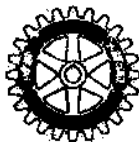


ROTARY CLUB DI MILANO-PORTA VERCELLINA

20121 MILANO
Via Senato, 8
Telefono 799'431



RIUNIONI:
ore 12,45 : 1° 3° 4° 5° lunedì
ore 20,15 : 2° lunedì
SOCIETA' DEL GIARDINO
via San Paolo, 10 - Milano

BOLLETTINO N. 37 - 1983/1984

RIUNIONE CONVIVIALE DI LUNEDI' 30 Aprile

Presiede: TOZZI SPADONI >

Segretario: ARTESI

Soci presenti: ALLEGRENI = ARTESI = BANA = BENNATI = BERTANI = BERTE -
LE' = BOSSI = BRIOSCHI = CALIMANI = CAPELLA = COLLAVO =
COLOMBI = COTTARDO = CURAMI = DANELLI = GORLA = MARCEL-
LO = MECIANI = MENAFOGLIO = NICCOLINI = ORIGONI = PORET >
TI = ROVETTA = SALA = SALVINI = SANVITO = SCAPINI = SCHI-
RALDI A. = SCHIARALDI G. = SOMALVICO = SPEZIALE = TOZZI
SPADONI = VALERIO = VAUDO =

Percentuale di presenza: 59.64%

Visitatori Cesare BELTRAME, R.C. Milano-Monforte
Marziano BRIGNOLI, R.C. Pavia
Giuseppe MACRI', R.C. Milano-Nord
Vittorio FORONI LO FARO, R.C. Milano-Fiori
Umberto UCELLI DI NEMI, R.C. Milano-Sud

Ospiti del Club: Sig.ra Antonia SEPTI CARRARO
Dott.ssa Olga BORSINI
Sig.ra Rosaria FERRARI AGGRADI
M.sa Alessandra ALGERI PICA
Medo e Vera PANICO

Ospiti di soci: Teresio SORDO, ospite di Dossena
Dott. Fulvio MILIA, ospite di Curami
Giorgio APOSTOLO, ospite di Curami
Avv. Lucio CEVA, ospite di Curami

Nostri Soci presso altri Club:

VALERIO il 26 aprile al R.C. Milano-Settimo
con Signora

TOZZI SPADONI presiede la riunione il cui relatore, il nostro CURAMI, parla de "L'Aeronautica italiana nella II° guerra mondiale: un confronto con le altre aviazioni belligeranti".

Gli oratori che mi hanno preceduto in questo ciclo di interventi non hanno mancato di mettere in risalto il valore del soldato italiano. Eviterò quindi di ripetere quanto altri, con parole sicuramente più autorevoli delle mie, hanno già detto.

Mi soffermerò brevemente su un aspetto che in questo ciclo di conferenze é stato solo marginalmente toccato dal Col. BERTINARIA: il problema della preparazione militare italiana alla seconda guerra mondiale.

Cercherò di darvi alcuni elementi di riflessione sul problema degli armamenti limitandomi al solo campo aeronautico.

La vastità dell'argomento richiederebbe ben altro tempo a disposizione; ho quindi preferito analizzare schematicamente solo alcuni dei punti che nella memorialistica corrente vengono indicati come cause dei modesti risultati ottenuti dalla Regia aeronautica nel secondo conflitto.

Ho utilizzato il termine memorialistica corrente in quanto a tutt' oggi non esistono relazioni ufficiali sull'attività dell'aeronautica italiana.

I due volumi del Gen. SANTORO, sotto capo di Stato Maggiore della Regia aeronautica e successivamente capo dell' Ufficio storico dello Stato maggiore aeronautica, possono essere considerati una relazione ufficiosa. E' vero che, come mi é capitato di constatare, senza alcuna avvertenza per il lettore, nel testo sono riportati integralmente ampi stralci delle relazioni periodiche di Superaereo: Firri 23-giugno 24, Borroni 6/24 marzo 26, Balbo novembre 26 - Marzo 33, Valle Novembre 33 - Marzo 39, Pricolo novembre 39; sull'andamento delle operazioni belliche, ma il problema della preparazione bellica viene accennato in maniera superficiale al solo scopo di far risultare come tutti i problemi esistenti fossero dovuti alla cattiva gestione dei predecessori del Gen. Pricolo, Capo di Stato maggiore dal 31 ottobre 1939 e diretto Superiore del Santoro dal primo dicembre dello stesso anno.

Come alcuni di voi ricorderanno, sia Pricolo, in un suo volume del 1971, sia Santoro contestano lo Stato della Regia aeronautica quale appare dal verbale di passaggio delle consegne fra Valle e Pricolo. Ricordiamo che, secondo questo verbale, la forza della Regia aeronautica era così costituita:

- apparecchi da caccia terrestre esistenti 1233 di cui il 67% obsoleto. Esistevano anche 158 apparecchi da caccia marittima tutti obsoleti. Era quest'ultimo il risultato della battaglia condotta dagli alti ranghi dell'aviazione contro le altre forze armate per evitare ogni possibile interferenza di queste ultime sulla condotta della Regia aeronautica.
- esistevano poi, 1066 apparecchi da bombardamento terrestre (velivoli obsoleti pari al 48%) e 93 bombardieri marittimi (14% obsoleti) 1884.
- situazione leggermente migliore per quanto riguarda la ricognizione. La Regia aeronautica poteva contare su 416 ricognitori terrestri relativamente moderni e su 214 ricognitori marittimi, questi ultimi tutti obsoleti.

La Regia aeronautica disponeva quindi di 1815 aerei bellici di prima linea e di 1325 di seconda linea. Cifre queste che possiamo confrontare con il 1911 dell'aviazione britannica, i 1793 dell'aviazione francese e i 3609 della Luftwaffe alla stessa data.

Il paragone di queste cifre potrebbe fornire impressioni non corrette: la forza di un'aviazione moderna non è mai consistita nella capacità di far levare in volo tutta la massa degli aeroplani a disposizione, come avveniva nelle manovre militari degli anni '20 e '30, ma bensì dipende dalle caratteristiche belliche degli aeroplani, dall'addestramento degli equipaggi che li pilotano e dalle dottrine tattiche adottate. Un confronto obiettivo fra la nostra aeronautica e le altre belligeranti può nascere solo da un'analisi condotta su questi tre temi.

Lo Stato maggiore dell'aeronautica era conscio delle manchevolezze della linea di volo, prova ne sia che dal 1936 al 1940 si succedettero ben sei distinti programmi di potenziamento dell'aeronautica, programmi che furono poi noti con i nomi di programma 3000 e programma R. Si pensi che al primo novembre 1939 erano in ordine 2496 nuovi velivoli, ma la realizzazione di tali programmi era strettamente legato alle capacità produttive dell'industria aeronautica nazionale. E' opportuno dare alcune informazioni sullo stato dell'industria aeronautica italiana allo scoppio della guerra.

Come molti di voi ricorderanno, in Italia agivano otto gruppi industriali aeronautici:

- il Gruppo CAPRONI nel cui ambito vi erano imprese per la costruzione di velivoli (CAPRONI TALLIEDO, C.A.B., A.V.I.S., CAPRONI VIZZOLA, CAPRONI PREDAPPIO e REGGLIANE), per la costruzione di motori (Isotta Fraschini, ancora Reggiane e C.N.A.) e per la manutenzione e riparazione (S.A.C.A., A.S.S.A. e CAPRONI TRENIO).
- il Gruppo FIAT che pure produceva velivoli (Aeritalia, C.M.A.S.A. e C.A.N.S.A.) e motori (Fiat-Avio)

- il gruppo I.R.I. che annoverava sia una produzione di velivoli con la C.R.D.A. sia una produzione di motori con l'Alfa Romeo nonché la Bacini e Scali per la manutenzione di velivoli
- la Breda che si dedicava solamente alla produzione di velivoli con l'Aeronautica Breda e la I.M.A.M.
- analogamente alla Breda producevano solamente velivoli la S.A.I. e la consociata Aeronautica Lombarda, la Macchi con l'Aeronautica Umbra (A.U.S.A.) e infine la S.I.A.I.
- da ultimo la Piaggio che produceva sia velivoli che motori.

Questi Gruppi industriali, assieme ad alcune altre ditte che si dedicavano alla costruzione di velivoli scuola, come Nardi e S.A.I.M.A.N. o alla sola progettazione come la S.C.A. diretta emanazione del centro sperimentale di Guidonia, formavano l'industria aeronautica italiana.

Da una indagine condotta nel 1939 risulta che mensilmente l' aeronautica italiana avrebbe potuto contare su una produzione massima mensile di 255 aerei militari (72 bombardieri + 103 caccia + 80 ricognitori) e di 739 motori. Quantità queste che permettevano di mantenere in efficienza la linea di volo con la sostituzione dei materiali fuori uso o obsoleti, ma che erano ben inferiori al gettito mensile di 750 aerei necessari, secondo il Ministero, per soddisfare ai bisogni di una Guerra Europea.

In realtà la produzione mensile media di aerei (indipendentemente dal tipo) fu di 146 velivoli nel 1939 e di 293 aerei nel 1940. Per i motori possiamo ricordare una media di 349 propulsori nel 1939 e di 542 nel 1940.

Nel 1939 la Germania poteva contare su di una produzione mensile media di 692 velivoli e di 1155 motori e l'Inghilterra su 662 velivoli e 1041 motori. Possediamo i dati relativi ai soli velivoli anche per gli U.S.A. (487 velivoli/mese), il Giappone (372 velivoli/mese) e la Russia (902 velivoli/mese). Quest'ultimo è un dato ufficiale ma difficilmente verificabile.

Si é sempre sostenuto che le modeste produzioni fossero dovute alle carenze di materie prime, ma allora si dovrebbe anche spiegare con quali materiali continuavano a produrre le industria meccaniche italiane. Ricordiamo, ad esempio, le sei case automobilistiche allora esistenti di ^{cui} una era in grado di produrre mensilmente 5840 tra autoveicoli, autocarri e camion ad uso civile.

Più correttamente si dovrebbe parlare di carenze nelle strategie della produzione. In U.S.A e in Gran Bretagna si decise di privilegia-

re le costruzioni aeronautiche mentre i Governi del Tripartito, sempre alla ricerca di un consenso interno, non ebbero il coraggio di sacrificare in favore della produzione bellica la normale produzione di pace e, soprattutto, ^{in Italia} non si perseguì una chiara politica di potenziamento di una forza armata rispetto alle altre, disperdendo in mille rivoli le poche risorse a disposizione per esigenze belliche.

Si porrebbe ora la seconda domanda se le industrie aeronautiche furono all'altezza della situazione. In alcune relazioni del 1941, gli ispettori inviati presso le ditte aeronautiche parlavano di un sottoutilizzo degli impianti in quanto le industrie erano dirette "salvo qualche rara eccezione, sia per quanto riguarda la progettazione sia per quanto riguarda la produzione, da persone inferiori al loro compito...."

Secondo tali relazioni i dirigenti dell'industria aeronautica erano animati da "mentalità speculativa che prevale su ogni considerazione di ordine tecnico", Tale atteggiamento era alimentato dalla sicurezza che lo Stato avrebbe comprato qualsiasi cosa prodotta a qualsiasi prezzo.

In queste relazioni si denunciava anche l'incompetenza dei ruoli tecnici. Nota è l'ignoranza in campo aerodinamico dei nostri progettisti. Si è da più parti sostenuto che le scarse prestazioni offerte dai nostri velivoli fossero da addebitare all'adozione del motore radiale.

Il detentore del record di velocità per motori a pistoni è stato fino a 4 anni fa un velivolo da caccia americano entrato in servizio sul finire del conflitto e dotato di motore radiale, come tal tipo di motore fu adottato da tutti i caccia della marina statunitense e da buona parte dei velivoli giapponesi. Così pure i migliori caccia-bombardieri tedeschi e americani adottarono il motore radiale. Il confronto tra i valori di efficienza aerodinamica dei velivoli italiani con quelli di aerei americani e tedeschi conferma quanto sosteniamo.

I progettisti, poi, erano ancora legati a un concetto artigianale della produzione aeronautica. I progetti italiani tennero in poco conto le necessità connesse con la produzione in grande serie. Mediamente la costruzione di un caccia italiana richiedeva un tempo (10.000 ore contro 4/5.000) doppio rispetto ad un caccia tedesco. Inoltre il progetto originale non si prestava a nessun possibile miglioramento o variante. Durante la guerra di un velivo famoso come lo Spitfire furono costruite 15 versioni per i diversi impieghi. Secondo dati forniti dalla Casa Vickers, la progettazione della prima versione richiese 330.000 ore: Uomo ma furono sufficienti 620.000 per progettare tutte le altre versioni.

Furono necessarie 800.000 ore/uomo per costruire la linea di costruzione dello Spitfire I, ma bastarono mediamente 69.000 ore/uomo per ogni nuova versione.

Nel confrontare la Regia aeronautica con le altre belligeranti, si deve, poi, notare un vuoto dottrinale: nessuno ebbe il coraggio di adottare le tesi di MECOZZI o di DOUHET o di qualsiasi altro teorico. Tali dottrine avrebbero imposto una nuova visione della guerra, modificando o restringendo i ruoli delle altre forze armate, ma richiedevano anche l'appoggio di un'industria che doveva necessariamente adeguarsi alle nuove esigenze.

Forse la sensazione che vi ho riportato trova una spiegazione nell'impossibilità di trovare un'accordo fra le tre forze armate ma sicuramente influì la struttura stessa del Ministero suddiviso in tre organi: uno politico (GABAEREO), uno militare (STATAEREO) e uno tecnico (ESPEREO). Le commesse aeronautiche dipendevano dall'accordo di questi tre enti. Tuttavia l'organo politico ebbe quasi sempre il sopravvento sugli altri due, così, senza una chiara visione, si perseguì la politica delle commesse "a pioggia" che non rispondevano a delle necessità belliche ma solo politiche. Si doveva soddisfare le "esigenze industriali di capacità produttiva" ovvero allontanare lo spettro dei licenziamenti, troppe volte agitato dall'industria aeronautica. Sulla scelta dei velivoli da produrre ebbe anche un peso notevole l'opinione dei piloti troppo inclini alla acrobazia ma non sufficientemente addestrati al volo in formazione, al bombardamento, al volo notturno o in condizioni di scarsa visibilità.

L'adozione di nuovi biplani da caccia nel 1939 dipese in buona parte dai piloti che mal si adattavano alla più difficile condotta del monoplano. Prova ne sia che aerei monoplani italiani, giudicati insufficienti dai nostri piloti e cagione delle loro modeste prestazioni, si comportarono più che onorevolmente durante la guerra finno-russa e si noti in condizioni ambientali ben peggiori.

Esempi del mediocre livello addestrativo raggiunto dagli equipaggi italiani sono noti: basti citare il volo di trasferimento del C.A.I. dall'Italia al Belgio sorvolando territori amici in cui l'aeronautica perse il 25% dei velivoli da bombardamento inviati.

Rammentiamo i primi bombardamenti inglesi su Torino, Milano e Berlino, di non grande valore strategico ma significativi in quanto equipaggi più addestrati riuscirono a dimostrare che con aerei di pari caratteristiche ai nostri si riusciva a volare in formazione in condizioni avverse e a raggiungere gli obiettivi da bombardare.

Non possiamo dimenticare che a Punta Stilo 126 bombardieri sganciarono 514 bombe sul naviglio inglese senza colpire neanche una nave.

Chiuderò ricordando un giudizio del Col. KORNER, già sottotenente con il Magg. NEUMAN in Africa-Settentrionale:

"per noi l'aeronautica italiana fu una grande delusione dopo la fama conquistata prima della guerra. I loro equipaggiamenti erano scarsi, gli aeroplani obsoleti. Alcuni piloti italiani, effettivamente eccezionali, non poterono cancellare la nostra impressione".

Interventi: ALLEGRENI = SOMALVICO = BELTRAME = MECIANI = VAUDO.

V I T A D E L C L U B

- Nel pomeriggio dell' 11 Aprile, alle ore 18, alla Terrazza Martini, ha avuto luogo il tradizionale incontro annuale tra ROTARY e ROTARACT, organizzato dal Prof. Luigi ROMEO del Rotary Club di Milano-Ovest. Erano presenti il Governatore MAZZA, l'Incoming MULITSCH, il Coordinatore del Gruppo Mediolanum RICAS di CASTAGNEDI, il Segretario del Distretto CASSERA' e per la Commissione Giovani, MONTICELLI e RAPINI per il Rotaract e moltissimi Presidenti dei Rotary Club di Milano. Il nostro Club era rappresentato dal Presidente VITALI e dal Past-President ARTESI. I Giovani presenti, in gran numero, hanno seguito con vivo interesse le parole delle autorità intervenute. Desideriamo ringraziare della ospitalità offertaci e un sentito plauso all'amico ROMEO per quanto egli opera, da anni, nel campo giovanile rotariano.

TRIBUNA DEI SOCI

- La rivista di bibliofilia "L'ESOPPO" ha pubblicato sul n. 21 -marzo '84- un lungo studio monografico di ARTESI sul tema: "La stampa periodica a Napoli durante la rivoluzione del 1848".
- La rivista "IL MONDO" n. 5 del 9 aprile nella rubrica -carriere- riporta la conferma del nostro Carlo COLOMBI a Segretario Generale del nuovo Consiglio Direttivo della A.I.A.F. -Associazione Degli Analisti Finanziari. Italiana.

- Le più vive congratulazioni al nostro ARTESI che il 1° maggio sarà insignito della "Stella al Merito del Lavoro" per i suoi "meriti di perizia, laboriosità e condotta morale". Questa decorazione, conferita dal Presidente della Repubblica, premia tutta una vita dedicata al lavoro.

NOTIZIE DALLA SEGRETERIA

- Rammentiamo che il Consiglio Direttivo si terrà martedì 8 p.v. alle ore 21 presso VITALI.
Si pregano vivamente tutti i Consiglieri di essere presenti.
Le prossime riunioni si terranno il
12 GIUGNO
21 GIUGNO
- Per la riunione conviviale di lunedì 14 maggio, serale con le Signore, rammentiamo che è necessaria la PRENOTAZIONE presso VITALI
- Ricordiamo anche che per la gita extra conviviale di sabato 26 maggio é obbligatoria la prenotazione precisando l'uso del pullman o di un mezzo proprio.

PROSSIME RIUNIONI

Lunedì 7 maggio -ore 12.45
Società del Giardino

Per il ciclo: "Cittadino e Stato esperienze e proposte per uno Stato più efficiente"

Prof. Franco BASTONI: Diret. Sanit.
Ospedale Maggiore di Milano

'Esperienze e prospettive per l'assistenza sanitaria'