

C'era una volta... l'I-BALB

di Gregory Alegi

Nessun Paese ha conservato integralmente le testimonianze della propria storia aeronautica.

Per ogni aereo esposto in un museo vi sono dieci assenze ingiustificate, cento vuoti incomabili.

Di quando in quando, un evento occasionale e dal sapore miracoloso restituisce agli appassionati un velivolo unico e preziosissimo:

il Re. 2001 sardo per l'Italia, l'Hampden russo per l'Inghilterra.

Negli altri casi, e sono la maggioranza, rimane un "buco" che tutti vorrebbero veder riempito. à la tipica situazione del CR. 42 e dell'S. 55, solo per citare due degli aerei di cui più spesso viene lamentata assenza.

In attesa di poter riferire notizie più concrete, riportiamo qui la storia di come sia andato perduto uno degli aerei più significativi in assoluto per la storia dell'aviazione, non solo italiana:

l'S. 55 "I-BALB" della Seconda Crociera Atlantica, esposto all'Esposizione Aeronautica Italiana tenutasi a Milano nel 1934 e successivamente "sparito".

Un idro in città

La ricerca del materiale per la mostra milanese fu assai più ampia di quelle delle mostre del biennio 1928-29, ma, a confermare che l'evento fu gestito a Milano direttamente dal Palazzo dell'Arte, gli archivi dell'Aeronautica conservano tracce modeste di questo lavoro.

Il desiderio di mostrare oggetti eccezionali portò talvolta alla falsificazione per supplire alla mancanza degli originali o addirittura per motivi di bilancio.

Se infatti fu possibile, diversamente dalla Mostra della Vittoria di Torino, persuadere il Museo del Genio ad inviare il "Blériot XI" di Piazza, altri cimeli vennero simulati ad arte.

L'idrovolante "S. 55", esposto al secondo piano dell'edificio, pur contrassegnato dal nominativo "I-BALB", non era infatti quello utilizzato da Balbo per la Crociera del Decennale.

Quando il podestà di Milano, Duca Marcello Visconti di Modrone, segnalò che la SIAI si era offerta di provvedere a proprie spese a

ripristinare l'"S. 55" per l'Esposizione, il Sottosegretario Valle determinò che *"per lo scopo anzidetto si usufruisca di uno degli apparecchi in carico allo Stormo Sperimentale di Orbetello, scelto fra quelli in peggiore stato d'uso e bisognevole di revisione"*.

Valle diede dunque incarico alla DGCA [- "Direzione Generale delle Costruzioni Aeronautiche"] di prendere accordi diretti con la SIAI *"previo impegno da parte di quest'ultima di provvedere a sue spese alle relative operazioni di smontaggio e rimontaggio ed a restituirlo all'Amministrazione Aeronautica completamente revisionato"* (nota 1).

L'apparecchio fu trasportato a Sesto Calende il 22 maggio e la sua splendida condizione all'Esposizione deve dunque considerarsi un vero tributo all'impegno delle maestranze SIAI (nota 2).

MM 45174 o 45168 che fosse, rientrato dall'Esposizione di Milano, l'"I-BALB" venne mantenuto in ottime condizioni sull'Idroscalo di Orbetello finché, il 28 dicembre 1939, ne fu decisa la donazione a Ferrara (nota 3).

Dieci mesi più tardi, dopo la tragica morte di Balbo, comunicando al Gabinetto che la Squadra Riparazione Aeromobili di Pisa avrebbe rimesso l'"I-BALB" in assetto di volo per il trasporto a Ferrara, la DGS - "Direzione Generale dei Servizi" esprimeva le numerose difficoltà pratiche del progetto e suggeriva piuttosto un trasporto a mezzo ferrovia (nota 4).

A seguito di una comunicazione del Prefetto di Ferrara, nel novembre 1940 il Gabinetto informava la DGS che *"l'apparecchio in oggetto non potrà essere consegnato alla Città di Ferrara prima della prossima primavera"* (nota 5).

Interveniva frattanto la demolizione dell'aviorimessa in cui l'idro era ricoverato.

Non essendovi altro spazio coperto disponibile, nel 1941 venne deciso di tenerlo all'aperto *"curando con più frequenza la sua manutenzione ed adottando accorgimenti atti a ripararlo nel miglior modo dalle intemperie"*.

Nel marzo 1941 la Direzione Servizi della 3^a ZAT [- Zona Aerea Territoriale] suggeriva di effettuare almeno un volo mensile *"al fine di constatarne praticamente l'efficienza"* (nota 6).

Sollecitato dal Gabinetto a indicare la data della consegna a Ferrara (nota 7), il 14 aprile 1941 il Prefetto Villa Santa comunicava che *"Il Podestà di Ferrara, al quale ho formulato la richiesta contenuta nella nota ministeriale in oggetto indicata, mi ha fatto presente che l'apparecchio 'S .55 X I-BALB', cortesemente donato da codesto Ministero alla Città di Ferrara quale preziosissimo cimelio dell'eroico Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, deve trovare collocamento nell'ex Casa del Fascio di Corso Giovecca n. 110, ove dovranno trovare ordinamento tutti i ricordi del Fascismo Ferrarese."*

***Apposito Comitato istituito per coordinamento di tale raccolta e per la predisposizione dei locali ha recentemente determinato di affrettare il compimento di tale solenne forma di onoranze; peraltro, allo stato degli atti, occorrerebbe soprassedere per qualche tempo per l'invio dell'apparecchio"* (nota 8).**

La "Scuola Idrovolanti" di Orbetello fu più diligente dei Ferraresi, continuando a mantenere l'"I-BALB" in ottime condizioni sino alla primavera 1943, data dell'ultima segnalazione certa.

Secondo alcune testimonianze, lo storico idrovolante sarebbe sopravvissuto alle vicende belliche.

Ancora presente a Orbetello nel 1949-50, sarebbe stato assegnato per uso didattico all'Istituto Tecnico Industriale "Galileo Galilei" di Roma per finirvi miseramente sezionato negli Anni Sessanta (nota 9).

A rappresentare un aereo che incarna quasi l'immagine stessa della Regia Aeronautica tra le due Guerre Mondiali è oggi solo un misero troncone di galleggiante esposto nel padiglione delle Crociere Atlantiche del Museo Storico AMI.

Anche prescindendo dalla notizia della demolizione al "Galilei", di cui non abbiamo trovata traccia documentaria, le vicende del "SIAI [Savoia-]Marchetti S. 55" conservato dalla Regia Aeronautica in memoria dell'amatissimo capo Italo Balbo e delle Crociere Atlantiche del 1930-31 e 1933 è comunque esemplare: se l'aereo fosse stato ricoverato in un museo, al coperto, a titolo permanente, è lecito affermare che ben difficilmente sarebbe andato distrutto.

Ciò è confermato dal fatto che, contrariamente e quanto si potrebbe credere, pochissimi apparecchi già musealizzati allo scoppio delle ostilità subirono danni rilevanti.

Al contrario, la vasta maggioranza - basti pensare allo "SVA" di D'Annunzio, al "Löhner" di Bari. all'"Ansaldo A. 1 Balilla" di Locatelli nella Rocca di Bergamo. al "Nieuport 10" del "Museo della Guerra" di Rovereto, al "Blériot" del "Museo del Genio", alla grandissima parte del "Museo Caproni" - attraversò indenne le tempeste di fuoco.

Pur trovandosi in luoghi che non furono risparmiati dalla guerra, come Guidonia e Caserta, sopravvissero persino gli aerei accantonati per il costituendo "Museo Storico della Regia Aeronautica": si pensi allo "SVA", al "Piaggio PC. 7" e all'"S.16 Gennariello" [purtroppo quest'ultimo risulta al contrario essere stato distrutto in "esercitazioni antincendio"!?] (nota 10).

Due soli aerei di rilievo già conservati in musei risulterebbero infatti essere andati perduti:

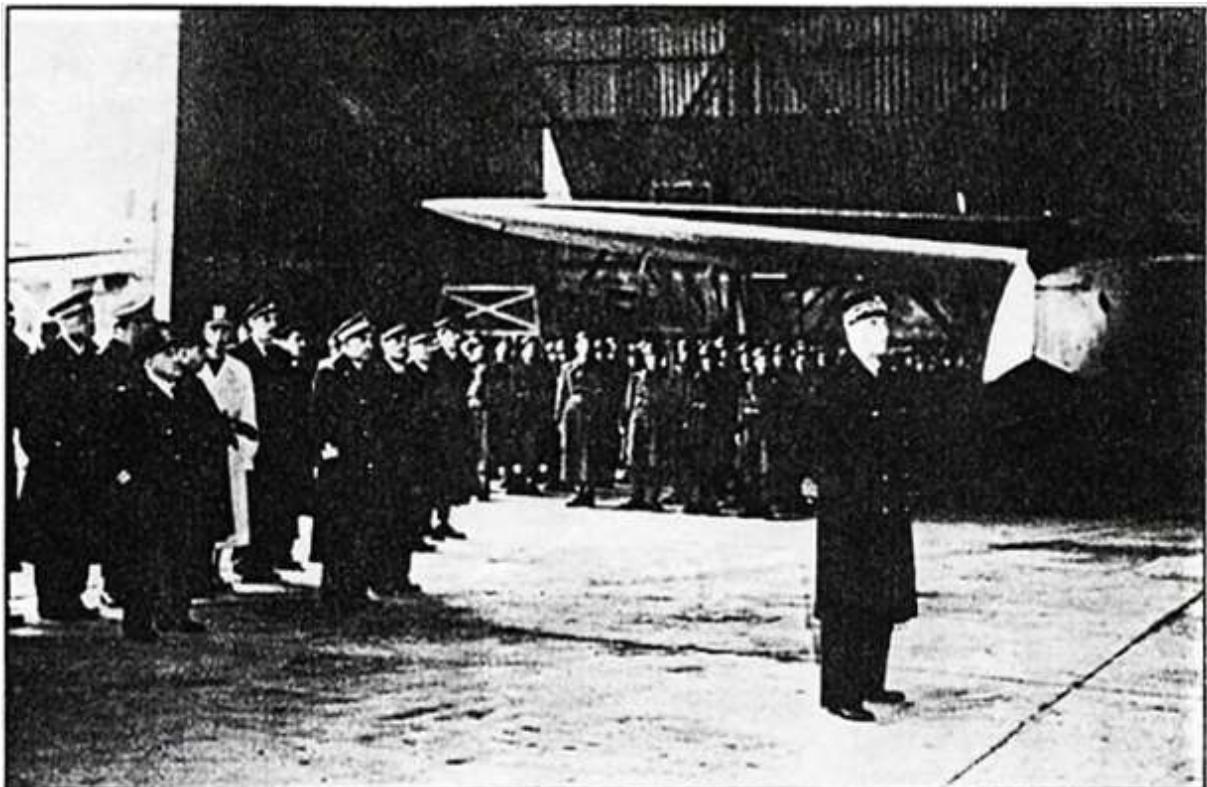
il "Fokker K. VIII I-AANS" del piccolo "Museo Cecconi" di Monterotondo (Roma) ed il maestoso bombardiere triplano "Caproni Ca. 4" che troneggiava nel grande *hangar*-museo di Taliedo.

In entrambi casi la distruzione fu compiuta dalla popolazione in circostanze purtroppo mai chiarite:
dell'uno si dice che fu vittima dell'"euforia" *post-25 luglio*, dell'altro che fu bruciato dagli operai nell'inverno 1944-45.

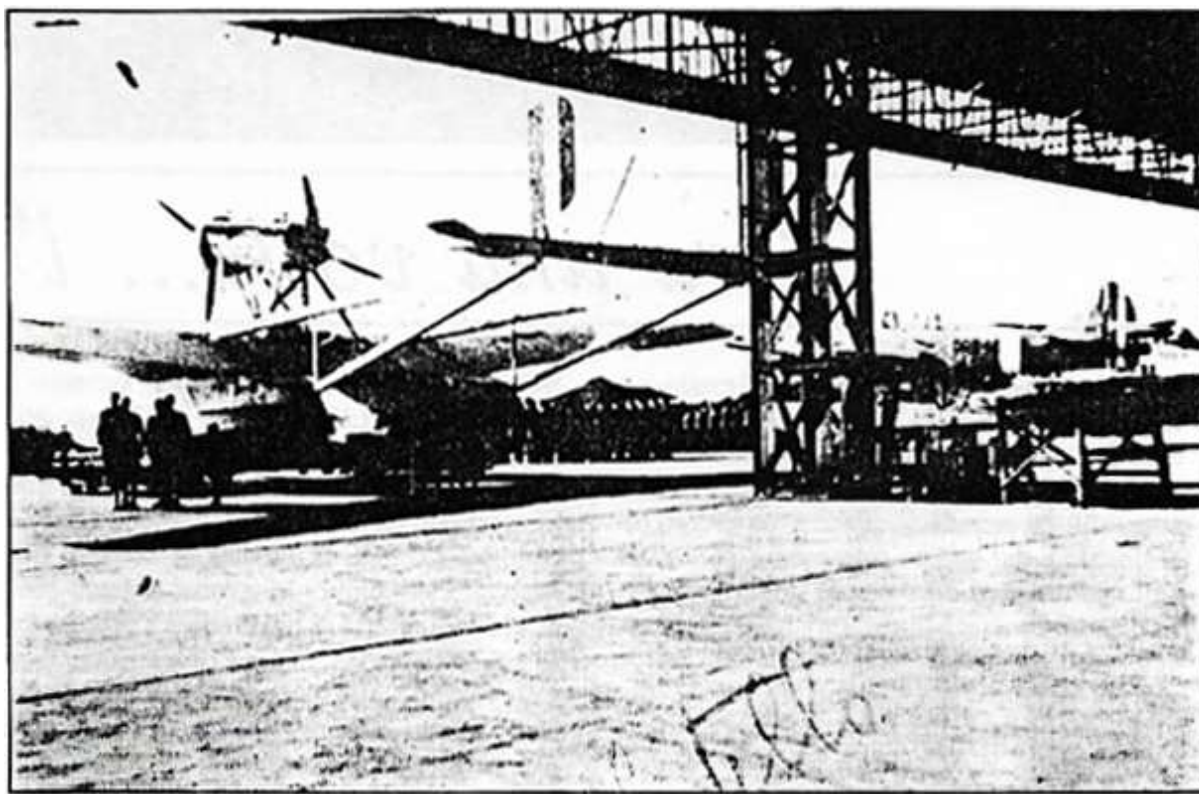
È bene sottolinearlo, soprattutto per ridimensionare tanti luoghi comuni sulla dispersione del patrimonio storico aeronautico italiano per generiche "cause belliche".

La storia dell'"I-BALB", sopravvissuto alla Guerra ma non al Dopoguerra, suggerisce quindi che i veri danni dovrebbero ascriversi più correttamente all'esser venuta meno la possibilità di conservare ulteriori macchine, a semplice trascuratezza, all'accelerarsi dei fenomeni di radiazione e demolizione, spesso al solo fine di recupero di materiali ferrosi o di spazio negli *hangar* (nota 11).

Una conclusione che deve stimolare a salvare *subito* gli aerei, man mano che si rendono disponibili.



Alla pagina accanto, l'I-BALB originale, MM. 45174, in volo sulla Germania il 1° luglio 1933 (Paolo Balbo) e, in questa, due immagini dell'aereo conservato a Orbetello: il 7 febbraio 1942 all'inaugurazione del corso osservatori (Gen. Alberto Briganti) e, sotto, durante una cerimonia nella primavera 1943 (Roberto Gentili).



NOTE

1. G. Valle a DGCA, prot. 7102, 4 maggio 1934.
Archivio Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica (AUS/AM), collocazione in corso di definizione.
2. Seraereo a Stataereo, fono 121476, 25 maggio 1934, *ibid.* [= stesso luogo]
L'esemplare esposto era la MM. 45168 mentre le foto della Crociera mostrano che l'"I-BALB" aveva MM. 45174.
3. Gabinetto a Ufficio di Stato Maggiore, prot. 99661, 28 dicembre 1939, in AUS/AM, carte ex 1° Reparto, f. "Apparecchi Z.506-509-S.55".
La data e la comunicazione "per conoscenza" all'"Ufficio del Maresciallo dell'Aria" potrebbero forse significare che l'iniziativa partisse dallo stesso Balbo.
4. DGS a Gabinetto, prot. 328186, 28 settembre 1940, *ibid.*
5. Gabinetto a DGS, prot. 78677, 9 novembre 1940, *ibid.*
La nota prefettizia 1802 del 31 ottobre 1940 è cit. in Gabinetto a Prefettura di Ferrara, prot. 20708, 18 marzo 1941. in Archivio Centrale dello Stato (ACS).
6. DOS a Gabinetto, prot. 38788, 14 marzo 1941, *ibid.*

7. Gabinetto a Prefettura di Ferrara. prot. 20708, 18 marzo 1941, *ibid.*

8. Prefettura di Ferrara a Gabinetto, prot. 1316, 14 aprile 1941, *ibid.*

9. Per il 1949-50 cfr. la lettera di Giulio Ferrari in *Ali Antiche 11*, p. 2;

per la demolizione al Galilei, Maria Fede Caproni, "Cenni storici sui musei aeronautici in Italia", in UGAI, *Il ruolo dell'Aeronautica Militare Italiana nella vita del Paese a cinquanta anni dalla fondazione*, Roma, UGAI, 1973, p. 39;

GAS, p. 9;

Marco Guelfi e Riccardo Rovere, "Velivoli storici in Italia. Cosa si è fatto in venticinque anni", in AIR PRESS, *XXII rapporto sullo stato dell'aviazione in Italia, 1981-82*, Roma, Air Press, 1981, p. 317.

10. Cfr. "C'era una volta... Guidonia". *Ali Antiche 14*, pp. 19-20.

11. Nel solo agosto-settembre 1940 il Registro Aeronautico Nazionale annullò 48 certificati di immatricolazione di velivoli, e altrettanti nel dicembre 1940-gennaio 1941.

Massicce demolizioni di velivoli bellicamente obsoleti avvennero però solo in Italia settentrionale nel periodo RSI.



"Ali Antiche"

È una rivista esclusiva per soci, interamente dedicata alla conservazione ed al restauro degli aerei storici italiani.

Dal 1983 il GAVS - "Gruppo Amici Velivoli Storici" pubblica la rivista per scoprire in diretta i ritrovamenti più affascinanti, seguire tutti i restauri del Gruppo, conoscere le attività dei Musei - anche quelli più piccoli o fuori dai circuiti tradizionali.

La rivista, che tramite numeri monografici speciali approfondisce temi tecnici o esamina i più importanti musei, viene realizzata con il contributo dei soci e stampata professionalmente per offrire notizie che sfuggono alla stampa non specializzata.

Gregory Alegi

È l'autore dell'articolo, è uno scrittore, con oltre cinquanta libri e monografie sull'aviazione, oltre a documentari, film e *format* televisivi, ed uno storico e docente dell'Aviazione, caporedattore del mensile "Aeronautica" e di "Ali Antiche".

"La storia dell'Aeronautica Militare" pubblicata nel 2016 gli è valso il IX "Premio del Libro Aerospaziale 'Giulio Douhet'", curatore dei Musei "Caproni" e "Vollandia", di una dozzina di mostre, responsabile del recupero e del restauro di una trentina di velivoli.