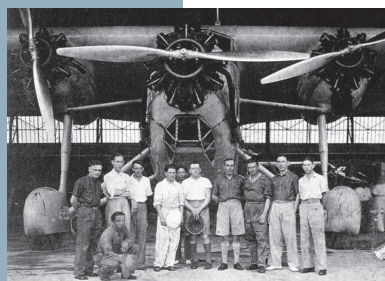
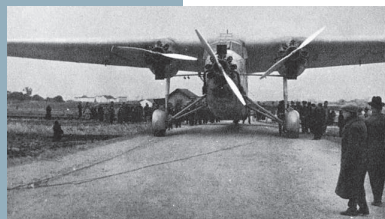


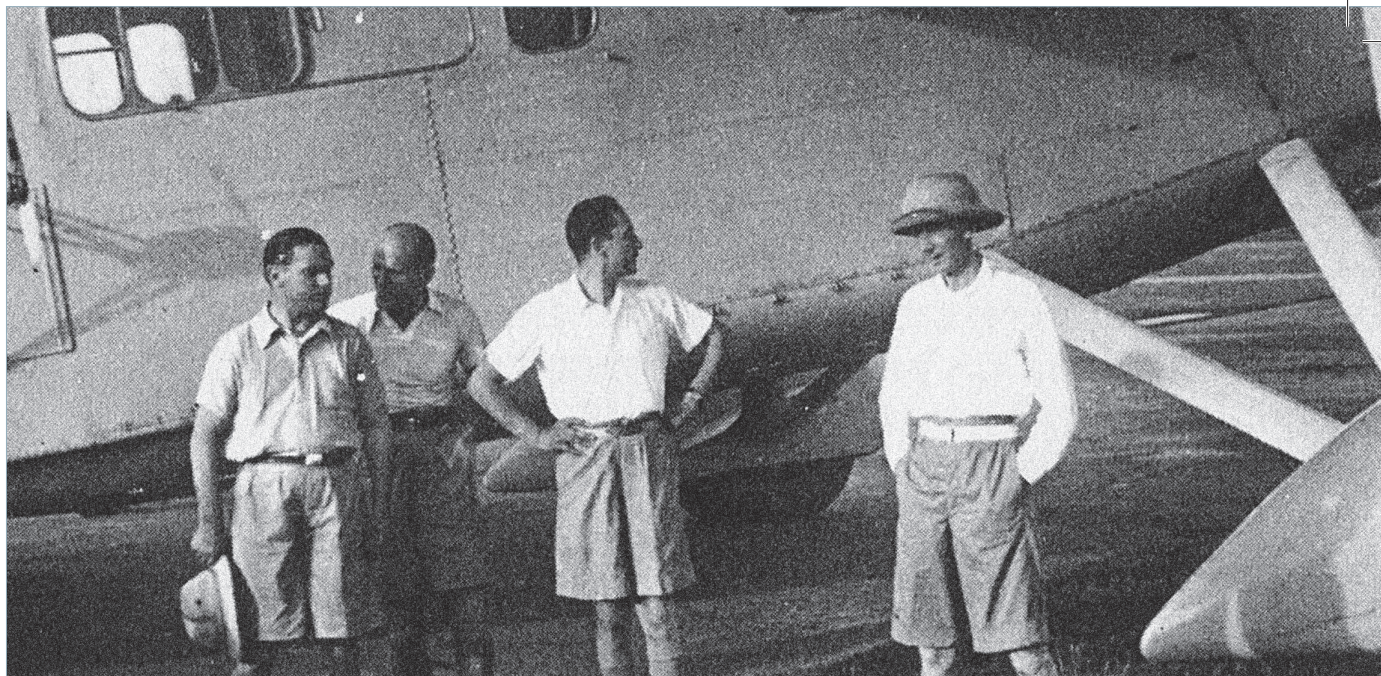
In queste foto, il trimotore S.I.A.I. S.72 con cui il Col. Scaroni effettuò il volo a tappe da Roma a Shanghai per prendere la Direzione della Missione Aeronautica Italiana in Cina (1935). Notevoli, per l'epoca, le dimensioni per le quali il velivolo suscitò ovunque grande curiosità e interesse. Nell'ultima foto, il trimotore durante la sosta a Calcutta. L'assistenza al volo era pressochè inesistente e gli unici punti di rifornimento erano possibili su aeroporti coloniali inglesi e francesi.



non governativa, con finalità addestrative e soprattutto commerciali per conto di alcune importanti case aeronautiche americane tra cui la Curtiss, ed una Missione militare tedesca, con un centinaio di consiglieri che progettava di costruire una fabbrica di aeroplani. Giunti ad Hankow, Lordi e Galante trovarono una modestissima Forza Aerea costituita da pochi aeroplani, pochissimi piloti ben addestrati al volo ma senza alcuna cognizione di arte militare aerea e totalmente impreparati sul tiro di caduta, sull'impiego del traguardo di puntamento e sull'uso della mitragliatrice in torretta. Dopo tre mesi, passati a studiare nei minimi dettagli il sistema organizzativo dell'aviazione cinese, se così si poteva chiamare un insieme di uomini e di velivoli che operavano senza una minima dottrina d'impiego, Lordi riuscì a sottoporre al Generalissimo un piano razionale di ristrutturazione e potenziamento dei Reparti aerei e di addestramento del personale che, dopo un lungo esame, venne approvato. L'accettazione di questo programma consentì di far arrivare dall'Italia alcuni Ufficiali piloti e tec-

nici del Genio Aeronautico, un Ufficiale commissario e un limitatissimo numero di Sottufficiali specialisti. Con la disponibilità di alcuni velivoli da bombardamento B.R.3, forniti dalla FIAT, per quattro anni questo gruppetto di persone, il cui numero, compreso qualche avvicendamento, non andò mai oltre i dodici Ufficiali e quattro Sottufficiali, tra piloti, specialisti, ingegneri e commissari, contribuì con risultati riconosciuti oltremodo

positivi, alla formazione dell'aviazione cinese. Nel 1934 la Missione venne trasferita da Hankow in una regione più interna della Cina, nella provincia del Kiangsi, sul campo di volo di Nanchang, sperduto nella zona paludosa del Lago Poyang. Nonostante i disagi ambientali, Lordi accettò di buon grado questo trasferimento, sia per allontanarsi dalla Missione statunitense, sia per fare cosa gradita al Generalissimo che non vedeva di buon occhio la presenza degli stranieri nelle fasce costiere del Paese. Subito dopo l'arrivo a Nanchang, ebbe inizio un corso istruzionale per una sessantina di piloti scelti per la specialità del bombardamento che si concluse il 15 settembre. A questo ne seguì un secondo, portato a termine nei tempi stabiliti senza alcun incidente. Negli stessi mesi ebbero inizio anche i corsi della scuola di pilotaggio, diretta da due Ufficiali della Missione che, nell'arco di un anno, portarono a brevettarsi 262 Ufficiali cinesi. Parallelamente venne curata, da altri Ufficiali italiani, posti a capo di specifiche unità scolastiche, l'istruzione di 800 allievi specialisti, tra motoristi, montatori, elettricisti e meccanici generici mentre 25 ingegneri cinesi vennero inviati in Italia per conseguire la specializzazione in ingegneria aeronautica. A completamento del programma di formazione scientifica, presso l'Università di Nanchino venne aperta una facoltà di ingegneria aeronautica alla quale la FIAT fornì una galleria aerodinamica per le esperienze teorico-pratiche. A questa serie di attività e di iniziative, sebbene la Missione non avesse finalità commerciali, si aggiunsero anche un congruo numero di commesse per le ditte aeronautiche italiane che si concretizzarono, sul finire dello stesso anno, con la vendita all'Aviazione Cinese, di una squadriglia di biplani da caccia FIAT CR.32, una di Caproni Ca.111, una di biplani Breda Ba. 28, una di trimotori SIAI S.79 oltre ad una ventina di Breda Ba. 25. da impiegare per scuola e addestramento. Questa brillante serie di successi che, giorno dopo giorno, andavano a rafforzare il prestigio e la considerazione della Missione italiana subì una improvvisa battuta d'arresto, quando Mussolini, in qualità di Capo del Governo e Ministro dell'Aeronautica decise di avvicendare al vertice della Missione il Colonnello Lordi con il Colonnello Silvio Scaroni, Asso della Caccia della Prima Guerra Mondiale e Medaglia d'Oro al Valore Militare. Quello che per Mussolini era un normale atto di rotazione degli incarichi, per Chiang Kai-shek, che aveva scelto Lordi come Chief Advisor (Consigliere Capo), il non essere stato informato della sostituzione venne considerato come una grave mancanza di riguardo e, cosa ancor peg-



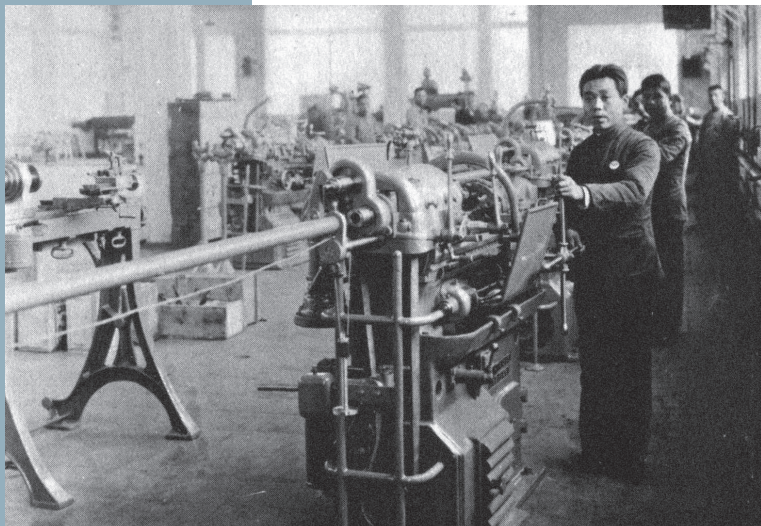
giore, che una passiva accettazione di questa decisione suonasse come un tradimento nei confronti di Lordi «(...) fino a quando non mi sarà detta ufficialmente la ragione vera per cui Lordi è rientrato in Italia, io gli conserverò la mia amicizia (...)». Il dissidio tra i due Dittatori, nessuno dei quali voleva recedere dalla posizione presa, creò parecchi problemi alla Missione che, nell'arco di pochi giorni, vide alienarsi molte simpatie con grande soddisfazione di americani e tedeschi, convinti di un imminente ritiro forzato della compagnia italiana. Infatti, al culmine della crisi, Mr. Kung, Ministro delle Finanze e cognato del Generalissimo, convocò, forse di sua iniziativa, l'Ambasciatore d'Italia, Lojacono, per comunicargli che «(...) la presenza della Missione Militare Aeronautica Italiana in Cina non era più gradita (...)». Il fatto che l'Ambasciatore fosse stato convocato dal Ministro delle Finanze e non da Chiang Kai-shek, mise subito in evidenza, a Roma, che in Cina in seno all'Aeronautica era in corso uno scontro tra due gruppi di potere che facevano capo a due Generali, Chow e Chia-Shung, con i rispettivi entourage, legati alle Missioni estere presenti nel Paese e ai gruppi industriali da queste rappresentati. Dei due, Chia-Sung era in ottime relazioni con il gruppo degli italiani, ma questo incidente diplomatico mise in difficoltà Lordi che dovette difendere l'operato della Missione da illazioni e pettegolezzi che i capi delle altre Missioni non tardarono a far filtrare negli ambienti politici e finanziari cinesi. L'enorme sforzo dell'Italia per la preparazione della Guerra in Etiopia, sostenevano gli americani, avrebbe avuto ripercussioni negative dal punto di vista commerciale ed industriale che non potevano essere sottovalutate. Nella certezza della vittoria sul gruppo avversario, al momento spiazzato per questa increpabile situazione, il Generale Mao, portavoce del Generale Chow,

non esitò ad affermare pubblicamente «... tra poche settimane non ci sarà più a Nanchang né un apparecchio né un Ufficiale italiano...». A sbloccare l'impasse, almeno dal punto di vista formale, provvide Mussolini che, per chiudere l'incidente diplomatico, inviò in Cina il Capitano Enrico Cigerza con un trimotore SIAI S.72, dono ad personam per il Generalissimo. Scaroni, nuovo Capo Missione in sostituzione di Lordi, partì da Roma nei primi giorni d'agosto del 1935 con un equipaggio frettolosamente messo insieme, ma composto con elementi d'alto livello: il Capitano Angelo Tondi, pilota collaudatore del Centro Sperimentale di Guidonia, secondo pilota; il Sottotenente Alfonso Chiapparo, Ufficiale di rotta e i Sergenti specialisti Destro Bisol, Filippo Pescatori e Mario Salusolia. Il volo, svolto a tappe, seguendo per la massima parte la rotta compiuta da Ferrarin, Masiero e De Pinedo nel corso dei loro famosi raid verso l'Estremo Oriente, venne compiuto in 70 ore su un percorso di 14.500 chilometri suscitando ammirazione in ogni scalo per l'imponenza del velivolo e specialmente in Cina per la professionalità e la regolarità con cui era stato condotto. Giunto a Shanghai, Scaroni venne ricevuto, il giorno dopo, da Chiang Kay-shek e dalla consorte May-Ling Soon-Chiang, da tutti reverentemente chiamata con l'appellativo di Madame, Vice Ministro dell'Aviazione cinese, figlia del capo della potentissima famiglia Soong, al vertice del mondo finanziario cinese, e cognata del Ministro delle Finanze. Nel corso del colloquio, molto formale di saluto, trapelò qualche sottile nota critica



*In alto, il Colonnello Scaroni, primo da sinistra, con alcuni membri del suo equipaggio, il Capitano Angelo Tondi, il Tenente Chiapparo e il Sergente Pescatori durante la sosta a Rangoon, in Birmania. Sotto, un Corso di Cadetti dell'Esercito Nazionale Chinese da cui venivano scelti gli allievi da destinare alla Scuola di Pilotaggio. Al centro, in prima fila, il Generalissimo con gli istruttori italiani. In basso, l'elegante e razionale "palazzina tipo" progettata dal Maggiore del Genio Aeronautico Nicola Galante per ospitare tutti gli uffici dei servizi d'Aeroporto*

*Dall'alto verso il basso, il Reparto apprendisti della fabbrica di aeroplani S.I.N.A.W.(anche l'istruzione delle maestranze era affidata a membri italiani della Missione); il moderno Reparto Motori e il Reparto delle macchine utensili. Nel quadro della cooperazione l'Italia fornì alla Cina anche le macchine utensili necessarie per la costruzione degli aeroplani*



per la decisione presa unilateralmente da Mussolini e ciò fece comprendere a Scaroni che il problema della sopravvivenza della Missione non era ancora risolto. Qualche settimana dopo, Scaroni chiese ed ottenne un colloquio con May-Ling Soon, nel corso del quale rappresentò a Madame, in modo molto schietto, che «(...) anche l'insistenza di voler conoscere ciò che il Governo italiano giudicava dover tenere per se solo, a Roma veniva considerato un atto poco riguardoso(...) giacché a nessuno era lecito mettere in dubbio la decisione del Capo del Governo Italiano(...)». Madame, apprezzando la schiettezza del suo interlocutore, a sua volta chiarì che l'irritazione del Generalissimo era dovuta al fatto che egli aveva scelto Lordi come Chief Adviser a dispetto di gran parte degli Alti Ufficiali e dei suoi Consiglieri, e questo poteva avere, in un futuro, gravi conseguenze. Il modo franco e senza riserve di Scaroni, per alcuni aspetti anche fuori dal protocollo diplomatico, sortì i suoi effetti tanto che, nel giro di poche settimane, venne nominato Consigliere Capo e anche molti Ufficiali, in un primo momento alquanto freddi se non addirittura ostili, mutarono il loro atteggiamento. La Missione era salva e da Roma giunse a Scaroni l'elogio del Ministro degli Esteri Galeazzo Ciano «(...) per i risultati conseguiti da V.S. e per l'attività destinata a ripristinare la situazione morale della nostra Missione Aeronautica (...)». Superata questa critica fase che si era pro-

lungata per oltre quattro mesi, la Missione riprese il suo lavoro seguendo le tre linee principali di attività: addestramento del personale al volo e alle mansioni specializzate (motoristi, montatori, armieri); organizzazione dei servizi di Amministrazione e preparazione dei piani logistico-operativi; realizzazione delle infrastrutture su scala moderna. Parallelamente procedeva la fase istruzionale teorico-pratica, il lavoro di sistemazione degli aeroporti e la costruzione di aviorimesse e infrastrutture varie. Il Maggiore Galante progettò una "palazzina tipo" per i Comandi di Aeroporto, costruita su molti campi d'aviazione cinesi, che riuniva organicamente tutti gli uffici preposti all'attività di volo compresa la Torre di Controllo. Nella ripartizione delle attività ad ogni membro della Missione venne affidato un incarico ben preciso; il Capitano Enrico Gigerza fu nominato istruttore di elettrotecnica, di armi, tiro e navigazione aerea notturna; inoltre, ebbe l'incarico di pilota personale del Generalissimo avendo egli trasferito in volo in Cina il SIAI S.72, dono di Mussolini. Al Maggiore Vincenzo Napoli fu assegnata l'istruzione degli allievi all'organizzazione e al funzionamento dei servizi aeroportuali nonché la direzione del corso di Perfezionamento per gli Ufficiali piloti, mentre i Capitani Felice Torelli e Franco Martini ebbero l'incarico di dirigere la scuola di Pilotaggio di primo periodo. Ai Capitani Mario Aramu e Ferdinando Accardo fu dato l'incarico di addestrare i piloti da bombardamento aereo, mentre il Capitano Andrea Zotti fu destinato alla Scuola Caccia e il Capitano Carlo Unia venne inviato a Nanchino quale Capo Istruttore della Scuola di Osservazione Aerea. Al Maggiore commissario Francesco Leone fu affidato il compito di redigere i regolamenti amministrativi per la contabilità del denaro e per la gestione dei magazzini, sia ordinari che speciali, e al Capitano Gino Palmentola quello di organizzare e attivare il funzionamento dell'Ufficio Personale. Altrettanto vasta e articolata si dimostrò l'attività degli Ufficiali Tecnici del Genio impiegati come "consiglieri" e istruttori: il Maggiore Marco Boschi fu assegnato alla IV Divisione Tecnica, il Capitano Renato Benaduse all'Officina Grandi Riparazioni di Nanchang, il Capitano Giorgio Cavalca all'Officina Revisione Motori di Nanchino coadiuvato dai Sottufficiali motoristi Nava e Salussolia impiegati anche presso la Scuola di Pilotaggio e membri della Squadriglia Trasporti riservata a Chiang Kay-shek. Dei Sottufficiali specialisti, il Sergente Mario Destro Bisol, già trasvolatore atlantico e radiotelegrafista a bordo del SIAI S.72 con cui Scaroni volò da Roma a Shanghai, venne nominato Capo del servizio Radio e i

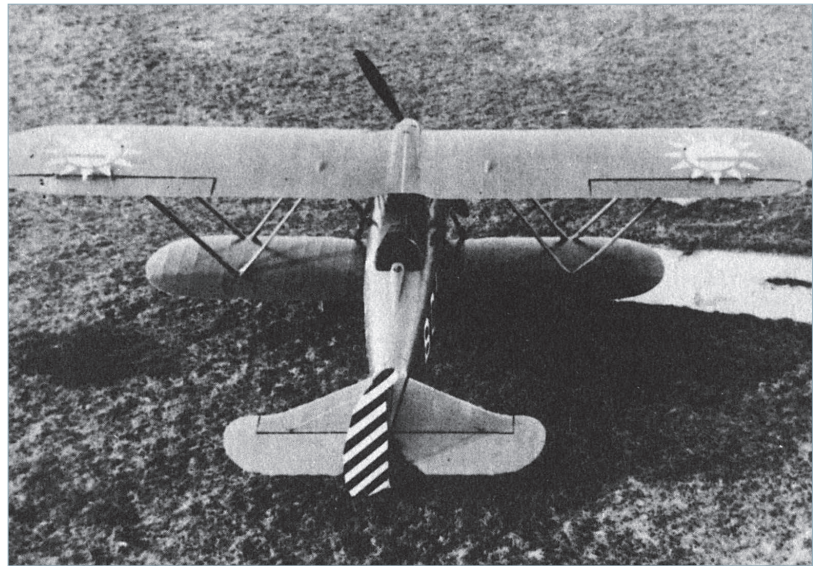
Sergenti Armieri Sala e Currà furono addetti alla manutenzione dei velivoli di tipo italiano e all'insegnamento teorico delle armi e del munizionamento di bordo e al loro impiego pratico. Il sapiente lavoro diplomatico di Scaroni e l'abilità con la quale era capace di trattare e giungere a soluzione di problemi molto spesso complicati, quale quello di forniture difettate o di cattiva qualità giunte dall'Italia, gli accattivò la simpatia e l'appoggio incondizionato sia del Generalissimo che di Madame nonché delle alte gerarchie militari e finanziarie cinesi. Una prova di questo atteggiamento ebbe pieno riscontro quando gli venne affidato l'incarico di effettuare una visita ispettiva a tutti i Reparti di Volo, ai depositi e ai magazzini dell'Aviazione militare disseminati su tutto il territorio cinese. Un viaggio durato oltre tre mesi che toccò Canton, la Grande Muraglia, i confini della Mongolia Interna, il Kaingsi, lo Hupeh, lo Shensi e altri territori, Pechino, la Provincia dello Shantung e infine Shanghai dopo aver percorso oltre settemila chilometri. In questo contesto, tuttavia sempre difficile, nel quale ogni giorno la Missione italiana era fatta oggetto di attacchi dalle concorrenti Missioni aeronautiche estere, una delle più significative realizzazioni fu la costruzione di una fabbrica di aeroplani e l'inizio della produzione nell'arco di poco meno di due anni. Per la realizzazione di questa struttura industriale, un vero fiore all'occhiello dell'attività aeronautica italiana all'estero, quattro ditte nazionali, Breda, Caproni, FIAT e SIAI, su richiesta del Governo italiano, costituirono il "Consorzio Aeronautico per la Cina". Nel novembre 1934, su mandato del "Consorzio", l'Ingegnere Luigi Acampora presentò un progetto di massima, elaborato dall'Ingegnere Ghelazzi, che venne approvato sia dal Governo Cinese che dal "Consorzio", chiamato "Aerocina", che provvide, assieme al Banco di Napoli, ai capitali necessari, garantiti per il 75% dallo Stato italiano. La località dove costruire la fabbrica venne decisa dal Governo cinese che, per questioni di carattere strategico, scelse una vasta area di territorio non lontana da Nanchang, nella zona paludosa di Poyang. Questa località, a clima tropicale caldo-umido, non era assolutamente idonea per le costruzioni aeronautiche in legno per cui si rese necessario installare impianti moderni di drenaggio delle acque e di condizionamento dell'aria. La fabbrica prese il nome di S.I.N.A.W. (Sino-Italian-National-Aircraft-Works), diretta



dall'Ingegnere Acampora, Amministratore Delegato, con l'assistenza di tecnici cinesi. Secondo gli accordi di cooperazione, la S.I.N.A.W. fu autorizzata a costruire tutti i modelli di aeroplani che erano in corso di produzione o che sarebbero stati prodotti in Italia. Dopo trenta mesi, a far data dal 1° gennaio 1935, la S.I.N.A.W. doveva essere in grado di costruire velivoli completi, tutte le parti di ricambio e, con una particolare opzione, anche i motori. Sempre nell'ambito della Convenzione, nell'arco di cinque anni, tutto il personale italiano, maestranze e dirigenti, sarebbe stato rimpatriato e la conduzione della fabbrica sarebbe passata interamente ai cinesi senza più alcun aiuto estero. Da ultimo, il capitale doveva essere rimborsato in cinque anni con rateizzazione bimestrale. Questa modernissima struttura aeronautica esercitò un forte impatto sui cinesi che, per l'esercizio finanziario 1936-37 stanziarono una somma quattro volte superiore a quella concessa alla fabbrica Sino-Tedesca. Inoltre, alla fine del 1936, oltre alla prima rata di rimborso capitale, la fabbrica ricevette diciannove milioni di lire per la produzione dei Breda Ba.65 da consegnare entro il primo anno di esercizio. A novembre, infatti, era iniziata la produzione di velivoli destinati all'Aviazione cinese e il fatto più importante fu constatare che le maestranze cinesi apprendevano in tempi rapidissimi e con estrema facilità i procedimenti costruttivi. Nei primi mesi del 1937, tuttavia, qualcosa iniziò a mutare rapidamente nel quadro politico dell'Estremo Orientamento.



*In alto, la fabbrica della S.I.N.A.W. in costruzione sul terreno della palude di Poyang, scelta per ragioni strategiche e di vicinanza all'aeroporto di Nanchang. A causa del forte tasso di umidità di questa zona paludosa (foto sotto) fu necessario installare impianti di drenaggio delle acque e sistemi di condizionamento dell'aria. In basso, l'ingresso della fabbrica. Costruito in meno di due anni, l'insediamento industriale italiano era uno dei più moderni realizzati in Cina*



A destra, un biplano da caccia FIAT C.R. 32 con le insegne dell'Aeronautica Nazionale cinese impiegato per l'addestramento dei piloti da caccia. Sotto, tutti i componenti della Missione Militare Aeronautica in Cina sul ponte del piroscafo "Vittoria", che li riporta in patria.

In alto a sinistra, il Capitano pilota Cigerza, con il cappotto scuro, e il Sergente radiotelegrafista Mario Destro Bisol con alcuni specialisti cinesi davanti al S.I.A.I. S.72 di Chiang Kay-shek. Si noti l'ampia gondola finestrata di prua per la postazione del mitragliere ventrale e per il puntatore. In basso, il Generalissimo Chiang Kay-shek, Capo del Kuomintang, che nel 1927 divenne il fondatore e il Presidente della Repubblica Cinese

te, reso instabile dalla chiara volontà del Giappone di iniziare la conquista del territorio cinese e, da parte italiana, da una sempre maggiore "comprensione spirituale tra Italia e Giappone che andava a consolidarsi in una alleanza vera e propria" che segnò l'inizio di un deterioramento di rapporti fra le due nazioni. Per la Missione italiana iniziavano gli ultimi mesi di attività in un clima di incertezza e di pericolo che sarebbe sfociato nella Seconda Guerra Cino-Giapponese, innescata, il 7 luglio 1937, dal cosiddetto "incidente" del Ponte Marco Polo. L'ondata dei bombardamenti aerei giapponesi iniziata su Nanchino si estese ben presto a obiettivi militari ed industriali tra cui, il 15 agosto, la fabbrica di aeroplani italiana a Nanchang che venne ridotta ad un cumulo di macerie sotto le quali finì anche il trimotore SIAI S.72 di Kiang Kay-shek. Un tentativo in extremis, fatto nei primissimi giorni di ottobre dal Ministro dell'Aeronautica, Madame Kiang Kay-shek, per convincere gli italiani a riattivare la fabbrica, in un momento in cui c'era uno spasmodico bisogno di aeroplani, non ebbe esito. Le distruzioni erano ingenti e, a giudizio dell'Ingegner Acampora i giapponesi avrebbero nuovamente distrutto gli impianti che sarebbe stato meglio ricostruire in zone più protette, all'interno del Paese e fuori dalla portata dei bombardieri. Qualche giorno più tardi, il 12 ottobre, il Corriere della Sera in una corrispondenza da Tokio scriveva «(...) l'Italia ha già ordinato a tutti i tecnici

aeronautici italiani che si trovano in Cina di sospendere la loro collaborazione con il Governo di Nanchino(...)». Si rovesciavano le alleanze e il posto vuoto dell'Italia l'avrebbero occupato subito gli americani

del Colonnello Chennault, il mitico Comandante delle Tigri della Birmania e gli aviatori Sovietici giunti con un primo Contingente di duecento Militari e trenta velivoli. Il 4 dicembre una nota del Ministero dell'Aviazione invitava tutta la Missione Aeronautica Italiana a lasciare la Cina, in tutto nove Ufficiali e cinque Sottufficiali, alcuni con le rispettive famiglie. Attraverso le vie diplomatiche i giapponesi vollero essere informati sull'itinerario che i componenti della Missione avrebbero seguito per lasciare la Cina; treno fino ad Hong Kong e poi imbarco per l'Italia, venne risposto dalle Autorità italiane che, su richiesta dei giapponesi, fecero pitturare sul tetto dei vagoni del treno il tricolore in modo che questo non venisse attaccato dai piloti nipponici che, nonostante ciò, bombardarono le rotaie proprio davanti al convoglio causando un ritardo di parecchie ore prima che la ferrovia venisse ripristinata. Nel tardo pomeriggio del 19 dicembre 1937 il piroscafo Vittoria lasciava l'ormeggio dalla banchina del porto di Hong Kong, mettendosi in rotta verso l'Italia con destinazione Napoli, con a bordo tutti i componenti della Missione che lasciavano la Cina dopo quaranta mesi di cooperazione concepita e portata avanti su semplici criteri di prestigio, di simpatia, di espansione commerciale aeronautica e di lavoro coscienzioso compiuto da gente competente e motivata che aveva portato prestigio alla Regia Aeronautica e, con essa, a tutta la Nazione. ■