

# UN RIMINESE NELLA PATTUGLIA ACROBATICA

GIUSEPPE MELANDRI



Ricerca storica a cura di Daniele Celli  
Settembre 2017

*Il volo acrobatico in Italia nasce ufficialmente sull'aeroporto di Campoformido, sede del 1° Stormo Caccia; tra quegli uomini c'era anche un riminese, Giuseppe Melandri.*

*In queste pagine, percorriamo il cammino dei giovani che negli anni 20 e 30, hanno scelto di volare.*

## *RINGRAZIAMENTI*

*Voglio ringraziare Luigi Melandri, Giuseppina Melandri e suo figlio Gianandrea Fiorino;*

*Nives Benzi e gli amici Nicola Malizia, Enrico Maria Mussoni, Massimo Pasini, Maurizio Giovanardi, Elisa Tomassini, Raffaele Romano Gattei, Davide Nanni;*

*tutti i componenti dell'Associazione "Asso4 Stormo" di Gorizia ed in modo particolare Fulvio Chianese e Renato Cocianni; non posso dimenticarmi di ringraziare anche tutti i parenti dei piloti inseriti nel sito, per avere messo a disposizione un così prezioso materiale documentario;*

*il Gen. di Divisione Aerea Nicola Lanza de Cristoforis, Comandante dell'Accademia Aeronautica ed il il Magg. AAran Orlando De Luca, Comando Corsi, Capo Sezione Personale Allievi;*

*il T.Col. M. Barlattani e il Magg. E. Bianchi dell'Archivio Storico dell'Aeronautica;*

*Marco Di Cocco Alivernini, consulente storico Aviazione Militare Italiana; il personale dell'URP e dell'Anagrafe del Comune di Udine, in modo particolare la signora Simonetta Morandini.*



*Giuseppina e Luigi Melandri*

Durante la ricerca di chi, nel circondario riminese, nel periodo antecedente e durante il secondo conflitto mondiale, aveva conseguito un brevetto di volo, sia di aereo che di aliante, ho fatto una scoperta che mi ha molto emozionato: avevo trovato, come si suole dire in certi casi, un pilota che era un vero "pezzo da novanta".

Si trattava di un nostro concittadino, che aveva fatto parte della Pattuglia Acrobatica Italiana. Niente di eccezionale in ciò, potrebbe pensare qualcuno, ma voglio precisare, che io sto parlando degli anni a cavallo tra il 1929/32, quindi della prima Pattuglia Acrobatica che ha avuto l'Italia, e Lui ne aveva fatto parte. Il nome di questo giovane pilota, era Giuseppe Melandri (vedi foto di copertina).

Tutto ha avuto inizio da un articolo di giornale che ho trovato su "*Il Popolo di Romagna*" del 17 aprile 1934, intitolato "*La morte del pilota Melandri*". Purtroppo quel pilota aveva perso la vita in un incidente di volo, nel mare circostante l'isola di Lero. Aveva solo trentadue anni. Nell'articolo, viene riportata una sintesi dell'attività aeronautica da Lui svolta:

*"Il giorno 9 aprile corrente, un idrovolante dell'idroscalo di Lero, pilotato dal nostro concittadino Ten. Melandri Giuseppe, durante un volo di prova, per un guasto non ancora precisato, è precipitato in mare distruggendosi. Il pilota nella caduta ha trovato la morte. ... **si arruolò volontario nella Regia Aeronautica nel 1920** ... fu incorporato nella 81ª Squadriglia da caccia SPAD XIII nella quale si distinse per le sue magnifiche doti di pilota tanto il comandante Cap. Gelmetti lo fece partecipare alla **Coppa Baracca** ove ebbe modo di fare riflettere le sue capacità facendo **aggiudicare la coppa alla sua Squadriglia per due volte**. ... Nel 1926 fu trasferito alla Squadriglia da caccia di Mirafiori e in quell'epoca volle con un grande sforzo di volontà e di sacrificio meritarsi di essere ammesso **all'Accademia Aeronautica** e vi riuscì nell'anno 1928. Non appena nominato S. Tenente fu assegnato alla Squadriglia da caccia del Col. Fougier dal quale fu subito incorporato nella famosa **Squadriglia Folle** che nelle giornate dell'ala degli anni 1930-32, al **Meeting Internazionale di Zurigo** nell'anno 1932, ebbe modo di entusiasmare le folle per le temerarie evoluzioni che avevano costato ai piloti estenuanti ore di volo. Nel 1929 entrò a fare parte della **Squadriglia di Alta Velocità** Desenzano rimanendovi per mesi nove, poi fu ammesso alla **Scuola Atlantica di Orbetello** ove rimase sei mesi. Da circa due anni questo valoroso pilota si trovava nell'Idroporto di Lero ..."*

Un curriculum degno di nota il Suo: Accademia Aeronautica nel 1928, Squadriglia Folle, Meeting Internazionale di Zurigo, Squadriglia di Alta Velocità, Scuola Atlantica di Orbetello; una gioventù vissuta intensamente.

Dopo la Sua morte, gli viene intitolata la scuola di Volo a Vela di Rimini, come è riportato nelle pagine del "*Il Popolo di Romagna*" del 24 aprile 1934:

*"Le Gerarchie provinciali hanno accolto benevolmente la proposta di intitolare la scuola di volo a vela all'umile ed ardito pilota Giuseppe Melandri, morto il 9 aprile a Leso (Lero) in un incidente di volo. Il Segretario Federale con un nobile telegramma ha reso edotto il Direttore della scuola il quale sta ora concretando i preparativi per la significativa cerimonia in onore del compianto nostro cittadino."*

Che era uno, come si suol dire in Romagna, che "*un dormiva tla paia*" (non dormiva nella paglia), per dire che si trattava di un ragazzo sveglio, lo si desume da quanto ha fatto, ed in ciò ci aiuterà anche la lettura di un libro che narra la storia della Pattuglia Acrobatica, come vedremo in seguito.

Notizie dettagliate sul periodo della Sua gioventù, purtroppo non mi è stato possibile raccogliergli. Sono trascorsi troppi anni dalla Sua scomparsa, e chi lo ha conosciuto personalmente, non è più tra noi per potercelo raccontare.

Sola dalla consultazione della documentazione reperita, è stato possibile ricostruire, anche se in parte, la breve vita di questo giovane aviatore e farsi una vaga idea di che persona fosse.

## LA FAMIGLIA

Nel cercare notizie su questo pilota, ho avuto la fortuna di incontrare Suo nipote Luigi Melandri, nostro concittadino. Grazie alla Sua cortese disponibilità, ho potuto acquisire alcune informazioni, copia di documenti e di fotografie in suo possesso.

Giuseppe non era nato a Rimini, ma era figlio di una riminese, Linda Ghetti, appartenente ad una famiglia molto conosciuta all'epoca, i famosi Ghetti dell'omonima fabbrica di fiammiferi, presente in passato, nel Borgo San Giovanni.

La famiglia Melandri era composta dal padre Luigi, nato a Ravenna nel 1866, sposato con Linda Ghetti classe 1869, figli Nicolino classe 1895, Angelina classe 1897, Pierina classe 1898, Giuseppe classe 1902 e l'ultimogenito Giovanni (detto Gianni) classe 1908, padre di Luigi, il mio interlocutore.

Giuseppe era nato ad Ancona il 1° aprile, dove suo padre si era trasferito per motivi di lavoro, in quanto Capo Stazione di 1<sup>a</sup> classe.

Nel fascicolo personale di Giuseppe, consultato all'Archivio di Stato di Roma, è presente anche copia dell'Atto di Nascita, dal quale apprendiamo ulteriori precisazioni:

*"Che era nato a Varano, frazione di Ancona, al numero civico 250, alle ore 7:40 antimeridiane, e che gli erano stati dati i seguenti nomi: Giuseppe Pietro Cesare."*

Esistono alcune fotografie che ritraggono il nucleo familiare Melandri, la prima è stata scattata sul luogo di lavoro di Luigi (**v. Allegato 1-1**), che vediamo in divisa da ferroviere. Probabilmente si tratta della stazione di Santarcangelo di Romagna, dove sono nati la maggior parte dei suoi figli, come mi ha precisato Luigi. Della famiglia Melandri, solo colui che diverrà un aviatore, era nato ad Ancona.

La seconda invece è la classica foto ricordo di famiglia, dove tutti i suoi componenti sono vestiti in modo elegante (**v. All. 1-2**); è una immagine stupenda, scattata nel laboratorio fotografico di "Goffredo Osti" in via Indipendenza 23 a Bologna.

In entrambe le due fotografie si vedono sempre solo tre bambini, due femmine ed un maschietto, segno che sono state scattate più o meno nello stesso periodo. Dalle immagini, con una certa approssimazione, si può desumere l'età dei figli. L'idea che mi sono fatta io è che le foto risalgano ai primi del 1900, prima della nascita di Giuseppe e Giovanni.

La terza ci mostra tutti e cinque i figli della famiglia Melandri (**v. All. 1-3**), dove vediamo a partire da sinistra: Pierina, Giuseppe, Nicolino, Angelina e sulla sedia Giovanni, che a mio giudizio dovrebbe avere cinque anni circa, quindi la foto dovrebbe essere stata scattata nel 1913.

Grazie al nipote Luigi, ho potuto allegare alla mia ricerca una serie di interessanti documenti.

Dal porto d'armi, rilasciato dal Prefetto in data **9 novembre 1920 (v. All. 1-4)**, si desume che Giuseppe è stato per un periodo anche a Mantova, ma all'epoca sul documento risultava dimorante presso la stazione ferroviaria di Lucrezia (AN), perché visto il mestiere che svolgeva suo padre, alla famiglia spettava abitare nell'appartamento annesso alla stazione di assegnazione.

Cosa ci faceva Giuseppe a Mantova? Luigi mi ha precisato che Suo nonno era stato a lavorare per un certo periodo anche a Suzzara (MN). A Mantova il figlio Nicolino, terminati gli studi e dopo essere entrato anche lui in ferrovia

nel personale viaggiante (capo treno), aveva trovato moglie e si era stabilito in quella città, ove sono nate le Sue figlie: Liana (1924), Edda (1929), Ornella (1939) e Giuseppina (1936).

Un altro documento di quel periodo, conservato sino ad oggi, è la tessera di riconoscimento per famiglie di Giuseppe (**v. All. 1-5**), rilasciata dalle Ferrovie dello Stato nel 1921.

Tra le varie foto acquisite, vi sono altre due immagini di Giuseppe, che lo ritraggono in abiti civili. La prima (**v. All. 1-6**) ce lo mostra in tenuta da sci. La casa che si vede dietro di Lui, dovrebbe essere la stessa, costruita da suo babbo a Rimini nel 1925, dove era andata ad abitare la famiglia dopo il suo pensionamento. Come tutti i ragazzi di allora, Melandri amava praticare lo sport, soprattutto il tennis di cui suo nipote conserva ancora due racchette (**v. All. 1-7**). Si tratta di una Slazengers e di una Spalding, entrambe costruite in Inghilterra. Slazengers è un nome leggendario nel mondo del tennis, la più grande industria sportiva di tutti i tempi, la cui collaborazione con i campioni del tennis risale sin dall'epoca della sua fondazione nel 1881.

L'altra foto (**v. All. 1-8**) ci mostra Giuseppe in posa davanti ad un'automobile. Dovrebbe trattarsi di una Fiat 501. I suoi abiti ci mostrano che amava molto curare il proprio aspetto.

L'ultima immagine reperita di Melandri, vestito da civile, ci mostra Giuseppe con i fratelli ed i genitori (**v. All. 1-9**). Nel gruppo manca solo Nicolino, probabilmente perché già sposato e residente a Mantova. Ritengo che la fotografia sia stata scattata presumibilmente nel 1925, ipotizzando che il fratello minore Giovanni abbia circa 17 anni.

Parlando di un pilota, la prima cosa che viene lecito chiedersi è: "Dove avrà preso il brevetto di volo e quando? Cosa avrà dovuto fare per divenire un pilota della Regia Aeronautica?"

Possiamo immaginare tutti, che per formare un aviatore è necessario seguire delle lezioni di teoria sul velivolo e sull'aerodinamica e successivamente eseguire prove pratiche su un aereo, assistiti da un istruttore.

Ma volendo entrare nel dettaglio, cosa dovevano fare i giovani negli anni venti e trenta, durante un corso di pilotaggio?

In questa ricerca mi sono avvalso della documentazione che ha postato in rete l'Associazione "*Asso4stormo*". È stato raccolto un notevole numero di documenti, ma soprattutto centinaia e centinaia di interessanti fotografie sui piloti che hanno operato negli anni 1920 e 30 nei ranghi del 1° e del 4° Stormo della Regia Aeronautica. Il materiale è stato inserito nell'ottimo sito, che consiglio a tutti gli appassionati del settore di andare a visitare

**<http://www.asso4stormo.it>**

Leggendo quelle pagine è possibile ricostruire l'iter necessario per prendere il brevetto di volo, anche se magari in aeroporti diversi, ma la strada da seguire era la medesima per tutti gli allievi piloti.

L'Associazione è formata da una quindicina di persone; non posso esimermi dal dire che queste, hanno compiuto un lavoro di ricerca encomiabile.

Ho chiesto il permesso di poter utilizzare una parte dell'interessantissima mole dei documenti presenti nel sito e mi è stato concesso.

## LA SCUOLA DI VOLO

Immagino che un giovane nato all'inizio del 900, per farsi coinvolgere nel mondo dell'aviazione, doveva innanzi tutto avere una forte attrazione per il settore e un grande spirito di avventura; quello nella maggior parte dei ragazzi non mancava. La strada da percorrere era lunga ed irta di ostacoli; era necessario:

- 1- avere l'autorizzazione dei genitori se minorenni;
- 2- presentare la domanda di ammissione ad un corso di pilotaggio (Ufficiali o sottoufficiali);
- 3- effettuare la visita medica presso un Istituto di Medicina Legale;
- 4- svolgere il corso presso una scuola di volo civile per il brevetto 1° grado;
- 5- svolgere il corso presso una scuola di volo militare;

Giunti a questo punto, superando tutte le prove, dopo un iter lungo in media circa dieci mesi, si veniva assegnati ad un reparto di volo della Regia Aeronautica.

Elencati i vari passaggi su cosa dovevano fare, mi chiedo come può essere nata in Melandri la passione per l'aviazione?

Una foto che ritrae Nicolino, suo fratello maggiore, può essere significativa della passione nei giovani di quegli anni; nell'immagine si vede Nicolino che con un amico si è recato in uno studio fotografico di Mantova per farsi immortalare su uno sfondo a carattere aviatorio (**v. All. 1-10**). Sembra che si trovino a bordo di un velivolo che sorvola una collina. Doveva essere molto richiesto quello sfondo di aereo per averlo nella zona di lavoro. Nicolino sembra già adulto, quindi ritengo che la foto l'abbia poi spedita al fratello Giuseppe mentre era militare. Sul retro della fotografia purtroppo non è presente né data né un nome, viceversa è presente un bel bollo da dieci centesimi, necessari per la "*tassa sulle fotografie*" (**v. All. 1-11**).

Melandri era nato nel 1902, quindi direi che ha iniziato ad interessarsi alle notizie di carattere aeronautico verso i dodici, tredici anni, quindi nel 1914-15. La sua gioventù ha coinciso con un periodo molto importante per l'aviazione, durante il quale lo sviluppo, sia tecnologico che umano del settore ha fatto grandi passi, stimolato dalle necessità belliche dell'imminente conflitto.

Per Melandri l'unica fonte di notizie, erano i racconti della gente ed i giornali, dove ogni giorno venivano sicuramente esaltate le gesta dei nostri assi della caccia: Francesco Baracca (34 vittorie), Silvio Scaroni (26), Pier Ruggero Piccio (24), Flavio Torello Baracchini (21), Fulco Ruffo di Calabria (20), per citarne solo alcuni.

Prima dell'inizio della guerra, sui quotidiani si potevano leggere le notizie relative a ciò che succedeva "*in aria*", sia in Italia che in Europa in campo civile. Cito come esempio la competizione aerea che aveva esaltato le folle, la famosa "*Coppa Schneider*". Il trofeo era stato istituito nel 1912 dall'industriale francese ing. Jacques Schneider (Parigi 1879 - Beaulieu sur Mer 1928). Era molto noto in campo sportivo per aver conquistato numerosi primati in gare aeronautiche.

La prima edizione della competizione era stata disputata nelle acque del Principato di Monaco nel 1913 e fu vinta da un francese, Maurice Prevost; nel 1914 fu vinta dall'inglese Howard Pixton. Le gare sono riprese dopo la guerra, nel 1919 a Bournemouth in Inghilterra e nel 1920 a Venezia, dove vinse il S.Ten. di Vascello Luigi Bologna.

In questi anni sulle pagine dei giornali vengono narrate le cronache, sia

nazionali che estere, di quanto avveniva in campo aeronautico, documentate da numerose fotografie che fecero sognare i nostri ragazzi, ne cito solo alcune per dovere di cronaca:

- la prima esperienza di volo in Italia avviene a Roma il 7 giugno 1905 effettuata dal Cap. Vittorio Cordero di Montezemolo su velivolo ideato dal sig. Bertelli di Brescia;
- tra maggio e giugno 1908, il pilota Leone Delagranghe vola a Roma;
- aprile 1909 Wilbur Wright vola a Roma;
- settembre 1909 circuito aereo di Montichiari (Brescia)
- 12 febbraio 1910 vola il primo velivolo italiano, progettato dall'ing. Mario Faccioli;
- 23 settembre 1910 traversata delle Alpi di Geo Chávez;
- 21 maggio 1910 traversata del Canale della Manica;
- manifestazioni aeree nel 1910 a: Firenze, Palermo, Napoli, Verona, Bologna, Pescara, Milano e Torino;
- febbraio 1911 gare aviatorie alle Capannelle (Roma);
- maggio 1911 manifestazione aviatoria a Voghera;
- settembre 1911 primo Circuito Aereo Italiano indetto dal Resto del Carlino sul percorso Bologna-Venezia-Rimini-Bologna;
- novembre 1911 volo Torino Milano dirigibile "U"
- settembre 1911 corsa Milano-Torino-Milano;

In Italia lo sviluppo aeronautico impose un triste tributo di sangue, facendo registrare 9 aviatori deceduti sino al 1912.

Melandri, avendo i parenti a Rimini, potrebbe avere avuto la possibilità di assistere a qualcuna delle varie esibizioni che si erano svolte nella nostra città, come la manifestazione aerea del 1911 ed il volo Rimini-San Marino effettuato da Gianni Widmer nel 1913.

In seguito allo scoppio della guerra (2 agosto 1914), i voli non militari furono proibiti, ponendo termine alle manifestazioni sportive che si erano svolte sino ad allora. Nel dopoguerra, la prima esibizione di cui ho trovata traccia venne svolta a Rimini da alcuni aerei della "*Squadriglia Miraglia*" nell'estate del 1919.

Non sapremo mai quale sarà stata la molla che avrà fatto scattare in lui il desiderio di volare, ma una cosa però è certa, appena raggiunta l'età giusta, si arruola con la speranza di divenire un pilota ... e ci riuscirà anche molto bene, come vedremo.

Su come un altro ragazzo abbia preso la decisione di arruolarsi in aviazione, lo possiamo apprendere nel sito "*Asso4stormo*", leggendo il racconto lasciato da **Silvio Costigliolo** nato a Genova, nel 1909:

*"Le imprese di Lindbergh, De Pinedo e D'Annunzio sono sulla bocca di tutti e mi fanno sognare una vita più appassionante della noia infinita della contabilità con i suoi registri, bilanci e inventari. L'emozione provata nella visita alla SITAR a San Remo, una Società che sta effettuando voli di propaganda nelle varie città costiere liguri, e la vista della fusoliera, priva di ali, dell'idrovolante Siai S 16 ter "Gennariello" di De Pinedo, protagonista del raid del 1925 in Giappone attraverso vari continenti, sono la molla che fa scattare in me la decisione ..."*

Come non comprendere i sogni di quei ragazzi? Costigliolo racconta:

*"Mi diploma a diciotto anni, spronato da mio padre che voleva a tutti i costi che divenissi ragioniere per garantirmi un futuro "agiato" ma ... non me la sento di diventare un "colletto bianco" e passare tutto il resto della mia vita davanti ad una scrivania. ... così, quando esce un bando di concorso per Allievi Ufficiali di Complemento della Regia Aeronautica, decido di rivelare a mio padre la mia volontà. Vuoi arruolarti per andare con quei pazzi volanti non firmerò mai la tua sentenza di morte!"*



*Allora la maggiore età si raggiungeva a 21 anni e se l'allievo era minorenne per essere ammesso alle selezioni per il corso di volo era necessaria l'autorizzazione dei genitori. Ero deciso della scelta fatta e nemmeno le preghiere di mia madre mi fecero cambiare idea così, dopo alcuni giorni trascorsi in modo burrascoso, mi preparo per il mio primo volo ... da casa. Metto in una valigetta le mie poche cose e, un mattino, tra i pianti di mia madre Emilia, lascio la casa paterna."*

Non sono stati pochi i giovani che hanno fatto "*carte false*" per farsi arruolare. **Raffaele Chianese**, nato a Calvizzano (NA) nel 1910 ha scritto:

*"All'età di 18 anni, contro la volontà dei miei genitori e falsificandone la firma, presento domanda per la selezione al Corso Sottufficiali Piloti ... mi presento alla visita medica presso l'Istituto di Medicina Legale di Napoli ... veniamo avviati ciascuno a diverse Scuole di Volo: Roma (Littorio), Ponte San Pietro e Portorose , dove inizia l'addestramento per conseguire i brevetti di volo civile di 1° grado."*

Se, come riportato nel giornale, Melandri si è arruolato nel 1920, era ancora minorenne, quindi o è riuscito ad ottenere il permesso da suo padre, oppure ha fatto il "*furbo*", presentando la domanda al Ministero falsificandone la firma.

**Costigliolo** parla anche della visita medica necessaria per essere ammessi al corso, dopo la quale inizierà la selezione pratica:

*"Gli esami per diventare piloti sono severi e bisogna superare una meticolosa visita medica presso un Istituto di Medicina Legale dell'Aeronautica. ... molti vengono esonerati mentre io sono uno dei pochi fortunati ammessi al Corso Piloti. Mi sembra quasi di sognare, vedo il mondo con occhi diversi, sono ottimista e comincio a pensare che ... ce la posso fare!"*

Superate le prove mediche, Melandri viene inviato ad una scuola di volo di 1° grado, ma dove?

Su questo punto, posso fare una ipotesi, suffragata dal prezioso materiale che ho potuto acquisire presso la Sua famiglia, tra cui la copia di alcune fotografie.

Tra queste immagini, la più datata, è quella che riporta la dizione "**Malpensa 30 marzo 1922**" (v. **All. 2-1**). Nella foto si vede un reparto dell'esercito composto da una cinquantina di uomini, in posa davanti ad un magazzino dove è indicato sulla porta "*Sezione fotoelettrica*". Ho scrutato i volti di quei giovani ma non sono riuscito a riconoscere Melandri, ma sono convinto che ci sia anche Lui.

Non dovrebbe trattarsi di una foto relativa a suo fratello maggiore Nicolino, perché nel 1922 Lui non doveva essere più sotto le armi e nemmeno di suo fratello minore Giovanni che essendo del 1908 non aveva ancora raggiunto l'età prevista per assolvere agli obblighi militari. In linea teorica quella foto dovrebbe essere attribuibile a Giuseppe, se non a qualche altro parente della famiglia.

Quindi sembra che Melandri si sia arruolato inizialmente nell'esercito, per finire poi in aviazione. Una spiegazione su questo punto ci arriva da quanto si può leggere alla pagina

<http://www.comune.pergine.tn.it/fruet-erardo-2717>

relativa al pilota **Carlo Fruet**, classe 1902, quindi un coetaneo di Melandri, dove è scritto:

*"Al servizio di leva, entra volontario nel Genio Aviatori Regio Esercito Italiano. A Cameri (Novara) consegue il 1° brevetto di pilota; successivamente a Ghedi (Brescia) consegue il II° brevetto militare e per le "sue peculiari doti d'intelligenza e perizia di volo" viene promosso Istruttore. 1924-1925 viene trasferito alla 84a Squadriglia del Gruppo Caccia e nel 1925 a Lonate Pozzolo (Varese) con il 1° Stormo Caccia, dove rimane due anni."*

ed anche in relazione a **Gaspere Anticoli**:

*“Nato a Villa Santo Stefano (Fr) il 10 giugno 1902, si arruola nel 1921 nel Regio Esercito. Dopo richiesta di trasferimento, passa alla neo costituita Regia Aeronautica dove nel marzo 1924 viene incorporato alle Officine Operaie d'Aviazione di Capua e quindi, dopo la Scuola di volo basico, viene trasferito con il grado di 1° Aviere, alla Scuola Caccia di Ghedi dove, il 19 giugno 1924 si brevetta pilota da caccia su velivolo SPAD XIII.”*

Fruet ed Anticoli erano entrati volontari nel Genio Aviatori dell'Esercito, perché nel 1920 la Regia Aeronautica non era ancora stata formata come forza autonoma, lo diverrà a partire dal 28 marzo 1923. Se la foto di Malpensa è effettivamente relativa a Melandri, potremmo avere la conferma del luogo nel quale ha avuto inizio la sua carriera militare. Una cosa è certa, nel 1922 a Malpensa l'aeroporto c'era già ...

Leggendo una serie di pubblicazioni edite dall'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, intitolate: *“Cronistoria dell'Aeronautica Militare Italiana”*, nel Vol. VII a pag. 131, è riportato che alla fine di **marzo 1915** tra piloti con brevetto militare e piloti prossimi a conseguire tale brevetto, l'Aviazione militare poteva disporre di 135 piloti. Nella pagina sono citate alcune scuole di pilotaggio di quel periodo: Cascina Malpensa, di S. Giusto (Pisa) e quella di S. Feliciano (Perugia) per idrovolanti. Nella stessa pagina è scritto:

*“Per completare i provvedimenti per la eventuale entrata in guerra, e allo scopo di provvedere alla istruzione pratica aeronautica, presso le fabbriche industriali di aeroplani, ... in data 1 maggio 1915, costituito, in via di esperimento, il Gruppo Scuole Civili per Aviatori Militari con sede a Torino ... il Gruppo comprendeva: Scuola Volontari Aviatori, Scuola S.I.T. a Mirafiori, Scuola di Cameri, Scuola di Cascina Costa.”*

La conferma di quando Melandri sia andato sotto le armi l'ho avuta dopo essere andato a Roma a consultare la documentazione del suo fascicolo personale conservato presso l'Archivio Centrale di Stato.

Nel Foglio di Congedo Illimitato, rilasciato dal Regio Esercito Italiano - I° Raggruppamento Aeroplani di Brescia nell'aprile del 1923, è riportato:

*“Arruolato a Mantova il 14 ottobre 1921, chiamato alle armi il 24 gennaio 1922.”*

È stato congedato dall'esercito per confluire nelle fila della Regia Aeronautica. Di scuole civili di pilotaggio, se ne parla anche nel Vol. II e a pag. 100, dove in relazione a Malpensa c'è scritto:

*“Le scuole civili di pilotaggio cominciarono ad aprirsi nella primavera del 1909. A tutto il 1912 se ne contarono complessivamente in numero di cinque e precisamente: Centocelle (Roma), Cameri (Novara), Pordenone (Udine), Mirafiori (Torino) e Vizzola (Ticino). Per qualche tempo servì pure come scuola di pilotaggio il Campo della Malpensa ove trovavansi le officine Caproni ...”*

Anche se ancora non abbiamo conferme sul luogo ove ha svolto il corso, uno dei pochi elementi certi è che Melandri ha conseguito il brevetto di volo su Aviatik 3 (**v. All. 2-2**) come vedremo in seguito; alla Malpensa c'era questo modello di aereo?

Nel 1924 c'erano sicuramente a Cerveteri, ne ho trovata la conferma consultando un file presente in rete, intitolato: *“Ten. Rossi Guido scuola osserv. cerveteri”*.

La ricerca è relativa al pilota Rossi, nato ad Alatri (FR) nel 1899, che nell'aeroporto di Cerveteri aveva operato; in quelle pagine c'è scritto:

*“... si arruola in aeronautica il 16 ottobre 1924 come allievo ufficiale di complemento nella 4a*

*Squadriglia Scuole presso la scuola Militare di Cerveteri (RM). Vola con apparecchi Aviatik.”*

Su Wikipedia è riportato che l'aeroporto di Furbara, una frazione di Cerveteri, fino alla metà degli anni venti, fu sede della Scuola Caccia della Regia Aeronautica, poi trasferitasi, in quanto zona malarica, a Castiglione del Lago. Era nato come campo di volo nel 1913, lungo la via Aurelia, ed era stato intitolato a Mario Ugo Gordesco, comandante della prima pattuglia acrobatica, che aveva sede a Furbara e morto nel 1920 durante il raid Roma-Tokyo. Nel 1917 diviene la sede di una scuola di tiro.

La conferma di quale sia stata la scuola dove Melandri ha svolto il corso di pilotaggio è venuta leggendo lo “*Stato di Servizio*” consultato a Roma:

*“Tale nel reparto Aeronautica – Il° Raggruppamento a Cascina Malpensa il 24 febbraio 1922. Tale nel Raggruppamento Scuole a Torino il 20 aprile 1922. Tale al Campo Scuola Aviatori a Cascina Costa il 29 settembre 1922.”*

Individuato l'aeroporto ove ha seguito il corso di pilotaggio, cerchiamo di capire cosa dovevano fare questi ragazzi per apprendere i rudimenti del volo. Su come si insegnava agli allievi a pilotare un aeroplano, lo possiamo leggere sempre nel racconto, molto dettagliato e simpatico, scritto da **Costigliolo**:

*“Mi viene consegnato un foglio di viaggio ed un anticipo di cinquanta lire con l'ordine di presentarmi per l'arruolamento alla Scuola di Volo di Cameri, dove giungo nel febbraio del 1929. Il campo di Cameri, nato nel 1908, sarà successivamente utilizzato dalla Società Gabardini per costituirci la “Scuola Italiana di Aviazione di Cameri”, una prestigiosa Scuola di Volo che ha contribuito a sfornare molti piloti durante la Grande Guerra. ... Qualche giorno dopo l'assegnazione dei posti letto nelle camerate riceviamo il vestiario: la divisa d'uscita in panno grigio azzurro con bustina e le scomode fasce mollettieri che si arrotolano dalla caviglia al ginocchio (quanta fatica per avvolgerle!), la divisa di fatica di olonetta, una ruvida tela di cotone e la combinazione di volo, quest'ultima composta da due tute, guanti foderati, occhialoni e caschetto di volo. Il caschetto, in pelle e sughero, non dà l'impressione di essere il massimo della tecnologia ma risulterà provvidenziale in uno dei primi miei decolli da solista. Iniziamo subito con le basi dell'inquadramento militare: per più di un mese sfiliamo e marciamo, con moschetto e senza moschetto e, naturalmente bisogna anche cantare. Si canta tutto il giorno andando avanti e indietro per l'aeroporto, sbirciando gli aeroplani che decollano o atterrano con a bordo gli allievi dei corsi precedenti al nostro. Gli allievi dei primi corsi sono incaricati del nostro inquadramento, ci chiamano “scamorze” e ci fanno marciare e cantare “per rinsaldare il nostro spirito cameratesco”, così dicono. ... Trascorsi quaranta giorni di vita da fante, si comincia a volare, almeno così speravamo noi. Invece si inizia prendendo confidenza con l'uso del motore e con le manovre di rullaggio su vecchie carcasse di aeroplani della Gabardini. I movimenti a terra con i velivoli che hanno il ruotino o il pattino in coda, richiedono un certo impegno; le imbardate sono frequenti. Ai Gabardini sono stati applicati dei pattini dotati di ruotini anteriori per evitare le cappottate, al motore inoltre è stata opportunamente limitata la potenza a soli 35 HP, in modo che questa specie d'apparecchio, soprannominato da noi allievi, Checca o Tartaruga, non sia in grado di staccarsi da terra, ma solo di correre avanti e indietro lungo il campo di volo. Sembriamo dei tacchini che corrono nel pollaio e così razzoliamo per l'aeroporto per cinque interminabili ore; sono tutti rullaggi molto brevi, della durata ciascuno di dieci minuti. Negli ultimi due rullaggi ci permettono addirittura di staccarci dal suolo, a due metri da terra per pochi secondi; li chiamano Retto volo! Non ne possiamo più! ... così a volte l'incapacità degli istruttori nel trasmettere le tecniche del volo e la propria esperienza, comportano l'allontanamento dell'allievo. L'attività della Scuola è intensa, il numero degli allievi è elevato e, se a questo si aggiungono le condizioni meteo non favorevoli, capita di dover rimanere a terra a lungo per attendere il proprio turno di volo. Finalmente, dopo quattro mesi e sette ore di volo a doppio comando, viene il momento sognato di ogni allievo pilota, quello del decollo da solo. Il 15 luglio 1929 sul mio libretto, con bella calligrafia, accanto alla data, registro l'ora di decollo, di atterraggio, il tempo di volo di 14 minuti e la tanto attesa parola: Decollo.”*

Mi viene da sorridere al pensiero di quei giovani, impazienti di iniziare a

volare, intenti a “*razzolare*” sul campo di volo con la “*checca*” (**v. All. 2-3**). Appreso l’uso della cloche inizia la parte dell’addestramento al volo su velivoli a doppio comando, con un istruttore, poi si arriva il momento più emozionante, il volo da soli.

Per conseguire il brevetto di volo c’erano varie prove da superare, ce lo descrive il solito Costigliolo:

*“... la prova ufficiale di quota ... Il volo veniva eseguito senza ossigeno ed il barografo era appeso al collo del pilota (v. All. 2-4). Il corso viene completato con le prove ufficiali di "otto", "rettangolo" e "navigazione". E’ prevista anche una prova di navigazione, con l’atterraggio su un aeroporto diverso da quello di partenza ed una prova di quota ufficiale, documentata da un barografo appeso al collo che registra la salita ad una quota assegnata alla quale l’allievo deve effettuare degli “otto”, cui segue una discesa a rateo costante fino all’atterraggio. L’addestramento carente di quegli anni e la non eccessiva affidabilità e maneggevolezza di quelle macchine comportano un’alta percentuale di incidenti. Il più comune era la “cappottata”. Altri allievi non sono altrettanto fortunati.”*

La strada per un allievo pilota era densa di emozioni ma non priva di rischi, molti giovani hanno pagato a caro prezzo il sogno per esaudire le proprie aspirazioni.

Dalla foto della prova di quota effettuata da Costigliolo, vediamo che si doveva raggiungere la quota di 5.000 metri, verificabile dallo strumento che i piloti tenevano appeso al collo, il quale, in base alla variazione di pressione dell’aria, registrava su un foglio il relativo valore di quota.

## **PILOTA MILITARE**

Su Melandri ho potuto consultare due importanti documenti in possesso di Suo nipote Luigi:

- la tessera di riconoscimento per il personale navigante (**v. All. 3-1**);
- il libretto di volo personale (**v. All. 3-2**).

Il primo documento è stato rilasciato dal Ministero dell’Aeronautica il 10 febbraio 1929, quando Melandri aveva i gradi di Sotto Tenente; è firmato dal Ten. Col. A.A. C. Fougier, il Comandante del 1° Stormo Caccia. Si tratta molto probabilmente della sostituzione del documento precedente. Il libretto è costituito da poche pagine, ma vi si trovano importanti informazioni:

il brevetto di volo di 1° grado lo ha conseguito il **10 novembre 1922**, volando su apparecchio Aviatik 3; il successivo passaggio per conseguire il brevetto di pilota militare avviene su apparecchio HD (**v. All. 2-2**), il **24 maggio 1923**.

Il **1 luglio 1924** promosso al grado di sergente, il giovane Melandri viene assegnato ad un reparto di volo della Regia Aeronautica.

Segue l’elenco degli altri velivoli sui quali si è abilitato: SPAD XIII, AC 2, CR 1, Ansaldo A 300/4, CR 20, S 59 bis, S 55. A questi vanno aggiunti gli altri velivoli sui quali aveva sicuramente volato: Breda Ba 19 e CR 20 IDRO.

Il secondo documento consultato, il libretto di volo personale, è stato rilasciato a Lonate Pozzolo (VA) il **20 novembre 1924 (v. All. 3-3)**. In quel periodo risulta assegnato alla 81<sup>a</sup> Squadriglia, del VI° Gruppo del 1° Stormo; Lonate Pozzolo si trova a due passi da Malpensa.

*“Il 1° Stormo nasce a Brescia il 7 maggio del 1923. Lo Stormo è formato da tre Gruppi di volo: il VI° con sede ad Aviano, il XIII° con sede a Venaria Reale, il XXIII° con sede a Cinisello Balsamo. Nel maggio del 1924 lo Stormo viene trasferito a Lonate Pozzolo e l’inizio dell’anno successivo lo vede articolato su cinque gruppi di volo. Sulla base madre di Lonate Pozzolo:*

*VI° Gruppo Caccia (73<sup>a</sup>, 79<sup>a</sup> e 81<sup>a</sup> Squadriglia),*

*XVII° Gruppo Caccia (71<sup>a</sup>, 72<sup>a</sup>, 80<sup>a</sup> e 83<sup>a</sup> Squadriglia)*

XXIII° Gruppo Caccia (70<sup>a</sup>, 74<sup>a</sup> e 75<sup>a</sup> Squadriglia);  
a Ciampino Sud il VII° Gruppo Caccia (76<sup>a</sup>, 84<sup>a</sup> e 91<sup>a</sup> Squadriglia)  
a Venaria Reale il XIII° Gruppo Caccia (77<sup>a</sup>, 78<sup>a</sup> e 82<sup>a</sup> Squadriglia).”

Ritengo che Melandri conoscesse bene **Fruet**, perché anche questo ragazzo dal 12 settembre 1924 al 19 febbraio 1926, si trovava a Lonate Pozzolo, presso la 81<sup>a</sup> Squadriglia. La stessa cosa posso dire anche per **Mirto Bersani**, nato a Milano nel 1904, che dal 18 giugno 1925 viene assegnato alla stessa Squadriglia.

Dalla consultazione della tessera di riconoscimento di Melandri apprendiamo che il **31 agosto 1924** si abilita sullo SPAD XIII (**v. All. 2-2**); sul libretto di volo personale, ho estrapolato i dati più significativi; il primo volo annotato, risale al **12 settembre 1924** su un HD.

Per le sue spiccate doti di aviatore, che non devono essere passate inosservate al suo comandante, il mese successivo (**6 ottobre**) viene scelto per fare parte del gruppo di piloti che parteciperà alla competizione della famosa “*Coppa Baracca*” (**v. All. 3-4**). I risultati sono stati più che soddisfacenti, risultando Melandri vincitore della medaglia d’oro.

Dall’articolo di giornale de “*La Stampa*”, pubblicato il 20 giugno 1922 possiamo capire lo spirito che aveva animato questa competizione sportiva:

*“Gli assi, del cielo alla conquista della Coppa Baracca. Trentanove aviatori partiti da Torino per il volo di mille chilometri. Gara ostacolata dalla bufera; quattordici concorrenti hanno raggiunto il traguardo di Mirafiori. È il secondo anno della gara ... Tutti i migliori piloti del cielo si sono presentati alla partenza: perché la gara ha un significato più profondo e più umano di una prova aviatoria o di un torneo sportivo: perché gli aviatori italiani hanno pensato che la memoria del più glorioso compagno sta onorata degnamente solo ad una grande voce lanciata dai motori rombanti nell’immensa purezza dei cieli. Anche il percorso di mille chilometri ha la forma di un simbolo: Mirafiori, dove Francesco Baracca conobbe le mille seduzioni dell’ascesa: Lugo, la patria dell’eroe, la cittadina gentile ed appassionata che più fu addolorata dalla scomparsa del proprio figlio generoso; Nervesa che vide la tragica caduta dell’asso degli assi; Milano, dove Francesco Baracca ancor giovane si preparava a spiccare il volo eroico e fatale.”*

Grazie alla cortese collaborazione di Marco Di Cocco Alivernini, consulente storico Aviazione Militare Italiana, conosciuto in occasione del viaggio all’Archivio Storico dell’Aeronautica Italiana di Roma, ho potuto acquisire ulteriori informazioni, proprio sull’edizione del 1924 di questa competizione aerea:

*“Il regolamento per l’anno 1924 prevedeva che la gara, da disputarsi ogni anno tra gli aviatori militari italiani, si svolgesse con partenza ed arrivo finale sull’aeroporto di Clerici (MI); il percorso avrebbe dovuto svolgersi su tre circuiti di lunghezza non superiore ai 250 chilometri ciascuno. Le pattuglie di aeroplani militari terrestri concorrenti si sarebbero classificate in base alla puntualità di ciascuna partenza, alla formazione al momento della partenza e dell’atterramento, alla velocità sui vari circuiti, alla regolarità di velocità di ciascun circuito, alla correttezza della formazione della pattuglia in volo, all’integrità del numero dei componenti la pattuglia, all’impiego degli elementi di riserva, alle operazioni di specialità (esecuzione di fotogrammi con la fotomitragliatrice per la caccia, lancio di bombe per il bombardamento diurno e notturno, all’esecuzione di fotografie aeree per la ricognizione), alle infrazioni delle disposizioni della disciplina di volo, all’ordine negli atterramenti. La gara fu disputata il giorno 6 ottobre, e a causa del cattivo tempo, dal totale del percorso fu soppresso il primo circuito, riducendo la distanza da percorrere a circa 500 chilometri. Gli apparecchi, distribuiti tra le pattuglie delle sette Squadriglie partecipanti, in linea o di riserva, erano in totale 40, e le persone di equipaggio in totale 82. ... La coppa fu vinta a pari merito dalla 81<sup>a</sup> Squadriglia Caccia e dalla 14<sup>a</sup> Squadriglia Bombardamento.”*

Di questa gara aviatoria, Di Cocco mi ha messo a disposizione alcune immagini: la prima raffigura il percorso (**v. All. 3-5**), la seconda mostra il tabellone dove venivano segnalate le partenze e gli arrivi dei vari reparti di volo in gara (**v. All. 3-6**).

Anche l'anno successivo, viene selezionato per la stessa competizione svoltasi tra **maggio e giugno 1925**, che viene vinta ancora una volta dalla Squadriglia della quale fa parte Melandri.

Molto interessanti le immagini che mi ha concesso Di Cocco relative a questa edizione, che ci mostrano alcuni velivoli in gara (**v. All. 3-7 e 3-8**) e il nutrito pubblico presente di fronte agli hangar, accorso ad assistere alla gara (**v. All. 3-9**).

Il suo comandante per mostrare la sua gratitudine, ha inviato a Melandri una fotografia con dedica (**v. All. 3-10**) nella quale è scritto:

*"Al serg. Melandri compagno e collaboratore di due vittorie, con gratitudine Cap. Gelmetti. Bologna 16 XII 1926".*

Le due vittorie alle quali si fa riferimento, citate anche nell'articolo di giornale pubblicato dopo la sua scomparsa, sono evidentemente quelle della Coppa Baracca. La famiglia conserva ancora oggi la medaglia, della prima edizione, datata 5 ottobre 1924 sulla quale è stato impresso il nome di Melandri (**v. All. 3-11**).

Promosso Maggiore, Umberto Gelmetti assumerà la carica di Comandante del IX° Gruppo del 4° Stormo dal 1° giugno 1931 al 1° febbraio 1932 e per un breve periodo, quella di Comandante interinale del 4° Stormo dal 13 al 20 ottobre 1931.

In cosa consisteva la Coppa Baracca? Su Wikipedia c'è scritto:

*"La Coppa Baracca fu una competizione aeronautica degli anni venti dedicata a Francesco Baracca, asso dell'aviazione italiana nella Prima Guerra Mondiale. La prima edizione si svolse presso l'aeroporto di Ravenna, il 19 giugno 1921, per celebrare il terzo anniversario della morte. La gara vera e propria consisteva in un volo di oltre 1.000 km, alla quale facevano da corollario altri eventi e cerimonie ... Il Comitato d'Onore risultava composto da personalità di livello nazionale, tra cui Gabriele D'Annunzio e Benito Mussolini ed il montepremi ammontava a Lire 100.000 (somma enorme per l'epoca). Enrico Baracca e la contessa Paolina Biancoli (genitori del pilota caduto) avevano messo in palio una coppa in oro massiccio del valore di cinquantamila lire da assegnare al pilota che per primo si fosse aggiudicato la vittoria in due edizioni della gara, anche non consecutive. Il regolamento di gara, permettendo l'iscrizione di qualsiasi tipo di velivolo, risultava piuttosto complesso, con conseguenti critiche da parte della stampa dell'epoca. Il percorso di gara previsto era il seguente: Partenza da Ravenna (aeroporto in località La Spreta, concesso dalle autorità militari). Sorvolo di Lugo (città natale di Francesco Baracca), Bologna, Belfiore, Verona, Trento, Nervesa (località del Montello, dove cadde Baracca), Aviano, Gorizia, Trieste, Fiume, Pola, Orsera, nuovamente Trieste, Ajello, Venezia, Lugo, Cotignola (città natale di Giannetto Vassura – altro pilota caduto nella Grande Guerra al quale verrà poi intitolato l'aeroporto di Rimini), Forlì. Arrivo a Ravenna. ... Vinse il SAML di Bin e Magliocco ... Anche se solo 5 aeroplani erano riusciti ad arrivare al traguardo sui 21 partiti nella prima mattinata, il bilancio della gara non era così catastrofico. Per l'epoca infatti questo raid costituiva la corsa più lunga fra quelle finora svolte, resa ancora più ardua dalle avverse condizioni meteorologiche: per ore e ore aeroplani fragili e insicuri hanno volato sfidando pioggia, vento e turbolenze terribili; gli equipaggi hanno dovuto riconoscere il percorso fra le nuvole e la nebbia, giungendo puntuali su 19 controlli, lanciando messaggi nei punti fissati e scattando fotografie delle zone sorvolate. È stata una evidente dimostrazione di abilità e di coraggio. La Coppa Baracca si disputerà con un regolamento pressoché analogo per altre due edizioni, con un numero sempre maggiore di equipaggi partecipanti ... il 19 giugno 1922 su un percorso sempre di mille km che parte da Torino, tocca Lugo e Ravenna, si spinge fino sul Montello e ritorna a Torino;*

*il 19 giugno 1923 su un percorso di circa mille km con partenza e ritorno a Milano, via Lugo, Venezia, Trieste.*

*Diventerà poi una competizione riservata esclusivamente alle squadriglie dell'aviazione militare per altre due edizioni e lascerà poi il posto ad altre tipologie di gare.”*

Anche nel libretto di volo di Melandri ho trovato un riferimento al “*lancio di messaggi*” nei giorni precedenti allo svolgimento della Coppa Baracca del 1925. In che cosa consisteva il lancio di messaggi per un pilota da Caccia?

Per chiarire questo aspetto dell'addestramento di un pilota, bisogna tenere presente che Melandri aveva eseguito il corso di pilotaggio pochi anni dopo il termine della Grande Guerra. Le istruzioni su come si dovevano preparare i piloti, erano ancora le stesse di chi aveva combattuto.

Molto interessante su questo particolare aspetto dell'addestramento dei nostri piloti, è il disegno che ho trovato nella pubblicazione “L'Illustration” del 16 settembre 1911, una rivista pubblicata in Francia, conservata nella biblioteca Gambalunga di Rimini, quale lascito della famiglia Des Verges. In questa immagine (**v. All. 3-12**) si vede l'equipaggio di un aereo, composto da tre militari: il pilota, un osservatore che sta scrutando il terreno sottostante con un binocolo, ed il terzo aviere che sta lanciando un messaggio a terra.

Nella raccolta “*Cronistoria dell'Aeronautica Militare Italiana*”, a pag. 132 del libro VII sono riportate le prove da compiersi, necessarie per il brevetto di pilota d'aeroplano, stabilite dal Ministero della Guerra (Ispettorato Aeronautico) in data 15 gennaio 1915.

In seguito, con circolare 518 del 10 febbraio, si prescriveva:

*“Ogni pilota deve essere in grado di compiere perfettamente le seguenti missioni: ricerca in volo di campi di aeroplani, in determinate zone di grande ampiezza; lancio di messaggi in determinati punti anche poco caratterizzati da accidenti topografici; trasporto del passeggero osservatore; esercizio di atterraggio in spiazzi ... voli della durata di almeno tre ore con ricognizioni di truppa ... Le ricognizioni di truppa sono compito essenziale degli ufficiali piloti, ma sarà assai utile che anche i sottoufficiali si addestrino a riferire quanto hanno veduto; ciò potrà riuscire di utile complemento alle osservazioni compiute dall'ufficiale osservatore.”*

Presumo che fosse di notevole importanza lanciare messaggi in determinati luoghi per informare su nuove disposizioni impartite dal comando o per informare su quanto osservato, a chi stava operando a terra.

Nello stesso periodo durante il quale Melandri operava sulla base di Lonate Pozzolo, un altro riminese era presente nella base, addetto alla parte meccanica dei velivoli, il suo nome era **Nello Benzi**, classe 1904, 1° aviere meccanico. Si tratta di un “*Foglio di Congedo Illimitato*” della Regia Aeronautica – Centro Aviazione Caccia (**v. All. 3-13**), datato Ghedi 7 ottobre 1925. Questo documento l'ho trovato presso l'Archivio di Stato di Rimini, tra i vari faldoni dell'Archivio Storico del Comune di Rimini (autorizzazione protocollo n° 625/28.34.03.01(2) del 24/10/16). Esiste una foto di Melandri scattata proprio a Ghedi nel 1924 (**v. All. 3-14**).

Del periodo successivo, Melandri ha conservato altre fotografie; nella prima vediamo un nutrito gruppo di militari in posa di fronte all'hangar della 73<sup>a</sup> Squadriglia del VI° Gruppo (**v. All. 3-15**), nella seconda lo vediamo da solo vicino ad un aereo (**v. All. 3-16**), nella terza immagine lo si vede con un collega di reparto (**v. All. 3-17**), e nella quarta con un gruppo di colleghi (**v. All. 3-18**). Melandri ha i gradi da Sergente Maggiore, quindi le foto sono state scattate successivamente al **7 agosto 1926**, quando ha ottenuto la promozione, ed era già stato assegnato al 2° Stormo.

Nell'ultima foto relativa agli anni Venti, lo vediamo accanto ad un aereo con lo stemma della Squadriglia "Cacciatori del Grappa" (**v. All. 3-19**)

Il **19 febbraio 1926** Melandri viene trasferito all'aeroporto Mirafiori di Torino; il timbro presente nella pagina del libretto riporta l'iscrizione "2° Stormo Aeroplani da Caccia 95ª Squadriglia". Il motivo di questo cambiamento lo si apprende dalla lettura del libro "Stormi d'Italia" di Giulio Lazzati, dove a pag. 40 è riportato:

*"Il 2° Stormo viene costituito a Torino il 25 aprile 1925 su tre Gruppi, VII° - VIII° - XIII°. Ogni Gruppo era composto da quattro Squadriglie:*

*VII° Gruppo a Ciampino (Roma): 76ª su CR 1; 84ª - 86ª - 91ª su Nieuport 29*

*VIII° Gruppo a Mirafiori (Torino): 92ª su Nieuport 29 - 93ª - 94ª - 95ª su AC 2*

*XIII° Gruppo a Venaria Reale (Torino): 77ª su SPAD XIII e CR 1 - 73ª - 82ª su SPAD XIII - 85ª su CR 1."*

Sulla tessera personale di Melandri è riportato che durante l'estate (**10 luglio 1926**) si abilita sul CR 1 e successivamente il **21 dicembre 1926** su AC 2. Si tratta di un errore perché nel Suo libretto di volo risulta che su questo tipo di aereo, ci volava già da quasi un anno (19 febbraio 1926).

In questo periodo il nostro pilota potrebbe avere conosciuto **Mario Caregnato**, nato a Laghi, (Vicenza) nel 1904.

*"Questo pilota nel giugno 1927 passa alla 70ª Squadriglia, XXIII° Gruppo, 2° Stormo Caccia. Fu in questo periodo che tutte le squadriglie e tutti i piloti furono dotati di paracadute (**v. All. 3-20**). Fino a quel giorno, quando accadeva che un velivolo si incendiava in volo, per non morire straziati nel rogo, molti piloti si gettavano nel vuoto, perendo. Queste morti tragiche, la scomparsa di tanti colleghi ed amici, furono i ricordi più dolorosi dei primi anni della sua carriera."*

Il **17 marzo 1927** Melandri giunge a Furbara per svolgere un corso di tiro in volo; ogni giorno vengono effettuati più voli per effettuare la caccia con cinefoto, il tiro ai palloncini ed alla sagoma sino al 23 marzo. Un pilota militare è sempre sotto valutazione, molto interessante sotto questo aspetto il documento relativo a Giuseppe Movia, redatto al termine del corso di tiro (**v. All. 3-21**); anche Melandri deve avere avuto la sua valutazione, chissà come era andato Lui?

Rientrato da Furbara, il **7 aprile 1927** viene assegnato alla 92ª Squadriglia, sempre dell'VIII° Gruppo dotata di velivolo AC 2.

Il mese successivo nel Suo libretto risulta una serie di interessanti annotazioni, si sposta da Torino a Furbara, con tappa per rifornimento a Sarzana. Nei giorni seguenti sono annotati voli a:

*13 maggio 1927 volo Mirafiori-Sarzana*

*14 maggio 1927 volo Sarzana-Furbara*

*24 maggio 1927 rivista a Centocelle su velivolo AC 2*

*24 maggio 1927 rivista a Ciampino su velivolo AC 2*

Cosa sia andato a fare a Ciampino lo apprendiamo dal libro di Lazzati:

*"27 maggio 1927 il 2° Stormo era presente nel cielo di Roma, dove compiva perfetti passaggi in varie formazioni con 63 aerei CR 1 e AC 3."*

Dopo l'annotazione del volo eseguito il **10 giugno 1927**, scritto in rosso è riportato:

*"Per ordine del 2° Stormo sono stati sospesi i voli su apparecchio AC 2 fino a nuovo ordine."*

segno che vi erano stati seri problemi tecnici che rendevano rischioso il loro



utilizzo. Su questo specifico aspetto, Lazzati ha fatto queste precisazioni:

*“Nel maggio 1927 i Nieuport 29 del XXIII° Gruppo vengono sostituiti dagli AC 3. In gennaio 1929 il 13° Gruppo viene equipaggiato con i CR 1 mentre l’VIII° ed il XXIII° Gruppo aveva cessato temporaneamente ogni attività di volo poiché sia gli AC 2 sia gli AC 3 erano stati all’origine di gravi incidenti a causa di deficienze strutturali; per questo gli AC 2 furono definitivamente radiati, mentre gli AC 3 dopo una totale revisione ed un adeguato rafforzamento strutturale, ripresero servizio senza comunque dare pieno affidamento; a fine aprile dello stesso anno furono adottati per il VII° ed il XXIII° Gruppo i nuovi Fiat CR 20 ...”*

Nel mese di **luglio** viene inviato presso la 2<sup>a</sup> Squadriglia a Centocelle (**v. All. 3-22**) per partecipare al corso di Osservazione Aerea ed il **20 luglio 1927** si abilita su Ansaldo A 300/4 (**v. All. 2-2**). Nel libretto, in relazione ai giorni **4-9 agosto**, è annotato un volo per una ricognizione fotografica e lettura telone.

Tra le fotografie presenti nell’archivio della famiglia Melandri sono presenti alcune immagini scattate da un aereo: ce n’è una di Sesto S. Giovanni (**v. All. 3-23**), di Como, di Lonate Pozzolo, di Parma, e una di Torino Mirafiori, l’unica che riporta la data: 26 agosto 1925; peccato che non siano tutte datate.

Forse qualcuna di queste immagini era stata scattata per conseguire il brevetto. Nel file che ho trovato in rete, relativo al Ten. pilota Guido Rossi vi sono alcuni interessanti allegati, che ci dicono quali prove doveva sostenere un allievo pilota per conseguire il brevetto di volo militare: il primo documento è un verbale relativo alla prova di acrobazia, il secondo è relativo al primo raid da 200 Km, Ciampino-Capua e ritorno, ed al primo raid da 400 Km tra Cerveteri-Capua-Cerveteri; vi è anche una relazione dattiloscritta concernente una esercitazione svolta il 14 luglio 1926, relativa ad una ricognizione a vista in volo, e fotografica.

In data **11 agosto 1927**, Melandri viene dichiarato inabile al volo per un mese? Cosa era accaduto: malattia? Incidente di volo?

Nel suo fascicolo personale conservato presso l’Archivio Centrale di Stato a Roma c’è la risposta a questa domanda; nel documento datato 22 agosto 1927 prot. 23116, esito visita medica, è riportato:

*“Dall’esame dell’esito visita di controllo subita presso l’Istituto Medico Legale di Montecelio, in data 11 agosto 1927, del serg. Magg. Pilota Giuseppe Melandri della 2a Squadriglia scuole Centocelle, si rileva che il predetto sottoufficiale è stato dichiarato inabile al volo per un mese e idoneo ai soli servizi sedentari perché affetto da esiti recenti di otite destra con lieve ipoacusia da questo lato”.*

Forse Melandri in quel periodo non aveva messo bene il caschetto di volo.

In previsione delle manovre di fine anno si continua l’addestramento.

Lazzati prosegue:

*“Il 6 novembre 1927 lo Stormo (2°) chiudeva l’attività dell’anno, partecipando alla manovra sul cielo di Milano: 60 aeroplani del reparto erano suddivisi in attaccanti (XIII° Gruppo di scorta ai bombardieri) e difensori (XXIII° Gruppo); manovre che si conclusero con l’elogio del generale Balbo. Rimaneva assente l’VIII° Gruppo a causa dell’inefficienza degli AC 2.”*

Il giorno **25 novembre** Melandri torna ad essere assegnato alla 92<sup>a</sup> Squadriglia, dotata ancora di velivolo AC 3. L’ultimo volo dell’anno viene effettuato il **13 dicembre 1927**, poi per quasi dodici mesi non vi è registrato più nulla sul libretto di volo sino al 14 dicembre 1928. Non ha volato per un anno, dove è stato in questo periodo? In Accademia a Caserta?

Prima della fine dell’anno, il **29 dicembre 1927**, Melandri viene promosso al grado di Maresciallo di 3° Classe.

Come tutte le persone di questo mondo, anche Melandri aveva degli lati

negativi. Dalla consultazione del foglio matricolare, presente nel suo fascicolo personale, presso l'Archivio di Stato di Roma, sono emerse anche tutte le punizioni che gli sono state inflitte, e che ci mostrano un altro punto di vista sulla sua personalità. La prima gli è stata inflitta durante il periodo della scuola di volo (v. **All. 3-24**).

Non c'è che dire, da quanto abbiamo letto, si capisce che Melandri era poco incline alla disciplina, non ci sentiva molto bene da "*quell'orecchio*", almeno sino al 1927. Lui era un pilota d'azione, la vita di caserma era la parte che lo interessava meno di ciò che doveva fare un pilota. In seguito però ha "messo la testa a posto" se è stato ritenuto meritevole di poter frequentare un corso in Accademia.

## **ACCADEMIA AERONAUTICA**

Nell'articolo di giornale pubblicato dopo la sua morte, era stato precisato che nel 1928 era riuscito ad entrare in Accademia. A quale corso avrà partecipato?

Ho chiesto aiuto all'amico Nicola Malizia, scrittore molto conosciuto in campo aeronautico, che in passato mi aveva parlato di avere un libro sui corsi dell'Accademia.

La Regia Aeronautica era stata formata come forza autonoma con R.D.L. n° 645 del 28 marzo 1923. Non avendo ancora una propria sede, i primi corsi accademici si erano svolti a Livorno presso l'Accademia della Marina, poi dal 1926 erano proseguiti presso la Reggia di Caserta.

Dalla consultazione del libro "*Accademia Aeronautica 1923-2005*", che mi ha fornito Malizia, alla pagina 72, nella tabella "*Dati statistici sugli allievi dei corsi regolari*" ho potuto verificare che l'anno accademico iniziato nell'autunno del 1927 era quello denominato "*Eolo*", che aveva avuto 248 candidati, dei quali 65 ammessi.

Nelle tabella è presente anche il numero dei cadetti che avevano potuto accedere ai corsi in via straordinaria, come precisato nelle annotazioni, ed ammessi direttamente alla seconda classe. Forse si trattava dei giovani piloti che già facevano parte dei ranghi dell'Aeronautica che volevano divenire ufficiali in S.p.e. (Servizio permanente effettivo come Melandri).

Con questa qualifica, nel 1927 erano stati ammessi in Accademia 19 allievi su 42 candidati nel corso "*Drago*", e 4 allievi ammessi su 9 candidati nel corso "*Eolo*" nel 1928.

Nel libro, si può consultare l'elenco dei cadetti del corso "*Eolo*" iniziato nel 1927, ma qui il nome di Melandri non compare; anche nel corso successivo denominato "*Falco*" non figura. Proseguendo nella ricerca a pagina 295, relativa al corso "*Leone*", iniziato nel 1931, compare un Melandri ma di nome Antonio, quindi un'altra persona.

Un aiuto per risolvere il dilemma mi è venuto dalla consultazione della solita documentazione presente nel sito dell'Asso4stormo. Nei dati relativi alla storia del pilota **Enrico Stasi** è riportato:

*"12 dicembre 1924 ammesso a frequentare un corso di pilotaggio presso il Campo Scuola di Sesto S. Giovanni con ferma di anni sei; 1 agosto 1925 nominato pilota di aeroplano e trasferito all'Aeroporto di Venaria Reale; 6 gennaio 1926 nominato pilota militare su apparecchio SPAD XIII e promosso Sergente Pilota; 29 dicembre 1927 promosso Sergente Maggiore; 16 novembre 1929 ammesso a frequentare, previo esame, un corso di integrazione presso l'Accademia Aeronautica di Caserta; 29 luglio 1931 promosso Sottotenente Pilota in S.P.E."*

Quindi anche Melandri potrebbe avere frequentato un corso di integrazione presso l'Accademia Aeronautica di Caserta.

Studiare in Accademia, aveva risvolti economici di un certo rilievo, che potevano creare un ostacolo insormontabile per molti giovani in quanto parte delle spese, per frequentare i corsi di studi erano a carico delle famiglie dell'allievo. Nel sito

[http://www.asso4stormo.it/arc\\_07/Testimonianze/RegiaAeronautica/Inguscio.htm](http://www.asso4stormo.it/arc_07/Testimonianze/RegiaAeronautica/Inguscio.htm)

dove si parla di un altro cadetto presente a Caserta, **Giuseppe Caggia**, in relazione a questo aspetto è riportato:

*"Nell'anno 1928, la famiglia dell'allievo della 1a classe era tenuta a versare un importo di lire 2.000 per l'acquisto del primo corredo e sostenere le spese dell'allievo di carattere generale (riparazione corredo, lavatura biancheria e simili) e straordinarie (acquisto medicinali, interventi medici estranei all'Istituto ecc.) versando a titolo di anticipo una quota trimestrale di lire 150."*

Nella pagina relativa a **Silvio Costigliolo**, ho trovato una lettera datata 20 dicembre 1939, scritta dal Gen. Giovine, comandante dell'Accademia di Caserta, al Gen. Faccenda:

*"Caro Faccenda, sono lieto di comunicarti che i marescialli piloti Silvio Costigliolo e Avvico Giuseppe hanno superato felicemente gli esami di ammissione al Corso Integrazione e sono stati pertanto trattenuti in Accademia per compiere i due anni di corso.*

*Nella nota scritta a mano sulla lettera è riportato: Si tratta effettivamente di due cannoncini, Costigliolo e' risultato in graduatoria d'esame il 1° e Avvico il 3°. I concorrenti erano 70! I posti erano 30, gli ammessi soltanto 12. Puoi essere lieto della segnalazione fattami. Bravo!. Saluti. Giovine."*

Da questa lettera vediamo che le selezioni per accedere ai corsi ufficiali in Accademia, anche per chi faceva già parte della Regia Aeronautica, erano molto severe e che i loro superiori segnalavano i giovani più meritevoli.

Viste le incertezze sulla effettiva partecipazione di Melandri ad un corso di integrazione presso l'Accademia di Caserta, ho pensato di chiedere direttamente alla fonte, se risultava agli atti che Melandri .....

Ho scritto una mail al Comandante dell'Accademia di Pozzuoli, il Generale di Divisione Aerea Nicola Lanza de Cristoforis, e grazie alla Sua cortese collaborazione, mi è giunta questa risposta:

*"Buongiorno,*

*in merito alla richiesta avanzata dalla S.V., si è provveduto ad effettuare un'attenta ricerca negli archivi storici dell'Accademia Aeronautica e si è riscontrato quanto segue:*

- si conferma che il Corso Falco è stato incorporato nel 1928;*
- nessun cadetto appartenente al Corso Falco si chiama MELANDRI;*
- nel Corso Leone si è riscontrata la presenza di un MELANDRI che dal confronto con i dati anagrafici segnalati non corrisponde al pilota in oggetto;*
- considerando il fatto che MELANDRI, come da vostra cronistoria, è stato incorporato in Accademia Aeronautica nel 1928 e già il 4 ottobre dello stesso anno è stato nominato Sottotenente, quando la nomina per i frequentatori dei ruoli normali avveniva al termine della 3^ classe, e che nel 1929 è stato già assegnato a Reparto volo (Squadriglia di Alta Velocità) si evince che probabilmente il Pilota Giuseppe MELANDRI in Accademia ha frequentato soltanto un breve corso propedeutico alla promozione a Sottotenente (attualmente questo corso di circa 6 mesi viene svolto dai ruoli speciali, vincitori di concorso, ex Sottufficiali e Ufficiali di complemento). Purtroppo dagli archivi storici e biblioteca non si è avuto alcun riscontro circa le ipotesi avanzate.*

*Si rimane a disposizione per eventuali ulteriori approfondimenti.*

*Cordiali saluti*

*Magg. AAran Orlando De Luca*

*Accademia Aeronautica*

Anche questa strada non ha dato conferme a quanto cercavo. Era necessario poter consultare un documento che sicuramente avrebbe concluso la mia ricerca: o il “*Foglio Matricolare*” o lo “*Stato di Servizio*” di Melandri.

Nel fascicolo personale, depositato presso l’Archivio Centrale di Stato di Roma, dalla consultazione dello “*Stato di Servizio*” ci viene la conferma della Sua frequentazione ad un corso presso l’Accademia, dove entra il **1 gennaio 1928**. Dalla lettura del mod. 12 bis, dell’Istituto Medico Legale di Firenze datato 17 novembre 1928 si legge in prima pagina:

*“... In questo periodo di tempo fu inviato a frequentare un corso di integrazione presso l’Accademia Aeronautica di Caserta ed al termine di esso è stato proposto per una visita straordinaria presso questo istituto”.*

Il **4 ottobre 1928** Melandri viene nominato S. Tenente. Di questo periodo vi sono alcune fotografie che lo ritraggono in divisa vicino ad un CR 1 (**v. All. 4-1**); in una lo vediamo seduto sull’ala di un CR 32 (**v. All. 4-2**).

Non mi è dato sapere che titolo di studio avesse conseguito, ma per essere divenuto un ufficiale, penso dovesse avere un diploma.

Nel fascicolo personale (Archivio Centrale di Stato Roma) è presente un documento datato 19 novembre 1927 prot. 452, rilasciato dall’ing. Enzo Biagi, direttore della Regia Scuola Industriale di Cesena, dove è riportato:

*“Dai registri di questa Regia Scuola risulta che il sig. Melandri Giuseppe, figlio di Luigi, nato ad Ancona il 1 aprile 1902 ha frequentato il IV corso della sezione MECC. ELETT. nell’anno scolastico 1919-20 ed ha ottenuto la licenza riportando le seguenti votazioni:  
diritti e doveri 6 - igiene 6 - lingua francese 6 - contabilità 7 - elettrotecnica 7 - esercizi di elettrotecnica 6 - meccanica e macchine 6 - disegno di meccanica e macchine 9 - tecnologia 6 - officina 6”*

Mi chiedo dove abitava durante il periodo scolastico, forse a Rimini presso qualche parente?

Durante la mia ricerca, tra i ricordi di famiglia conservati dal nipote Luigi, è emerso un cimelio inaspettato, di cui Lui non ne aveva ricordo. Si tratta del regolamento interno dell’Accademia di Caserta (**v. All. 4-3**), stampato nel 1928, lo stesso anno in cui Giuseppe ha frequentato il corso.

Come già detto sopra, sul libretto di volo dopo il prolungato periodo di inattività, tornano ad essere annotati i voli. Viene assegnato alla 2<sup>a</sup> Squadriglia Allenamento Caccia di Ghedi (BS) dove il **14 dicembre 1928** gli fanno eseguire sei voli di ambientamento: il primo su aereo BH 9 della durata di 15 minuti ed a bassa quota (200 metri), poi su CR 1 esegue un volo di 10 minuti a 400 metri, uno di 15 minuti a 500 metri, uno di 13 minuti a 1.000 metri, uno di 15 minuti a 2.200 metri e l’ultimo di 55 minuti a quota 4.250 metri.

### **1° STORMO CACCIA**

Alcuni giorni dopo avere terminato l’addestramento a Ghedi, il **17 dicembre 1928** viene assegnato alla 71<sup>a</sup> Squadriglia del 1° Stormo basato a Campoformido, comandato dal Ten. Col. Rino Corso Fougier.

Forse non era stato un caso l’essere destinato a quello Stormo; su come avvenivano certe scelte ce lo ha precisato il solito Costigliolo:

*“Agli inizi del 1930 Campoformido, si afferma come uno dei più importanti campi di volo della Regia*

*Aeronautica, esservi destinati è per i piloti un vanto perché lo si considera giustamente la scuola dell'acrobazia collettiva in formazione, unica in Italia e fra le poche, se non la prima al mondo ... Fougier con l'aiuto di Balbo, e' riuscito a convincere le massime gerarchie dello Stato Maggiore dell'importanza dell'acrobazia individuale e collettiva nella formazione dei piloti da Caccia. Al 1° Stormo affluiscono i migliori piloti assegnati dalle scuole di Volo Avanzato che il Col. Fougier sceglieva non solo sulla base delle schede personali ma anche dopo un attento "esame" delle attitudini da parte del Sergente Maggiore Fruet. Uomo di fiducia di Fougier, Fruet visitava discretamente le Scuole intrattenendosi con gli istruttori e osservando i giovani allievi. Dopo le trasferte di Fruet, Fougier faceva le richieste nominative dei "pivelli" che venivano assegnati ad Aviano e Campofornido per essere affinati dai manici dell'epoca ..."*

Visto che tipo di pilota riuscirà a diventare Melandri, oserei pensare che anche Lui sia stato scelto da Fougier, su consiglio di Fruet.

Da questo momento ha inizio il periodo più intenso della vita di Giuseppe Melandri, entra a fare parte del gruppo di piloti che costituirà la prima Pattuglia Acrobatica italiana.

Su Rino Corso Fougier ho trovato queste notizie:

*"Era nato a Bastia, in Corsica, il 14 novembre 1894. Si era arruolato come allievo ufficiale di complemento nel 1912. Nel giugno 1916 viene inviato al Battaglione Scuole Aviatori come aspirante allievo pilota; consegue il brevetto di pilota il 26 ottobre 1916 e quello di pilota militare il 4 febbraio 1917. Durante la Prima Guerra Mondiale, per le azioni svolte, gli vengono conferite tre Medaglie d'Argento al Valore Militare. Diviene comandante del 1° Stormo il 1° giugno 1928 e vi rimane fino al 1° giugno 1933: è particolarmente attento alla preparazione di uomini e mezzi, trascurando talora i doveri d'ufficio, ma Italo Balbo riconosceva che lo stormo comandato da Fougier era quello meglio preparato in forza alla Regia Aeronautica."*

Di questo periodo allego alcune foto che ci mostrano le varie tipologie delle squadriglie quando si addestravano al volo (**v. All. 4-4 e 4-5**) e degli uomini del 1° Stormo, nelle quali, molto probabilmente potrebbe essere presente anche Melandri, visto che vi era stato assegnato anche Lui; sono tratte dalle pagine relative ad alcuni piloti, presenti nel sito "*Asso4stormo*" (**v. All. 4-6**).

Dai documenti che riguardano Melandri, apprendiamo altri piccoli dettagli, il **10 febbraio 1929** gli viene rilasciata la tessera di riconoscimento per il personale dell'Aeronautica, come pilota del 1° Stormo, mentre il mese successivo, in data **1 marzo**, gli viene rilasciata la tessera di iscrizione al Circolo Ufficiali del Presidio di Udine (**v. All. 4-7**).

Il **1 aprile 1929** si abilita su CR 20 (**v. All. 2-2**) e riprende l'addestramento al volo in pattuglia. **Costigliolo** ha scritto al riguardo:

*"... effettuato con un CR 20 bis il mio primo volo di 45 minuti in pattuglia, all'inizio non è per nulla facile seguire l'altro aereo che tuttavia mi facilita il compito eseguendo manovre ampie e lente, ma poi prendo la mano, la fiducia aumenta mentre diminuisce la distanza che ci separa. La mia ala e' sempre più vicina alla sua. Da quel momento inizia per me un'intensa attività operativa che non avrei mai immaginato: voli in coppia, in pattuglia, acrobazia individuale ed in pattuglia, tiro al palloncino, uso della fotomitragliatrice nella finta caccia, esercitazioni di Gruppo e Brigata. Con l'intensificarsi dell'attività' aumenta anche l'affiatamento tra i piloti e sono frequenti le cene o i veglioni alle quali partecipano tutte le Squadriglie. Il locale abituale e' il ristorante "Boschetti" a Tricesimo dove le cene si concludono con brindisi e cori che rinsaldano lo spirito di corpo."*

Nell'interessantissimo libro "*Quelli del Primo – Il 1° Stormo nelle immagini, dalle sue origini al 1940*", scritto da Roberto Bassi, Fulvio Chianese e Carlo d'Agostino, a pag. 10 è riportato:

*"Balbo e il Principe di Piemonte, futuro Re d'Italia, osservano compiaciuti e meravigliati un'esibizione della pattuglia acrobatica proprio a Campofornido, il 21 aprile 1929. Balbo rimane stregato e vuole*

Sono andato a leggere la pagina del libretto di volo di Melandri, e alla data del **21 aprile** è riportato: “*pattuglia di gruppo*” (v. **All. 4-8**).

Scorrendo le varie pagine, ho notato che più volte ricorre l’annotazione “*foto mitragliamento*”. Che in un reparto da “*Caccia*” si facessero esercitazioni di mitragliamento è plausibile, ma una cosa mi ha meravigliato di questo particolare aspetto. Si trattava di esercitazioni di combattimento aereo, nelle quali, con mia sorpresa, utilizzavano macchine fotografiche che immortalavano l’aereo avversario nel reticolo di collimazione delle proprie armi di bordo, per avere la prova di averlo abbattuto. Non avrei mai pensato che negli anni venti la nostra Aeronautica disponesse di tali dispositivi. Questa cosa l’ho appresa consultando il solito ed ottimo sito “*Asso4stormo*”, dove sono presenti alcuni di quei fotogrammi; a titolo di esempio allego quello consultato nella pagina relativa al pilota Bersani (v. **All. 4-9**).

A questo tipo di addestramento si aggiungevano le esercitazioni di mitragliamento al paracadute, tiro ai palloncini ed alle sagome, il lancio di messaggi.

Sul tiro al palloncino, sempre nel sito “*Asso4stormo*” è presente una foto di Bersani dove si vedono alcuni militari che preparano i palloncini da utilizzare nella esercitazione al tiro (v. **All. 4-10**).

Tra le squadriglie c’era una grande competizione quando si trattava di effettuare questo tipo di esercitazioni; una delle più forti era la 81<sup>a</sup> Squadriglia che vinceva spesso questa gara, prova molto importante per un pilota di un reparto da Caccia.

Durante gli addestramenti, con il “*tirare troppo la corda*”, poteva capitare che succedessero anche degli incidenti. Alle 8:20 del **14 maggio 1929** Melandri, atterra fuori campo, nulla di grave per fortuna e questo fatto non incute nessun timore nel “*nostro*” pilota, anzi ...

Dopo molto allenamento al volo in pattuglia, giunge finalmente l’opportunità di mostrare a tutti cosa sapevano fare quei ragazzi.

L’occasione si presenta nel **luglio 1929**, quando alle 21:30 giungono all’aeroporto del Littorio (Roma) due piloti americani, accolti da una folla esultante. Per la prima volta un aereo aveva collegato con un volo l’America alla Città Eterna.

## **LA PATTUGLIA ACROBATICA**

Se si è arrivati a costituire una Pattuglia Acrobatica, e di eccellenza, lo si deve alla caparbietà di un Tenente Colonnello. Nel libro “*La meravigliosa avventura – storia del volo acrobatico*”, scritto da Renato Rocchi nel 1976, viene ripercorsa la lunga strada, irta di ostacoli, che hanno dovuto percorrere i ragazzi di Campoformido.

*“Fougier era un reduce della Prima Guerra Mondiale. Ricordava quando volava in formazione durante i suoi voli di guerra. Diverse volte aveva volato incastrato con la sua ala, nell’ala del leader, con tanta paura sì, per il botto, ma dopo tutto non si era trovato tanto male. Forse il segreto stava nell’abitudine. E l’abitudine è frutto di un assiduo allenamento. Erano voli pericolosi, non solo per il fatto che ogni volta che si decollava dalla base, poteva essere l’ultima, ma anche per il fatto di dovere stare attaccato al velivolo del leader; ogni manovra imprevista poteva causare una collisione. Bisognava essere pronti a qualsiasi evenienza, sapere anticipare la manovra di chi stava avanti, e ciò non era facile. Solo un grande addestramento poteva aiutare i piloti. Era necessario che durante la loro formazione, dovessero arrivare a conoscere a fondo il proprio velivolo ...”*

Questo Ten. Col. si chiamava Rino Corso Fougier (**v. All. 5-1**), uomo che giungerà alla ribalta internazionale per quanto fatto. Dal suo pensiero è nato un nuovo modo di addestrarsi. Ma come ho già detto in precedenza, la strada per giungere a questo risultato era stata tutta in salita, perché il suo modo di vedere le cose, logicamente si era scontrato con l'ottica dei suoi superiori presso lo Stato Maggiore, che non vedevano di buon occhio questo modo di operare, fuori dai consueti schemi di addestramento, ma ciò non ha scoraggiato il Comandante Fougier.

Un giorno, come un fulmine a ciel sereno ...

*“Era la primavera del 1928, tre CR 1 giungono sul campo e cominciano a tirare dei loopings in formazione di cuneo. I velivoli volavano piuttosto distanziati, ma i due gregari mantenevano quella giusta separazione che rendeva perfettamente geometrica la figura. I tre piloti, una volta messe le ruote a terra, ebbero gli onori dagli uomini della squadriglia per le esaltante evoluzione. Ma non tutti erano della stessa idea, il primo a disapprovare ero lo stesso comandante dello Stormo che considerò indisciplina di volo e frutto di menti malate una evoluzione acrobatica con tre velivoli. La voce giunse anche all'orecchio del Comandante della II Z.A.T., il Gen. Piero Oppizi, il quale, molto curioso, volle assistere di persona alla manovra. I tre piloti decollarono tirando loopings su loopings. Il Generale diede dei matti ai tre giovani, cercò di smorzare certi entusiasmi, ma non proibì la figura acrobatica. E per i tempi che correvano era già un successo.”*

Il 1° settembre 1928 Fougier assume il comando del 1° Stormo. Ai collaboratori più stretti, esterna i suoi propositi sul nuovo tipo di addestramento, la cui messa in pratica, aveva sollevato numerose proteste, che inevitabilmente giungevano sulla sua scrivania, e che finivano ammucchiate in fondo ad un cassetto:

*“Fougier non intendeva mollare. Per lui il pilota da caccia doveva essere prima assoluto padrone del mezzo affidatogli, sapendo stare in formazione stretta, sapendo assorbire l'errore degli altri, ma soprattutto doveva sapere volare all'unisono abituando i riflessi, per poi passare all'uso delle armi. Erano criteri nuovi, di avanguardia, che, secondo lo Stato Maggiore, minacciavano di trasformare i piloti del 1° Stormo Caccia in acrobati da circo equestre. Nonostante ciò Fougier diede disposizioni precise perché il volo acrobatico fosse alla base del nuovo addestramento.”*

Verso fine anno, due piloti del reparto, decidono di provare a stringere un po' le lunghezze:

*“Era da un po' di tempo che Citi e Brizzolari, due sergentini da poco assegnati al 1° Stormo, si appartavano, discutendo gesticolando, senza mai alzare la voce e facevano fuoco e fiamme per andare in volo da soli. ... Quel mattino i due piloti si portarono dritti sui prati di Codroipo ... fecero quota 600 m, poi Brizzolari si portò a poco più di un metro dal capo coppia, leggermente incastrato, e su per il looping.”*

La manovra andò alla perfezione, i due piloti erano al massimo della soddisfazione. Al secondo giro, toccò a Citi mettersi in posizione di gregario e su per una nuova prova, riuscita senza problemi anche quella:

*“Quel volo doveva essere la prova generale, o la riprova che tirare un looping ala contro ala, seguendo a neanche un metro di distanza il velivolo del leader, era ben più facile che effettuare la manovra a distanza. ... Non persero altro tempo, raggiunsero Campoformido in pochi minuti di volo. Uno sguardo se il campo era libero, poi su. E uno, due, tre loopings, ala contro ala, incastrati. Tutti, dal Comandante all'ultimo aviere, erano là sul prato, naso all'insù, a godersi quella meravigliosa realtà. Un momento storico che permetterà di portare il volo acrobatico collettivo al rango di spettacolo. Era un giorno di novembre del 1929.”*

Nel cielo friulano ebbe inizio un intenso periodo di voli audaci; nemmeno gli

incidenti mortali erano in grado di sbollire gli animi dei piloti. Le parole che si leggono nel testo sono eloquenti, e ci rendono l'idea di che spirito aleggiava tra quegli impavidi ragazzi:

*“Per loro il volo non era più significato di sola audacia, ma era la risultante di valori spirituali, era un atto di coraggio, accompagnato, sorretto, spronato sempre da tutte le forze, e fisiche e morali. Perciò via a briglie sciolte.”*

Fougier era alla ricerca dei soggetti con determinate caratteristiche, e per fare ciò nei periodi di fine corso inviava un suo subalterno alla scuola di volo di Ghedi per valutare i giovani da inserire tra i suoi ranghi.

Nel volgere di pochi mesi era riuscito a mettere su la squadra che da tempo aveva nella mente:

*“Alla base si viveva in piena competizione sportiva. Non passava giorno che un Gruppo o una Squadriglia non presentasse una novità, una figura acrobatica inventata, provata e riprovata di nascosto sul greto del Fiume Tagliamento ... per non essere visti da occhi indiscreti. Seguiva quindi la presentazione ufficiale sull'aeroporto, alla presenza del Comandante e di tutti i piloti e gli specialisti. Il giorno dopo non c'era pilota che, in un angolo del cielo del Friuli, non provasse la manovra ... fino ad eseguire la figura acrobatica. Farcela era un punto d'orgoglio. E bisognava riuscirci.”*

Le notizie di questa esuberante attività dei piloti di Campoformido, con il tempo era giunta anche all'orecchio di Italo Balbo, all'epoca Sottosegretario dell'Aeronautica.

Poi un giorno avvenne un fatto, che tolse i blocchi dalle ruote degli aerei di Fougier, finalmente avrebbe potuto dare briglia sciolta ai propri *“purosangue”*. Fu grazie all'arrivo a Roma degli americani, Roger Williams e Lewis Jancej il **10 luglio 1929**.

È grazie a questo evento se i piloti del 1° Stormo poterono finalmente operare con la benedizione di Balbo e dello Stato Maggiore.

Balbo, coglie l'occasione al balzo ed interviene presso l'Aero Club d'Italia, che stava organizzando una manifestazione aerea per la domenica successiva, il 14 luglio, affinché nel programma, venga inserita la partecipazione della Regia Aeronautica, poi telefona al T.Col. Fougier chiedendo la partecipazione dei suoi ragazzi. Alla base di Campoformido la notizia si sparse in un batter d'occhio. Viene scelta una rosa di sette uomini tra i migliori piloti a disposizione, e Melandri è tra questi.

Bisogna mettersi subito al lavoro per provare gli ultimi dettagli del programma pensato da Fougier. Si tratta della prima esperienza ufficiale, non è permesso sbagliare. L'entusiasmo è alle stelle.

Cosa sia accaduto quei giorni non è possibile estrapolarlo da un libretto di volo, in questo ci aiuta un libro stupendo che ho potuto leggere grazie all'amico Nicola Malizia. Quel testo, edito dall'Ufficio Storico dell'Aeronautica, è intitolato: *“La meravigliosa avventura – storia del volo acrobatico”*, scritto da Renato Rocchi nel 1976. Ecco quanto vi è scritto:

*“Balbo voleva presentare agli ospiti qualcosa di nuovo oltre ai soliti passaggi di formazioni. Aveva già in mente un'alternativa, i saltimbanchi di Campoformido, di cui spesso aveva sentito parlare negli ultimi tempi. Il 12 luglio telefonò a Fougier chiedendo la partecipazione di una formazione acrobatica. I piloti avrebbero avuto a disposizione i nuovi caccia CR 20 della FIAT, sino ad allora assegnati solo al VII° Gruppo basato a Ciampino.”*

Nel libretto di Melandri si legge che il giorno **11 luglio 1929**, quando erano ancora a Campoformido, si stavano già allenando con i CR 20, quindi alcuni velivoli erano già stati assegnati anche al 1° Stormo.



Proseguiamo con quanto scritto da Rocchi:

*"... Il mattino seguente sei piloti e una riserva del VI° Gruppo, raggiunsero Roma in treno. A Ciampino trovarono sette CR 20 allineati sul campo e una busta per il Ten. Melandri, capo team. Il messaggio contenuto non dava precise istruzioni sul da farsi, ma solo un augurio di buona fortuna, firmato da Italo Balbo. Avevano a disposizione solo ventiquattro ore per definire e provare un programma d'effetto. Come da disposizioni di Fougier, sarebbero andati in volo in due formazioni di tre aerei: Fruet, Lucchini, Neri; a seguire Melandri, Pontonutti e Wengi; Servetto era di riserva. Così nel cielo di Ciampino, si ebbe una vera sarabanda tra passaggi, loopings, frullini, imperiali e tonneaux. Il nuovo aereo era meraviglioso, e disponeva di una potenza di motore tale da permettere ai piloti di lavorare in tutta sicurezza. Non si correva il rischio di rimanere impiccati sul looping e sull'imperiale, come capitava con il CR 1. E tutto diventava più facile. Alla manifestazione del giorno successivo, i piloti della pattuglia riuscirono ad entusiasmare tutti, compresi gli americani, tanto che Balbo telefonò a Fougier per compiacersi del lavoro svolto dai suoi piloti, promettendo per il futuro comprensione e pace ... in famiglia."*

Sempre dal libretto di volo, si legge che la manifestazione è avvenuta sull'aeroporto del Littorio il **14 luglio 1929**.

La notizia è stata riportata anche sul quotidiano "*La Patria del Friuli*" del 15 luglio 1929 (**v. All. 5-2**).

Questa è la prima traccia che ho trovato sul nostro concittadino, in relazione alla sua prima partecipazione ad una manifestazione pubblica della pattuglia acrobatica.

Per un certo periodo la famiglia Melandri ha abitato a Viserba, in via Polazzi, nel frattempo Suo padre ha costruito una casa (1925) a Marina Centro, in via Astore 2, dove dopo il suo pensionamento dalle Ferrovie si sono trasferiti tutti. Da quella data, immagino che Giuseppe venisse a trascorrere qui le licenze durante le varie festività dell'anno.

A Luigi, il nipote, risulta che lo zio abbia avuto la residenza nella nostra città nel 1924, esattamente in via Astore 2 con il fratello Nicolino, cosa verificata all'anagrafe, ma non mi ha saputo precisare per quanto tempo.

Non mi risulta che sia mai atterrato all'aeroporto di Rimini, ma sicuramente ci si è recato, in divisa, accolto con tutti i riguardi da parte dei frequentatori del locale Aero Club. Esiste una fotografia di quel giorno (**v. All. 5-3**), ma purtroppo non vi è riportata una data. Nell'immagine si vedono una ventina di persone, davanti ad una pensilina, attaccata alla quale è in bella mostra l'insegna con scritto "*Aero Club di Rimini*". Tra di loro mi sembra di riconoscere solo due persone, il conte Mattioli e probabilmente il Cav. Camillo Duprè, entrambi a sinistra di Melandri. La foto la collocherei temporalmente nei primi anni trenta, prima della sua partenza per Lero.

Su Rimini ci deve essere passato in volo almeno in una occasione, visto che alle 23:30 del **6 agosto 1929** aveva inviato un telegramma ai familiari, nel quale ha scritto (**v. All. 5-4**):

*"Passerò in volo diretto a Roma avvertire Balestri, baci."*

Chi potrà essere stata questa persona? Era un suo coetaneo, oppure un giovane ammiratore, venuto a conoscenza della sua attività nella Pattuglia Acrobatica? Chissà ... Molto probabilmente qualcuno con il quale deve avere fatto amicizia durante i suoi soggiorni a Rimini.

Sono andato a controllare l'elenco dei piloti, che avevo individuato sino ad ora, tra coloro che nel circondario riminese avevano conseguito un brevetto di volo, e con grande soddisfazione, ho trovato un nome che poteva fare "*al caso mio*": Balestri Dante. Era lui l'amico di Melandri?

Luigi mi ha trovato un'altra foto di Suo zio Giuseppe (v. **All. 5-5 e 5-6**), scattata sulla spiaggia e sviluppata dal fotografo M. Gallusi, con laboratorio a Rimini in Corso d'Augusto 83. Lui è convinto che il ragazzo che si vede al centro dell'immagine sia proprio Balestri; anche a me piace pensare che lo sia. Da una prima ricerca svolta presso il cimitero di Rimini, nulla risulta a questo nominativo, a Rimini non è sepolto; forse non era di Rimini.

Sul giornale "*Il Popolo di Romagna*" del 6 novembre 1937 ho trovato un articolo su un Balestri Dante. Probabilmente si tratta della stessa persona. Si parla del conferimento di una onorificenza, una Croce al Merito di Guerra durante la Guerra di Spagna. Vedremo in seguito se emergeranno altri dettagli su questo ragazzo.

Nel cercare di ricostruire la vita di Melandri, non avendo il libretto di volo relativo al periodo compreso tra il 11 ottobre 1929 ed il 1 aprile 1934, data della Sua morte, ho potuto raccogliere informazioni su quanto aveva fatto, solo dalla lettura del libro di Renato Rocchi già citato in precedenza. Esiste sicuramente anche quella parte del libretto, consultabile presso il Ministero della Difesa a Roma.

Dopo la manifestazione di Roma del luglio 1929, come promesso da Balbo, a Fougier, nei primi mesi del 1930, giunge dallo Sato Maggiore la sospirata direttiva operativa sul nuovo metodo di addestramento del pilota da caccia e l'ordine di rinnovare la linea di volo con il CR 20.

Il **9 gennaio 1930**, sul campo d'armi dei Parioli si svolge una grandiosa sfilata aerea, alla quale partecipano oltre 300 velivoli, per portare il saluto della Regia Aeronautica ai principi Umberto e Maria Josè che si erano sposati il giorno precedente, disegnando in cielo lo stemma della casa sabauda.

Tra il pubblico sono presenti teste coronate di mezza Europa, Re Alberto del Belgio, Re Boris di Bulgaria, i Principi di Svezia, il corpo diplomatico al completo, la stampa nazionale ed estera.

All'esibizione di Arturo Ferrarin, segue il decollo dei tre aerei del 1° Stormo che presentarono un programma a cuneo serrato. Fougier per andare sul sicuro, ha lasciato da parte il pattuglione e presenta una formazione di tre velivoli formata da Brizzolari, Diamare e Colombo. Non si può sbagliare.

*"L'esibizione ottenne un gran successo, Re Alberto, congratulandosi con Balbo, disse con vero entusiasmo: Non ho mai visto una cosa simile. Re Boris addirittura espresse il desiderio di ospitare alla prima festa dell'Aria che si farà in Bulgaria, la Pattuglia Acrobatica dei CR 20.*

*Balbo ebbe la riprova che se una sfilata di aeroplani dava alla folla il fremito e l'entusiasmo, un programma acrobatico riusciva a traumatizzarla e a portarla al delirio".*

Il giorno seguente (**10 gennaio**) a Ciampino, gli equipaggi degli aerei che il giorno prima avevano partecipato alla sfilata aerea vengono presentati al Re. Visto il successo conseguito, viene presa la decisione di includere nelle manifestazioni aeree, l'esibizione di una pattuglia acrobatica. La prima occasione si presenta alla manifestazione aerea prevista per il mese di maggio sull'aeroporto del Littorio a Roma.

Il **15 gennaio** il Ministro dell'Aeronautica offre un banchetto ai piloti che avevano partecipato al carosello aereo di Ciampino.

Rientrati alla base, inizia un duro lavoro; se si voleva ben figurare a maggio, era necessario prepararsi molto bene. Vengono pensate nuove figure acrobatiche, come formare in volo le parole REX e DUX, che richiedevano ore e ore di allenamenti; bastava l'errore di un pilota per vanificare il disegno di una formazione.

Fougier dopo REX e DUX aggiunge altre coreografie: freccia (v. **All. 5-7**),

spina di pesce, aquilone, cuore, catena ... per poi finire con la più ostica e spettacolare: il volo delle cicogne. L'idea di utilizzare queste coreografie gli era venuta in mente assistendo ad un saggio ginnico.

Spesso i piloti, al termine della giornata di lavoro si ritrovano all'Arizona degli Aviatori, una trattoria-bar dei F.lli Covre (**v. All. 5-8**), dove senza tirare le ore piccole passano un'allegria serata scherzando sulle loro peripezie. L'ubicazione del locale, che si trova di fianco all'aeroporto di Campoformido, oltre la strada Pontebbana, è visibile a pagina 20 del libro scritto da Bassi, Chianese e d'Agostino.

L'attuale Pattuglia Acrobatica Nazionale nel suo display ha una figura chiamata Arizona in onore e in ricordo di quella baracchetta di legno, luogo di ritrovo, dei Ragazzi di Campoformido.

## **LA PRIMA GIORNATA DELL'ALA 8 GIUGNO 1930**

Dopo mesi di allenamenti, il 14 maggio giunge finalmente il fatidico giorno della partenza per Roma, ma a causa del maltempo viene rinviata al pomeriggio del giorno successivo. I 36 CR 20, suddivisi in gruppi di 6 velivoli, lasciano Campoformido per raggiungere l'aeroporto trampolino di Pisa. Qui a Fougier giunge l'ordine di effettuare il sorvolo di Firenze in occasione della rivista alle Forze Armate del Capo del Governo il **18 maggio**.

Assieme ai colleghi del 2° Stormo, per un totale di ben 60 aerei, vengono formate le parole DUX e REX; seguito dal disegno dell'emblema della caccia: l'arco con la freccia incoccata. Il giorno successivo si parte per Ciampino. Dopo essersi sistemati sul campo, ci si è dedicati agli ultimi allenamenti; il **6 giugno** viene eseguita la prova generale, poi finalmente arriva il fatidico giorno, di fronte a 50.000 persone.

La manifestazione ha inizio alle ore 16:00 ed è composta da dodici episodi, che vanno dal passaggio di aerei storici e di massicce formazioni di aerei anche da bombardamento, dalla simulazione di attacchi aerei, dal lancio di paracadutisti, dall'esibizione di voli acrobatici di singoli piloti, all'esibizione della Pattuglia Acrobatica.

Gli uomini del 1° Stormo sono inseriti nel IV° episodio congiuntamente a quelli del 2° Stormo, con ben 54 CR 20 suddivisi in sei formazioni a cuneo.

*"L'allineamento aveva del prodigioso, la sicurezza dei piloti era entusiasmante. Il pubblico era sbalordito per tanta bravura."*

Venivano poi formate nel cielo le parole REX, DUX e un arco che stava per scoccare una freccia, l'emblema della specialità della Caccia. Chiudeva i voli dell'episodio una formazione ad aquilone.

Nel IX° episodio l'ing. Ambrogio Colombo presenta, con un programma di alta classe, l'ultimo nato della casa milanese di costruzioni aeronautiche, il Breda Ba 19, un velivolo progettato e costruito per l'alta acrobazia.

Nel X° episodio, alle 19:25 dopo l'impeccabile prova di Colombo, tornano di scena i piloti di Campoformido con 15 CR 20 suddivisi in tre pattuglie:

- una di tre velivoli: Ten. Lucchini, M.llo Bertoli, M.llo Cancellier;
- una di cinque velivoli: Ten. Neri, S.Ten. Melandri, Serg. Scarpini, Serg. Diamare, Serg. De Giorgi;
- una di sette velivoli: Ten. Reglieri, Ten. Moscatelli, Ten. Cianfarani, M.llo Fruet, M.llo Milone, Serg. Brizzolari, Serg. Sansone.

Le pattuglie eseguono una rassegna completa e magistrale di acrobazia collettiva eseguita per la prima volta al mondo, ala contro ala, sulla verticale della tribuna d'onore.

Leggiamo testualmente cosa a scritto Rocchi di questo episodio:

*“Quindici CR20 del 1° Stormo Caccia arrivano sull'aeroporto del Littorio puntualmente alle 19:25. Dopo l'entrata in formazione di cuneo, eseguivano un looping con trasformazione a freccia e poi su, per un altro looping. La formazione quindi rompeva in tre pattuglie ...”*

Da ciò che segue, ci si rende conto di cosa combinavano in aria quei ragazzi:

*“Dopo pochi minuti quei quindici demoni erano riusciti a trasformare il cielo del Littorio in una autentica bolgia. Il pubblico non sapeva più dove mettere gli occhi, perché appena terminava Reglieri il suo passaggio con un tonneau di sette velivoli passaggio, Neri picchiava per poi tirare un looping con trasformazione in fila indiana e altro passaggio a bassa quota dei cinque CR 20 davanti alle tribune, riuscendo a mantenere la giusta distanza tra velivolo e velivolo, mentre da 1.500 metri si buttava Lucchini con Bertoli e Cancellier, spegnevano il motore e impostavano un looping con l'elica a bandiera, una manovra nella quale bisognava dosare la velocità, altrimenti correavano il rischio di trovarsi impiccati e, senza motore, entrare in una scampanata, per arrivare a terra in vite piatta, senza poter fare niente. E che sospiro all'uscita, con il muso del CR 20 finalmente in picchiata, in ripresa di velocità. Ad un segnale del capo formazione i tre piloti riaccendevano il motore, l'elica ricominciava a girare, l'aeroplano aveva un sussulto e il motore riprendeva a cantare. ... La pattuglia di Reglieri presentava ancora una ruota di sette velivoli con passaggi rasenti al suolo, in fila indiana, poi lasciava il cielo libero alla pattuglia del Tenente Neri. Intanto, mentre i cinque CR 20 continuavano il carosello con rovesciamenti, loopings, tonneaux e rientri, tre autocarri con rimorchio si portavano al centro del campo. I cinque velivoli in formazione strettissima a cuneo, si buttavano sui mezzi a terra simulando un attacco; ... A pochi metri dagli automezzi il capo formazione cabrava ed eseguiva un looping completo, mentre i gregari di destra e di sinistra si sfilavano, effettuavano un rovesciamento di rientro e si buttavano in picchiata puntando e mitragliando i bersagli fino ad incrociarsi con gli altri velivoli della formazione. Questa figura, ... prendeva il nome di bomba. ... Per Fougier era ancora una dimostrazione. .... l'acrobazia era la logica conseguenza dell'addestramento quotidiano severo e continuo ...”*

Da una ricerca in rete ho trovato queste precisazioni:

*“Il Ten. Ariosto Neri fu scelto come leader della Pattuglia Folle formata da cinque biplani Fiat CR 20. Con quella formazione, l'8 giugno 1930 a Roma, davanti al Re, in occasione della Prima Giornata dell'Ala, Ariosto Neri presentò la manovra di sua invenzione che divenne mitica: la bomba. Nello stesso giorno fu ripetuta altre due volte. Neri e gli altri quattro piloti: primo gregario di destra ten. Melandri, secondo di destra serg. Scarpini, primo gregario di sinistra serg. Diamare, secondo di sinistra serg. De Giorgi (v. **All. 5-9**).”*

Quindi Melandri ha fatto parte dei piloti che hanno eseguito ufficialmente per la prima volta la classica figura della “bomba”, ancora oggi usata dalla Pattuglia Acrobatica delle “*Frecce Tricolori*”.

Non saprei dire se i piloti, quando volavano in pattuglia per una esibizione, tenevano sempre la stessa posizione. Mi viene da pensare di sì per ottenere il miglior risultato possibile addestrandosi continuamente con gli stessi riferimenti visivi.

Nel libro di Rocchi, vi è traccia anche delle emozioni provate dalla gente che assisteva all'esibizione:

*“Il pubblico, traumatizzato, stordito, incredulo ancora, confermava con gli applausi e le ovazioni tutto l'entusiasmo per quella prova superlativa di maestria, di imponenza e di efficacia dimostrativa. Per il 1° Stormo Caccia e per il Ten. Colonnello Rino Corso Fougier era il trionfo della disciplina e del metodo.”*

Leggendo le parole di Rocchi, si viene letteralmente rapiti dalla narrazione,

sembra di trovarsi all'aeroporto del Littorio ad assistere alle magiche evoluzioni di quei aerei che in mano a dei professionisti, divengono semplici giocattoli.

Per ricordare l'occasione viene coniata una medaglia commemorativa (**v. All. 5-10**). Chi volesse vedere le evoluzioni di quelle formazioni, lo può fare consultando il filmato presente nel sito AVIA-IT.COM, intitolato "*O? Ali dimenticate prima serie giornata dell'ala 1930*"

<https://www.youtube.com/watch?v=64dmPOVOrWU>

Grazie alla cortese collaborazione di Fulvio Chianese, dell'Associazione "*Asso4stormo*", sono venuto in possesso di una foto che fa parte della raccolta del pilota Costigliolo nella quale è raffigurato anche Melandri (**v. All. 5-11**).

È stata scattata in data **19 giugno 1930** e vi sono raffigurati i piloti che hanno partecipato alla 1ª Giornata dell'Ala. I nominativi non sono riportati sul retro della fotografia, ma sono stati ricostruiti con l'aiuto di Roberto Bassi, che sul 1° Stormo ha scritto il libro "Quelli del Primo. Il 1° Stormo nelle immagini, dalle sue origini ...". Melandri è il penultimo da sinistra dei piloti in divisa bianca.

Conclusa la giornata dell'Aria non c'è tempo per dormire sugli allori; dopo nemmeno una settimana, si partecipa ad una nuova manifestazione aerea il **15 giugno 1930** a Cinisello Balsamo (MI) per la "*Sagra dell'Aria*" indetta dall'Aereo Club di Milano, di fronte ad un pubblico di oltre 150.000 persone. Si replica il programma di Roma, ridotto ad otto episodi, che manda di nuovo alle stelle l'entusiasmo dell'enorme folla.

Tra gli oggetti di Melandri, conservati dalla famiglia, vi è una sveglia (**v. All. 5-12**) sulla quale, nella parte posteriore, è incisa questa iscrizione: "*Al S.Ten. Melandri l'11ª Squadriglia MA*". Non c'è dubbio che Lui ha operato per un certo periodo anche in questo reparto di volo; mi chiedo "*quando e dove*".

La prima considerazione che si può fare, è che se era un S. Tenente, ciò è avvenuto nel periodo compreso tra la fine del corso in Accademia ed il 5 giugno 1930 quando è stato promosso Tenente.

La prima traccia che ho trovato in rete su quella Squadriglia risale al 1940, quando l'Italia è entrata in guerra; faceva parte del 9° Stormo.

Nel libro di Lazzati andando a leggere la storia di quello Stormo, vi ho trovato scritto che era stato costituito a Ciampino il 26 febbraio 1934 ed era formato dal XXVI° Gruppo (11ª e 13ª Squadriglia) e dal XXIX° Gruppo (62ª e 63ª Squadriglia); il primo, già da tempo in linea come gruppo da bombardamento notturno, mentre il secondo sorgeva in quei giorni come gruppo sperimentale da bombardamento pesante.

Un reparto da bombardamento non aveva molto a che fare con Melandri, inoltre Lui in quel periodo era basato a Lero, quindi direi che non ha fatto parte del 9° Stormo.

Tornando a leggere l'iscrizione sulla sveglia, mi sono chiesto che cosa significasse la sigla MA, che non associavo a nessun reparto di volo.

Infatti nel leggere la legenda delle sigle delle varie specialità dei reparti aerei della Regia Aeronautica, la dizione MA non compare:

**CT:** caccia terrestre

**BaT:** bombardamento a tuffo

**CM:** caccia marittima

**BGR:** bombardamento a grande raggio

**RT:** ricognizione terrestre

**OA:** osservazione aerea

**RS:** ricognizione strategica

**RM:** ricognizione marittima

**RF:** ricognizione fotografica

**APC:** aviazione del presidio coloniale

**Ass:** assalto

**Sah:** aviazione sahariana

**AS:** aerosiluranti

**TA:** trasporti aerei

**BT:** bombardamento terrestre

**SA:** soccorso aereo

**BM:** bombardamento marittimo

Su questo dettaglio mi ha aiutato quanto ho trovato scritto nella didascalia di una foto relativa al pilota Chianese, l'immagine chi205, dove è riportato:

*"Campoformido 15 maggio 1930 - Ultimi preparativi sul prato di Campoformido in vista della partenza alla volta di Roma Ciampino. I quaranta C.R. 20 che decollano da Campoformido assumono la denominazione di 3° Gruppo Autonomo M.A. e si esibiranno di fronte ai Sovrani in quella grande manifestazione che prenderà il nome e passerà alla storia come 1° Giornata dell'Ala."*

Allora MA dovrebbe significare "*Manifestazione Aerea*", e come abbiamo potuto leggere, alle manifestazioni Melandri ci aveva sicuramente partecipato. Quindi per quella manifestazione avevano costituito il 3° Gruppo M.A., all'interno del quale, alla Pattuglia Acrobatica era stata attribuita la 11<sup>a</sup> Squadriglia.

Dopo circa un anno e mezzo il **5 giugno 1930** arrivano i gradi di Tenente; di questo periodo c'è una fotografia che ritrae Melandri in divisa da ufficiale. È ritagliata a forma di ovale (**v. All. 5-13**), segno che era stata inserita in una cornice da appoggiare su un tavolo o da appendere al muro; molto probabilmente l'aveva inviata Giuseppe a Sua madre. I gradi sulla manica della divisa ci dicono che era Tenente, quindi è successiva alla promozione. È stata scattata davanti ad un giardinetto di una piazza, probabilmente della città di Udine, Giuseppe tiene in mano il bastone da passeggio in dotazione agli ufficiali. Quel bastone lo conserva ancora oggi Luigi Melandri, unitamente alle racchette da tennis dello Zio (**v. All. 1-7**).

L'impegno più importante dell'anno per gli uomini della Pattuglia Acrobatica, prende il via alle 12:50 del **5 settembre 1930**, quando nove CR 20 partono per la "**Crociera dei Balcani**". Il programma della tournée prevedeva manifestazioni acrobatiche a Budapest (Ungheria), Belgrado (Jugoslavia), Sofia (Romania), Bucarest (Bulgaria), Istanbul (Turchia), Atene (Grecia), Tirana (Albania).

I piloti prescelti da Fougier (Capo team) erano: Ten. Alfredo Reglieri (Capo formazione), Ten. Antonio Moscatelli, Serg. Elio Scarpini, Serg. Mario Sansone, Serg. Andrea Citi, Serg. Gino Brizzolari, Serg. Silvio De Giorgi, Serg. Tommaso Diamare, Serg. Ettore Wengi (**v. All. 5-14**).

Purtroppo questa crociera ebbe anche un lato negativo, la morte del primo pilota della Pattuglia Acrobatica italiana durante una esibizione ufficiale, il serg. Gino Brizzolari, avvenuta il 23 settembre durante la manifestazione di Atene. La salma del pilota era stata esposta nella camera ardente allestita alla "*Casa degli Italiani*".

*"Montavano la guardia d'onore piloti e giornalisti. Il pellegrinaggio di autorità e di folla era incessante, dando spesso luogo a episodi commoventi."*

L'indomani, il funerale in forma solenne, venne eseguito a spese del Governo greco.

Nel sito "*Asso4stormo*" ho trovato una foto meravigliosa che ci mostra un nutrito gruppo di uomini del 1° Stormo scattata a Campoformido il 10

dicembre 1930, in occasione della ricorrenza della Patrona dell'Aeronautica, la Madonna di Loreto (**v. All. 5-15**) che fa parte della miriade di fotografie presenti nel sito; Melandri è indicato dalla freccia.

Il **1931** sarà un anno calmo sotto il punto di vista delle manifestazioni aeree. I motivi sono vari, principalmente il fatto è dovuto alla formazione di un nuovo reparto di volo, il 4° Stormo, acquisendo la maggior parte del personale dal 1° Stormo.

Nel solito sito "*Asso4stormo*" ho trovato altre interessanti informazioni. Nell'agosto 1931 vengono svolte le Grandi Manovre Aeree alle quali concorrono ben 894 velivoli della Regia Aeronautica. Durante uno dei voli di addestramento, il 18 agosto 1931 Melandri è costretto ad effettuare un atterraggio di emergenza. Tra i documenti che ho potuto consultare nel Suo fascicolo personale ho trovato queste informazioni:

*"Infermeria 1° Stormo - 18 agosto 1931 - Oggi alle 17:30 ho medicato il ten. Melandri Giuseppe della 96a Squadriglia Aeroplani da Caccia e gli ho riscontrato escoriazioni multiple, superficiali, alla faccia anteriore di ambedue le ginocchia guaribili in giorni cinque salvo complicazioni. ... F.to Cap. Med. De Sanctis G."*

La 96<sup>a</sup> Squadriglia faceva parte del 4° Stormo, quindi Melandri per un certo periodo ha fatto parte anche di questo reparto di volo, costituito quell'anno.

Nella relazione sull'incidente, datata 12 settembre 1931, è riportato:

*"... avvenuto il 18 agosto 1931 nei pressi della località Basiliano. ... alle 16:50 partii in volo quale capo pattuglia di tre apparecchi, per eseguire alcune evoluzioni acrobatiche. Giunto all'altezza di Basiliano, fatto allontanare i suoi gregari provò l'apparecchio nelle varie acrobazie. All'uscita da un tonneau il motore gli si arrestava improvvisamente obbligandolo a scegliere un piccolo appezzamento di terreno per l'atterraggio, senonché, a causa delle piante di granoturco che vi erano coltivate non poté evitare una lenta cappottata. Non si sono potute stabilire con esattezza le cause che hanno determinato l'arresto del motore. Appena giunto sul luogo dell'incidente con il capo motorista, il sottoscritto constata che il rubinetto del serbatoio si trovava nella giusta posizione. Il comandante della Squadriglia prosegue: Trasportato l'apparecchio al campo furono eseguiti ulteriori controlli ma nulla fu notato di anormale. Il sottoscritto non ritiene responsabile né il Pilota né il personale addetto alla manutenzione, dato che l'ingolfamento del motore A20 avviene di frequente nelle manovre acrobatiche ... Il pilota ha eseguito tutte le possibili opportune e convenienti manovre per evitare danni al materiale e si deve soltanto alla sua perizia, dato il terreno accidentato, se è riuscito ad evitare la messa fuori uso dell'apparecchio ... F.to Cap. Angelo R.....li "*

Basiliano si trova a circa dieci chilometri ad Ovest di Udine (**v. All. 5-16**).

Seguono le dichiarazioni dei due piloti che volavano con Melandri, serg. Enzo Callegari e Raffaele Chianese datate 11 settembre 1931; Chianese ha scritto:

*"Il giorno 18 agosto 1931 alle ore 16:50 partii in volo quale gregario di sinistra della pattuglia di tre comandata dal ten. Melandri per eseguire alcune evoluzioni acrobatiche d'insieme. Dopo circa venti minuti di volo, al segnale del capo pattuglia mi allontanai per provare l'apparecchio nelle varie acrobazie. Ad un tratto mi accorsi che il capo pattuglia planava verso un piccolo campo coltivato. Lo seguii nel suo tentativo di atterrare regolarmente ma a causa delle piante di granoturco ivi coltivate non poté evitare una lenta cappottata. Immediatamente dopo essermi assicurato che il Tenente Melandri era rimasto incolume puntai verso il campo per portare la notizia al Comando."*

Ma non è finita qui, anche a Chianese capita un incidente. Nel libro "*Primo e Ultimo*", nel quale sono raccolti i ricordi di Raffaele Chianese, da parte del figlio Fulvio, in relazione al giorno dell'incidente di Melandri è scritto:

*"... rientrando al campo sto posando le ruote a terra, quando un Ca 100 pilotato da un Maggiore, inizia la corsa di decollo. Mentre sto smaltendo la velocità mi accorgo che il Ca 100 scarroccia, interessando la mia traiettoria. Tenta un'azione evasiva ma la velocità è troppo bassa e l'altro*

*velivolo si avvicina velocemente da sinistra, con l'elica minacciosa che rischia di maciullarmi. Qualche secondo prima dell'impatto, con una spedalata, imbardo per cercare di proteggermi presentandogli la coda. Sento un gran colpo ed un rumore di ferraglia: l'elica mi trita letteralmente la fusoliera fino a pochi centimetri dall'abitacolo (v. All. 5-17). Fortunatamente non c'è alcun inizio d'incendio e nessuno di noi due rimane ferito. Il Maggiore, facendosi forte del suo grado cerca di giustificarsi di fronte al Comandante d'aeroporto e tenta di incolparmi ma l'inchiesta, pochi giorni dopo, stabilirà che è lui ad aver commesso un'infrazione alle regole di volo. Chi atterra ha sempre la precedenza su chi decolla e quest'ultimo deve accertarsi che non ci siano rischi di collisioni e di non costringere a manovre evasive chi atterra."*

Al termine delle manovre il 31 agosto tutti i reparti partecipanti vengono rischierati sull'aeroporto di Ferrara (v. All. 5-18). Il mattino del 3 settembre lo schieramento viene passato in rassegna dal Re Vittorio Emanuele III. Durante il decollo dei reparti dell'Armata Aerea, per prendere parte alla sfilata in volo su Bologna, un CR 20 della 90<sup>a</sup> Squadriglia, cade sugli spettatori travolgendo molte persone, tre delle quali rimangono uccise, tre ferite piuttosto gravemente ed otto, compreso il pilota, in modo leggero. Molto probabilmente tra quei piloti c'era anche Melandri se non era ancora in convalescenza per l'incidente di volo.

Tra le fotografie di Melandri ve n'è una nella quale si vede Melandri che partecipa ad una cerimonia militare in aeroporto (v. All. 5-19); nella manica si vedono i gradi da Tenente, quindi è successiva al giugno 1930. Nel libro sul 1° Stormo ce ne sono di analoghe che riportano nella didascalia la data luglio 1931, ma non è specificato per quale motivo era stata svolta.

Altri dettagli sulla Sua vita, trovati citati nell'articolo del "*Il Popolo di Romagna*", meritano di essere approfonditi:

- La Squadriglia Alta Velocità
- La Squadriglia degli Atlantici.

Infatti in quel periodo, decide di apportare un cambiamento alla sua vita militare, presentando domanda per la selezione al corso della Scuola Alta Velocità ed a quello della Scuola di Orbetello. La ricerca si sta facendo sempre più interessante.

### **SCUOLA ALTA VELOCITÀ**

Melandri, per un breve periodo, ha fatto parte anche del Reparto Alta Velocità di Desenzano del Garda, che preparava i piloti per la competizione sportiva internazionale di velocità tra idrovolanti, la famosa "*Coppa Schneider*". Grazie al materiale documentario consultato a Roma, mi è stato possibile avere conferme, anche su questa parte della Sua vita, di ciò vi è traccia nel Suo "*Stato di Servizio*" dove è riportato:

*"2 aprile 1930, idoneo al pilotaggio Alta Velocità; in data 10 luglio 1930 trasferito all'Alta Velocità a decorrere dal 13 luglio."*

Nell'annotazione successiva è riportato: "*Trasferito al 1° Stormo il 20 febbraio 1931.*"

Melandri non era stato il primo pilota della Pattuglia Acrobatica ad operare a Desenzano. Prima di lui vi era giunto Ariosto Neri, e successivamente Silvio De Giorgi. Neri purtroppo il 16 giugno 1932 perderà la vita durante un volo di collaudo.

Immagino quale sia stato lo stimolo che abbia indotto Melandri a fare questa scelta, l'orgoglio di poter fare parte di questo reparto d'élite, attratto dalla forte competizione.

Purtroppo non avendo ancora rintracciato il Suo secondo libretto di volo



relativo a quel periodo, non conosco le date dei voli eseguiti. Sia all'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, che presso l'Archivio di Stato vi sono due libretti di volo relativi ad un pilota di nome Melandri Giuseppe, ma si tratta in entrambi i casi, di omonimie. Consultati entrambi i documenti, con mio dispiacere, ho potuto constatare che non si trattava del "nostro" Melandri ma di altri due nati, uno a Russi e l'altro a Cervia.

Tra gli aviatori italiani, a quelli che superavano la velocità di 500 Km/h, veniva assegnata l'aquila da pilota sormontata da una "V" di colore rosso; solo pochi potevano fregiarsi di quel simbolo.

Il regolamento della "Coppa Schneider", prevedeva che il trofeo fosse aggiudicato, in maniera definitiva, al paese che avesse vinto la competizione per tre volte consecutive nell'arco di cinque anni.

L'Italia che aveva vinto le competizioni del 1920-1921, aveva avuto a portata di mano la possibilità di aggiudicarsi il trofeo. La cocente sconfitta nella manifestazione del 1927, convinse Balbo ad istituire la Scuola Alta Velocità per raggiungere il proprio obiettivo.

La scelta, era appoggiata dal regime fascista, molto interessato a dimostrare al mondo l'eccellenza dell'industria aeronautica nazionale. Il trionfo in quella manifestazione sportiva era una prerogativa assoluta per raggiungere tale scopo, da aggiungere a quanto già fatto sino a quel momento dalla Regia Aeronautica, che aveva scritto pagine memorabili nella storiografia dell'aviazione mondiale.

Purtroppo per noi, nel settembre di quello stesso anno la coppa venne assegnata definitivamente alla Gran Bretagna, che aveva già vinto le competizioni del 1927 e del 1929, con la conseguente chiusura dei corsi per nuovi piloti entrati recentemente nella squadra.

Si poteva pensare alla chiusura della Scuola Alta Velocità, ma Italo Balbo era cosciente che grazie all'esperienza acquisita avremmo potuto conquistare il primato mondiale di velocità. La Scuola Alta Velocità cambiò nome in Reparto Alta Velocità, e dopo un biennio di duro lavoro nella messa a punto del velivolo, il 10 aprile 1933 il maresciallo Francesco Agello su Macchi Mc 72 raggiunse la velocità di 682,078 Km/h, battendo il precedente record inglese di 655,000 Km/h. Ma non era finita qui. Convinti che l'aereo potesse raggiungere velocità maggiori e superare i 700 Km/h, il 23 ottobre 1934, Agello fu chiamato ad una nuova prova, riuscendo a toccando la velocità massima di 711,462 Km/h e segnando una media di 709,202 Km/h, record ancora oggi insuperato.

Durante le mie ricerche, ho trovato che anche un giovane aviante di Cattolica, era deceduto in quella base. Sulla sua tomba è riportato: "*Un tragico incidente all'aeroporto di Desenzano troncò la fiorente giovinezza di Riceci Giannetto 13/12/1935*" (v. **All. 6-1**). Ringrazio il sig. Giuseppe Riceci, il nipote di Cattolica, che mi ha autorizzato ad inserire la foto nella ricerca.

### **SCUOLA ATLANTICA DI ORBETELLO**

Oltre a quanto trovato scritto sul "*Il Popolo di Romagna*" del 17 aprile 1934:

"... Nel 1929 entrò a fare parte della Squadriglia di Alta Velocità Desenzano rimanendovi per mesi nove, poi fu ammesso alla Scuola Atlantica di Orbetello ove rimase sei mesi ..."

posso affermare, che Melandri deve avere fatto parte di un corso presso questa scuola durante l'estate del 1931, visto che nella tessera di riconoscimento sono riportate le date nelle quali ha conseguito l'abilitazione al

pilotaggio sui velivoli S 59 bis, il 17 giugno e su S 55 il 19 giugno (**v. All. 2-2**).

Nel suo fascicolo personale conservato presso l'Archivio Centrale di Stato a Roma, troviamo la conferma su quando Melandri sia stato a quella scuola; tra i vari fogli di elenco delle variazioni matricolari, è riportato:

*"Tale alla Scuola di Navigazione Aerea di Alto Mare a decorrere dal 25 maggio 1931."*

Dallo "*Stato di Servizio*" invece leggiamo che tornerà ad essere assegnato al 1° Stormo dal **31 ottobre 1931**. In rete, alla pagina

[https://it.wikipedia.org/wiki/Idroscalo\\_di\\_Orbetello](https://it.wikipedia.org/wiki/Idroscalo_di_Orbetello)

si parla dell'Idroscalo di Orbetello. Era una struttura aeroportuale costruita all'inizio del Novecento, la cui funzione iniziale doveva essere quella di base dell'aviazione di marina per idrovolanti del Medio Tirreno. L'aeroporto era stato intitolato alla memoria del guardiamarina aviatore, "*Agostino Brunetta*" (Azzano Decimo 13 marzo 1895 – La Spezia 21 luglio 1920). Durante la Prima Guerra Mondiale aveva operato inizialmente come osservatore, poi come pilota di idrovolanti. È deceduto per incidente di volo.

La decisione di costruire un idroscalo proprio sulle rive della laguna di Orbetello fu presa basandosi sulle caratteristiche fisiche del luogo, ovvero la disponibilità di uno specchio d'acqua poco profondo, con un andamento ondosso tranquillo, e la presenza di venti da sud-est e nord-ovest. Queste caratteristiche, consentivano di controllare a vista, dal centro della laguna, gli idrovolanti in decollo o in ammaraggio. Nel 1925 venne acquisito dalla Regia Aeronautica per essere sede di un gruppo di bombardamento marittimo. Nel 1928 l'Idroscalo costituì la base di partenza e di arrivo della Crociera del Mediterraneo Occidentale, formata da due Stormi di monomotori Savoia-Marchetti S 59 bis, e da un Gruppo speciale di idrovolanti di altura Savoia-Marchetti S 55 (61 aeroplani). A questa Crociera del Mediterraneo prese parte Italo Balbo, Sottosegretario dell'Aeronautica.

Nel 1929 fu allestita la Crociera del Mediterraneo Orientale, che partì da Taranto per poi proseguire verso Atene, Istanbul, Varna, Odessa, Costanza, e vide come tappa finale del ritorno, Orbetello. La formazione di volo era composta da 35 idrovolanti, al comando del Colonnello Aldo Pellegrini.

Il 17 dicembre 1930 partirono da Orbetello, per compiere la prima Crociera Atlantica, 14 idrovolanti S 55 con 56 uomini di equipaggio comandati da Italo Balbo, allora Ministro dell'Aeronautica e da Giuseppe Valle, Capo di Stato Maggiore delle Forze Armate. Questa traversata prevedeva lungo tutto il percorso diverse tappe quali Cartagena, Kenitra, Villa Cisneros, Bolama, Port Natal, Bahia, e come destinazione finale Rio de Janeiro.

Con la disposizione relativa al Foglio d'ordine n°11, del 15 aprile 1931, del Ministero dell'Aeronautica, l'attività addestrativa del personale di volo d'altura ebbe riconoscimento d'istituto e venne inoltre formalmente riconosciuta la Scuola della N.A.D.A.M. (Navigazione Aerea di Alto Mare).

Oggi, nei pressi dell'idroscalo, troviamo il Cimitero degli Atlantici, un sacrario dove riposano molti dei protagonisti di queste imprese.

Sul perché Melandri in seguito abbia preso un'altra strada, è una informazione che ancora non conosco.

Nel 1932 Italo Balbo ha ideato ed organizzato a Roma il Congresso Internazionale degli Aviatori Transoceanici. Nel programma dei lavori era prevista una imponente manifestazione aerea; voleva stupire il mondo, per

fare eccellere la Regia Aeronautica.

A Roma sono giunte le delegazioni di dodici nazioni, con i piloti che avevano attraversato l'Atlantico. Al congresso si dovevano sondare la possibilità di sviluppare linee aeree civili per collegare le due sponde dell'Atlantico.

A chi si era rivolto Balbo per stupire i suoi invitati? Il primo pensiero era andato a quel comandante, Fougier, ed ai piloti del 4° Stormo Caccia, da poco costituitosi, con buona parte del personale proveniente da Campoformido.

Nella base il morale era ritornato alle stelle. Fougier aveva pensato che per una simile manifestazione, avrebbe partecipato tutto il 1° Stormo. Non c'era tempo da perdere, per ben figurare, ci si doveva rimboccare subito le maniche. Di giorno, si provavano le varie figure acrobatiche, poi la sera ci si trovava per discutere sul programma, per analizzare le nuove idee che scaturivano dalla riunione, per apportare qualche variante alle varie figure da svolgere.

Fougier aveva scelto con cura i suoi piloti: al comando del pattuglia d'assalto aveva messo il Magg. Marzio Cerutti, leader della Pattuglia Acrobatica il Ten. Andrea Zotti, mentre Fougier avrebbe preso il comando del pattuglione di ventisette velivoli delle tre squadriglie del VI° Gruppo (**v. All. 6-2**).

Il "*nostro*" Melandri lo troviamo indicato nella formazione della Pattuglia Acrobatica, dotata di velivoli Ba 19 (**v. All. 6-3**).

Prove su prove, ogni giorno si apportavano modifiche al programma di volo, per voler stupire, era necessario presentare varianti. Leggiamo:

*"La Pattuglia Acrobatica di Zotti, invece ne inventava ogni giorno una. Il velivolo poteva volare rovescio, era nato per l'acrobazia, perciò quei bravi ragazzi, figura su figura, misero su un programma acrobatico per buona parte rovescio. Roba da matti."*

Con il pattuglione di ventisette velivoli, diviso in tre formazioni di nove, Fougier voleva realizzare qualcosa di originale. Durante la Crociera Orientale, era stata eseguita la ruota con nove velivoli; ora si voleva eseguirla con ventisette.

La voglia dei piloti di mostrare cosa sapevano fare li portava a compiere anche azioni molto spericolate. Uno di loro era stato visto addirittura volare sotto le arcate di un ponte, episodio che, come di consueto, si era concluso con una nuova protesta, a volte anche da parte dei Carabinieri.

Anche i migliori a volte commettono imprudenze. Il nuovo anno si apre con un lutto, Serg. Tommaso Diamare, perde la vita il **18 gennaio 1932** sulle pendici del Monte Planis a Sequals, mentre tentava di passare sotto il ponte di Pinzano sul Tagliamento, nei pressi di Sequals.

*"Quella manovra era ormai entrata nella leggenda del 1° Stormo ed era d'obbligo per un pilota che pretendeva il rispetto professionale, ... Ebbene, quel giorno, Tom Diamare, dopo avere tirato i suoi classici tre loopings, volle tentare la stessa manovra entrando nell'arcata laterale sinistra, molto più stretta."*

Qui ha trovato un cavo telefonico a penzolini che ha impresso al velivolo una virata non controllabile dal pilota che si è infranto contro l'argine del fiume. Quella prova di coraggio rappresentava una specie di lasciapassare per l'entrata nel Circolo dei Ragazzi di Campoformido. Leggendo queste righe, mi viene da pensare che anche Melandri, da buon acrobata dell'aria, abbia effettuato il passaggio sotto il ponte; non può essere diversamente.

## **LA SECONDA GIORNATA DELL'ALA** **27 maggio 1932**

Il mattino del **9 maggio**, trentasei CR 20, dodici CR Asso e undici Ba 19 decollano da Campofornido per raggiungere Roma.

Lo stesso giorno anche trentasei CR 20 del 4° Stormo raggiungevano la capitale partendo da Gorizia ed atterrando a Rimini per fare rifornimento di carburante. Deve essere stato un bello spettacolo vederli sul nostro cielo.

Dopo essersi sistemati ed avere effettuato nei giorni seguenti, le consuete prove generali, arriva il faticoso giorno. Alle 16:00 ha inizio la spettacolare manifestazione alla quale assistono circa 240.000 spettatori. Sfileranno ben quattrocento velivoli. Nomi illustri sono presenti in tribuna d'onore: l'ex Re dell'Afghanistan, il Presidente del Consiglio turco Ismet Pascià e il Ministro degli Esteri turco.

È durante questa manifestazione che viene coniato il nuovo nome della Pattuglia Acrobatica: "*Squadriglia Folle*", attribuitole da un giornalista per identificare gli acrobati di Campofornido che volano "*a testa in giù*" sui Ba 19.

Nella documentazione di Melandri, risulta che si era abilitato sul Ba 19 il 4 marzo 1932.

Non posso, anche se vorrei, riportare tutto ciò che ha descritto Rocchi nel suo meraviglioso libro, ma non posso esimermi dal trascrivere ciò che ha scritto sulla Pattuglia Acrobatica:

*"Finalmente l'esibizione dei nove Ba 19 del 1° Stormo Caccia. La Pattuglia Acrobatica presentava un programma veramente sensazionale, aprendo con la grande ruota, interna ed esterna per passare alla vite orizzontale e verticale, poi mezzo giro sull'asse longitudinale; da questo momento i nove velivoli continuavano l'esibizione sempre in volo rovescio, dai loopings ai tonneaux, a un passaggio in formazione di cuneo; per terminare il programma con il volo folle e un passaggio in linea di fronte, questa volta in assetto normale con i velivoli messi a sghimbescio. Gli apparecchi sfilano nelle posizioni più impensabili, scriveva un giornalista, inclinati su di un'ala, a coltello, ondeggiando come ubriachi. Ogni legge aerodinamica sembra infranta e vinta dalla perizia, dal coraggio dei piloti. Una figura questa del volo folle che entrerà nell'antologia del volo acrobatico collettivo della scuola italiana."*

Nel sito "*Asso4stormo*" sul volo folle non ho trovato fotografie attinenti agli anni durante i quali ha operato Melandri nella pattuglia acrobatica, ma fortunatamente ve ne sono alcune relative agli anni successivi, il 1938 (**v. All. 6-4, 6-5 e 6-6**).

Grazie alla cortese collaborazione di Fulvio Chianese (*Asso4stormo*), sono venuto in possesso di un'altra foto, è presente nel libro di Roberto Bassi.

È stata scattata in data 26 maggio 1932 in occasione della 2ª Giornata dell'Ala" (**v. All. 6-7**) e vi sono raffigurati i piloti della 71ª Squadriglia davanti ai Breda Ba 19.

I giornali su quella magnifica giornata hanno scritto:

*"La meraviglia è al sommo, sembra una visione da allucinati, sembra un irrealizzabile prodigio della fantasia, sembrano costellazioni impazzite ... Autorità e pubblico tutti rimanevano attoniti."*

Che dire? Io rimango meravigliato nel leggere queste righe, come se avessi assistito dal vero allo spettacolo.

A quella manifestazione ha partecipato anche Silvio Costigliolo:

*"Dalla fine del settembre dell'altro anno è iniziata la consegna al X° Gruppo dei C.R. Asso, versione migliorata del C.R. 20 bis con un motore Isotta Fraschini più potente di circa 50 HP, sono velivoli decisamente superiori al C.R. 20 e più brillanti nelle acrobazie. Poco dopo anche il IX° Gruppo riceve i*

*C.R. Asso e così nel mese di febbraio effettuò anch'io il passaggio su questa macchina, poco dopo ci viene comunicato che il X° Gruppo dovrà partecipare alla 2a Giornata dell'Ala, prevista a maggio, con i migliori piloti dello Stormo, cosa che richiede alcuni spostamenti fra le Squadriglie dei due Gruppi. Vengo provvisoriamente assegnato in forza alla 90a Squadriglia assieme ai sergenti Attanasio, Avvico, Baccara, Bandini, Callegari e Chianese per partecipare a Roma alla sfilata aerea in occasione dei festeggiamenti della Giornata dell'Ala - X Anno dell'Era Fascista. Il 4° Stormo è alla sua prima uscita ufficiale e sfiliamo con 35 CR Asso condotti dal Ten.Col. Nicola Spadaccino. Effettuiamo quattro passaggi successivi sui Fori Imperiali, tutti in formazioni diverse. Dopo l'evento siamo ricevuti dalle Autorità del Governo e il Segretario dell'Aeronautica, Italo Balbo, ci consegna una medaglia d'argento."*

A Melandri giunge dal Ministro dell'Aeronautica una lettera simile, per il conferimento della medaglia d'oro (**v. All. 6-8**) che però non è in possesso della famiglia:

*"Caro Tenente. È stata coniata una medaglia a ricordo del - Giorno dell'Ala, anno X - mi è gradito offrirle un esemplare di oro, a Lei che ha partecipato alla manifestazione, come pilota della Squadriglia d'Alta Acrobazia."*

La lettera è senza data ma da quanto vi è scritto si desume che è successiva al 27 maggio 1932, giorno della manifestazione. Tra le fotografie di Costigliolo ce n'è una che mostra quella medaglia (**v. All. 6-9**).

Per la stupefacente prova acrobatica, eseguita durante la manifestazione aerea dai piloti della "*Squadriglia di Alta Acrobazia*", equipaggiata con i Ba 19 e quelli dell'88<sup>a</sup>, protagonisti del triplo incrocio della bomba:

*"Sua Maestà il Re, sentita la giunta degli Ordini di SS Maurizio e Lazzaro e della Corona d'Italia, sulla proposta delle LL.EE. il Capo del Governo e del Ministro dell'Aeronautica, si compiace nominare con Decreti in data Roma 20 aprile 1933:  
Ordine della Corona d'Italia Grand'Ufficiale ...  
Cavalieri ... Melandri Giuseppe ..."*

Il conferimento è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n° 201 del 30 agosto 1933 (**v. All. 6-10**).

Scorrendo l'elenco si possono leggere i nomi degli altri colleghi di Melandri: Zotti, Bocola, Colombo, De Giorgi, Scarpini, Marasco, Wengi, Citi, e tanti altri piloti del 1° Stormo.

Tra le foto della famiglia Melandri ce n'è una, molto bella che mostra il gruppo dei piloti (**v. All. 6-11**).

Chi volesse vedere i filmati dell'Istituto Luce di quella manifestazione, lo può fare consultandoli a questi link:

27 maggio 1932 - Il giorno dell'Ala Littoria  
<https://www.youtube.com/watch?v=KSt20JmsK-4>  
<https://www.youtube.com/watch?v=pNhNz1kErW0>  
[https://www.youtube.com/watch?v=eY1XX\\_GIRk](https://www.youtube.com/watch?v=eY1XX_GIRk)  
<https://www.youtube.com/watch?v=HVKrRBHwOOU>  
<https://www.youtube.com/watch?v=fpPHILZ1xGM>

Tra tutto il materiale acquisito su Melandri, il pezzo "*forte*" è costituito da un album fotografico con la copertina di colore grigio, sulla quale è riportata la seguente dizione: "*La squadriglia folle - Tenente A.A. Giuseppe Melandri*" (A.A. = Arma Aeronautica). Contiene alcune meravigliose fotografie che ci mostrano alcune delle evoluzioni del loro repertorio (**v. All. da 6-12 a 6-19**). Non vi è riportata sopra nessuna data, ma per la dizione che vi è stampata in copertina, coniata durante la Giornata dell'Ala del 1932 deve essere stato

stampato successivamente.

## **MANIFESTAZIONE AEREA A ZURIGO** **31 luglio 1932**

Nel calendario dello stesso anno è in programma un'altra manifestazione per la nostra Pattuglia, il Meeting Internazionale di Zurigo.

Il **3 luglio 1932**, prima della trasferta, gli uomini partecipano alla manifestazione aerea presso l'aeroporto di Torino, organizzata dal locale Aero Club, con il patrocinio della FIAT; sarà il banco di prova del nuovo CR 30, che avrebbe partecipato a Zurigo alla gara di velocità.

Nelle pagine de "*La Stampa*", pubblicata il 4 luglio, è presente una foto dei piloti della pattuglia. Nella didascalia è scritto: "*I valorosi piloti della squadriglia militare di Campofornido che hanno destato il più vivo entusiasmo tra il pubblico per le loro meravigliose acrobazie.*"

Tra le righe è riportata una frase significativa sull'operato della Pattuglia Acrobatica:

*"... avanza ora la squadriglia di Campofornido, la meravigliosa squadriglia di alta acrobazia che ieri ha veramente offerto uno degli spettacoli più emozionanti e più nuovi per la folla alla quale ha strappato grida di ammirazione e qualche volta fremiti di angoscia ... li abbiamo visti in nelle acrobazie più ardite, nel famoso S di Peguy, nel volo a vite, nella gran volta e poi nella mezza gran volta e poi un volo rovescio che sembrava interminabile e che costituiva quasi il loro modo normale di volo tra una manovra e l'altra sempre sincroni e perfetti in ogni loro evoluzione compiute tutte quasi a contatto di ala."*

Alcuni giorni dopo la Pattuglia Acrobatica parte per Zurigo, per il meeting al quale partecipavano nove nazioni: Italia, Norvegia, Danimarca, Francia, Germania, Jugoslavia, Olanda e Inghilterra. Tra loro c'è anche Melandri.

La Pattuglia selezionata dal Fougier (Capo missione), era composta da (**v. All. 7-1**):

- 1- Ten. Andrea Zotti (Capo formazione)
- 2- **Ten. Giuseppe Melandri (gregario)**
- 3- Ten. Willy Bocola (gregario)
- 4- M.llo Pierino Colombo (gregario)
- 5- Serg. Andrea Citi (gregario)
- 6- Serg. Elio Scarpini (gregario)
- 7- Serg. Silvio De Giorgi (gregario)
- 8- Serg. Angelo Marasco (gregario)
- 9- Serg. Ettore Wengi (gregario)
- 10- Serg. Mario Sansone (gregario)
- 11- Serg. Giuseppe Magli (gregario)

Durante la prova di volo pomeridiana, il Serg. Sansone rimettendo il velivolo da un tonneau, scivolava d'ala e rovinava a terra ai bordi del campo. Ferito gravemente veniva prontamente trasportato all'ospedale di Zurigo, dove decedeva alcuni giorni dopo (25 luglio).

Domenica **24 luglio**, sul campo di volo erano presenti oltre 80.000 spettatori (**v. All. 7-2**).

Il momento clou della manifestazione era rappresentato dalla nostra Pattuglia Acrobatica, estromessa dalla gara ufficiale riservata alle pattuglie militari, perché formata da piloti professionisti. Gli Italiani erano stati invitati solo come ospiti d'onore, per questa ragione i nostri piloti si sentivano spronati a fare meglio di quanto fatto in passato.

Leggiamo cosa avvenne il giorno della prima esibizione della Pattuglia

### Acrobatica (**v. All. 7-3**):

*"Il Comandante del 1° Stormo, da buon stratega, trovandosi in apertura del meeting, presentava due pattuglie acrobatiche di cinque velivoli. La prima con capo formazione il Ten. Andrea Zotti, la seconda con il Ten. Giuseppe Melandri. Loopings, tonneaux, volo rovescio, passaggi, ma soprattutto quel sincronismo nell'avvicinarsi sul campo traumatizzava il pubblico, che non aveva più occhi per seguire ora l'una, ora l'altra delle due formazioni. Risultato: il successo dei fuoriclasse."*

Dopo l'esibizione di un pilota britannico, si leva in volo di nuovo la Pattuglia del 1° Stormo.

*"Questa volta in formazione di nove, presentando quel programma di alta acrobazia, la più parte in volo rovescio, già eseguito a Roma in occasione del 2° Giorno dell'Ala, e che si concludeva con il passaggio nella figura del volo folle. Una dimostrazione di classe, di stile, di estro, di assieme, di abilità e di coraggio, degni dell'alta considerazione preannunciata dalla stampa elvetica. Dopo tale prova il pubblico dimostrava apertamente tutta la sua simpatia per i colori italiani."*

Il giorno seguente avvenne la toccante cerimonia funebre del compagno Mario Sansone, con la bara avvolta nel tricolore, portata a spalla dai piloti del 1° Stormo, mentre un reparto militare elvetico presentava le armi ... lungo tutto il percorso, una squadriglia di apparecchi da caccia dell'Aeronautica elvetica, sorvolava il corteo. Ultimo saluto dal cielo a Sansone.

La manifestazione aerea prosegue seguendo il programma; per gli Italiani non era ancora finita.

### Sabato **30 luglio**

*"... Fougier che sapeva così bene dosare in crescendo i programmi della sua Pattuglia Acrobatica, presentava quel pomeriggio un programma di volo collettivo di cinque velivoli, seguito da un volo acrobatico al cardiopalmo di tre Ba 19 e chiudeva con una finta caccia di due velivoli .... Ne usciva uno spettacolo impareggiabile."*

La competizione di pattuglie militari, composte da cinque velivoli, veniva vinta dalla Patrouille d'Étampes, il team francese costituito nel 1930.

Nel libro di Rocchi viene fatta una precisazione che ci fa capire l'importanza della figura del leader di una formazione acrobatica:

*"... nel volo acrobatico collettivo, esiste, prevale una norma inderogabile, indiscutibile, quanto umanamente logica: in ogni figura acrobatica presentata, in ogni trasformazione, in ogni manovra di rientro, le difficoltà per il pilota e di conseguenza le responsabilità del leader, aumentano a seconda del numero dei velivoli che compongono la formazione acrobatica."*

e il nostro Melandri era all'altezza se gli era stata assegnata la guida di una delle due formazioni.

Alle 15:30 decollano cinque Ba 19 con Zotti, Bocola, Citi, De Giorgi e Magli. Dopo avere eseguito il loro entusiasmante spettacolo, mentre ancora si trovavano sulla pista di atterraggio, ecco decollare la formazione di tre aerei con Melandri, Wengi e Marasco:

*"Il loro programma non era stato pianificato, l'affiatamento dei piloti era tale che ad ogni segno convenzionale del capo formazione eseguivano la manovra corrispondente. E quei tre demoni tra loopings, tonneaux dritti e rovesci, passaggi a qualche metro da terra, sempre dritti e rovesci, davano spettacolo e suspense. Ma Fougier, abile regista, non dava alla folla il tempo di tirare il fiato, ... Appena a terra Melandri, Wengi e Marasco, mandava in volo Scarpini e Colombo, due maestri della finta caccia. Tutte le manovre si svolgevano a non più di duecento metri di quota. Uno spettacolo appassionante, travolgente, tra due velivoli che si cacciavano con manovre violente, improvvise, tutte acrobatiche, con i motori che "ruggivano", che straziavano l'aria, per le improvvise accelerazioni. La folla era al delirio. Un giornalista li definiva: I dieci autentici maestri della cloche."*

Domenica **31 luglio** l'ultimo giorno della manifestazione (**v. All. 7-4**):

*"In chiusura del meeting si esibiva la Pattuglia Acrobatica del 1° Stormo da Caccia, in formazione di nove, con i piloti: Zotti capo formazione, Melandri, Bocola, Colombo, Citi, Scarpini, De Giorgi, Marasco, Wengi. Quaranta minuti di superbe manovre, con un programma più volte descritto e con quel passaggio finale nella figura di volo folle. Al parcheggio i piloti venivano a trovarsi in pasto al crudele amore della folla per i vincitori, perché loro, i piloti del 1° Stormo, erano i veri vincitori della gara riservata alle pattuglie acrobatiche. Il Presidente della Confederazione Elvetica, l'On. Motta, congratolandosi con i piloti schierati davanti al palco, ripeteva sbalordito: è una cosa meravigliosa, è impossibile realizzare prodigi maggiori di questi."*

Che emozione devono avere provato quei ragazzi al termine delle loro esibizioni, tra le ovazioni di migliaia di persone.

Le pagine del libro di Rocchi, riescono a trasportarmi indietro nel tempo, a ottant'anni fa. Mi sembra di trovarmi sulle tribune ai bordi del campo di volo ad assistere alle evoluzioni dei piloti della Pattuglia Acrobatica.

Zurigo 1932, un altro successo dell'industria aeronautica italiana e un'altra affermazione dei piloti della Regia Aeronautica.

Cosa dire di più? Personalmente posso solo dire che mi sono emozionato a trascrivere quanto riportato sul testo di Rocchi.

Nell'articolo di giornale de "*La Stampa*", pubblicato il 31 luglio 1932 possiamo leggere alcune righe:

*"Da una settimana Zurigo vive in piena febbre aviatoria ... sul campo di Dubendorf la folla fa siepe attorno ai lucenti apparecchi che sembrano attendere con impazienza il momento di entrare in gara."*

Anche il giorno successivo, Guido Tonella ha dedicato un articolo alla manifestazione scrivendo:

*"La giornata finale della riunione aviatoria internazionale di Zurigo ha consacrato in modo clamoroso la superiorità dell'ala e dei piloti italiani. Mentre nella gara di velocità il Maggiore Cassinelli e Tenente Scarpinelli riuscivano a classificarsi rispettivamente al primo e secondo posto, nel campo dell'acrobatica pura la squadra del Maggiore Fougier si assicurava il trionfo senza pari con le sue meravigliose produzioni di insieme. ... La visione è davvero impressionante, i nove apparecchi pur sembrando ora indipendenti l'uno dall'altro, sono come mossi da un'unica volontà, quella del capo squadriglia che sembra imporre ai suoi uomini una volontà una luminosa fantasia aerea. ... gli spettatori sono inebriati da questa meravigliosa sarabanda aerea e scattano in applausi come se i piloti fossero presenti sul campo. Il presidente della Confederazione, on. Motta si congratula con i rappresentanti italiani. È una cosa meravigliosa, egli dice, è impossibile realizzare prodigi maggiori di questi. Mentre scende la sera la squadra italiana scende sul campo, si innalza nel cielo per una parata d'onore la squadra danese, che è risultata vincitrice della prova per pattuglia militare. Ma i vincitori per il pubblico restano i meravigliosi piloti italiani che per la loro maestria hanno dovuto prodursi fuori concorso."*

Molto probabilmente quella di Zurigo deve essere stata l'ultima esibizione in pubblico di Giuseppe Melandri.

A casa Sua, sono conservate ancora oggi due valigette da viaggio (**v. All. 7-5 e 7-6**) sulle quali è presente un adesivo raffigurante l'albergo di Zurigo presso il quale erano stati alloggiati i piloti della pattuglia, "*l'Eden au Lac*". Quella struttura esiste ancora oggi in riva al lago ed è un prestigioso albergo (**v. All. 7-7**).

### **DESTINAZIONE ISOLA DI LERO**

L'ultima parte della vita di Melandri viene vissuta a Lero, una delle numerose isole del Dodecaneso, ubicata in prossimità della costa turca, (**v. all. 8-1**),



dove giunge il **1° novembre 1932**, come si legge nella tessera di riconoscimento per il personale navigante dell'Aeronautica, qui ufficialmente assegnato dal **13 novembre**.

Il Dodecanneso era stato conquistato nel maggio 1912 in seguito alla sconfitta dell'Impero Ottomano, possesso che divenne definitivo dal luglio 1923 con il trattato di Losanna.

Lero che era stata scelta come base navale della Regia Marina, venne fortificata a partire dagli anni 20. Nella baia di Porto Lago (attuale Lakki), era presente il porto, militare e commerciale, ed un idroscalo; qui ha operato Melandri.

Per quello che ricorda suo nipote Luigi, sembra sia stato trasferito là per punizione, in seguito ad una relazione non consentita dai regolamenti.

Interessante quanto trovato scritto in un file, trovato in rete, che parla di due piloti, Willy Bocola e Giuseppe Gaggia, intitolato "*Due valorosi piloti pugliesi*". Bocola era stato compagno di pattuglia di Melandri; i due erano sicuramente molto affiatati, da quello che posso immaginare vedendo la foto (**v. All. 7-1**) nella quale i due giovani sono seduti uno accanto all'altro, con Bocola che tiene una mano sulla spalla di Melandri.

*"Bocola all'epoca dell'incidente era diventato da pochi mesi padre per la nascita del primogenito Sandro. Si era sposato nel 1930, con una bella ragazza svizzera di Basilea, Marty Schär. Il matrimonio era stato tenuto nascosto alle autorità militari, perché non avrebbero concesso il nulla osta al giovane ufficiale che non aveva ancora raggiunto l'età minima di 30, richiesta dai regolamenti, per contrarre matrimonio."*

Luigi Melandri mi ha informato che anche suo zio Giuseppe probabilmente si era sposato e che aveva avuto anche un figlio: Sergio. Non ho dati precisi su questo dettaglio della sua vita, ma è probabile che la punizione, di cui mi ha parlato Luigi, possa dipendere da questo motivo.

Da quanto lasciato scritto dal solito **Silvio Costigliolo**, apprendiamo altre interessanti informazioni in merito a questo problema:

*"Il regolamento militare prevede che non ci si possa sposare prima di aver compiuto trent'anni. Diversi di noi sono impazienti e non intendono sottostare a questa assurda regola e così celebrano il matrimonio in segreto. È prassi che in questi casi lo sposo firmi delle cambiali a garanzia della sposa nel caso non si arrivi al matrimonio "ufficiale". Anch'io faccio questa scelta e all'età di ventiquattro anni ho il mio primo figlio. La nostra posizione cambia finalmente grazie alla coraggiosa iniziativa del Sergente Norino Renzi che coglie l'occasione di una visita al 4° Stormo del Capo del Governo. Quando Mussolini passa in rassegna ai piloti, Renzi fa un passo avanti e, sempre sull'attenti, esclama - Duce, mi voglio sposare! - Mussolini non lo degna di uno sguardo e proseguendo si volge verso il suo aiutante sussurrando qualche parola. Pochi mesi dopo, in occasione della nascita di S.A.R. Maria Pia, figlia primogenita dei Principi di Piemonte, il Capo del Governo ed il Ministro di Grazia e Giustizia presentano una relazione in regia udienza a S.M. Vittorio Emanuele III, che approvandola emette il Regio Decreto Legge n° 1512 del 25 settembre 1934 con il titolo di Condono di penalità. Nell'art. 18 si condonano ... le conseguenze di matrimonio contratto in contravvenzione alle norme vigenti per ufficiali, sottufficiali e truppa del R. Esercito, della R. Marina e della R. Aeronautica. Norino Renzi era stato ascoltato ed io recuperai le mie cambiali."*

Alla data del 25 settembre 1934, data di approvazione del Decreto, Melandri non era più tra noi, quindi è evidente che Lui non aveva potuto beneficiare di questa "sanatoria". Per capire come stavano realmente le cose sarebbe necessario effettuare una ricerca anagrafica.

Mi chiedo se Melandri avrà avuto la possibilità di conoscere suo figlio Sergio, perché se si fosse sposato dopo il 1° aprile 1932, sapendo che Melandri era giunto a Lero il 1° novembre 1932, potrebbe non averlo visto nascere. È vero

che durante la sua permanenza in Egeo, dovrebbe avere avuto un periodo di licenza. Quando sarà nato Sergio?

Per trovare una risposta a questi quesiti è stata illuminante la visita a Roma presso l'Archivio Centrale di Stato, dove è conservato il fascicolo personale di Melandri.

In questo fascicolo è presente un documento rilasciato dall'Ufficio dello stato civile di Udine, estratto dai registri degli atti di nascita dell'anno 1932 n° 875 Melandri Sergio. Dalla sua lettura si evince che, come ricordava Luigi Melandri, il figlio di Suo zio Giuseppe si chiamava Sergio. Molto interessante ciò che riporta il documento in merito alla denuncia del nascituro, presentata il 26 agosto 1932 all'Ufficiale di stato civile dott. Virginio Doretti, del quale trascrivo una sintesi:

*"... è comparsa Giona Letizia in Tomé di anni 29 domiciliata in Udine, la quale mi ha dichiarato che alle ore antimeridiane dieci e minuti trenta del 22 del corrente mese, nella casa posta in via Erasmo Valvason al numero 7, da Masini Caterina di anni 25, agiata, nubile, e dalla sua unione con Melandri Giuseppe di anni 30, Tenente aviatore, celibe, è nato un bambino di sesso maschile, che non mi presenta, e a cui dà il nome di Sergio. ... La dichiarante ha denunciata la nascita suddetta quale mandataria speciale di Masini Caterina e Melandri Giuseppe, come da atto ricevuto dal notaio di Udine dott. Giuseppe Contein, data 5 marzo corrente anno ..."*

Da queste righe si apprendono vari dettagli: se fosse nata una bambina sarebbe stata chiamata Gloriana; i due giovani non si erano ancora sposati quando è nato Sergio; Melandri e la Masini hanno delegato una amica, a denunciare la nascita del bambino, molto probabilmente perché Lui temeva di non trovarsi ad Udine in quel periodo, visti i vari impegni aeronautici a cui doveva partecipare.

In un documento successivo ho trovato altre precisazioni, come ad esempio il luogo di nascita di Masini Caterina (detta Rina) fu Placido, a Palazzolo della Stella, comune distante una trentina di chilometri da Udine, vicino alla costa adriatica. La Masini abitava in via Erasmo Valvason n° 7, all'interno del centro storico di Udine. Oggi Sergio avrebbe 85 anni, sarei felice di poter parlare con Lui, ma sino ad ora non mi è stato ancora possibile farlo.

Da un altro documento apprendiamo che la notizia del trasferimento di Giuseppe gli è stata comunicata con lettera del Ministero dell'Aeronautica, datata **25 ottobre 1932** prot. 32937, nella quale è riportato:

*"Questo Ministero dispone che il Tenente Melandri ... del 1° Stormo Caccia Terrestre Campoformido (Udine) sia trasferito allo Stormo Misto Egeo – Lero. Si prega di comunicare la data sotto la quale avrà luogo il trasferimento suddetto. F.to il Gen. Di B.A. Tacchini Guido."*

In una successiva lettera, riservata, datata **24 novembre 1932** prot. 35559, scritta dal Comando II<sup>a</sup> Z.A.T. è stata indicata la data del trasferimento:

*"Con riferimento al dispaccio .... si comunica che il Ten. Melandri ... prenderà imbarco a Brindisi per Lero il 9 dicembre p.v. avendogli il Comando dello Stormo Misto concesso una licenza ordinaria di giorni 15 (dal 13 al 27 novembre) per sistemare imprescindibili affari privati."*

Il trasferimento era avvenuto in conseguenza di una lettera che aveva messo in luce la non regolare situazione di Melandri, sotto l'aspetto personale.

È stata scritta il 21 ottobre 1932, su carta intestata del Comando del 1° Stormo Caccia:

*"Carissimo Giacometti, spontaneamente, ora, ti faccio il secondo nome per il passaggio di un Ufficiale ad altra specialità. Sono venuto a conoscenza che il Tenente Melandri Giuseppe ... da troppo tempo una relazione con una semi fanciulla del luogo e ritengo necessario impedire che questo legame intraprendente divenga irreparabilmente una catena per l'Ufficiale. Pertanto approfitto di*

*questa disponibilità l'assegnazione che riterrai più opportuna tenendo presente le belle qualità di pilota del Melandri e considerando la necessità di allontanarlo molto da Udine. Ci terrei che il trasferimento fosse ordinato al più presto e prima cioè dell'arrivo degli Ufficiali del Falco. Per Bertelli invece sembra che non vi sia più quella fretta di cui accennai. È tornato dalla licenza moralmente più attento dopo avere curato assai il corpo e la mente. Io ho constatato con piacere una nuova vivacità ed una nuova alacrità. Non vi è per ora quel bisogno di allontanamento prospettato. Per gli ufficiali ... dunque intesi: Melandri subito, Giacomelli all'arrivo del Falco con assegnazione al 21° Stormo. Nuovamente grazie e tanti, tanti cari saluti F.to T.Col. Fougier."*

Nella prima pagina, in grafia rossa, è stato sottolineato due volte il nome di Melandri ed aggiunta a mano l'indicazione "Lero".

Del periodo trascorso da Melandri a Lero, la famiglia conserva due interessanti cartoline postali, la prima (**v. All. 8-2**) datata 15 febbraio 1933, ci mostra il paese di Lero, situato alla base di una collina sulla quale è visibile un castello. La seconda (**v. All. 8-3**), datata 28 luglio 1933, ci mostra i vari modelli di idrovolanti in dotazione al V° Stormo Misto Egeo; all'epoca il reparto era posto al Comando del Colonnello Ezio Padovani.

In primo piano è raffigurato un idrovolante Siai S 55, in posizione centrale c'è un Dornier ed in posizione più arretrata si vede un CR 20 Idro. In basso a destra della cartolina si nota uno stemma che riporta la dizione F.E.R.T. (Fortitudo eius Rhodum tenuit), che significa: "*La sua forza tenne Rodi.*"

Tra i cimeli giunti sino a noi, sono presenti anche due caschetti di volo, l'aquila da pilota della Regia Aeronautica e la fascia da applicare alla parte cilindrica del berretto (**v. All. 8-4**). Osservandola dettagliatamente, subito sotto all'aquila, possiamo vedere che vi è ricamato il numero cinque, scritto in numero romano, ad indicare il V° Stormo Misto Egeo (**v. All. 8-5**).

Ho chiesto a Nicola Malizia come si chiama quella fascia. Lui, che nel 2015 ha pubblicato un libro su questo argomento, intitolato "*Uniformi degli aviatori italiani*", mi ha precisato che si chiama "*fascia di gradi in cannuttiglia*".

Vi sono alcune foto, una delle quali scattata a Rodi nel giugno 1933, dove si vede un gruppo di ufficiali, in divisa bianca, nel giardino di una villa, ospiti di una coppia di civili (**v. All. 8-6**), una cena di gala con il Governatore italiano?

In una pubblicazione della serie Immagini di storia - 4 Egeo, a pagina 61 è scritto:

*"... ma il governatore italiano che maggiormente si adoperò per il Dodecanneso e sotto la cui direzione attenta si sviluppò l'opera più meritoria dell'Italia per quelle isole fu certamente l'ambasciatore e poi senatore del Regno Mario Lago: dal 1923 al 1936 resse il governo con equilibrio, umanità e grande rispetto per le componenti etniche non italiane del territorio lasciando di sé un ottimo ricordo."*

A pag. 62 c'è la foto con didascalia: "*Rodi palazzo del Governatore;*" mentre a pag. 63 e 65 ci sono due foto del governatore Mario Lago; direi che si tratta della stessa persona che si vede nella foto dove compare anche Melandri.

La foto successiva deve essere stata scattata a Porto Lago (**v. All. 8-7**) dove sono visibili due velivoli idrovolanti ancorati in rada, un Dornier a sinistra ed un Siai S 55 a destra. In primo piano, legata al pontile, si vede la lancia necessaria per trasportare gli equipaggi ai velivoli.

Il Dornier Wal veniva utilizzato sino all'apertura dell'aeroporto di Maritsa per i collegamenti aerei con l'Italia operati dall'Ala Littoria. Anche su questo velivolo si era abilitato Melandri (9 marzo 1934). Esattamente un mese dopo, il **9 aprile 1934**, l'incidente ...

Sono trascorsi oltre ottant'anni da quel fatidico giorno. Luigi, sulla base di

quanto gli aveva raccontato Suo padre Giovanni, mi ha riferito:

*“Mio zio, come tante altre volte, era decollato con un collega (di cui non ricorda il nome), per un normale volo di pattugliamento, su un CR 20 Idro (v. All. 8-8). Dopo la partenza dalla base di Lero, volando sul mare Egeo, Giuseppe, ha avvistato la nave che portava la corrispondenza dalla madre patria. Preso dall'euforia, forse attendeva una lettera dai propri cari, ha iniziato ad eseguire manovre acrobatiche con l'idrovolante, un aereo che non era sicuramente nato per fare ciò. Durante le evoluzioni, dal velivolo si è sfilata l'elica, che ha tranciato la parte anteriore di uno dei due galleggianti che permettono al velivolo di ammarare. L'aereo privo di spinta propulsiva, ha iniziato a scendere entrando in vite. Giuseppe con la sua esperienza è riuscito per un attimo a riprendere il controllo del velivolo ma poco dopo ha ripreso girare su se stesso, sino ad impattare la superficie del mare con un assetto verticale, poi si è rovesciato. L'altro pilota che ha seguito tutta la scena senza potere aiutare il compagno, è ammarato nei pressi del punto di impatto e slacciatosi le cinture si è portato all'esterno del velivolo, pronto a gettarsi in mare per aiutare il compagno, ma ha potuto solo osservare il velivolo affondare. Nulla è emerso dalle acque. Forse l'urto con l'acqua ha fatto perdere i sensi a Melandri, cosa che gli ha impedito di uscire dall'aereo, ma è molto probabile che abbia perso la vita nell'urto. Le ricerche effettuate nei giorni successivi hanno dato purtroppo esito negativo. Queste notizie sono giunte ai giorni nostri attraverso i ricordi del nipote Luigi Melandri, al quale sono state raccontate da suo padre Giovanni, che alcune settimane dopo la morte del fratello, si era recato a Lero per recuperare i suoi effetti personali. Lo si desume dall'elenco degli effetti personali, datato 20 aprile 1934-XII (v. All. 8-9), redatto dall'apposita commissione guidata dal Magg. G. Miccolis, e vistato prima della partenza dalla Regia Dogana di Porto Lago. Le notizie sull'incidente devono essere state riferite a Giovanni, o dal pilota che volava con Giuseppe o dallo stesso Magg. Miccolis con il quale ha sbrigato le pratiche di rito.”*

Nel fascicolo personale di Melandri, conservato presso l'Archivio Centrale di Stato a Roma, sono presenti diversi documenti sull'incidente.

*“Processo verbale di morte del tenente della R.A. Pilota Giuseppe Melandri per incidente di volo. L'anno 1934 addì 19 del mese di aprile nell'ufficio del Comandante il Regio Aeroporto G. Rossetti di Lero, noi sottoscritti Col. Pilota Ermenegildo Laghi Comandante dell'aeroporto, ... Cap. Pilota Costantino Nigra Comandante la 161a Squadriglia Caccia Marittima riferiamo quanto segue: Alle 10:00 del 9 aprile 1934 un apparecchio CR 20 bis appartenente all'aeroporto G. Rossetti, con a bordo il Pilota della R.A. Giuseppe Melandri, nato il 1 aprile 1902 ad Ancona, e domiciliato a Rimini in via Astore 2, per eseguire un volo di prova. Alle ore 10:08 per cause non precisate a circa 200 metri da Punta Cazzuni, l'apparecchio precipitava in mare scomparendo. I mezzi di soccorso dell'aeroporto e della locale base navale, prontamente accorsi sul luogo del sinistro, altro non trovarono che un pezzo di galleggiante dell'apparecchio. Malgrado le affannose ricerche affannosamente effettuate per dieci giorni, non è stato possibile rinvenire i resti umani del pilota, né dato il tempo ormai trascorso è da ritenere che ulteriori ricerche potrebbero dare migliore esito. L'apparecchio andò distrutto.”*

Alcuni testimoni avevano assistito all'incidente e le loro dichiarazioni erano state allegate al fascicolo d'inchiesta. Si trattava di un Capo Segnalatore di 2<sup>a</sup> Classe, Mario Carletti, capo posto, e del marinaio Segnalatore Donato Benevento, che quel giorno prestavano servizio al semaforo di Punta Cazzuni, posto all'imboccatura della baia di Porto Lago. Ecco cosa aveva osservato quel giorno Carletti:

*“Mi trovavo sul semaforo ad osservare i voli degli apparecchi dell'aeroporto di Lero. Verso le 10:05 ho visto un apparecchio CR 20, con le ali dipinte di alluminio, passare in prossimità del semaforo e dirigersi quindi verso Sud. Giunto a circa un miglio da Punta Cazzuni (v. All. 8-10), alla quota di circa 400 metri, picchiava con il motore ed eseguiva una gran volta che, allo scrivente sembrava più larga del solito. Uscito dalla gran volta, marciava per due o tre secondi in volo orizzontale, descriveva quindi alcuni zig zag, oscillando intorno all'asse longitudinale, entrava quindi in avvistamento piuttosto largo che stringeva continuamente. Precipitava in mare a circa un miglio dal semaforo, in direzione 160° inabissandosi. Restava a galla un galleggiante staccatosi nell'urto. Dall'uscita della gran volta, fino alla caduta, il motore non è stato più udito. L'incidente è avvenuto*

*alle 10:07. Subito dopo, mentre il sottoscritto provvedeva a comunicare il sinistro al Comando Base Navale, un altro CR 20 ammarava sul punto della caduta.”*

Nel fascicolo sono presenti anche le dichiarazioni di alcuni piloti che si trovavano in volo ed avevano assistito all'incidente; il sergente Sergio Dalla Rovere ha riferito:

*“Alle ore 10:08 portandomi, quale capo pattuglia, alla linea di ammaraggio, notavo in direzione del mio plané, un apparecchio Idro CR 20 che eseguiva una gran volta alla quota di circa 300 metri con uscita normale. Trovandosi sempre alla medesima direzione, e seguendo ancora detto apparecchio, notavo che questo, dopo avere percorso brevissimo spazio in linea di volo, si avvitava a sinistra raggiungendo l'acqua in tale posizione. Picchiavo decisamente portandomi immediatamente allo scivolo per comunicare l'incidente mentre il mio sezionario, Serg. Pilota Gaetano Volpe, si dirigeva all'amaraggio vicino al luogo dell'incidente”*

mentre il sergente Gaetano Volpe ha verbalizzato:

*“... Seguendo con lo sguardo detto apparecchio, notavo che, ad un dato momento, questi si avvitava a sinistra e raggiungeva l'acqua in tale posizione. ... io ammaravo vicino al luogo dell'incidente. Constatavo che era completamente inutile lanciarsi in acqua poiché l'apparecchio già sprofondava lasciando solamente a galla uno dei galleggianti mozzato dalla parte anteriore. Sono rimasto sul luogo sino al giungere dell'Idro ambulanza e, dopo di avere segnalato il luogo, rientravo in sede.”*

In un successivo documento si apprende che la profondità del mare nel luogo dove è avvenuto l'incidente è pari a circa 120 metri; vi si leggono anche dati tecnici sul velivolo: CR 20 bis MM 2283 motore Fiat A20 AQ HP 450 MM 5919.

Vi è anche annotato che Melandri era stato richiamato solo una volta e punito per indisciplina di volo, dopo di che aveva sempre seguito scrupolosamente le norme vigenti sulla disciplina del volo stessa.

Dopo la scomparsa di Giuseppe, Suo padre chiese più volte al Ministero dell'Aeronautica se era possibile recuperare il corpo del figlio per potergli dare degna sepoltura. A questa richiesta fece seguito una toccante lettera inviata dal Sottosegretario dell'Aeronautica, datata 16 maggio 1934 prot. 7902, il Gen. Giuseppe Valle (**v. All. 8-11**).

Il generale ha scritto:

*“... La fine del camerata Melandri, che conoscevo perché fu in Accademia durante il mio comando dell'Istituto, mi ha profondamente addolorato ... quanto mi sarebbe stato caro potere esaudire il Suo desiderio ... se vi fosse stata la possibilità di favorire per altra via le ricerche della salma del Suo caro scomparso. ...”*

Da quanto risulta agli atti, ogni tentativo possibile era stato fatto, con i mezzi disponibili allora, per recuperare il corpo del pilota.

*“... Lo scrivente, a mezzo di palombari inviati dalla Delegazione del Governo dell'Isola di Calino, attrezzati per le grandi profondità, e con mezzi forniti dalla R. Marina, sta provvedendo per le ricerche e l'eventuale recupero. F.to Col. E. Laghi”*

Il Gen. Valle aveva comandato l'Accademia dal 1° aprile 1926 al 31 ottobre 1928, come viene precisato a pag. 22 del libro *“Accademia Aeronautica 1923-2005”*, una conferma al fatto che Melandri poteva avere effettivamente frequentato un corso di integrazione nel 1928.

Dalla consultazione del sopracitato elenco del corredo e degli effetti personali, consegnato alla famiglia Melandri dopo la scomparsa di Giuseppe, è possibile acquisire ulteriori dettagli su come aveva vissuto la Sua breve vita.

Tra i vari oggetti citati nell'elenco, oltre a tutto ciò che serve quotidianamente

per vivere, dagli oggetti per la toeletta, ai capi di vestiario, troviamo elencati:

*brevetto di nomina a Cavaliere*  
*croce di Cavaliere*  
*libretto tascabile di volo*  
*album con fotografie*  
*medaglia d'oro Coppa Baracca 1924*  
*portasigarette in argento Coppa Baracca 1925*  
*portasigarette in argento gara Zurigo 1932 (v. All. 8-12)*  
*medaglia di bronzo lunga navigazione*  
*medaglia argento gara canottaggio Rodi 1933*  
*diploma gare Rodi*

Oltre alle onorificenze ottenute per le Sue doti nel pilotare un aereo, troviamo anche attestati che confermano la Sua passione per lo sport.

Un articolo pubblicato sul quotidiano "La Stampa" del 5 gennaio 1935, intitolato "Onorificenze a valorosi aviatori", ricorda i caduti dell'Arma Aeronautica:

*"Un supplemento del Bollettino Ufficiale del Ministero dell'Aeronautica reca la concessione delle seguenti ricompense al Valore Aeronautico: ... Medaglia di bronzo (alla memoria) Melandri Giuseppe"*

Nel luglio 1933 è stato decorato della Medaglia Militare Aeronautica di lunga navigazione aerea di 3° grado (bronzo) B.U. 1933 disp. n° 26 pag. 502.

In seguito all'incidente aereo che ne ha causato la morte, Melandri è stato insignito di Medaglia di Bronzo al Valore Aeronautico alla memoria, con questa motivazione:

*"Pilota d'eccezionale abilità, partecipava a numerose audacissime manifestazioni aviatorie tenendo alto, in Patria e all'estero, l'onore ed il prestigio dell'Ala d'Italia. In volo di addestramento, essendosi messo in vite l'apparecchio a causa delle difficoltà atmosferiche, anziché lanciarsi con il paracadute tentava di portare in salvo l'apparecchio a lui affidato, rimanendo vittima del proprio generoso tentativo. Cielo di Lero 9 aprile 1934 XIII R.D. 10 dicembre 1934 (B.U. 1934 Suppl. n° 6 pag. 4)."*

Si chiude così, a soli 32 anni, la breve vita di un audace pilota, animato da un ardore comune a molti giovani di allora.

Durante la fase conclusiva della ricerca, non avendo trovato il nome di Sergio Melandri sull'elenco telefonico, e nemmeno tra i nominativi dei defunti, tumulati nei cimiteri della città, mi sono messo in contatto con l'Ufficio Anagrafe del Comune di Udine, dove era nato, per vedere se era possibile mettersi in contatto con Lui. Alla mia richiesta, ha fatto seguito l'interessante risposta:

*"Il signor Melandri Sergio risulta emigrato in Inghilterra dal 22/10/1968. Si prega di rivolgersi al Consolato Generale d'Italia in Londra".*

## I CADUTI

Melandri non è stato il primo pilota a cadere nell'assolvimento del suo dovere, e non sarebbe stato nemmeno l'ultimo. L'impeto di molti giovani piloti, la voglia di emulare quelli con più esperienza, li poteva portare a commettere errori, che a volte purtroppo si pagavano a caro prezzo.

Riporto il nome dei ragazzi di Campofornido deceduti in servizio, che sono riuscito ad individuare dal 1925 al 1940; di alcuni di loro ho reperito la fotografia (v. All. 9-1):

S.Ten. Antonio Tattara, Serg. Gino Tarli, Serg. Antonio Bottini, Ten. Eugenio Mossi, Ten. Corrado Augias, S.Ten. Ezio Ajman, Serg. Antonio Rampin, S.Ten.

Giuseppe Coli, Serg. Giovanni Maffini, Serg. Silvestro Isaia, Serg. Fernando Rocchetti, Serg. Luigi Baratta, Serg. Magg. Luigi Di troia, Serg. Magg. Marino Righi, Ten. Piero Rodella, Serg. Giacomo Bassi, S.Ten. Giovanni Putignano, Serg. Giuseppe Cavallo, Serg. De Salvatore Salvatore, Serg. Antonio Lican, Serg. Mario Cavallacci, M.llo. Anselmo Caselli, Serg. Corrado Pagassoni, Serg. Pietro Viotti, Serg. Aldo Guerzoni, Serg. Claudio Berselli, Serg. Gino Brizzolari, Serg. Enrico De Ferrari, Serg. Giovanni Ricco, Serg. Giuseppe Regini, Serg. Tommaso Diamare, Ten. Alberto Garbagnati, Serg. Mario Sansone, Cap. Amedeo Giorgi, Serg. Enzo Callegari, Serg. Giuseppe Lapanja, Serg. Ermes Walter Piani, S.Ten. Innocenzo Palmieri, Serg. Alcide Fabbri, M.llo Alessandro Brevi, Cap. Tommaso Brandolini, Serg. Magg. Andrea Citi, Ten. Publio Sturm, Cap. Ernesto Sanzin, S.Ten. Giovanni Mayer, S.Ten. Bruno Zannerio, Serg. Bartolomeo Gambetta, S.Ten. Giovanni Barbagallo, S.Ten. Lucio Gerardi, Cap. Giuseppe Bertotti, Ten. Vincenzo Mazziotti, Serg. Rolando Roemer de Rabinstein, Serg. Ottone Furlani, Serg. Giuseppe Noaro, Serg. Enrico Rizzi, S.Ten. Bruno di Montegnacco, Serg. Renzo Zamperini, Cap. Enrico Viola, Serg. Romano Gio Batta, Serg. Lino Fracchessa, M.llo Mario Albertini, Serg. Eliseo Stella, Serg. Magg. Aldo Galadini, Serg. Telesio Visini.

Dalla lettura di varie pubblicazioni, sono emersi altri nominativi, ma purtroppo incompleti: Baroni, Ferrini, Barletti, Riccardi, Ten. Brovedani, Ten. Luigi Cortinovis.

*All. 1-1 La famiglia Melandri 1900 (circa)  
Melandri Pierina, Ghetti Linda, Nicolino, Angelina e Luigi*



*All. 1-2 Foto di famiglia*





*All. 1-3 I fratelli Melandri 1908 (circa)  
Melandri Pierina, Giuseppe, Nicolino, Angelina e seduto Giovanni*



All. 1-4 Porto d'armi 1920



All. 1-5 Tessera di riconoscimento per famiglie FFSS



All. 1-6 Melandri Giuseppe con gli sci



*All. 1-7 Bastone da passeggio e racchette da tennis*



*All. 1-8 Melandri Giuseppe*



*All. 1-9 La famiglia Melandri 1925 (circa)*



*All. 1-10 Nicolino Melandri (a destra)*



*All. 1-11 Tassa sulle fotografie*



*All. 2-1 Aeroporto Malpensa 1922*



*All. 2-2 Gli aerei*



Aviatik  
Asso4stormo - com3a147



Hanriot HD.1  
Asso4stormo - ber138



Spad XIII  
Asso4stormo - ber143



Ansaldo AC 2  
Asso4stormo



CR 1  
Asso4stormo - ber149



BH 9  
wikipedia.org



A 300/4  
wikipedia.org



CR 20  
Lapanja - Lap501



S 59 bis  
wikipedia.org



S 55  
wikipedia.org



Ba 19  
Asso4stormo - cor23



Dornier Wal  
wikipedia.org

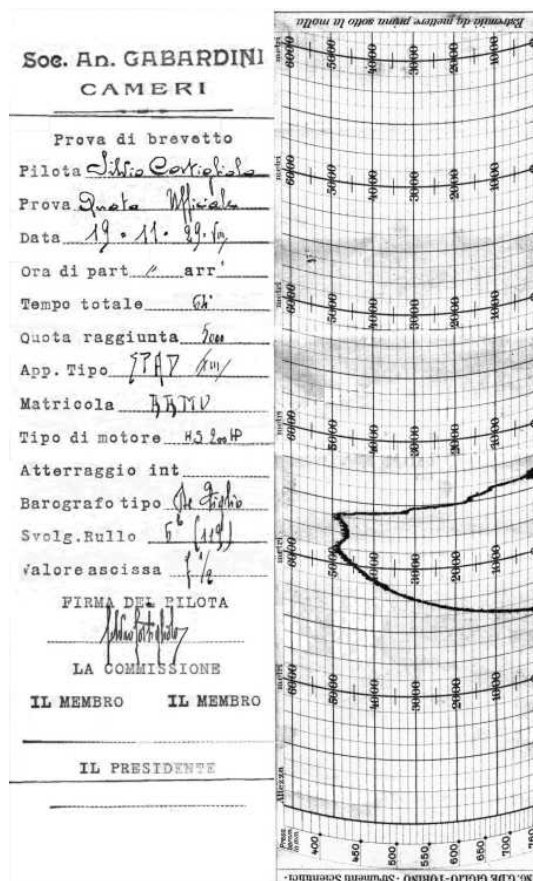


*All. 2-3 Cameri 1924*

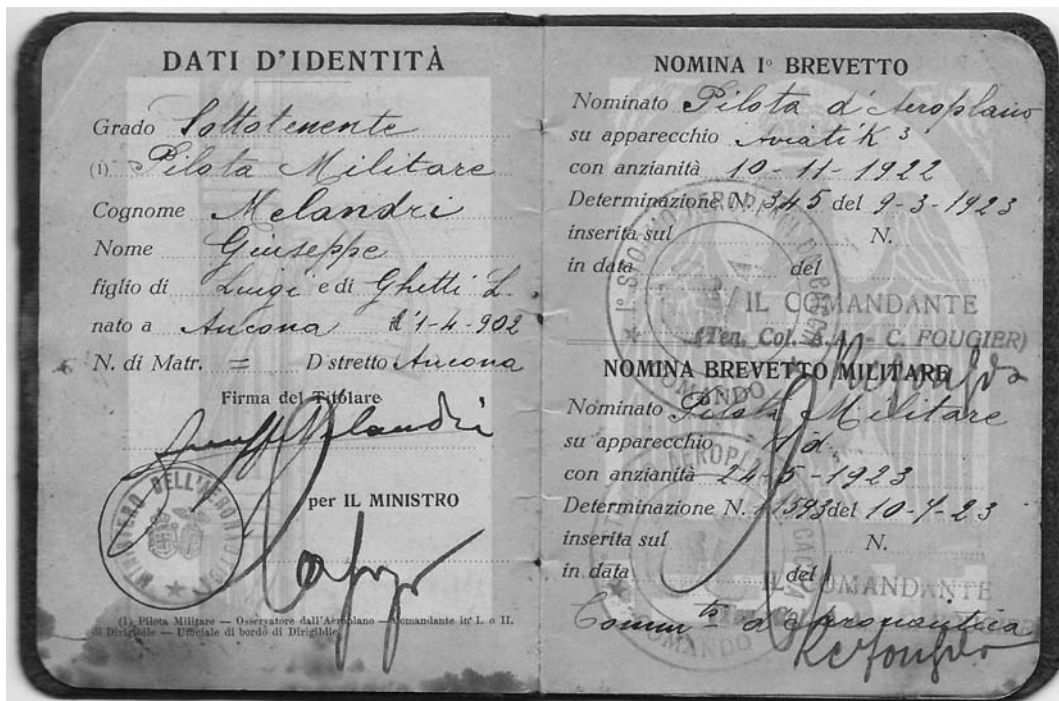
*Velivolo per l'addestramento al "rullaggio e linea di volo" della Gabardini, detto anche "Checca" o "Tartaruga". La insufficiente potenza del motore non permetteva il volo ma solamente il sollevamento da terra per "effetto suolo". Era dotato di un vistoso carrello antiribaltamento a quattro ruote per evitare le "cappottate" degli allievi (archivio Asso4stormo - ber168)*



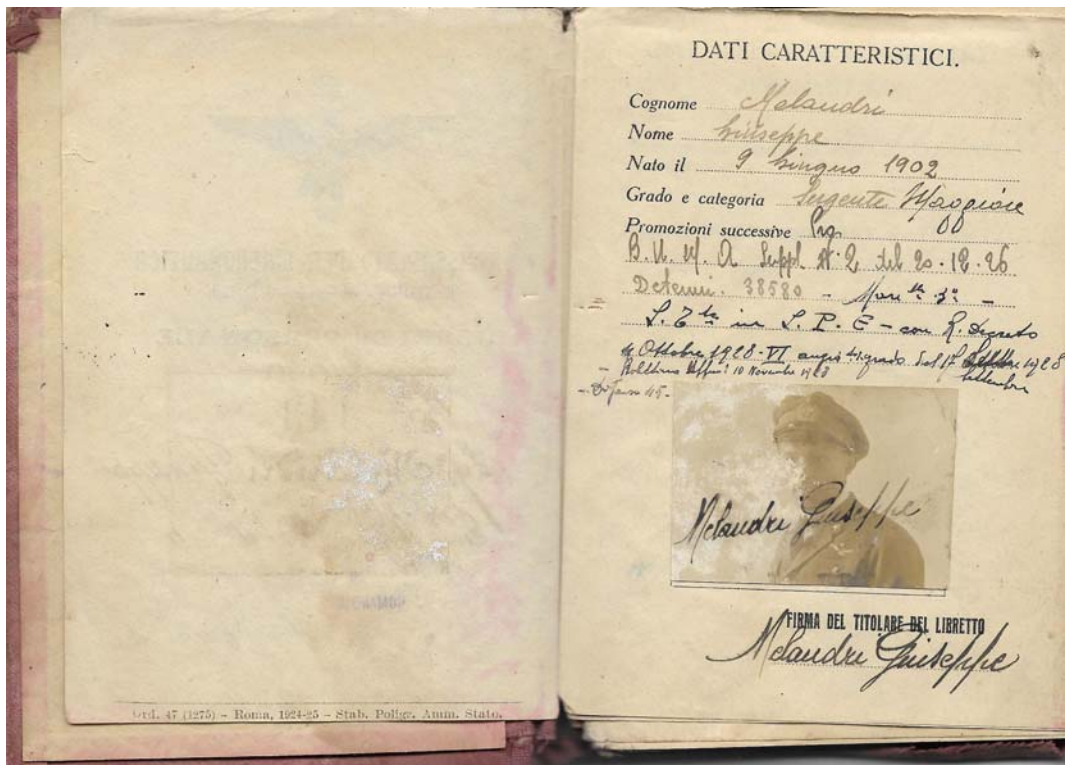
*All. 2-4 Cameri - 1929 Barogramma della prova ufficiale di quota (archivio Asso4stormo - cos019)*



*All. 3-1 Tessera Regia Aeronautica*



All. 3-2 Libretto di volo personale



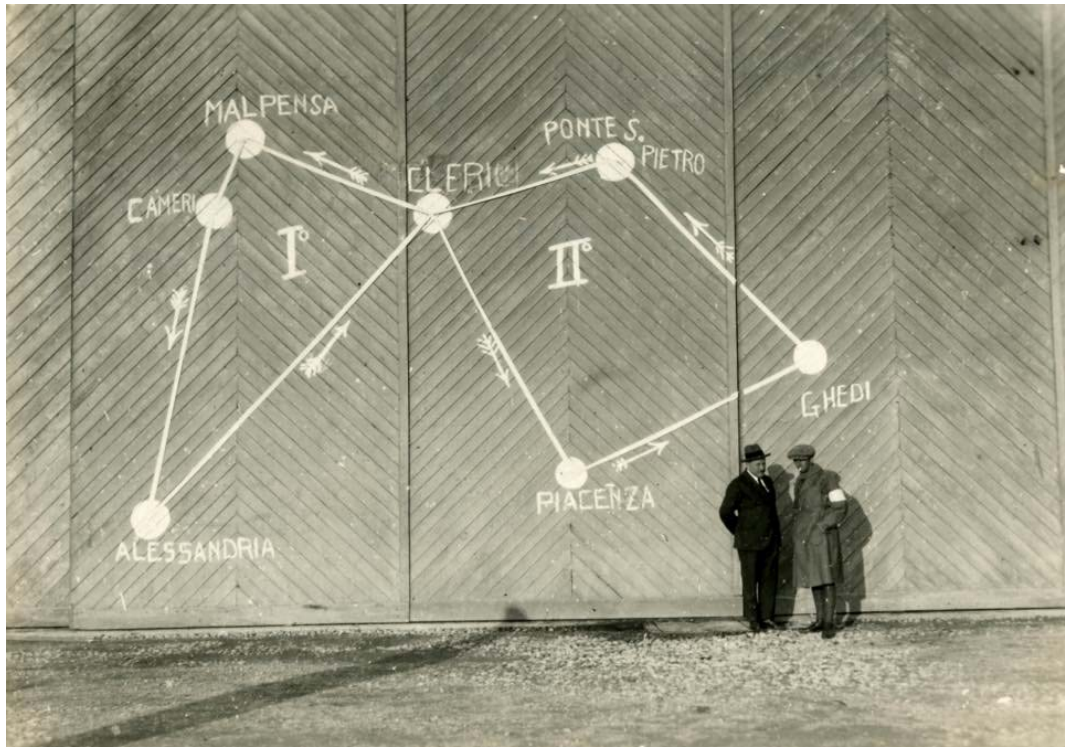
*All. 3-3 Aeroporto di Lonate Pozzolo 1925  
L'aeroporto ospita, oltre al 1° Stormo Aeroplani anche gli stabilimenti della Caproni  
(archivio Asso4stormo - ber121)*



*All. 3-4 Trofeo "Coppa Baracca"  
(archivio Marco Di Cocco Alivernini - Roma)*



*All. 3-5 "Coppa Baracca" 1924  
(archivio Marco Di Cocco Alivernini - Roma)*



*All. 3-6 "Coppa Baracca" 1924  
(archivio Marco Di Cocco Alivernini - Roma)*



*All. 3-7 "Coppa Baracca" 1925  
(archivio Marco Di Cocco Alivernini - Roma)*



*All. 3-8 "Coppa Baracca" 1925  
(archivio Marco Di Cocco Alivernini - Roma)*



*All. 3-9 "Coppa Baracca" 1925  
(archivio Marco Di Cocco Alivernini - Roma)*



*All. 3-10 Cap. Umberto Gelmetti*



*All. 3-11 Lancio di messaggi*



*All. 3-12 Medaglia d'oro Coppa Baracca 1924*





All. 3-13 Congedo di Nello Benzi

Corpo cui fu trasferito all'atto del  
congedamento (1) .....

Anno di nascita 1904



**REGNO D'ITALIA**

**CENTRO AVIAZIONE CACCIA**


**F** **FOGLIO DI CONGEDO ILLIMITATO**  
per fine ferma (Circ. 208 E. U. M. a. 1925)  
che si rilascia a  
(I° Aviere) **BENZI** - Nello -  
N° di matricola 29362 (56) il quale prende  
domicilio nel Comune di Rimini  
Mandamento di Rimini Distretto  
militare di Forlì

durante il tempo passato sotto le armi  
ha tenuto buona condotta ed ha servito  
con fedeltà ed onore.

Aghedi addì 7 ottobre 1925

Firma del Titolare   **UFFICIO AVIAZIONE CACCIA**  
**TEN. COLONN. DAL CARAERON.**  
ret. Benzi

Comune di **RIMINI**

Visto, addì 10 OTT 1925  **MUNICIPIO DI RIMINI**  
Il Sindaco Benzi  
**CAPO UFFICIO**

*All. 3-14 Ghedi 1925 - Giuseppe Melandri è il 4° da sinistra*



*All. 3-15 La 73ª Squadriglia del VI° Gruppo (1925)*



*All. 3-16 Giuseppe Melandri*



*All. 3-17 - ... e Giuseppe Melandri*



*All. 3-18 Melandri è il terzo da sinistra*



*All. 3-19 Cacciatori del Grappa*





All. 3-21 Furbara 20 dicembre 1927 Comando Scuola Caccia  
 Classificazione di Giuseppe Movia alle esercitazioni  
 (archivio Asso4stormo - mov1237)

**STORMO-SCUOLE MILITARI DI AVIAZIONE**  
**II GRUPPO**  
**SCUOLA DI TIRO IN VOLO DI FURBARA**  
**COMANDO SCUOLA DA CACCIA**  
 FURBARA Furbara li. 20 DIC. 1927 Anni VI-8.R.

Cognome e nome Movia Giuseppe  
 Grado Sottotenente Apparecchio pilotato C.F.  
 Corpo 819 Squad. Cav. Alpini Voti complessivi 13  
 Data di arrivo 17- XI- 1927 Ore di volo 8' 25

**TEORIA**

Armi e munizioni, cinefotomitragliatrici, puntamento e tiro.  
 L'Istruttore W. Ciccio Classifica 15/20

**TIRO A TERRA**

Cassina O. V. P. — Mitragliatrice WICKERS  
 L'Istruttore M. Marzulli Classifica 16/20

**TIRO IN VOLO**

Puntamento e in cinefoto contro paracadute, apparecchi, palloni e manica Classifica 16/20  
 Tiro con mitragliatrice contro palloni, palloncini e manica aerei — Sagoma a terra — Classifica 16/20  
 Manovra dell'apparecchio nelle esercitazioni di puntamento e tiro Classifica 17/20

L'Istruttore Al. Maggi

**CLASSIFICA GENERALE**

ha in classifica dopo prove di caccia con punteggi di 48, 33, 20  
 Direzione del corso  
 Magg. Paradisi

Il Comandante della Scuola di Furbara  
 Ten. Col. Al. Maggi

FURBARA

*All. 3-22 Foto aerea aeroporto di Centocelle 1927  
(archivio Asso4stormo - min175a)*



*All. 3-23 Foto aerea di Sesto San Giovanni*



*All. 3-24 Punizioni*

<i>DATA</i>	<i>MOTIVAZIONE</i>	<i>PUNIZIONE</i>
<i>18 maggio 23</i>	<i>quale capoposto permetteva che le guardie montassero ogni 4 ore e non dava regolarmente il cambio alle sentinelle non accompagnandole sul posto per assicurarsi della consegna</i>	<i>15 giorni P.R.</i>
<i>2 giugno 24</i>	<i>si presentava con notevole ritardo, nonostante fosse preavvisato in tempo, una domanda di rafferma</i>	<i>3 giorni P.S.</i>
<i>2 ottobre 24</i>	<i>si presentava a mensa in tenuta non prescritta, invitato ad andarsi a mettere in ordine, rispondeva in modo indisciplinato</i>	<i>5 giorni P.S.</i>
<i>2 febbraio 25</i>	<i>quale sottoufficiale di settimana non eseguiva correttamente il servizio</i>	<i>5 giorni P.R.</i>
<i>28 febbraio 25</i>	<i>non si presentava all'adunata</i>	<i>3 giorni P.S.</i>
<i>10 febbraio 26</i>	<i>indossava indumenti non regolamentari</i>	<i>3 giorni P.S.</i>
<i>5 marzo 26</i>	<i>per eludere la vigilanza dell'Ufficiale di Picchetto depositava il proprio impermeabile non di prescrizione in un locale pubblico situato nelle vicinanze del campo</i>	<i>3 giorni P.S.</i>
<i>21 giugno 26</i>	<i>punito di consegna usciva .....</i>	<i>5 giorni P.R.</i>
<i>19 giugno 26</i>	<i>trascuratezza nelle pratiche d'ufficio</i>	<i>3 giorni P.S.</i>
<i>29 giugno 26</i>	<i>arrivava al campo con un'ora di ritardo sull'orario di inizio dei lavori ed esibiva un permesso alterato nell'ora della scadenza</i>	<i>8 giorni P.R.</i>
<i>24 luglio 26</i>	<i>rientrava al campo alle 7:30 del mattino eludendo la vigilanza alla porta principale del campo</i>	<i>5 giorni P.R.</i>
<i>5 agosto 26</i>	<i>sergente d'ispezione disimpegnava con trascuratezza il proprio servizio</i>	<i>3 giorni P.S.</i>
<i>7 gennaio 27</i>	<i>trovato in branda un'ora dopo la sveglia</i>	<i>3 giorni P.S.</i>
<i>3 marzo 27</i>	<i>trascuratezza nel servizio di sergente d'ispezione</i>	<i>3 giorni P.S.</i>

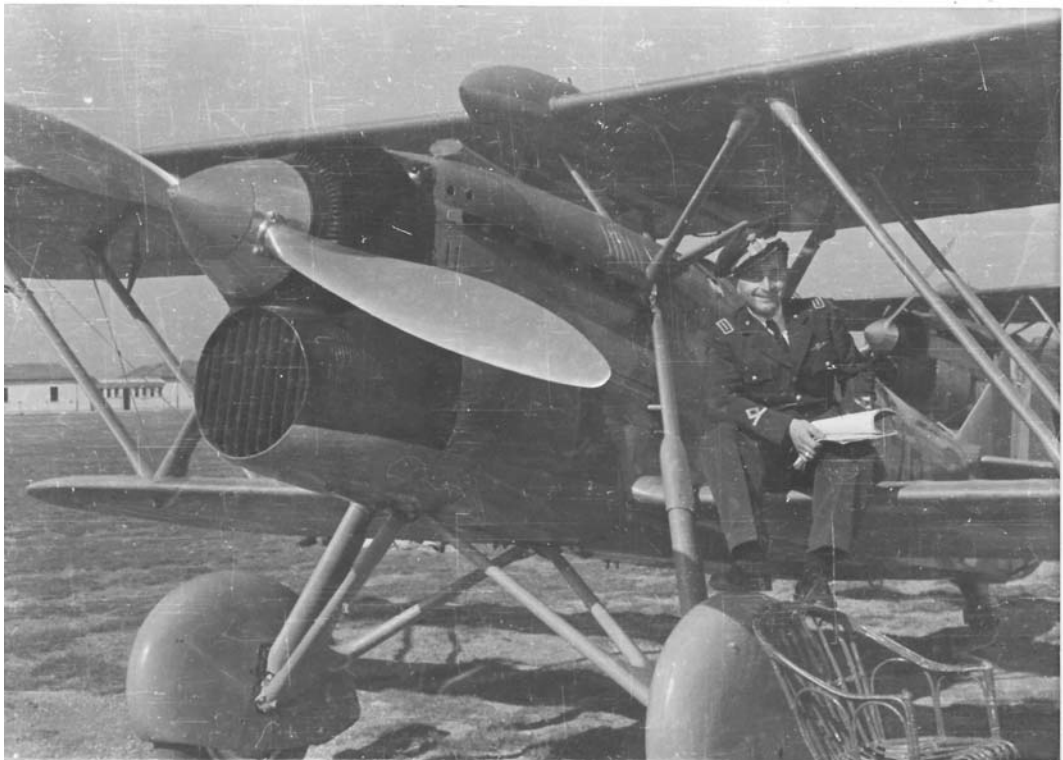
*P.R. punizione di rigore*

*P.S. punizione semplice*

*All. 4-1 S. Tenente Melandri*

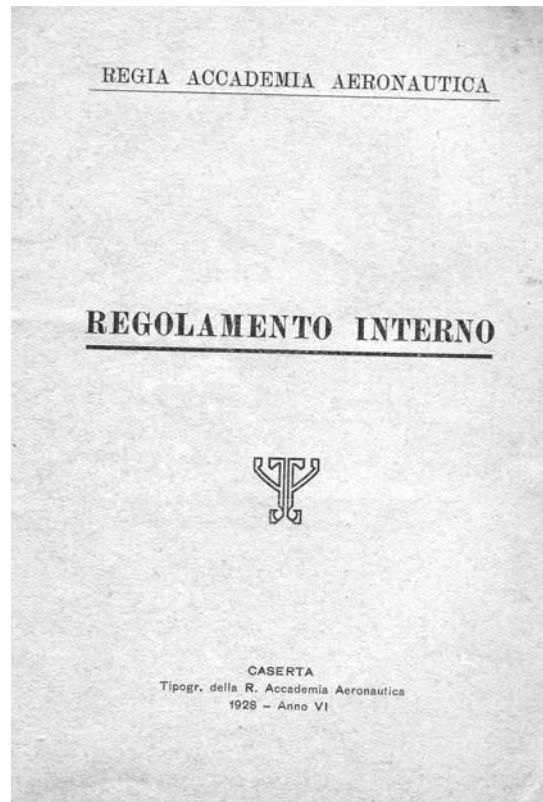


*All. 4-2 S. Tenente Melandri*





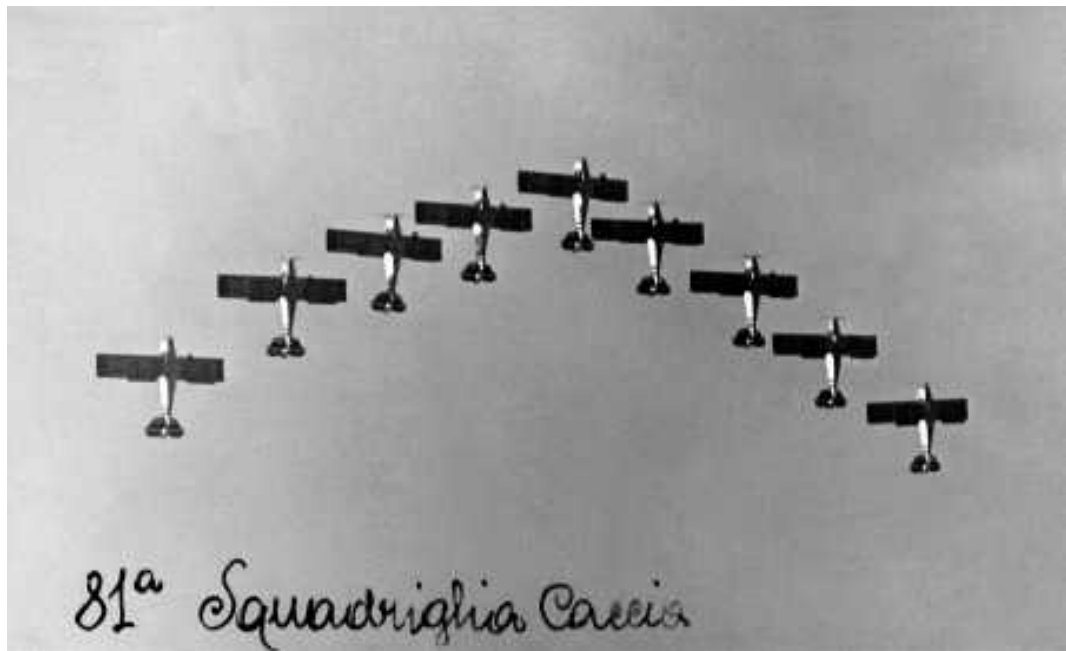
*All. 4-3 Regolamento interno R. Accademia Aeronautica*



*All. 4-4 Campoformido 1927-30 la 81<sup>a</sup> Squadriglia sorvola il campo in formazione  
(archivio Asso4stormo - ber073)*



*All. 4-5 Campofornido 1930-31 formazione  
C.R. 20 della 81<sup>a</sup> Squadriglia  
(archivio Asso4stormo - Lap524)*



*All. 4-6 Campofornido 1930-31 piloti e specialisti del 1° Stormo  
(archivio Asso4stormo - Ban043)*



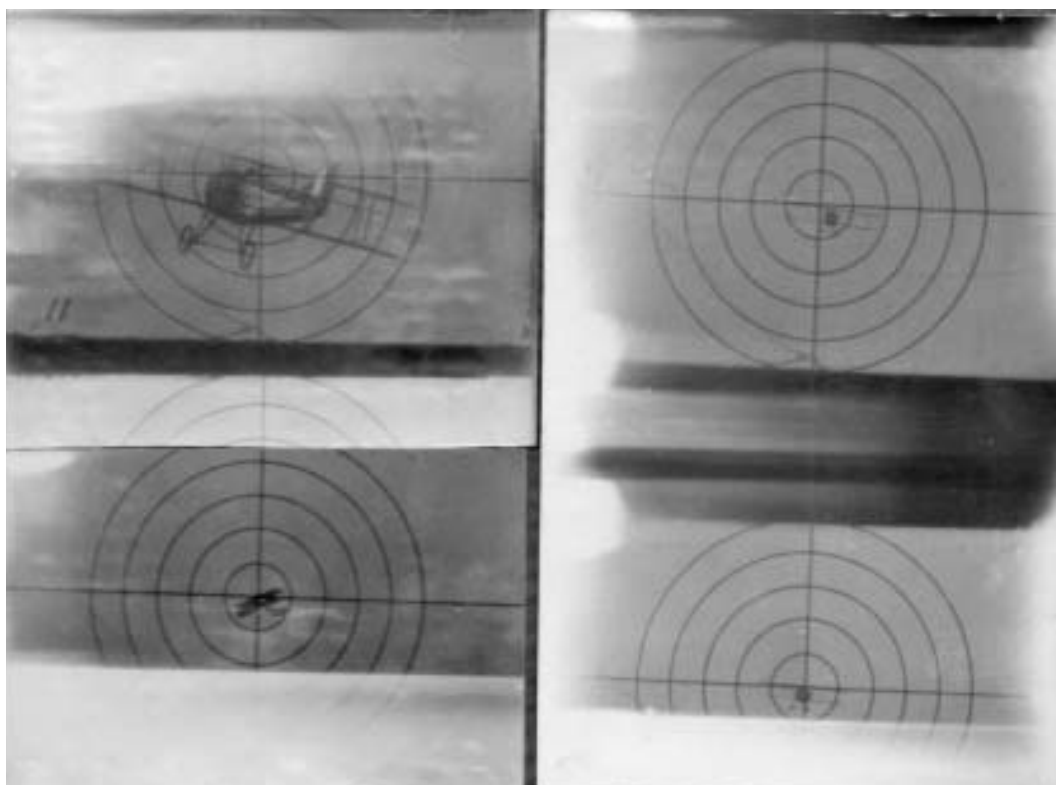
All. 4-7 Tessera del Circolo Ufficiali di Udine



*All. 4-8 S.A.R. il Principe di Piemonte, accompagnato da S.E. Italo Balbo, visita l'aeroporto per assistere ad una esibizione di una pattuglia del 1° Stormo.*



*All. 4-9 Lonate Pozzolo - 1926  
Fotogramma ricavato dalla "fotomitragliatrice" durante gli allenamenti di "finta caccia"  
(archivio Asso4stormo - ber151)*



*All. 4-10 Campofornido 22 luglio 1927 gare di Specialità della Caccia.  
Il personale di manovra è pronto a lanciare i palloncini che dovranno essere  
colpiti con il disco dell'elica dai caccia delle squadriglie partecipanti alle gare.  
La squadriglia vincitrice sarà l'81^ alla guida di Locatelli.  
(archivio Asso4stormo - ber029)*



*All. 5-1 Gen. Rino Corso Fougier  
con dedica a Mirto Bersani (archivio Asso4stormo - ber036)*



Lunedì 15 Luglio 1929 - Anno VII

Conto Corrente con la Posta  
Un numero separato centesimali 25

# LA PATRIA DEL F.

Si ricevono all'Amministrazione Via Vittorio Veneto 44

Si ricevono presso l'UFFICIO

**Abbonamenti:**

		In ITALIA e Colonie		ESTERO	
Anno	L. 65.-	Trimestro	L. 17	Semestre	L. 32.-
Semestre	L. 33.-	Mese	L. 6	Trimestro	L. 16.-

L. 100.-  
L. 70.-  
L. 38.-

**Inserzioni:**

PREZZI per m  
Cronaca rosa ecc.  
Economisti in testa

## Gli aviatori americani acclamati a Roma

### Manifestazioni di vivo entusiasmo per gli audaci piloti

#### Un grande ricevimento all'aeroporto del Littorio

ROMA, 14. — Oggi all'Aeroporto del Littorio ha avuto luogo un ricevimento offerto dal R. Aero Club di Italia e una grande manifestazione aviatoria in onore degli aviatori americani Williams e Yancey. L'aspetto del Littorio tutto paesotto con bandiere italiane degli Stati Uniti in due delle prime ore del pomeriggio è stato a dirsi, di un'immensa folla dei deschi di acclamare i valorosi transvolatori dell'Oceano. Presso la casa delle ali suonava la musica della Marina. All'interno della casa delle ali, entro un recato intono al quale presidiavano servizio d'onore carabinieri in divisa uniforme era il "Pathfinder". Vi latavano su un apposito sostegno le "Svea" del quale D'Annunzio compì il volo di Venezia durante la guerra. Una numerosa folla di invitati ha ben presto occupato ad affollare nella casa delle ali. Erano a ricevere gli intervenuti il comandante Littorale, commissario straordinario del R. Aero Club d'Italia, il segretario generale Carlassare, il commissario straordinario del R. A. C. di Roma comm. Cobianchi, il principe Lancelotti presidente della compagnia internazionale aeronautica. Fra gli intervenuti erano l'on. Starace vice segretario del Partito, il generale Bonazzi capo di S. M. dell'Estero, il generale Terenzi capo di S. M. della M. V. S. N., il generale Vaccari comandante il Corpo d'Armata, l'on. Ferreri capo dell'ufficio stampa del Capo del Governo, numerosi senatori e deputati e numerose altre

un saluto ai due aviatori americani, e gli ha dato quindi lettura della seguente lettera di S. E. Mussolini:  
«Caro Balbo, recò il mio saluto ai valorosi Williams e Yancey per la prima volta transvolatori dell'Oceano da New York a Roma. Il nome da essi dato al volo è perfettamente giustificato: Williams e Yancey hanno aperto una strada e l'hanno percorsa fino alla meta, con una tenacia e con coraggio ammirabile. Il loro volo rimarrà nella storia delle grandi audacie umane che ricordano le distanze e avvicinano i popoli. Viva gli Stati Uniti d'America!»  
Mussolini, Roma 14 luglio 1929 - VII»  
Tutti i convenuti al banchetto scagliano in piedi applausi calorosamente. Quindi S. E. Balbo ha consegnato ai due aviatori americani la medaglia d'oro commemorativa di imprese aeronautiche loro decretata dal Capo del Governo e dopo avere posto in rilievo come questa sia la massima onorificenza aeronautica del nostro Paese, ha invitato Williams e Yancey ad accettare quale segno di ammirazione, di affetto e di cameratismo di tutti i piloti d'Italia. S. E. Balbo ha poi detto che i piloti italiani non sono nuovi alle arie ed ai pericoli dei voli transoceanici con apparecchi terrestri e tra gli applausi ha ricordato il volo compiuto da Ferrarin e Dei Prete. Ha concluso invitando i due valorosi aviatori americani a conservare la medaglia loro decretata quale pegno di un'amicizia che non si distrugge giammai fra gli aviatori italiani e i grandi aviatori degli Stati Uniti d'America. Cessate le acclamazioni ebbano accolta la parole di

go di porgere a S. E. il Capo del Governo, il grande Duce Benito Mussolini (applausi), un saluto fervido e cordiale e pregario di accettare i nostri sinceri ringraziamenti per la festosa ma genuina ed impressionante accoglienza che il Governo fascista, la R. Armata aerea, il Governatore di Roma e il popolo italiano hanno fatto ai nostri due eroi. L'America non dimenticherà».  
**UN DONO DEGLI AVIATORI**  
Le parole dell'ambasciatore degli Stati Uniti sono salutate da virrissimi onori applausi, mentre l'orchestra suona la Marcia Reale. Finisce «Giovinezza» e l'uno americano. L'aviatore Yancey ha ringraziato commosso anche a nome del suo compagno per le accoglienze ricevute ed ha comunicato che egli e Williams desiderosi di dimostrare la loro gratitudine hanno deciso di privarsi di cose che essi tengono tra le più care e cioè dei tre cronometri di bordo di cui si sono serviti durante la traversata, che intendevano di conservare come cose sacre e che invece si permettono di offrire come ricordo destinandone uno a S. E. Mussolini, uno a S. E. Balbo e uno al generale De Pinedo.  
S. E. Balbo ha poi dato comunicazione fra i ragazzi applausi del seguente telegramma che Williams e Yancey hanno inviato sinora stessa al comandante Ferrarin che si trova ammalato a Bologna:  
"I Piloti americani del "Pathfinder" sincerati dei sentimenti degli intervenuti al banchetto loro offerto dal Duce, vi inviano il più affettuoso saluto augurale auspucando a sempre maggiori vittorie dell'U."

#### S. E. Turati a Bologna

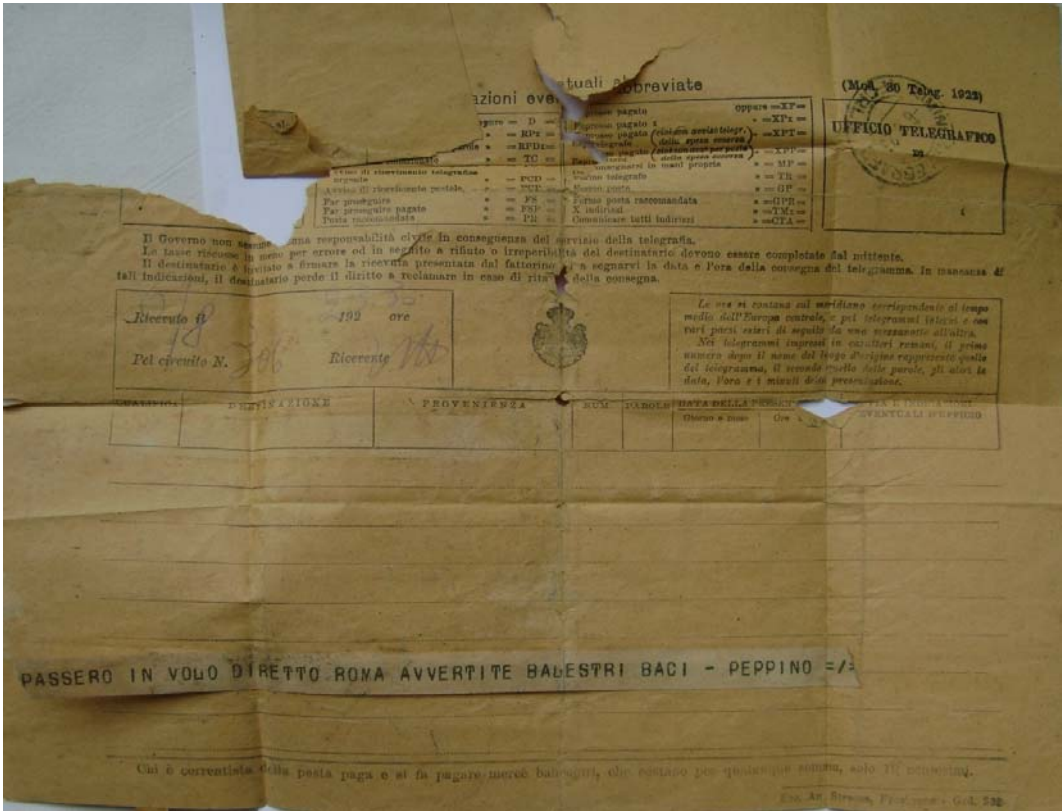
BOLOGNA, 14. — Il Segretario del Partito è giunto da Roma nella mattinata in aeroplano, ricevuto al campo di aviazione da S. E. il Prefetto, da S. E. il comandante del Corpo d'Armata, dal comandante la Divisione, dal prefetto on. Arpinati, e dal Segretario federale nonché dal comandante e dagli ufficiali del campo di aviazione. Prestava servizio d'onore un reparto di avieri, che è stato passato in rivista da S. E. Turati.  
L'on. Turati è stato più volte accolto dalla Casa del Fascio dove erano riuniti oltre al senatore e deputato fascista tutti i gerarchi della Federazione e del Fascio di Bologna, i segretari politici e i possessori della Provincia, i fiduciari del gruppo locale, il comandante della 7a Legione dell'Albania e numerosi ufficiali.  
S. E. Turati, accolto con vivissimo entusiasmo, ha reso omaggio alla cappella del Caduti Fascisti, ove ha deposto un mazzo di fiori. Il Segretario Federale gli ha portato un vibrante saluto a nome dei fascisti bolognesi. Il Segretario del partito ha risposto acclamatis ma, ribatendo i meriti del fascismo bolognese sul quale il Duce si è degnato di porre centare. La cerimonia ha avuto carattere strettamente fascista.  
Nel pomeriggio l'on. Turati si è recato al Littoriale, per assistere all'incontro di atletica leggera tra le squadre rappresentative di Francia, Svizzera e Italia.

## Due tentativi da Parigi. Uno termina

All. 5-3 Melandri all'Aero Club di Rimini



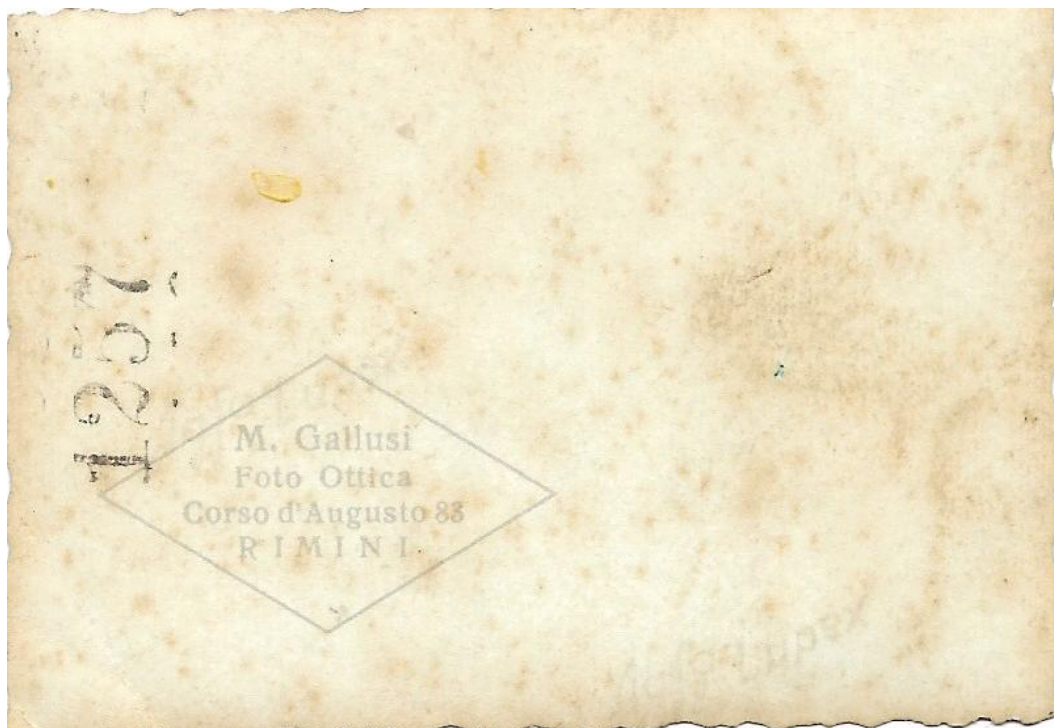
All. 5-4 telegramma 6 agosto 1929



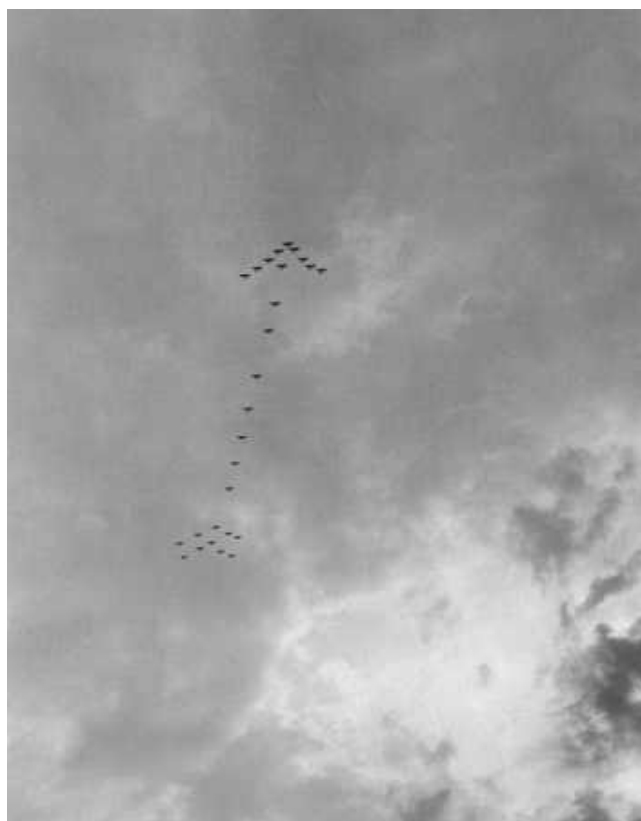
All. 5-5 Melandri con alcuni amici



*All. 5-6 Parte retro della foto 5-5*



*All. 5-7 Campofornido 1930-31 Formazione a freccia di CR 20 del 1° Stormo  
(archivio Asso4stormo - Lap522)*





*All. 5-8 Campoformido 1931 interno della trattoria "Arizona degli Aviatori", famiglia Covre, ritrovo dei piloti del 1° Stormo. Attorno al tavolo, i piloti dell' 81^ Sq.  
(archivio Asso4stormo - ber039)*



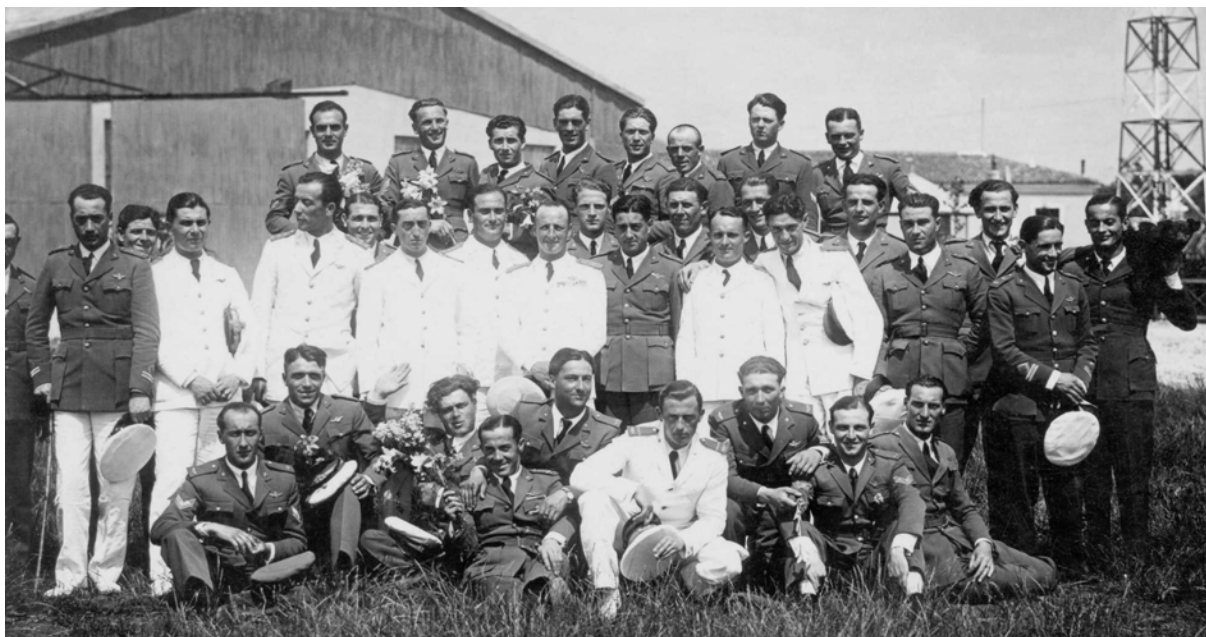
*All. 5-9 I piloti della Pattuglia Acrobatica che per primi hanno eseguito la figura della bomba. Da sinistra: serg. Scarpini E., Ten Melandri G., Ten Neri A., serg. Diamare T., serg. De Giorgi S.*



*All. 5-10 Medaglia commemorativa 1ª Giornata dell'Ala 1930 anno VIII*  
 ([http://www.icollector.com/Vittorio-Emanuele-III-Medaglia-1930\\_i8694082](http://www.icollector.com/Vittorio-Emanuele-III-Medaglia-1930_i8694082))



*All. 5-11 Campofornido 19 giugno 1930*  
*I "ragazzi che hanno partecipato alla 1ª Giornata dell'Ala*  
*(archivio Asso4stormo - Cos028)*



*In secondo piano da sinistra: serg. Battistini (1°), m.llo Cazzagon (2°), serg. Sansone (3°), serg. Stabile (4°), serg. Servetto (5°), m.llo Ganda (6°), serg. Marasco (7°), m.llo Degan (8°). In piedi da sinistra: ten. Reglieri (1°), serg. Bassotti (2°), ten. Francois (3°), ten. Lucchini (4°), serg. Milone (5°), ten. Cianfarani (6°), cap. Giorgi (7°), T.col. Fougier (8°), serg. Romualdi (9°), cap. Revetria (10°), m.llo Bertoli (11°), ten. Melandri (12°), non identificato (13°), ten. Moscatelli (14°), serg. Scarpin (15°), serg. De Giorgi (16°), ten. Neri (17°), serg. Diamare (18°). Seduti da sinistra: serg. De Ferrari (1°), m.llo Cancellier (2°), m.llo Nicola (3°), m.llo Colombo (4°), serg. Zaldini (5°), m.llo Fruet (6°), serg. Cavagnino (7°), serg. Magli (8°) e serg. Brizzolari (9°). Sono fuori campo (a sinistra) il serg. Citi ed un pilota non identificato.*

*All. 5-12 La sveglia*



*All. 5-13 Giuseppe Melandri (col bastone da passeggio)*



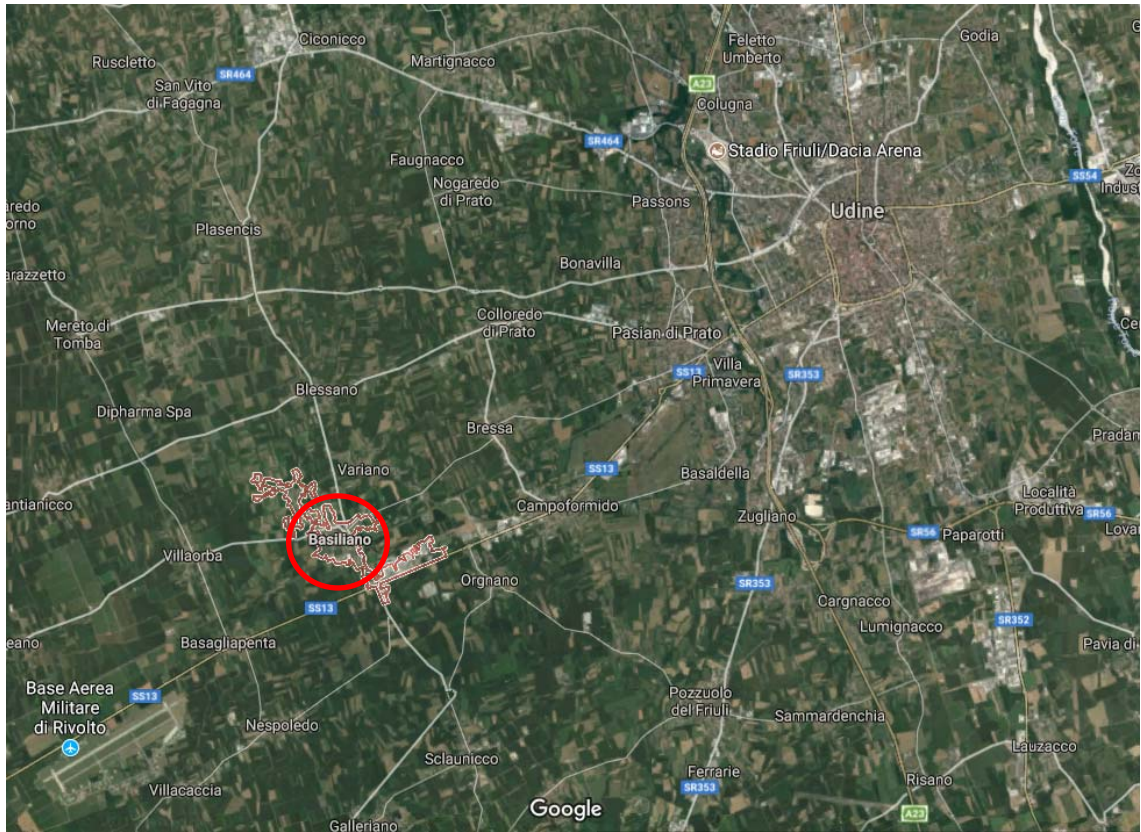
*All. 5-14 Campoformido 1930 i piloti della Pattuglia  
Acrobatica della Crociera dei Balcani davanti ad un CR 20  
(archivio Asso4stormo - chi201)*



*All. 5-15 Campoformido 10 dicembre 1930 celebrazione della Madonna  
di Loreto, Patrona dell'Aeronautica. (archivio Asso4stormo - Lap101)  
Il T.Col. Rino Corso Fougier con il personale del 1° Stormo.*



*All. 5-16 Basiliano Udine - da Google Map*



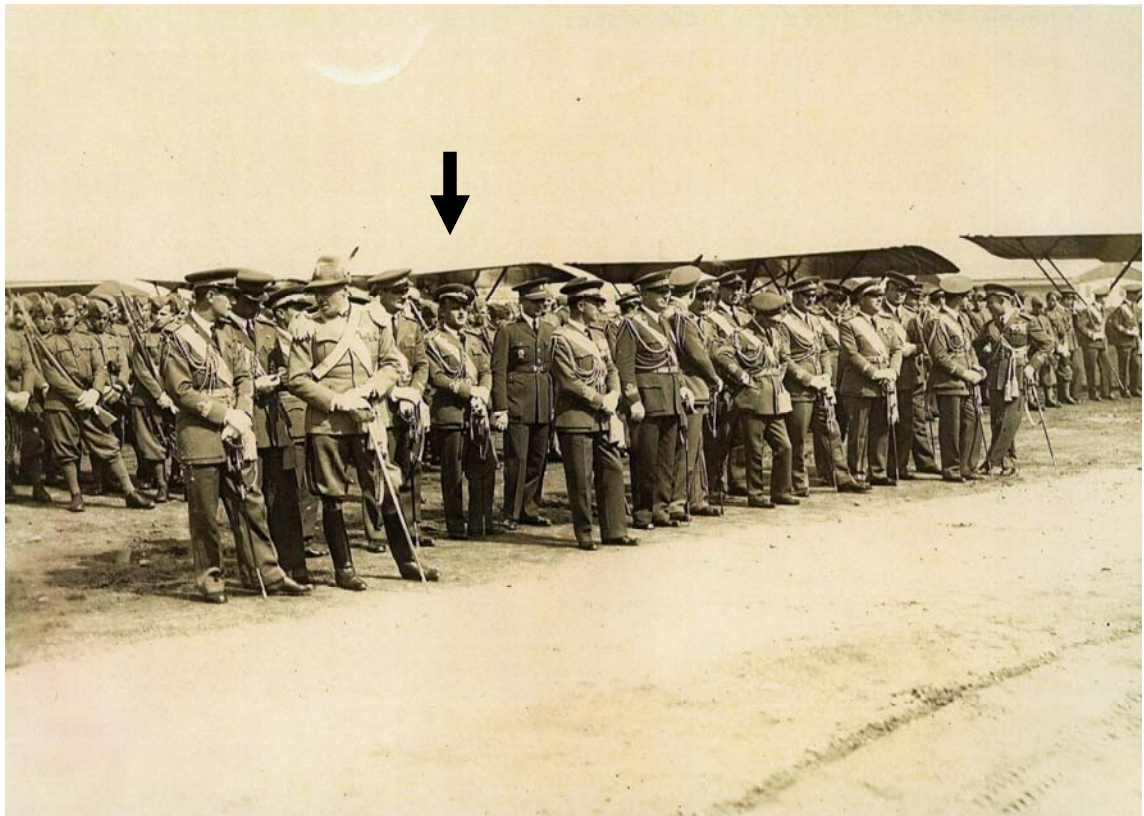
*All. 5-17 Incidente di Raffaele Chianese  
(archivio Asso4stormo - chi701)*



*All. 5-18 Ferrara agosto 1931, Grandi Manovre Aeree  
(archivio Asso4stormo - chi511)*



*All. 5-19 Melandri alla cerimonia del luglio 1931*



*All. 6-1 Riceci Giannetto*



**Pattuglia d'assalto di 12 CR Asso**

Magg. Cerutti Marzio  
Ten. Sanzin Ernesto  
Cap. Brandolini Tommaso  
Serg. Zambelli Sergio  
Serg. Baldelli Italo  
Serg. Berretta Giovanni  
Serg. Di Montegnacco Bruno  
Serg. Pontonutti Giovanni  
Serg. Servetto Mario  
Serg. Boldarin Remigio  
Serg. Romualdi Leo  
Serg. Mondini Francesco

**Pattuglia Acrobatica di 10 BA 19**

Ten. Zotti Andrea  
Ten. Bocola Willy  
**Ten. Melandri Giuseppe**  
M.Ilo Colombo Pierino  
Serg. Citi Andrea  
Serg. Scarpini Elio  
Serg. De Giorgi Silvio  
Serg. Marasco Angelo  
Serg. Wengi Ettore  
Serg. Sansone Mario  
Serg. Magli Giuseppe

**3 Pattuglie Acrobatiche di 9 CR Asso**

**72<sup>a</sup> Squadriglia**

Ten. Col. Fougier Rino Corso  
Ten. Moscatelli Antonio  
Ten. Parini Tommaso  
Ten. Leotta Eugenio  
Serg. Fabbri Alcide  
Serg. Porta Gino  
Serg. Miazzo Gino  
Serg. Mascellani Antonio  
Serg. Sbardella Aldo

**riserve**

Serg. Longo Giovanni  
Serg. Iadanza Franco  
M.Ilo Florian Andrea

**79<sup>a</sup> Squadriglia**

Cap. Giorgi Amedeo  
Ten. Cianferani Virgilio  
Ten. Cicchino Cesare  
M.Ilo Bertoli Luigi  
M.Ilo Ganda Bruno  
Serg. Zorn Giovanni  
Serg. Capelli Giovanni  
Serg. Lapania Giuseppe  
Serg. Zanandrea Ettore

**riserve**

M.Ilo Bersani Mirto  
Serg. Gambetta Bartolomeo  
Serg. Salvi Eugenio

**80<sup>a</sup> Squadriglia**

Cap. Reglieri Alfredo  
Ten. Francois Armando  
Ten. Lucchini Giovanni  
Ten. Bariani Eugenio  
M.Ilo Anticoli Gaspare  
Serg. Sbrighi Antonio  
Serg. Melani Amerigo  
Serg. Zaldini Mario  
Serg. Peselli Mario

**riserve**

M.Ilo Cancellier Mario  
Serg. Muscinelli Ottorino  
Serg. Sozzi felice



*All. 6-3 Breda Ba 19*  
Asso4stormo - cor23



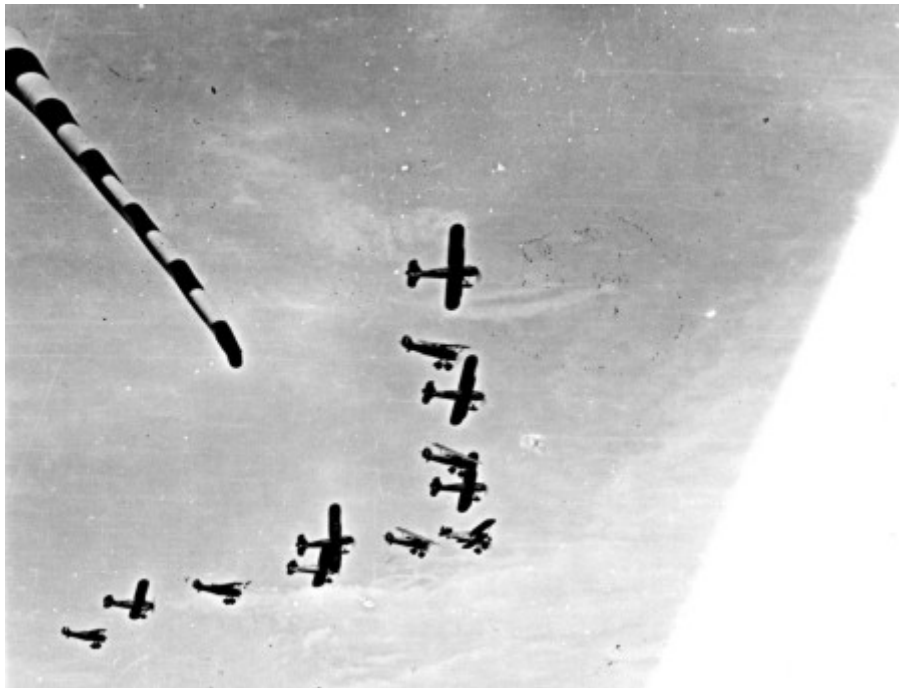
Lunghezza 6,60 m	Apertura alare 9,00 m	Superficie alare 25,00 m <sup>2</sup>
Altezza 2,20 m	Peso a vuoto 735 kg	Peso max al decollo 905 kg
Motore: un radiale Alfa Romeo Lynx		
Potenza 215 CV	Velocità max 220 km/h	
Autonomia 840 km	Tangenza 7 000 m	

[https://it.wikipedia.org/wiki/Breda\\_Ba\\_19](https://it.wikipedia.org/wiki/Breda_Ba_19)

Era un monomotore biplano da addestramento ed acrobatico prodotto dall'azienda italiana Società Italiana Ernesto Breda dalla fine degli anni venti. Grazie alle imprese dei piloti che lo utilizzarono in diverse gare e manifestazioni aeree divenne il più celebre aereo acrobatico di produzione italiana degli anni trenta. Il Ba 19 venne progettato dall'ingegnere Cesare Pallavicino, con la collaborazione dell'ingegnere Giuseppe Panzeri, alla fine degli anni venti per soddisfare la richiesta di un nuovo velivolo da addestramento che avesse anche capacità acrobatiche da poter fornire alle scuole di volo della neo fondata Regia Aeronautica. La fusoliera era realizzata in tecnica mista, con la struttura in tubi d'acciaio saldati, rivestita in pannelli di legno e tela, con castello motore smontabile, ed era caratterizzata da un unico abitacolo aperto per il pilota, dotato di un parabrezza. Le versioni Ba 19 bis e ter erano invece dotate di due abitacoli in tandem. L'intera fusoliera era rapidamente scoperchiabile per consentire l'ispezione dei comandi ed eventuali regolazioni. Il carrello d'atterraggio era costituito da due elementi indipendenti, con ammortizzatori a lunga corsa, e ruote gommate munite di freni. Posteriormente era presente un pattino d'appoggio, posizionato sotto la coda. La propulsione era affidata ad un motore radiale posizionato sul muso e parzialmente carenato. Nelle varie versioni prodotte la motorizzazione venne cambiata più volte con motori di produzione cecoslovacca, italiana e britannica, tutti però nella fascia tra i 200 ed i 250 CV ed abbinati ad un'elica in legno a passo fisso. Fu fatto volare la prima volta dal pilota collaudatore della Breda Ambrogio Colombo a Cinisello Balsamo. Conclusi i collaudi militari nel luglio 1930 fu assegnato ad alcune squadriglie di addestramento caccia ad Aviano, Castiglione del Lago, Grottaglie e Capua, alla Squadriglia di Alta Acrobazia Aerea di Bresso e al 1° Stormo. Nel 1932 nove Breda Ba 19 parteciparono alla seconda edizione della Giornata dell'Ala. Lo stesso anno i Ba 19 si esibirono a Torino e all'Internationalen Flugmeeting di Zurigo. Tra il 27 agosto ed il 5 settembre il tenente Andrea Zotti partecipò alle prove dell'edizione del 1932 delle National Air Races che si svolsero con base all'aeroporto di Cleveland. Un Ba 19, immatricolato I-ABCR, conquistò il 12 gennaio 1933 il primato mondiale di durata in volo rovesciato pilotato dal tenente Raffaele Colacicchi, portandolo a 41 minuti e 37 secondi. Il record venne poi infranto, sempre su un Ba 19, dal capitano Willy Bocola che, il 15 maggio di quello stesso anno, volò rovesciato per 65 minuti e 15 secondi. Dopo la conquista del record mondiale di volo rovesciato del 12 gennaio 1933 il Ba 19 continuò l'impiego come addestratore acrobatico fino a dopo il 1938.



*All. 6-6 Volo folle  
(archivio Asso4stormo - Giuseppe Ruzzin)*

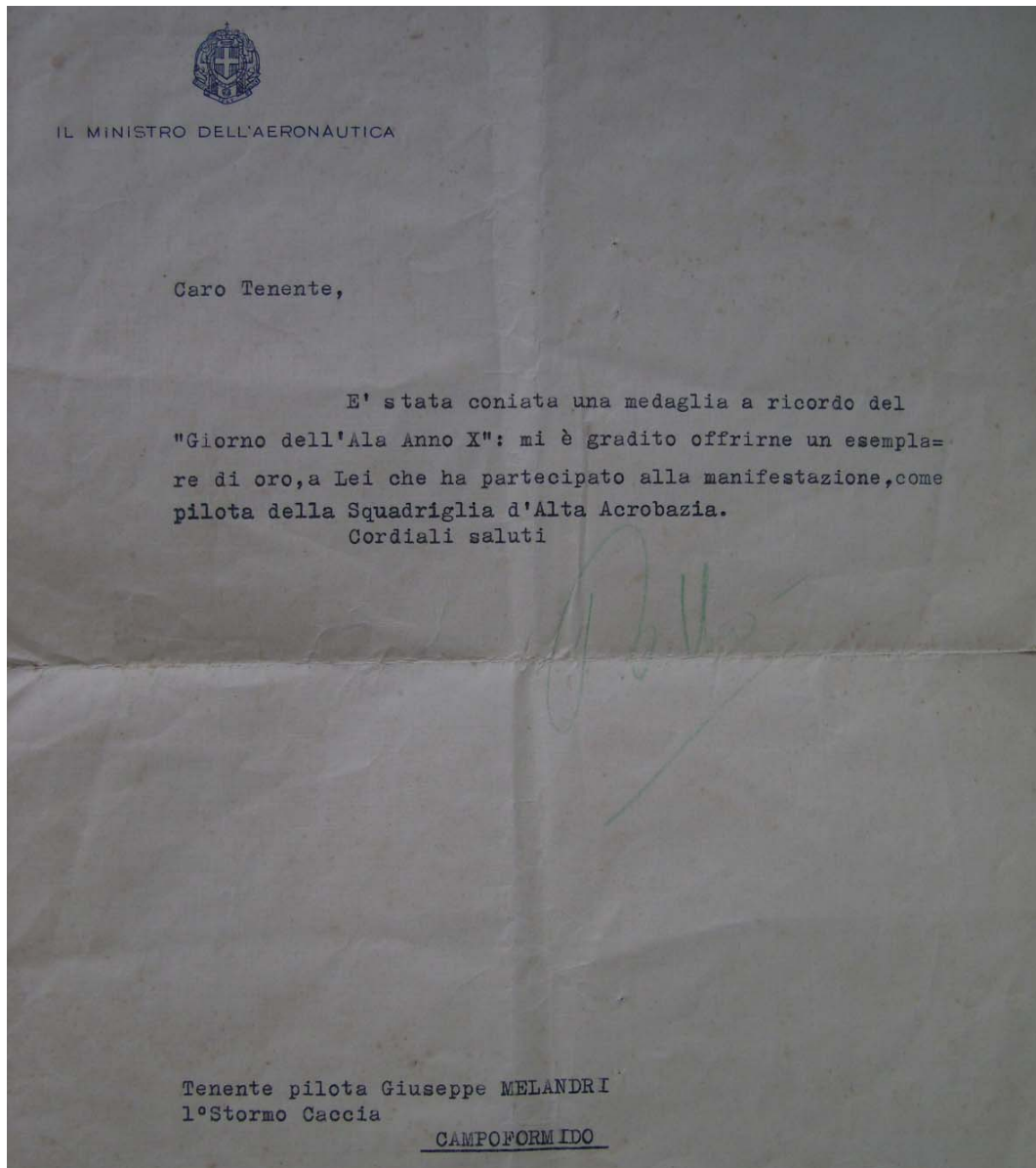


*All. 6-7 I piloti della 71ª Squadriglia*



*da sinistra: serg. Marasco (1°), serg. Wengi (2°), serg. Sansone (3°), serg. Citi (4°), serg. Scarpini (5°), ten. Zotti (6°), cap. Rossi (7°), ten. Bocola (8°), ten. Melandri (9°), serg. Magli (10°) e m.llo Colombo (11°).  
Questa formazione acrobatica prenderà il nome di "Squadriglia Folle"*

*All. 6-8 Giorno dell'Ala 1932 lettera invio medaglia*



*All. 6-9 medaglia commemorativa 2ª Giornata dell'Ala 1932 anno X  
(archivio Asso4stormo - cos46)*



# GAZZETTA UFFICIALE

## PARTE PRIMA DEL REGNO D'ITALIA

SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

Anno 74

ROMA - Mercoledì, 30 agosto 1933 - ANNO XI

Numero 201

### CONDIZIONI DI ABBONAMENTO.

	Anno	Sem.	Trim.
In Roma, sia presso l'Amministrazione che a domicilio ed in tutto il Regno (Parte I e II), L.	108	63	45
All'estero (Paesi dell'Unione postale) . . . . . a	240	140	100
In Roma, sia presso l'Amministrazione che a domicilio ed in tutto il Regno (solo Parte I), L.	72	45	31.50
All'estero (Paesi dell'Unione postale) . . . . . a	180	100	70

Abbonamento speciale ai soli fascicoli contenenti i numeri dei titoli obbligazionari sorteggiati per il rimborso, annue L. 45 - Estero L. 100.

Gli abbonamenti hanno, di massima, decorrenza dal 1° gennaio di ogni anno, restando in facoltà dell'Amministrazione di concedere una decorrenza posteriore purchè la scadenza dell'abbonamento sia contenuta nel limite del 31 dicembre dell'anno in corso.

La rinnovazione degli abbonamenti deve essere chiesta almeno 20 giorni prima della scadenza di quelli in corso.

In caso di reclamo o di altra comunicazione deve sempre essere indicato il numero dell'abbonamento. I fascicoli, eventualmente disgiunti, verranno rispediti a titolo gratuito, compatibilmente con l'esistenza delle relative scorte, purchè reclamati entro il mese successivo a quello della loro pubblicazione.

Gli abbonati hanno diritto anche ai supplementi ordinari. I supplementi straordinari sono fuori abbonamento.

Il prezzo di vendita di ogni puntata della « Gazzetta Ufficiale » (Parte I e II complessivamente) è fissato in lire 1,35 nel Regno, in lire 3 all'estero.

Gli abbonamenti in Roma si fanno presso l'Ufficio Cassa della Libreria dello Stato, palazzo del Ministero delle Finanze ingresso da Via XX Settembre, ovvero presso le locali Librerie Concessionarie. Gli abbonamenti per altri paesi del Regno debbono essere chiesti col sistema del versamento dell'importo nel conto corrente postale 1/2240, intestato all'Istituto Poligrafico dello Stato, scrivendo nel retro del relativo cartoncino di allibramento la richiesta dettagliata. L'Amministrazione non risponde dei ritardi causati dalla mancata indicazione, nei certificati di allibramento, dello scopo del versamento della somma.

Gli abbonamenti richiesti dall'estero vanno fatti a mezzo di vaglia internazionali con indicazione dello scopo dell'invio sul tagliando dei vaglia stessi.

Le richieste di abbonamenti alla « Gazzetta Ufficiale » vanno fatte a parte; non unitamente, cioè, a richieste per abbonamenti ad altri periodici.

Per il prezzo degli annunci da inserire nella « Gazzetta Ufficiale », veggansi le norme riportate nella testata della parte seconda

TELEFONI-CENTRALINO:  
80-107 - 50-033 - 53-914

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA  
UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI

TELEFONI-CENTRALINO:  
80-107 - 50-033 - 53-914

La « Gazzetta Ufficiale » e tutte le altre pubblicazioni dello Stato sono in vendita presso la Libreria dello Stato nel Ministero delle Finanze e presso le più importanti Librerie depositarie di Roma e di tutti i Capoluoghi delle provincie del Regno.

### SOMMARIO

#### ORDINI CAVALLERESCHI

Ordini dei SS. Maurizio e Lazzaro e della Corona d'Italia: Nomine e promozioni . . . . . Pag. 3868

#### DECRETO MINISTERIALE 22 agosto 1933.

Revoca dell'autorizzazione concessa alla Società cooperativa agraria « Reina e C. » di Mascalucia (Catania) per l'esercizio del credito agrario . . . . . Pag. 3881

#### DECRETO MINISTERIALE 10 luglio 1933.

Obbligo dei datori di lavoro di assumere la mano d'opera dell'industria nel tramite degli Uffici di collocamento anche nei

3868

30-VIII-1933 (XI) - GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA - N. 201

Negrini Aldo, capitano Arma aeronautica ruolo naviganti.  
Porcelli Guido, id. id.  
Piccarolo Domenico, id. id.  
Chiesa Umberto, id. id.  
Bertelli Agostino, id. id.  
Reali Angelo, id. id.  
Baldi Osvaldo, id. id.  
Brandolini Tommaso, id. id.  
Recagno Enea, id. id.  
Borghetti Bruno, id. id.  
Abbrata Renato, id. id.  
Lippi Antonio, id. id.  
Reglieri Alfredo, id. id.  
Zott. Andrea, id. id.  
Moscatelli Antonio, id. id.  
Colacicchi Raffaele, id. id.  
Ceccotti Giuseppe, id. id.  
Ballabio Antonio, id. id.  
Cadrigher Remo, tenente Arma aeronautica ruolo naviganti.  
Scapinelli Pietro, id. id.  
Bocola Willy, id. id.  
Francis Armando, id. id.  
Sanzin Ernesto, id. id.  
Parini Tommaso, id. id.  
Beccaria Francesco, id. id.  
Leotta Eugenio, id. id.  
Cianfarani Virgilio, id. id.  
Lucchini Giovanni, id. id.  
Melandri Giuseppe, id. id.  
Falconi Tito, id. id.  
Ciochino Cesare, id. id.  
Bariani Eugenio, id. id.  
Di Carlo Salvatore, maresciallo di 1° classe, pilota.  
Sobrero Guido, id. id.  
Lucentini Edmondo, id. id.  
Verza Francesco, id. id.  
Fellina Palmiro, id. id.  
Colombo Pierino, maresciallo di 2° classe, pilota.  
Anticoli Gaspare, maresciallo di 3° classe, pilota.

#### Commendatori.

Malacarne ing. Paolo, ispettore superiore.  
Peco Giovanni, ingegnere capo.  
Masi Edgardo, id.  
Buonopane Filippo, id.  
Martinez Ernesto, id.  
Spalletti Mario, id.  
Sagra Emilio, id.  
Pancini Giulio, id.  
Gabrielli Giulio, id.  
Strada Alfredo, id.  
Dalla Valle Giov. Batt., id.  
Tronfi ing. Romolo, direttore capo divisione.  
Bonomolo ing. Michelangelo, ispettore capo.  
Modugno ing. Cosimo, id.  
Francolini ing. Ferruccio, direttore capo divisione.  
Benetti ing. Giovanni, ispettore capo.  
Zolezzi Domenico, presidente sezione commerciale Consiglio provinciale Sassari.  
Mineccia avv. Francesco, consulente Ente autonomo Fiera Levante, Bari.  
Taccheri Leopoldo, ingegnere capo.

#### Ufficiali.

Goretti ing. Otrilade, ingegnere principale di sezione.  
Francesco ing. Pasquale, id. id.  
Formichi ing. Riccardo, id. id.  
Aecardi ing. Antonio, id. id.  
Borgna ing. Domenico, ispettore capo.  
Soresi geom. Gioacchino, consigliere tecnico.  
Centenze ing. Filippo, id.  
Moretti Mario, id.  
Pierangeli geom. Oberdan, id.  
Elmi geom. Cesare, id.  
Salice Adolfo, id.  
Bartoletti Spartaco, id.  
Calloni avv. . . . .

*All. 6-11 foto Pattuglia Folle*



*All. 6-12 La Squadriglia Folle*



*All. 6-13 La Squadriglia Folle*



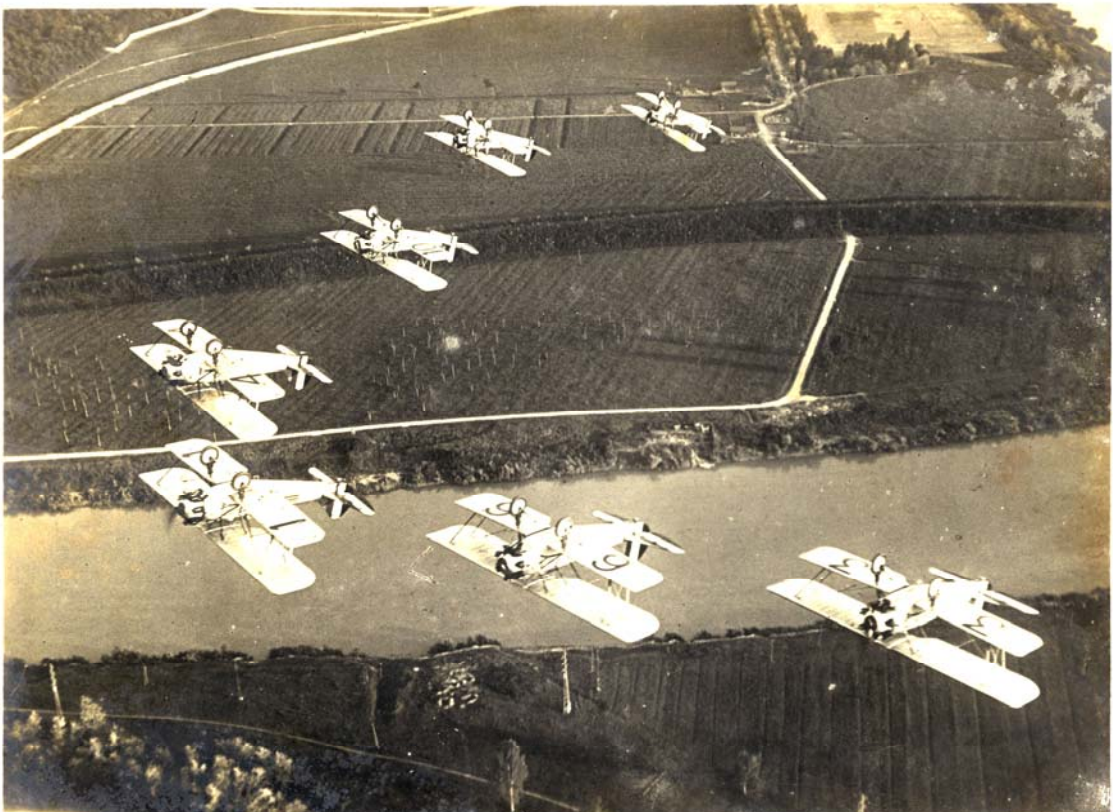
*All. 6-14 La Squadriglia Folle*



*All. 6-15 La Squadriglia Folle*



*All. 6-16 La Squadriglia Folle*

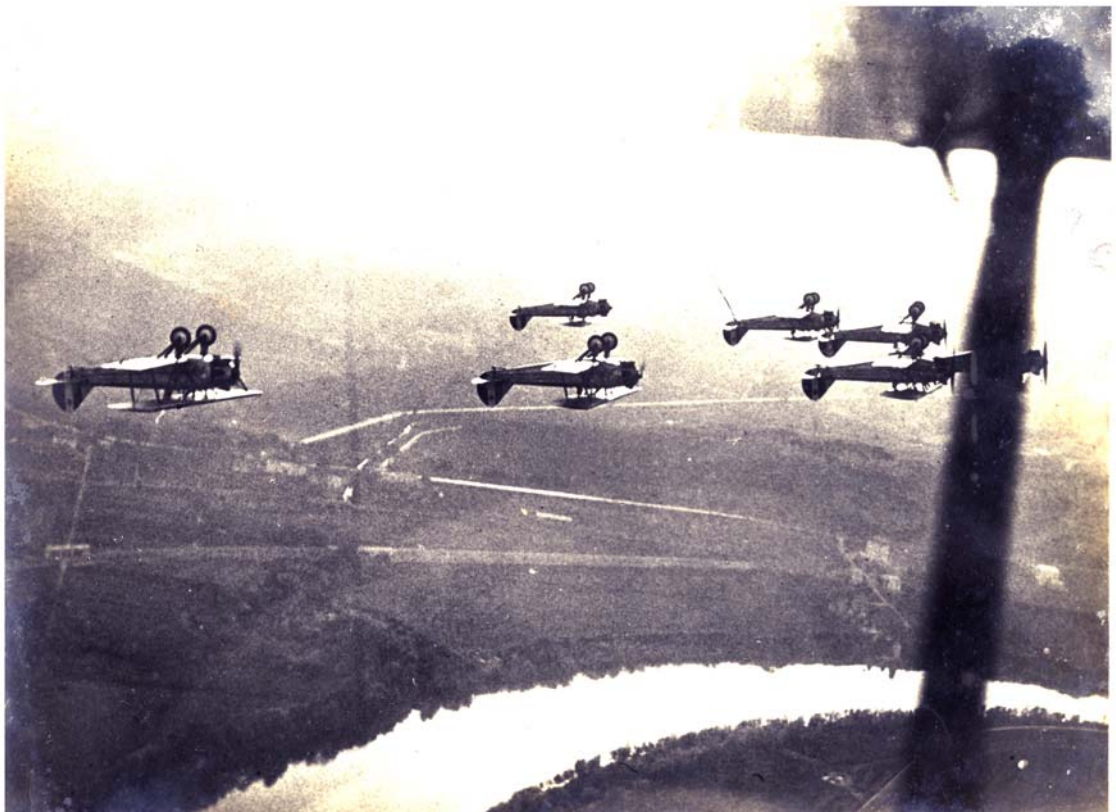




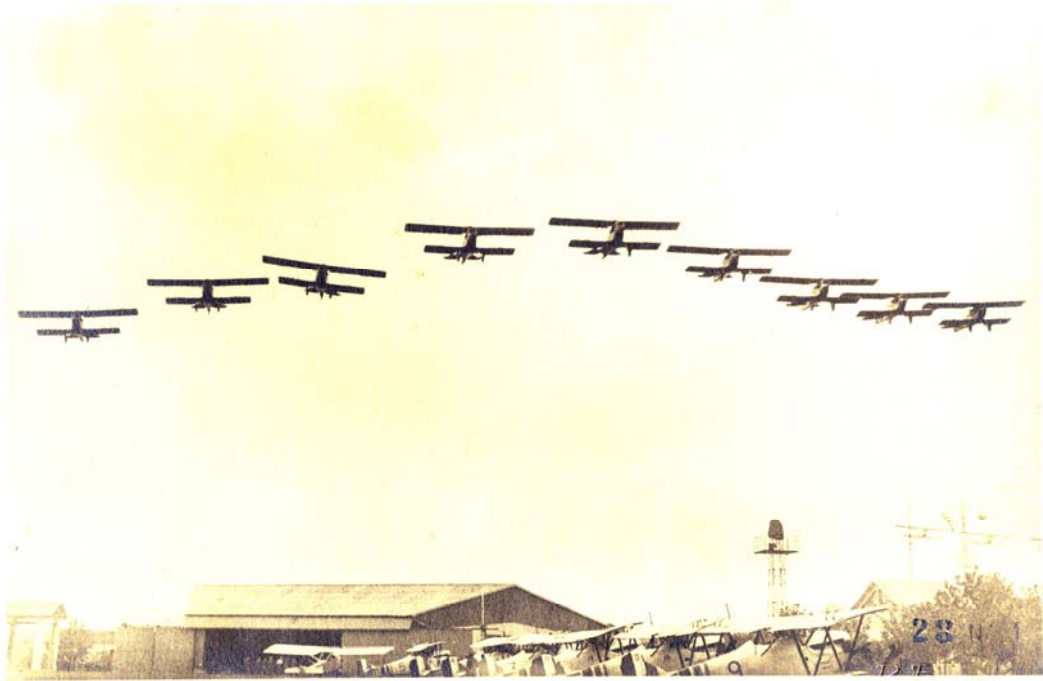
*All. 6-17 La Squadriglia Folle*



*All. 6-18 La Squadriglia Folle*



*All. 6-19 La Squadriglia Folle*



*All. 7-1 Zurigo 1932  
I piloti della Pattuglia*



*All. 7-2 Zurigo 1932*



*All. 7-3 Zurigo 1932*



*All. 7-4 Zurigo 1932*



*All. 7-5 Zurigo 1932*



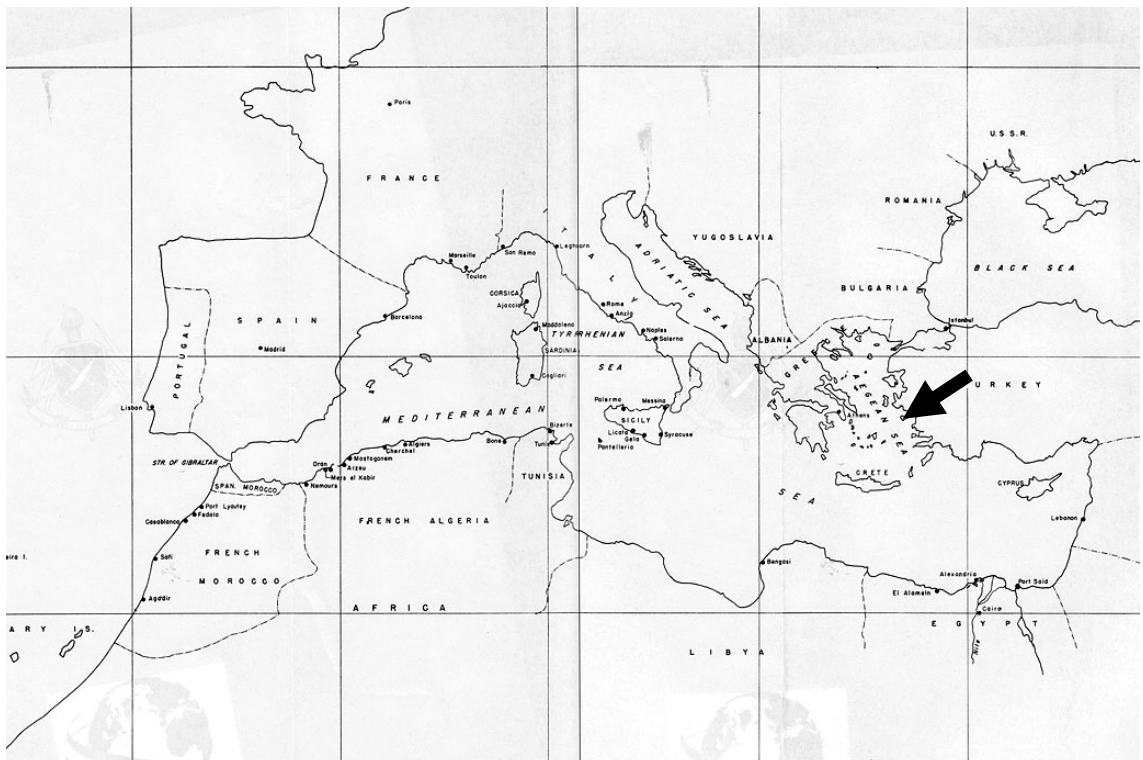
*All. 7-6 Zurigo 1932*



All. 7-7 Hotel Eden au Lac



All. 8-1 Mappa Mediterraneo

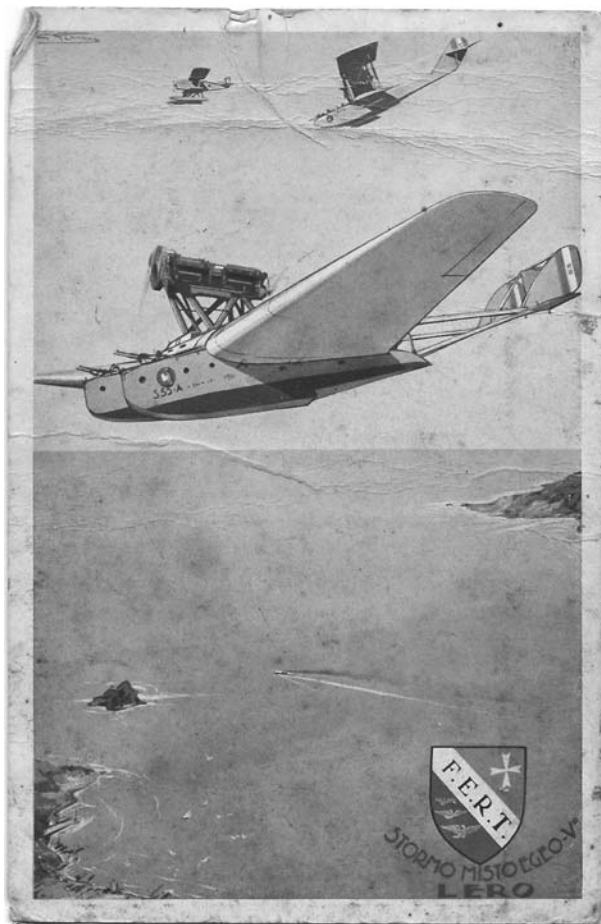


*All. 8-2 Lero*



*PANORAMA DI LERO (EGEO)*

*All. 8-3 Cartolina dall'Egeo*



All. 8-3 bis Cartolina dall'Egeo



All. 8-4 Fascia di gradi in cannuttiglia





*All. 8-5 Caschetti di volo*



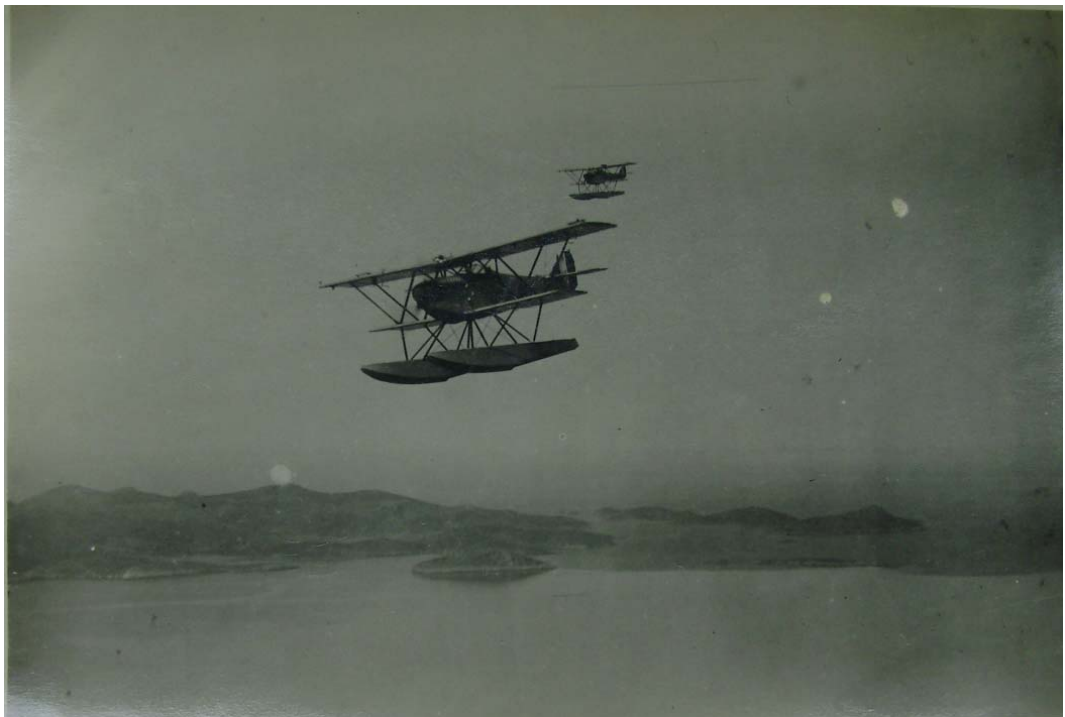
*All. 8-6 Melandri a Rodi*



*All. 8-7 Porto Lago*



*All. 8-8 Idrovolante CR 20 Bis*



*All. 8-9 Stralcio elenco effetti personali di Giuseppe Melandri*

N° 1 VALIGIA DI CUIO GRANDE  
" 1 Copriletto in pelo di capra  
" 1 Sacchetto tela ricamata per pigiama  
" 1 Spruzzatore in vetro  
" 1 Bottiglietta per acqua di colonia con tappo  
" 1 Portacipria vetro con coperchio vetro  
" 1 Portapettini in vetro  
" 1 Portasapone in vetro  
" 1 Asciugamani  
" 1 Orologio a sveglia  
" 1 Abajour con lampadina  
" 1 Statuetta in alluminio con base legno nero  
" 1 Centro di pizzo (piccolo)  
" 1 Porta fotografie da tavolo  
" 1 Asciugamani  
" 1 Specchio a due luci  
" 1 Porta cipria in vetro con coperchi di metallo  
" 1 Bomboniera (vecchia)  
" 1 Calamaio di metallo bianco  
" 5 Portacenere di metallo  
" 1 Paio occhiali per sole  
" 1 Scendiletto in pelo di capra  
" 1 Copricuscino (egiziano)

N° 1 VALIGIA CUIO MEDIA  
" 1 Album con fotografie  
" 1 Busta con fotografie varie  
" 1 " " " grande  
" 1 Brevetto nomina Cavaliere  
" 1 Asciugamani spugna  
" 9 Quadretti all'inglese con fotografie  
" 1 Portacarte in cuoio pelle nera (Reclam)  
" 1 Libretto tascabile di volo  
" 1 Cinturone per cartucce  
" 1 Diploma gare Rodi

N° 1 VALIGETTA CON OCCORRENTE DA VIAGGIO IN VETRO.  
" 1 Asciugamani  
" 1 Rasoio di sicurezza con astuccio nero  
" 1 " " in scatola piccola  
" 1 Spugna da bagno  
" 1 Asciugamano

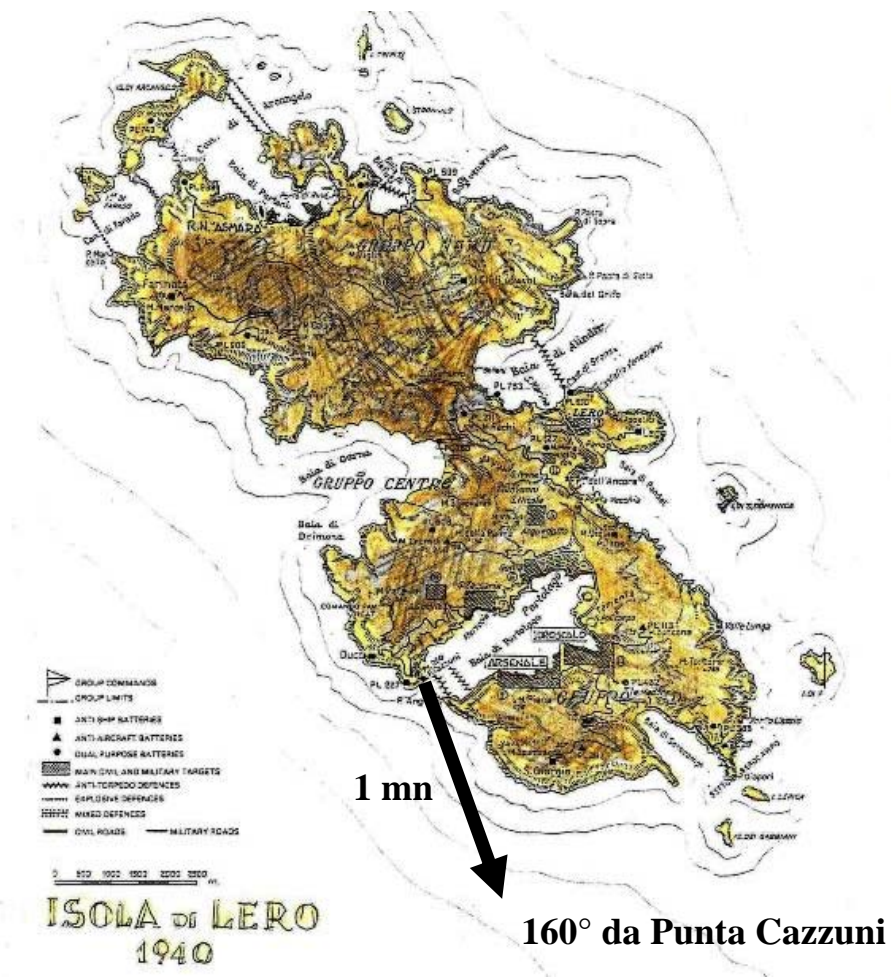
LA COMMISSIONE

IL PRESIDENTE

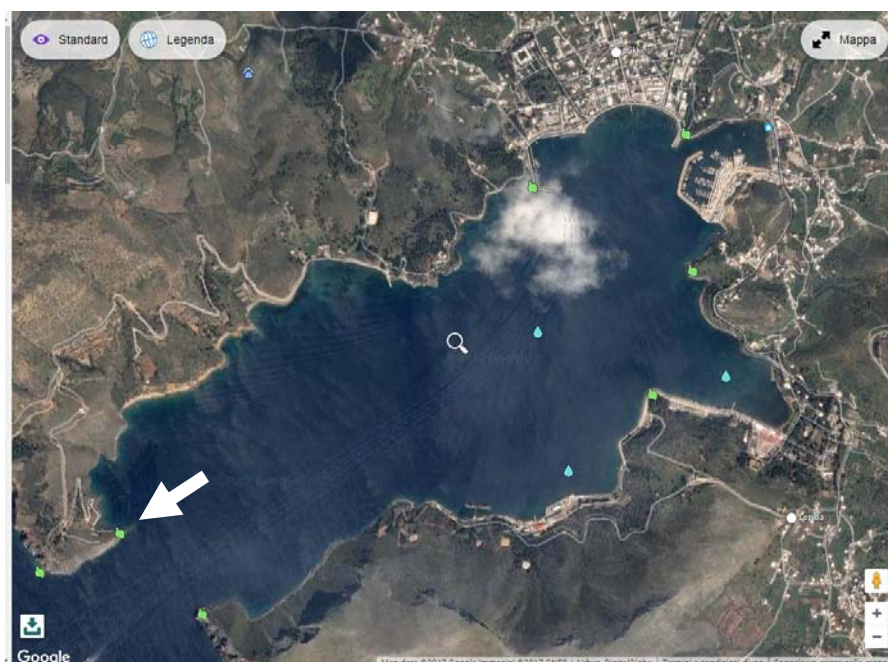
(MAGG. G. G. G. = G. MICCOLIS)



All. 8-10 Mappa Isola di Lero



Baia di Porto Lago da Google Map  
Punta Cazzuni indicato dalla freccia



All. 8-11 Lettera 15 maggio 1934



MINISTERO DELL'AERONAUTICA  
IL SOTTOSEGRETARIO DI STATO

7902

16 MAG. 1934 Anno XII

Caro Signor Melandri,

rispondo personalmente alla lettera indirizzata da Lei e dalla Sua gentile Signora a S.E. il Ministro, per ch<sup>è</sup> desidero innanzi tutto rinnovarLe le espressioni del mio vivissimo cordoglio per la dolorosa perdita che tanto duramente ha colpito la Sua famiglia.

La fine del Camerata Melandri che conoscevo per ch<sup>è</sup> fu in Accademia, durante il mio Comando dell'Istituto, mi ha profondamente addolorato, perch<sup>è</sup> Egli fra i giovani, era uno dei migliori, dotato di sentimenti nobilissimi che rispecchiavano luminosamente l'educazione da Lei ricevuta, e di chiare virt<sup>ù</sup> militari e professionali che gli assicuravano un brillante avvenire.

Immagini perci<sup>ò</sup> quanto mi sarebbe stato caro poter esaudire il Suo desiderio e come mi sarei volentieri adoperato per l'adozione del provvedimento richiesto, se vi fosse stata la possibilit<sup>à</sup> di favorire per altra via le ricerche della salma del Suo caro scomparso.

Purtroppo, per<sup>ò</sup>, anche a voler prescindere dalla spesa enorme che occorrerebbe sostenere per il noleggio di una nave attrezzata ad effettuare scandagli a grandi profondit<sup>à</sup> e dalle difficolt<sup>à</sup> di ordine contabile che si presenterebbero per giustificare tale spesa, non credo che con l'intervento dell'Artiglio le ricerche sarebbero facili

./.

---

Gent/mo Signor  
Luigi MELANDRI  
Viale Astore, 2  
-: RIMINI :-


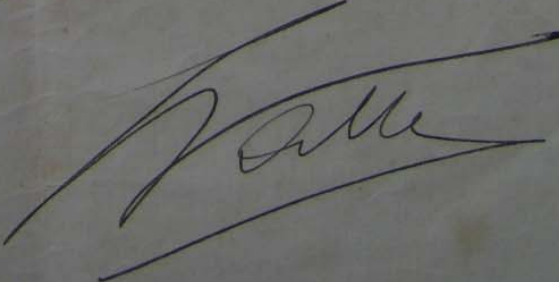
tate, perchè la profondità delle acque nel posto dove è ca-  
duto l'apparecchio e le limitate dimensioni di questo non  
offrono molte probabilità di successo.

Mi perdoni questa mia franchezza; ma era neces-  
sario che io Le parlassi con cuore di amico per dirLe che  
la R.Aeronautica nulla avrebbe tralasciato per lenire il  
Suo grande dolore, se vi fossero state buone speranze di  
poterLe ridare la salma del Suo caro figliolo. Purtroppo,  
così non è; il ritrovamento della salma è ora legato ad u-  
no di quei casi imponderabili che superano le umane possi-  
bilità ed i soccorsi della scienza.

Il Suo Giuseppe riposa nel mare che conobbe la  
sua giovanile baldanza e la sua fervida passione; il suo  
destino sembra confondersi con quello di un altro grande  
scomparso, di Umberto Maddalena, caduto nel mare dove era  
nato e che ha voluto conservare le sue spoglie mortali.

La loro sepoltura è quella, degna del loro amo-  
re e della loro fede; il loro ricordo invece è qui, tra di  
noi che li amammo e che li terremo sempre presenti nel no-  
stro animo.

Voglia credermi, con i più devoti ossequi

*All. 8-12 Portasigarette Zurigo 1932*



*All. 9-1 I caduti del 1° stormo*

*Ten. Pier Gustavo Rodella deceduto il 5 settembre 1928  
(archivio Asso4stormo - ber064)*



*Serg. Enrico De Ferrari deceduto il 27 aprile 1931  
(archivio Asso4stormo - lap302)*





*Serg. Giovanni Ricco deceduto il 10 giugno 1931  
(archivio Asso4stormo - lap303)*



*Serg. Giuseppe Regini deceduto il 5 agosto 1931  
(archivio Asso4stormo - lap305)*



*Serg. Tommaso Diamare deceduto il 18 gennaio 1932  
(archivio Asso4stormo - lap301)*



*Ten. Amedeo Giorgi deceduto il 16 settembre del 1932  
(archivio Asso4stormo - ber022)*



*Serg. Enzo Callegari deceduto il 28/01/1933  
(archivio Asso4stormo - lap326)*



*Serg. Giuseppe Lapanja deceduto il 20 giugno 1933  
(archivio Asso4stormo - lap104)*



*M.llo. Alessandro Brevi deceduto il 12 aprile 1934  
(archivio Asso4stormo - car058)*



*Cap. Ernesto Sanzin deceduto il 26 marzo 1935  
(archivio Asso4stormo - cor02V)*



*Serg. Serg. Ottone Furlani deceduto il 18 novembre 1937  
(archivio Asso4stormo - fur002)*



*Serg. Magg. Aldo Galadini deceduto il 20 luglio 1939  
(archivio Asso4stormo - bol121)*



*Ten. Brovedani*  
(archivio Asso4stormo - mov1413)



*Ten. Luigi Cortinovis*  
(archivio Asso4stormo - mov1414)



*S. Ten. Bruno di Montegnacco deceduto il 13 aprile 1938  
(archivio Asso4stormo - raf87)*



*I sergenti De Ferrari e Baroni entrambi deceduti  
(archivio Asso4stormo - lap341)*

