

Sergio Mazzearella

UN SECOLO DEL SETTORE AERONAUTICO CAMPANO

Una storia poco conosciuta

D*libri*
Denaro libri

*Alle mie figlie Martina e Irene
e a mia moglie Amalia
alle quali talvolta sottraggo il mio tempo.*

Introduzione

di Sergio Mazzarella

Sono fermamente convinto che è estremamente importante conoscere la propria storia per affrontare meglio il presente e il futuro, in particolare in questo mondo globalizzato dove essere consapevoli delle proprie origini e far conoscere la storia a cui si appartiene spesso aiuta a distinguersi e ad emergere rispetto ad una concorrenza che non vanta radici così profonde.

Frequentemente ho rilevato che molti, anche gli addetti al settore – ed io stesso fino a qualche anno fa – non conoscono e non sospettano che esista una storica tradizione del settore aerospaziale in Campania.

Spesso, quando mi sono trovato a evidenziare tale tradizione e l'attuale competenza delle aziende campane del settore, ho riscontrato la sorpresa di molti interlocutori, stranieri ma molto spesso nazionali e addirittura campani, che frequentemente associano il nostro territorio prevalentemente alla pizza, alla mozzarella, al mandolino, quali elementi positivi, e ai problemi dei rifiuti, alla camorra ecc. – che sono tristi innegabili realtà- quali elementi negativi.

Inoltre, nell'approfondire la conoscenza di tale settore per motivi di lavoro, sono rimasto colpito anche dalle interessanti storie personali, dalla passione per il volo e per la tecnologia di tanti imprenditori e tecnici campani che spesso si sono tramandate da padre in figlio, da una ge-

nerazione all'altra; ormai è quasi un secolo che si producono aerei in Campania. Mi è sembrato doveroso cercare di diffondere queste informazioni e queste storie.

Da queste considerazioni nasce l'ispirazione di scrivere questa sommaria ricostruzione di questo secolo di storia industriale, di progettazioni e di lavoro nel settore aerospaziale in Campania, che oggi rappresenta, con circa 10.000 addetti, approssimativamente il 25% dell'intero settore aerospaziale italiano.

Riferimenti fondamentali sono stati gli interessantissimi libri, che credo non siano più reperibili con facilità: "Il volo a Napoli – dal passato al futuro" scritto dall'Ing. Enrico Ferrone, ingegnere della Thales-Alenia spazio e apprezzato giornalista aerospaziale, nonché caro amico, pubblicato dalla IBN Editore nel 1998, ed il libro "Aviazione Generale Civile e Militare in Campania" del giornalista aeronautico Eugenio Sorrentino, pubblicato dalla Cuzzola Editore nel 1987.

Estremamente utili gli articoli scritti dal caro amico Antonio Ferrara e dai suoi validi collaboratori e pubblicati su "Aerospazio Campania", testata giornalistica web specializzata che quotidianamente e gratuitamente riporta tutte le notizie del settore e rappresenta per gli addetti ai lavori una aggiornata fonte di informazioni locali, nazionali e internazionali. Molto utili anche gli articoli pub-

blicati da "Il Denaro", diretto da Alfonso Ruffo, che segue costantemente con grande attenzione il settore aerospaziale campano. Anche Internet ha costituito una preziosa fonte di informazioni e di immagini. Un ringraziamento anche a Mario Farioli, che oltre che lavorare da molti anni al CIRA e con il quale spesso siamo stati insieme ai principali saloni internazionali, è un profondo conoscitore della storia degli aerei italiani e mi ha evidenziato con puntualità "settentrionale" errori e imprecisioni nella bozza di questo lavoro.

Anche le esperienze personali nel settore, come dirigente delle attività produttive della Regione Campania, che si sono sviluppate nell'ambito dell'iniziativa "Campaniaerospace" ormai attiva da alcuni anni, hanno molto contribuito al

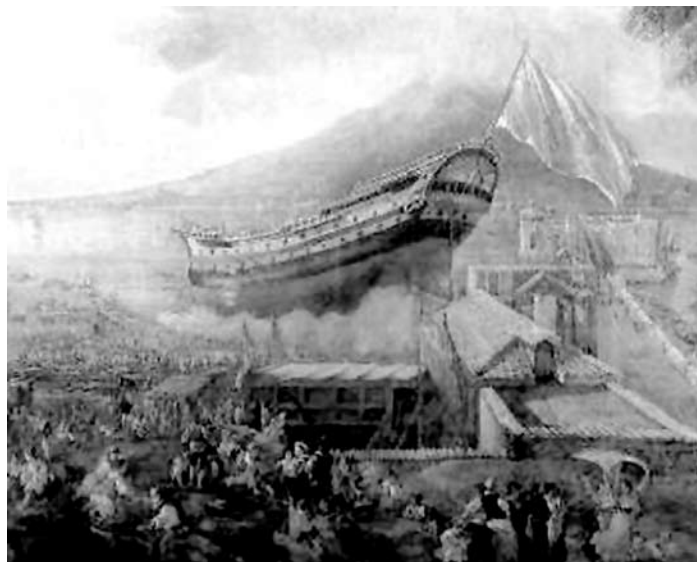
contenuto del presente lavoro. Pertanto, talvolta, mi soffermerò su alcune vicende che ho conosciuto direttamente e che hanno colpito la mia attenzione, e che ritengo interessanti riportare, con la conseguenza che sicuramente ci sono altre storie, aziende e imprenditori che non sono state riportate o di cui non ne ho conoscenza. Mi scuso, pertanto, anticipatamente con tutti coloro che, pur avendo dato e danno un importante contributo all'industria e alla ricerca aerospaziale in Campania, non sono stati citati in questo lavoro. Mi rendo disponibile fin da subito a raccogliere tutte le storie pertinenti di cui eventualmente vorrete mettermi al corrente, per un eventuale futura edizione integrata di tale lavoro, il cui fine, ribadisco, è unicamente divulgativo.

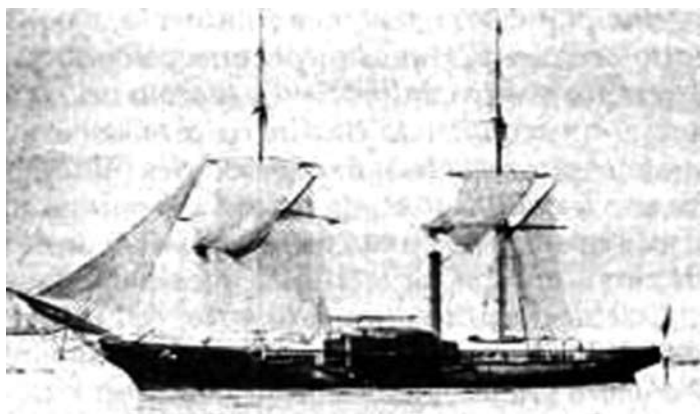
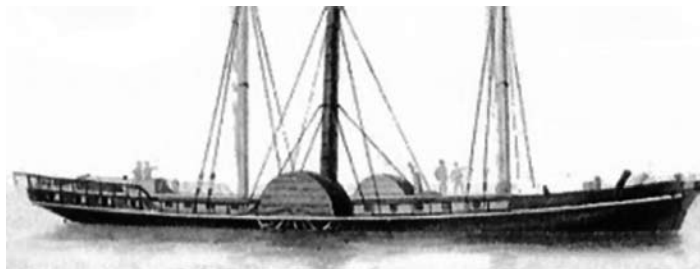
Le premesse industriali nel Regno delle Due Sicilie

Già con il Regno delle Due Sicilie, Napoli e la sua provincia furono sede di importanti investimenti industriali, voluti e finanziati dai Borboni, che rappresentarono dei primati a livello nazionale e talvolta europeo.

Fin dalla fine del 1500 nella zona di Castellammare di Stabia erano presenti numerosi cantieri navali artigianali, anche grazie all'abbondanza di materia prima nei vicini boschi demaniali, e si consolidò la competenza dei maestri d'ascia stabiesi, che si tramandavano il mestiere da padre in figlio.

Nel 1780 il ministro di Ferdinando IV, Giovanni Edoardo Acton, a conclusione dell'indagine per individuare il sito dove far nascere un grande e moderno cantiere in grado di dotare la Regia Flotta di nuove navi, identificò in Castellammare la località dai requisiti ottimali. La realizzazione del Real Cantiere di Castellammare fu approvata da Ferdinando IV di Borbone, e completata nel 1783, divenendo in breve il maggiore stabilimento navale d'Italia per grandezza, con 1.800 operai. La prima nave a vapore costruita da uno Stato italiano fu il *Ferdinando I*, realizzato nel cantiere di Stanislao Filosa al Ponte di Vigliena, presso Napoli, varato il 24 giugno 1818. Con l'ascesa al trono di Ferdinando II, ci fu un ampliamento e rimodernamento del cantiere e si portò avanti lo sviluppo su larga scala del vapore e





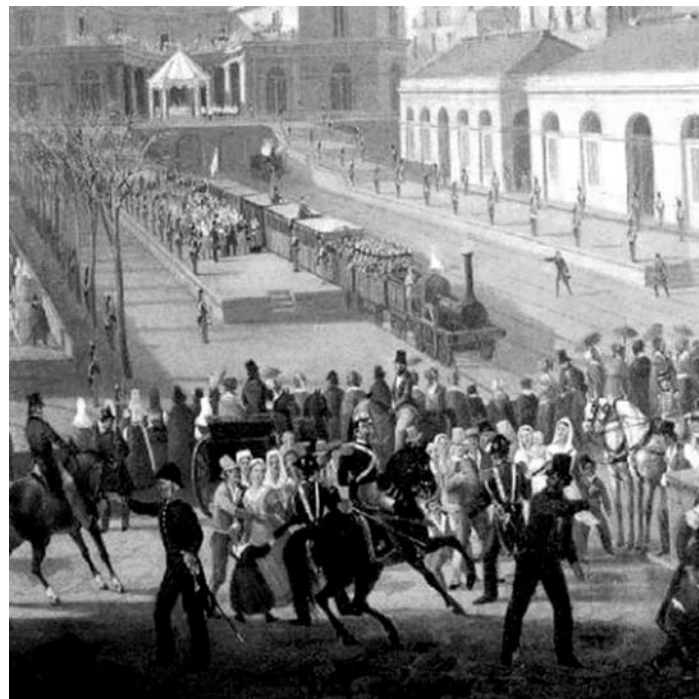
La pirofregata "Ettore Fieramosca"



L'Amerigo Vespucci

le caldaie erano realizzate a poca distanza non solo nella Reale fabbrica di Pietrarsa, ma anche da stabilimenti privati come la Zino. Con tale intensa produzione di navi, la flotta mercantile del Regno delle Due Sicilie divenne la seconda del Mediterraneo, quella militare la terza. Dopo la caduta dei Borboni, il cantiere riuscì per alcuni anni a mantenere una posizione di primaria importanza nelle costruzioni navali italiane. Senza dubbio la nave maggiormente rappresentativa di questo cantiere è l'Amerigo Vespucci varato nel 1931.

Nel 1857 fu fondato lo stabilimento "Guppy" a Napoli da *Thomas Guppy* - un ingegnere inglese - e *William Pattison* che ben presto si specializ-





zò nel settore della meccanica navale. In seguito l'azienda diventò Società Industriale Napoletana Hawthorn- Guppy. Nel 1900 le Officine Meccaniche rilevarono la Società Industriale Napoletana Hawthorn- Guppy impegnata, durante la guerra, a supportare la produzione bellica, per poi dare vita alla Mecfond.

La prima linea ferroviaria italiana fu la Napoli – Portici realizzata nel 1839, ma soprattutto si realizzò la stupefacente industria ferroviaria "Reale Opificio Meccanico e politecnico" di Pietrarsa che, come evidenzia Pino Aprile nel suo libro "Terroni" – ed. Piemme-, costituì il più grande complesso industriale dell'intera penisola, oltre mezzo secolo prima della Fiat, con più del doppio dei dipendenti dell'Ansaldo di Genova e che rappresentò all'epoca l'unica azienda italiana del settore capace di fare tutto da sola, dalle rotaie alle locomotive, oltre a molti altri prodotti quali forze motrici navali, travi e manufatti in ferro, armi ecc.

L'industria partenopea metalmeccanica d'epoca poteva contare su acciai di primissima qualità,



tra i migliori d'Europa, prodotti dalle acciaierie di Mongiana, in Calabria, dove ancora si vedono i ruderi degli impianti, e sulle competenze delle sue maestranze (fino a 1.500 lavoratori), spesso premiati nelle fiere estere per la loro altissima qualità.

Per esempio il ponte sospeso in ferro sul Gargigliano (recentemente ricostruito dopo che fu distrutto dall'esercito tedesco nella seconda guerra mondiale) fu ideato e realizzato con gli acciai mongianesi.

Comunque, anche se l'economia era prevalentemente agricola, nel Regno delle Due Sicilie



era iniziato un processo di industrializzazione che vantava numerose altre eccellenze, quali ad esempio l'industria serica di S.Leucio, l'industria delle paste alimentari, della carta, cotoniera ecc., che tutte richiedevano competenze meccaniche e metalmeccaniche. Napoli era una delle principali capitali europee e contendeva al meglio d'Europa l'eccellenza culturale.

All'indomani dell'Unità d'Italia quasi tutte le attività industriali andarono in crisi e cessarono a causa del corso liberista della politica estera del nuovo Stato (nel Regno delle Due Sicilie esistevano già una sorta di incentivi, era l'istituto "dell'incoraggiamento" per le nuove iniziative imprenditoriali), delle forti tassazioni imposte alle regioni del sud, dell'inflazione, dell'esproprio delle riserve auree del sistema bancario del Sud (che non

aveva debito pubblico e i suoi titoli di stato erano molto apprezzati e ricercati dagli investitori di tutta Europa). Un nascente e promettente sistema industriale fu demolito, un fiorente settore agricolo ed il commercio internazionale impoverito. Le conseguenze furono le diffuse rivolte, spesso superficialmente ricordate come "brigantaggio e questione meridionale", che furono represses con il massiccio intervento dell'esercito che portò ad atti di inaudita e ancora sconosciuta violenza (sono sconosciute ai più le stragi di Pontelandolfo, Casalduni, Campolattaro, la tremenda "legge Pica" e i tanti episodi di violenza che normalmente non sono compatibili con le leggi e la civiltà di nazioni europee). Alla profonda crisi economica e sociale seguirono le emigrazioni di massa di milioni di meridionali, fenomeno sconosciuto al sud durante il Regno delle due Sicilie.

Nonostante tali difficili trascorsi, nel 1903 Napoli e la sua provincia rappresentava ancora ben il 5% dell'intero settore industriale italiano.

Forse tale premessa sulle attività industriali dell'ottocento potrebbe sembrare eccessivamente addietro nel tempo rispetto all'industria aeronautica, che inizia ad affermarsi con la prima guerra mondiale; invece in Campania le "radici" metalmeccaniche, che sono alla base dello sviluppo di tali competenze, traggono origine da tali antiche industrie che, tra l'altro, rappresentavano degli assoluti primati produttivi nell'Italia dell'epoca, invidiati dalle regioni del nord.

I pionieri del volo a Napoli

Nel suo libro, Enrico Ferrone ricorda il professore napoletano Tiberio Cavallo, membro della Società Reale di Londra, che nel 1782 (l'anno successivo all'ascensione dei fratelli Montgolfier) realizzava un rudimentale pallone riempito di idrogeno, e riporta con precisione molte esperienze di ascensioni in pallone svoltesi a Napoli fin dall'inizio dell'800: le ascensioni del lucchese Vincenzo Lunari del 1789. Una prima vera e propria trasvolata da Napoli a Salerno (precisamente a Quaglietta) si ebbe il 16 giugno 1843 ad opera del bolognese Andrea Comaschi che riempì il suo pallone di idrogeno sotto la direzione del chimico partenopeo Domenico Mamone Capria; il percorso di 65 miglia fu coperto in 90 minuti.

Scrivendo Ferrone: "È opportuno partire da così lontano per dare un significato a quelli che sono stati i tempi più felici delle costruzioni aeronautiche in cui tante industrie attecchirono proprio nel Mezzogiorno. Non è un caso che sorgessero in meno di un secolo nell'area napoletana tanti insediamenti, così come non lo è stato in California, dove le prime officine aeronautiche nacquero per il clima ed il sole che consentivano un'alta attività di volo, ma anche la lavorazione all'aperto di pezzi ingombranti; è quanto accaduto in California dove il clima primaverile ha giocato un ruolo dominante. E ancor più nella "Campania Felix" maggiormente baciata dalle

condizioni atmosferiche, certamente meno bizzose di quelle californiane".

È l'epoca dei primi fragili aerei in legno e tela, dove, ad esempio, ali e fusoliere erano rivestite in tessuto da abili mani femminili all'aria aperta.

L'affare degli aeroplani si andava consolidando nelle intenzioni dei primi imprenditori italiani: per consolidare gli interessi del settore, nel 1907 si costituì il Sindacato Industriale Aeronautico Italiano che vide tra i suoi fondatori Giulio Macchi, Enrico Forlanini, Alberto Triaca, perso-



Giovanni Agusta a Capua nel 1909

nalità che avevano le proprie aziende al nord tra Milano e Torino.

Il primo volo di un aeroplano in Campania lo si ebbe a Capua (Comune che oggi ospita il CIRA) nel 1909, quando il costruttore Giovanni Agusta (che poi negli anni venti in Lombardia costituirà le "Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta" e dalla quale discende la famosa fabbrica di elicotteri) fece volare un planeur biplano trainato da un'autovettura.

Pochi mesi dopo tale volo a Napoli fu costruito il primo aereo totalmente partenopeo (il "Napoli I", costruito nel Cottonificio Meridionale di Poggioreale da Emilio Graf) e nel febbraio del 1910 fu costituito il Circolo Aviatorio, un'associazione sportiva della quale facevano parte i nomi di spicco della società e dell'aristocrazia napoletana. A maggio del 1910 il circolo organizzò la prima manifestazione aviatoria in Napoli a Capodichino, dove sorgeva il Campo di Marte ed il Regio Galoppatoio, con partecipazioni internazionali e del napoletano Ettore Sarubbi che fece volare il "Napoli I".

Nel 1913 Armando de Simone costruì nelle officine Carrano e Corazzo e fece volare un aereo Parasol nella Real Tenuta di Licola. Altri eventi aviatori furono organizzati dal Circolo Aviatorio.

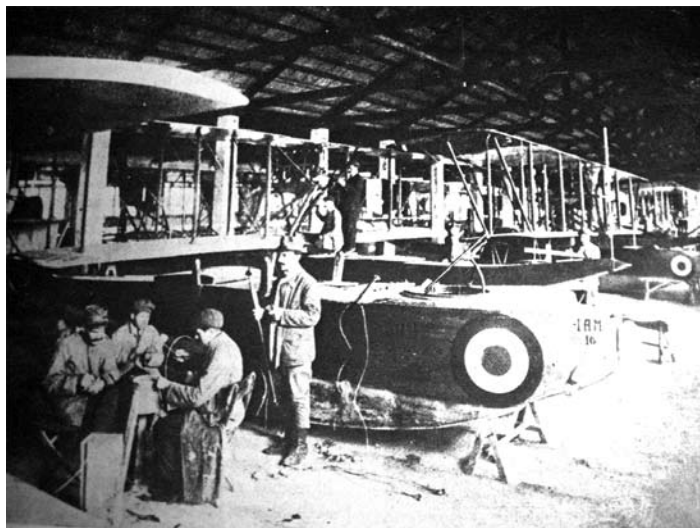
Intanto con la guerra di Libia, l'aeroplano fu per la prima volta utilizzato in guerra.

Una curiosità, anche la storia del paracadutismo annovera l'importante contributo di un cittadino campano: Prospero Friari, nato a Napoli nel 1892, pilota militare durante la prima guerra mondiale, elaborò una serie di studi avanzati sull'uso del paracadute. Un suo modello, chiamato "salvator", brevettato nel 1923, fu adottato nel 1926 dalle aviazioni militari dell'Italia e di molti altri paesi. Friari stesso effettuò un centinaio di lanci a scopo dimostrativo per testare i paracadute da lui progettati. Restando in tema di paracadutismo in Campania e facendo un salto in avanti negli anni, segnalo un'altra curiosità: la prima associazione civile di paracadutismo in Italia costituita nel dopoguerra fu quella di Napoli, istituita nel 1947 con la denominazione ANPI. I reduci e gli appassionati si riunirono in associazione grazie all'attivismo del Cav. Oreste Minutolo. Fino al 1958 le attività si svolsero presso l'aeroporto di Pomigliano d'Arco, con il supporto di uomini e mezzi dell'Aeronautica Militare. In Italia il paracadutismo come sport individuale ufficialmente nacque a Venezia nel 1949; nel dicembre dello stesso anno veniva fondata dall'Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia.

La nascita dell'industria aeronautica in Campania

Con l'ingresso dell'Italia nella prima guerra mondiale aumentarono gli sforzi industriali per far fronte alle esigenze militari. Qualche azienda napoletana diede contributi significativi alla realizzazione di velivoli da combattimento, ma le principali industrie erano localizzate ancora al nord.

Però anche le aziende della Campania iniziarono a lavorare per l'approvvigionamento bellico. Dal 1916 le OFM (Officine Ferroviarie Meridionali) di S. Giovanni a Teduccio iniziarono le prime costruzioni aeronautiche e riparazioni su licenza dei biplani francesi Maurice Barman.



Stabilimento idrovolanti IAM

Sorse il gruppo IAM (Industrie Aviatorie Meridionali) con stabilimenti a Baia e a Lucrino per la produzione su licenza dei idrovolanti FBA (Franco British Aviation); costruzione che coinvolse anche altre aziende napoletane, tra le quali la Ingamo & Di Lauro.

Nel 1917 si affaccia la figura dell'Ing. Nicola Romeo di S. Antimo, certamente più conosciuta nel mondo per le attività nel settore automobilistico che per quello aeronautico. Nicola Romeo nacque nel 1876 e a 24 anni si laureò in ingegneria all'Università di Napoli e poi si specializzò in Belgio. Rientrato in Italia si stabilì

a Milano, dapprima come rappresentante di motocompressori di produzione americana, ma nel 1911 fondò una propria azienda per costruire su licenza macchinari inglesi. Prima della fine della guerra fondò a Napoli la IAR (Industrie Aeronautiche Romeo) per la costruzione e riparazione di motori aeronautici,



Nicola Romeo

che rappresenta le origini dell'Alfa Romeo Avio.

Nicola Romeo partecipò anche all'importante commessa governativa per la costruzione della serie dei bombardieri Ca 5 della Caproni.

Napoli, a causa della presenza di complessi industriali e militari il 10 marzo 1918 fu anche bersaglio di un bombardamento aereo da parte di un dirigibile tedesco Zeppelin Z59, comandato dal com. Bockholt che, partito dalla Bulgaria, sganciò 24 bombe sul porto militare, il gazometro, Mergellina e gli impianti siderurgici di Bagnoli, provocando la morte di 16 persone e molti feriti.

Nel 1918 fu aperta a Capua una scuola di volo, ma la fine della guerra portò presto al rallentamento delle attività di brevetto.

Sempre a Capua era nato il 20 settembre 1879, il Capitano Oreste Salomone che denominò il suo Caproni "Terra di Lavoro" e che il 18 febbraio 1916, sebbene duramente attaccato dalla contraerea austriaca, riuscì a volare su Lubiana portando a termine la sua missione e per questo fu insignito con la medaglia d'oro al valor milita-



Il capitano Oreste Salomone

re. Oggi l'aeroporto di Capua è a lui intitolato.

Il Principe Fulco Ruffo di Calabria, nato a Napoli il 12 agosto 1884, come asso dell'aviazione militare riportò 20 vittorie ufficiali, fu insignito con diverse medaglie e fu nominato Senatore del Regno.

Con la prima guerra mondiale, in Italia si era passati da una produzione di 300 aerei nel 1915 a 6.500 nel 1918, da 600 motori aeronautici a 14.000, impegnando complessivamente più di 100.000 addetti.

Con la fine della guerra, ovviamente, molte industrie che avevano prosperato con le forniture militari si ritrovarono di colpo senza commesse. In una situazione di generale ristagno dell'economia, ovviamente il Mezzogiorno risentì ancora di più della crisi. Le banche italiane si trovarono fortemente esposte nei confronti dei grandi gruppi industriali, con il rischio che il fallimento delle industrie trascinasse con sé anche il sistema bancario. Il gruppo Romeo, fortemente colpito dalla crisi postbellica, fu trasformato dalla Banca Italiana di Sconto (proprietaria del pacchetto di maggioranza dell'Alfa) in una impresa di maggior capitali per affrontare i mercati di pace, assumendo la denominazione società anonima Alfa Romeo. Il fallimento della Banca italiana di Sconto spinse lo Stato a intervenire, dapprima con l'IMI e con poi con l'IRI – istituti creati e guidati dal casertano Alberto Beneduce – ad acquisire dalle banche i pacchetti azionari delle industrie ed aprendo la strada dello Stato padrone di vasti complessi industriali, che nel campo militare diventa anche cliente di se stesso. In questo scenario emergeranno personaggi campani di grandissima levatura dei quali non solo la Campania, ma l'intera Nazione deve essere fiera.

Alcuni grandi personaggi campani del primo dopoguerra

Giulio Douhet nacque a Caserta il 30 maggio 1869 e nel 1889 fu nominato sottotenente di artiglieria, iniziando così la sua carriera militare; conseguì la laurea in ingegneria industriale a Torino e si dedicò allo studio della nuova arma aerea, definendo nei suoi scritti, di cui il più famoso è "il Dominio dell'Aria"



Il Gen. Giulio Douhet

del 1921, la moderna strategia militare aerea, venendo universalmente considerato il padre della strategia della guerra aerea.

Il generale fu il primo a intuire e propugnare che l'aeroplano era lo strumento strategico per colpire i punti vitali del nemico: industrie, basi militari, infrastrutture; minando le capacità belliche e di produzione. Tale libro ha avuto molta fortuna all'estero e, sostanzialmente, è ancora alla base della moderna dottrina della guerra aerea e dell'attuale concetto di bombardamenti chirurgici di precisione. Tale saggio fu oggetto di attento studio, particolarmente da parte dei fautori della nascente specialità dell'aeronautica militare come Billy Mitchell negli Stati Uni-

ti. Le teorie di Douhet trovarono, fra le due guerre, un certo seguito anche nell'Unione Sovietica: alla metà degli anni trenta le forze aeree dell'URSS disponevano di circa 1000 bombardieri bimotori e quadrimotori destinati all'attacco strategico. Le sue convinzioni lo portarono a stringere un forte legame di amicizia con

il costruttore Gianni Caproni che sviluppò e produsse i primi grandi bombardieri al mondo.

Umberto Nobile nacque a Lauro (AV) il 21 gennaio 1885; dopo la laurea in ingegneria conseguita a Napoli, fu assegnato allo stabilimento di Costruzioni Aeronautiche di Roma alla produzione di dirigibili militari dove subito iniziò la progettazione di dirigibili semirigidi e nel 1919 fu nominato direttore dello stabilimento. Nel 1922 fu inviato negli USA per collaborare con la Good Year alla realizzazione del dirigibile militare RS1 e nello stesso anno promosse, con l'ingegnere Gianni Caproni, la costruzione del primo aeroplano metallico in Italia, il Ca73. Nel 1923 realizzò l'N1 con il quale,



Il Gen. Umberto Nobile

ribattezzato Norge, raggiunse nel 1926 insieme a Roald Amundsen il Polo Nord dopo un volo ininterrotto di 5.300 km. Dopo l'impresa fu promosso Generale del Genio, gli fu conferita l'onorificenza dell'ordine militare di Savoia e gli fu conferita la titolarità della cattedra di Costruzioni Aeronautica della Regia Scuola di Ingegneria dell'Università di Napoli, che darà origine all'attuale DIAS – Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale. Nobile era uno scienziato, un tecnico, che per i voli di lunga distanza riteneva adatti solo i dirigibili i quanto gli aerei dell'epoca erano ancora troppo fragili, inaffidabili e di ridotte capacità di carico.

Ad aprile del 1928, Nobile partì con il dirigibile n.4 "Italia" per una nuova spedizione polare, preparata non solo per il sorvolo, ma come vera e propria spedizione scientifica, per cui il dirigibile era attrezzato come una sorta di laboratorio scientifico volante ed erano programmate anche alcune "discese" sulla calotta polare per studi oceanografici. Il viaggio iniziò il 14 aprile 1928 da Milano e la trasvolata ebbe inizio il 23 maggio dal campo base alle Svalbard; ma sulla via del ritorno verso la base



il dirigibile perse quota e impattò il pack. Dopo l'incredibile avventura della "tenda rossa", Umberto Nobile fu prelevato da un aereo svedese, mentre i superstiti dell'equipaggio furono posti in salvo dal rompighiaccio sovietico Krassin il 12 luglio 1928, poco prima dello scioglimento dei ghiacci. Il fallimento della missione, forse dovuto ad una improvvisa lacerazione dell'involucro in tela, danneggiato già prima della partenza a causa delle suole chiodate dei soldati che erano saliti sul dorso del dirigibile per spalare la neve accumulata a causa di una tempesta che aveva investito il campo base alle isole Svalbard, non fu perdonato da Mussolini e Nobile fu relegato in ruoli marginali. Anche Italo Balbo, che organizzerà le traversate aeree dell'Atlantico e che all'epoca era Ministro della Regia Aeronautica, colse l'occasione per ribadire la superiorità del "più pesante dell'aria" e la fine del dirigibile e delle imprese di Nobile, forse anche geloso della notorietà di cui godeva il generale fino alla sfortunata trasvolata dell'"Italia". Nobile lavorò negli Usa e in Russia per la costruzioni di dirigibili; tornò in Italia per un breve periodo nel 1942 ma subito ripartì per la Spagna per rientrare nel 1945. Dopo la seconda guerra mondiale rientrò nell'Aeronautica Militare e pubblicò un libro intitolato "Posso dire la verità", che una trentina di anni dopo, integrato con ulteriori documenti, diventò "La verità in fondo al pozzo". Nobile aveva già raccontato la propria impresa in due libri durante il regime fascista, ma in quegli anni non poteva scrivere di come il regime, e in particolare Balbo, lo avesse osteggiato subito dopo l'incidente. Benedetto Croce, dopo aver letto "Posso dire la verità" scrisse a Nobile per confortarlo, ricordandogli che i fascisti avevano attaccato anche Arturo Toscanini, salvo poi ugualmente van-

tarsi quando dirigeva con grande successo all'estero.

Nobile proseguì fino al 1960 l'insegnamento all'Università di Napoli, quando fu collocato in pensione con la qualifica di professore emerito e con medaglia d'oro del Ministero della Pubblica Istruzione, avendo come allievi il Prof. Luigi Napolitano e il Prof. Luigi Pascale. Umberto Nobile morì a Roma nel 1978.

Francesco De Pinedo, nato a Napoli il 16 febbraio 1890, ufficiale cadetto dell'Accademia Navale di Livorno, nel 1925 volò con un idrovolante Siai S.16 chiamato "Gennariello", che sulla fusoliera portava scritti i versi "jamme 'ncoppa ja", in un lungo raid aereo a tappe che lo portò a Tokyo e a Melbourne per un totale di 55.000 km insieme al suo motorista Ernesto Campanelli. Nel febbraio 1927, De Pinedo partì, con un idrovolante SIAI S.55, per un viaggio per il nord e il sud America. Dopo tale impresa, che gli assicurò molti onori, il grado di Generale di Divisione e un titolo nobiliare, iniziò a subire gli effetti di quello che oggi si chiamerebbe "mobbing" da parte di Italo Balbo che lo bollò pubblicamente come vanitoso alla Camera, venendo poi relegato a ruoli secondari. Nel 1933 De Pinedo tentò di organizzare privatamente un nuovo raid aereo da New York a Baghdad senza scalo



Francesco De Pinedo

con un piccolo aereo terrestre Bellanca. Il percorso di 10.000 Km necessitava di un gran carico di carburante. Il 2 settembre 1933, al decollo dal campo di volo di Floyd Bennett, vicino New York, l'aereo di De Pinedo si schiantò sulla recinzione, forse per l'eccessivo carico di benzina o forse per schivare un gruppo di spettatori fattisi troppo avanti, prendendo fuoco e uccidendo l'aviatore. Due anni più tardi, quando Balbo era stato già allontanato dal governo, gli fu conferita dall'Italia una medaglia d'oro alla memoria.

Ad agosto del 1922 fu Napoli la sede della 6° edizione della prestigiosissima "Coppa Scheneider", la più famosa gara di velocità di aeroplani di quel periodo storico. L'Italia era rappresentata dalla Siai Marchetti e dalla Macchi; l'edizione fu vinta dall'inglese Henry Bicaard su Supermarine Sea Lion II (la stessa casa costruttrice che poi produrrà i famosi Spitfire inglesi che permisero alla RAF di vincere la battaglia aerea d'Inghilterra), seguito dal SIAI Marchetti e dalla Macchi. Due anni dopo fu organizzata a Napoli la "Mostra Aeronautica Partenopea".



Idrovolante Siai Marchetti

L'industria aeronautica campanana tra le due guerre

Con l'avvento del regime fascista crebbe l'attenzione nei confronti dell'aviazione, considerata arma strategica, e conseguentemente dell'industria aeronautica nazionale. Nel 1923 fu disposto un piano di riarmo della Regia Aeronautica, che diventava una forza armata distinta da Esercito e Marina, e nel quale fu data priorità alle industrie aeronautiche nazionali. Enrico Ferrone nel suo libro ricostruisce con grande attenzione le iniziative imprenditoriali di Nicola Romeo in quegli anni in Campania.

Romeo nel 1924 rilevò le OFM (Officine Ferroviarie Meridionali) e le fuse con la IAR (Industrie Aeronautiche Romeo) per dare un assetto separato alle costruzioni ferroviarie e quelle aeronautiche ed ottenne un contratto per realizzare, presso le OFM, 20 caccia biplani Fiat CR1, il primo caccia completamente italiano progettato da Rosatelli, tutti consegnati entro un anno.

Sempre nel 1924 a Castellammare di Stabia



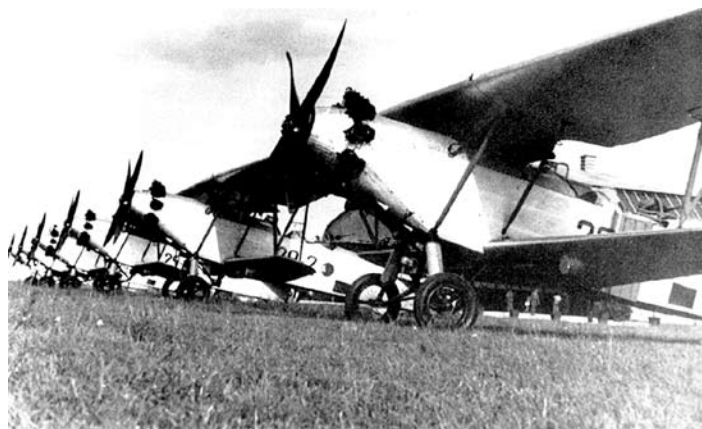
FIAT CR1



si puntò l'attenzione sugli idrovolanti con le "Lavorazioni Industriali Meccaniche Affini" -LIMA, una piccola fabbrica per riparazione e manutenzione di idrovolanti e aeroplani, e la "Società Officine e Cantieri" che acquisì la licenza per la costruzione degli idrovolanti R5bis, R6 e R7.

Romeo acquistò la licenza per costruire il biplano ricognitore Fokker C.V. che si era aggiudicato il bando presso la Regia Aeronautica; il progettista Alessandro Tonini ne ricavò una versione migliorata denominata Ro 1 che, prodotto in quasi 300 unità, costituì l'aereo da ricognizione della Regia Aeronautica, utilizzato anche nelle colonie e in numerosi raid; due di questi aerei furono venduti anche negli USA.

Anche il motore era prodotto da Romeo a Napoli su licenza della Bristol. Romeo iniziò la costruzione, sempre su licenza Fokker, del trimotore da trasporto F VII che fu poi impiegato dall'Ala Littoria per i collegamenti con le colonie dell'Africa orientale. Nel 1933 fu completata anche la costruzione di 82 monoplani Ro5 con motore Fiat A.50.



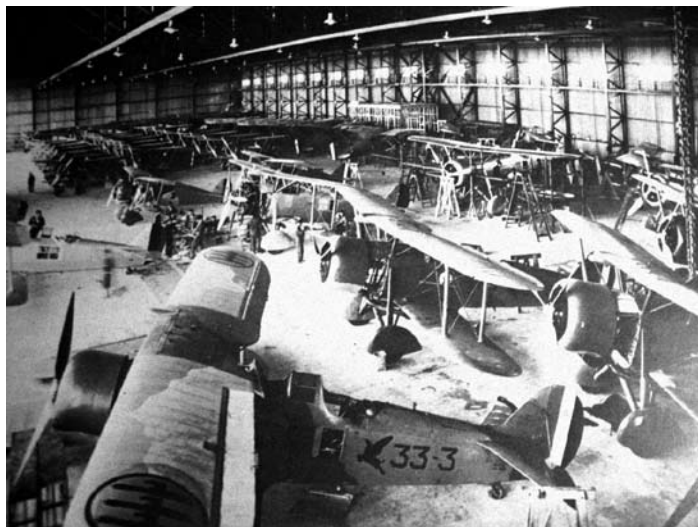
Ro1

Nel 1935 i due terzi del pacchetto azionario di Nicola Romeo passarono alla Breda che assunse la direzione delle Industrie Aeronautiche Romeo. La Breda concentrò la OFM nella IAR cambiando la denominazione sociale in IMAM – Industrie Meccaniche e Aeronautiche Meridionali-. A seguito di tale cessione, Nicola Romeo uscì definitivamente dal settore aeronautico. L'IMAM iniziò le attività nell'ottobre del 1936 con la produzione del Ro 37 al quartiere Vasto, un biplano multiruolo adatto sia all'osservazione che a compiti di caccia e appoggio tattico che sarà utilizzato nella guerra di Spagna e nel secondo conflitto mondiale, ormai inferiore ai velivoli delle alte nazioni in guerra, e sarà esportato in Ungheria, Afghanistan (il corpo di missione di pace italiano in Afghanistan recentemente ha ritrovato abbandonate in un aeroporto militare alcune parti e un motore di questi aerei che sono state riportate in Italia come materiale storico), Ecuador e Uruguay.

Scrive Ferrone che gli ordini per il Ro 37 furono tali che l'IMAM aprì a Capodichino nuovi



IMAM Ro37



Ro37 Bis nello stabilimento a Capodichino

impianti per la costruzione dell'aereo e inoltre, sempre per far fronte alla forte richiesta, l'Ro 37 fu costruito su licenza anche a Castellammare di Stabia dall'AVIS- Avio Industrie Stabiesi, officine della LIMA rilevate e ammodernate dal gruppo Caproni. Evoluzione del Ro.37 fu il Ro 37 bis, equipaggiato con il motore radiale Piaggio P.IX RC.40, che consentì un complessivo miglioramento delle prestazioni. L'aereo adottava un'elica tripala.

Sempre nei capannoni di Capodichino fu realizzato il caccia leggero Ro 41 con motore Piaggio, derivato dal Ro 37, un biplano che servì da aero-scuola, da caccia, per collegamenti e che restò in servizio operativo fino al 1952, considerato il più avanzato addestratore della scuola di volo di Capua nella sua versione biposto.

L'IMAM aveva uno stabilimento anche alla Marinella, in prossimità dell'idroscalo di Napoli, e da questo sito decollò nel 1935 l'Ro 43, versione idro del Ro37, destinato alla caccia marittima per

la campagna d'Africa e come ricognitore marittimo catapultabile dalle navi della Marina.

La produzione aeronautica fu assicurata negli stabilimenti IMAM di Capodichino da un'importante commessa della Breda per 48 bimotori da combattimento Ba.88 realizzati nel 1941 e '42.

Gli impegni in gare, trasvolate e crociere aeree negli anni trenta, famose le trasvolate di Italo Balbo, valsero all'Italia un'immagine di "potenza" aeronautica internazionale che non corrispondeva alla realtà poiché tali grandi esperienze e competenze accumulate non furono pienamente trasfuse nella produzione di serie, a differenza di quanto avvenne invece, per restare in Europa, in Gran Bretagna e in Germania, che già alla fine degli anni trenta avevano introdotto velivoli militari di prestazioni superiori ed avevano capacità produttive ben superiori a quelle italiane.

Una curiosità e divagazione temporale "campana", a dimostrazione che spesso da iniziative di sostegno ad un settore produttivo nascono semi di competenze che germogliano e creano competenze produttive e imprenditoriali che durano nel tempo: alle trasvolate di Italo Balbo prese parte e diede il suo contributo anche il campano Corrado



IMAM Ro37 Bis

Negri, motorista dell'Aeronautica Militare Italiana. Da tale esperienza ne derivò successivamente da parte dei figli la costituzione e fondazione a Capodrise (Caserta) dapprima della "FMN – Fratelli Negri Macchine Diesel Sud srl" che iniziò con la ricerca e sperimentazione di motori diesel (una novità all'epoca) per usi automobilistici e nautici; successivamente da tale azienda è nata anche la CMD – Costruzioni Motori Diesel- che negli ultimi anni ha iniziato a fare ricerca e ha iniziato la produzione di motori diesel di ultima generazione per l'aviazione leggera, come si approfondirà nel capitolo relativo alle aziende della filiera aerospaziale campana.

Ritornando agli anni trenta del secolo scorso, la politica autarchica, assunta a seguito delle sanzioni conseguenti alla conquista dell'Etiopia, creò seri problemi di approvvigionamento di materie prime anche per l'industria aeronautica, anche se molti sforzi furono fatti per sviluppare "autarchicamente" pregiate leghe leggere per le costruzioni aeronautiche.

Comunque, restando nel contesto italiano, nel 1925 Napoli era al quinto posto per industrializzazione; nel 1937 il mezzogiorno aveva il 17% degli occupati nel settore dell'industria e la Campania, con il 28% degli occupati nell'industria, rappresentava la regione maggiormente industrializzata del sud, ma non erano più di dieci le aziende del sud con più di 1.000 addetti. Lombardia, Piemonte e Liguria ospitavano la metà delle industrie aeronautiche italiane e la maggior parte della produzione era concentrata nell'area di Milano. Con l'avvio della produzione aeronautica della IAR di Romeo (al Vasto e a Capodichino), della Lavorazioni Industriali Meccaniche Affini – LIMA- di Castellammare delle OFR, si costituì la struttura portante dell'industria aeronautica campana alla vigilia della seconda guerra mondiale che, con lo scoppio della guerra, iniziò un'attività frenetica per far fronte alle esigenze belliche, arrivando a triplicare il numero degli addetti; ed anche Napoli diventò presto un obiettivo strategico per i bombardamenti che iniziarono a seminare distruzioni e morte anche tra la popolazione civile.