 mila), nel 1958 era arrivato a 375 mila. Dieci anni dopo il *Catalogo Sassone* ne sopprimeva l'elencazione con questo comunicato:

«A parte le numerose variazioni di prezzo, il "Sassone 1968" reca molte innovazioni [...]. Quanto alla soppressione del cosiddetto "Volo di ritorno", essa è stata promossa da una precisa richiesta di alcuni specialisti e determinata da accurate indagini sull'origine di tale "non emesso" dalle quali è risultato: A) che la soprastampa venne eseguita in una privata tipografia americana per iniziativa ed a cura di un commerciante di francobolli; B) che non esiste per essa né un decreto ministeriale né un mandato speciale; C) che i tritici così abusivamente sovrastampati, ovviamente mai venduti ad uno sportello postale né ratificati dalle Poste italiane, non furono neppure riconosciuti né tollerati

da quelle americane; D) che l'intero quantitativo di tali "vignette di fantasia" diventò poi oggetto di una tanto abile quanto facile speculazione a carattere monopolistico, con la compiacenza di editori e di esperti». Il redattore filatelico del *Tempo*, nell'agosto dello stesso anno, in un articolo dal titolo "Vale cinque milioni, ma è destinato a salire", lo difendeva a spada tratta: «Nel meraviglioso volume *I francobolli dello Stato italiano* [...]. Nel volume sono elencati tutti i francobolli dello Stato italiano, compresi i non emessi e quelli che per un qualunque motivo non ebbero corso postale. Si tratta di una patente di ufficialità indiscussa, in favore del "Volo di ritorno", avallata da un Ministro, dal Direttore Generale delle Poste e da uno stuolo di funzionari e studiosi [...]. Diciamo questo perché alcuni sprovveduti mercanti d'oltreconfine, messi in condizione di non nuocere più dal recente ridimensionamento di materiale moderno d'Italia troppo speculato, cercano per livore e per ripicca di mettere in dubbio l'ufficialità di alcune nostre emissioni tra cui il "Volo di ritorno", il quale a scorno degli stessi, vale quasi cinque milioni ed è destinato a salire ancora, data la bassissima tiratura [...]». Dopo qualche anno tutto riprese come prima ed il "Volo di ritorno" continua ad essere il francobollo "trovatello" più costoso di tutta la Posta Aerea d'Italia del regno moderno.

Per concludere, ecco ancora qualche curiosità o, se si vuole, piccoli trucchetti ed ingenuità dell'epoca divenuti pezzi rari ed in alcuni casi eccezionali.



Importo di raccomandazione di L. 2,75
(non necessario)
applicato oltre al trittico
già comprensivo di tale servizio.



Abbondanza di trittici da L. 50
siglati I-BALB, I-PELL e I-LONG.
È da chiedersi su quale apparecchio
abbiano raggiunto Chicago.



Inconueta affrancatura del Sam Bayer
spedita l'1-7 (corriere supplementare)
usufruendo della parte centrale del trittico
e di due francobolli commemorativi ai lati.

Da Terni, una delle stravaganti buste
con francobolli Crociera della Libia
e francobolli di posta ordinaria
oltre al trittico frazionato.
Terni 5-6-33 / Roma Crociera 12-6-33.

affrancature di fantasia

Tra i fabbricanti di aerogrammi "differenti" non mancarono quanti crearono appositamente diverse varietà di affrancature, come quelli che aggiunsero al trittico qualche comune francobollo da pochi centesimi e chi di parecchie lire oppure l'importo di raccomandazione (non necessario essendo questo compreso nel prezzo del francobollo centrale di L. 5,25). Ci fu chi applicò i due trittici da 25 e 50 lire sulla stessa busta (un discreto numero) e chi, per strafare, addirittura tre da 50 lire. Chi troppi e chi pochi: ci fu qualche creatore di varietà (Bayer) che applicò la sola parte centrale del trittico affiancandolo a due commemorativi e ad altri pezzi sempre con il re e con due vignette propagandistiche del volo. Questa parte centrale del trittico (otto in tutto) rappresentò l'avanzo dei due laterali adoperati per le affrancature miste di Vaticano che

raffigurarono in effetti un trittico con il Papa al posto del re. Da Terni, un suo emulo realizzò pezzi di tale fantasia che neppure il Bayer seppe eguagliare. Approntate ognuna con un francobollo Crociera della Libia, più dei valori ordinari del regno, sono una ventina di buste, numero rilevato dalla numerazione progressiva delle etichette "R" e da una cifra posta all'angolo. Tali buste, aperte, sono incappucciate nella metà superiore da un involucri di velina sulla quale sono applicati i francobolli di cui sopra, annullati «TERNI 5-6-33», in parte sbavati data la velina oleosa. Nella metà inferiore (recto della busta) è applicato un trittico, a volte anche suddiviso in tre pezzi, annullato «ROMA CROCIERA 12-6-33». Una busta interessante e forse unica delle sopraccitate è formata dai due pezzi, il centrale e il sinistro del trittico, più un francobollo "Crociera" di Tripolitania da 44,75 così da formare un trittico "italo-tripolino". Tra gli inconsapevoli fautori di pezzi rari ci fu chi

applicò il trittico suddiviso in tre pezzi, come si poteva supporre essere logico. Del famigerato "ciuffo" nessuno ancora conosceva l'esistenza così come, pezzi rarissimi, due trittici da 25 e 50 lire mancanti della dentellatura in basso. E non è tutto: può essere che esistano altri pezzi, più o meno rari ancora da scoprire, conservati in qualche album lasciato dal nonno.





Busta affrancata con due parti del tritico metropolitano I-ROVI e con lo speciale "Crociera" da L. 44,75 di Tripolitania.



Busta con tritico I-PELL con le tre sezioni applicate separatamente.



Solo al Bayer erano permesse affrancature di questo tipo! Questa busta, affrancata con la parte centrale del tritico ed affiancata da due vignette, è regolarmente - per lui - passata per posta.

trucchi e falsificazioni

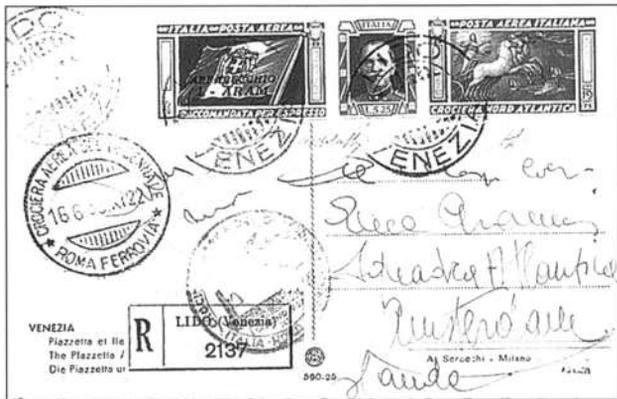
Il solo francobollo falsificabile sarebbe il "Volo di ritorno", l'unico tra i venti tritici da 50 lire sui quali è possibile soprastampare appunto tale dicitura. La cosa è stata fatta con un risultato talmente meschino che non occorre l'ausilio di un perito per accorgersi della contraffazione. Aerogrammi sì, ne sono stati costruiti parecchi e parecchi "insospettabili" sono finiti nelle pagine di diversi album. Era inevitabile: appena fu chiaro il divario di prezzo tra tritici nuovi e su busta iniziarono ad operare le prime fabbriche manipolatrici di buste d'epoca. Con la riproduzione di timbri ed annulli e un tocco di fantasia, l'aerogramma era pronto e, salvo il francobollo, tutto era ed è ancor oggi,

tutto falso: annulli di partenza, etichetta o timbro di raccomandazione, annullo speciale "Crociera", cachet ricordo, timbri di transito dei vari scali di arrivo sino al conclusivo ritorno al mittente. E come se non bastasse, anche il cachet rosso "Posta di servizio" ed il timbro "Raccomandate" del Ministero dell'Aeronautica sono tra i fasulli.

Abbastanza singolare è la serie dei falsi LIDO DI VENEZIA dei quali se ne sono potuti contare quattro (è probabile ne esistano altri) tra buste e cartoline con la stessa etichetta di raccomandazione «R. LIDO (VENEZIA) 2137» e altri due con etichette differenti ma con lo stesso timbro LIDO DI VENEZIA, con la data volutamente quasi invisibile e la stessa grafia per l'inesistente crocerista al quale avrebbero dovuto essere recapitate.



Buste e cartoline "Lido di Venezia" con la stessa etichetta di raccomandazione "2137".



Ancora buste annullate "Lido di Venezia" con l'identica etichetta di raccomandazione "2137".

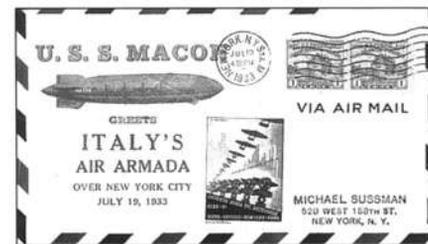
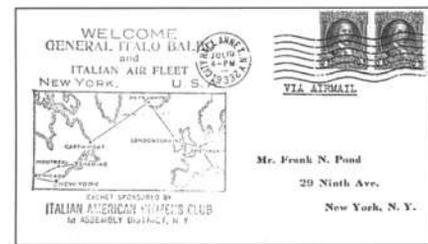
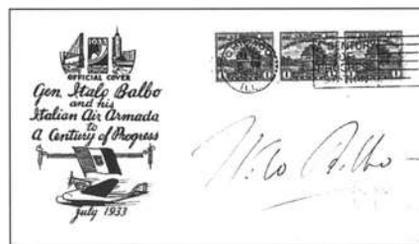
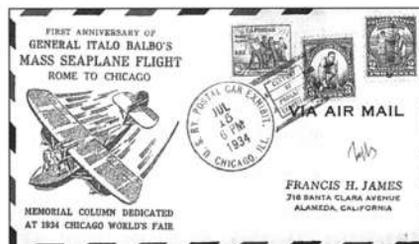


Alcuni falsi portano l'annullo «SAN REMO-IMPERIA» e «ROMA FERROVIA»; diversi sono annullati con lo speciale «CROCIERA AEREA DEL DECENNALE - ROMA FERROVIA». Sono stati falsificati anche pezzi che ricevettero in via di favore gli annulli originali e, mai usciti dall'Italia, ebbero i bolli di transito e di arrivo dei Paesi di scalo. Alle buste e alle cartoline aggiungansi vistosi frammenti dove non era necessaria un'ulteriore messa in scena. Non mancano timbrature di favore, a parte le molte ottenute dal Bayer, eseguite dall'ufficio di Roma e di Orbetello, su francobolli normali, cartoline senza bolli e altre senza nessun aggancio alla Crociera.



event covers

Gli statunitensi collezionisti di Event Covers, in occasione della Esposizione Mondiale di Chicago, non poterono certo lamentarsi per la scarsità di buste da collezionare. Il 15 luglio, data dell'arrivo della Crociera aerea italiana, rappresentava la più importante giornata dell'esposizione. Tra agenzie, associazioni, club filatelici e privati, iniziò una vera gara per approntare le Event Covers di benvenuto a Chicago al gen. Italo Balbo and his Italian Air Armada, all'Italian Air Squadron, all'Italian Air Fleet e via dicendo. Seguirono le buste per la partenza da Chicago e per l'arrivo a New York, per la visita al quartiere dirigibilistico di Lakehurst, per Washington ed infine il saluto per la partenza del volo di ritorno non dimenticando, un anno dopo, di commemorare l'evento scoprendo



Event Covers di benvenuto e di commiato ai croceristi da parte di collezionisti americani.

la colonna romana a ricordo della Crociera. Tali buste portano l'affrancatura di 3 cent, valida per il solo annullo e di 8 cent per quelle viaggiare negli States. Ci fu anche chi ritenne di ottenere una eccezionale combinazione facendo annullare vari valori sulla stessa busta in diversi Stati della confederazione onde ottenere un motto così concepito: ROYAL (ILL)-CROSSES (ARK)-ARMADA (ARK)-ATLANTIC (PAI)-ITALY (TEX)-AMERICA (RKL). Ricordiamo che la prima "Event Cover" relativa alla Crociera fu realizzata a Montreal.



La busta grande è una composizione di annulli di cittadine statunitensi combinanti il motto: Royal, Crosses, Armada, Atlantic, Italy, America.

Cartoline di saluto: da New York autografata da Italo Balbo e dal nipote Lino, da Chicago all'amico Tato, pittore aerofuturista, da Nello Quilici, dal gen. Pellegrini e dal cap. Cagna.

Verso di una busta personale di un pilota, da Orbetello a Chicago, recante tutti gli annulli di transito degli scali del volo di andata.



saluti da...

A parte la corrispondenza privata ai familiari, era inevitabile che ogni partecipante alla Crociera si fosse premurato di inviare a conoscenti ed amici una cartolina di saluto dagli scali toccati, soprattutto dove la sosta si protrasse per più giorni. E così fu, ma di tutte le cartoline, presumibilmente qualche migliaio, spedite dai più dei cento uomini, oggi ne rimangono in proporzione ben poche e pochissime di quelle dalle tappe la cui sosta fu breve, se non di una sola notte. Agli equipaggi si aggiunsero i giornalisti, gli uomini delle basi, riservisti e ospiti, tutti orgogliosi di far sapere ad amici e conoscenti in Italia di essere stati partecipi al successo della Crociera. Uno dei più solerti elargitori di saluti fu Lino Balbo, nipote del generale, che fungendogli da segretario ne approntò un non indifferente numero, onde allieviare tale compito allo zio, il quale si limitò a firmarle.

piloti postini

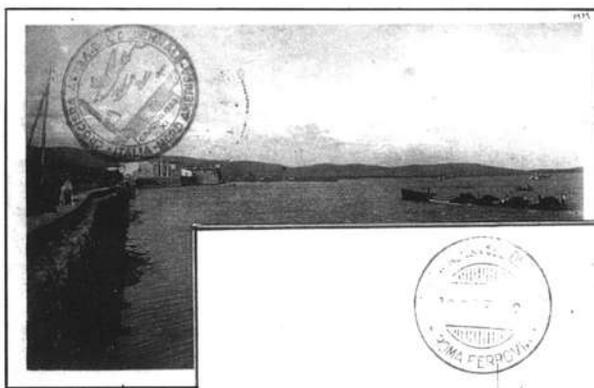
Tra i più indaffarati "postini" per conto proprio o per cortesia ad amici ci furono: il cap. Abbriata, che approntò qualche decina di buste facendole timbrare in transito ad ogni scalo, da Amsterdam a Chicago; il cap. Cupini, che affrancò quaranta buste con altrettanti tritici (1.500 lire, forse più dello stipendio mensile da capitano) firmate dai due piloti di ognuno dei venti apparecchi e timbrate in transito dalle città di tutti gli

scali. Del cap. Calò Carducci abbondano gli aerogrammi a lui indirizzati; altrettanto dicasi del cap. Biani, in particolare buste dalla Libia, essendoci stato per diversi anni. Aggiungasi il cap. Bruno Borghetti che sfruttò l'occasione del soggiorno a Shoal Harbour, sulla nave *Alice*, per indirizzarsi a Orbetello non poche buste. Certamente l'elenco non si esaurisce con i pochi citati: ogni pilota il cui nome era siglato su un



francobollo si premurò di indirizzarsi qualche busta ricordo.

A parte i "piloti postini", non possiamo dimenticare i commercianti filatelici che intuirono negli aerogrammi "Crociera" un buon affare, anche se l'investimento poteva essere alquanto rischioso. Tra questi è doveroso ricordare Sam Bayer (senza le sue iniziative non avremmo oggi pezzi di una certa rarità), Vittorio Lo Bianco (Unione Filatelica Nazionale), già citato quale genio dei francobolli e della posta della Crociera ed Emil Werzinger di Basilea. A questi tre va il merito di aver approntato non poche buste di Cirenaica, Tripolitania, Isole dell'Egeo ed altre per scali secondari che solo un numero esiguo di altri collezionisti avevano approntato.



Annulli di favore sia dell'ufficio "Crociera" di Roma che delle Poste di Orbetello.



francobolli, vignette, cartoline

• Francobolli

1) L. 5,25+19,75 (YV 52) vermiglio, verde, oltremare.

Soggetti: sezione di sinistra con etichetta di raccomandazione per espresso e bandiera nazionale. Sezione centrale: effigie di Vitt. Emanuele III, L. 5,25 equivalenti a L. 1,25 porto semplice per l'estero, L. 1,50 taxa di raccomandazione per l'estero, L. 2,50 taxa di espresso per l'estero. Sezione di destra: "L'aurora" di Guido Reni con idrovolanti in volo, L. 19,75 soprattassa aerea per i Paesi europei.



2) L. 5,25+44,75 (YV 53) verde, oltremare, vermiglio.

Soggetti: sezione di sinistra e centrale come il precedente, eguale la suddivisione dell'importo di L. 5,25. Frb. di destra: idrovolanti in volo sull'oceano tra il Colosseo ed i grattacieli di New York, L. 44,75 soprattassa aerea per l'America.

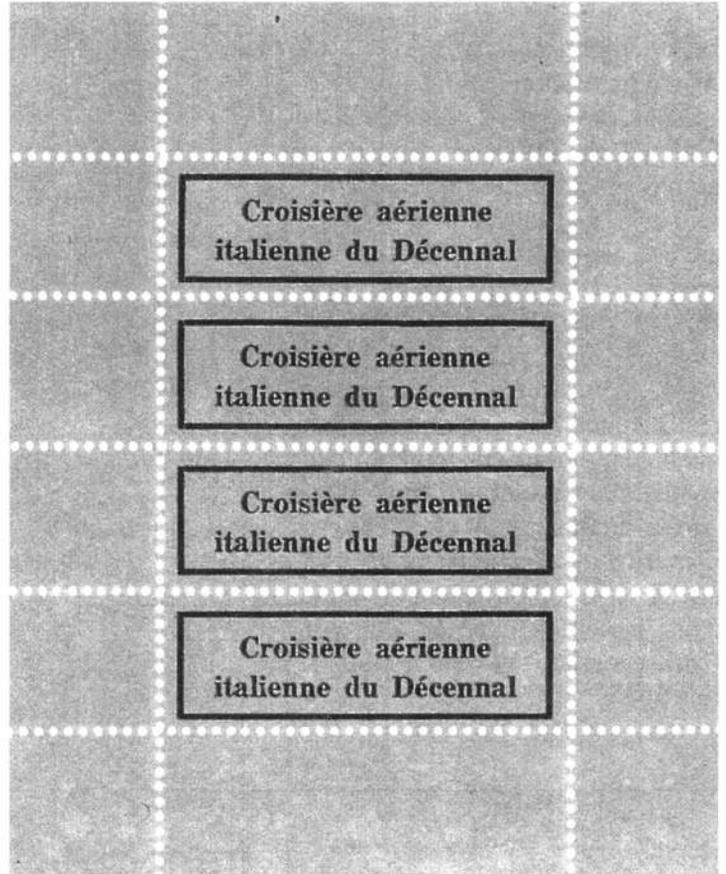
Italia, due tritici da L. 5,25+19,75 e 5,25+44,75. Gli stessi frb. con colori mutati sono soprastampati per l'Egeo, il Servizio di Stato e volo di ritorno.



Tripolitania e Cirenaica, due serie di due frb. da 19,75 e 44,75.

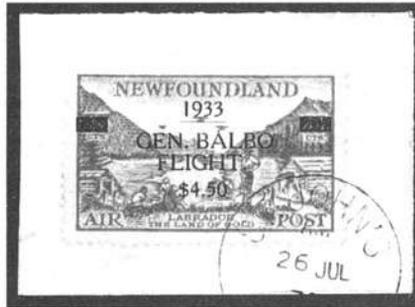


- Disegni di Corrado Mezzana, unitamente ai francobolli della Cirenaica e Tripolitania.
- Tiratura: 200.000 esemplari per ogni valore; 10.000 per ogni sigla.
- Del valore di L. 5,25+44,75, durante la sosta della Crociera a New York, ne furono usati 500 esemplari per la soprastampa VOLO DI RITORNO. Nel 1967, nell'incenerimento dello stock ministeriale, narrato da Enzo Diena su *Il Collezionista Italia Filatelica* N°10 1967 (che assistette al rogo), andarono bruciati diecimila esemplari dei due valori.



Islanda, tre frb. soprastampati "Höplflug Itala 1933".

Terranova, un frb. soprastampato "Gen. Balbo/Flight".



Foglietto delle Poste islandesi con le etichette che venivano applicate sulle buste consegnate al servizio postale "Crociera".



Italia 1983, aerogramma ed annullo per il 50° anniversario.

• Varietà più comuni

- I-BORG: ciuffo sulla fronte del sovrano (2.500 francobolli con tale varietà del 25 lire).
- Soprastampa "SAGGIO" sulle tre sezioni.
- Mancanza di dentellatura in basso, nei due valori, per le sigle I-BISE e I-CALO (rari). Si conoscono solo due aerogrammi con le stesse sigle spediti negli Stati Uniti.
- L. 5,25+19,75 senza soprastampa della sigla in nero (circa 60 esemplari provenienti da tre fogli). «Un successivo foglio intero è stato scoperto alla Esposizione Internazionale Ameripex del 1986 e appellato "Chicago". Detto foglio è stato recentemente smembrato; i singoli francobolli si distinguono per la stampa del rosso spostato sulla destra producenti un bordo bianco alla bandiera facendo assumere allo stemma sabauda una configurazione pari ad una "H"».
(Il Collezionista, 9-1993)
- Doppia dentellatura a destra di un foglio del 5,25+44,75: dieci esemplari.
- 3) L. 5,25+44,75 (YV 50) verde, rosso, violetto.
Soprastampato in nero sulle due sezioni laterali SERVIZIO DI STATO.
- Tiratura: 5.000 esemplari.
- Unica varietà: soprastampa "SAGGIO" sulle tre sezioni.
- 4) L. 500 biglietto postale aereo CINQUANTENARIO DELLA 2ª TRASVOLATA ATLANTICA. Scritta: Aerogramme/Par Avion/Via Aerea. Illustrazione di squadriglie di S.55 in volo su Orbetello, 1-7-1983.

Cirenaica

- 5) L. 19,75 (YV 18) verde e oltremare. L. 44,75 (YV 19) rosso, azzurro, ardesia. Soprattassa aerea per l'Europa e l'America. Soggetto eguale per i due valori: idrovolanti in formazione in volo notturno.
- Unica varietà: soprastampa "SAGGIO".
- Tiratura: 20.000 esemplari.

Tripolitania

- 6) L. 19,75 (YV 28) nero e bruno. L. 44,75 (YV 29) azzurro e verde. Soprattassa aerea per l'Europa e l'America. Soggetto eguale per i due valori: aquila, leone alato ed idrovolante S.55.
- Unica varietà: soprastampa "SAGGIO".
- Tiratura: 20.000 esemplari.

Egeo

- 7) L. 5,25+19,75 vermiglio, verde, ardesia. L. 5,25+44,75 verde, vermiglio, ardesia. Trittici tipo metropolitano con colori mutati, soprastampa in nero ISOLE ITALIANE DELL'EGEO sulle due sezioni laterali.
- Varietà: ciuffo sul 25 lire (1.250 esemplari).
- Soprastampa "SAGGIO".
- Tiratura: 20.000 esemplari.

Islanda

- 8) Aderendo all'invito del Ministero dell'Aeronautica italiana, le Poste

islandesi disposero per il servizio postale della Crociera l'approntamento di tre francobolli dell'emissione 1920/31, "Cristiano X", soprastampati trasversalmente con la dicitura HOPFLUG ITALIA/1933.

1 K azzurro e bruno (YV12) 5.900 esemplari.

5 K bruno e azzurro (YV 13) 4.600.
10 K verde, giallo e nero (YV 14) 4.000.

Etichette: "Croisière Aérienne Italienne du Décennal"; stampa in nero su carta blu gommata; orizz. mm 51x17: perforate a pettine, 4 esempl. per foglietto. Apposte singolarmente sulle raccomandate del corriere affidato ai croceristi.

1993 Foglietto commemorativo riprodotto i tre francobolli del 1933. Annullo speciale per il 60° anniversario.

Terranova

- 9) Anche le Poste di questo Paese, aderendo all'invito italiano, approntarono per affrancare la corrispondenza del volo di ritorno un apposito francobollo. Su un frb. di Posta Aerea da 75 cent del maggio 1933 fu apposta la soprastampa in nero «1933/GEN. BALBO FLIGHT/\$ 4,50» su c. 75 bistro (YV 18).
 - Tiratura: 8.000 esemplari in blocchi di quattro.
 - Varietà: soprastampa capovolta (pochi esemplari).
 - Soprastampa su un 10 c. giallo (8 esemplari noti).
- Esistono pochi e pericolosi esemplari con soprastampe false.

• Vignette d'epoca

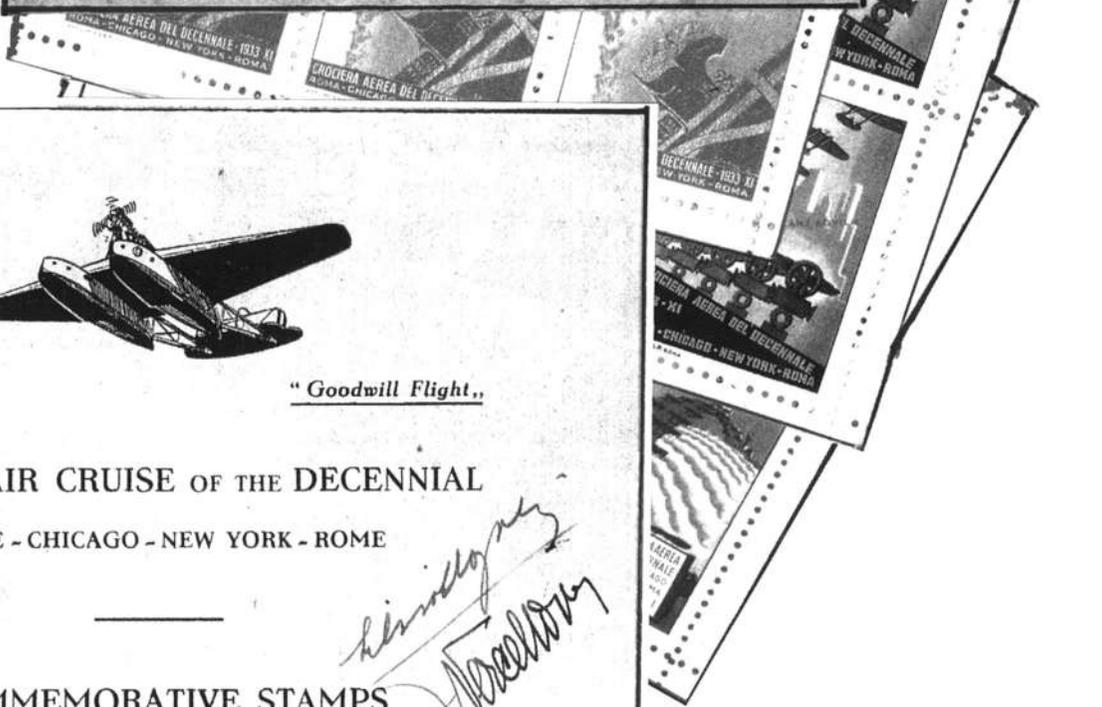
1933 Cinque soggetti facenti parte di un libretto a favore degli orfani degli aviatori. Copertine per l'edizione italiana ed inglese per la vendita negli U.S.A. (10 cents).

- 1) Profilo di Mussolini nella scure di un fascio.
- 2) Ponte aereo tra il Vittoriale ed i grattacieli.

- 3) Idrovolanti in volo "Iterim volant aquile".
- 4) Ponte aereo sull'Atlantico.
- 5) Squadriglie in volo sull'Atlantico. (Ediz. Ministero Aeronautica)
- 6) Vignetta privata: stemma della crociera "Nobis facta est immensi copia mundi" e medaglione di Balbo.



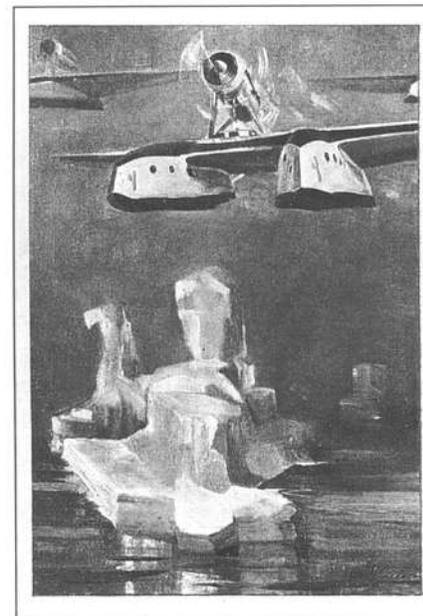
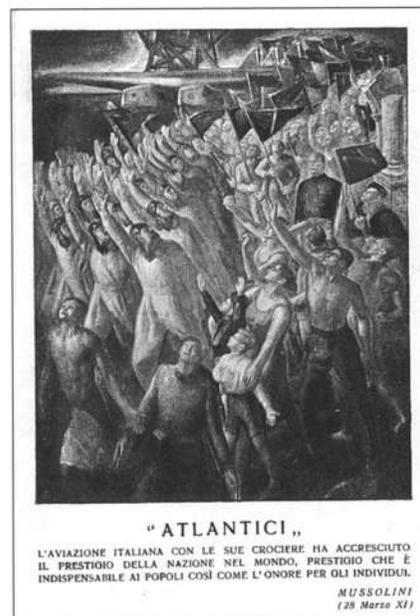
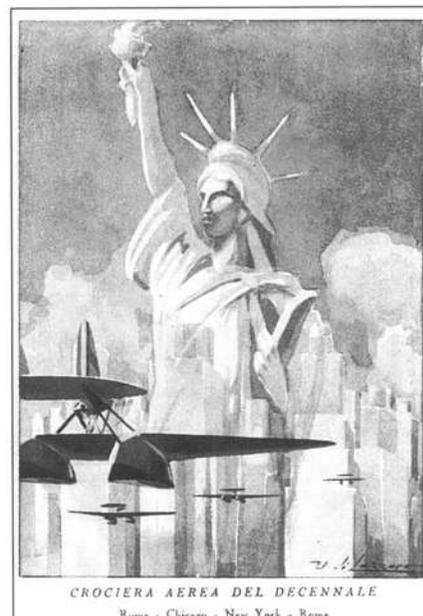
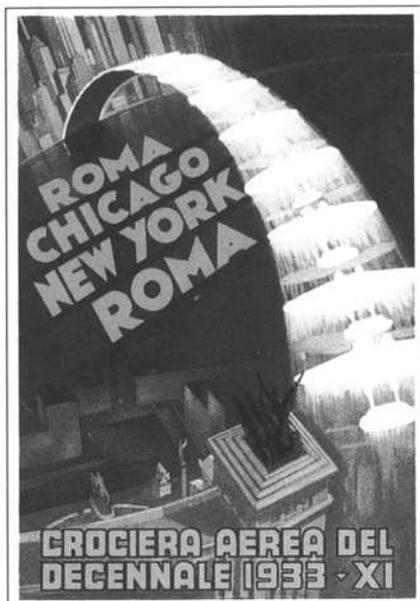
5



Copertine dei libretti di vignette commemorative, edizione per l'Italia e per la vendita negli U.S.A. Le quattro vignette dei libretti e, in alto, vignetta di fattura privata.

• Cartoline d'epoca

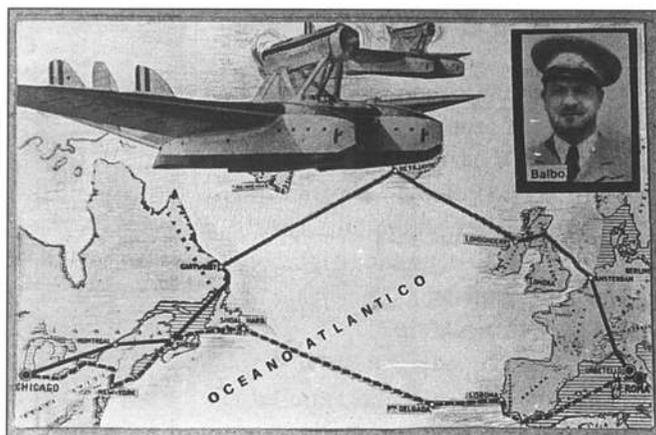
- Tre cartoline a colori riproducenti i manifesti di propaganda dei pittori: Dudovich, Di Lazzaro, Martinati. (Grafiche IGAP Roma-Milano)
- Sei cartoline del pittore Di Lazzaro esaltanti il volo delle squadriglie nei diversi momenti della Crociera. (Omaggio "Lane Marzotto")
- Quattro cartoline dei pittori Di Lazzaro e Martinati esaltanti varie fasi della Crociera. (Grafiche IGAP Roma)
- Cartolina della Oorkonde Aangeboden Door Nederland-Italie, afd Amsterdam. Aan Z. ex. Gen. Balbo
- Dodici cartoline fotografiche color seppia.
- Foto di Balbo e fasi preparatorie della Crociera. (Fotocelere Torino)
- Sedici cartoline fotografiche ed una doppia del volo di andata sino a New York.
- (Ballerini e Fratini - Firenze)
- Quindici cartoline fotografiche più una doppia sul ritorno e festeggiamenti agli "Atlantici". (Ballerini e Fratini)
- Cartoline su fondo azzurro raffiguranti i piloti delle 24 squadriglie più una con Balbo e mappa del volo.
- Una cartolina "Atlantici", epopea dei trasvolatori, da un quadro di A. Carpanetti a ricordo della Crociera. (Copyright by Ist. Propaganda e Arte).



I cartellonisti illustratori delle sei cartoline qui a fianco: Gigi Martinati, Marcello Dudovich, U. Di Lazzaro (Ministero dell'Aeronautica). U. Di Lazzaro (della serie Lane Marzotto). Armando Carpanetti (Atlantici). Ancora U. Di Lazzaro (della serie "Crociera").

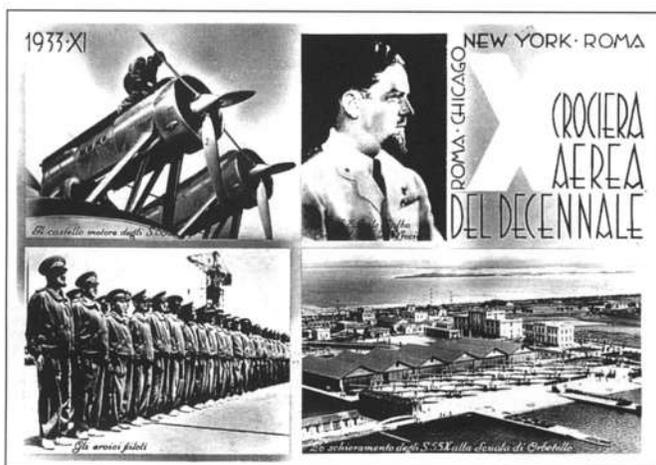
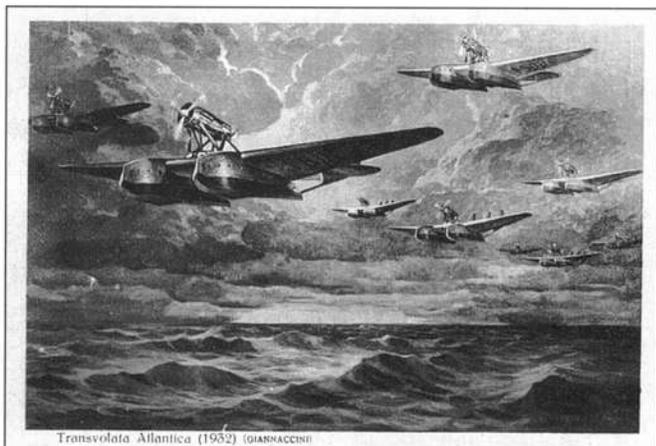


1



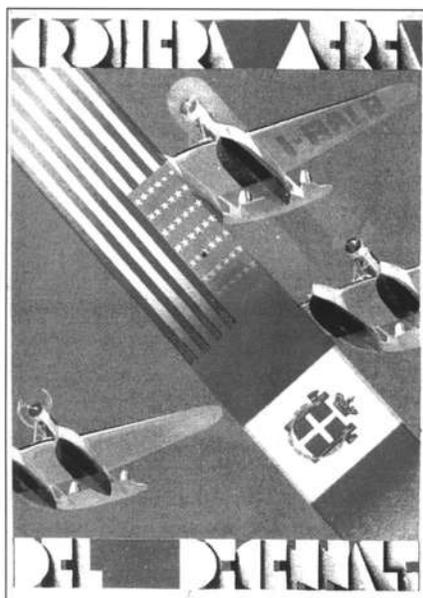
2

4



3

- 1- Una delle 12 cartoline edite in occasione del Decennale dell'Aeronautica.
- 2- Mappa della Crociera ed Italo Balbo, la prima delle cartoline "serie blu" dedicate agli equipaggi della Crociera.
- 3- La numero uno delle 12 cartoline fotografiche color seppia.
- 4- Da un dipinto di Giannaccini, La Trasvolata Atlantica.



• Cartoline pubblicitarie

- Crociera aerea del Decennale. Bandiera italiana e statunitense e tre S.55 in volo. (Lubrificanti Asso Avio)
- "Atlantico". Il berretto degli assi. (Berrettificio Federici, Genova) pag. 136
- "Ali d'Italia". Propaganda aviatoria. (Cioccolato Talmone)
- Binocolo italiano. (Officine Galileo)
- RIV. Cuscineti nella navigazione. (Off. Villar Perosa)



1



2



3

annulli e timbri speciali sugli aerogrammi della crociera



4



5



6

Transatlantische Vlucht van Italiaansche Vliegtuigen 1933

Annulli e timbri italiani,
dell'Olanda e degli U.S.A.

7



8



9



10

- 1) Annullo di transito apposto sul retro di tutta la corrispondenza affluita all'ufficio accentrato di Roma da tutte le località d'Italia e dalle colonie e, quale annullo, sui francobolli della posta colà direttamente consegnata.
- 2) Timbro in gomma (cachet ricordo) apposto sulla parte anteriore di tutta la corrispondenza avviata con la Crociera. Inchiostrazione solitamente in verde, azzurro verdastro, violetto e colore indefinito. Sull'ultima corrispondenza dell'1-7-33, in nero.
- 3) Timbro in gomma, inchiostro in rosso, posto sui 210 aerogrammi di servizio affrancati con il trittico SERVIZIO DI STATO. Tale timbro

è stato usato a titolo di favore su alcune buste normali.

- 4) Annullo di transito o di arrivo apposto dall'ufficio abilitato a tale compito su tutta la posta dei vari dispacci provenienti dagli U.S.A., Canada e Terranova.
- 5) Timbro in gomma, identico a quello posto alla partenza, dal quale è stata tolta la data GIUGNO 1933/XI.
- 6) Annullo di arrivo apposto a Orbetello per le lettere non incluse nel corriere Lido di Roma.
- 7) Timbro delle Poste olandesi apposto sulla corrispondenza del corriere concentrato ad Amster-

dam da affidare ai croceristi per il trasporto a Reykjavik e Chicago. Inchiostro in rosso.

Timbri in gomma usati dalle Poste statunitensi sulla corrispondenza appositamente concentrata da affidare ai croceristi.

- 8) CHICAGO-NEW YORK, per la corrispondenza tra le due città. Inchiostro in nero.
- 9) CHICAGO-ROMA, per gli scali di Chicago, Shediac, Shoal Harbour e Roma. Inchiostro in nero.
- 10) NEW YORK-ROMA, per gli scali di New York, Shediac, Shoal Harbour e Roma. Inchiostro in violetto.

ANNULLI COMMEMORATIVI DELLE CROCIERE E ANNULLI RAFFIGURANTI GLI IDROVOLANTI S.55

1) ORBETELLO 13.11.1960
POSTE ITALIANE
XXX ANN. 1ª CROCIERA AEREA ATLANTICA
ITALIA-BRASILE

2) FIUMICINO AEROP. 14-1-1971
Servizi distaccati
40° ANN. CROCIERA ITALIA-BRASILE

3) ORBETELLO (GR) 1-7-1973
Servizi distaccati
40° ANNIV. CROCIERA NORD ATLANTICA
MOSTRA AEROFILATELICA

4) CERVIA (RA) 12-8-1973
Servizi distaccati
50° ANN. AERONAUTICA MILITARE
MOSTRA AEROFILATELICA

5) VARESE C.P. 22-9-1973
Servizi distaccati
6ª MOSTRA FILATELICA NAZIONALE
TROFEO ROSA D'ORO
GRAN PREMIO DI AEROFILATELICA

6) FIUMICINO AER. (ROMA) 6.10.1973
Servizi distaccati
40° ANN. VOLO ROMA-CHICAGO

7) TORINO C. CORR. 13-10-1973
Servizi distaccati
MANIF. FILAT. TORINO 73

8) FIUMICINO AER. (ROMA) 15-11-1974
Servizi distaccati
CELEBR. VOLO ROMA-S.PAOLO

9) PALERMO C.P. 20-3-76
Servizi distaccati
50° ANN. 1° VOLO GENOVA-ROMA-
NAPOLI-PALERMO
6° CONVEGNO FILAT.
(L'S.55 non è pertinente al volo commemorato
che fu compiuto da un Dornier Wal)

10) ROMA PRATI 16.6.77
Servizi distaccati / "S. Maria"
50° CROCIERA 2 AMERICHE
De Pinedo Del Prete S.55

11) CESENA (FO) 25-6-1977
Servizi distaccati
50° ANN. TRASVOLATA ATLANTICA
"SANTA MARIA"
MOSTRA AEROFILATELICA

12) MILANO C.P. 5-11-1977
Servizi distaccati
50° ANNIV. VOLO DE PINEDO
31° CONVEGNO BORSA FIL. NAZIONALE

13) ORBETELLO (GR) 26-5-1978
Servizi distaccati

50° ANN. CROCIERA
MEDITERRANEO OCCIDENTALE
ORBETELLO-LOS ALCAZARES

14) ORBETELLO (GR) 24-6 -1979
Servizi distaccati
50° ANN. CROCIERA
MEDITERRANEO ORIENTALE
TARANTO-ODESSA-ORBETELLO
MOSTRA AEROFILATELICA

15) ALVITO (FR) 9-8-80
50° CROCIERA AEREA / ITALIA-BRASILE
MOSTRA STORICA

16) ROMA EUR 26-9-1980 / Eurphila '80
MANIFESTAZIONE 50° ANNIVERSARIO
TRASVOLATA ATLANTICA
(La figura dell'idrovolante è errata
trattandosi di un Dornier Wal)

17) ROMA FILATELICO 10-10-1980
Giorno di emissione
50° DELLA TRASVOLATA ATLANTICA

18) ORBETELLO (GR) 17-12-1980
50° ANNIV. CROCIERA
ORBETELLO-RIO DE JANEIRO

19) VIGNA DI VALLE (RM) 16-11-1983
MUSEO STORICO A.M.
50° ANNIVERSARIO DELLA MORTE
DI UMBERTO MADDALENA

20) ORBETELLO (GR) 1-7-1983
Giorno di emissione
50° ANNIV. 2ª TRASVOLATA ATLANTICA

21) VIGNA DI VALLE (RM) 1-7-1983
ORBETELLO-CHICAGO-ROMA
50° CROCIERA AEREA NORD ATLANTICO
1933-1983 1° LUGLIO-12 AGOSTO

22) ORBETELLO (GR) 2-7-1983
50° ANNIV. CROCIERA NORD ATLANTICA

23) CERVIA (RA) 2-7-1983
50° ANNIVERSARIO
CROCIERA NORD ATLANTICA

24) CERVIA-MILANO MARITTIMA
2-10 LUGLIO 1983
50° ANNIV. CROCIERA NORD ATLANTICA

25) SESTO CALENDE (VA) 3-7-1983
SIAI MARCHETTI S.55 X
50° ANNIVERSARIO
CROCIERA AEREA NORD ATLANTICA

26) CTT-HORTA-AÇORES (Portogallo)
8 AGO 83 / 50° ANIVERSARIO
DA ESCALA DAS ESQUADRILHAS
DO MARECHAL / ITALO BALBO

27) BAILE ATHACLIATH
(Irlanda) 28-X-1983
STAMPA '83 / BALBO FLIGHT 1933
(50° dello scalo a Londonderry)

28) GORGONZOLA (MI) 25-11-1983
IX MOSTRA FILATELICA
50° ANNIV. TRASVOLATA NORD ATLANTICA

29) ORBETELLO (GR) 26-5-1988
8ª MOSTRA AEROFILATELICA
60° ANNIV. CROCIERA MEDITERRANEA
ORBETELLO-LOS ALCAZARES

30) ORBETELLO (GR) 25-6-1989
MOSTRA AEROFILATELICA
60° ANNIV. CROCIERA
MEDITERRANEO ORIENTALE
TARANTO-ODESSA-ORBETELLO

31) ORBETELLO (GR) 17-12-1990
60° ANNIV. CROCIERA
ORBETELLO-RIO DE JANEIRO

32) ORBETELLO (GR) 28-6-1990
50° ANNIV. DELLA MORTE
DI ITALO BALBO
X MOSTRA AEROFILATELICA

33) SENIGALLIA (AN) 27-6-1993
VOLO CELEBRATIVO per AEROSENAFIL 93
ROMA-SENIGALLIA

34) SENIGALLIA (AN) 27-6-1993
GIORNATA DELL'AEROFILATELICA
AEROSENAFIL 93

35) ORBETELLO (GR) 1-7-1993
60° ANNIV. CROCIERA NORD ATLANTICA
MOSTRA AEROFILATELICA

36) REYKJAVIK (Islanda) 09-10-1993
UTGAFUDAGUR
(60° anniv. dello scalo della Crociera)

37) CORI (LT) 16-10-1993
60° TRASVOLATA ATLANTICO NORD
commemorazione di
ALESSANDRO MARCHETTI

38) GORGONZOLA (MI) 27-11-1993
XIX MOSTRA FILATELICA
60° ANNIV. CROCIERA NORD-ATLANTICA

39) ORBETELLO (GR) 14-12-1994
CENT. NASCITA DI UMBERTO MADDALENA
TRASVOLATORE ATLANTICO
MOSTRA FILATELICA

40) ORBETELLO (GR) 5-6-1996
1° CENTENARIO NASCITA ITALO BALBO
TRASVOLATORE / ATLANTICO
MOSTRA AEROFILATELICA



1

2

3

4

5



6

7

8

9

10



11

12

13

14

15



16

17

18

19

20



21

22

23

24

25



26

27

28

29

30



31

32

33

34

35



36

37

38

39

40

Annuli di arrivo, transito e partenza dai Paesi di tappa della Crociera.



Ai margini della Crociera possono essere evidenziati anche i timbri delle navi appoggio che la seguirono per mare e che furono posti sulla corrispondenza in partenza dalle navi stesse:

- A) Sigillo di Stato del Comando della nave Alice.
- B) Timbro del Comando Crociera posto sulla nave Alice.
- C) Timbro di franchigia posto dalla nave Alice.

Unitamente ai timbri in figura, fu adoperato anche un timbro lineare "MINISTERO DELL'AERONAUTICA/NAVE ALICE".
Informaz. Fiorenzo Longhi.

Busta in occasione del raduno a New York della flotta italiana in appoggio alla Crociera.



A



B



C

Annuli dei sommergibili e navi al seguito della Crociera.



*Fred Sanders
Room 224
H. P. B.
New York, N. Y.*



1



2



3



4



5



6

CINQUENTENARIO DA TRIUNFAL CHEGADA AO RIO DE JANEIRO DA ESQUADRILHA AEREA SOB O COMANDO DE ITALO BALBO, MARECHAL DO AR DA ITALIA, EM 15 DE JANEIRO DE 1931. BELO HORIZONTE / MG / 15.01.81.

7

timbri in gomma commemorativi per le trasvolate

1) MILANO 1-11-1970
40° ANNIVERSARIO
CROCIERA ITALIA-BRASILE
(Convegno Borsa Filatelica Nazionale)

2) SESTO CALENDE (VA) 3-11-1970
40° ANN. VOLO ITALIA-BRASILE
Volo postale Sesto Calende-Orbetello
effettuato ed interrotto il 9-11-70

3) ORBETELLO 17-12-1970
40° ANNIVERSARIO
DELLA CROCIERA ATLANTICA
ITALIA-BRASILE
17-12-1930 - 17-12-1970

4) RIO DE JANEIRO 15-1-1971
40° ANIVERSARIO DA CHEGADA
DO CRUZEIRO AEREO ITALIA-BRASIL
DO GEN. ITALO BALBO
(Dispaccio straordinario Alitalia)

5) MILANO 5-11-1977
50° ANNIV. VOLO DI DE PINEDO
31° CONVEGNO
BORSA FILATELICA NAZIONALE

6) MONTEVIDEO -/1977
CIRCULO FILATELICO DE MONTEVIDEO
SORIANO 331
50° Aniversario del Raid/ do De Pinedo
y Del Prete / "Los 3 Continentes y la doble/
travesia atlantica"

7) BELO HORIZONTE /MG/ 15.01.81
CINQUENTENARIO DA TRIUNFAL
CHEGADA AO RIO DE JANEIRO
DA ESQUADRILHA AEREA SOB O COMAN-
DO DE ITALO BALBO / MARECHAL DO AR
DA ITALIA EM / 15 DE JANEIRO DE 1931
BELO HORIZONTE / MG / 15.01.81



Francobolli italiani, a parte quelli delle Crociere, raffiguranti gli S.55.

l'idrovolante S.55, le crociere e Balbo nella filatelia

- 1) 1926 Grecia (YV 1/4) 2,3,5,10 dracme.
Frb. per la percezione della tassa aerea
della linea Grecia-Italia.
4 sogg. Idrovolante S.55 in volo
nel cielo greco.
- 2) 1929 Brasile (YV PA 17) 1000 reis.
Serie Pionieri dell'aviazione.
S.55 JAHU nel volo transatlantico.
- 3) 1930 Italia (YV PA 25) L. 7,70.
Soprattassa aerea volo Italia-Brasile.
Sogg. Idrovolanti in volo notturno.
- 4) 1931 Tripolitania (YV 16/20)
cent. 50, 80 - L. 1, 2, 5+2.
Istituto Agricolo Coloniale.
Sogg. S.55 in volo
sulle rovine di Leptis Magna.
- 5) 1932 Italia (YV PA 37/38)
L. 2,25+1 - L. 4,50+1,50.
Aerospesso.
50° della morte di G. Garibaldi.
Sogg. S.55 in volo. Ai lati
i monumenti di Giuseppe ed Anita Garibaldi.
- 6) 1932 Colonie It. (YV 17/18-20/21)
L. 3-5-10+2,50-50.
50° della colonia eritrea. Sogg. S.55 in volo.
- 7) 1932 Italia (YV 307) cent. 15.
Serie Decennale marcia su Roma. Sogg.
S.55 da bombardamento marittimo in volo.
- 8) 1932 Italia (YV PA 39) cent. 50.
Serie Decennale marcia su Roma.
Sogg. S.55 in volo su emblema imperiale.
- 9) 1933 Colonie It. (YV PA 29) L. 50.
Serie Decennale marcia su Roma.
Sogg. S.55 castello motori.
- 10) 1933/34 Italia (YV 40/41) L. 2 - L. 2,50.
Espressi di Posta Aerea. Sogg. S.55 in volo.
- 11) 1933 Italia (YV PA 48/49)
L. 5,25+19,75 - L. 5,25+44,75.
Crociera aerea del Decennale:
il frb. di destra del 19,75
raffigura una allegoria
dell'«Aurora» di Guido Reni
ed un S.55 in volo.
Il 44,75 è una raffigurazione del Colosseo
e grattacieli americani sorvolati da S.55.
- 12) 1933 Italia (YV PA 50) L. 5,25 + 44,75.
Crociera aerea del Decennale.
Stesso soggetto
del corrispondente frb. d'Italia,
con colori mutati e soprastampa in nero
SERVIZIO DI STATO.
- 13) 1933 Egeo (YV PA 28/29)
L. 5,25+19,75 - L. 5,25+44,75.
Crociera aerea del Decennale.
Stessi soggetti dell'emissione d'Italia,
con colori mutati e soprastampa in nero
ISOLE ITALIANE DELL'EGEO.
- 14) 1933 Cirenaica (YV PA 18/19)
L. 19,75 - L. 44,75.
Crociera aerea del Decennale.
Stesso soggetto per i due valori:
Aquila, Leone alato ed S.55 in volo.
- 15) 1933 Tripolitania (YV PA 37/38)
L. 19,75 - L. 44,75.
Crociera aerea del Decennale.
Stesso soggetto per i due valori:
S.55 in volo notturno.
- 16) 1934 Italia (YV PA 65) cent. 75.
Serie Campionati mondiali di calcio.
Sogg. Calciatore ed S.55 in volo.
- 17) 1934 Egeo (YV PA 31) cent.75.
Serie Campionati mondiali di calcio.
Stesso soggetto del frb. d'Italia
con soprastampa
ISOLE ITALIANE DELL'EGEO.
- 18) 1934 Italia (YV 20)
L. 2 espresso di Posta Aerea.
1943 soprastampato PM (Posta Militare).
1943 soprastampato
Deutsche Besetzung-Zara.
1943 soprastampato GNR
(Guardia Naz. Rep.)
- 19) 1936 Italia (YV PA 91) cent. 25.
Serie Bimillenario oraziano.
Sogg. S.55 in volo.
- 20) 1943 Italia (Pertile n.96)
cent. 60 intero postale.
Cartolina di Posta Aerea.
Sogg. Sagoma di un S.55 in volo.
Nel 1944 fu soprastampato
un fascio sullo stemma reale
per la Rep. Soc. Italiana (Pertile 106).
- 21) 1965 Paraguay (YV) Gs 0,20 - Gs 12,45.
Serie Centenario dell'epopea nazionale.
I voli atlantici del maresciallo Balbo.
- 22) 1973 Italia (YV 1128) L. 25.
Serie 50° dell'Aeronautica Militare.
Sogg. Stormi di S.55 in volo.
- 23) 1977 Brasile (YV 1284) 1,30.
50° dei raid di De Barros.
Sogg. L'S.55 "JAHU" in volo.
- 24) 1977 Mauritania (YV 375) 55 Um.
Serie Storia dell'aviazione.
Sogg. Italo Balbo ed idrovolante S. 55.
- 25) 1978 Paraguay (YV) Gs 25.
Foglietto di P.A. Dedicato a Sir Rowland Hill.
Sogg. Sagoma di un S.55
e riproduzione del trittico Volo di ritorno.
- 26) 1978 (?) Paraguay. P.A. G. 36.00 San
Marcos 1° satellite italiano. Danzato de la
Isla Wallops el 15 de dic. 1964.
Sogg. Satellite in orbita.
- 27) 1978 Rwanda (YV 854) 3 F.
Serie Storia dell'aviazione.
Sogg. Italo Balbo e idrovolante S.M. 17.
- 28) 1978 Tchad (YV PA 220) F. 100.
Serie Evoluzione dei trasporti aerei.
Sogg. Italo Balbo e S.55.
- 29) 1979 Paraguay (YV) Gs 25 foglietto.
Dedicato ai voli italiani nel Sud America.
Riproduz. del frb. 7,70,
il 2 lire volo Roma-Buenos Aires,
mappa dei voli di De Pinedo ed S.55.
- 30) 1980 Italia (Pertile n.14)
L. 220 biglietto postale aereo.
50° della trasvolata Italia-Brasile.
Sogg. Rotta della Crociera ed idrovolante.
- 31) 1983 Italia (Pertile 20)
L. 500 biglietto postale aereo.
50° della Crociera Roma-Chicago.
Sogg. Sagoma di due S.55
sul Mediterraneo.
Vignetta Idroscalo di Orbetello.
- 32) 1987 Isole Azzorre (YV) e.74,5.
Serie Le Azzorre nella storia dell'aviazione.
Sogg. Idro S.55 della Crociera atlantica.

ESPOSIZIONE DI POSTA AEREA

IV GIORNATA
FILATELICA
INTERNAZIONALE



R I M I N I
SAN MARINO
18 - 20 LUGLIO



CROCIERA ITALIA - AMERICA

L. 300

XX ANNIVERSARIO B.F.N.
MILANO 1943 - 1963



CONVEGNO COMMERCIALE B.F.N.
MILANO 3 - 4 - 5 NOVEMBRE 1963



Foglietti italiani e stranieri
editi in occasione
di commemorazioni ed anniversari
della Crociera.
Altri foglietti sono riprodotti
nelle pagine riferentesi
agli specifici servizi postali.



vignette e foglietti di propaganda e commemorativi

AERO ESPRESSO ITALIANA

1926 Vignetta. Sogg. Bandiera al vento e idrovolanti in volo sul mare.

Leggenda: A.E.I. Linea Aerea del Levante - passeggeri, posta, merci / per la Turchia e la Grecia, USATE POSTA AEREA.

1927 De Pinedo, Crociera delle due Americhe.

Tre vignette:

- 1) Riproduzione del timbro Santa Maria con Madonna
- 2) Tracciato del volo Italia-Brasile
- 3) Mappa atlantica dei tre continenti.

1929 Crociera del Mediterraneo Orientale.

Tre vignette:

- 1) S.55 in volo sul Partenone di Atene
- 2) S.55 sulla basilica S. Sofia di Istanbul
- 3) S.55 sul Cremlino.

Ediz. Ministero dell'Aeronautica, Roma.

1930 Crociera atlantica Italia-Brasile.

Due vignette:

aquile stilizzate in volo sull'oceano (stesso disegno delle cartoline di propaganda).

Ediz. Ministero dell'Aeronautica, Roma.

1931 Crociera atlantica Italia-Brasile.

Vignette:

- 1) sogg.: S.55 in volo sulla rotta atlantica.
 - 4) sogg.: stemmi delle quattro squadriglie.
 - 14) sogg.: equipaggi e rotta della Crociera.
- Sul verso vi è il numero dell'apparecchio ed i nomi degli equipaggi.

Edizioni private.

1932 Sesto Calende PORTO DI CIELO 4-IX-32-X.

Vignetta per l'inaugurazione della campana Santa Maria.

Stesso soggetto per l'analoga cartolina.

Ediz. privata.

1933 Crociera del Decennale.

Vignette:

quattro soggetti raccolti in un libretto.

- 1) Profilo di Mussolini nella scure di un fascio
- 2) Ponte aereo tra Vittoriale e grattacieli
- 3) Idrovolanti in volo "Iterim volant aquile"
- 4) Ponte aereo sull'Atlantico.

Altra vignetta extra libretto:

squadriglie in volo.

Ediz. Ministero dell'Aeronautica, Roma.

1933 Crociera del Decennale.

Vignetta: stemma della Crociera e medaglione di Balbo. Ediz. privata.

1947 Esposizione di Posta Aerea. Foglietto. In occasione della IV giornata filatelica internazionale di Rimini. Ripr. dei frb. Crociera 1933. Ediz. privata.

1963 30° Anniv. Crociera Roma-Chicago. Foglietto del Convegno Commerciale del XX anniv. BNF.

Riproduz. del trittico SERVIZIO DI STATO. Ediz. Borsa Filatelica Nazionale.

1970 40° Anniv. Crociera Italia-Brasile.

Foglietto del 24° Convegno Commerc. BNF. Riproduz. del frb. da 7,70, una vignetta con S.55 ed una con rotta della Crociera. Ediz. Borsa Filatelica Nazionale.

1973 XIX Mostra filatelica, Senigallia.

Vignetta commemorativa del primo volo, del 50° dell'A. M. e della Crociera Roma-Chicago. Ediz. privata.

1973 40° Anniv. Crociera Nord-atlantica.

Foglietto riproducente il trittico da L. 50 I-BALB. Ediz. Circolo Crociere Atlantiche, Orbetello.

1973 40° Anniv. Crociera Nord-atlantica.

Foglietto riproducente i due trittici, l'annullo e il cachet ricordo della Crociera. Edizione privata, Milano.

1973 Omaggio ai cinquant'anni della Aeronautica Militare.

Foglietto di 6 vignette riproducenti velivoli militari d'epoca e tra essi un S.55. Ediz. Museo Aer. Caproni di Taliedo, Roma.

1977 50° Anniv. del volo di De Pinedo.

Foglietto. Sullo sfondo: idrovolante sulla rotta dall'Europa alle Americhe. Quattro vignette di due soggetti:

- 1) De Pinedo (in borghese) davanti al castello motore
- 2) Il Santa Maria in volo.

Ediz. ECIR, Roma.

1977 50° Anniv. del volo di De Pinedo. Foglietto come il precedente, con De Pinedo in divisa militare. Ediz. ECIR, Roma.

1977 50° Anniv. del volo di De Pinedo nelle due Americhe.

Foglietto di quattro vignette, due soggetti: il Santa Maria in volo sull'Atlantico. Ediz. ECIR, Roma.

1980 50° Anniv. Crociera Italia-Brasile.

Foglietto. Sullo sfondo squadriglie in volo sull'Atlantico. Quattro vignette di cui due con S.55 in volo e due con moderni aerei di linea. Ediz. ECIR, Roma.

1980 50° Anniv. Crociera Italia-Brasile.

Foglietto di quattro vignette riproducenti al naturale il frb. da L. 7,70. Ediz. Eurphila '80.

1983 60° Fondazione dell'Aeronautica Militare.

Foglietto di 4 vignette con aerei dell'epoca ed un S.55. Ediz. Circ. Fil. Cervia.

1983 50° Anniv. Crociera del Decennale.

Foglietto. Sullo sfondo di cielo, la rotta della doppia trasvolata.

Due vignette: un S.55 in volo ed un SIAI SF 2060 C in evoluzione. Ediz. ANFE, Milano.

1993 60° Anniv. Crociera del Decennale.

Carta telefonica. Sogg. Rotta della Crociera ed aerei in volo. Ediz. Circolo Filatelico Orbetello.

1993 60° Anniv. Crociera del Decennale.

Islanda. Foglietto. Riproduzione dei tre francobolli soprastampati "HOPFLUG ITALIA / 1933".

l'ultimo commemorativo della Crociera



A stampa inoltrata di questo libro, le Poste italiane, in occasione della "Milanofil 1997", hanno posto in vendita un foglietto di quattro valori dedicato alla Esposizione Mondiale di Filatelia "ITALIA '98".

Uno dei soggetti è stato dedicato all'aerofilatelia ed illustra un annullo usato a Bologna nel 1910 in un esperimento d'aviazione, una cartolina affrancata con il primo francobollo di Posta Aerea del 1917 ed un "brutto" frammento di aerogramma con il trittico della Crociera del Decennale.

bibliografia dell'autore

LE CROCIERE AEREE ITALIANE
Filatelia Italiana, 1965

L' S.55 NELLA FILATELIA
Filatelia Italiana, 1966

IL MISTERO DEL 7.70
Filatelia Italiana, 1966

**I VIAGGI "VIA MARE"
DI UN AEROGRAMMA**
Filatelia Italiana, 1966

**CROCIERA DEL DECENNALE:
ANCORA QUALCOSA DA DIRE**
Filatelia Italiana, 1967

**LE OFFICIAL EVENT COVERS
DELLA CROCIERA BALBO**
Filatelia Italiana, 1967

**ENCICLOPEDIA DEL FRANCOBOLLO:
LE TRASVOLATE**
SADEA-Sansoni, 1969

**CROCIERA DEL DECENNALE:
UN MISTERO ANCORA INSOLUTO**
Bollettino Filatelico d'Italia, 1972

LA TAPPA DI CARTWRIGHT
Corriere Filatelico, 1978

LA CURIOSA STORIA DEL 7.70
Corriere Filatelico, 1980

**LUFTFAHRT-JUBILAEN IN ITALIEN
DIE IRRFAHRT EINES FLUGPOSTBRIEFES**
Numero Unico LUPO Wien '88, 1988

**SHOAL HARBOUR 8-8-1933 ORE 3, MATTINO
I VIAGGI "TERRA, MARE, CIELO"
DI UNA LETTERA PER GLI U.S.A.
I SERVIZI POSTALI DELLA CROCIERA
PIO XI SOSTITUITO DI
VITTORIO EMANUELE III**
Catalogo Saronno '88, 1988

**TANTE SCARTOFFIE, TIMBRI E RICEVUTE
PER DELLE BUSTE VUOTE**
Numero Unico Livorno '89, 1989

**RADIOGRAFIA DI UN DISPACCIO
DELLA CROCIERA DEL DECENNALE**
Tribuna del Collezionista, 1993

UN IDROVOLANTE: TRE ANNIVERSARI
Numero Unico Aerosenafil '93,
Senigallia, 1993



**Francobolli stranieri
dedicati a Italo Balbo
ed all'S.55.**
Tra questi un S.66 del Bhutan.

bibliografia filatelica

I FRANCOBOLLI DELLO STATO ITALIANO
Ist. Poligrafico dello Stato, 1959

CATALOGO STORICO DESCRITTIVO
DELLA POSTA AEREA
Luciano Sorgoni - Riv. Fil. d'Italia, 1959

ALBUM DELLE TRASVOLATE
Bolaffi - Edizioni SCOT, 1965

ENCICLOPEDIA DEL FRANCOBOLLO:
LE TRASVOLATE
SADEA-Sansoni, 1969

CATALOGO DI POSTA AEREA ITALIANA
Giorgio Landmans - Landmans Editore,
1971

AEROFILATELIA ITALIANA / Catalogo
Corsari-De Simoni
Rivista Aeronautica, 1972

CATALOGO ITALIANO DI POSTA AEREA
Cherubini-Taragni - Orlandini Edit., 1974

ENCICLOPEDIA
DEI FRANCOBOLLI DEL REGNO
E DELLE TRASVOLATE ITALIANE
Bolaffi - Edizioni SCOT, 1976

FILATELIA E STORIA
Enzo Calabrese - Tribuna del Collezionista,
1983

LA CROCIERA NORD-ATLANTICA
Carlo S. Cerutti - Il foglio, 1983

NEWFOUNDLAND AIR MAILS 1919-1939
American Air Mail Society, 1984

DALLA TERRA ALLA LUNA
Catalogo Bolaffi - Ediz. SCOT, 1987

THE AIRPOST OF GREECE 1912-1991
M.A. Goddard - Philathens Ltd, Middx, 1992

articolistica

LA CROISIÈRE TRANSATLANTIQUE
DE L'ESCADRE DU MARECHAL BALBO
Elie Cozac - Soc. Aérophil. Belge, 1970

TERRANOVA: L'ANNESSIONE AL CANADA
Antonio Bertolaja - Il Collezionista, 1980

LA CROCIERA AEREA ITALIA-BRASILE
Carlo S. Cerutti-Ernani Romagnoli - F&N,
1980

50° ANNIVERSARIO
DELLA 1ª CROCIERA TRANSATLANTICA
F.A. Richini - (?), 1980

A CINQUANT'ANNI
DALLA CROCIERA ATLANTICA
Cateno Nisi - Tribuna del Collezionista, 1980

IL 7,70 HA 50 ANNI
Fernando Corsari - Il Collezionista, 1980

S.55 IN VOLO L. 7.70 A TERRA
Carlo S. Cerutti - Cronaca Filatelica, 1980

CINQUANTENARIO
DELLA TRASVOLATA ATLANTICA
Umberto D'Arrò - Il Collezionista, 1983

SULLE ALI DELLA GLORIA
Fernando Corsari - Il Francobollo, 1983

D'ANNUNZIO E DINTORNI
Enzo Calabrese - Tribuna del Collezionista,
1985

THE BALBO NORTH AMERICAN FLIGHT
Robert E.Lana - The Airpost Journal, 1985

IL TRITTICO DEL SINDACO
È FUORI DEL COMUNE...
Carlo S. Cerutti - Cronaca Filatelica, 1987

LA COLLEZIONE "ATLANTICA"
Bolaffi - Inserto / Il Collezionista, 1987

LA CROCIERA TRANSATLANTICA
DEL "SANTA MARIA"
Romano Bini - AIDA Flash, 1987

LA CROCIERA AEREA
DEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE
Alfredo Bessone - Corriere Filatelico, 1987

PER DE PINEDO LA POSTA ERA JELLATA
Carlo S. Cerutti - Cronaca Filatelica, 1988

HANNO VOLATO SULLA TENDA ROSSA
Paolo Pellegrini - Il Collezionista, 1988

60° ANNIVERSARIO DELLA CROCIERA
ORBETELLO-LOS ALCAZARES-ORBETELLO
Biagio Andreuccetti
Tribuna del Collezionista, 1988

LA SPEDIZIONE ARTICA
DEL DIRIGIBILE "ITALIA"
Romano Bini - AIDA Flash, 1988

I FRANCOBOLLI COLONIALI
DELLA CROCIERA NORD-ATLANTICA
Enzo Calabrese - Tribuna del Collezionista,
1988

LA CROCIERA NORD-ATLANTICA
E GLI AEROGRAMMI DI GERMANIA
Enzo Calabrese - Tribuna del Collezionista,
1989

ITALIA-BRASILE:
LA PRIMA TRAVERSATA ATLANTICA
IN FORMAZIONE
Fernando Corsari - Il Collezionista, 1990

LA CROCIERA NORD ATLANTICA
VISTA DAL MARE
Carlo S. Cerutti - Memorie AISFN, 1990

IL TRICOLORE VOLA SULL'OCEANO
Fernando Corsari - Il Collezionista, 1993

C'ERA UNA VOLTA QUARTESANA BALBO
Enzo Calabrese - Tribuna del Collezionista,
1993

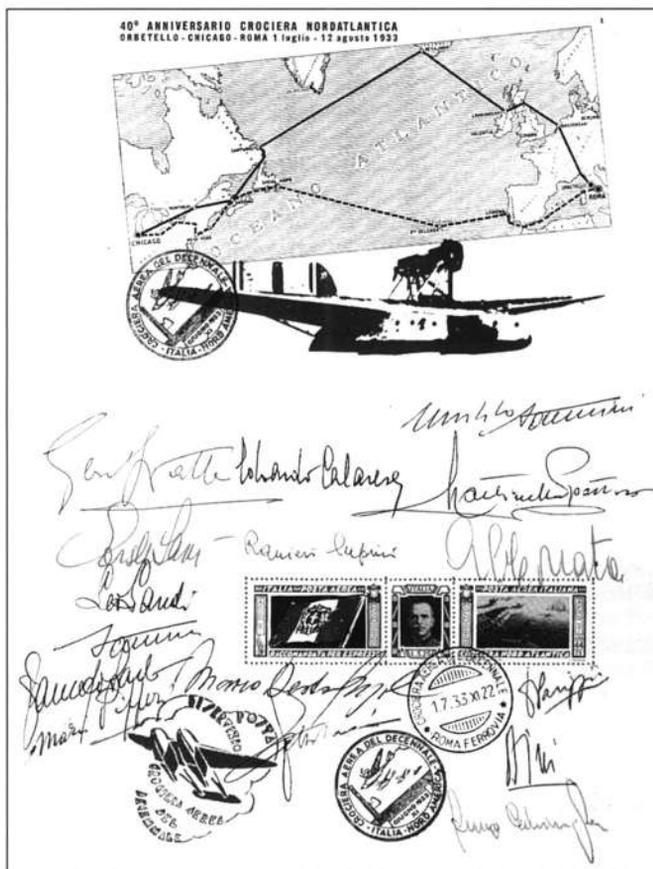
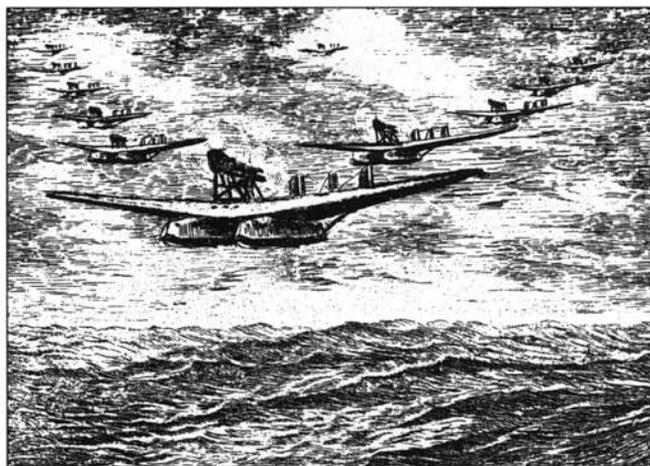
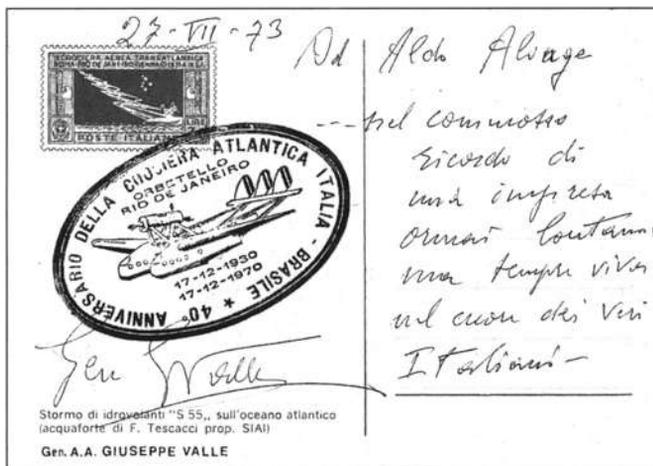
TRITTICI
Piero Damilano - Il Collezionista, 1993

LA CROCIERA
DEL MEDITERRANEO ORIENTALE
Carlo S. Cerutti - Cronaca Filatelica, 1993

LA CROCIERA DEL DECENNALE
Romano Bini - AIDA Flash, 1993/94/95/96

DA ORBETELLO A ROMA
PASSANDO DA NEW YORK
Carlo S. Cerutti - Cronaca Filatelica, 1994

CARTOLINE: L'S.55
un protagonista della storia aeronautica.
Alberto Grampa
Rivista Aeronautica, maggio-giugno 1994



In alto.
Cartolina commemorativa per il 40° della Crociera Italia-Brasile. Dedicata del gen. Giuseppe Valle all'autore.

Nel 40° della Crociera del Decennale. Cartolina autografata dal gen. Umberto Nannini. Su progetto dell'autore, edite da Giangiaco Orlandini, sono dodici soggetti dedicati alla Crociera ed alla storia postale inerente.

1983 Cartolina da Orbetello al raduno degli Atlantici per il 50° anniversario della Crociera del Decennale. Autografi: Michele Palmiotti, Secondo Revetria, Luigi Questa, Ercole Savi, Vincenzo Biani, Francesco Sarlo, Alessandro Vercelloni, Renato Abbiata, Umberto Fiori e Paolo Balbo.

1973 Cartoncino con gli autografi dei soci A.T.A. (Assoc. Trasvolatori Atlantici) partecipanti ad un raduno a Milano.

indice dei nomi le note biografiche sono indicate in neretto

- Abbiata Renato 36-46-52-**87**-109-110-119-157-202-219
 Accardo Ferdinando 52-**87**-98
 Agnati Giorgio 25-**87**
 Agnesi Alfredo 25-36-**86-87**-119
 Aini Giuseppe 52-**87**-98
 Alberi Ettore 14-52-**87**-94
 Alcock e Brown **122**-123-143
 Albrech F. 133
 Alegi Gregory 13-44-60-63-65-66-78-81-**122**
 Aliboni Gino 25-**87**-115
 Alonge Goffredo 25-**87**
 Altomare Antonio 70-**87**-127
 Ambrosini Angelo 14-**122**
 Ambrosino Magaldo 35-36-37-40-**88**
 Andreuccetti Biagio 78-218
 Anelli Gino 37-**88**
 Antonante Domenico 52-**88**-90
 Apostolo Giorgio 66-77-**122**
 Aramu Mario 52-**88**-114-119
 Arcangeli Dino 52-**88**-110
 Arcidiacono Domenico 30-78-**122**
 Ardisson Filiberto 25-**88**-113
 Arena Nino 80
 Argenta Guido 54-55-78-**122**
 Argenton 70
 Armani Armando 21-22-28-**122**
 Assolant Jean 45-**122**-128-129
- Bacula Adriano 25-44-45-120-**122**-126-162
 Badoglio Pietro 112
 Baistrocchi Ettore 81
 Baistrocchi Ugo 36-39-40-**86-88**-157
 Balbo Italo 14-15-18-19-20-21-22-24-26-28-29-32-34-36-37-38-39-40-42-45-46-50-52-53-54-55-56-58-59-60-61-62-63-65-66-67-68-71-77-78-79-80-**88**-89-90-91-93-95-99-100-101-111-117-118-119-123-124-126-127-128-129-131-132-136-147-148-153-154-155-156-158-160-165-167-168-174-175-177-185-186-188-190-191-193-194-195-197-198-201-202-205-207-211-213 214-216-217
 Balbo Lino Arcangelo 19-40-55-65-119-120-**122**-155-202
 Balbo Paolo 219
 Baldini Mario 25-35-36-47-51-52-**88-89**-102-112-117
 Balestri Edmondo 52-**89**-94
 Balestrieri 41-**122**
 Ballerini - Frattini 207
 Baracca Francesco 40-**122**
 Baranoff P. 25-**122**
 Barbicinti Danilo 19-25-28-36-39-40-**84-86-89**-109-119-157
 Barillaro Achille 21-**89**
 Barino Fiorenzo 19-37-**89**
 Bartolini Pietro 52-**89**-110
 Bartolucci Filippo 55-56-**91**-119
 Battioli Italo 67
 Battioli - Selerandi 16-66-**122**
 Bayer Sam **122**-156-157-158-176-177-178-184-193-199-200-201-203
 Bellonte Maurice 45-**122**
 Beltrame Achille 41-56
 Beltramo Ernesto 52-**91**-116
 Beraldi Salvatore 36-**91**-118
 Berardi Federico 13-**122**
- Berendt John 67
 Berliner Don 81
 Bernazzani Cesare 36-52-**91**-116
 Berti Giuseppe 36-49-50-52-53-54-65-90-**91**-119
 Bertolaja Antonio **122**-170-192-218
 Bertoldi Silvio 81
 Bessone Alfredo 218
 Bianchi Bruno 36-**91**
 Bianchi R. 18-**122**
 Biani Vincenzo 15-52-**91**-114-119-178-179-180-185-186-202-219
 Bignozzi G. - Gentilli R. 72-77-**123**
 Bini Romano 218
 Biondi Luigi 34-36-**91**
 Bisati Alessandro 19-**123**
 Biseo Attilio 21-25-28-36-46-52-53-79-90-**91-92**-95-97-101-108-111-115-130-174-192
 Boer Luigi 25-36-39-40-84-**86-92**-115-119-157
 Bogni Luigi **123**-142-148-149-150-158
 Boyer Giovanni 11
 Bolaffi Giulio **123**-138-170-198-218
 Bologna Luigi 72-**123**
 Bonaccini Cesare 52-**92**-114
 Bonifacio Dante 25-**92**
 Bonino Guido 25-36-46-52-**92**-94-118
 Bonomi Ruggero 20-23-25-61-**88-92**-99
 Bonzi Leonardo 122
 Borcescu 44-45-**123**-162
 Borges Larres 45-**123**-124
 Borghetti Bruno 52-55-**92**-94-101-202
 Borghetti Mario 55-**123**
 Borra Attilio Silvio 14-**123**
 Bossi Bruno 70-**123**
 Boveri Aldo 52-**93**-114
 Braccini 54-**123**-128
 Braga Newton 15-45-**123**-125
 Briganti Alberto 14-15-23-25-27-28-61-63-77-**92-93**
 Briganti Franco 27-63
 Brown Whitten Artur 45-**123**
 Brunelli Claudio 65-119-**123**
 Brunetta Agostino 32-**123**
 Brusa Manlio 68-69-**123**
 Bucciantte Giuseppe 79
 Buscaglia C.E. 101
- Cadringer Remo 52-**93**-110-119
 Cagna Stefano 19-21-22-24-34-36-46-49-50-52-53-54-61-62-79-90-91-**93**-95-103-105-111-117-118-119-128-129-148-149-150-202
 Calabrese Enzo 81-**123**-177-218
 Calarese Edoardo 56-**93**-119
 Calò Carducci Jacopo 15-34-36-46-52-62-**95**-103-107-111-116-119-138-156-158-202
 Campanelli Egidio 56-**95**
 Campanelli Ernesto 14-16-25-36-56-**95**-118-157-158-163
 Cannistracci Letterio 25-36-46-52-**95**-107-111-116
 Capè Luigi 72-73-75-85-120-**123**-124-132
 Caporilli Memmo 77-**124**
 Cappannini Gino 36-38-49-50-52-53-54-65-90-**95**-97-118-119
 Cappelli Baiocco M. 79
 Caproni Gianni 124
 Caproni Maria Fede Armani 4-33-35-45-62-78-**124**
- Carascon Giovanni 36-**95**-119
 Caretti Enrico 65-119-**124**
 Carmelli Mario 81
 Carrà Cesare 19-25-31-42-**95**-108
 Carrieri Raffaele 80
 Carpanetti A. 207
 Casagrande Eugenio 10-67-120-**124**-125-127-131-133
 Cattaneo Giustino 50-85-**124**
 Cavara Otello 14-77-**124**
 Ceccoli Fausto 22-36-42-43-62-**86-95**-105-157
 Ceccotti Giuseppe 50-52-**96**-98-119
 Ceretti Enrico 119-**124**
 Cerruti Vittorio **124**-155
 Cerutti Carlo S. **124**-178-196-197-218
 Cesaretti Luigi 25-**96**
 Challe Leon 45-123-**124**
 Cherubini - Taragni 218
 Chiamonti Francesco 52-**96**-110-119
 Chiodi Cesare (Antonio?) 52-**96**-116-119
 Chioma - Marchetti 80
 Cinquini Vasco 15-**124**-125
 Cipollini Carlo 52-**96**-98
 Cobiachi Mario **124**
 Cocchia Enzo 25-**96**
 Codognotto Giuseppe 64-**124**
 Coggi Iginio 80
 Collalti Renato 15-25-**96**-108
 Colliva Giuliano 79
 Conflienti Raffaele 9-72-73-**124**
 Conforti Mario 21-73-**96**
 Conti Luigi 16-**124**
 Contoli Adolfo 25-**96**
 Coppola 109
 Corda Eletrio 77-**125**
 Cordone 43-**125**
 Corrado Corradino 25-**96**
 Corsari - De Simoni 218
 Corsari Ferdinando 45-62-78-**125**-153-218
 Corsini Mario 52-**97**
 Costes Dieudonne 45-122-**125**
 Cozac Elie 218
 Craveri Mario **125**
 Cremaschi Luigi 52-**97**-114
 Crosio Tullio 40-54-89-124-**125**-126-128-131-150
 Crugnola Adolfo 19-**125**
 Cubeddu Giovanni 52-94-**97**-119
 Cudugnetto Bruno 21-25-**97**
 Cunha Arthur 15-**125**
 Cupini Ranieri 25-50-52-60-63-65-77-90-**97**-117-119-178-202
 Cuturi Arturo 52-**97**-116
- Dabry Jean 45-127
 Dal Mistro Achille 138-**125**
 Damilano Piero 218
 Damonte Giuseppe 22-36-42-**97**-105-157
 D'Amora Pasquale 52-**97**-102
 D'Amuri Vincenzo 52-**97**-110
 D'Annunzio Gabriele 18-93-124-**125**-128-130
 D'Arrò Umberto 218
 D'Auria Giovanni 25-96-**97**
 D'Avanzo Giuseppe 11-13-77-80-**125**
 Davies Ron E. G. **125**
 De Barros Joao Riberio 15-17-45-66-67-120-124-**125**-130-141-214
 De Beires 127

De Bernardi Mario 125-134
 De Castilho 127
 De Cristoferi 43-125
 De Donno Francesco 52-97-106
 Degli Innocenti 16-125
 Delecenko 46-125
 Dell'Aquila Aligi 79
 Della Bona Luigi 25-97
 Delle Piane Mario 52-97-116
 De Lorenzo Giovanni 67
 Del Ponte Epifanio 25-97-113
 Del Prete Alberto 23-25-74-99-104-126-133
 Del Prete Carlo 16-17-18-30-74-97-99-120-125-129-142-146
 De Pinedo Francesco 12-16-17-18-19-20-21-24-25-26-28-31-45-71-74-77-79-87-92-95-99-103-105-117-124-125-126-130-133-141-142-143-144-145-146-211-213-214-216
 Destro Bisol Mario 50-52-63-64-78-98-99
 De Vecchi di Val Cismon C. M. 69-126-168
 De Wittembersky Ivo 52-99-116
 Diena Enzo 204
 Di Lazzaro U. 126-151-207
 Di Robilant Edmondo 25-126
 Docimo Domenico 21-25-99
 Donadelli Renato 25-36-40-41-86-96-99
 Donati Renato 95
 D'Orso Luigi 25-100
 Draghelli Emilio 25-36-86-100
 Dudovich Marcello 126-207
 Dufriche Carlos 77
 Duran 127-132
 Duvolle 127

 Earhart Amelia 45-78-126
 Elder Ruth 128
 Emiliani Luigi 126-160
 Endresz Georges 126
 Estero Emilio 56-100
 Evangelisti Giorgio 77-126

 Fabbrini Remo 52-100-102
 Facchini Renato 70-126
 Falaschi Gino 43-126
 Falcinelli Bruno 54-126-128
 Falessi Cesare 25-50-53-77-88-126
 Fanciulli Giuseppe 79
 Fanti Goffredo 126-160
 Farina Paolo 80
 Farman H. e E. 72-126
 Fedeli 43-126
 Ferrante Ovidio 27-66-77-78-126
 Ferrari Giulio 66-126
 Ferrari - Treccia 79
 Ferrarin Arturo 74-95-97-125-126-129-133
 Ferrazza Delio 37-100
 Ferri 70-126
 Festari Ernesto 69-126
 Fili Severio 69-126
 Filippini Florido 52-98-100
 Fiori Umberto 28-52-71-100-106-119-219
 Fisicaro Sebastiano 28-52-94-100
 Fizmaurice 128
 Flores Jackson Jr. 41-78-126
 Florio Cino 24-65-119-126
 Florio Emanuella Balbo 65
 Fois Luigi 36-39-40-100-119
 Fontana Santo 37-101
 Fornatto 40-127
 Frabetti Marcello 52-101-106
 Frailich Ottavio 52-65-94-101-119
 Francioli Francesco 36-39-101-119
 Franco Ramon 104-127-132

 Freddi Luigi 40-127
 Frusciantone Elio 52-101-114
 Fusco Enrico 25-101

 Gabardi - Brocchi 43
 Gabrielli Giuseppe 33-34-42-43-77-85-120-127
 Gadda Erminio 36-95-101
 Gago Coutinho Carlos 45-125-127-132
 Galletti 30-127
 Gallo Angelo 70-127
 Gallo Luigi 14-28-36-46-52-95-101-110-129-157
 Gamma 43-127
 Gardenghi Pio 55-101
 Garelli Giancarlo 11-15-77-127
 Garelli Mario 10-11-19-127
 Gasparri Ostilio 36-101
 Gasperini Ferrer 52-101-102
 Gatty Harold 45-127
 Gentili Roberto 66-72-78-123-127
 Genua Angelo 21-101
 Gheddafi (Muammar el) 89
 Ghidella Vittorio 37-101
 Giacomino Guglielmo 25-101
 Gilardi Giuseppe 25-101
 Gimié Léon 45-127
 Giordano Gennaro 25-52-64-70-103-106-119-127-174
 Giorgelli Carlo 36-103
 Giovannetti Eugenio 79
 Girotto Amedeo 36-103
 Gisa Italo 81
 Giulini Davide 36-52-90-103-118
 Gor (Savelli?) 50
 Goria E. 145
 Gouveia Manuel 45-127
 Govoni Marcheselli 79
 Grampa Alberto 49-78-127-218
 Grandi Dino 127-178
 Gravina Manfredo 72-127
 Grazzini Giuseppe 81
 Gregori Ubaldo 36-103
 Grieco Giuseppe 81
 Guarnieri Umberto 73-127
 Guasconi Guascone 50-103
 Guasti Timina Caproni 124
 Gueli, D'Amico, Rovere 65-78-127
 Guerri Giordano Bruno 80-81-88-127
 Guidoni Alessandro 40-62-100-128
 Guizzoni 19-31-128

 Hack F. 133
 Haldeman W. George 45-128
 Hargreaves Matt 77-128
 Hawker e Grieve 128-143
 Hegembergen Albert Francis 45-128
 Hunnefeld Von 128

 Inglesias Brage Francisco 45-128
 Ignaccolo Giovanni 25-103
 Ilari Eraldo 25-34-103
 Imbastari Ercole 36-39-40-84-103-109-157-158
 Infante Mario 19-128-175
 Intaglietta Michele 40-128
 Invernizzi Gabriele 80

 Jannello Guido 72-128
 Jaria Demetrio 52-102-103-119
 Jmenez Ignacio Martin 45-128

 Kaplan R.W. Buzz 66-67-128
 Kingford Smith 132
 Klinger Luigi 52-104-110
 Klinger Umberto 12-19-128

 Köhl Hermann 45-128
 Koukin 46-128

 La Banca Arturo 37-56-104-119
 Lamponi Maurizio 80
 Lana E. Robert 218
 Landi Leo 53-104
 Landmas Giorgio 218
 Le Brix 125
 Léfèvre Renè 45-122-128-129
 Leone Ernesto 52-94-104
 Leone Leonello 28-36-38-46-52-102-104
 Leone Leonello Jr. 38
 Leproni Enrico 78-128
 Lettini Pietro 52-94-104
 Liotta Aurelio 25-104
 Lippi Antonio 52-98-104-113
 Lissonesi Ugo 128-156
 Lo Bianco Vittorio 128-165-186-196-197-203
 Locatelli Antonio 54-123-125-126-128
 Lombardi Francis 38-95-103-128-129
 Longhi Fiorenzo 210
 Longo Balilla 55-129
 Longo Ulisse 34-36-46-52-55-58-91-99-104-111-116-118-127
 Longoni Attilio 79
 Lotti Armand 45-122-128-129
 Lualdi Maner 122
 Lucchini Carlo 10-20-57-129

 Macchia Giulio 14-129
 Macciotta 19-31-129
 Maddalena Umberto 12-13-21-22-23-25-31-34-35-36-37-38-42-43-44-50-62-69-72-73-74-77-86-87-91-93-95-96-97-99-103-105-119-127-128-129-131-149-150-157-211
 Maestri 25-105
 Maitland 128
 Maggi C.M. 129-198
 Magini Aldo 36-129
 Magni famiglia 2
 Magyar 126
 Majarcos P. 30-129
 Malaparte - Falqui 79
 Maltese 64-129
 Manara Iginio 52-105-114
 Mancinelli Francesco 37-56-105-119
 Mancini Francesco 36-105
 Mancuso Franco 6-80
 Mansani Rolando 52-105-106
 Marchetti Alessandro 4-6-9-10-11-14-33-34-43-47-50-53-66-67-73-75-76-85-111-121-123-127-129-133-211
 Marescalchi Luigi 56-105
 Marianetti Giuseppe 25-105
 Marini Giuseppe 25-36-91-105-118-119
 Marini Luigi 28-51-52-102-107-119
 Marrama Goffredo 52-90-107-192
 Martelli Castoldi (vedi Sabato) 132-196
 Martinati Gigi 129-207
 Martinelli Spartaco 52-98-107-119
 Marzano Giovanni 22-129
 Marzari Ferruccio 97
 Mascioli Tito 36-52-107-116
 Massai Mario 40-129
 Mastronardo Angelo 52-98-107
 Mattioli Guido 79
 Maugeri 21-107
 Maugeri Giuseppe 36-107
 Mazzotti Franco 38-103-129
 Mecozzi Amedeo 19-77-129
 Mencarelli Iginio 79
 Menegalli 11-129

Mermoz Jean 45-127-130-165
 Mezzana Corrado 130-203
 Miglia Alessandro 25-36-46-52-92-94-100-103-107-118-119
 Molinari Aldo 41-56
 Mondini A. - Pafi B. 79
 Mondo Federico 25-107-109
 Mondolfo Renato 130-198
 Monelli Paolo 79
 Morbiducci 130-159
 Moretti Aldo 57-107-119
 Moretti Fausto 21-25-108
 Moretti Ireneo 15-21-25-36-46-52-59-108-114-119
 Mormino Giuseppe 80
 Moscone Emanuele 25-108
 Murace Stefano 65-130
 Muratori Bruno 37-130
 Murolo Ottavio 52-106-108
 Mussolini Benito 10-16-18-20-22-26-28-59-60-79-91-92-117-127-128-130-160-175-195-205-216
 Mussolini Bruno 91-92-93-130
 Muzi Ugo 52-108-110

 Nanni 130-146
 Nanni Beniamino 25-108
 Nannini Umberto 28-52-98-100-108-119-219
 Napoli Italo 21-58
 Napoli Silvio 21-25-36-46-52-58-80-95-106-108-113
 Negrão Joao 15-130
 Negro Gaetano 52-106-108
 Nencini Walter 56-109
 Nensi Felice 36-39-40-84-86-109-119
 Nervi Pierluigi 32-130
 Nicoletti Altimari Ademaro 52-109-110-119
 Nisi Cateno 118
 Nistri - Biseo 51
 Nobile Umberto 22-69-130
 Nosari Adone 40-78-130-155-186-187
 Novelli Amelio 47-52-64-102-109-119
 Nurgesser - Coli 125

 Ometto Guglielmo 52-109-116
 Onofri Mario 130-197
 Oriani Paolo 79
 Orlandini Giangiacomo 219
 Orlando Antonino 40-56-109-119
 Orsini Silvestro 58-130
 Orsolan Raffaele 52-109-114-119

 Pacomio 30-130
 Padovani Ezio 69-130
 Padua G. (Paduja?) 130-159
 Pagiaroni 25-109
 Paiero Isaia 25-109
 Palmiotti Michele 52-109-116-119-219
 Panzeri Maurizio 67-81
 Papola Antonio 45-130
 Paradisi Amedeo 117
 Parizzi Dario 38-40-52-90-109
 Passaleva Alessandro 14-18-73-120-130-133-163
 Pecchioli A. 80
 Pedace 134
 Pedrali Ferdinando 64-78-131
 Pellegrini Aldo 19-21-22-24-25-40-52-57-63-92-94-111-174-202
 Pellegrini Paolo 218
 Pelliccia Antonio 80-88-131
 Pelosi Osvaldo 52-110-111
 Penzo Pierluigi 14-19-21-22-23-28-40-89-120-124-125-131-150
 Peretti Ettore 73
 Perini Raffaele 36-111-119

 Perucato 13-131
 Perucatti Giuseppe 21-111
 Pesce Giuseppe 39-77-78-80-131
 Petrali 64-131
 Petrucci Giorgio 25-111
 Pezzani Carlo 36-37-47-52-53-90-111-119
 Piaggio Rinaldo 33-131
 Piccard Jacques e Auguste 65-131
 Pifferi Mario 36-52-59-94-111-118-119
 Pigna Giovanni 127
 Pignatelli 69-131
 Pillon Giorgio 81
 Pinelli Oscar 52-111-116-119
 Pinna 64
 Pisani Vittorio 22-41-43-56-131
 Poggio Piero 81
 Polverelli Gaetano 19-131
 Post Wiley 127
 Pozzani 43
 Pricolo Francesco 64-79-131
 Protto Camillo 14-73-131
 Putnam Davies 77

 Quadroni Ernesto 40-131
 Questa Luigi 25-29-36-45-46-49-50-52-53-54-90-111-219
 Quilici Nello 40-49-55-65-120-131-202
 Quilici Folco 67
 Quintavalle Ugo 52-53-102-112

 Rada 127-132
 Rampelli Ugo 60-78-131
 Rampini Francesco 22-74-131
 Ranieri Celso 52-66-112-114
 Ranisi Mariano 78-131
 Ranucci Gian Maria 10-131
 Rasini Mario 38-129-131
 Ratti Pietro 36-50-86-112
 Raynham e Morgan 132-143
 Rebora Enrico 79
 Recagno Enea Silvio 36-46-52-55-110-112-132-157
 Recagno Diego 55-132
 Revetria Secondo 52-102-112-119-219
 Richardson Holden C. 45-132
 Richini F.A. 218
 Riminini Arduino 64-132
 Rizzo 43-132
 Roberti 11-13
 Rocca Gianni 42-78-132
 Rochat Giorgio 26-77-80-88-132
 Roosevelt Franklin Delano 56-132
 Romeo Vincenzo 52-102-112
 Romini Augusto 36-112
 Rossi A. 30-132
 Rossi Giorgio 52-112-116
 Rovis Umberto 52-98-112
 Ruiz de Alda Julio 45-127-132
 Russo Augusto 55-132-175
 Russo Luigi 25-113

 Sabato Martelli-Castaldi 132-196
 Sabatelli Franco 80
 Sacadura Cabral 125-127-132
 Salmicini Rigoberto 20-30-132
 Salvatelli Nello 37-132
 Santoni Domenico Lorenzo 72-73-85-123-124-132
 Sarlo Francesco 50-52-106-113-119-219
 Sassone Catalogo 198
 Saul Jon P. 45-132
 Savarese Paolo 19-31-45-64-132
 Savi Ercole 56-81-113-119-219
 Savio L. - Andreuccetti B. 78

 Savoia Aosta Amedeo 88
 Savoia Vittorio Emanuele III 44-59-60-93-132-167-168-175-203
 Savoia Umberto 28-132
 Sbernadori Paolo 55-132-175
 Schiatti Guido P.M. 11-14-133
 Segrè Claudio 80-88-133
 Serra 25-113
 Settimelli E. 79
 Sicco Alessandro 25-113
 Simonetti Alfredo 36-52-113-116-119
 Solari Giuseppe 71-132
 Sordi Pietro 25-101-105-113
 Sorgoni Lucio 133-168-218
 Spinosa Francesco 56-113
 Squaglia Enrico 52-58-113-114
 Stammage John 132
 Stemperini Elio 35-36-40-113
 Stoppioni Mario 104-113-133
 Suriano Amedeo 52-113-114-119
 Susmel Duilio 81

 Taddeoli Emilio 72-133
 Tartaglia Luigi 25-115
 Tato (Guglielmo Sansoni) 136-202
 Tempesti Carlo 25-115-175-178
 Teobaldi Andrea 64-133
 Tessarin 70-133
 Teucci Giuseppe 25-36-46-52-102-109-112-115-174
 Tiraboschi Ettore 52-115-116-119
 Titta Rosa G. 79
 Toffoli Bruno 25-115
 Tomini 30-133
 Tommaselli Cesco 79
 Tonini Carlo 25-115-128
 Torre Pier Luigi 56-133
 Trimboli Stefano 52-93-115-116
 Trotta A. 79
 Trovi 117

 Uicich Ettore 21 -25-115

 Valdimiro 101
 Valle Giuseppe 35-36-39-56-58-63-64-78-79-86-88-93-95-101-103-115-119-131-155-156-219
 Valli F. - Foscarini A. 49-78-133
 Van Dijk Vivert 132
 Varalli Elso 14-72-77-133
 Vaschetto Ezio 38-50-51-52-53-98-117-119
 Vaudano 40-133
 Venturini Gastone 21-24-36-117-118-119
 Vercelloni Alessandro 36-52-101-106-117-219
 Vergani Orlo 80
 Vigliar Renato 79
 Viotti Vittorio 52-106-117
 Virgilio Giuseppe 36-52-106-117
 Volpi di Misurata Giuseppe 12-133
 Von Gronau Wolfgang 45-133

 Werzinger Emil 133-203
 Wilkins G. Hubert 45-133
 William G.- Jarmon L.- Hansen T.O. 23

 Young Guido 133-178

 Zacchero Giovanni 40-56-117
 Zacchetti Vitale 10-16-17-18-133-142
 Zana Armando 36-40-117
 Zerbi Tranquillo 34-85-120-133
 Zimmer Eduard 45-133
 Zoboli 35-36-117
 Zoppi Felice 52-90-117

un grazie a...

Gregory Alegi
Giorgio Apostolo
Guido Argenta
Assoc. Lavoratori Anziani SIAI Marchetti:
Sigg. B. Menzago, G. Michelini, R. Zeni
ATA Assoc. Trasvolatori Atlantici
Paolo Balbo
Franco Briganti
Maria Fede Caproni Armani
Giancarlo Garello
Alberto Grampa
Leonello Leone Jr.
Carlo Lucchini
Franco Mancuso
Italo Napoli
Mario Regina, AAA di Orbetello
Vittorio Rizzato, Uff. Storico R. Piaggio
Stato Maggiore dell'Aeronautica
Uff. Storico dell'Aeronautica Militare
Uff. Storico SIAI Marchetti
Renato Valle

per la parte storica

Giorgio Barberis
Fernando Corsari
Franco Gennaro
Fiorenzo Longhi
Massimo Pozzi
Sandro Taragni

per la parte filatelica

ed a Stella per il particolare aiuto

Finito di stampare
nel mese di giugno 1997
dalle Grafiche CAM
Via degli Artigiani, 11
Pandino (CR)
per conto di
Giorgio Apostolo Editore
20131 Milano
Via Ampère 49

argomenti

l'idrovolante

premessa	7
Non si giudica interessante e...	9
Il perchè di un disastro	11
Aero Espresso Italiana	
Società Aerea Mediterranea	12
La linea aerea del levante	13
L'Aeronautica Militare adotta l'S. 55	14
Una traversata atlantica durata otto mesi	16
De Pinedo ed i due Santa Maria	15
Un idrovolante per Italo Balbo	19
L'aviolinea Ostia-Cagliari: 3 ore, 300 lire	20
Gli S.55 alla prima Crociera mediterranea	21
Maddalena in soccorso ai naufraghi del dirigibile Italia	22
L'aeronautica fascista in Crociera dai bolscevichi	24
Balbo-De Pinedo: fine di un'amicizia	26
Vigna di Valle «culla dell'aviazione»	28
L'idroscalo di Ostia	30
Maddalena scrive al padre	31
Orbetello "nido delle aquile"	32
Gli S.55 metallici della Piaggio	33
Decolla la Crociera Italia-Brasile	36
La trasvolata atlantica del Sud	39
Gli S.55 dell'aviazione brasiliana	40
6 nuovi S.55 metallici senza storia	43
Il raduno degli aviatori transoceanici	45
Cinque S.55 per l'URSS	46
A Sesto Calende nascono i nuovi "X"	47
Preparativi per la Crociera del Decennale	49
L'Isotta Fraschini	50
25 idrovolanti, 50 motori, 100 uomini	53
Cronistoria di due trasvolate atlantiche	55
Idrovolanti a terra	61
Gli S.55 dal dopo Crociera a oggi	
Cronache dal 1933 al 1996	62
Ricordi e testimonianze	68
C'era una volta la SIAI	72
Pubblicazioni riportate nel testo	77
Bibliografia e articolistica sugli S.55	79
Balbo e testi storici d'aviazione	80

i protagonisti

I componenti gli equipaggi delle squadriglie delle crociere mediterranee e atlantiche, comandanti, piloti e specialisti di bordo.	
Schede biografiche inerenti la loro carriera	87
Qui riposano	
Il riquadro degli atlantici al cimitero di Orbetello	119
I partecipanti ad altre imprese: piloti civili, trasvolatori dell'epoca, tecnici e dirigenti industriali.	
Gente di ieri e di oggi legati alle vicende degli S.55.	
Gli autori dei testi storici su Balbo e le Crociere	122

i servizi postali

Posta Aerea: siamo stati i primi	134
Gli S.55 nei saluti in cartolina	136
Croceromania nell'aerofilia	138
Sesto Calende-Casablanca dell'Alcione	139
L'Aeroespresso del Levante	139
L'idroplano "JAHU" di De Barros	141
La Crociera dei due Santa Maria	141
Trasferimento dell'S.55 di Balbo	147
Roma-Terranova Pausania -Cagliari	147
Brindisi-Valona-Brindisi	148
Crociera del Mediterraneo Occidentale	148
Soccorso ai naufraghi del dirigibile Italia	149
Crociera del Mediterraneo Orientale	150
Brindisi-Patrasso-Atene	152
Roma-Cagliari-Tunisi	152
Palermo-Tunisi	153
Crociera Italia-Brasile	153
Francobolli, vignette e annulli	158
Trasferimenti di S.55 da Sesto C.-Costanza	162
Pellegrinaggio a Caprera	162
Sesto Calende "porto di cielo"	163
Cronache filateliche della Crociera del Decennale:	165
I francobolli speciali	
l'accentramento della posta	167
Il "servizio di stato"	175
La posta del Vaticano, della Germania e quella ritardataria	176
I documenti postali di accompagnamento	178
La posta dei nove scali dell'andata	181
Gli aerogrammi del volo di ritorno	
L'arrivo al Lido di Roma	193
Le busta "VIA VICENZA"	195
Il trittico "New York-Roma"	197
Affrancature di fantasia, trucchi e falsificazioni	199
Gli "event covers"	201
Saluti da... e piloti postini	202
Francobolli, vignette, cartoline	203
Annulli e timbri speciali.	209
Annulli commemorativi delle Crociere e S.55	211
L'idrovolante, le Crociere e Balbo nella filatelia	214
Vignette, foglietti d'epoca e commemorativi	216
Bibliografia e articolistica filatelica	218
Indice dei nomi citati	