

motore	Piaggio P.X R
potenza	cv. 700
apertura alare	mt. 11,57
lunghezza totale	mt. 9,71
altezza totale	mt. 3,51
superficie alare	mq. 33,36
peso a vuoto	kg. 1.760
peso a carico max.	kg. 2.400
velocità max.	km/h. 303 a 2.000 mt.
velocità minima	km/h. 99
tempo di salita	11' a 4.000 mt.
tangenza max.	mt. 7.200
autonomia	km. 1.092
armamento	1 mitr. da 7,7 mm. fissa nel muso ed 1/7,7 dorsale
equipaggio	2
costo al 1938	L. it. 450.000
progettista	Giovanni Galasso
pilota collaudatore	Niccolò Lana
primo volo prototipo	MM. 244 il 19 novembre 1934
località	idroscalo di Napoli

Ro.43 imam

DESCRIZIONE TECNICA

Velivolo da ricognizione marittima, catapultabile, idrovolante a scafo centrale e galleggianti laterali sub-alari, biplano, a struttura mista, monomotore, biposto.

Fusoliera in tubi di acciaio saldati all'autogeno e copertura in lamierino di lega leggera (parte anteriore, parte dorsale, fondo fusoliera) oppure in tela (fianchi fusoliera).

Ali incernierate, ripiegabili, con struttura in longheroni di lega leggera, a sezione rettangolare, centine in legno, bordo d'attacco in compensato e rivestimento in tela: alettoni solo per l'ala superiore.

Galleggiante centrale in legno attaccato alla fusoliera con puntoni profilati in acciaio, controventati da tiranti, munito posteriormente di timone nautico; galleggianti laterali in legno, intercambiabili, fissati all'ala inferiore mediante montanti metallici; attacchi per il

lancio con catapulta.

Piani di coda con struttura in tubi di acciaio, al cromo-molibdeno, saldati all'autogeno e rivestiti in tela, irrigiditi da montanti in tubo d'acciaio e da tiranti; superfici mobili compensate aerodinamicamente.

Posto di pilotaggio e posto per l'osservatore (Ufficiale Regia Marina) in abitacoli aperti. Strumentazione standard.

Serbatoio per il carburante in lamierino di duraluminio, piegato a scatola, chiodato e semapizzato; disposizione in fusoliera tra l'abitacolo del pilota ed il motore.

Motore con elica tripala, metallica, a passo variabile in volo.

Una mitragliatrice da 7,7 mm. (500 colpi), con tiro sincronizzato attraverso il disco dell'elica; altra mitragliatrice da 7,7 mm. (500 colpi), brandeggiabile in postazione dorsale.

PRODUZIONE:

MM. 244 - prototipo (costruz. IMAM)
MM. 27000-27022 - n. 23 (aprile-novembre 1936, IMAM)
MM. 27023-27044 - n. 22 (luglio 1936-genn. 1937, CMASA)
MM. 27045-27067 - n. 23 (febbraio-luglio 1937, IMAM)
MM. 27068-27090 - n. 23 (aprile-settembre 1937, CMASA)

MM. 27091-27111 - n. 21 (nov. 1938-aprile 1939, IMAM)
MM. 27112-27114 - n. 3 (febbraio 1939, IMAM)
MM. 27115-27132 - n. 18 (giugno-settembre 1939, IMAM)
MM. 27133-27172 - n. 40 (ott. 1940-maggio 1941, IMAM)
MM. 27173-27192 - n. 20 (giugno 1940-sett. 1941, IMAM)



IMAM Ro.43 MM. 27148
R.Incr. « Eugenio di Savoia »



IMAM Ro.43 MM. 27016
R.Incr. « Bolzano »



Il prototipo del Ro. 43 (MM.244) con motore Piaggio P.IX, cappottatura bugnata, elica bipala in legno ed ogiva. Inizialmente l'abitacolo è chiuso da cappottina scorrevole

Ad un anno di distanza dal Ro.37, Nicolò Lana ne collauda la versione idro catapultabile poi assegnata a navi della nostra flotta per i compiti della ricognizione marittima a corto e medio raggio.

Il Ro.43 dispone di una buona potenza motrice e conserva elevata manovrabilità; l'abitacolo può ritenersi adeguato alle caratteristiche dell'osservazione su mare. Mentre la versione terrestre è chiamata ad individuare minuti obiettivi (automezzi, gruppi di armati, postazioni di artiglieria), il Ro.43 deve avvistare e identificare obiettivi cospicui: in questo secondo tipo di ricerca, la difficoltà non sta negli oggetti da individuare quanto nel lungo volo sul mare, di uniforme monotonia, assai spesso complicato da sfavorevoli condizioni di luce.

Come già ricordato per la versione monoposto da caccia, a sfavore del Ro.43 sono le limitate qualità nautiche (ammarraggio non oltre mare

forza 2) ed i cedimenti strutturali. Bisogna comunque dire che il Mediterraneo, essendo un mare chiuso, presenta un tipo di onda incrociata molto insidiosa e che la struttura è messa a dura prova dalle caratteristiche stesse del clima marino.

Il Ro.43 MM.244, propulso da motore Piaggio P.IX da 610 cv., è caratterizzato dall'elica bipala con ogiva e da una cappottatura-motore di ridotto diametro, bugnata in testa ad ogni cilindro, per contenere i bilancieri delle valvole: similmente ai primi Ro.37, esso è dotato di abitacolo chiuso. I velivoli di serie hanno invece il Piaggio P.X R da 700 cv. con elica tripala e cappottatura tradizionale, abbandonano l'abitacolo chiuso, presentano due tiranti inferiori di rinforzo per i piani orizzontali di coda. L'aereo è predisposto con appositi attacchi per la catapulta ed ha le ali ripiegabili al fine di renderlo meno ingombrante, a bordo

Ro.43 MM.27007 dell'incrociatore « Fiume »: l'elemento scorrevole di chiusura è ora limitato al solo posto di pilotaggio





Idroscalo di Lero (Egeo): il Ro.43 impiegato presso la 161ª squadriglia autonoma da caccia marittima

della nave, durante i trasporti per via terrestre, nelle operazioni d'imbarco.

Il Ro.43 è presente anche nella Regia Aeronautica, generalmente nella configurazione bi-comando. L'impiego è come idro-scuola di 2° periodo o come velivolo da collegamento. Nella seconda metà del 1937 tre esemplari sono assegnati all'88° gruppo autonomo da caccia marittima che a Vigna di Valle è in attesa di ricevere i monoposti Ro.44 per le sue tre squadriglie (162ª, 164ª, 166ª). L'aereo è in carico anche all'unica ulteriore squadriglia che abbia impiegato i monoposti da caccia (la 161ª di Lero, in Egeo). Più cospicua è la presenza del Ro.43 presso le Scuole idro (Pola-Puntisella, Orbetello), mentre qualche esemplare è assegnato agli idroscali in cui sono basati i gruppi da ricognizione marittima.

Dopo il ciclo di valutazione operativa, la prima assegnazione ufficiale del Ro.43 avviene per l'incrociatore leggero « Montecuccoli » (inizio 1937). Seguono i sette incrociatori pesanti (Trieste, Fiume, Zara, Pola, Gorizia, Trento, Bolzano), la nave appoggio-aerei « Giuseppe Miraglia », le tre corazzate di nuovo approntamento (Littorio, Vittorio Veneto, Roma). Le navi maggiori, gli incrociatori di varo più recente possono portare sino a 3-4 aerei, ma in pratica non se ne imbarcano più di 1 o 2 perché la loro presenza a bordo dà luogo a non pochi inconvenienti: limita i settori di tiro, rappresenta un materiale vulnerabile ed altamente infiammabile, facilmente danneggiato dalle vampe e dai contraccolpi durante il fuoco dei medi e grossi calibri. La carriera del Ro.43 è caratterizzata da un continuo inoltro in Ditta o presso gli arsenali della Regia Marina. Il numero dei lanci con catapulte è limitato allo stretto indispensabile, mentre l'attività di volo

in tempo di pace è svolta decollando da porti ed idroscali oppure calando l'aereo fuori bordo, a nave ferma. Sono numerosi i voli per controllare il funzionamento dei motori (ricorrenti le inefficienze della pompa-benzina), l'apparato radio-trasmittente, la sincronizzazione della mitragliatrice anteriore. Nell'aprile 1939, per l'occupazione dell'Albania, le navi « Zara », « Abruzzi », « Bande Nere » e « Cadorna » lanciano 13 velivoli che effettuano un totale di 11 ore e 47 minuti di volo.

Al 1° novembre 1939, 90 Ro.43 (tra velivoli a bordo e riserve a terra) costituiscono il grosso dell'aviazione imbarcata che allinea altresì 22 aerei di precedente modello. Al 10 giugno 1940 questi ultimi sono ormai radiati ed i Ro.43 in carico salgono a 105 unità: seguono altri 60 esemplari delle ultime due serie, contraddistinti dal piano verticale di coda di nuovo disegno e superficie maggiorata.

Generalmente gli equipaggi misti dell'Aeronautica (pilota) e della Marina (osservatore) hanno svolto un ottimo lavoro. I loro rilevamenti risultano più precisi e completi delle comunicazioni fornite dai trimotori terrestri, almeno fino a quando anche questi ultimi, nelle fasi esplorative, non hanno cominciato a portare Personale appositamente addestrato. L'unico limite è nel fatto che il Ro.43, peraltro ancora meno difendibile degli SM.79 contro la caccia nemica, ha visto l'impiego solo nelle rare occasioni in cui la nostra flotta è entrata in contatto con quella nemica. Ma anche in questi casi, i comandanti delle nostre unità in navigazione hanno finito per farne un uso parsimonioso che ha indubbiamente pesato su una più esatta conoscenza della forza contrapposta. Questo criterio di riservare il lancio per successive, più gravi evenienze, è peraltro deter-

Un Ro.43 imbarcato nelle prime fasi della guerra: le bande rosse dipinte sull'ala superiore sono destinate a favorirne l'avvistamento in caso di ammaraggio forzato.



minato dall'impossibilità di recuperare l'aereo catapultato: tale manovra richiede l'arresto della nave per circa mezz'ora. Esso, dopo il lavoro di ricerca, è costretto a rientrare ad un idroscalo costiero ed è quindi inutilizzabile per tutte le successive fasi dello stesso episodio bellico.

Il primo intervento dei Ro.43 imbarcati ha luogo nella battaglia di Punta Stilo, località jonica calabrese non lungi dalla quale si è avuto il contatto a fuoco tra la flotta italiana (2 corazzate, 6 incrociatori pesanti, 12 leggeri, 24 cacciatorpediniere) e quella inglese: l'8 luglio 1940 sono catapultati 4 Ro.43 ed uno di essi segnala le formazioni navali nemiche. Alle h. 13,16 del 9 luglio si ha un preavviso del combattimento: 9 Swordfish tentano di silurare i nostri incrociatori pesanti ma falliscono nell'intento perdendo tre equipaggi nell'azione. In breve successione di tempo sono lanciati 6

Ro.43 che svolgono un encomiabile lavoro nel cielo della battaglia. L'aereo del « Garibaldi » (MM.27093, serg. pil. Ceccon e ten. vasc. oss. Mancini) decolla alle h. 14,10 ed avvista il nemico alle h. 14,35: rimane sulla zona del combattimento sino al limite dell'autonomia, ammarando a Taranto alle h. 19. Quello dell'« Eugenio di Savoia » (71.2 MM.27096, cap. pil. Ugo Majorani, oss. A. Tommasini) per volontaria decisione dell'equipaggio decolla in sovraccarico di carburante alle h. 14,30 restando in zona fino alle h. 18,20. A fine autonomia, l'aereo punta sotto costa per poter ammarare in caso di mancanza carburante, ma nonostante il preannuncio radio deve allontanarsene immediatamente perché inquadrato dal tiro delle batterie costiere. Anche al largo la situazione è poco allegra: il Ro.43 è fatto segno al fuoco di un nostro incrociatore. Majorani e Tommasini ammarano a Messina alle h. 19,20 e come



Con mare agitato, il Ro.43 è ancora più esposto all'azione dinamica e corrosiva



In questo Ro.43 è chiaramente apprezzabile la nuova configurazione del piano verticale di coda, a maggior superficie

l'equipaggio precedentemente ricordato, sono decorati al Valor Militare per l'abnegazione e la capacità dimostrata nelle cinque ore di missione. Nella stessa giornata del 9 luglio, si aggiungono due ulteriori lanci: il Ro.43 dello « Zara » (MM.27036) svolge ricognizione antisommergibile mentre l'aereo del « Diaz » (MM.27106) deve essere scagliato in mare alle h. 14,50, risultando inefficiente al momento della missione e troppo modesto il tempo per effettuare lo scarico del carburante. Il 13 luglio, l'altro Ro.43 dell'« Eugenio di Savoia » (71.1 MM.27105) durante l'operazione di ripiegamento delle ali rivela gravi svergolature della cellula: al tentativo di riaprirle, cede completamente lo spinotto d'attacco. Pochi giorni dopo (19 luglio 1940), nelle acque di Candia, l'azione a fuoco svolta dal « Bande Nere » causa lo sfasciamento del proprio aereo (21.2 MM. 27121). In settembre, lo « Zara » deve sbar-

care il velivolo gravemente danneggiato dalle ondate di una violentissima mareggiata. Ancora più pesante il bilancio di dicembre: il « Trento » invia i suoi due aerei in Ditta per gravi ossidazioni delle poche parti metalliche con particolare riferimento alla struttura degli alettoni; l'11 dicembre, il Ro.43 dell'« Eugenio di Savoia » MM.27108, imbarcato soltanto dal 15 settembre 1940, risulta già col galleggiante centrale marcito; il 18 dicembre il « Montecuccoli », impegnato in una missione a fuoco lungo la costa greca in appoggio alle operazioni terrestri, con il suo tiro causa la rottura dei correnti di fusoliera del Ro.43 imbarcato; il 31 dicembre, dal « Diaz » viene catapultato l'MM.27045 che è costretto ad un ammaraggio forzato con mare molto mosso per avaria alla pompa della benzina: rottura del montante anteriore dello scarpone, tentativo di rimorchio, capovolgimento dell'aereo, recupero mediante



Equipaggio in attesa di un volo sul Ro.43 MM.27148



Stupenda immagine di lancio con catapulta

gru, danneggiano seriamente anche questo. Cause di forza maggiore, modalità d'impiego, difetti congeniti spiegano dunque i numerosi vuoti nella linea dei Ro.43.

Dopo la terribile notte dell'11 novembre 1940, in cui pochi Swordfish hanno ragione della « Cavour », « Duilio » e « Littorio », all'ancora dinanzi a Taranto, i resti della nostra Marina tentano un'azione di prestigio cercando il contatto balistico con la flotta inglese che ha lasciato Gibilterra: purtroppo il temuto sopraggiungere di un'altra formazione proveniente da Alessandria, obbliga ad una condotta prudentiale, porta ad un rapidissimo contatto balistico, praticamente minimizza la battaglia navale detta di Capo Teulada (27 novembre). Ad essa prendono parte anche 5 Ro.43. Il primo di essi, lanciato alle h. 8,05 avvista la flotta di Gibilterra alle h. 9,50. Altro aereo, lanciato alle h. 10,55 avvista la flotta di Alessandria alle h. 11,30. Durante il contatto balistico è perduto l'aereo del « Vittorio Veneto » (cap. pil. Daniele Invernizzi, s. ten. vasc. oss. Argeo Tromba) che ha trasmesso importanti dati sulla posizione del nemico: gli altri aerei ammarano regolarmente a Cagliari-Elmas. Non è stato possibile lanciare l'aereo del « Trieste » (MM.27098) in quanto avariato dalle vampe dei grossi calibri.

Nell'anno 1941, il primo intervento operativo dei Ro.43 imbarcati ha luogo nella battaglia di Capo Matapan, dal nome della penisola greca con cui viene ricordato lo scontro navale del 28 marzo. Alle h. 6,43 l'aereo della « Vittorio Veneto » avvista i primi quattro incrociatori e cacciatorpediniere nemici: segue i loro movimenti per molte ore sino al rientro che avviene presso l'isola di Rodi.

Anche il 27 settembre 1941 l'aviazione im-

barcata è presente in quello che può essere considerato uno degli avvenimenti più sciagurati dell'intera nostra guerra: tre Ro.43 avvistano regolarmente le navi nemiche che tra le h. 13 e le 13,30 subiscono tre violentissimi attacchi con siluri da parte degli SM.79 del 130° gruppo e degli SM.84 del 36° stormo. Trattando di quest'ultimo aereo, parleremo della flotta inglese duramente segnata e di una mancata battaglia navale che si sarebbe potuta chiamare di Capo Carbonara.

Il 17 e 18 dicembre 1941, 6 Ro.43 garantiscono l'osservazione aerea nell'episodio che viene ricordato come « primo scontro della Sirte ». Nel secondo omonimo scontro (22 marzo 1942) il rilevamento del convoglio britannico è effettuato alle h. 12,20 dal Ro.43 del « Trento » che dà ulteriori dati con i messaggi delle h. 12,40 e delle h. 12,54. Alle h. 14,25 l'incrociatore « Gorizia » avvista il nemico ed un Ro.43 della « Littorio » viene immediatamente lanciato per completare il rilevamento e seguire i tiri. Il suo equipaggio (Scarpetta-Micali) svolge un ottimo lavoro, nonostante le condizioni meteorologiche proibitive che non molte ore dopo determineranno l'affondamento dei cacciatorpediniere « Lanciere » e « Scirocco ». Alle ultime luci, i due uomini del Ro.43 tentano il rientro verso la costa cirenaica ma sono costretti ad un ammaraggio di fortuna che danneggia irrimediabilmente l'aereo: rimangono attaccati al relitto per moltissime ore per poi raggiungere a nuoto la costa libica. Il secondo velivolo della « Littorio », non catapultato per le condizioni del tempo, si incendia a bordo per le vampe dei grossi calibri installati sulla nostra corazzata.

Giungiamo così alla battaglia di mezzo giugno che ha visto la prima felice integrazione di for



Idroscalo di Orbetello: linea di 9 Ro.43 con differenze di coda e colorazione. In primo piano è la MM.27050

ze aero-navali italiane e tedesche. Ad essa partecipano, in settori diversi, la 7ª Divisione navale (Eugenio di Savoia, Montecuccoli, 5 cacciatorpediniere) ed il « gruppo Littorio » (Littorio e Vittorio Veneto, Gorizia, Trento, Garibaldi, Duca d'Aosta, 9 cacciatorpediniere). E' abbattuto l'aereo dell'« Eugenio di Savoia », quello del « Garibaldi » precipita in mare subito dopo il lancio, anche l'aereo del « Gorizia » va perduto, poco dopo aver segnalato una formazione nemica: il quadro delle perdite si completa con il danneggiamento di due Ro.43 a bordo della « Littorio », lievemente colpita da 8 B.24 Liberators, decollati dall'Egitto.

In seguito, i Ro.43 sono integrati da alcuni Re.2000 nella speciale versione catapultabile. La scorta a lungo raggio ha sempre costituito un grave problema per i monomotori da caccia impiegati dalla Regia Aeronautica, senza contare i giorni in cui le condizioni meteorologiche rendono difficili gli interventi di aerei da lontane basi terrestri. Questo ordine di problemi, insieme alla minaccia di azioni siluranti nemiche, spingono una Commissione mista di Regia Aeronautica e Regia Marina allo studio di una nuova normativa d'impiego dell'aviazione imbarcata, dandole una fisionomia marcatamente difensiva. Durante una riunione si propone una ripresa del monoposto Ro.44, naturalmente in versione alleggerita e migliorata. Ma a questa anacronistica soluzione si oppone l'ing. Sergio Stefanutti, sostenendo l'opportunità di adattare al compito un ottimo caccia già esistente: il Re.2000. Questo aereo, pur non essendo recentissimo, è dichiaratamente solido ed offre soprattutto un'ottima piattaforma alare. La Commissione è molto perplessa dinanzi alla proposta innovatrice, poi alla fine lascia carta bianca a Stefanutti che si deve co-

delle modifiche strutturali. Il primo esemplare catapultabile è realizzato presso la Reggiane e dall'aeroporto di Ditta parte per trasferirsi su una base sperimentale dell'Italia centrale: ma non vi giungerà mai. Subito si addossa la colpa dell'episodio alle modifiche e solo in un secondo momento il casuale recupero dei rottami e la loro minuziosa analisi scagionano la parte tecnica: a causa del maltempo, il Re.2000 è andato a schiantarsi contro una montagna. Finalmente i nuovi aerei sono imbarcati a fianco dei veterani IMAM ma ormai la guerra ha preso una piega sfavorevole ed ora, meno che mai, si può pensare ad uno scontro con la Royal Navy. Ro.43 e Re.2000 diventano soltanto dei mezzi da esercitazione.

Nei primi giorni del settembre 1943, la Regia Marina ha ancora in carico 48 Ro.43, di cui 28 imbarcati sulle navi della flotta. A tarda ora, nella faticosa giornata dell'8 settembre, alcuni Ro.43 lasciano La Spezia e si portano in Sardegna, a La Maddalena. Durante l'azione tedesca per occupare questo arsenale militare, due Ro.43 sono abbattuti nel tentativo di abbandonarlo, mentre gli altri sei giungono alle Baleari e sono internati. Il 9 settembre il ten. col. pil. Mario Giannini, responsabile dell'aviazione imbarcata e da noi già ricordato come comandante dell'88º gruppo quando era dotato di IMAM Ro.44, muore nell'affondamento della corazzata « Roma ».

A tanti anni di distanza il solo Ro.43 MM. 27050 è riuscito a giungere fino a noi. Nel Museo dell'Aeronautica esso andrà a rappresentare anche il gemello dell'osservazione terrestre: due aerei progettualmente validi, purtroppo compromessi da materiali tecnologicamente modesti e da un impiego operativo particolarmente oneroso.