

motori	Alfa Romeo 126 RC.34
potenza	3 x cv. 750 a 3.400 mt.
apertura alare	mt. 21,20
lunghezza totale	mt. 15,60
altezza totale	mt. 4,60
superficie alare	mq. 61,70
peso a vuoto	kg. 6.800
peso a carico max.	kg. 10.500
velocità max.	km/h. 430 a 4.000 mt.
velocità minima	km/h. 130
tempo di salita	13' 15" a 4.000 mt.
tangenza max.	mt. 7.000
autonomia	km. 1.900
decollo	mt. 275
atterraggio	mt. 350
armamento	3 mitragl. da 12,7 mm., 1 mitragl. da 7,7 mm.
carico bellico	kg. 1.250
equipaggio	6
costo al 1938	L. it. 1.326.500
progettista	Alessandro Marchetti
pilota collaudatore	Adriano Bacula
primo volo prototipo	MM. 260 il 2 settembre 1935
località	Vergiate (Varese)

Sm. 79 savoia marchetti

DESCRIZIONE TECNICA

Velivolo da bombardamento, trimotore, monoplano a struttura mista.

Fusoliera in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno o manganese-molibdeno ricoperta in dural (fusoliera anteriore e parte del dorso) in compensato (dorsale posteriore) in tela (fianchi, ventre ed impennaggi).

Cellula di tipo monoplano, ala bassa a sbalzo rastremata, in un sol pezzo, trilingherone, integralmente in legno; rivestimento in compensato protetto da tela sul dorso e parte anteriore del ventre; coefficiente di robustezza: 7.

Complesso degli ipersostentatori in legno rivestito in compensato protetto da tela verniciata, comprendente: alule Handley-Page al bordo d'attacco alare, flaps a fessura in prossimità dei motori, alettoni a doppio effetto per la restante lunghezza dell'ala.

Stabilizzatore irrigidito da coppie di montanti, ad incidenza variabile in volo; timone di direzione con aletta servomotrice; deriva irrigidita da tiranti in acciaio.

Carrello retrattile per rotazione all'indietro a scomparsa totale nelle gondole motori ad attuazione idraulica tramite pompa meccanica sul motore centrale più pompa di emergenza. Ruotino di coda parzialmente alloggiato in fusoliera.

Eliche tripale metalliche Savoia Marchetti PWO.2 a passo variabile in volo a due posizioni (decollo e crociera); alimentazione tramite tre pompe meccaniche comunque incrociabili, o pompa a mano o per caduta; sei

serbatoi in prossimità della fusoliera, due all'esterno dei motori, due ausiliari (tot. lt. 820) nelle carenature posteriori delle gondole motori, tutti con rivestimento S.E.M.A. P.E. ed a diaframmi interni, per un massimo di lt. 3.320.

Impianto elettrico alimentato da un generatore a mulinello più due batterie a 12 V da 44 A/h; faro d'atterraggio ventrale.

Equipaggio previsto di quattro componenti (operativo cinque-sei).

Cabina di pilotaggio a posti affiancati, subito sul retro le postazioni del motorista a sinistra e del marconista a destra, sul cielo anteriore due portelli semifinestrati sganciabili per la evacuazione d'emergenza.

Strumentazione di cabina comprendente tra l'altro: due girorizzonti, due virosbandometri, due girodirezionali.

Ricetrasmittente nella postazione del marconista insieme al radiogoniometro P63N.

Gondola di puntamento posteriore con gambali retrattili in lamiera, attrezzatura fotografica, comando idraulico azionamento portelloni, comando timone di direzione, traguardo Jozza e cruscotto con indicazioni di quota, velocità e prua.

Compartimento bombe dietro la postazione del marconista, a fianco del corridoio di passaggio; in posizione verticale bombe variabili tra 2 x 500 kg. o 5 x 250 kg. o 12 x 100 kg. o 588 spezzoni da 2 kg.; sul ventre di fusoliera attacchi orizzontali per due bombe o siluri.

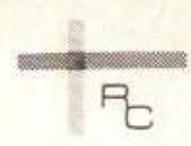
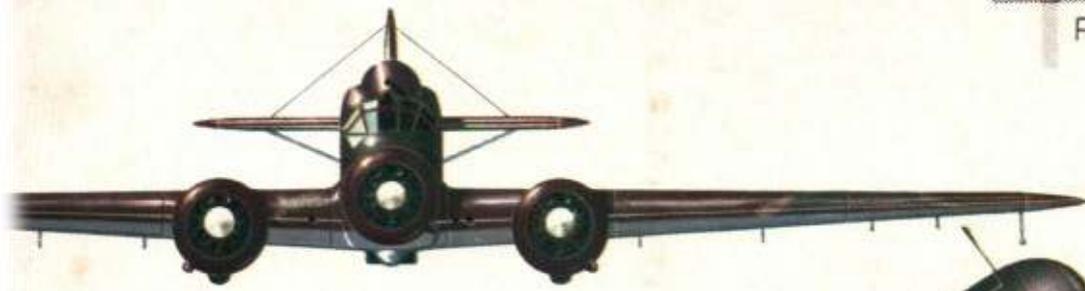
« Gobba » superiore apribile posteriormente:

PRODUZIONE:

MM. 280 - prototipo (costruz. SIAI)
MM. 20663-20686 - n. 24 (ottobre 1936-gennaio 1937, SIAI)
MM. 21051-21074 - n. 24 (luglio 1937-marzo 1938, Macchi)
MM. 21075-21156 - n. 82 (aprile-novembre 1937, SIAI)
MM. 21157-21180 - n. 24 (gennaio-aprile 1937, SIAI)
MM. 21181-21204 - n. 24 (ott. 1937-maggio 1938, Reggiane)
MM. 21289-21312 - n. 24 (aprile-novembre 1938, Macchi)
MM. 21325-21372 - n. 54 (marzo-luglio 1938, SIAI)
MM. 21373-21380 - n. 8 (nov. 1937-gennaio 1938, SIAI)
MM. 21381-21396 - n. 16 (gennaio-marzo 1938, SIAI)
MM. 21403-21408 - n. 6 (luglio 1938, SIAI)
MM. 21409-21420 - n. 12 (luglio-ottobre 1938, Reggiane)
MM. 21421-21432 - n. 12 (nov.-dicembre 1938, Reggiane)
MM. 21433-21492 - n. 60 (sett. 1938-aprile 1939, SIAI)
MM. 21538-21543 - n. 6 (nov.-dicembre 1938, Macchi)
MM. 21545-21554 - n. 10 (agosto-settembre 1938, SIAI)
MM. 21555-21564 - n. 10 (gennaio-marzo 1939, Reggiane)
MM. 21627-21638 - n. 12 (gennaio-luglio 1939, Umbra)
MM. 21681-21688 - n. 8 (gennaio-marzo 1939, Macchi)
MM. 21730-21753 - n. 24 (aprile-luglio 1939, Reggiane)
MM. 21790-21840 - n. 51 (aprile-luglio 1939, SIAI)
MM. 21850-21865 - n. 16 (luglio-novembre 1939, Umbra)
MM. 21930-21945 - n. 16 (luglio-settembre 1939, Reggiane)
MM. 21982-22000 - n. 19 (luglio-settembre 1939, SIAI)
MM. 22009-22032 - n. 24 (dic. 1939-aprile 1940, Umbra)
MM. 22033-22056 - n. 24 (settembre-ottobre 1939, SIAI)
MM. 22057-22070 - n. 14 (ottobre-nov. 1939, Reggiane)
MM. 22071-22110 - n. 40 (ottobre-dicembre 1939, SIAI)
MM. 22111-22118 - n. 8 (luglio-agosto 1940, Umbra)
MM. 22119-22126 - n. 8 (agosto 1940, Umbra)
MM. 22127-22142 - n. 16 (dic. 1939-marzo 1940, Reggiane)
MM. 22163-22207 - n. 45 (dicembre 1939-marzo 1940, SIAI)
MM. 22208-22235 - n. 28 (marzo-luglio 1940, Reggiane)
MM. 22268-22282 - n. 15 (luglio-ottobre 1940, Reggiane)
MM. 22283-22361 - n. 79 (marzo-giugno 1940, SIAI)
MM. 22546-22565 - n. 20 (giugno-luglio 1940, SIAI)
MM. 22566-22575 - n. 10 (nov.-dicembre 1940, Reggiane)
MM. 22576-22585 - n. 10 (luglio-ottobre 1940, Reggiane)
MM. 22586-22600 - n. 15 (sett. 1940-marzo 1941, Umbra)
MM. 22789-22794 - n. 6 (sett. 1940-marzo 1941, Umbra)
MM. 23827-23834 - n. 8 (dic. 1940-gen. 1941, Reggiane)
MM. 23835-23861 - n. 24 (luglio-settembre 1940, SIAI)
MM. 23862-23877 - n. 16 (settembre-novembre 1940, SIAI)
MM. 23878-23887 - n. 10 (gennaio-febbraio 1941, Reggiane)
MM. 23888-23891 - n. 4 (sett. 1940-marzo 1941, Umbra)
MM. 23892-23901 - n. 10 (marzo-maggio 1941, Umbra)
MM. 23935-23974 - n. 40 (febbraio-luglio 1941, Reggiane)
MM. 24076-24101 - n. 26 (agosto-novembre 1941, Reggiane)
MM. 24152-24163 - n. 12 (maggio-agosto 1941, Umbra)
MM. 24164-24177 - n. 14 (agosto-ottobre 1941, Umbra)
MM. 24210-24239 - n. 30 (nov. 1941-marzo 1942, Reggiane)
MM. 24479-24528 - n. 50 (giugno-sett. 1942, Reggiane)
MM. 24300-24314 - n. 15 (ott. 1941-marzo 1942, Umbra)
MM. 24327-24346 - n. 20 (marzo-maggio 1942, Reggiane)
MM. 24347-24350 - n. 4 (ottobre 1941-marzo 1942, Umbra)
MM. 25366-25395 - n. 30 (1° semestre del 1943, Reggiane)

Breda Safat cal. 12,7 con 350 colpi fissa in caccia, comandata dal pilota di sinistra (spesso non installata), più un'arma analoga battente il settore poppiero per un angolo laterale di 30° per parte e 70° in elevazione, scatole per caricatori: 2 x 250 colpi.

In fusoliera una ulteriore 12,7 in depressione nella gondola di puntamento con 350 colpi, più una Safat cal. 7,7 sparante attraverso portelli laterali.



Savoia Marchetti SM.79/A.R.126
252^a squadr., 104^a gr., 46^o st.
Scutari, dicembre 1940





Il prototipo civile dell'SM.79 (I-MAGO). Per l'immissione in reparto degli esemplari di serie, Biseo si avvale di « cacciatori » del 1° e 4° stormo (Moscatelli, Lucchini, Dagasso, Balletta, De Prato, Pontonutti, Nicola ecc.)

Più di 1.200 esemplari in servizio ed oltre vent'anni di volo coll'Aeronautica militare italiana, sono i primi dati con cui si presenta il Savoia-Marchetti SM.79: le note seguenti, non potendo esaurire una così vasta realtà operativa, si propongono di fornire solo qualche elemento indicativo.

Nell'ottobre 1934, è Adriano Bacula a collaudare sull'aeroporto di Cameri (Novara) l'SM.79P (passeggeri) I-MAGO, propulso da tre Piaggio P.IX da 610 cv. ciascuno. Si tratta di un prototipo civile a 8 posti, che non fa in tempo a partecipare alla corsa Londra-Melbourne, per l'assegnazione della coppa Mac Robertson. La velocità massima a livello del mare è di 355 km/h., in quota superiore addirittura ai 400. Il 14 giugno 1935, il collaudatore effettua un volo da Milano-Linate a Roma-Urbe in h. 1,10 alla media di 410 km/h.

Riequipaggiato con motori Alfa Romeo 125 RC.35 da 750 cv., il prototipo è impiegato nell'estate 1935 dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Giuseppe Valle, per un sopralluogo in Africa orientale: l'equipaggio di volo è costituito dal magg. Attilio Biseo, dal cap. Gori Castellani e da tre specialisti. Il 5 agosto 1935 il percorso Massaua-Roma, escludendo una breve sosta sull'aeroporto del Cairo, è compiuto in h. 11,45 ad una media effettiva di 350 km/h. Non molto tempo dopo, il 23 e 24 settembre 1935, Biseo, Castellani, Erminio Gadda, decollati da Roma-Urbe, sul circuito Monte Cavo-Monte Nerone-Orbetello battono sei primati mondiali di velocità sui 1.000 e 2.000 km., con 500-1.000-2.000 kg. di carico. Le medie sono rispettivamente di 390,971 e di 380,952 km/h.

La Savoia-Marchetti sottopone alla Regia Ae-

ronautica quattro diversi studi per una versione militare del velivolo. Si tratta di due soluzioni trimotori, rispettivamente con gli Alfa Romeo 125 RC35 o i Gnôme-Rhône K.14, e di due soluzioni bimotori monoderiva con i K.14 o con motori Hispano-Suiza 79. Il 9 ottobre 1935, la Segreteria tecnica dello S.M. Aeronautica invia al Sottocapo di S.M. un promemoria in cui, pur ribadendo le ottime qualità del trimotore civile, la capacità progettuale di Alessandro Marchetti e la perizia tecnica della Ditta, critica con decisione le quattro proposte. Dei trimotori, si lamentano il costo eccessivo ed i problemi inerenti al puntamento, data la presenza del motore centrale che non consente installazioni nel muso. Dei bimotori, si esclude a priori la versione con gli Hispano-Suiza, per evitare ulteriori eterogeneità nel campo dei propulsori, e si considera soltanto quella con i K.14 (350 km/h. di velocità massima, in luogo dei 415 preventivati coi trimotori) suggerendo però l'adozione di una deriva sdoppiata per avere coppia minore in caso d'arresto di un motore. Ma l'appunto più deciso di tutta la relazione è dedicato alle pessime condizioni di stivaggio del carico offensivo in una fusoliera che non è più alta di mt. 2,20. Data l'inconsueta disposizione degli ordigni, appesi verticalmente, se ne prevede uno sgancio scorretto e si sottolinea l'impossibilità di trasportare le bombe da 800 kg. che sono alte mt. 3,60. Il promemoria si conclude con il suggerimento di chiedere al progettista lo studio di un velivolo bimotore completamente nuovo che, dimenticando il brillante SM.79 I-MAGO, rispetti la formula degli altri concorrenti (Ca.135, P.32, BR.20, B.G.A., Ba.82, CZ. 1011). Ma non sarà così, il prototipo militare rimane trimotore sia pure con una configurazione molto particolare dovuta all'installazione

dell'armamento e alle esigenze d'impiego operativo. Nasce la caratteristica « gobba » dorsale per le due armi da 12,7 mm. anteriore e posteriore, nasce la gondola ventrale per il puntamento e per la terza mitragliatrice da 12,7; un'altra arma da 7,7 mm., nel settore centrale della strettissima fusoliera, può far fuoco indifferentemente da uno dei portelli laterali. Le prove di tiro sul poligono di Furbara confermano le già ricordate previsioni: le bombe compiono indescrivibili capriole al momento dello sgancio, prima di stabilizzarsi nell'assetto di caduta. Per lo studio diretto di questi fenomeni, si monta un'apposita cinepresa nella gondola ventrale così da poter riprendere l'intera sequenza del lancio. Il materiale filmato fornisce prove inequivocabili. Ma tutta la successiva pratica operativa, su obiettivi terrestri come su obiettivi navali, sta a dimostrare che i nostri puntatori hanno preso una tale confidenza con queste « stravaganze » balistiche da riuscire a tradurle in lanci egualmente perfetti.

L'uscita del nuovo monoplano da bombardamento a carrello retrattile, invero una macchina d'avanguardia, trova grosse aliquote del Personale psicologicamente e tecnicamente impreparate, al punto che nel primo periodo d'impiego si deve far ricorso a vari piloti provenienti dalla caccia. L'addestramento è comunque progressivo ed accurato e questo evita che intorno al velivolo si crei un dannoso alone di difficoltà o pericolosità: se esso fosse stato immesso nei reparti con le stesse approssimative procedure di altri bimotori descritti in questo fascicolo, anche l'SM.79 sarebbe andato incontro ad un sicuro disastro. Il velivolo, con ottime caratteristiche di maneggevolezza e di velocità, è relativamente leggero e poco stabile tanto che se ne ritarda la pratica di volo not-

turno e lo si considera non sicuro in condizioni atmosferiche avverse. Ma tutto è relativo. Chi lamenta questi inconvenienti, evidentemente non ha occasione di volare con gli ancora più instabili concorrenti: fa eccezione il solo Fiat BR.20. D'altra parte la formula trimotore è l'unica a fornire una adeguata potenza complessiva usando motori di così modesta erogazione unitaria come sono quelli prodotti (per giunta su licenza) dalle nostre industrie: inoltre, l'SM.79 dimostra di mantenersi egregiamente in volo con due soli propulsori, dote preziosa sia di fronte all'avaria tecnica come all'offesa bellica. Non meno importanti le caratteristiche di galleggiamento in caso di ammaraggio forzato (mediamente circa mezz'ora) più che sufficienti per consentire un ordinato abbandono dell'aereo. Inoltre la struttura (trilongherone in legno per l'ala, traliccio in tubi di acciaio per la fusoliera) assorbe con disinvoltura anche gravi danni bellici.

Al momento della sua comparsa, l'SM.79 è un brillante strumento offensivo, ma diviene anche vettore per una poco realistica propaganda di supremazia aerea. Dal fronte spagnolo, giungono foto di questi aerei orrendamente crivellati: nella carlinga devastata, dinanzi ad un posto di pilotaggio sconvolto che fa solo pensare al poveraccio che lo ha occupato, il cronista dell'epoca ripete con monotonia: « Il bombardamento non si arresta, ha possibilità illimitate ». Sono le tesi in voga al momento, quelle che irresponsabilmente tralasciano l'aggiornamento ed il potenziamento della caccia italiana in nome di un'aviazione offensiva che poi sarà arrestata.

L'immissione sul teatro operativo spagnolo è comunque un evento importante, condotto con larghezza di vedute. Basti pensare che gli SM.79 sono in consegna al 12° stormo dall'ot-

Grave incidente ad uno dei primi SM.79 (12° stormo) sarà poi sostituito dal più noti « sorci verdi »



50

giunti in Spagna nella primavera del 1937: il « pipistrello »





Madrid-Barajas, maggio 1939: lo schieramento dei « Falchi delle Baleari », provenienti dall'8° stormo

tobre 1936 e che, nella primavera successiva, solo 48 esemplari sono in reparto. Eppure il 12 febbraio 1937 Castellani, De Prato, Pucci sono alle Baleari con i primi velivoli. Da qui, alcune azioni preliminari sulla costa spagnola (aeroporto di Reus, altiforni di Sagunto, arsenale di Cartagena) poi in maggio i velivoli si trasferiscono a Tablada (Siviglia). Il 21 maggio, cinque SM.79 colpiscono nel porto di Almeria la vecchia corazzata « Jaime I », quindi il Gruppo si porta a Soria per partecipare al ciclo operativo intorno a Bilbao. Il 24 maggio su questa città, l'aereo del magg. Aramu è ripetutamente colpito, ma torna egualmente alla base. Il 5 giugno, 8 SM.79 (289ª squadriglia) bombardano Somorrostro ed il giorno successivo tre velivoli attaccano truppe concentrate a Villasanta: è l'inizio di una interminabile serie di azioni in cui i nuovi trimotori confermano le loro possibilità offensive, la velocità, il buon grado di difesa nei confronti della caccia nemica. Seguono altri equipaggi con Attilio Biseo, Ranieri Cupini. Nel settembre 1937 il reparto è a Palma di Majorca con dodici aerei, i « Sorci Verdi ». Da qui iniziano le missioni su Cartagena e Valencia, attaccata il 2 ottobre da 10 SM.79. Equipaggi e velivoli, provenienti dal 12° stormo (41° gruppo, 204ª e 205ª squadriglia; 42° gruppo, 200ª e 201ª) assumono in Spagna un diverso inquadramento e nell'aprile 1938 formano il 111° stormo da bombardamento veloce (29° gruppo, 280ª e 289ª; 30° gruppo, 281ª e 285ª). Gli altri SM.79 sono con l'8° stormo (27° gruppo, 18ª e 52ª; 28° gruppo, 10ª e 19ª). Questo reparto che ha ricevuto i nuovi velivoli a Bologna-Borgo Panigale nel gennaio 1937, a fine novembre 1937 affluisce a Palma di Majorca. Le « Galline » poi « Falchi delle Baleari », sotto il comando del ten. col. Gennaro Giordano,

si dedicano con particolare impegno al martellamento dei porti (Barcellona, Valencia, Alicante, Cartagena) ed alla intercettazione del traffico navale: la duplice azione mette in grave crisi il rifornimento marittimo del nemico. E' indubbio che l'impiego operativo di 99 SM.79 ha dato un contributo notevole alle sorti di questo conflitto. In due anni di guerra ne sono perduti per cause belliche solo quattro esemplari: due di essi cadono il 28 marzo 1938 nel settore di Alcaniz per una collisione dovuta ai danni del tiro contraereo. Dovendo aggiungere gli incidenti e gli aerei non suscettibili di riparazione, nel maggio 1939 soltanto 80 velivoli sono ceduti all'Aeronautica militare spagnola.

Intanto a Guidonia l'SM.79 continua a migliorare i propri records. L'8 luglio 1937 Biseo, Gadda, Bruno Mussolini portano sul circuito Fiumicino-Antignano-Ansedonia un esemplare speciale munito di motori Piaggio P.XI da 1.000 cv. alla media di km/h. 423,618 su 1.000 km. di percorso e con 2.000 kg. di carico. Lo stesso record sale a 430,622 (21 novembre 1937, Biseo-Mussolini), a 444,115 (30 novembre 1937, Bacula-D'Ambrosis), fino alla eccezionale media di 472,825 stabilita il 4 dicembre 1938 da Angelo Tondi e Giovanni Pontonutti. Presso il Centro sperimentale è anche provato un unico esemplare munito di motori con eliche a passo reversibile in volo: durante una prova esso va distrutto in un atterraggio di fortuna compiuto presso le cave di travertino di Bagni di Tivoli.

All'inizio del 1937, sempre con motori Alfa 126, la Savoia-Marchetti appronta esemplari privi delle installazioni belliche, per voli su lunghe distanze: inizialmente si prevede una corsa sul Nord Atlantico, ma poi essa non è voluta dagli statunitensi i quali, essendo in fase



L'inconsueta sagoma della versione con i Piaggio P.XI da 1.000 cv., più volte primatista mondiale di velocità

organizzativa di regolari trasvolate civili, temono che eventuali incidenti di gara, possano pesare sul destino commerciale delle nuove linee. In luogo della Parigi-New York e senza la partecipazione della squadra statunitense, il 20-21 agosto 1937 è disputata la corsa Istres-Damasco (km. 2921) Damasco-Parigi (km. 3269). Ad essa sono destinati alcuni SM.79C (corsa).

Sui quattro eterogenei velivoli francesi e sull'unico inglese De Havilland D.H.88 Comet, i nostri equipaggi hanno buon gioco: a Damasco i primi cinque posti sono degli SM.79 di Fiori-Lucchini (I-FILU, 424 km/h. di media), Cupini-Paradisi (I-CUPI), Biseo-Mussolini (I-BIMU), Tondi-Moscatelli (I-TOMO), Rovis Trimboli (I-ROTR, 415 km/h.); seguono i due BR.20A ed all'ottavo posto è l'SM79C I-LICA di Lippi e Castellani con 351 km/h. di media, dovuti alle difficoltà incontrate per

il cattivo funzionamento di un'elica. Ripartendo da Damasco, lo stesso aereo imbarca e riporta gravi danni, poi sono i BR.20A a dover interrompere la gara che si conclude a Parigi con l'I-CUPI primo assoluto alla media generale di km/h. 352,789, secondo è l'I-FILU, terzo l'I-BIMU, sesto l'I-TOMO, ottavo l'I-ROTR. Alle h. 7,28 del 24 gennaio 1938, 3 SM.79 decollano da Guidonia per un altro stupendo volo. Dopo 4.500 km. sono a Dakar (h. 18,15) per uno scalo prima della traversata atlantica. Il 25 mattina (h. 9,10) l'I-BISE (A. Biseo-A. Paradisi), l'I-BRUN (B. Mussolini-R. Mancinelli), l'I-MONI (A. Moscatelli-G. Castellani) partono alla volta di Rio de Janeiro. Alle h. 22,45 dopo 5.350 km. di volo giungono i primi due aerei realizzando una media di 404 km/h. sul percorso generale (km. 9.850): l'I-MONI è dovuto atterrare a Natal dopo una traversata condotta con due soli motori a cau-

Guidonia, agosto 1937: mentre I-6 (TOMO), I-5 (BIMU), I-7

(LICA), I-13 (FILU), I-11 (CUPI) sono gli esemplari da serie privato della sola gondola ventrale





L'SM.79B I-AYRE protagonista di un brillante ciclo di presentazioni nel Sud America



SM.79 JR con i nostri contrassegni del periodo bellico

sa di avaria ad un'elica. I tre aerei sono lasciati all'aeronautica militare brasiliana. Anche se vengono chiamati SM.79T (transatlantici), essi sono perfettamente identici agli esemplari della precedente competizione: ad esempio l'IMONI altro non è che l'aereo già impiegato da Cupini e Paradisi. All'eco suscitata dall'impiego bellico, ai primati, ai voli su lunga distanza, si accompagna la produzione della versione bimotore destinata all'esportazione. Dotato di Fiat A.80 da 1.000 cv. o di Gnôme-Rhône K.14 da 950 cv. ciascuno, l'SM.79B ha velocità massima nell'ordine dei 410 km/h. ed è contraddistinto dalla sezione anteriore completamente ristrutturata: nel 1938 quattro velivoli con gli A.80 sono consegnati all'Iraq e 24 con i K.14 alla Romania. Nell'estate 1939 fanno seguito (per la Romania) altri 24 esemplari con motori Junkers Jumo 211D da 1.220 cv. ciascuno, senza gondola

ventrale, con piani di coda di nuovo disegno (SM.79 JR). La velocità massima sale a 445 km/h. Nel 1941 la « Industria Aeronautica Romena » ne produce 16 esemplari su licenza. Quarantacinque trimotori, analoghi a quelli della Regia Aeronautica, sono invece consegnati alla Jugoslavia.

Nell'aprile 1939 i « Sorci Verdi » del 12° stormo collaborano al ponte aereo per l'occupazione dell'Albania e l'SM.79, prodotto in serie presso SIAI, Macchi, Reggiane, Aeronautica Umbra, è ormai col 9° - 11° - 30° - 32° - 34° - 36° stormo. Al 1° novembre 1939 si sono aggiunti altri tre stormi (10° - 33° - 41°) portando ad 11 i reparti che si dividono il carico di 388 SM.79: solo tre velivoli di questo tipo si trovano in A.O.I.

Al 10 giugno 1940, gli SM.79 salgono a 612, di cui 18 in A.O.I.: il velivolo è in dotazione anche al 14° - 15° - 46° stormo. Dietro a questi

Occupazione dell'Albania, 8 aprile 1939: granatieri in attesa di imbarcarsi sull'SM.79 MM.21336 (204ª squadriglia, 41° gruppo, 12° stormo)



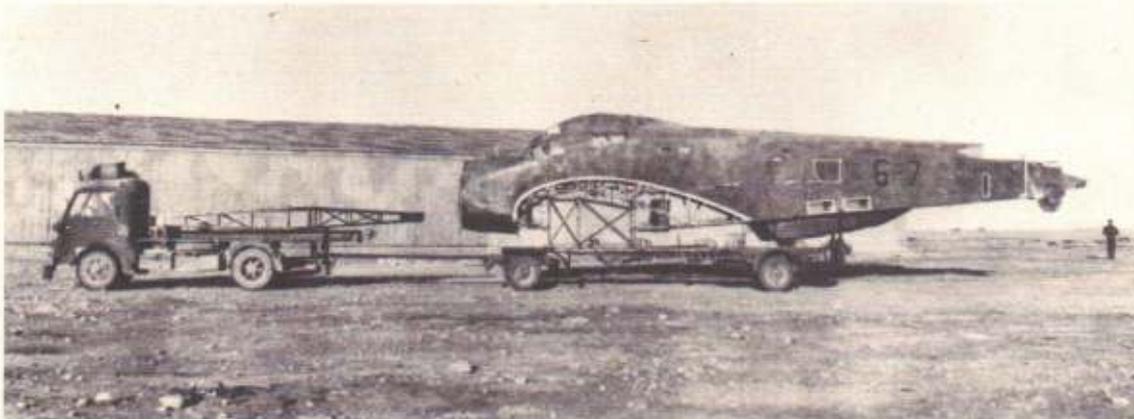
numerî vi è un impegno addestrativo e logistico veramente imponente.

Nelle operazioni contro la Francia, gli SM.79 intervengono sulla Corsica, la Tunisia, contro unità in navigazione e... sull'arco alpino. Il 15 giugno 6 velivoli del 9° stormo attaccano l'aeroporto di Ghisonaccia, 5 aerei del 46° bombardano il porto di Calvi, 6 SM.79 dell'8° un campo-appoggio a sud di Ajaccio. Le azioni sugli aeroporti continuano il 16 giugno (Campo dell'Oro da parte di 6 SM.79 dell'8°), il 17 (Borgo, attaccato da 5 aerei del 46°), il 19 giugno (11 velivoli del 9° contro Borgo, 15 del 12° stormo contro Ghisonaccia, 11 dell'8° contro Campo dell'Oro e Calvi). Le missioni sulla Tunisia sono iniziate il 12 giugno da 21 SM.79 del 32° stormo che bombardano la base aeronavale di Biserta. I tiri sono eseguiti molto bene e conseguono la distruzione di due bimotori da collegamento Caudron Goeland e di tre idro trimotori Loire 70, l'affondamento della nave « Finisterre », l'incendio di 40.000 litri di carburante, il danneggiamento di numerose infrastrutture. Il 13 giugno, 33 SM.79 del 30° e 36° stormo intervengono contro alcuni aeroporti tunisini e la notte del 17 cinque aerei dell'8° tornano su Biserta. Tra il 21 ed il 23 giugno, mentre il 59° gruppo del 41° stormo da Milano-Bresso è mandato a bombardare le Alpi nord-occidentali in condizioni meteorologiche ed operative pessime, continuano le azioni su Biserta, si ha un'isolata azione su Marsiglia (il 21 giugno, 9 SM.79 del 46° stormo), si effettua l'intercettazione di unità navali francesi. Contemporaneamente in Africa settentrionale italiana, la situazione è già molto meno allegra. Vi si trovano il 33° stormo con 31 velivoli (Bir el Bhera), il 10° con 30 SM.79 (Benina), il 15° con 35 aerei (Maraua), il 14° con 12 SM.79 (El Adem). La grave inferiorità sul

fronte terrestre (carri armati ed autoblindo) obbliga subito all'impiego dei mezzi aerei in onerosissimi voli per la ricerca e l'attacco delle colonne motorizzate avversarie. Tale impiego limita le azioni a carattere strategico e logora prematuramente aerei ed equipaggi. Intanto alle h. 17,40 del 28 giugno, l'SM.79 con Italo Balbo ed otto sfortunati compagni di volo è abbattuto in fiamme da una batteria di 20 mm. della difesa contraerea di Tobruk. Il tragico errore è dovuto ad una incursione appena effettuata da 9 Bristol Blenheims e dal fatto che i due SM.79 (scampa al fuoco l'aereo del gen. Felice Porro) si sono portati all'atterraggio verso Tobruk-T.2 con modalità non regolamentari per il riconoscimento.

Il 3 luglio, il Maresciallo Rodolfo Graziani sollecita il Comando Supremo al fine di ottenere un potenziamento dell'Aeronautica della Libia: in effetti, nel giro di due settimane si ottengono altri 167 aerei tra cui 12 SM.79 per reintegrare gli organici ed i 16 SM.79 del 33° gruppo (59° e 60° squadriglia). Viene anche costituita una apposita squadriglia, la 175ª, con compiti di ricognizione lontana: i suoi SM.79 si spingeranno frequentemente sul porto di Alessandria e perfino sulla baia di Suda (Creta) di cui il cap. Giulio Marini effettuerà un importante rilevamento fotografico. L'11 settembre 1940 giungono a Castel Benito i 32 SM.79 del 9° stormo (26° gruppo, 11° e 13°; 29° gruppo, 62° e 63ª) in sostituzione del 10° che rientra in Italia: si trasferiscono quindi a oriente per contribuire all'occupazione di Sidi Barrani (13-18 settembre 1940). Tra settembre ed ottobre sono anche compiute tre importanti azioni di bombardamento su Marsa Matruh, rispettivamente con 40-43-26 SM.79 scortati da forti aliquote di CR.42. Il 21 ottobre giunge a Benina il 41° stormo (59° grup-

Recupero di un SM.79 della 6ª squadriglia (44° gruppo, 14° stormo) ad opera dei nostri Servizi tecnici dell'aeroporto di El Adem



po, 232^a e 233^a; 60° gruppo, 234^a e 235^a) in avvicendamento al 33° che torna in Italia. Queste sostituzioni danno chiaramente idea del grave attrito bellico a cui i reparti sono sottoposti, sia durante l'azione che per offesa aerea nemica sui nostri aeroporti: per quest'ultima ragione nei primi otto mesi di guerra in Africa settentrionale, vanno perduti ben 20 SM.79, altri 17 sono danneggiati gravemente, una cinquantina lievemente. Ciò dipende dal fatto che gli aeroporti hanno una difesa contraerea scarsa o addirittura inesistente. Questa situazione pesa sul Personale che troppo spesso ha come unica risorsa la forte miopia del puntatore nemico o la non esplosione degli ordigni. Altrettanto drammatica è la situazione alimentare e quella sanitaria, peggiorata dal clima torrido e dalla denutrizione. In queste condizioni, piloti e specialisti fanno anche tre missioni giornaliere, sempre che abbiano il carburante e le bombe per poterle eseguire. La situazione precipita a metà dicembre sotto la violenta offensiva nemica. Il 16 dicembre 1940 a Sidi Omar, durante un'azione contro mezzi meccanizzati 6 SM.79 del 9° stormo sono attaccati da una ventina di caccia inglesi: vengono abbattuti gli aerei del col. Mario Aramu (comandante di stormo), del ten. col. Guglielmo Grandjacquet (comandante del 29° gruppo), del cap. Victor Hugo Girolami (comandante della 63^a squadriglia). In pochi giorni il 29° ed il 33° gruppo, il 14° stormo, debbono essere ritirati dalla lotta perché ormai privi di efficienza bellica: giungono soltanto 12 nuovi aerei per il 41° stormo e 44 SM.79 con il 34° (52° gruppo, 214^a e 215^a; 53° gruppo, 216^a e 217^a). Il 12 gennaio anche il 26° gruppo lascia la Libia: i ripiegamenti sono costati l'abbandono di 30 SM.79 incidentati, non suscettibili di trasferimento. In questa drammatica situazione, merita di essere ricordato l'atto generoso del maresciallo motorista Ferruccio Morettin e dell'allievo motorista Ezio Zucco, appartenenti al 15° stormo. Incaricati di provvedere alla riparazione di un SM.79 costretto ad un atterraggio di fortuna, con una squadra di specialisti lavorano alacremente per alcuni giorni: all'ultimo momento, quando si deve attendere un equipaggio per il prelievo, la linea di ripiegamento investe la zona. Un ufficiale dell'Esercito invita gli specialisti a ritirarsi e a distruggere l'aereo se non può immediatamente decollare. Ed ecco i due uomini compiere il gesto incredibile: per salvare l'SM.79 « curato » dalla loro fatica salgono a bordo e facendo appello alle loro cognizioni, o forse al loro amore, riescono a decollare ed a giungere regolarmente su un aeroporto in zona sicura:

anche se tecnicamente imperfetto, questo volo va considerato tra i più belli di tutta la storia dell'aviazione.

Alla fine del febbraio 1941 in Tripolitania sono presenti 40 SM.79. Ad essi, il 4 aprile si aggiungono i velivoli del 27° gruppo (8° stormo) seguiti dalla 19^a squadriglia del 28° gruppo (30 aprile), poi dalla 10^a (in maggio). Le squadriglie dell'8° stormo, insieme alla 174^a e 175^a da ricognizione strategica, costituiscono i reparti della Libia con SM.79 per la rimanente parte del 1941. L'8° stormo perde quattro velivoli in azione bellica ed altrettanti la ricognizione strategica. Sugli aeroporti sono distrutti 5 SM.79 e 25 più o meno gravemente danneggiati.

Col rimpatrio dell'8° stormo (dicembre 1941) la specialità da bombardamento in Libia non è più con gli SM.79: essi rimangono in carico alla sola 103^a squadriglia sahariana ad Hon, per compiti di polizia coloniale. Ma nel settembre 1942, non molto prima della decisiva battaglia di El Alamein, tutti gli SM.79, compresi quelli aerosiluranti, debbono tornare al bombardamento per contrastare le infiltrazioni dei nuclei di camionette nemiche. Poi, dal 16 al 22 settembre gli SM.79 contribuiscono ad impedire l'occupazione di Gialo da parte di una forte colonna motorizzata. Il 1° dicembre 1942 si costituisce la 102^a squadriglia sahariana con SM.79 lasciati dagli equipaggi aerosiluranti. Le due squadriglie sahariane sono impiegate esclusivamente nella protezione di nostri reparti in ripiegamento. A metà gennaio 1943, quando ormai è quasi conclusa la lunga ritirata verso la Tunisia, l'Aviazione Sahariana ha esaurito il suo compito e viene sciolta: 11 SM.79 rientrano in Italia. Mentre in Libia già alla fine del 1940 il velivolo è facile preda di Hurricanes e Spitfires, è tale la povertà di mezzi in Africa orientale che l'SM.79 vi rimane aereo di punta rispetto ad SM.81 e Ca.133. Nella sterminata regione ve ne sono soltanto 18 con il 44° gruppo autonomo perché dal marzo 1940 non è più consentito il sorvolo dell'Egitto e del Sudan anglo-egiziano. Essi partecipano alla conquista della Somalia britannica indi a quelle azioni anti-nave dell'inizio di settembre, già ricordate per l'SM.81. Unico modo per far giungere altri SM.79 è quello del trasferimento diretto in volo dagli aeroporti delle oasi libiche. Ma anche da Auenat o da Cufra si richiedono 1.500 o 1.900 km. di volo su territorio nemico prima di giungere in A.O.I. E specialmente il primo campo, sulla frontiera libico-egiziana, è talmente esposto a colpi di mano nemici che non vi si possono concentrare eccessive scorte di carburanti



Aprile 1941: l'aeroporto di Addis Abeba è ormai caduto in mano inglese ed un SM.79 incidentato è esaminato con curiosità (I.W.M.)

e ricambi. Comunque entro il 14 novembre 1940, altri 23 SM.79 giungono in A.O.I. Purtroppo la disastrosa apertura della campagna di Grecia e poi in dicembre l'azione inglese contro la Cirenaica (perdita di Cufra ed Auenat), complicano ulteriormente la situazione. Si provvede ad inviare speciali SM.79 ad autonomia maggiorata al fine di poter affrontare il volo di 2.700 km. da Bengasi all'Asmara. Entro il 3 febbraio 1941 giungono così altri 16 SM.79. Il 4 febbraio, evacuata Bengasi, l'invio di aerei diviene ancora più complesso. Al 17 marzo è giunto soltanto un ulteriore SM.79. Rioccupata Bengasi (4 aprile) la deteriorata situazione in A.O.I. sconsiglia ulteriori invii. Nonostante questi sacrifici, durante l'offensiva britannica all'inizio del 1941 l'efficienza degli SM.79 in Africa orientale è ormai molto bassa: 5 velivoli al 10 gennaio, 7 al 31 gennaio, 9 al 10 febbraio, 4 in marzo. Nelle prime due settimane di questo mese, l'Aeronautica A.O.I. scompare dai cieli della battaglia: è uno stratagemma per far credere un totale annientamento. Ma il 15 marzo 1941, al momento dell'offensiva generale inglese contro Cheren, 12 CR.42, 3 SM.79, 2 Ca.133 ricompaiono improvvisamente, attaccano di sorpresa gli aeroporti nemici e per undici giorni sono sulla linea del fuoco: una conclusione leggendaria per l'attività operativa dei pochi e modestissimi mezzi di questa Aeronautica, gloriosa anche in questo essere isolata e « dimenticata » dall'Italia.

Alle ostilità contro la Grecia partecipano i 31 SM.79 del 46° stormo (104° gruppo, 252^a e 253^a; 105° gruppo, 254^a e 255^a) trasferiti da Pisa-S. Giusto a Tirana tra il 24 ottobre ed il 4 novembre 1940. Durante questo ciclo operativo i due Gruppi effettuano circa 300 missioni e sostengono trenta combattimenti con

la caccia nemica; partecipano quindi alle brevi operazioni per occupare la Jugoslavia. Quasi tutti gli SM.79 di quella aeronautica militare sono distrutti al suolo dalla immediata, preventiva azione della Luftwaffe: ma è proprio il col. Umberto Nannini, già comandante del 46° stormo, a ritrovarne uno qualche mese dopo le ostilità su un aeroporto magiaro. L'SM.79 catturato ed impiegato dagli ungheresi è in ottime condizioni di manutenzione per cui Nannini chiede a Roma di poterne trattare l'acquisto. Qualche tempo dopo, egli porta personalmente in Italia il velivolo che finisce così per operare presso tre aeronautiche militari. Nel primo periodo di guerra gli SM.79 sono anche usati per effettuare i bombardamenti su Malta. Al 10 giugno 1940 si trovano in Sicilia l'11° stormo a Comiso, il 41° a Gela, il 34° a Catania-Fontanarossa, il 30° a Sciacca, il 36° a Castelvetrano, per un totale di 137 velivoli: ma presto questa imponente aliquota deve essere distolta per altri compiti.

L'11 giugno 1940, 35 aerei attaccano La Valletta, l'aeroporto di Hal Far, l'idroscalo di Calafra e nel pomeriggio dello stesso giorno vi ritornano altri 38 bombardieri: non si avvistano navi, notati solo 2-3 Gloster Gladiators. Sino al 25 giugno saranno effettuate solo missioni di ricognizione o di valutazione della munitissima difesa contraerea. Le azioni sono riprese il 26 giugno (26 SM.79), il 30 (16 velivoli), il 6 luglio (due missioni con un totale di 36 SM.79). Il giorno successivo è abbattuto in fiamme un nostro trimotore: la caccia nemica è più attiva, sempre molto consistente il tiro contraereo. Il 10 luglio per l'azione dei Gloster Gladiators sono già perduti due SM.79, da una formazione di 24. Nella notte del 13 luglio, bombardamento notturno su La Valletta di 8 SM.79, di cui uno non rientrato;

il 21 fa seguito l'azione di sei velivoli su Calafra e la perdita di un SM.79 inviato in missione fotografica. Seguono le azioni notturne del 24 luglio (6 velivoli), del 27 (8 velivoli), del 12 agosto (8 velivoli). Fino a dicembre è condotta un'altra dozzina di azioni, integrate a quelle dei primi CZ.1007 e degli Ju.87B. Sono sganciate 283 tonnellate di bombe senza tuttavia ottenere alcun risultato duraturo sulle potenzialità strategiche dell'isola. All'inizio del 1941, in concomitanza all'intervento su Malta del X° Corpo Aereo Tedesco, l'Aeronautica della Sicilia conserva il solo 30° stormo integrato, il 25 aprile, dal 10°. Ma il 31 maggio 1941 il X° C.A.T. lascia la Sicilia, con 81 velivoli in meno, e la Regia Aeronautica ha il dispiacere di trovare l'isola avversaria sempre meglio difesa, ora anche con radiolocalizzatori e caccia notturni. I tre Gladiators del giugno 1940 hanno lasciato il posto a numerosi velivoli di tutte le specialità: nel novembre 1941 la nostra ricognizione fotografica accerta la presenza di ben 220 aerei sugli aeroporti di Malta. Nel 1942 l'Aeronautica della Sicilia conserva una media di 10-18 SM.79 efficienti, ormai impiegati nella scorta-convogli o nell'esplorazione sul mare.

Anche il porto egiziano di Alessandria è soggetto all'azione degli SM.79. Il 4 luglio 1940 comincia il 34° gruppo (11° stormo), proveniente da Rodi: ritorna con 4 SM.79 per l'azione notturna del 27 luglio e con 6 velivoli per quella del 5 ottobre. Inoltre tra agosto e settembre, circa venti bombardamenti notturni di Alessandria sono condotti da pattuglie di SM.79 della Libia.

L'Aeronautica dell'Egeo si dedica al porto palestinese di Haifa, con importanti raffinerie collegate mediante oleodotto ai campi petroliferi medio-orientali. Il 15 luglio 1940 l'attacco è portato da 10 SM.79 del 41° gruppo (12° stormo) che sganciano 5.000 kg. di bombe, il 24 luglio tornano 12 SM.79 con 6.000 kg., seguono gli attacchi del 6 e 27 agosto con 10 velivoli ciascuno. Poi queste impegnative missioni sono temporaneamente sospese per la penuria di carburante. Il 1° novembre 1940, 14 SM.79 attaccano invece la baia di Suda (Creta), vi tornano il 13 marzo 1941 (3 velivoli), il 19 (10 aerei), il 20 marzo (3 velivoli), il 20 aprile (2 velivoli); si effettuano anche azioni sugli aeroporti di Creta il 13, 15, 16 febbraio, il 20 aprile. Gli stessi SM.79 dell'Egeo bombardano gli aeroporti di Cipro per venti volte, tra il 4 maggio ed il 4 ottobre 1941.

Ma è alla guerra aeronavale che gli SM.79 danno il più largo contributo. I tiri dei nostri equipaggi sono generalmente eseguiti in ma-

niera ineccepibile come documenta il materiale fotografico ripreso durante le missioni, ma altrettanto brave sono le navi nemiche nell'evitare gli ordigni all'ultimo momento, con violente accostate: il risultato è ottenuto seguendo con i cannocchiali la traiettoria delle bombe e manovrando di conseguenza per cui il più delle volte esse cadono là dove « sarebbe » passata la nave. Successivamente più cospicui risultati sono ottenuti con i siluri, una tecnica operativa che espone ancora maggiormente gli equipaggi degli aeromobili. Purtroppo i sacrifici affrontati da questi uomini avrebbero meritato ben altri risultati: il successo è limitato anche dall'inerzia di alcuni Comandanti delle nostre Forze navali, non pronti a sfruttare i colpi subiti dalla flotta avversaria.

Le azioni contro le navi inglesi iniziano il 17 giugno 1940: 6 SM.79 dell'11° stormo attaccano, senza esito, un incrociatore a sud-est di Malta. Fanno seguito il 29 giugno 6 velivoli dello stesso stormo che bombardano 7 piroscafi e 5 cacciatorpediniere a nord-ovest di Creta. Il giorno dopo, vicino alla stessa isola, 8 SM.79 dell'11° attaccano un forte convoglio scortato colpendo un incrociatore. L'8 luglio 1940 61 SM.79 del 10° - 11° - 12° - 14° - 15° stormo effettuano dodici attacchi sulla flotta inglese di Alessandria: 3 corazzate, 1 portaerei, 5 incrociatori, 16 cacciatorpediniere. Per molti equipaggi è la prima uscita operativa su obiettivi navali reali ed il risultato è modesto limitandosi al danneggiamento dell'incrociatore « Gloucester ». Il giorno seguente, nell'ambito della battaglia di Punta Stilo, si succedono gli attacchi di 35 SM.81, 9 CZ.506 e 82 SM.79, questi ultimi appartenenti a sei stormi: purtroppo circa un terzo dei bombardieri si dedica alle nostre navi, a causa di una situazione tattica assai confusa che ha visto le due flotte suddividersi in gruppi e cambiare continuamente le reciproche posizioni. D'altronde le nostre navi, attaccate, hanno aperto il fuoco contro i trimotori, finendo per confermare l'errore di valutazione. Mentre nel calderone di Punta Stilo regna sovrano il nervosismo, dagli aeroporti sardi di Decimomannu e di Villacidro decollano 18 SM.79 del 32° stormo e 22 dell'8°: raggiungono il loro Comandante, gen. di brigata aerea Stefano Cagna che partito in ricognizione offensiva con una pattuglia di velivoli ha avvistato 50 km. a sud delle Baleari, la flotta di Gibilterra: 3 corazzate, 1 portaerei, 4 incrociatori, numerosi cacciatorpediniere. Contro la perdita di due SM.79 si conseguono risultati importanti: danneggiata con tre bombe la corazzata « Hood », colpita a prora la portaerei « Ark Royal » colla perdita di sette aerei da caccia, due cacciatorpediniere danneg-

giati ed un terzo affondato dopo 18 ore dall'attacco, prima di giungere a Gibilterra. Infatti la formazione navale è costretta ad invertire la rotta e a rientrare alla base. L'11 luglio, ad est di Malta, altro attacco a formazione nemica, questa volta ad opera di 81 SM.79 del 30° - 34° - 36° - 41° stormo: colpita la portaerei « Eagle » e, assai gravemente, un piroscalo. Le stesse unità sono poi intercettate da 24 SM.79 della Libia (15° e 33° stormo) che forse danneggiano un incrociatore. Nella giornata sono perduti due nostri trimotori. Il 12 luglio, 14 attacchi sono condotti da 112 SM.79 del 10° - 11° - 12° - 14° - 15° - 33° stormo: danni a varie unità compresa una bomba da 250 kg. su una corazzata. Infine il 13 luglio, 22 SM.79 dell'11° - 12° - 15° stormo conducono gli ultimi attacchi al convoglio. Si conclude così con il rientro ad Alessandria la navigazione della flotta inglese impegnata dall'8 luglio nella scorta ad un doppio convoglio da e per Malta. L'imponente spiegamento dei nostri mezzi aerei ha ottenuto risultati modesti, pur avendo mantenuto continuamente sotto pressione le navi avversarie. Il 19 luglio, 25 SM.79 dell'11° - 12° - 15° stormo partecipano alla battaglia di Capo Spada. Il 1° agosto 1940 gli stormi della Sardegna, il 32° del col. Luigi Gallo e l'8° del col. Vittorio Ferrante, tornano con 17 velivoli a sud delle Baleari sopra una imponente flotta di 3 corazzate, 2 portaerei, 4 incrociatori, 6 cacciatorpediniere. Li guida, come sempre, Stefano Cagna, « atlantico », comandante della X° Brigata da bombardamento « Marte », a 36 anni di età il più giovane generale dell'Aeronautica militare italiana: muore insieme al col. Nello Capanni e al sottoten. Carlo Pallavicini, nell'aereo abbattuto dalla contraerea. Anche questa volta sono colpite una

portaerei ed una corazzata. Il 9 novembre 1940, 19 SM.79 del 32° stormo attaccano la flotta inglese a nord di Cap de Fer: sono intercettati da una trentina di caccia e poi da un violentissimo fuoco contraereo. Ciononostante il tiro consegue il danneggiamento di una portaerei e di un incrociatore, ma ben 18 trimotori subiscono danni nel combattimento: a Decimomannu sono sbarcati 5 morti e 9 feriti e si arriva a contare in un aereo ben 320 fori dei piccoli calibri della caccia nemica. In occasione dell'episodio di Capo Teulada (27 novembre 1940) intervengono 20 SM.79 della Sardegna; poi le navi, ormai giunte a La Valletta (Malta) sono attaccate da 10 velivoli della Sicilia (30° stormo). Le azioni sono mediamente condotte da 3.500-4.000 metri: quote inferiori non sono generalmente possibili perché espongono ancora maggiormente al tiro contraereo e perché non consentono agli ordigni di stabilizzarsi in una traiettoria regolare di caduta (è il difetto caratteristico di stivaggio sull'SM.79). A quote superiori è il sistema di puntamento a divenire impreciso; inoltre l'apertura dei portelli per lo sgancio esporrebbe il puntatore in fusoliera a temperature ancora più glaciali dei -40°C a cui purtroppo è costretto già a media quota.

Il 9 gennaio 1941 aerei del 32° stormo attaccano vicino alla costa africana un forte convoglio scortato, colpendo la corazzata « Malaya » ed un cacciatorpediniere: due SM.79 non rientrano. Per il tempo eccezionalmente cattivo, è praticamente nullo l'apporto degli SM.79 alla caccia delle navi inglesi che hanno bombardato Genova (9 febbraio 1941). L'8 maggio, 14 SM.79 del 32° stormo attaccano due navi da battaglia, una portaerei, 6 incrociatori, 10 piroscali, numerosi cacciatorpedinie-

Aeroporto di Decimomannu, 6 dicembre 1940: i cerchietti tricolore sottolineano i colpi incassati da un SM.79 della 228ª squadriglia (89° gruppo, 32° stormo)





Il terribile « omino elettrico » sulle fusoliere di alcuni SM.79 in volo lungo la costa jugoslava. In primo piano è la MM.22326 (192ª e 193ª squadriglia, 87º gruppo, 30º stormo)

re: nuovamente colpita l'« Ark Royal » ma un SM.79 è abbattuto, 3 colpiti gravemente, 8 in maniera lieve. Il 10 maggio, 15 SM.79 del 32º piazzano i loro colpi molto vicino a due incrociatori, causando probabili danni. Il 23 luglio 1941, 10 SM.79 del 32º stormo attaccano la « Forza H » uscita da Gibilterra (1 corazzata, 1 portaerei, 3 incrociatori, 8 cacciatorpediniere) per scortare piroscafi carichi di truppe e rifornimenti. Sono danneggiate le due navi maggiori di fronte alla perdita di un velivolo: poi intervengono 16 SM.79 dalla Sicilia (10º e 30º stormo) ma solo 5 di essi, a causa della foschia possono avvistare il nemico. Il successivo 25 luglio, 8 bombardieri del 32º, intercettati dai caccia durante lo sgancio, sono tutti colpiti ed uno precipita in fiamme. Nel corso del 1941 gli attacchi degli SM.79 bombardieri cominciano a diminuire: il grosso delle azioni è affidato ai CZ.1007 bis o agli aerosiluranti.

Anche nella esplorazione su mare, l'aereo ha reso importanti servizi. Questa attività svolta in vicinanza delle flotte nemiche ha purtroppo comportato altissime perdite specie se i velivoli hanno tentato di rimanere in zona, funzionando da radio-faro, ossia emettendo segnali per essere raggiunti dai bombardieri.

Oltre che con un avversario agguerrito e con la povertà dei suoi mezzi, la Regia Aeronautica ha spesso dovuto fare i conti con una certa incomprensione nei confronti delle proprie esigenze operative. Un solo episodio, piuttosto clamoroso, può dare idea di queste non minori difficoltà. A Cagliari-Elmas, il Comando dell'Aeronautica è in fermento per il solito convoglio inglese che sta attraversando il Mediterraneo. Le riserve di carburante sono a zero

e si attende, sommergibili inglesi permettendo, l'arrivo di una motocisterna dalla penisola per poter andare a combattere. Questa volta il prezioso carico giunge indenne ed il gen. Vespignani, Comandante l'Aeronautica della Sardegna, manda un po' di Personale a curare le operazioni di scarico. Ed ecco il fatto inatteso: in porto, la nave è piantonata da soldati perché il Comando Regio Esercito di Cagliari ha requisito, per proprie esigenze, il carico di... benzina-avio. Vespignani cerca spiegazioni telefonando ai colleghi dell'altra Arma, ma ha risposte evasive e promesse generiche per cui ordina al cap. Macario, Comandante dei Reali Carabinieri per l'Aeronautica della Sardegna, di recarsi con i suoi uomini al porto di Cagliari per sbloccare la situazione « anche a costo di far uso delle armi »: poche ore dopo gli SM.79 della Sardegna sono in volo verso l'obiettivo. E' molto difficile fare una guerra aerea con le bombe ed i siluri contati, con la benzina centellinata.

Esaminiamo impieghi e versioni particolari dell'SM.79. Esso è presente in discreti quantitativi presso le Scuole da bombardamento, presso la Scuola di volo senza visibilità. E' anche il velivolo personale di Ufficiali Generali della R.M., R.E., R. Aeronautica: come tale è l'aereo di Giuseppe Valle, poi di Francesco Pricolo e di Rino Corso Fougier, per le loro esigenze di spostamento. Di questi numerosi voli, ne citiamo uno solo, in una giornata particolarmente triste. Il 26 giugno 1942, l'SM.79 pilotato da Guidantonio Ferrari, porta Fougier in ispezione ad un aeroporto avanzato sul confine libico-egiziano, appena abbandonato dagli inglesi, ove operano i C.202 del Gruppo del 4º stormo, comandato dal magg. Ludovico Laurin. 59

Si sta attendendo il rientro di alcuni caccia e ad un certo punto si ha l'impressione di sentirne il caratteristico sibilo: sono invece le bombe a spillo lanciate da alcuni aerei inglesi. E' una strage: inservibili numerosi C.202 ed il velivolo SM.79 del Capo di Stato Maggiore, molti morti e feriti tra il Personale di volo e gli Specialisti. Fougier e Ferrari si salvano per caso e dopo poco tempo giunge un Fieseler Storch tedesco a prelevare il Comandante della nostra aviazione. Ferrari rimane invece nello sventurato aeroporto e partecipa all'opera di evacuazione dei feriti che vengono avviati con i pochi mezzi disponibili verso i lontani ospedali da campo; poi assiste alla sepoltura dei Caduti. Tra essi è anche Laurin, già abilissimo e valoroso pilota del Centro Sperimentale di Guidonia. Nella stessa fossa i superstiti vogliono deporre il fedelissimo cane di Laurin che ha seguito il padrone in Libia, lo ha festeggiato ad ogni rientro e non se ne è separato nemmeno sotto le bombe nemiche, nell'ultimo viaggio fuori dal tempo: inizialmente il Cappellano si oppone a questo rito inconsueto che accomuna nella terra benedetta un uomo ed il suo cane, poi si piega alla volontà degli altri nella certezza di una pietà che tutto abbraccia, senza limiti. Ma l'orribile giornata non è ancora finita: tra i morti, dopo molte ore di permanenza sotto il sole e nella sabbia, si scopre un aviare col cranio scoperchiato anteriormente ed in cui si vede la massa cerebrale ancora pulsante. Purtroppo non c'è più un mezzo per trasportarlo in ospedale. Solo la mattina dopo, con un sottufficiale pilota giunge per pura combinazione l'SM.79 del generale comandante la V^a Squadra Aerea che dovrebbe caricare generi alimentari abbandonati dal nemico. Ma il volo sarà diverso: Ferrari requisisce l'aereo e decolla portando verso la salvezza l'aviare ferito.

Verso la fine della carriera produttiva dell'SM.79, il Ministero ne chiede la versione ad ala metallica. Delle tre soluzioni presentate (Ambrosini, Savoia-Marchetti, Piaggio) è scelta la prima, dovuta all'ing. Sergio Stefanutti, che realizza un'economia di ben 900 kg. rispetto all'ala tradizionale in legno facendo peraltro aumentare di tre punti il coefficiente di robustezza. L'ala è realizzata in termini tali da poter essere montata sugli aerei di nuova produzione od in revisione senza alcun accorgimento particolare. L'Ambrosini, come previsto da contratto, ne realizza tre unità, la prima delle quali destinata alle prove statiche, ma poi non riceve ulteriori istruzioni per continuare questo interessante sviluppo.

Anche gli esperimenti di radio-guida hanno per protagonista l'SM.79. L'idea di impiegare contro le navi nemiche un aereo privo di equipaggio e carico di esplosivo, è formulata nella estate del 1940 dal gen. Ferdinando Raffaelli. Il prof. Algeri Marino, l'eminente studioso che coordina il lavoro dei giovani ingegneri elettrotecnici del Centro Sperimentale di Guidonia, esamina la proposta e l'affida per la parte radioelettrica al cap. G.A.r.i. Emilio Montuschi. Per questo ciclo di esperienze è messa a disposizione una coppia di velivoli SM.79 ormai radiati dai reparti per le loro pessime condizioni di efficienza: uno è destinato a fungere da guidatore, l'altro sarà la vera « bomba volante ». Fin dall'inizio viene scartata l'idea di dare all'aereo una radio-guida totale per l'impossibilità (almeno con la tecnica del momento) di riprodurre tutta quella serie di operazioni, alcune addirittura istintive, che il pilota compie normalmente. Ci si dedica ad un obiettivo più limitato adottando un autopilota sul velivolo guidato, per limitarsi a

Decollo di una coppia di SM.79 (253^a squadriglia, 104^o gruppo, 46^o stormo). Il campo arato fa sembrare la guerra un fatto estraneo a questi aerei ed ai loro uomini.



mandare « ordini » al giroscopio di questo apparato. Fortunatamente esiste già un ottimo autopilota per l'SM.79, peraltro non adottato di serie, dovuto al Cerini. Ma questa soluzione si rivela subito complessa in quanto a bordo del « guidatore » bisogna, volta a volta, calcolare in quale misura far precessionare il giroscopio dell'aereo guidato al fine di ottenerne una certa manovra nella condotta del volo: si risolve l'inconveniente montando un ripetitore dell'autopilota, sull'aereo-guida, in modo che i tecnici abbiano un riferimento diretto. Inizialmente i segnali sono trasmessi su quattro differenti canali (per picchiare, cabrare, virare a destra, virare a sinistra) ma poi per evitare che un eventuale disturbo venga a « coprire » la emissione di uno di questi « ordini » compromettendo la conduzione del volo, si adottano segnali codificati che possono essere trasmessi coll'impiego dello stesso canale: anche l'eliminazione dei disturbi richiede una procedura inconsueta a causa delle modeste potenze di trasmissione che i nostri tecnici hanno a disposizione. Un altro intervento è previsto sulla bussola dell'aereo guidato al fine che i parametri della direzione siano noti a bordo del « guidatore » nel caso che condizioni di tempo cattivo impediscano il contatto visivo tra i due velivoli. A questa serie di modifiche e di applicazioni, Montuschi si dedica con grande impegno in un lavoro che non conosce giorni festivi o di licenza. Tuttavia il vero problema non è nella difficoltà della ricerca quanto nella realizzazione pratica ove ci si deve avvalere di componenti fabbricati con materiali autarchici di pessima qualità che non garantiscono sicurezza e costanza di funzionamento. Durante l'affinamento del sistema di radio-guida Montuschi si alterna sui due velivoli per controllare su uno le modalità di trasmissione e sull'altro il comportamento durante la ricezione degli « ordini ». Egli prende posto con Raffaelli sul radio-guidato, decollano, indi inseriscono autopilota e radio-guida per essere così condotti dall'altro aereo: rimangono pronti ad intervenire solo in caso di emergenza. Senza che essi tocchino i comandi, il loro aereo sale, esegue virate corrette, vien fatto scendere a pochi metri dall'acqua e a quella quota mandato avanti per molti chilometri. A Guidonia, dopo violente piogge, il gruppetto dei protagonisti ha una sgradita sorpresa: uno degli SM.79 continua a grondare acqua dai piani di coda, più del previsto. Si decide una ricognizione all'aereo, « stappando » il vano delle superfici di coda: viene giù acqua frammista a schegge di legno perché l'SM.79 ha le parti strutturali in avanzato stato di marcimento. L'economia imposta dalle gravi condizioni di guerra co-

stringe ad arrischiare apparecchiature di complessa realizzazione e tecnici ancora più preziosi su aerei che dovrebbero essere stati demolliti già da molti mesi. Dopo questo abbandono, il ruolo di « guidatore » è assunto da un Cant. Z.1007b. E finalmente il grande giorno dell'uscita operativa. Il 12 agosto 1942, l'SM.79 ed il CZ.1007 decollano dall'aeroporto sardo di Villacidro: il primo ha il dorso delle ali e della fusoliera dipinti in giallo per poter essere meglio distinto sulla superficie marina. Dopo aver effettuato tutti i controlli, il maresc. pil. Mario Badii si lancia con il paracadute lasciando il compito della guida a Ferdinando Raffaelli che, con il marconista Palmieri è a bordo del Cant. Z. pilotato dal ten Giulio Rosvigliosi. I 1.000 kg. di esplosivo a bordo dell'SM.79 sono destinati ad una importante nave inglese nell'ambito della cosiddetta « battaglia di mezz'agosto ». Dopo 200 km. di volo al momento di effettuare un piccolo ritocco alla rotta del velivolo, avviene improvvisamente un guasto: a bordo del « guidatore » un condensatore va in corto circuito e rende inoperante il servomotore. Nonostante tutti i tentativi di riparare l'apparato, non è più possibile trasmettere « ordini » all'SM.79 che così non può essere scagliato contro il nemico. Dopo altri 600 km. di volo, l'aereo si andrà a schiantare contro una montagna algerina a 1.800 metri di quota, spargendo i propri rottami su un raggio di 500 metri. E' una grossa amarezza per i fautori dell'iniziativa che hanno visto naufragare l'azione all'ultimo momento perché il Paese in guerra, non avendo possibilità di impiegare la mica come materiale isolante nei condensatori, deve ricorrere a surrogati di dubbio affidamento. Si continua comunque a perfezionare il piano, duplicando gli apparati di radio-guida in modo da avere un sistema di riserva in caso di avaria e si porta a 2.000 kg. la carica esplosiva dell'SM.79. Ma l'aspetto più importante è nell'adozione di caccia Macchi C.202 come « guidatori ». Il lavoro di adattamento di questo velivolo presenta gravi difficoltà per il modesto spazio che si ha a disposizione. Alla fine gli apparati sono collocati dietro all'abitacolo del pilota ma per montarli si deve far ricorso a Tancredi. Questo è un ragazzo che, grazie alla sua limitata corporatura, inferiore a quella del più piccolo specialista in servizio con la Regia Aeronautica, riesce ad infilarsi nella fusoliera del C. 202 e attraverso le istruzioni ricevute dall'esterno, montare supporti, apparati ecc. Il suo contributo è risolutivo e così bene eseguito che il C.202 funziona perfettamente. Nel frattempo Raffaelli prende piena dimestichezza con la radio-guida anche da bordo del monopo-
posto da caccia. Alla conduzione dell'SM.79 61

sono destinati due Macchi, in condizioni di scambiarsi le funzioni di guida e di protezione. Infatti il pilota impegnato nella condotta dell'SM.79 e del proprio caccia non può contemporaneamente controllare l'eventuale sopraggiungere di aerei avversari. In attesa che venga realizzata la piccola serie di Ambrosini A.R., ossia dei monomotori monoplani destinati a funzionare da radio-bombe, si continua l'esperienza con l'SM.79 allestendone due esemplari. A inizio settembre 1943, essi ed 1 C.202 sono pronti sul campo di Guidonia. Si decide di impiegarli contro le navi americane dinanzi a Salerno, ma l'armistizio dell'8 settembre impedisce l'attuazione della seconda uscita operativa. Non meno importante è lo studio e la realizzazione di due tipi di radiolocalizzatori per la Regia Aeronautica curata a Guidonia dagli ingegneri Giorgio Barzilai, Ascanio Niuitta, Arnaldo Piccinini. Il primo apparato è una installazione fissa da « avvistamento lontano » avendo un raggio d'azione di 250 km. Esso è installato a Pratica di Mare ed entra in funzione all'inizio del 1943 tanto che può rilevare le incursioni sul Lazio effettuate nell'estate quando però sono ormai scarse le aliquote di caccia da mandare contro il nemico. L'altro radiolocalizzatore (siglato « Vespa ») è invece trasportabile in volo e viene definito da « ricognizione » essendo destinato al rilevamento di unità navali. La richiesta di un aereo ove installarlo è avanzata dal prof. Algeri Marino all'inizio del novembre 1942. Se ne fa portavoce il magg. Giulio Marini che ottiene per interessamento del gen. Raffaelli dalla D.S.S.E. (Direzione Superiore Studi Esperienze) un velivolo SM.79 a motori potenziati. L'installazione esterna consiste in due antenne disposte sotto ciascuna semiala, verso l'estremità: esse danno un aspetto caratteristico al velivolo che viene soprannominato « SM.79 con i baffi ». Inizialmente il ciclo di prove è effettuato tra il litorale laziale e la Sardegna ma, dopo rischiosi incontri con caccia-bombardieri americani, la valutazione è trasferita in un settore più tranquillo, a Gorizia. Qui, il 25 luglio 1943 l'aereo termina le prove di collaudo e messa a punto degli apparati: « Vespa » è destinato ad essere riprodotto in serie per dotarne gli aerosiluranti.

Ed ora parliamo proprio di loro. Nonostante gli studi e le pionieristiche esperienze di Alessandro Guidoni, le prove con i Caproni Ca.33 e Ca.44, l'impiego dei biplani trimotori Ca.46 (terrestre) e Ca.47 (idro), durante la 1ª guerra mondiale solo inglesi e tedeschi conseguono affondamenti con le nuove armi. Le prove in Italia riprendono nel 1927 impiegando idro bi-motori Savoia-Marchetti SM.55 e Macchi M.24.

In questo ciclo la quota di lancio del siluro è nell'ordine dei 5 metri sul pelo dell'acqua al fine di evitare il danneggiamento dell'ordigno od un suo errato infilarci in mare. Dal 1933, la sperimentazione entra in una fase completamente nuova nel tentativo di definire un impennaggio aereo tale da consentire il rilascio a quote e velocità maggiori: il siluro, del diametro di 450 mm., lungo mt. 5,46 e pesante 930 kg. (di cui 170 di esplosivo) non è altro che l'arma impiegata dalle nostre unità navali minori (torpediniere, MAS) e, prodotto presso la Whitehead di Fiume, vanta una paternità storica... ancora austro-ungarica. Il nuovo impiego (siamo nel 1934) trova purtroppo restii larghi settori della Regia Aeronautica che lo considerano un lusso dal punto di vista economico e molto meno efficace delle bombe, dal punto di vista bellico. Assai più lungimirante la valutazione datane dalla Regia Marina che cerca in tutti i modi di far sviluppare questo ciclo di esperienze forse anche colla speranza che esso preluda alla creazione di un'aliquota aerea direttamente dipendente dalle Forze navali. Nell'agosto 1936 la Regia Marina si dichiara soddisfatta dei lanci effettuati con l'SM.81 (da 80 metri di quota e a 280 km/h.) ma in ottobre l'Aeronautica replica chiedendo una quota di lancio di 350 metri ed una velocità di 500 km/h.: obiettivo chiaramente assurdo o polemico se si pensa che al momento non esiste nemmeno l'aereo con simili prestazioni. Tra l'accapigliarsi dei teorici, nel novembre 1937 è comunque consegnato il primo SM.79 attrezzato per il lancio dei siluri: è una svolta molto importante in quanto consente un sia pur lieve miglioramento dei parametri di lancio e prelude all'impiego operativo. E' indispensabile ricorrere ad un plurimotore per le caratteristiche dimensionali e di peso dell'arma. Solo nell'ottobre 1939 gli SM.79 sono dotati di serie delle installazioni relative al trasporto ed allo sgancio del siluro: come per l'SM.81 non ha pratico impiego la doppia installazione. Per la « dimenticanza » della Regia Aeronautica, non possono fare altrettanto rapidamente seguito le relative armi: la produzione della Whitehead è destinata alla Luftwaffe che ha passato una commessa per ben 300 siluri aerei mentre la Regia Marina assorbe tutta la rimanente produzione compresa quella effettuata a Baia (Napoli) presso il Silurificio Italiano. Il 31 ottobre 1939 è nominato nuovo Capo di Stato Maggiore per la Regia Aeronautica, il gen. Francesco Pricolo: già nel primo mese di carica, egli corre ai ripari ottenendo per l'aviazione una sia pur modesta aliquote di 4 siluri mensili, inizialmente sottratti agli altri due committenti. Contemporaneamente



Libia, autunno 1940: SM.79 silurante della 278ª squadriglia autonoma

neamente sull'aeroporto di Gorizia continua la sperimentazione della nuova specialità. Il Reparto Sperimentale Siluranti è ancora in fase addestrativa con 5 velivoli e 5 equipaggi, quando viene improvvisamente mobilitato per la prima azione bellica. Tra il 12 ed il 14 agosto 1940, gli equipaggi del magg. Vincenzo Dequal, del magg. Enrico Fusco, dei ten. Carlo Emanuele Buscaglia, Guido Robone, Carlo Copello fanno successivi scali a Roma-Ciampino, Catania-Fontanarossa, Bengasi, El Adem: alle h. 21,30 del 15 agosto la prima sezione di 3 velivoli si presenta sulla rada di Alessandria, seguita dopo 15 minuti dagli altri 2 SM.79. I piloti, ostacolati durante il volo da nubi e foschia, si trovano quasi d'improvviso sulle navi nemiche e solo due di essi, date le preventive indicazioni ricevute sulla condizione dei fondali, riescono a sganciare. Gli aerei risultano non gravemente colpiti dal fuoco di terra ma due di essi sono costretti per l'esaurimento del carburante ad atterrare nel deserto: l'aereo di Fusco è purtroppo ancora su territorio nemico e l'equipaggio catturato. L'uscita operativa contro una base avversaria molto lontana, le modalità di attacco ad obiettivi in rada, non hanno certo facilitato il compito di questi primi valorosi equipaggi. Chi da Roma ha deciso di mandarli nella lotta, sembra quasi confidare nella sorpresa e sperare in un colpo fortunato da propagandare: mancando quest'ultimo, l'azione del 15 agosto 1940 è ignorata dal Bollettino di Guerra. Il 23 agosto, l'SM.79 di Robone torna su Alessandria in concomitanza ad un bombardamento in quota e sono confermate le difficoltà di sgancio, per il violentissimo fuoco di sbarramento antiaereo e per l'abbagliamento dei proiettori. Comincia così la caccia alle navi in mare aperto: il 27 agosto

un velivolo del Reparto Sperimentale Siluranti (ten. Buscaglia) decolla dalla Libia e colpisce a nord-est di Sidi Barrani un incrociatore della classe « London ». I quattro SM.79 siluranti della Libia diventano « quattro gatti » a passeggio sopra un siluro, il glorioso emblema della 278ª squadr. aut. A.S. Il 13 settembre un SM.79 della 278ª silura un piroscampo nemico a nord-est di Sidi Barrani, poi il 17 Buscaglia e Robone attaccano con luce lunare l'incrociatore « Kent », sganciando da 700 metri di distanza e colpendo gravemente la nave. Il 14 ottobre il Comandante della 278ª, cap. Massimiliano Erasi attacca di notte l'incrociatore « Liverpool » a sud-est di Creta: il siluro asporta l'intera prua dell'unità che rientra a rimorchio nel porto di Alessandria per poi abbandonare il Mediterraneo con una prua provvisoria, per essere ricostruita in cantiere. Infine il 3 dicembre 1940, Erasi e Buscaglia mettono a segno i loro siluri sganciando a soli 300 metri di distanza contro l'incrociatore « Glasgow » ancorato nella baia di Suda. Intanto altri 5 SM.79 siluranti, comandati dal magg. Vittorio Cannaviello, sono provvisoriamente inquadrati nel 34° gruppo dell'11° stormo basato a Gadurrà (Rodi).

Dal 28 ottobre 1940, la Scuola di Gorizia diviene ufficialmente il 1° Nucleo Addestramento Siluranti: ne è appassionato e capace organizzatore il ten. col. Carlo Unia. Fanno seguito il 2° N.A.S. (Napoli-Capodichino, novembre 1940) ed il 3° (Pisa-S. Giusto, gennaio 1942). Alla fine del 1940 i primi due Nuclei sono ormai attivi: nasce la 279ª squadriglia (24 dicembre 1940), seguono la 280ª (8 febbraio 1941), la 281ª (5 marzo 1941), la 283ª (4 luglio 1941), la 284ª (7 novembre 1941). Carlo Emanuele Buscaglia, appena promosso 63

capitano, comanda la 281ª; i 4 aerei ed i tre ulteriori equipaggi dei ten. Cimicchi, Greco e Sacchetti sono prima a Capodichino, poi a Taranto-Grottaglie, indi a Gadurrà. La prima azione è condotta il 24 marzo 1941 a sud di Creta. Il 2 aprile, Cannaviello ed il ten. Umberto Barbanì per il 34º gruppo, Cimicchi e Sacchetti per la 281ª, portano un riuscito attacco contro un grosso convoglio: danneggiati due piroscafi, affondato l'« Homefield » da 5.325 tonn. ad opera di Giuseppe Cimicchi. Il 18 aprile lo stesso pilota affonda la cisterna « British Science » da 7.183 tonn. Dopo una fase operativa effettuata da Catania-Fontanarossa, in Egeo si trova anche la 279ª squadriglia. Il 18 aprile, ma in un settore più a sud tra Creta e la costa africana, una coppia di SM.79 avvista una unità in navigazione: i piloti se ne allontanano, dopo averla riconosciuta come nave-ospedale. Poco dopo sono avvistate una portaerei e due corazzate, ma prima ancora di poter attaccare, i due SM.79 sono intercettati da numerosi caccia. L'aereo del ten. Rodolfo Guza è colpito ripetutamente e l'armiere addetto alla postazione dorsale, Italo Fontanelli, è ferito in maniera molto grave. Quando l'SM.79 atterra alla base, sulla parete di fusoliera si trova scritto col sangue « Viva la Regia ». E' stato l'ultimo pensiero di un moribondo.

Tra aprile e giugno, 279ª e 281ª vengono a contatto con il nemico altre dodici volte con l'affondamento della motonave « Rawnsley » di 5.000 tonn., il danneggiamento dell'incrociatore « Ajax » e di naviglio minore. Il 4 luglio, Buscaglia, Faggioni, Cimicchi, Mazzigli conseguono il danneggiamento di un incrociatore ausiliario vicino a Famagosta, indi effettuano il mitragliamento di un aeroporto dell'isola di Cipro. L'11 agosto Buscaglia, Giulio Cesare Graziani, Aldo Forzinetti affondano il posareti « Protector », non lungi da Porto Said.

Dalla Sardegna ha cominciato ad operare (10 febbraio 1941) la 280ª comandata dal cap. Amedeo Mojoli, poi dal cap. Franco Melley (agosto 1941). Il 23 luglio 6 SM.79 della 283ª e 2 della 280ª attaccano un importante convoglio colpendo l'incrociatore « Manchester » ed un piroscalo, affondando il cacciatorpediniere « Fearless » ed una nave da trasporto. Il 1º settembre 1941, 280ª e 283ª sono riunite per formare il 130º gruppo autonomo A.S. L'esordio operativo del reparto avviene alle h. 13,15 del 27 settembre 1941 con 14 velivoli in azione: è perduto un SM.79 che si aggiunge al sacrificio dei sei SM.84 del 36º stormo. La sera, alle h. 19,45 5 aerei del 130º tornano all'attacco per concludere la tragica e gloriosa giornata di lotta.

Dalla Libia opera invece la 279ª squadriglia, comandata dal cap. Giulio Marini. Nella notte del 25 agosto 1941 egli attacca con un gregario gli incrociatori « Devonshire » e « Frobi-shir »: le due navi segnalano, nel corso della stessa notte, una non meglio precisata collisione. E' interessante notare che come la nostra propaganda ha spesso gonfiato i risultati conseguiti dagli equipaggi, così da parte inglese si è provveduto a minimizzarli. Ricorrono invece danni per collisioni, mine... scogli e colpi di mare, della cui veridicità possiamo, con altrettanta spregiudicatezza, dubitare. Marini ha diretta ammissione nemica per quanto riguarda il siluramento dell'incrociatore « Phoebe » (27 agosto 1941) e del cacciatorpediniere « Jackal » (1º dicembre 1941).

Gli SM.79 siluranti sono ormai presenti in ogni settore del Mediterraneo ed hanno un peso preponderante nel corso delle azioni, rispetto al bombardamento in quota. La dislocazione dei reparti su aeroporti molto lontani crea gravi problemi logistici per quanto concerne l'approvvigionamento dei siluri. Spesso essi sono risolti con l'inoltro di aerei già dotati di carico bellico oppure con l'invio di SM.82 che trasportano in fusoliera sino a tre siluri. Entro il settembre 1942, la Regia Aeronautica ha già impiegato circa 250 esemplari di questa arma. L'esperienza di questo tipo di azioni non è certo gradevole: a bassa quota, con velocità modesta ed aereo ingombrante, gli equipaggi sono gravemente esposti, durante l'avvicinamento come lungo la rotta di scampo. Eppure quanti sopravvivono alla prova, tornano ad affrontarla numerose volte, con la lucidità e la decisione richieste da un'azione che vede la sequenza cruciale attuarsi nello spazio di circa un minuto.

Il 13 ottobre 1941, Graziani, Faggioni, Cimicchi, portano gli aerei della 281ª al siluramento della corazzata « Queen Elizabeth », poche miglia dal porto di Alessandria. Il 17 dicembre, Aldo Forzinetti lascia per sempre i compagni di squadriglia e dopo pochi giorni non rientra Luigi Rovelli: la massima onoreficenza militare è conferita alla memoria di questi capi-equipaggio. Il 1941 si chiude con l'affondamento dei piroscafi « Empire Guillemot », « E. Pelican », « E. Defender ».

Continua intanto la fusione delle squadriglie autonome in Gruppi ed il passaggio di nuovi reparti a questa specialità. E' formato il 131º gruppo (25 marzo 1942) con la 279ª e la 284ª, il 132º con la 278ª e 281ª; il 133º (1º aprile 1942) è costituito dalle squadriglie 174ª e 175ª, già da ricognizione lontana, ed affronta direttamente in Libia la preparazione. A sua volta il 41º gruppo del 12º stormo (204ª e 205ª)

diviene autonomo ed A.S., il 46° stormo genera (1° settembre 1942) i gruppi aut. 104° (252°-253°) e 105° (254°-255°). In settembre, i gruppi del 36° stormo (108° con la 256° e 257°; 109° con 258° e 259°) lasciano gli SM.84 siluranti per passare agli SM.79. Nel gennaio 1943, la stessa sostituzione avviene per l'89° gruppo (228° e 229°) del 32° stormo. Anche il 3° Nucleo Addestramento di Pisa-S. Giusto (magg. Guglielmo Di Luise) è in piena attività avendo già preparato un centinaio di piloti anche con lanci (senza esplosivo) contro una torpediniera ed un piroscalo messi a disposizione dalla Regia Marina. Qui, come negli altri N.A.S., gli istruttori alternano l'addestramento con uscite operative.

Il primo grosso intervento del 1942 è compiuto il 22 marzo nell'ambito della « seconda battaglia della Sirte », ma solo a metà giugno i nostri reparti conseguono il successo atteso da tempo. Per risolvere la crisi dei rifornimenti a Malta, gli inglesi ne tentano il rifornimento con un doppio convoglio. Da Haifa, Alessandria, Porto Said partono dieci mercantili, una petroliera, una vecchia corazzata carica di rifornimenti, con la scorta di 8 incrociatori, 27 cacciatorpediniere, 4 corvette, 2 dragamine; ad ovest, provenienti dall'Inghilterra entrano in Mediterraneo cinque piroscali ed una petroliera, scortati inizialmente da 1 corazzata, 2 portaerei, 3 incrociatori, 8 cacciatorpediniere, poi rilevati da un incrociatore, 9 cacciatorpediniere, 4 dragamine, 6 motovedette. Il contributo degli aerosiluranti alla battaglia (13-15 giugno 1942) consta in una ottantina di velivoli appartenenti al 36° stormo, ai gruppi 41° - 104° - 130° - 131° - 132°, al 2° e 3° N.A.S.

I risultati conseguiti dagli aerei italo-tedeschi di tre specialità (bombardamento in quota e a tuffo, aerosiluranti), dalla flotta italiana, da sommergibili e motosiluranti italiane e tedesche, l'incontro di zone minate, decimano i convogli: uno è costretto a rientrare ad Alessandria, dell'altro giungono soltanto due navi. Nel dettaglio, le perdite sono meno gravi limitandosi ad un incrociatore, 5 cacciatorpediniere, 6 mercantili, al danneggiamento certo di altre 13 navi ed a quello probabile di ulteriori 10 unità. Da parte nostra vanno perduti 28 aerei, tra cui 8 SM.84 ed 8 SM.79.

Non meno complesso è il tentativo nemico di rifornire Malta nell'agosto 1942. I 14 mercantili partiti dall'Inghilterra sono scortati in Mediterraneo da 2 corazzate, 3 portaerei, 3 incrociatori, 14 cacciatorpediniere, indi sostituiti (per la parte finale della navigazione) da 4 incrociatori ed 11 cacciatorpediniere: una quarta portaerei, scortata da 8 cacciatorpediniere, deve limitarsi al lancio di velivoli Spitfires de-



SM.79 silurante in ricognizione offensiva



Colorazione mimetica di tipo « marino » per un SM.79 della 283ª squadriglia (130° gruppo autonomo aerosiluranti)



In questo esemplare in volo, la stessa colorazione è visibile sul bordo d'attacco alare



Marzo 1943: aerei ed equipaggi sono ancora numerosi, ma è solo la concentrazione per una visita ufficiale 65

stinati a Malta. Contro questo imponente apparato, la Regia Aeronautica schiera 110 aerosiluranti SM.79 ed SM.84, 39 bombardieri, 40 ricognitori, 65 tuffatori e cacciabombardieri, 256 aerei da caccia. La Luftwaffe concorre con 340 aerei pesanti integrati da numerosi caccia, mentre lo schieramento navale italiano comprende 6 incrociatori, 12 cacciatorpediniere, 19 MAS, 20 sommergibili e quello tedesco 2 sommergibili e 4 motosiluranti.

Le fasi della battaglia (11-14 agosto) costano alla Marina britannica 9 mercantili, la portaerei « Eagle », 2 incrociatori, 1 cacciatorpediniere; il danneggiamento delle portaerei « Indomitable » e « Victorious », di 2 incrociatori ed 1 cacciatorpediniere, dei quattro restanti piroscafi e della petroliera: perduti in azione 5 nostri aerosiluranti, più altrettanti distrutti al suolo ed una decina seriamente danneggiata per una riuscita incursione di Bristol Beaufighters sugli aeroporti sardi di Decimomannu e di Elmas.

All'inizio di novembre, la Regia Aeronautica ha in carico 147 SM.79 siluranti, di cui 115 efficienti. Le prime segnalazioni di grosse forze navali anglo-americane (150 navi da trasporto e 46 da guerra) aprono la via a numerose congetture, ma presto si rivela l'obiettivo nemico. Contro questo sbarco in Nord Africa effettuato con la protezione di ingenti forze aeree, i nostri aerosiluranti possono fare molto poco. Concentrati in Sardegna, aerei ed equipaggi vanno al massacro. Nel mese di novembre, le perdite equivalgono a quelle di un intero anno operativo della specialità.

L'11 novembre, Buscaglia guida 4 SM.79 in una difficile missione sulla baia di Bougie: attacco di 7 Spitfires durante l'avvicinamento, contraerea nutritissima, secondo attacco di caccia. Buscaglia, Faggioni, Graziani riescono a tornare indietro ma l'aereo di Ramiro Angelucci si è dissolto in una fiammata sopra il porto algerino. Ciononostante Buscaglia ripete l'azione il giorno successivo con 6 velivoli, gli altri condotti da Francesco Bargagna, Marino Marini, Martino Aichner, Carlo Pfister, Giuseppe Coci. Questa volta gli Spitfires si accaniscono contro il velivolo di testa che comincia ad emettere fumo: Buscaglia continua l'azione, sorvola un cacciatorpediniere, riceve altri colpi e, col l'aereo ormai in fiamme, sgancia contro un piroscapo. Poco dopo, l'SM.79 tocca l'acqua ed esplose. L'asso degli aerosiluranti, l'eroico comandante del 132° gruppo, è ritenuto deceduto nell'azione e decorato di medaglia d'oro al V.M. Invece Buscaglia, unico sopravvissuto al rogo, tornerà molti mesi più tardi in Italia per chiudere la Sua vita in un doloroso incidente di decollo. Il 20 novembre, il « Gruppo Busca-

glia » effettua una riuscita azione notturna contro il porto di Philippeville. Insieme a Graziani, nuovo Comandante ad interim, sono Faggioni, Pfister, Aichner, Mazzocca, M. Marini e Coci: l'aereo di quest'ultimo è colpito da caccia notturni inglesi e costretto ad ammarare non lontano dalla costa tunisina. Ancora il 28 novembre, Giulio Marini e G. C. Graziani con quattro gregari, riescono a colpire tre unità vicino a Cap Carbon ed a rientrare indenni. Il 30 novembre 1942 finisce invece tragicamente un attacco di 5 SM.79 del 130° gruppo: intercettati da 13 Spitfires si incendiano gli aerei dei ten. Ferruccio Lo Prieno, Antonio Vellere, Salvatore Ingrosso, quello di Manlio Caresio è costretto ad ammarare e solo l'SM.79 del cap. Cimicchi riesce a tornare in Sardegna. Da parte italiana si cerca di migliorare le caratteristiche di volo dei velivoli installando gli eutilizzatori di bordo, altrimenti noti come +200. L'impianto, dovuto all'ing. Lamberto De Luca, consente di fornire fino a 20 minuti di superpotenza ai motori A.R.126 RC.34: può essere messo in funzione a più riprese e con diverse modalità. Al decollo, la potenza motrice unitaria sale da 680 a ben 900 cv. e la velocità massima può essere aumentata di circa 50 km/h.

Mentre piccole aliquote di aerosiluranti intervengono contro le navi assediante Pantelleria (maggio-giugno 1943) a Gorizia si prepara una importante missione contro la rada di Gibilterra. Si utilizzano i primi esemplari di una nuova versione dell'SM.79, munita di motori A.R.128 RC.18 eroganti 950 cv. in decollo ed 860 cv. in quota. I propulsori hanno scarichi allungati tipo « Wellington » ed eliche con coprizzo ridotto; la fusoliera, priva di gondola ventrale, ha nuove dotazioni radio-elettriche ed un serbatoio supplementare da 1.000 litri in luogo del vano-bombe; la velocità massima sale a 475 km/h. Per i dieci aerei a disposizione si preparano gli equipaggi del ten. col. Carlo Unia, magg. Gabriele Casini, magg. Franco Melley, cap. Marino Marini, cap. Dante Magagnoli, cap. Francesco Aurelio Di Bella, cap. Giulio Cesare Graziani, cap. Carlo Faggioni, cap. Giuseppe Amoruso. Come base di partenza è scelto l'aeroporto francese di Istres, più vicino all'obiettivo. Ma anche da esso il volo è talmente impegnativo che delle 10 ore di autonomia, si prevede di dedicare solo 1/2 ora al vero e proprio attacco. Alle h. 24 del 19 giugno 1943, nove SM.79 decollano in sovraccarico con 5.000 litri di carburante: non parte Graziani il cui aereo è rimasto gravemente danneggiato durante la fase preparatoria. A 2.000 metri di quota, i velivoli costeggiano la Spagna ma poi, un poco alla volta e per i



Lo sviluppo finale dell'SM.79, con gli Alfa Romeo 128, effettua la prima missione il 19 giugno 1943 contro Gibilterra

più disparati inconvenienti debbono abbandonare l'impresa: solo a Cimicchi e Faggioni è dato di raggiungere Gibilterra. La trovano piena di navi ed illuminata, quasi la guerra fosse già finita o in un altro continente. Entrambi sganciano, poi Faggioni è costretto ad atterrare in Spagna, per un eccessivo consumo di carburante. Solo Cimicchi rientra ad Istres alle h. 9,40 del 20 giugno. Pochi giorni dopo, il 24 giugno, i superstiti 8 SM.79/A.R.128 da Istres portano la loro azione contro il porto algerino di Orano, affondando un piroscafo e danneggiandone gravemente un altro: non rientra l'SM.79 del cap. Pini.

Il 1° giugno 1943, sugli aeroporti di Pisa-S. Giusto e Siena-Ampugnano il « Raggruppamento siluranti » assorbe, con 44 SM.79, i resti dell'89° e 108° gruppo, la 284° del 131°, la 204° del 41° gruppo. Il 130° gruppo, a Latina, è ridotto con 9 aerei ed il 132°, a Gorizia, ne ha 5; 4 SM.79 in Sardegna, a Milis, con la 205°, ed altrettanti in Sicilia, a Gerbini, con la 279°; in Egeo, a Gadurrà, sono gli 11 SM.79 del 104° gruppo; 133° e 105° sono stati sciolti rispettivamente a novembre 1942 ed a giugno 1943. Eppure la notte del 16 luglio, durante l'invasione della Sicilia, un isolato SM.79 riesce a colpire, 50 miglia da Capo Passero, la portaerei « Indomitable » che è costretta a tornare a Gibilterra. Tra luglio ed agosto sono effettuate le uscite operative di 150 velivoli con la perdita di 15 SM.79 siluranti. Ai primi di settembre, durante gli sbarchi sulla costa calabrese, tutti gli aerosiluranti sono concentrati a Pisa ed a Siena (39 aerei del « Raggruppamento » e 12 aerei del 104° gruppo), a Latina (9 aerei del 132°). Nel tardo pomeriggio dell'8 settembre, 12 SM.79 decollano per un attacco contro i convogli nemici dinanzi a Salerno: 8 aerei captano l'annuncio

dell'armistizio e rientrano, gli altri 4 non lo ricevono e portano a termine, nella notte incipiente, l'ultima azione della Regia Aeronautica contro gli anglo-americani.

Il 10 settembre, 10 SM.79 del 132° gruppo lasciano l'aeroporto di Latina, prima che sia occupato dai tedeschi, e si trasferiscono a Siena: vanno invece perduti gli SM.79 presenti sull'aeroporto di Pisa-S. Giusto. La mattina dell'11, gli aerosiluranti di Siena-Ampugnano (« Raggruppamento », 104°, 132°) ricevono l'ordine di portarsi in Sardegna. Dei 25 aerei partiti, 13 giungono a Decimomannu e 7 a Milis, 2 ammarano dopo un attacco di caccia tedeschi e 3 debbono rientrare a Siena. Ad essi bisogna aggiungere 9 SM.79 partiti da Foligno, Fano, Lonate Pozzolo ed egualmente portatisi in zone sotto controllo alleato. Dopo un breve trasferimento a Korba, in Tunisia, tutti gli SM.79 tornano in Italia ove (inizio di novembre) se ne hanno 29 esemplari, tra Puglia, Sicilia, Sardegna. Caduta l'idea di dotarne uno stormo da bombardamento, nell'ultimo trimestre 1943 questi aerei sono impiegati per il lancio di manifestini su località dell'Italia centro-settentrionale. Al 1° luglio 1944, gli SM.79 sono concentrati nel 3° Stormo Trasporti (2° gruppo, 102° e 103°; 98° gruppo, 240° e 241°) operando in voli di collegamento o nell'esercizio dei Corrieri Aerei militari, prima da Lecce, poi da Roma-Centocelle (dicembre 1944). All'8 maggio 1945, la Regia Aeronautica co-belligerante ha ancora 24 SM.79.

Presso l'aviazione della Repubblica Sociale Italiana, è invece ricostituita la specialità aerosiluranti per interessamento del ten. col. Remo Cadringer che affida l'incarico al magg. Arduino Buri. Il reparto operativo conserva il nome di « Gruppo Buscaglia », è comandato dal cap. Faggioni e viene organizzato su tre squadri-



L'SM.79 è generoso fino all'ultimo: nel « cimitero » di Lecce - Galatina dona agli Specialisti qualche osso da trapiantare sul gemello convalescente in hangar (Aeronautica co-belligerante, 2° gruppo del 3° stormo Trasporti)

glie. Nell'ottobre 1943, esso ha un solo SM.79, poi si aggiungono altri recuperi, la restituzione di preda bellica da parte tedesca, infine una piccola serie dell'ultima versione (con gli Alfa Romeo 128) prodotta dalla Ditta: un totale di circa 50 velivoli. La riorganizzazione è curata sugli aeroporti di Venegono e di Gorizia. L'8 marzo 1944, 7 SM.79 si trasferiscono a Perugia-S. Egidio e la notte del 10, Faggioni ed il ten. Irnerio Bertuzzi mettono a segno due siluri contro le navi anglo-americane davanti ad Anzio. La notte del 14, vi ritornano tutti e sette i velivoli: sono abbattuti gli SM.79 dei ten. Giuseppe Balzarotti e Giovanni Teta. Il 18 marzo l'aeroporto di Gorizia è soggetto ad un violentissimo bombardamento americano che distrugge al suolo 7 aerosiluranti. Faggioni entra allora in azione con gli aerei della 2ª squadriglia basati a Lonate Pozzolo. Il 6 aprile, durante il trasferimento a Perugia-S. Egidio, i 13 SM.79 sono attaccati sull'Appennino toscano da 7 Republic P.47 Thunderbolt: 4 trimotori sono abbattuti ed altri 2 vanno perduti in atterraggi di fortuna. Ciononostante la sera del 10 aprile 1944 Faggioni decolla da Perugia con quattro aerei e si porta contro la flotta concentrata davanti ad Anzio. La reazione contraerea abbatte il velivolo di Faggioni, costringe quello di Ottone Sponza ad ammare con incendio a bordo, causa tali danni all'SM.79 del cap. Giuseppe Valerio che l'aereo precipiterà durante il tentativo di rientro alla base; solo Irnerio Bertuzzi raggiunge l'aeroporto di Lonate Pozzolo. Il Gruppo è ora comandato dal magg. Marino Marini e quando si sa che Buscaglia ha aderito alla Regia Aeronautica, viene intitolato alla memoria di Faggioni. Il 2 giugno 1944, Marini si trasferisce ad Istres con 10 velivoli per ripetere l'azione su Gibilterra. Decollati nella serata del 4 giugno, ben

9 aerei riescono a sganciare nella rada, anche questa volta piena di navi ed illuminata: quattro mercantili affondati e due danneggiati. Nella rotta di rientro due SM.79 debbono atterrare in Spagna. Il 6 luglio, 5 aerei del « Gruppo Faggioni » affondano a Bari un cacciatorpediniere e colpiscono alcuni piroscafi. In luglio ed agosto, 12 SM.79 si trasferiscono ad Eleusis (Atene) ed operano sul Mediterraneo orientale. Dopo il rientro in Italia, l'attività è ormai limitata: tuttavia il 24 dicembre 1944 Bertuzzi affonda un mercantile al largo di Ancona ed il 5 gennaio 1945 il ten. Francesco Del Prete conclude con un ultimo vittorioso attacco, l'impiego degli SM.79 siluranti.

Nel dopoguerra, l'Aeronautica italiana usa i superstiti SM.79 come aerei da collegamento e per il traino-manica. Nel 1950 la neonata Aviazione militare libanese si fornisce di tre SM.79 ricondizionati e li impiega in una squadriglia da trasporto: insieme agli esemplari lasciati (od internati) in Spagna si tratta delle macchine più longeve. Da noi, quando è ormai impossibile proseguire l'attività di volo con questi aerei, essi vengono passati alla demolizione o generosamente ceduti alle Scuole anti-incendi ove si allenano le giovani speranze del « pompierismo » italiano: quasi un bisogno di dimenticare la guerra perduta distruggendo gli incolpevoli segni della passata grandezza. Quando più tardi il Museo dell'Aeronautica vuole dotarsi di questo aereo, non resta che accettare l'offerta di un SM.79 dell'Aeronautica libanese che ne richiede l'imbalsamazione colla propria divisa. Ed ora l'aereo, tutto vestito di bianco, invero ci pare un estraneo, ma non estranee sono le migliaia di uomini che con onore sempre, spesso con gloria, portarono nei primati e nella lotta il trimotore veloce di Alessandro Marchetti.