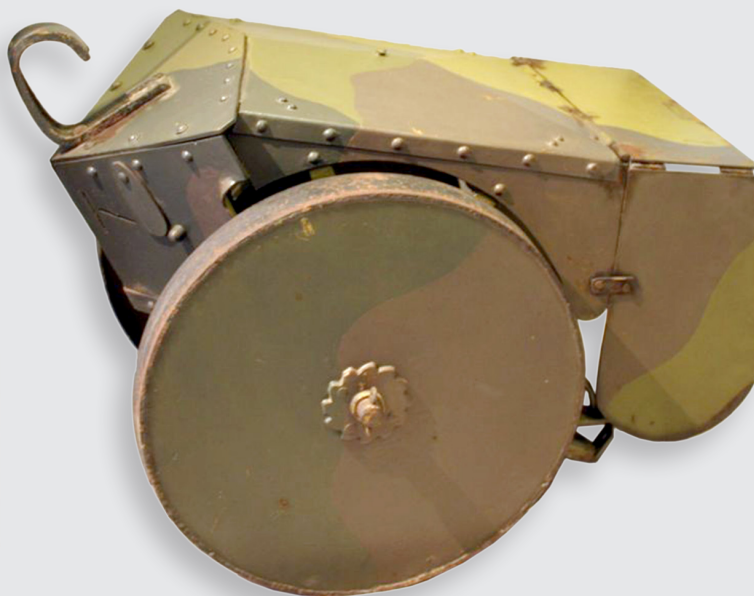


NUOVA **ANTOLOGIA**
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N.2
2021

Fascicolo 8. Ottobre 2021
Storia Militare Contemporanea

a cura di
PIERO CIMBOLLI SPAGNESI



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Donato Tamblé,

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Focchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

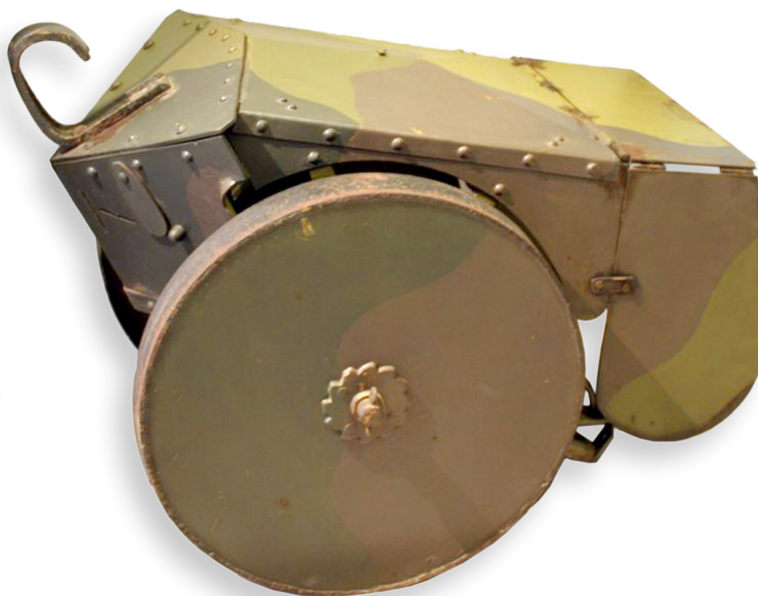
ISBN Fascicolo 8: 978-88-9295-289-8

NUOVA **ANTOLOGIA**
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

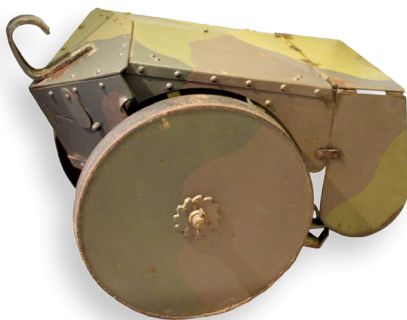
N.2
2021

Fascicolo 8. Ottobre 2021
Storia Militare Contemporanea

a cura di
PIERO CIMBOLLI SPAGNESI



Società Italiana di Storia Militare



Bouclier roulant individuel 1914-18
Paris Musée de l'Armée,
Foto 2006 Med, licensed in Free Documentation GNU 1.2
Used in wikipedia commons

La Regia Marina all'Esposizione Aviatoria di Amsterdam (1919)

di ANDREA RIZZI

On ne peut pas regarder le ciel
sans voir des ailes italiennes
(Roget, 31 agosto 1919)

ABSTRACT. In the chaotic backdrop, immediately after the First World War, this essay aims to put together the participation of the Italian Royal Navy in the First Aviation Exhibition in Amsterdam. There were almost one million visitors at this show, and it was the first global event to display to the great public the future of civil aviation. This took place by means of the comparison between the industries of the winning nations of the Great War and, spreading among the Dutch people, in an exciting and dynamic moment, a comparison among the industries of the winning nations of The Great War. This also meant spreading, among the Dutch people, an aviation knowledge during a rejoicing and dynamic atmosphere. Within this global microcosm, the Italian Royal Navy delegation decided to fly some of their most recent seaplanes, produced by Italian industries, with the aim of promoting a new image of modernity and prestige of the Italian Kingdom, in a secondary international context for the standards of foreign trade. The success obtained by the mission, attained with the particular attention paid to the safety in the flight and, thanks to the first raid with a direct flight, Sesto Calende – Amsterdam, it favoured the entrance of the Italian industry on the Baltic-Scandinavian market, ideal, because of its morphology and territory, for seaplanes.

KEYWORDS: E.L.T.A, AVIATION DISPLAY, HYDRO AVIATION, ROYAL MARINE MISSION, AIR-MINDEDNESS, AVIATION DIPLOMACY, NORTHERN EUROPE FOREIGN TRADE, FIRST POST-WAR PERIOD.

Perché l'E.L.T.A.? Dall'aviazione di guerra all'aviazione di pace

La Prima Esposizione Aviatoria di Amsterdam (Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam o abbr. E.L.T.A.) in poco più di un secolo dal suo svolgimento, ha raccolto scarso interesse da parte della storiografia internazionale. L'unica pubblicazione dettagliata dell'evento è del 2009, redatta

da Robert J M Mulder, ricercatore olandese, specialista di storia dell'aviazione¹. Tuttavia diverse menzioni dell'Esposizione Aviatoria sono contenute nella memorialistica e in alcuni studi successivi, molto spesso biografici, di singoli piloti². Perché dunque concentrarsi su un fatto ritenuto secondario? C'è una ragione valida per considerare l'E.L.T.A. un evento macro storico degno di essere narrato dopo più di un secolo di oblio? Noi ne siamo convinti e ne diremo le ragioni in questo breve saggio.

Il 1° agosto 1919, giorno in cui si tenne l'inaugurazione dell'Esposizione, l'Europa e il mondo erano ancora in piena transizione dalla guerra alla pace, in un periodo caratterizzato dal perdurare di violenze e conflitti, a partire dalle guerre civili in Russia e Irlanda, dai conflitti tra rivoluzionari e controrivoluzionari in Germania, dai contenziosi di frontiera tra Grecia e Turchia, dal conflitto combattuto tra Polonia e Russia, fino al caotico sorgere degli Stati Baltici³.

- 1 Robert J.M. MULDER, *E.L.T.A. The First Aviation Exhibition Amsterdam – 1919*, European Airlines Rob Mulder, Spikkestad, 2009. Il testo risulta introvabile nel circuito bibliotecario italiano. L'autore gestisce un sito nel quale sono contenute numerose informazioni sull'evento a cui si rimanda: *europeanairlines.no* online.
- 2 Nel filone memorialistico menzione dell'Esposizione è contenuta a titolo di esempio in: Umberto MADDALENA, *Lotte e vittorie sul mare e nel cielo*, Mondadori, Milano, 1930; Renato SIMONI, *Un cavaliere del cielo. Umberto Guarnieri*, Off. Grafica la Bodoniana, s.d.; tra le fonti secondarie successive cenni si possono rintracciare in R. GENTILI, 1919-1922. Gli anni perduti dell'aviazione italiana, IBN editore, Roma 2020; Wim KLINKERT, *Defending Neutrality. The Netherlands Prepares for War, 1900-1925*, Brill, Leiden – Boston, 2013; Mauro ANTONELLINI, *Salvat Ubi Lucet. La base idrovolanti di Porto Corsini e i suoi uomini (1915-1918)*, Casanova Editore, Faenza, 2008; Valentina FERRARIN, *Arturo Ferrarin: il Moro: un protagonista dell'aviazione italiana tra la prima e la seconda guerra mondiale*, Egida, Vicenza 1994; Paolo GARIGLIO, Marco PAPA, Massimiliano DE ANTONI, *Francesco Brach Papa intrepido pioniere e mecenate dell'Aviazione Missionaria Italiana*, LoGisma, Vicchio, 2014; Igino MENCARELLI, *Umberto Maddalena*, Ufficio Storico Aeronautica Militare, Roma 1969; Angelo MORIONDO, *Gli albori dell'aviazione a Torino e in Italia (ovvero la storia dell'Aero Club Torino)*, Aero Club Torino, Torino, 2020.
- 3 Bruno CABANES 1919: *Aftermath*, in Jay WINTER (Ed.), *The Cambridge History of the First World War*, Vol. I, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, pp. 172-174; Robert GERWARTH, *War in Peace: Paramilitary violence in Europe after the Great War*, Oxford University Press, Oxford 2013; ID., *La rabbia dei vinti: la guerra dopo la guerra 1917-1923*, Laterza, Roma-Bari, 2017; Daniele ARTICO, Brunello MANTELLI (cur.), *Da Versailles a Monaco. Vent'anni di guerre dimenticate*, Utet, Torino, 2010; Oliver JANZ, *The Long War*, in Jaroslaw SUCHOPLES, Stephanie JAMES (eds.), *Re-visiting World War I. Interpretations and Perspectives of the Great Conflict*, Peter Lang, Frankfurt am Main, 2016, pp. 531-544. Per un generale inquadramento politico del momento storico e sulla creazione del nuovo ordine internazionale: Antonio VARSORI, *Storia internazionale. Dal 1919 ad og-*

A poco più di due mesi dalla firma del Trattato di Versailles⁴, le speranze o, per altri versi, le illusioni di quello che è stato definito il “*Wilsonian moment*” – considerato da tutti l’inizio di una nuova era di pace nelle relazioni internazionali, sulla base delle enunciazioni dei “Quattordici punti” e dei principi di sicurezza collettiva e di autodeterminazione dei popoli⁵ – erano concentrate a Parigi presso le delegazioni incaricate di discutere e ratificare i trattati di pace con le potenze uscite sconfitte dal conflitto⁶.

Il primo dopoguerra europeo vedeva in atto nel settore aeronautico un naturale e necessario processo di smobilitazione degli effettivi, con la riduzione progressiva della struttura organizzata durante il conflitto, costituita da basi, comandi, reparti e stazioni sparsi sul territorio⁷.

gi, Il Mulino, Bologna, 2015, pp. 19-51; Ennio DI NOLFO, *Storia delle relazioni internazionali. Dalla pace di Versailles alla conferenza di Potsdam 1919-1945*, Vol. I, Editori Laterza, Roma-Bari, 2015.

4 Erik GOLDSTEIN, *The First World War Peace Settlements, 1919-1925*, Routledge, New York, 2013; Michael S. NEIBERG, *The Treaty of Versailles. A Concise History*, Oxford University Press, New York, 2017.

5 Erez MANELA, *The Wilsonian Moment: Self-Determination and the International Origins of Anticolonial Nationalism*, Oxford University Press, Oxford, 2007.

6 Sulla conferenza di pace di Parigi si vedano ad esempio: Sorin ARHIRE, Tudor ROSU (eds.), *The Paris Peace Conference (1919-1920) and Its Aftermath: Settlements, Problems and Perceptions*, Cambridge Scholars Publishing, Newcastle upon Tyne, 2020; Antonio SCOTTÀ (cur.), *La Conferenza di pace di Parigi fra ieri e domani (1919-1920)*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2003; Davide BORSANI, Alessandro VAGNINI, *La Regia Marina e le questioni navali alla Conferenza di Parigi*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 2020.

7 Sul tema dell’aeronautica italiana tra guerra e primo dopoguerra e la smobilitazione si rimanda a titolo esemplificativo a: Basilio DI MARTINO, *Il dopoguerra dell’Aviazione. Identità, organizzazione e base industriale*, in AA.VV., *Il 1919. Un’Italia vittoriosa e provata in un’Europa in trasformazione. Problematiche e prospettive. Atti del Congresso di Roma 11-12 novembre 2019*, Ministero della Difesa, Roma, 2020, pp. 39-70; Giancarlo MONTINARO, *Politici e militari nella gestione dell’Aeronautica nell’ultimo anno di guerra. Eugenio Chiesa e il Commissariato Generale per l’Aeronautica*, pp. 121-154 in AA.VV., *Il 1918 la Vittoria e il Sacrificio. Congresso di Studi Storici Internazionale*, Ministero della Difesa, Roma, 2019; Roberto GENTILI, *1919-1922. Gli anni perduti dell’aviazione italiana*, IBN editore, Roma 2020; Gregory, ALEGI, *La storia dell’Aeronautica militare. La nascita*, Aviator, Roma, 2015; Andrea UNGARI, *L’aviazione italiana dal 1919 al 1923. Dalla smobilitazione alla costituzione dell’Arma Aerea*, in Eric LEHMANN (cur.), *La grande guerra aerea. Sguardi incrociati italo-francesi*, Edizioni Rivista Aeronautica, Formia, 2017, pp. 114-162; Andrea UNGARI, *The Italian Air Force from its Origins to 1923*, in Vanda WILCOX (ed.), *Italy in the Era of the Great War*, Brill, Leiden/Boston, 2018, pp. 55-79; Gino GALUPPINI, *La Forza Aerea della*

La transizione da velivoli di guerra a velivoli per il trasporto civile richiedeva uno sforzo non indifferente e non ultimo quello della creazione di una coscienza aviatoria nelle masse, che portasse ad una rivoluzione nei trasporti. Si trattava di un passaggio cruciale che, nella sua parte attuativa, passava per un utilizzo pedagogico dei primi *mass media* nella copertura mediatica delle manifestazioni aviatorie⁸.

L'E.L.T.A. rappresentò esattamente questo: un microcosmo dalle globali implicazioni nel cuore pulsante di un'Europa divisa, in cui, bandite dagli organizzatori le esposizioni di armi, si proiettava piuttosto un'immagine di pace, di progresso e di futuro, mediante la realizzazione di quello che è stato definito da Holman l'*aerial theater*⁹. L'unicità di questo evento, nel drammatico procedere della lunga e sanguinosa transizione alla pace, lo rende a nostro avviso un caso studio ideale, nelle sue diverse prospettive e dimensioni.

Dal punto di vista di storia delle relazioni internazionali lo studio dell'esposizione di Amsterdam consente di analizzare i rapporti, le competizioni, gli attriti e le ambizioni tra alcune delle nazioni uscite vincitrici dalla Grande Guerra, anticipando quei conflitti che sarebbero emersi nei mesi e negli anni seguenti. Inoltre il dibattito diplomatico per il boicottaggio dell'industria aviatoria degli Imperi centrali e il tentativo, poi fallito, di partecipazione degli Stati Uniti, danno alla prima esposizione aviatoria un carattere globale.

Il contesto espositivo dei Paesi Bassi - nazione neutrale¹⁰ che non aveva par-

Regia Marina, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 2010, pp. 140-184. Sui rapporti tra crisi aviatoria e primo fascismo relativamente al primo dopoguerra si veda Eric LEHMANN, *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, Utet, Torino 2010, pp. 5-25.

8 MACCHIONE, cit., pp. 154-155.

9 Brett HOLMAN, «The Militarisation of Aerial Theater: air displays and airmindedness in Britain and Australia between the World Wars», *Contemporary British History*, 33 (4), 2019, pp. 483-506.

10 Sul generale concetto di neutralità nei secoli secondo una visione globale: Leos MÜLLER, *Neutrality in World History*, Routledge, New York, 2019. Sulla neutralità olandese e scandinava e le vicende delle piccole potenze negli anni del primo conflitto mondiale si rimanda a Herman AMERSFOORT, Wim KLINKERT (eds.), *Small Powers in the Age of Total War, 1900-1940*, Brill, Leiden-Boston, 2011; Wim KLINKERT, *Defending Neutrality*. cit.; Patrick SALMON, *Scandinavia and the Great Powers 1890-1940*, Cambridge University Press, Cambridge, 1997, pp. 118-168; Michael JONAS, *Scandinavia and the Great Powers in the First World War*, Bloomsbury Academic, New York, 2019.

tecipato al conflitto e che non era dotata, nel 1919, di una sviluppata industria aviatoria - appare interessante dal punto di vista geopolitico, trovandosi la nazione ospitante al confine con il mondo dei vinti della Grande Guerra e prossima al bacino baltico, porta, a sua volta, del turbolento e bloccato mercato russo - bolscevico.

Dal punto di vista tecnico l'E.L.T.A. favorisce una generale attenzione, da parte delle nazioni partecipanti e dei costruttori invitati, al tema della sicurezza che sarà predominante nello sviluppo di un'aviazione civile veramente di massa, mentre, in ambito commerciale, si iniziano a progettare le future rotte aeree.

Da un punto di vista di storia culturale l'Esposizione consente un'analisi delle due dimensioni secondo le quali si svolgevano le fiere e gli eventi aviatori nel primo dopoguerra:

- a) quella interna, volta alla diffusione tra la popolazione locale di una coscienza aviatoria o *airmindedness*¹¹ mediante un metodo che associava allo spettacolo



11 Su tale concetto solo a titolo esemplificativo si rimanda a: Peter ADEY, «'Ten thousand lads with shining eyes are dreaming and their dreams are wings': affect, airmindedness and the birth of the aerial subject», *Cultural Geographies*, 18 (1), 2010, pp. 63-89; Brett HOLMAN, «Dreaming War. Airmindedness and the Australian Mystery Aeroplane Scare of 1918», *History Australia*, 10 (2), 2013, pp. 180-201; HOLMAN, *The militarisation of aerial theatre*, cit.

dell'aviazione, attività ludiche e ristorative tali da rendere ogni evento piacevole e indimenticabile;

- b) quella esterna, propria delle nazioni partecipanti all'Esposizione, che intendeva promuovere l'industria aviatoria nazionale sui mercati esteri e un prestigio internazionale in contesti lontani, secondo canoni, ancora non definiti, della futura diplomazia aeronautica.

Infine, la narrazione complessiva dell'evento, sin dalla sua genesi, è costituita non solo di macchine volanti, ma anche e soprattutto di uomini, oggetto e motore della storia, per dirla con Marc Bloch, a partire da quel *Herr Fokker*, uno dei più noti e capaci produttori di velivoli degli Imperi Centrali, ma olandese di nascita, passando per il pilota francese Henri Roget e i suoi voli ad altezze siderali, sino al tipografo romano Umberto Guarnieri o agli ancora poco conosciuti Arturo Ferrarin e Umberto Maddalena.

La Prima Esposizione Aviatoria di Amsterdam è anche e soprattutto un evento di storia militare poiché in essa parteciparono ufficiali, sottufficiali e personale inquadrato, ancora nell'agosto 1919, tra gli effettivi degli eserciti delle nazioni vincitrici ed inoltre perché gli stessi velivoli, salvo rarissime eccezioni, rappresentavano modelli da guerra adattati alle esigenze della pace¹².

Questo breve saggio limiterà la trattazione dell'evento a specifici aspetti, concentrandosi principalmente sull'organizzazione e lo svolgimento della sola Missione della Regia Marina, all'interno della più ampia delegazione italiana costituita dai militari del Regio Esercito provenienti dalla Missione Aeronautica di Parigi e dai collaudatori civili inviati dall'Italia, in forma semi indipendente, dalle case costruttrici¹³.

I limiti temporali della trattazione vanno ricompresi in termini generali tra il novembre 1918 ed il 25 settembre 1919, data nella quale il contingente italia-

12 «La Gazzetta dello Sport», *L'aeronautica del dopoguerra all'Esposizione Internazionale di Amsterdam*, 31 agosto 1919. Salvaneschi riportava: «Da questa esposizione ad ogni modo non si potevano attendere grandi novità perché ogni paese ha presentato tipi di guerra adattati ad uso civile, ma l'Esposizione ha dimostrato che tutti i paesi gareggiano per la definitiva conquista del cielo».

13 La scelta di trattare in modo specifico la missione della Regia Marina ad Amsterdam è dovuta alla volontà di evidenziare, differentemente dal caso dell'aviazione terrestre, la preparazione e le vicende di un contingente di militari scelti appositamente per partecipare alla manifestazione di Amsterdam e alla successiva missione a Stoccolma; ciò risulta palese dalla presenza di un fondo archivistico appositamente dedicato a questa manifestazione presso l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina.

no venne sciolto dal Comandante della Missione italiana, l'addetto aeronautico a Bruxelles, Maggiore Ermanno Beltramo. Nella scelta delle fonti si è preferito utilizzare il dettagliato materiale archivistico contenuto nell'Ufficio Storico della Marina Militare, incrociandolo con i fondi depositati presso l'Archivio Storico Diplomatico del Ministero degli Affari Esteri di Roma, confrontandolo con le fonti memorialistiche e secondarie. Non è stato invece possibile accedere ai fondi contenuti negli Archivi detenuti dalle stesse case costruttrici partecipanti all'evento, perché dispersi o attualmente inaccessibili¹⁴.

L'organizzazione della Prima Esposizione Aviatoria internazionale

L'idea di organizzare un'esposizione aviatoria internazionale iniziò a svilupparsi nel novembre 1918 quando tra gli ufficiali della *Luchtvaartafdeeling LVA* (Aeronautica Militare Olandese) cominciò a manifestarsi una crescente attenzione al futuro dell'aviazione, a seguito dell'acquisto di alcuni velivoli tedeschi e francesi¹⁵. In quei giorni il tenente Albert Plesman con il supporto dell'amico tenente Hofstee cominciò a pianificare l'organizzazione di una esposizione in Olanda. Risultava innanzitutto fondamentale raccogliere un adeguato fondo finanziario a sostegno dell'idea e coinvolgere, quanto più possibile, le più rilevanti cariche militari e politiche olandesi a sostegno dell'evento. Il lavoro dei due ufficiali fu serrato e, sostenuti dal Comandante dell'Aviazione Militare olandese Maggiore Hendrik Walaardt Sacré, vennero coinvolte personalità del mondo bancario, industriali e armatori e infine il Ministero della Guerra. Come è riportato da Rob J. M. Mulder, Plesman durante questi incontri redasse uno schematico riassunto dei vantaggi che l'organizzazione di una Esposizione Aviatoria internazionale avrebbe potuto garantire¹⁶:

14 La ricerca di documentazione utile è stata condotta presso la Fondazione Leonardo di Roma per le ditte Aermacchi e S.I.A.I. Marchetti e presso l'Archivio Caproni di Trento per la ditta Caproni. In entrambi i casi sono risultati inaccessibili gli archivi dell'epoca. La carenza di materiale d'interesse storico presente negli archivi industriali non garantisce una esaustiva ricostruzione di quel periodo, soprattutto per quello che concerne la parte progettuale e gli indirizzi commerciali. Confidiamo che maturi in tal senso una maggiore sensibilità verso una celere valorizzazione e messa a disposizione degli studiosi di tale tipologia di fonte.

15 MULDER, cit., p. 23.

16 MULDER, cit., p. 23.

- 1) Avrebbe potuto informare gli olandesi sulla situazione dell'aviazione all'estero.
- 2) Avrebbe potuto introdurre gli industriali olandesi presso un largo numero di industrie secondarie gravitanti attorno all'industria aviatoria.
- 3) Avrebbe potuto assicurare sub-contratti con costruttori stranieri per la fabbricazione di parti degli aerei.
- 4) Avrebbe potuto essere un mercato per le nascenti linee aeree.
- 5) Avrebbe potuto mostrare alle autorità il lato pratico ed il potenziale del traffico aereo.

In questa prima fase vennero promossi diversi incontri informativi con varie personalità locali, coinvolgendo e informando le direzioni di molte aziende olandesi sull'iniziativa che si stava promuovendo. Dopo il rifiuto della città di Den Haag (L'Aja) di accogliere sul proprio territorio la futura Esposizione, Plesman si rivolse alla municipalità di Amsterdam, ottenendo il parere favorevole all'utilizzo di diversi spazi urbani dell'area nord della città che vennero destinati a divenire il cuore dell'evento, con la speranza che essi potessero in futuro divenire gli spazi destinati alla costruzione di un aeroporto. Procedeva contemporaneamente la raccolta dei fondi tra autorità politiche, militari e industriali che, sebbene interessati all'iniziativa, nutrivano naturali resistenze a sovvenzionare il progetto. L'opera di convincimento di Plesman fu intensa e portò alla raccolta di 100.000 Hfl (circa € 550.000) che garantirono la preventiva base finanziaria per rendere possibile questa manifestazione aviatoria. Nel frattempo venne fondata nel marzo 1919 un'Associazione per la Promozione della Prima Esposizione Aviatoria Amsterdam e costituito al suo interno un direttivo di personalità locali, scegliendo come presidente il generale C. J. Snijders, ex comandante dell'Esercito e della Marina olandese¹⁷. Venne infine deciso di assegnare ai signor Ir Dirk Roosenburg e alla sua compagnia T.A.B.R.O.S. la progettazione degli spazi dell'esposizione. Questi vennero, in via definitiva, situati sul lato nord del Ij, il canale che correva tra il centro della capitale olandese e la sua zona nord, avendo ottenuto una concessione gratuita dalla municipalità di Amsterdam, con scadenza il 1° gennaio 1920. Sebbene il tempo a disposizione fosse oggettivamente poco, la struttura organizzativa di Plesman fu estremamente efficace, sollecitando da un lato un cele- re inizio dei lavori e dall'altro coinvolgendo la rete degli addetti militari olandesi all'estero tramite la Direzione degli Affari Finanziari del Ministero degli Affari Esteri. Lo scopo di tale iniziativa era quello di promuovere la presenza di indu-

17 MULDER, cit., p. 24;



striali stranieri di Gran Bretagna, Francia, Italia e Stati Uniti, ovvero i Paesi che avevano raggiunto i maggiori progressi in campo aviatorio, invitandoli a presenziare all'Esposizione¹⁸. A conferma di queste prime mosse diplomatiche, negli archivi italiani rimane traccia della nota verbale del 28 aprile 1919, inviata dalla Legazione dei Paesi Bassi a Roma, che informava il Ministero degli Affari Esteri italiano della prossima Esposizione aeronautica, sottolineando come essa non si sarebbe occupata di aviazione militare «mais seulement de celle qui tende à favoriser en temps de paix des buts commerciaux etc.»¹⁹.

¹⁸ MULDER, cit., p. 27.

¹⁹ Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri, Roma (d'ora in avanti ASMAE), Direzione Generale Affari Commerciali 1919-1923, Olanda, f. *Esposizione d'Aeronautica Amsterdam*, Legazione dei Paesi Bassi a Mae, 28 aprile 1919.

E' importante rilevare come il Comitato Direttivo dell'Associazione si fosse mosso con molta cautela verso il coinvolgimento delle industrie degli Imperi centrali in questa esposizione aviatoria. Ottenuto il consenso da parte dei governi di Gran Bretagna e Francia e coinvolto il governo italiano ed anche l'Aero Club d'Italia, il Comitato indagò tramite dell'addetto commerciale inglese a L'Aja le reazioni circa una partecipazione tedesca. L'assenza di commenti ufficiali da parte del governo inglese sulla questione, ma la percezione che un coinvolgimento dell'industria tedesca avrebbe comportato il boicottaggio dell'evento da parte delle nazioni vincitrici invitate, favorì la decisione del Comitato di rifiutare le richieste di partecipazione pervenute da parte dell'Associazione dell'Industria Aviatoria tedesca²⁰. Anche a livello italiano vi fu un breve dibattito sulla partecipazione dell'industria tedesca all'evento. Sulla delicata questione giunse a Roma il 18 maggio 1919 un telegramma inviato dalla Regia Legazione d'Italia nei Paesi Bassi che informava come l'Incaricato d'Affari francese riportasse che il proprio governo e gli industriali francesi fossero dell'avviso che si dovesse esigere l'esclusione dell'industria tedesca dalla manifestazione aviatoria. La Legazione italiana, nel chiedere istruzioni al Ministero a Roma, formulava la proposta di lasciare «ad altri» l'incombenza di tale rifiuto e questo nell'interesse dell'industria italiana, anche se si riteneva che sarebbe stato ben difficile non associarsi ad un passo ufficiale della Francia presso il Comitato organizzatore²¹. Sonnino, dopo aver richiesto ragguagli sull'evento del quale non era stato pienamente informato²², diede istruzioni telegrafiche molto chiare sulla posizione italiana e sulle limitazioni che l'industria tedesca avrebbe avuto a seguito dell'applicazione delle condizioni di pace che si stavano discutendo²³:

Non si comprende come Germania parteciperebbe esposizione aeronautica dato che per condizioni di pace proposte dovrebbe consegnare tutto il materiale aeronautico e per sei mesi non potrebbe costruire. In ogni modo, ove suoi colleghi Inghilterra Stati Uniti abbiano istruzioni associarsi passo francese per ottenere esclusione tedeschi anche V.S. potrà associarsi.

20 MULDER, cit., p. 27.

21 ASMAE, Direzione Generale Affari Commerciali 1919-1923, Olanda, f. *Esposizione d'Aeronautica Amsterdam*, Legazione dei Paesi Bassi a Mae, 18 maggio 1919.

22 ASMAE, Direzione Generale Affari Commerciali 1919-1923, Olanda, f. *Esposizione d'Aeronautica Amsterdam*, Sonnino a R. Legazione d'Italia nei Paesi Bassi, 25 maggio 1919.

23 ASMAE, Direzione Generale Affari Commerciali 1919-1923, Olanda, f. *Esposizione d'Aeronautica Amsterdam*, Sonnino a R. Legazione d'Italia nei Paesi Bassi, 8 giugno 1919.

Differente fu invece la questione della mancata partecipazione dell'industria americana. Da quanto viene riportato da Mulder, gli ingenti costi di trasporto del materiale da esporre che avrebbero dovuto sopportare le industrie nord americane apparivano insostenibili per il governo americano, il quale il 12 luglio 1919 informò il Comitato che non ci sarebbe stata alcuna partecipazione degli Stati Uniti all'evento, sia per la mancanza di assenso da parte del Congresso, richiesta dalla legge locale, sia e soprattutto per la mancanza di fondi disponibili²⁴, nel mentre proseguivano le trattative diplomatiche e gli inviti alle industrie straniere.

Gli organizzatori, non appena raccolti i fondi necessari, procedettero risolutamente nell'adattamento dell'area prescelta, che dovette essere rialzata con un enorme quantitativo di sabbia, e iniziarono a strutturare i diversi padiglioni costituiti da enormi hangars. Non fu tralasciato alcun aspetto: vennero costruiti un parcheggio per le auto, diversi piccoli ristoranti e birrerie, un ufficio per i trasporti pubblici e i pernottamenti, una banca, un giornalaio, un ufficio telefonico e meteorologico, il luna park "Oud Amsterdam" ed un ufficio postale²⁵. Furono attivati diversi sistemi di trasporto e collegamenti con l'area dell'Esposizione. Venne prevista inoltre la creazione di una strada, una apposita fermata per i battelli della città ed infine si resero disponibili dodici idrovolanti per il trasporto con voli *charters* dalle città limitrofe, a prezzi abbastanza contenuti. La Prima Esposizione Aviatoria di Amsterdam era costata all'organizzazione la somma di Hfl 419.332 pari a circa € 2.314.000 ma che, alla fine dell'evento, con gli incassi del pubblico pagante, fu ampiamente coperta trasformando l'E.L.T.A. in un successo finanziario oltre che logistico e aviatorio. L'organizzazione era riuscita in maniera magistrale a raccogliere i fondi necessari, interessando le più alte cariche industriale e politiche nel Paese, e infine ad organizzare e costruire un ampio contesto urbano dove svolgere l'evento, non trascurando di propagandarlo e diffonderlo presso gli Stati Esteri. La colorita descrizione di Salvaneschi rende pieno merito alla capacità degli organizzatori di realizzare un luogo estremamente accogliente, con un clima festoso e per molti versi surreale per quel momento storico, nel quale i campi di volo e le acrobazie dei piloti erano la sublimazione²⁶:

24 MULDER, cit., p. 28.

25 MULDER, cit., p. 28.

26 «La Gazzetta dello Sport», *L'aeronautica del dopoguerra all'Esposizione Internazionale di Amsterdam*, 31 agosto 1919.

Una grande fiera. Per avere un'idea basti dire che ci sono una ventina di caffè, sei ristoranti, una trentina di birrerie, una quarantina di piccole cassette olandesi con le finestrelle lucenti e le tendine di Batik, una banca (l'Olanda è un paese ricco), poste, telegrafo, telegrafia senza fili, stazione meteorologica, una quindicina di orchestre sparse in tutti gli angoli sull'orlo del campo, tre mazzi di fiori giganteschi che testimoniano la fama della vicina Haarlem, nota per i suoi giacinti e pei tulipani, e finalmente tutto un vastissimo Luna-park per la gioia dei buoni olandesi che vanno pazzi pel burro e per le montagne russe. Nel mezzo di tutta questa baraonda di palais de danse e di giostre, di musiche e di ristoranti dove i Sangern e le ballerine piroettano canzonette e fox trott tra i tavoli infiorati, sorge l'esposizione. Ed è riuscitissima.

In generale, comunque, i vari padiglioni dell'E.L.T.A. seguirono una logica precisa che si prefiggeva di mostrare tutti gli aspetti dell'aviazione civile dividendoli in 17 principali gruppi di interesse che qui riportiamo²⁷:

- I. Gruppo Storico
- II. Aerei terrestri
- III. Idroplani
- IV. Motori
- V. Auto e motociclette
- VI. Costruzioni di velivoli, parti e attrezzi
- VII. Fotografie, mappe e lezioni
- VIII. Telegrafo e telefono
- IX. Navigazione e illuminazione
- X. Strumentazione
- XI. Meteorologia
- XII. Test dei velivoli
- XIII. Dipartimento medico
- XIV. Abbigliamento, equipaggiamento e riscaldamento
- XV. Gruppo Scienza
- XVI. Marina
- XVII. Esercito

27 MULDER, cit., p. 31

Dal lato delle delegazioni, concluso il dibattito tra gli alleati vincitori della Grande Guerra sull'opportunità di far partecipare, poi negata, gli Imperi centrali, le nazioni che decisero di inviare i propri uomini e velivoli all'Esposizione furono: i Paesi Bassi, la Gran Bretagna, la Francia, il Regno d'Italia e infine il Portogallo, sebbene la partecipazione dei lusitani fosse più che altro simbolica, avendo portato in volo due Breguet 14A.2 francesi²⁸.

In Italia, nel frattempo, il Ministero degli Affari Esteri aveva promosso l'evento di Amsterdam presso il Sottosegretario di Stato per le Armi, le Munizioni e l'Aeronautica generale de Siebert che, il 20 maggio 1919, comunicava di aver diramato un invito ufficiale alle principali aziende italiane nel campo aviatorio e precisamente presso: la Società Caproni di Taliedo, la Ansaldo di Genova, le Industrie Aviatriche Meridionali di Napoli, la ditta Tosi di Legnano, la ditta Nieuport Macchi di Varese, la S.I.A.I. di Sesto Calende, la Fiat di Torino ed infine la



*Greve di Robilant.
Teckning av Starkenberg.*

²⁸ MULDER, cit., pp. 44-62.

Isotta Fraschini di Milano²⁹. Tra le ditte coinvolte, quasi tutte dettero il loro assenso alla partecipazione attiva all'Esposizione chiedendo però garanzie e facilitazioni di viaggio che il governo italiano non era in grado di accordare se non in termini di invio di militari a supporto ed eventualmente di trasporto³⁰. Risultò determinante in questa fase il contatto tra i canali diplomatici olandesi e l'Aero Club d'Italia presieduto dall'on. Carlo Montù che si spese in ogni possibile sollecito presso gli Affari Esteri e i massimi vertici militari italiani.

Genesis della partecipazione italiana e il coinvolgimento della Regia Marina

Il primo impulso per una partecipazione italiana all'Esposizione Aviatoria Internazionale di Amsterdam è rintracciabile nell'azione svolta dai canali diplomatici olandesi. Analizzati i contatti ufficiali tra le strutture dei rispettivi Ministeri degli Affari Esteri, fu promossa un'azione di contatto dal Ministro Plenipotenziario dei Paesi Bassi a Roma barone Wilhelm B.R. van Welderen Rengers e dal Console dei Paesi Bassi a Genova, presso Carlo Montù³¹, allora presidente dell'Aero Club d'Italia³², che lo incaricava di invitare le maggiori industrie italiane del settore aeronautico, affinché partecipassero all'evento che si sarebbe tenuto tra il 1° agosto e il 15 settembre 1919 ad Amsterdam. A seguito di tale invito, Montù si rivolse al Ministero degli Esteri per sollecitare una par-

29 ASMAE, Direzione Generale Affari Commerciali 1919-1923, Olanda, f. *Esposizione d'Aeronautica Amsterdam*, Generale de Siebert a Mae, 20 maggio 1919.

30 ASMAE, Direzione Generale Affari Commerciali 1919-1923, Olanda, f. *Esposizione d'Aeronautica Amsterdam*, Generale de Siebert a Mae, 8 giugno 1919.

31 Carlo Montù (Torino, 10 gennaio 1869 – Bellagio, 20 ottobre 1949), deputato nella XXIII legislatura nel Partito Liberale, fu figura centrale nella storia del pionierismo aviatorio e dello sport in Italia. Laureato in ingegneria, si fece promotore della prima esibizione aeronautica da parte di Léon Delagrè e costituì, nel luglio 1908, la Società Aviazione Torino. Dopo la partecipazione al conflitto Italo – Turco inquadrato nel corpo osservatori aerei e lanciagranate, per le cui imprese venne insignito di una medaglia d'argento al valor militare, fu Presidente dell'Aero Club d'Italia tra il 1913 ed il 1918 oltre a ricoprire cariche in ambito sportivo nel CONI, di cui fu Presidente, nel CIO, nella FIGC, nella Federazione Italiana Scherma e Canottaggio. Durante la Grande Guerra fu arruolato in artiglieria con il grado di tenente colonnello e meritandosi due ulteriori medaglie d'argento e di bronzo sul campo. I dati biografici sono desunti da MORIONDO, cit., p. 26.

32 Sullo sviluppo della industria aviatoria in Piemonte e sulla storia dell'Aero Club Torino e la sua importanza nello sviluppo dell'aviazione in Italia si veda il dettagliato e fondamentale studio di MORIONDO, cit., testo bilingue giunto alla sesta edizione.

tecipazione dal carattere ufficiale, chiedendo venisse coinvolto il Ministero della Guerra e la Direzione Generale dell'Aeronautica militare del Regio Esercito e della Regia Marina.

La partecipazione italiana veniva ritenuta necessaria sia per le buone relazioni intercorrenti tra l'Aereo Club d'Italia e quello olandese, sia per presentare a livello internazionale i progressi dell'industria aeronautica nei mesi di passaggio dalla guerra alla pace, mediante una mostra statica³³. Montù nell'accettare l'invito del Generale C.J. Snijders, presidente dell'Esposizione di Amsterdam, proponeva però anche l'utilizzo di aviatori italiani di stanza in Francia, per valorizzare con speciali esibizioni gli apparecchi di concezione e fabbricazione italiana che sarebbero stati esposti alla mostra.

L'invito ad un coinvolgimento ufficiale italiano si rendeva utile anche per tutelare le ragioni delle industrie italiane, in quanto esse subordinavano la loro partecipazione alle facilitazioni finanziarie e garanzie che solo una missione del governo poteva dare³⁴.

Nella lettera inviata in pari data da Montù al Ministero della Marina venivano aggiunti ulteriori elementi che risulta utile analizzare. Il Presidente dell'Aero Club d'Italia, rispetto alla missiva inviata agli Esteri, aggiungeva che, nonostante la mostra espositiva avesse carattere civile, veniva ritenuta utile una partecipazione della Regia Marina per presentare «con grafici, fotografie, ed eventuali pubblicazioni, tutto quello che rappresentava il lavoro fatto negli scorsi mesi per la volgarizzazione della Aeronautica ad uso dei servizi di trasporto»³⁵. Questi concetti erano in linea del resto con la volontà di promuovere la diffusione del mezzo aeronautico nella società europea, rendendolo popolare nell'immaginario collettivo come mezzo di trasporto e non solo quale strumento di guerra o sport per

33 Archivio Ufficio Storico Stato Maggiore Marina, Roma (d'ora in avanti, AUSSMM), Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Carlo Montù a Mae, 19 giugno 1919. Montù menzionava di essere stato nominato membro, a titolo completamente «onorario e cortese», del Comitato organizzatore chiedendo come condizione di partecipazione che vi fosse un adeguato numero di delegati italiani nella Giuria dell'Esposizione.

34 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Carlo Montù a Mae, 19 giugno 1919.

35 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Carlo Montù a Ministero Marina, Ufficio di Aeronautica, 19 giugno 1919. In data 26 luglio 1919 l'Ispettorato aeronautico della R. Marina comunicava a Montù l'invio di fotografie ad Amsterdam che attestava l'impegno della Regia Marina per la «volgarizzazione dell'Aeronautica civile», Orsini a Montù, 26 luglio 1919.

pochi eletti. Il Comitato organizzatore inoltre pregava Montù di sollecitare la partecipazione di aviatori di marina italiani, al fine di portarne alcuni ad Amsterdam per compiere dei voli dimostrativi su apparecchi di progettazione e costruzione italiana³⁶.

La Regia Marina, tramite il Ministro della Marina Giovanni Sechi, prima di pronunciarsi su una diretta partecipazione all'Esposizione, richiese a Montù chiarimenti sulla presenza di una base a spiaggia adatta all'idroaviazione³⁷ che il Presidente dell'Aero Club d'Italia confermò esserci, allegando una mappa dell'Esposizione e della città di Amsterdam nella quale erano stati previsti spazi appositi per gli attracchi di idrovolanti³⁸.

Se, dunque, permanevano dei dubbi a poco meno di un mese dall'inizio dell'Esposizione, questi vennero definitivamente sciolti tra il 7 e l'8 luglio 1919. In quei giorni venne definito il numero di idrovolanti che avrebbero partecipato all'evento e si chiarirono i mezzi di trasporto del materiale della Regia Marina sino in Olanda.

Con le comunicazioni intercorse tra il Contrammiraglio Ispettore Valli e il Consolato olandese a Genova l'8 luglio 1919 veniva ufficialmente comunicata la partecipazione italiana con un contingente di idrovolanti, e si richiedevano indicazioni sul nome dei piroscafi percorrenti la tratta tra Genova e i Paesi Bassi, le date di partenza e infine gli spazi di carico, trattandosi di velivoli piuttosto ingombranti:

Rispondendo ad un cortese invito del Comitato di Organizzazione dell'Esposizione Aeronautica che si terrà ad Amsterdam nel futuro agosto, pervenuto a questo Ispettorato per tramite dell'"Aero Club d'Italia", si è venuti alla determinazione di inviare alla suddetta Esposizione una Sezione d'Idrovolanti equipaggiata con personale della R^A Marina mentre si ritiene che il R^o Esercito invii un piccolo contingente di aviazione terrestre³⁹

36 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Carlo Montù a Ministero Marina, Ufficio di Aeronautica, 19 giugno 1919.

37 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Ministero Marina a Montù, 1° luglio 1919, telegramma n. 62630

38 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Carlo Montù a Ministero Marina, 1° luglio 1919.

39 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Ufficio del Capo di Stato Maggiore



Appariva inoltre chiaro nella nota del Contrammiraglio Ispettore Valli, che la Regia Marina aveva deciso in autonomia la propria partecipazione all'evento e che quindi non vi era stata un'unica linea d'azione italiana concordata preventivamente con la Direzione Aeronautica del Regio Esercito. Del resto la Regia Marina poteva garantirsi una propria visione indipendente, disponendo nell'area nord europea dell'addetto navale Manfredi Gravina di Ramacca, il quale proprio in quei giorni e già in occasione della missione di ufficiali svedesi in Italia, si era fatto promotore di un rapporto che caldeggiava l'invio di un idrovolante in Scandinavia, «con speranza di successo», ponendosi in competizione con le altre potenze internazionali⁴⁰.

Si può ipotizzare che la mancanza di una condivisa e unitaria organizzazione della delegazione italiana all'Esposizione Aviatoria di Amsterdam sia stata do-

Marina, Ispettorato dei Sommergibili e dell'Aviazione, Contrammiraglio Ispettore Valli a Consolato d'Olanda di Genova, 8 luglio 1919.

40 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Stoccolma*, Addetto navale a Stoccolma Gravina di Ramacca a Capo di Stato Maggiore Marina, 11 giugno 1919.

vuta alla ristrettezza dei tempi di preparazione della spedizione e, da parte della Regia Marina, della consapevolezza che gli aerei terrestri si sarebbero potuti in parte trasferire direttamente in volo da Parigi, dove era già operante la missione aeronautica italiana.

I primi contatti tra le Direzioni aeronautiche della Marina e dell'Esercito erano effettivamente avvenuti solo il giorno 7 luglio 1919, data nella quale il Contrammiraglio Ispettore Valli aveva scritto al Sottosegretariato di Stato per la Liquidazione dei Servizi per le Armi e Munizioni e per l'Aeronautica, Direzione Generale d'Aeronautica, comunicando che la Regia Marina avrebbe inviato 4 o 6 idrovolanti ad Amsterdam. Tale contingente era stato inizialmente destinato per una missione, poi sospesa, in Cina e si comunicava che sarebbe stato posto sotto il comando di un ufficiale di Marina. Valli auspicava inoltre - «nel caso che code-sto Sottosegretariato intenda partecipare alla Mostra inviando apparecchi terrestri» - che vi fosse lo scambio dei rispettivi progetti di missione per dare unicità all'intervento italiano in termini di vedute, dislocazione e trasporti⁴¹.

I preparativi per la spedizione divennero febbrili, tenuto conto che per il trasporto erano stati individuati due soli piroscafi olandesi, il *Venus* e lo *Zeus*, con partenza prevista il primo, dalla seconda quindicina di luglio e il secondo entro la fine di quel mese, quindi con poco più di due settimane a disposizione per la selezione e l'imballaggio del materiale da esporre. Il Consolato Generale dei Paesi Bassi di Genova, nel comunicare i nomi e le date di partenza dei due piroscafi, sottolineava come fosse necessario che la partenza avvenisse entro il mese di luglio, per riuscire a trasportare in tempo il materiale all'Esposizione, in quanto la durata media del viaggio era di quattro settimane, dovendo effettuare i piroscafi diverse fermate intermedie⁴². Veniva inoltre comunicato dalla Compagnia Reale Olandese di navigazione a vapore che i piroscafi utilizzati erano di modesto tonnellaggio e che pertanto veniva richiesto un imballaggio adatto al trasporto in coperta⁴³.

41 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Ufficio del Capo di Stato Maggiore Marina, Ispettorato dei Sommergibili e dell'Aviazione, Contrammiraglio Ispettore Valli a Sottosegretariato di Stato per la Liquidazione dei Servizi per le Armi e Munizioni e per l'Aeronautica, Direzione Generale d'Aeronautica, 7 luglio 1919.

42 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Consolato Generale dei Paesi Bassi a Ufficio Capo di Stato Maggiore Marina, Ispettorato Aeronautica, 10 luglio 1919.

43 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Compagnia Reale Olandese di naviga-

L'Ispettorato aeronautico della Regia Marina, senza indugiare nell'attesa di risposte dal Sottosegretariato sull'unicità della missione italiana, non riscontrate nella ricerca d'archivio, si mosse contattando le Sezioni tecniche di aviazione militare di Milano e Genova, al fine di rendere disponibili per l'immediata spedizione ad Amsterdam i velivoli destinati inizialmente in Cina⁴⁴. La Sezione tecnica di aviazione di Genova veniva inoltre incaricata di prendere contatti urgenti sia con l'Agenzia Marittima Olandese, per concordare che la spedizione avvenisse con ogni cura e sollecitudine, sia con il Consolato Generale dei Paesi Bassi del capoluogo ligure, al fine di definirne nei dettagli il trasporto via mare.

Venne infine deciso che tutto il materiale inviato da Milano venisse imbarcato sul piroscafo *Zeus*, in partenza per fine luglio 1919 da Genova per Amsterdam e che, oltre ai velivoli della Regia Marina, fosse aggregato materiale espositivo del Regio Esercito⁴⁵ ed eventualmente trasporti di ditte private.

Per la parte espositiva infatti non fu secondario l'intervento di cinque tra società ed enti privati che inviarono propri materiali imbarcati sul piroscafo *Zeus*⁴⁶:

- a) La Società Caproni con modelli, quadri e fotografie;
- b) La Società Isotta Fraschini con un motore d'ultimo tipo;
- c) La Società Chiribiri con un proprio motore
- d) Il Cav. Ratti Giuseppe con un proprio velivolo Livelgraph
- e) L'Aero Club d'Italia con quadri, fotografie, documenti

In prossimità della partenza da Genova giunse un'ulteriore richiesta di partecipazione privata all'Esposizione da parte della Società Idrovolanti Alta Italia (S.I.A.I.) di Milano. La S.I.A.I. intendeva inviare due idrovolanti in volo dall'Italia all'Olanda chiedendo all'Ispettorato aeronautico il supporto necessario e comunicando che si sarebbero utilizzati gli specchi d'acqua in Francia per eventuali

zione a vapore a Ufficio Capo di Stato Maggiore Marina, Ispettorato Aeronautica, 11 luglio 1919

44 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Corrispondenza varia tra il Ministro della Marina Sechi e il Contrammiraglio Orsini con la Sezione tecnica dell'Aviazione militare di Milano e Genova datata tra il 15 ed il 21 luglio 1919.

45 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, «Materiale per l'esposizione di Amsterdam Regio Esercito», s.d.; il materiale inviato si divideva in 5 sezioni: artiglieria, radiotelegrafico ed elettrico, fotografico, aviazione, dirigibili.

46 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, «Promemoria per il signor Tenente Preve», s.d.;

ammaraggi di fortuna⁴⁷. Uno dei due velivoli S.I.A.I. sarebbe stato l'unico idrovolante non inviato per terra e avrebbe contribuito a realizzare una delle prime pionieristiche imprese di volo sulla rotta verso il Nord Europa.

Quando ormai tutta la spedizione sembrava essere pronta per la partenza per mare, iniziarono ad arrivare comunicazioni discordanti da parte dei due ufficiali preposti alla spedizione del materiale aviatorio a Milano e Genova. Il 23 luglio il capitano Calzavara comunicava che sarebbe stato preferibile spedire due Macchi M.7 anziché i prescelti Macchi M.5 non esistendo pronte parti di ricambio⁴⁸. Qualche giorno dopo il capitano Leveratto da Varese comunicava, in maniera inspiegabile, per telegramma e solo dopo sollecito ricevuto dal Ministro della Marina Giovanni Sechi, lo stato delle spedizioni⁴⁹: gli «Idro M7 et M8 et relative parti staccate per Amsterdam partiranno Varese solamente fine mese stop Impossibile spedizione con piroscapo Zeus stop»⁵⁰. Il telegramma vergato a matita da Valli con un eloquente «Lo sapevo!» produsse un effettivo terremoto nel Ministero che vedeva chiaramente stravolgersi tutto il lavoro di pianificazione sino ad allora svolto, con il rischio che la missione venisse annullata.

Nei febbrili giorni che mancavano alla partenza del piroscapo *Zeus* il Ministro Sechi cercò di trovare una soluzione al fine di garantire la partecipazione italiana all'evento. Inizialmente richiese al capitano Leveratto di interessarsi per ritardare la partenza del piroscapo ed eventualmente comunicare la data di partenza del successivo carico⁵¹. In data 30 luglio 1919 di Robilant comunicava da Genova, dove evidentemente si era recato per verificare lo stato delle cose, che il piroscapo *Zeus* sarebbe rimasto a Livorno sino al lunedì successivo e che pertanto il materiale sarebbe potuto affluire per ferrovia da Milano entro il sabato antecedente la partenza⁵². Sechi si rivolse alla Capitaneria di Porto di Livorno per chiede-

47 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Ufficio Capo di Stato Maggiore della Marina a Direzione Generale Aeronautica, 29 luglio 1919. La nota sulla partecipazione della S.I.A.I. è apposta a penna da parte di Valli in appendice alla comunicazione.

48 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Calzavara a Valli, 23 luglio 1919

49 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Sechi a Leveratto, 23 luglio 1919

50 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Leveratto a Sechi, 25 luglio 1919

51 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Sechi a Leveratto, 26 luglio 1919. La risposta di Leveratto fu disarmante in quanto il piroscapo *Castor* non sarebbe partito prima della metà di agosto giungendo ad Amsterdam non prima di metà settembre ad Esposizione conclusa, Leveratto a Sechi, 31 luglio 1919.

52 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Nicolis di Robilant a Sechi, 30 luglio

re di ritardare di due giorni la partenza dell'imbarcazione per consentire il carico del materiale aeronautico⁵³ e contestualmente al capitano Calzavara a Milano per sollecitare ulteriormente la partenza dei materiali per Livorno con il mezzo più celere⁵⁴.

Il lodevole impegno del Ministro Sechi non produsse i risultati sperati: la comunicazione della Capitaneria di Porto di Livorno informava che la partenza dello *Zeus* sarebbe stata prorogata di due giorni, ma allo stesso tempo l'agente locale dichiarava che gli erano necessari gli esatti dettagli del materiale da imbarcare, essendo già stati prenotati diversi carichi negli scali di linea, negando così, di fatto, la spedizione della Regia Marina⁵⁵. Di fronte alle continue difficoltà per la spedizione via mare, il Ministro Sechi decise di ordinare al capitano Calzavara di caricare il materiale aviatorio di marina su 13 carri ferroviari (compresi due carri contenenti un S.I.A.I. S.9) da avviare ad Amsterdam in aggiunta al materiale dell'aviazione terrestre⁵⁶. La partenza si protrasse fino a non prima del giorno 11 agosto, ma ugualmente la spedizione giunse ad Amsterdam in tempo utile per partecipare all'Esposizione Aviatoria⁵⁷. Non meno complicata e irta di imprevisti tragici fu l'organizzazione della squadra di ufficiali, sottufficiali e meccanici che avrebbe reso operativa la missione e la definizione del grado gerarchico della stessa, all'interno della delegazione italiana.

Quelli dell'E.L.T.A.

L'8 luglio 1919 iniziava il reclutamento del contingente di uomini che avrebbe rappresentato la delegazione della Regia Marina ad Amsterdam. Con comunicazione del Contrammiraglio Ispettore Giulio Valli, inviata ai Comandi di Aeronautica di Venezia e Brindisi, venivano richiesti ai rispettivi comandanti i nomi di piloti, motoristi, montatori e marinai che avrebbero desiderato far parte

1919

53 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Sechi a Capitaneria di Porto di Livorno, 30 luglio 1919

54 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Sechi a Calzavara, 31 luglio 1919

55 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Capitaneria di Porto di Livorno a Ministero Marina, 31 luglio 1919.

56 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Sechi a Calzavara/Leveratto/Capitaneria di Porto di Livorno, 1° agosto 1919.

57 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Sechi a Calzavara, 11 agosto 1919.

della missione «e che la S.V. ritiene atti a ben rappresentare il nome italiano»⁵⁸. Valli aggiungeva inoltre che i piloti da caccia o da ricognizione avrebbero dovuto essere abilissimi. La nota di Valli spiega chiaramente la volontà della Regia Marina di portare all'Esposizione Aviatoria di Amsterdam non solo un campione dei migliori prodotti dell'industria aviatoria italiana in campo marittimo, ma anche ottimi piloti al fine di competere con le altre nazioni partecipanti. Si delineava al contempo la composizione della squadra italiana che sarebbe stata posta sotto il comando di un ufficiale di marina e che si voleva costituita da 2 piloti ordinari, 2 piloti da caccia, 4 motoristi, 4 montatori e 6 marinai⁵⁹.

In una comunicazione di fine luglio 1919 inviata al Ministro della Marina e alla Direzione Generale di Aeronautica si era giunti alla definizione di una gerarchia, con l'incarico di comandante affidato a Carlo Nicolis di Robilant⁶⁰, coadiuvato dai Sottotenenti di Vascello di complemento piloti Umberto Maddalena⁶¹ e Umberto Calvello, oltre ad altri due sottufficiali e 13 militari per le manovre, scorta e manutenzione degli apparecchi.

La Direzione Generale Aeronautica, da poco costituita all'interno del Ministero dei Trasporti marittimi e ferroviari, comunicava il 25 luglio 1919 che era stata affidata al Maggiore Ermanno Beltramo⁶², addetto aeronautico presso

58 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Ufficio Capo di Stato Maggiore della Marina, Ispettorato dei Sommergibili e dell'Aviazione, Contr. Isp. Valli a Comando di Aeronautica di Venezia e Brindisi, 8 luglio 1919.

59 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Ufficio Capo di Stato Maggiore della Marina, Ispettorato dei Sommergibili e dell'Aviazione, Contrammiraglio Ispettore Valli a Sottosegretariato per le armi e munizioni, Direzione Generale di Aeronautica, 18 luglio 1919.

60 Sulla figura del pilota piemontese non ci sono al momento notizie sufficienti per tracciarne una breve biografia. La famiglia da noi contattata non ha potuto fornire notizie adeguate.

61 Umberto Maddalena (Bottrighe, 1894 – Tirrenia, 1931). Fu ufficiale di Marina per poi passare all'arma aeronautica. Pilota di incredibili doti di coraggio e determinazione, partecipò tra il 1919 ed il 1927 a tutte le missioni della Regia Marina e della Regia Aeronautica nel Nord Europa, cfr. Andrea Rizzi, *Le relazioni Italo – Finlandesi nella documentazione del Ministero degli Affari Esteri e nel "Memoriale" di Attilio Tamaro*, Turku University Press, Turku, 2016, pp. 79-87. Nel 1928, in volo con Cagna, riuscì per primo a scorgere la "tenda rossa" di Umberto Nobile. Plurimedagliato della Grande Guerra, morì per un incidente di volo a Marina di Pisa nel 1931. Un breve profilo biografico è quello di MENCARELLI, cit.; Maddalena fu autore anche di una autobiografia, MADDALENA, cit.; fu infine celebrato dopo la morte dal testo Guido MATTIOLI, *In volo con Umberto Maddalena*, Editrice L'Aviazione, Roma 1937.

62 Sulla figura di Ermanno Beltramo rimangono ben pochi cenni biografici per lo più

la Regia Ambasciata d'Italia a Bruxelles, la direzione della Mostra italiana ad Amsterdam. A questo ufficiale superiore veniva demandata la difesa degli interessi italiani all'Esposizione Aviatoria, nonché la linea di condotta generale che si sarebbe dovuta adottare nei rapporti con le autorità olandesi⁶³.

Gli ufficiali della Regia Marina, sebbene avessero in Nicolis di Robilant il loro comandante designato, furono pertanto subordinati all'autorità di Beltramo sia nella partecipazione all'evento, sia nei predetti rapporti con le autorità locali. Al contempo, dopo gli accordi presi con l'addetto navale a Stoccolma, veniva già previsto che il personale della missione avrebbe poi proseguito da Amsterdam per la stessa capitale svedese⁶⁴.

Carlo Nicolis di Robilant venne incaricato del comando della Missione il 10 luglio 1919 con precise istruzioni a cui attenersi e che risulta utile menzionare per comprendere gli scopi che la Regia Marina si prefiggeva nell'inviare i militari all'Esposizione Aviatoria di Amsterdam:

E' scopo della Missione il mostrare gli apparecchi ed il loro funzionamento in volo, facendone risaltare i pregi affinché venga giustamente valutato sia il progresso delle costruzioni aeronautiche in Italia, sia l'azione che gli idrovolanti italiani hanno potuto esplicare durante la guerra sui mari nostri⁶⁵.

Appare evidente pertanto che la Missione non perseguiva alcuno scopo diretto di carattere commerciale, bensì di prestigio e considerazione internazionali. In tal senso proseguivano le istruzioni

Non occorre insistere sul fatto che le inutili acrobazie e tutto ciò che verrebbe a dimostrare qualità puramente personali di un singolo pilota saranno assolutamente da evitarsi, perché qualunque incidente potrebbe compromet-

contenuti nel testo Daniele DELL'ORCO (cur.), *Le Ali di D'Annunzio. I pionieri dell'aviazione che volarono insieme al Vate*, Idrovolante Edizioni, 2019, pp. 133-135. In tale testo si ricorda che Beltramo fu il primo pilota di D'Annunzio nei voli che il Vate compì dall'Altopiano di Asiago su Trento nell'autunno e inverno 1915.

63 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Ministero dei Trasporti, Direzione Generale Aeronautica a Ministero della Marina, Ispettorato Aeronautica, 25 luglio 1919.

64 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Ufficio Capo di Stato Maggiore della Marina, Ispettorato dei Sommergibili e dell'Aviazione, Contrammiraglio Ispettore Valli a Ministro Marina, a Capo di Stato Maggiore Marina, alla Direzione Generale di Aeronautica, 29 luglio 1919.

65 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Valli a Nicolis di Robilant, 10 luglio 1919.

tere il risultato che ci si attende dalla Missione⁶⁶.

La Regia Marina affidava a Nicolis di Robilant ufficiali esperti e di provata abilità che avrebbero dovuto condurre i voli secondo quanto sarebbe stato praticato dai piloti di altre nazioni, dimostrando la volontà di rappresentare in Olanda e successivamente in Svezia e Finlandia, accanto alla solidità dei mezzi anche e soprattutto la raggiunta modernità del Regno d'Italia e quindi il suo nuovo ruolo di potenza continentale.

I militari prescelti per la partecipazione all'E.L.T.A. furono una selezione di effettivi delle stazioni di Venezia, Brindisi e stazioni idrovolanti limitrofe⁶⁷, con ampia maggioranza di coloro che provenivano da Sant'Andrea o da Pola. Erano, come si è detto, militari di provata esperienza di guerra e pertanto di sicuro affidamento.

Come comunicato alle Stazioni idrovolanti⁶⁸ i militari designati che partirono per Amsterdam furono:

Comandante: Tenente di Vascello pilota da ricognizione Carlo Nicolis di Robilant

Piloti da caccia: Umberto Maddalena (Venezia), Umberto Calvello (Venezia)

Piloti da ricognizione: Daniele Minciotti (Pola) e Raimondo Longo (Taranto)

Motoristi: Filippo Pescatori, Italiano Brannucci, Evaristo Planezio (Pola), Antonio Marangoni (Taranto)

Montatori: Alberto Cricco (Taranto), Primo Masini, Edmondo Marcheggiani, Andrea Grillo (Pola)

Marinai: Galileo Borsetti, Giuseppe Ravello, Ottavio Ilario (Pola), Francesco Ferrari, Lino Gargioli (Taranto)

66 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Valli a Nicolis di Robilant, 10 luglio 1919.

67 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Denti di Pirajno a Valli, 13 luglio 1919. In tale comunicazione il Comandante della Stazione di Venezia comunicava un gruppo di nominativi divisi tra piloti da ricognizione, da caccia, motoristi, montatori e marinai. Denti di Pirajno proponeva che il Tenente di Vascello Casagrande fosse posto al comando della spedizione ad Amsterdam e indicava come ideali piloti di caccia per abilità e trascorsi di guerra Umberto Maddalena e Umberto Calvello. Da Brindisi veniva comunicata per telegramma una lista di nomi senza alcun elemento di valutazione aggiuntivo, Vigliardi a Vali, 20 luglio 1919.

68 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Ufficio Capo di Stato Maggiore della Marina, Ispettorato dei Sommergibili e di Aeronautica, Contr. Isp. Orsini a Comando di Aeronautica di Venezia, 29 luglio 1919; simile comunicazione dei prescelti fu inviata a Taranto lo stesso giorno.

Nei primi giorni di agosto si diedero istruzioni affinché tutti i militari afferenti alla missione aeronautica si affrettassero a raggiungere Venezia, per la partenza fissata per il giorno 10 agosto 1919⁶⁹. Nonostante le difficoltà per il reperimento dei documenti di viaggio e le perplessità di alcuni militari circa il trattamento economico riservato alla missione, date le notizie delle difficoltà finanziarie affrontate dalla missione aeronautica in Argentina. La Missione sarebbe tuttavia regolarmente partita per la destinazione, se non fosse avvenuto un tragico incidente tale da ritardarne la partenza: come venne riportato da «Il Popolo d'Italia», il 10 agosto 1919 un idroplano, pilotato dal Sottotenente di Vascello Umberto Calvello⁷⁰, era precipitato in laguna, piantandosi in un tratto melmoso, senza consentire alcuna via di scampo al giovane, ma esperto e pluridecorato pilota⁷¹. La tragica notizia non evidenziava che il Sottotenente Calvello era uno dei principali piloti partecipanti all'Esposizione Aviatoria di Amsterdam e che l'incidente era avvenuto nella fase di collaudo del S.I.A.I. S9 destinato a partecipare alla mostra. Si trattava di un pilota esperto nonostante la giovane età, che si era arruolato volontario nel 1916 nella Regia Marina operando presso la Stazione Idrovolanti di Venezia e meritandosi due medaglie d'argento al valor militare ed una medaglia di bronzo⁷². L'incidente era avvenuto, secondo quanto descritto da Otello Cavara, durante una virata stretta in cabrata all'altezza di 400 metri da terra, in una delle manovre per le quali Calvello era conosciuto per la sua perizia, a causa di una riduzione di potenza del motore che il Sottotenente di Vascello non era riuscito a far ripartire schiantandosi perciò al suolo e sprofondando per circa un metro nella fanghi-

69 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Sechi a Denti di Pirajno, 4 agosto 1919.

70 Umberto Calvello (1897-1919), nativo di Pistoia, ma discendente di una famiglia napoletana di origini calabresi, era figlio di un ufficiale superiore e di Maria Brusaglia. Aveva partecipato a diverse azioni di guerra dal giorno dell'arruolamento in Marina nel luglio 1916, prima come osservatore e poi come pilota, dopo aver ottenuto il brevetto nell'estate 1917. Aveva volato prima su Macchi L.3 come membro della 251° squadriglia di Venezia e successivamente su Macchi M.5 nella 260° squadriglia venendo accreditato di cinque abbattimenti. Finita la guerra venne assegnato alla Stazione Idrovolanti di Trieste e dal 1° luglio 1919, prima del fatale incidente, a Venezia. E' sepolto nel "recinto dei valorosi" dell'isola di San Michele a Venezia. Le notizie biografiche sono desunte da Roberto GENTILI, Paolo VARRIALE e Antonio IOZZI, *Gli assi dell'aviazione italiana nella Grande Guerra*, Ufficio Storico dello Stato maggiore Aeronautica, Roma, 2002, pp. 127-130 e dal sito internet, gestito dalla famiglia, umbertocalvello.it online.

71 «Il Popolo d'Italia», *Idroplano a picco nella Laguna. Un morto*, 12 agosto 1919. Si veda anche il «Corriere della Sera», *Tragica fine di due valorosi aviatori*, 12 agosto 1919.

72 GENTILI, VARRIALE, IOZZI, cit., pp. 127-130.

glia della laguna⁷³. Accanto alle dinamiche della disgrazia, rimanevano alquanto oscuri i motivi per i quali nel pomeriggio - l'incidente avvenne alle ore 15⁷⁴ - del giorno della partenza per Amsterdam, alcuni piloti stessero provando i velivoli. Rimane il fatto che il Savoia S.9 era all'ora poco conosciuto e testato dai piloti di marina essendo di recentissima costruzione, tanto che il Comandante della Stazione Idrovolanti di Venezia Denti di Pirajno in data 11 agosto 1919 chiese a Valli se i «piloti missione Amsterdam debbano prima della partenza compiere qualche volo allenamento apparecchio S.9»⁷⁵. La risposta fu un secco diniego chiedendo che venisse utilizzato il pilota Raimondo Longo al posto di Calvello, probabilmente già addestrato su tale velivolo, ma rimane certo che la partenza venne rinviata di qualche giorno rispetto al 10 agosto 1919. A conferma di questa data rimane un eccezionale documento d'epoca scritto l'8 agosto 1919 proprio da Umberto Calvello alla famiglia che sembra utile riportare:

Miei carissimi genitori,

ancora due giorni e poi partenza per l'Olanda. Come vi dissi già nella mia inviata a mano, sono stato destinato ad Amsterdam con una missione aviatoria italiana. Son dietro a fare i bagagli e dato che non so quando farò ritorno invierò costì un baule con la roba che non mi occorre portarmi in Olanda. [...] Non state a preoccuparvi della mia partenza, cercherò come sempre essere prudente e vedrete che tornerò a voi presto. [...] Per qualche giorno non scrivetemi e dopo aver saputo della mia partenza indirizzate la vostra corrispondenza al Consolato italiano di Amsterdam (Olanda) per il S. Ten. di Vascello Calvello ecc. (Missione aereonautica R. Marina). Prima di partire vi riscriverò. Dato che credo ci pagheranno benino spero al ritorno darvi le quote mensili saltate. V'inverò se mi sarà possibile anche del formaggio Olandese che gode la fama di essere speciale. Per sapere mie notizie cercate leggere tutte le sere il "Corriere della Sera" perché spesso riporterà resoconti dei nostri voli e vi sarà anche l'annuncio della nostra partenza. Non portatemi rancore se ho accettato far parte di detta missione, ma se ho accettato è stato primo perché mi piace andare all'estero ove s'imparano tante cose, poi perché non andrò a Pola, poi perché se mi hanno scelto

73 «Nel Cielo. Rivista quindicinale del Secolo Illustrato», *L'ultimo volo*, Otello Cavara, 25 agosto 1919, testo riportato in umbertocalvello.it online che si cita per gentile concessione di Alessandro Viale e della famiglia Calvello.

74 «La Stampa», *Un'altra vittima dell'aviazione su la Laguna di Venezia*, 11 agosto 1919. Nei giorni successivi venne descritto il funerale con la partecipazione della fidanzata di Venezia. La morte di Calvello era avvenuta a poche ore di distanza da quella del pilota Giovanni Ravelli.

75 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Denti di Pirajno a Valli, 11 agosto 1919.

significa che mi stimano per un ottimo pilota e poi perché io son della teoria che l'ardire e la fortuna vanno insieme. Vi scriverò domani o dopo e vi telegraferò anche mia partenza. Baciatemi tutti di casa sentitamente Mario ed Elma e ricevete mille affettuosi bacioni dal vostro Umberto⁷⁶.

Altra conferma che la partenza era stata fissata per il giorno 10 è possibile rintracciarla nella corrispondenza tra il Comandante della Stazione Idrovolanti di Taranto e l'Ispettorato di Aviazione. Avendo richiesto il pilota Longo una licenza al proprio comandante della Stazione di Varano, si chiedevano istruzioni a Roma sulla fruibilità del periodo da accordare, data l'imminente partenza della missione. Sechi rispose che Longo avrebbe dovuto presentarsi a Venezia non più tardi della mattinata del 10 agosto 1919, giorno nel quale era inizialmente stata fissata la partenza prima della tragica scomparsa di Umberto Calvello⁷⁷.

Per sostituire Umberto Calvello la Regia Marina si interessò prontamente per trovare un adatto sostituto che venne individuato nel Sottotenente di Vascello pilota Luigi Ragazzi⁷⁸ pregando la Stazione Idrovolanti di Brindisi dove era in servizio di farlo partire con urgenza per Venezia⁷⁹. Dopo la partenza del militare il Contrammiraglio Giorgi comunicava all'Ispettorato Aeronautico che Ragazzi aveva in corso delle pendenze giudiziarie non ancora definite con il Regio Tribunale di Taranto e che pertanto riteneva utile non inviarlo in una missione all'estero fino a completa valutazione della sua posizione⁸⁰. Da tale comunicazione scaturì l'immediato richiamo del pilota che, sebbene già arrivato a Venezia, venne fatto ripartire per Brindisi lo stesso 17 agosto 1919⁸¹.

Prima della partenza rimanevano da definire gli aspetti retributivi della Missione aeronautica ad Amsterdam. Venivano stabilite le indennità di missione in lire 65 per gli ufficiali, lire 25 per i sottufficiali, lire 20 per sottocapi e comu-

76 Umberto Calvello alla famiglia, Venezia, 8 agosto 1919, testo riportato in umbertocalvello.it online.

77 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Sechi a Comando Aeronautica Taranto, 8 agosto 1919.

78 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Sechi a Comando Aeronautica Venezia, 12 agosto 1919.

79 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Sechi a Stazione Idrovolanti di Brindisi, 12 agosto 1919.

80 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Giorgi a Ispettorato Aeronautica Marina, 17 agosto 1919.

81 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Sechi a Giorgi, 17 agosto 1919.

ni da pagarsi in valuta locale, con l'anticipo dell'intera mensilità corrisposto al Comandante Nicolis di Robilant⁸².

La Missione, partita da Venezia la sera del giorno 16 agosto⁸³, giunse ad Amsterdam nel pomeriggio del 19 agosto 1919, come telegrafava il Maggiore Ermanno Beltramo a Roma, comunicando che la missione aeronautica della

82 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Sechi a Commissariato Marina Venezia, 14 agosto 1919.

83 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Denti di Pirajno a Ispettorato Marina, 15 agosto 1919



Regia Marina agli ordini di Nicolis di Robilant era felicemente arrivata nella capitale dei Paesi Bassi⁸⁴. Quel giorno iniziava, dopo lunghe peripezie che si è cercato di ricostruire nel dettaglio, per dare la misura dell'impegno profuso ai massimi livelli ministeriali e militari nell'organizzare una partecipazione italiana all'evento, la prima delle due missioni che il contingente di militari della Regia Marina era stato incaricato di svolgere.

84 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Beltramo a Ministero della Marina, 19 agosto 1919.



Lo svolgimento dell'Esposizione e la giornata italiana

All'arrivo ad Amsterdam della Missione della Regia Marina l'Esposizione aviatoria era nel suo pieno svolgimento. L'Italia vi era già presente con diversi noti piloti e velivoli dell'aviazione terrestre provenienti dalla Missione aeronautica di Parigi e con una eterogenea esposizione di prodotti industriali e fotografici e vi faceva ottima figura presso un pubblico neutrale e meno esperto di aviazione⁸⁵. Salvaneschi nella sua appassionata descrizione riportava⁸⁶:

Bisogna dire subito che la sezione italiana si presenta magnificamente e per il suo complesso è forse la meglio riuscita. Nello stesso tempo è stata per gli Olandesi una vera rivelazione. Anche qui la nostra propaganda, non era affatto arrivata. O per lo meno, era arrivata ad ondate. E non sempre bene. Una di queste ondate e forse, la più gigantesca si chiamava naturalmente Caporetto. Gli aeroplani italiani dominanti con le ali tricolori il cielo dei placidi gracht di Amsterdam e i larghi dok, irti di antenne, baionette della flotta commerciale olandese, hanno dimostrato agli olandesi che abbiamo una industria giovane e già robusta e che lavora per la definitiva conquista delle vie del cielo. Italianish, Italianish è diventato un grido comune sul campo dell'E.L.T.A.

[...] Noi e gli inglesi siamo indubbiamente i meglio piazzati all'Esposizione.

Nel susseguirsi delle giornate le varie delegazioni proponevano diversi programmi di volo presentando le varie tipologie di velivoli sia in forma statica, sia nel volo passeggeri o acrobatico. Era inoltre possibile, per il vasto pubblico accorso, partecipare ai voli in prima persona pagando un biglietto, abbinato ad una

85 Non esistono al momento specifici studi sulla Missione Aeronautica a Parigi, ma diverse menzioni dell'evento in quasi tutti i saggi che riguardano l'aviazione del primo dopoguerra. I piloti e costruttori dell'aviazione di terra che parteciparono a vario titolo all'ELTA furono: Umberto Guglielmotti (pilota Ansaldo SVA 10), Mario Stoppa (pilota Ansaldo A.300), Francesco Brach-Papa (pilota Fiat B.R.), Arturo Ferrarin (pilota Ansaldo A.1 Balilla), Giulio Laureati (pilota Caproni Ca.48), Giuseppe Brezzi (ingegnere), Stefano Righi (pilota Caproni Ca57), Manlio Borri (pilota Caproni Ca.450), Moltari (pilota Caproni Ca.57), Guido Masiero (pilota Ansaldo SVA 10). Sulla partecipazione di Arturo Ferrarin, sebbene non se ne sia trattato nel dettaglio, si rimanda al volume di FERRARIN, cit. e al testo autobiografico Arturo FERRARIN, *Voli per il Mondo*, Mondadori, Milano, 1929, pp. 10-17. La presenza di Ferrarin in Olanda si protrasse fino a metà ottobre 1919. Si ringrazia l'autrice per il supporto e le ricerche negli Archivi della famiglia Ferrarin e per i proficui confronti sull'Aeronautica nel primo dopoguerra, oltre alla segnalazione di diverse fonti a stampa che, grazie al suo studio, è stato possibile analizzare.

86 «Il Popolo d'Italia», *Il mercato delle ali in Olanda*, 2 settembre 1919.

assicurazione, per volare sui cieli di Amsterdam ad altezze quasi siderali come proponeva il tenente francese Henri Roget, detentore del record mondiale di altezza di un velivolo e che, con il suo Breguet 14T2, offriva a pagamento le emozioni di un volo fino a 5.000 metri da terra. L'E.L.T.A. risultava un universo fluido, in dinamico movimento, fatto di continui arrivi e partenze di piloti e nuovi o vecchi modelli di apparecchi, tanto da rendere unica per il numeroso e festoso pubblico, ogni giornata dell'Esposizione. Accanto alle esibizioni dei piloti si tenevano conferenze da parte di note figure del mondo dell'aviazione e dei maggiori esperti di specifici campi di essa⁸⁷. Una delle più seguite fu quella di Anthony Fokker, il giovane, capace e discusso costruttore olandese, che in giovane età si era trasferito per lavoro vicino a Berlino, dove aveva raggiunto fama e fortune sviluppando una propria azienda di costruzioni aviatorie che, con la guerra, era stata nazionalizzata ed era divenuta la produttrice di alcuni dei più efficienti velivoli dell'aviazione tedesca⁸⁸. La discussa partecipazione di Fokker fu permessa in quanto, dopo la sconfitta degli Imperi centrali, il costruttore era rientrato nei Paesi Bassi ed aveva fondato il 21 luglio 1919 la *NV Nederlandsche Vliegtuigenfabrick* (Industria olandese di aeroplani). Ecco il motivo per il quale esistevano dei malumori, peraltro dissimulati, per la partecipazione del pilota e costruttore olandese all'Esposizione, oltre al fatto che, sebbene non fossero ufficialmente state invitate delegazioni dagli Imperi centrali, tra gli stands si aggiravano presunti emissari tedeschi che offrivano in vendita velivoli a prezzi di saldo, ben più abbordabili rispetto a quelli dei velivoli alleati esposti.

L'arrivo e la prima fase della Missione aeronautica italiana vennero descritti nel dettaglio da Nicolis di Robilant nel suo rapporto all'Ispettorato aeronautico della Regia Marina⁸⁹. L'accoglienza del Maggiore Beltramo e degli ufficiali del Regio Esercito fu cordiale e calorosa all'arrivo ad Amsterdam. Differentemente da quanto comunicato in precedenza non erano stati installati hangars per l'idro-

⁸⁷ MULDER, cit., pp. 80-82.

⁸⁸ Sul profilo del pilota e imprenditore olandese Anthony Herman Gerard Fokker (1890-1939) si veda a titolo riassuntivo britannica.com/biography/Anthony-Herman-Gerard-Fokker online; autore di una autobiografia Anthony FOKKER, *Flying Dutchman. The Life of Anthony Fokker*, Ayer Co Pub, 1931 che ebbe diverse ristampe è inoltre ricordato dallo studio biografico Marc DIERIKX, *The Flying Dutchman Who Shaped the American Aviation*, Smithsonian Inst. Press, 2018.

⁸⁹ AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Nicolis di Robilant a Ispettorato Marina, rapporto olografo di due pagine del 29 agosto 1919 che riporta l'elenco dei voli compiuti tra il 24 ed il 29 agosto 1919.

aviazione e per tale ragione si decise di trasferire i velivoli alla vicina base militare di Helder. Presso lo stand italiano alla Esposizione aeronautica venne montato e lasciato esposto un Macchi M.7, mentre i rimanenti 5 velivoli (3 M.8 e 2 M.7) furono trasferiti ad Helder e successivamente negli hangars della Stazione di Idrovolanti di Mok, sull'Isola di Texel - situata nel Mare del Nord e parte del gruppo delle isole Frisone Occidentali - per il montaggio e la messa in funzione. Sebbene la posizione non fosse decisamente ottimale per gli scopi della missione, trovandosi a circa 130 km dalla capitale e dall'Esposizione Aeronautica, la delegazione della Regia Marina italiana venne alloggiata nei locali della Stazione, dove fu possibile montare in un paio di giorni i diversi velivoli e renderli operativi. I primi voli in assoluto furono compiuti dagli idrovolanti italiani in data 24 agosto. In occasione della "Giornata Italiana" il pilota Umberto Maddalena in coppia con il comandante Nicolis di Robilant, in veste di osservatore su un Macchi M.8., partirono dall'Isola di Texel alle ore 9.30 atterrando all'Esposizione alle 10.50.

I voli dell'idrovolante italiano vennero accolti con grande meraviglia da parte dei piloti olandesi e alleati presenti, che apprezzarono più di tutto la leggerezza e la maneggevolezza del velivolo italiano, mentre l'accoglienza delle autorità e della popolazione civile fu piena di entusiasmo che, come riferisce Nicolis di Robilant, «si ripercuote a nostro favore su tutti i giornali»⁹⁰. Questi primi voli furono fondamentali per il raggiungimento degli scopi che la missione della Regia Marina si era prefissati, dando visibilità alla presenza degli idrovolanti italiani e mostrandone le qualità. Non casualmente il primo volo della missione coincise con un evento di estremo interesse per lo sviluppo di relazioni e simpatie con la nazione olandese e per illustrare alle autorità militari, agli alleati ed infine alla stessa popolazione civile il progresso del Regno d'Italia in campo aviatorio e idroaviatorio: la "Giornata Italiana".

La "Giornata Italiana" all'E.L.T.A. iniziò alle ore 15.30 di domenica 24 agosto 1919 e rappresentò quanto di meglio la diplomazia aviatoria poteva offrire in termini di prestigio⁹¹. Alle ore 16, di fronte a tutti i velivoli di terra allinea-

90 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Nicolis di Robilant a Ispettorato Marina, rapporto del 29 agosto 1919.

91 Sul concetto e sulle modalità della diplomazia aviatoria si vedano: Michał KOBIEREC-KI, «Aviation diplomacy: a conceptual framework for analyzing the relationship between aviation and international relations», *Place Branding and Public diplomacy*, online, 2020 e Krishnasamy RAGURAMAN, «Airlines as Instruments for Nation Building and National Identity: Case Study of Malaysia and Singapore», *Journal of Trans-*

ti, con alla testa un Ansaldo SVA.10 decorato con le bandiere italiane e olandesi, iniziarono i discorsi di rito con scambi di convenevoli tra le autorità olandesi e i componenti della delegazione italiana guidata dal primo segretario della Regia Legazione dell'Aja Andrea Guarneri e del Maggiore Beltramo. Salvaneschi, nel suo resoconto da Amsterdam per "Il Popolo d'Italia", ricordava come la giornata italiana fosse stata forse la meglio riuscita per la sorpresa e la curiosità degli spettatori olandesi verso «una industria giovane e già robusta» che sapeva presentare diverse tipologie di velivoli, dai caccia, ai pesanti aeroplani Caproni per finire con i più agili idrovolanti Macchi⁹².

E che commozione il tricolore su questo cielo grigio e le robuste ali e i motori poderosi di Italia spazianti e rombanti sui gratchen e sulla Damrak...! Durante la giornata dell'aviazione italiana più di sessantamila persone hanno gridato il loro entusiasmo alle ali tricolori. Il generalissimo olandese Pop ci ha detto che l'aviazione italiana è stata per lui una rivelazione⁹³.

In quel pomeriggio volarono nei cieli di Amsterdam solo velivoli italiani terrestri e di mare, addobbati con il tricolore italiano e olandese, di fronte ad un pubblico numeroso e pagante. L'ingresso dell'Esposizione era stato ugualmente adornato dalla bandiera italiana e, grazie alla diffusa pubblicità, esso era gremito da migliaia di persone interessate a visitare la sezione italiana con i suoi velivoli⁹⁴. Giovani boy scouts vendevano una speciale pubblicazione in olandese illustrante l'aviazione del Regno d'Italia e il programma della Giornata. La Missione nel suo complesso si segnalò per diverse lodevoli iniziative a partire dalla devoluzione degli incassi degli ingressi all'aerodromo e agli stands, oltre ad un contributo volontario della delegazione stessa, ad organizzazioni caritatevoli di Amsterdam per un totale di Hfl 5.374,50, pari a circa € 30.000,00 odierni⁹⁵.

La sezione italiana della mostra aviatoria attrasse grande interesse nel pubblico presente che poté vedere e toccare gli Ansaldo, i Fiat, il Macchi ed infine il Caproni Ca.57 con le confortevoli sedie di design italiano, sebbene mancasse il nuovo Caproni Ca.48 bloccato dal maltempo a Parigi. Il velivolo sarebbe giun-

port Geography, (4), 1997, pp. 239–256.

92 «Il Popolo d'Italia», *Il mercato delle ali in Olanda*, 2 settembre 1919, su gentile segnalazione di Valentina Ferrarin.

93 «La Gazzetta dello Sport», *L'aeronautica del dopoguerra all'Esposizione Internazionale di Amsterdam*, 31 agosto 1919.

94 MULDER, cit., pp. 87-90.

95 MULDER, cit., p. 89.

to il giorno seguente pilotato da Giulio Laureati e creando viva curiosità nel pubblico per le dimensioni e il frastuono dei suoi motori. La missione della Regia Marina partecipò all'evento con un volo di Umberto Maddalena su un Macchi M.8 che sorvolò Amsterdam tra le 15.45 e le 16.30⁹⁶.

In data 27 agosto 1919 l'Esposizione ebbe la visita della Regina d'Olanda e del Principe consorte i quali visitarono i vari stands della Mostra soffermandosi su quello italiano nel quale furono ricevuti dal Maggiore Beltramo e da Nicolis di Robilant. La coppia reale assistette a diverse evoluzioni dei velivoli presenti, congratulandosi con i piloti italiani ed anche per il dono di un apparecchio ai Paesi Bassi⁹⁷.

Nei giorni successivi gli idrovolanti si alzarono quotidianamente con diversi voli compiuti da Maddalena, di Robilant e Minciotti. Vennero utilizzati tipi Macchi M.7 ed M.8. che sorvolarono Mok, Helder e Amsterdam portando in volo, tra gli altri, il Comandante della Stazione Idrovolanti dell'Isola di Texel, il Tenente di Vascello Backer, che aveva accolto la missione italiana con estrema cordialità⁹⁸.

Se, dunque, all'interno della delegazione italiana il contributo della missione aeronautica della Regia Marina fu minore rispetto a quanto presentato dall'aviazione terrestre, soprattutto per la mancanza di adeguati spazi per gli idrovolanti, particolare scalpore creò invece l'arrivo inaspettato del S.I.A.I. S.13 in volo da Sesto Calende.

La costruzione di un immaginario di solidità, mediante imprese mai realizzate: dal Lago Maggiore all'Olanda, senza scalo, in idrovolante

La partecipazione della Società Idrovolanti Alta Italia all'Esposizione olandese era stata minoritaria rispetto alla ditta Macchi. Giunta ad Amsterdam con un SIAI S.9 la società lombarda non aveva potuto presentare all'Esposizione uno degli ultimi velivoli prodotti, l'idrovolante SIAI S.13. Con la partecipazione di un velivolo S.I.A.I. autonomo rispetto al resto della delegazione italiana si veni-

96 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. Amsterdam, Nicolis di Robilant a Ispettorato Marina, rapporto olografo del 29 agosto 1919.

97 «Il Popolo d'Italia», *Il mercato delle ali in Olanda*, 2 settembre 1919.

98 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. Amsterdam, Nicolis di Robilant a Ispettorato Marina, rapporto del 29 agosto 1919.

va a comporre quel quadro eterogeneo di rappresentanti dell'industria aviatoria d'Italia.

Dal punto di vista logistico l'organizzazione della missione privata della S.I.A.I. di Sesto Calende richiese il supporto da parte della Regia Marina in ogni sua fase. Il 13 agosto 1919, prima della partenza da Venezia della missione aeronautica, venne rilasciata dall'Ispettorato una dichiarazione alla S.I.A.I. affinché fosse possibile aggregare il capo montatore Arnaldo Magnani al gruppo in partenza per Amsterdam⁹⁹, comunicando però che il trasporto rimaneva a carico dell'azienda lombarda. Lo stesso Luigi Capè, consigliere delegato della società, chiese il più benevolo appoggio all'Ispettorato Aeronautico per poter presentare all'E.L.T.A. il modello S.13, pilotato dal collaudatore della casa Guido Jannello¹⁰⁰. Si chiedeva inoltre che venisse inviato il Tenente di Vascello Adalberto Campacci¹⁰¹, con l'incarico di osservatore a bordo del velivolo durante il raid. La Regia Marina del resto mostrò il più vivo interesse all'impresa e lo attesta un promemoria del Contrammiraglio Ispettore Orsini diretto al Ministro Sechi e al Capo di Stato Maggiore Thaon di Revel che segnalava come il volo Sesto Calende – Amsterdam fosse stato accolto favorevolmente dall'Ispettorato, dato che si riteneva che «la riuscita della traversata sia di grande importanza dal punto di vista tecnico - aeronautico»¹⁰². Lo stesso Campacci, nella sua dettagliata relazione successiva al raid, raccontava di essere stato contattato da Luigi Capè per lo svolgimento del volo in qualità di osservatore e che

Scopo principale del viaggio era quello di presentare all'Esposizione Internazionale di Amsterdam il nuovo tipo di idrovolante, presentandolo, però, in modo speciale facendogli cioè compiere un lungo percorso su terra, superando la barriera delle Alpi e stabilire così un vero record tale da dimostrare in modo particolare il grado di perfezione delle nostre industrie

99 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Ispettorato dell'Aeronautica a S.I.A.I., 13 agosto 1919.

100 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, S.I.A.I. a Ispettorato dell'Aeronautica, 14 agosto 1919.

101 Sulla figura di Adalberto Campacci poche o nulle informazioni ci sono rimaste. Milanese, classe 1898, durante la Grande Guerra aveva svolto il ruolo di osservatore di idrovolanti inquadrato nella 259^a Squadriglia di base a Venezia. Aveva partecipato a diverse missioni tra le quali quella preparatoria della “Beffa di Buccari”, vedasi ANTONELLINI, cit., p. 178. All'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano rimane un simpatico schizzo caricaturale a colori che lo ritrae con Umberto Calvello e Luigi Conti a Venezia il 28 ottobre 1918, cfr. [risorgimento.it/shades/shades_images/R/R%202219/R\(2327\).jpg](http://risorgimento.it/shades/shades_images/R/R%202219/R(2327).jpg) online.

102 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Promemoria, 23 agosto 1919.

aviatorie ed in generale la possibilità di allacciare in brevissimo tempo due Paesi a grande distanza¹⁰³.

La documentazione attesta pertanto la piena consapevolezza che si era in procinto di tentare un'impresa con molti rischi e incognite, ma che si voleva portare a termine nelle migliori condizioni di sicurezza possibili per rendere minime le conseguenze di un incidente che fosse dovuto accadere nel lungo tragitto. Il fattore sicurezza nel primo dopoguerra era un elemento determinante nel garantire acquisti da Stati esteri e nella costruzione del prestigio industriale in aree poco frequentate dalle ali tricolori, soprattutto nei giorni appena successivi al disastro di Verona¹⁰⁴. Risultava perciò fondamentale un'attenta organizzazione logistica in quanto il fallimento di una simile impresa avrebbe messo in discussione tutti i successi e la propaganda posta in essere ad Amsterdam. Tale precauzione venne presa nei minimi dettagli lasciando ben poco al caso. E' anche interessante notare che un simile percorso avrebbe facilitato una nuova percezione del mezzo aereo di mare che avrebbe permesso la realizzazione di linee postali di lungo raggio e certamente di linee passeggeri e merci, non solo con i mezzi terrestri e in condizioni di maggiore sicurezza¹⁰⁵.

Dal punto di vista tecnico il mezzo era biposto, montava un motore Isotta Fraschini V6 da 250 HP, presentava una lunghezza di circa 9 metri con un'apertura alare di 11 metri. Il peso complessivo del velivolo era di 875 chilogrammi con una autonomia di tre o quattro ore di volo, potendo raggiungere la velocità massima di 206 km/h. E' abbastanza evidente che il percorso di circa 900 chilometri che separavano Sesto Calende da Amsterdam andava ad avvicinarsi agli estremi limiti di autonomia del velivolo, tanto che Campacci ipotizzava di avere una riserva di 25 kg di carburante pari a 90 chilometri all'arrivo nei Paesi Bassi, previsione che si dimostrerà errata.

Inizialmente il Contrammiraglio Ispettore Valli si interessò di contattare Alessandro Guidoni a Parigi per incaricarlo di fornire tutti i dati rintracciabili

103 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Rapporto Campacci (controfirmato Denti di Pirajno) a Ispettorato Aviazione Roma, senza data.

104 Sul disastro di Verona si veda a titolo di esempio: «Il Popolo d'Italia», 3-5 agosto 1919.

105 E' evidente che tale tipologia di necessità si sarebbe mantenuta finché i mezzi terrestri non fossero stati in grado di garantire adeguate prestazioni di motori e di sicurezza, rimanendo specificità gli ammaraggi su qualsiasi specchio d'acqua da parte degli idrovolanti. Non casualmente infatti l'industria italiana svilupperà commerci verso quegli Stati scandinavi e baltici in grado di presentare una morfologia del territorio cosparsa di laghi e fiumi.

sulle Stazioni idrovolanti o per velivoli terrestri presenti nel tragitto sul Reno, da Schaffhausen alla foce, e inoltre di indicare altre località utili per i rifornimenti di carburante, olio o con la presenza di hangars nelle vicinanze del fiume¹⁰⁶. Altra preoccupazione fu il comprendere il grado di preparazione del Tenente di Vascello Campacci rispetto alla difficoltà del compito richiestogli. Di questo si preoccupò direttamente l'Ispettorato chiedendo un parere sulle capacità di orientamento del militare al Comando di Aeronautica dell'Alto Adriatico di Venezia, dato che si sottolineava come Campacci avesse effettuato voli solo nell'Alto Adriatico¹⁰⁷. La risposta del Comandante Denti di Pirajno giunse da Venezia qualche giorno dopo e fu rassicurante, garantendo che il Tenente di Vascello si riteneva perfettamente in grado di valutare la rotta fino ad Amsterdam e questo secondo un percorso studiato nei dettagli a tavolino, sulla base di tutte le carte topografiche rintracciate e, a quanto sembra, ampiamente condiviso con l'ufficiale a Venezia¹⁰⁸. Nella risposta di Denti di Pirajno veniva anche comunicato che Jannello, impegnato nella Coppa Schneider il 10 settembre a Bournemouth con un altro S.13 spedito via terra, sarebbe stato sostituito da Umberto Guarnieri¹⁰⁹. Si chiedevano inol-

106 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Valli a Guidoni, 15 agosto 1919.

107 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Ispettorato Aeronautica Roma a Comando Aeronautica Venezia, 17 agosto 1919.

108 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Denti di Pirajno a Ispettorato Aeronautica Roma, 27 agosto 1919.

109 Umberto Guarnieri (Roma, 1889 – Sesto Calende, 1923), romano, con spiccate abilità sportive, il 12 maggio 1915 si era arruolato nei Granatieri di Sardegna nello stesso reggimento dove il nonno aveva partecipato a tutte le campagne risorgimentali. Si segnalò per coraggio e sangue freddo sul Sabotino e dopo sette mesi di prima linea contrasse il colera. Salvato quasi in fin di vita dalla Croce Rossa inglese venne curato a Milano dove, a seguito di una incursione aerea nemica, decise di tornare a combattere da aviatore. Dopo la formazione a Venaria Reale e l'ottenimento dei brevetti, nel giugno 1917 fu inviato a Grado dove partecipò come pilota a diverse rischiose azioni di bombardamento diurno e notturno. Inviato nell'inverno 1917 ad operare nella Squadriglia di Porto Corsini si meritò una medaglia d'argento al valore militare per aver abbattuto un K 161 nemico salvando la città di Ravenna da un bombardamento. Aggregato ai piloti americani subentrati nella base di Porto Corsini, per le sue abilità acrobatiche fu soprannominato *dizzy* (vertigine). Successivamente chiese il trasferimento a Venezia prima di venire congedato nell'aprile 1919. Tornò al modesto lavoro di tipografo al *Corriere della Sera*, prima che Luigi Capè lo arruolasse per la partecipazione all'E.L.T.A.. Dopo il raid Sesto Calende – Amsterdam del 7 settembre 1919 spetta a Guarnieri il primato di aver pilotato il primo idrovolante italiano a Stoccolma. Rientrato in Italia nel 1920 partecipò a diversi progetti di istituzione di linee aeree in Spagna e dopo un primo incidente poco prima della partecipazione alla Coppa Schneider del 1922, morì a Sesto Calende il 23 maggio 1923 durante un volo di prova a causa di una piantata del motore, cfr. ANTONELLINI, cit., pp. 174-181. Si ringrazia Mauro

tre urgenti ragguagli metereologici tramite la Direzione del Servizio Aerologico Internazionale di Roma al fine di fornire giornalmente un promemoria delle condizioni metereologiche sul percorso, possibilmente con cartine illustrative e tutto quanto potesse facilitare l'impresa, con particolare riferimento al superamento delle Alpi sul Gottardo¹¹⁰.

Ottenuti i documenti Campacci fu inviato a Sesto Calende con l'ordine di partire alla prima occasione che le condizioni metereologiche avessero consentito. Il pilota designato per condurre il S.I.A.I. S.13 all'Esposizione Aviatoria di Amsterdam fu, infine, l'ex Sergente Umberto Guarnieri, un romano esperto, coraggioso e tenace, noto per le sue capacità acrobatiche, tanto da meritarsi il soprannome *dizzy*; Luigi Capè, consigliere delegato S.I.A.I., lo aveva voluto incaricare della conduzione del velivolo, togliendolo dal modesto lavoro tipografico al "Corriere della Sera"¹¹¹. A dare la misura dell'uomo e del suo temperamento basti ricordare che prima della partenza poté effettuare solo tre brevi voli di prova sul velivolo, dopo alcuni mesi di inattività, dovuti alla smobilitazione, ma nonostante questo compì in modo impeccabile il volo.

Un primo tentativo di volo fu effettuato alle 9.45 del 6 settembre 1919, ma a causa della scarsissima visibilità sopra Bellinzona, Campacci decise di rientrare alla base¹¹². Il 7 settembre 1919 alle ore 12.19 la S.I.A.I. di Sesto Calende segnalava invece che l'S.13 di Guarnieri e Campacci era partito per Amsterdam alle ore 10¹¹³. Il volo si sarebbe protratto sino alle ore 15.23 quando esso fu costretto ad ammarare a West Pommeren nei Paesi Bassi per un rifornimento, prima di giungere felicemente ad Amsterdam alle ore 18.45. Il velivolo era carico di 498 kg (la ditta indicava come carico utile 475 kg), suddivisi tra 280 kg di benzina, 25 kg di acqua, 25 kg di olio, 168 kg tra pilota e osservatore e il piccolo bagaglio con le carte e alcune copie de "Il Corriere della Sera", portate da Guarnieri nei Paesi

Antonellini per averci fornito l'introvabile opuscolo SIMONI, cit.

110 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Ispettorato Aeronautica Roma a Servizio Aerologico Internazionale di Roma, 29 agosto 1919.

111 SIMONI, cit., p. 13.

112 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, S.I.A.I. Sesto Calende a Ispettorato Aeronautica Roma, 6 settembre 1919.

113 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, S.I.A.I. Sesto Calende a Ispettorato Aeronautica Roma, 7 settembre 1919. Una delle poche menzioni dell'impresa è rintracciabile in GENTILI, cit., p. 189.

Bassi¹¹⁴. Questi dati così precisi consentono di valutare a posteriori da un lato che il velivolo era oltre il pieno carico e dall'altro si era studiato nei minimi dettagli il piano di volo, al fine di raggiungere tutti quegli scopi che l'impresa si era prefissa.

La rotta che il velivolo aveva seguito da Sesto Calende sorvolava Locarno, Lucerna e successivamente il corso del Reno, transitando in volo su Strasburgo, Magonza, Colonia, Düsseldorf sino ad ammarare nei pressi di Arnhem, prima del percorso finale di un centinaio di chilometri e 34' di volo fino ad Amsterdam. La tappa forzata prima della destinazione finale fu dovuta al fatto che, a causa delle avverse condizioni meteorologiche nel percorso tra Strasburgo e Colonia con forte vento, il Savoia S.13 volò a velocità ridotta, consumando più carburante del previsto.

Si concludeva giungendo ad Amsterdam all'Esposizione Aviatoria un raid unico e trionfale per l'industria e il prestigio italiani. L'arrivo dei piloti fu celebrato con il più grande entusiasmo e il Comitato organizzatore dell'evento promosse un banchetto di benvenuto con le autorità inglesi, francesi e locali, mentre i quotidiani olandesi e italiani riportavano con entusiasmo il buon esito del primo volo in idrovolante senza scalo dall'Italia al Nord Europa¹¹⁵.

All'arrivo dell'idrovolante gli stessi partecipanti italiani della Missione assistettero increduli all'evento, andando in questo modo la misura delle difficoltà e la rilevanza dell'impresa aviatoria compiuta, come venne descritto da Simoni:

Speciali accoglienze ebbe[ro] dai componenti la Missione italiana di aviazione, che l'acclamarono vero trionfatore. Stoppani, Ferrarin, Baldi e Laureati non finivano più di esaltare la bella vittoria italiana; in particolare il valoroso capitano Laureati che, quasi piangendo di gioia, gridava: «Ma da dove vieni? Chi sei? Come ti chiami?» e quando lo sentì parlare l'abbracciò e lo baciò con trasporto gridando «Viva l'Italia! Viva Roma!», poiché, come si sa, Laureati è romano come il Guarnieri. Quando ebbe sott'occhio la carta col tracciato della rotta seguita esclamò: «Ma noi non osiamo

114 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Rapporto Campacci (controfirmato Denti di Pirajno) a Ispettorato Aviazione Roma, senza data. Sulla questione delle copie del quotidiano milanese vendute all'asta all'arrivo ad Amsterdam si veda quanto riportato da ANTONELLINI, cit., p. 178.

115 Solo a titolo di esempio: «Il Corriere della Sera», *Un volo in idrovolante dal Lago Maggiore ad Amsterdam*, 9 settembre 1919; «La Gazzetta dello Sport», *Dal Lago Maggiore all'Olanda in idrovolante*, 9 settembre 1919; «La Domenica del Corriere», 38, A. XXI, *Dal Lago Maggiore ad Amsterdam*, 21-28 settembre 1919 con foto del velivolo e dei piloti; «Il Popolo d'Italia», *Il record di un idroplano. 1000 km dal Lago Maggiore ad Amsterdam*, 10 settembre 1919.

far ciò nemmeno con apparecchi terrestri!» e non finiva di ripetere «Bravo, bravo, bravo»¹¹⁶.

Il Ministro della Marina Giovanni Sechi inviò le più vive congratulazioni per l'esito del raid alla Società Idrovolanti Alta Italia¹¹⁷ e l'Ispettorato Aeronautico della Regia Marina diede disposizione affinché venisse data comunicazione alla stampa e agli addetti navali italiani nel mondo, con la precisazione che si sarebbe dovuto «mettere in evidenza misure prudenziali previste per eventuale atterraggio lacustre o fluviale»¹¹⁸. Accanto al giusto orgoglio che traspariva dalle comunicazioni inviate agli addetti navali di Stoccolma, Washington, Londra, Tokyo, Madrid e Parigi per il successo raggiunto, rimanevano chiare le priorità della nascente aviazione civile e quindi l'assoluta sicurezza di merci ed equipaggi.

La Missione della Regia Marina italiana all'E.L.T.A. volgeva al termine. Con la fine dell'Esposizione i militari guidati da Nicolis di Robilant, completati i passaggi di consegne e lasciato in omaggio un idrovolante italiano ai colleghi olandesi della stazione idrovolanti di Texel, scioglievano il distaccamento sabato 27 agosto 1919, cessando di essere formalmente alle dipendenze del Maggiore Ermanno Beltramo¹¹⁹. Iniziava, per un selezionato gruppo ricomprendente lo stesso Comandante della missione della Regia Marina, il Tenente di Vascello Maddalena, il Sergente Maggiore Longo e alcuni tra montatori e motoristi, la missione a Stoccolma alle dipendenze dell'addetto navale Manfredi Gravina di Ramacca, che tanto frutto avrebbe portato al commercio e al prestigio italiano in Scandinavia.

Conclusione

Il 15 settembre 1919 si chiudeva l'Esposizione Aviatoria di Amsterdam. Quasi un milione di persone aveva visitato e pagato l'ingresso ai diversi stands e si era al contempo divertita nei ristoranti e nei giochi del luna park, consolidando nel proprio immaginario un'idea di futuro nella quale l'aeronautica non era più solo una misteriosa e attraente finzione sportiva dei pochi o un fatale mezzo di guerra

116 SIMONI, cit., pp. 13-14.

117 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Sechi a S.I.A.I., 9 settembre 1919.

118 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Ministero Marina ad Ispettorato Aeronautico Roma, 11 settembre 1919.

119 AUSSMM, Fondo di base, b. 1377, f. *Amsterdam*, Beltramo a Direzione Generale Aeronautica, 25 settembre 1919.

e morte. Nel *teatro aereo*, in un clima accattivante e dinamico, il pubblico aveva potuto apprendere, dai vari opuscoli, caratteristiche tecniche ed estetiche dei vari velivoli, ammirarne le acrobazie nei cieli o esserne passeggeri paganti, conoscere ed apprezzare i migliori piloti, il tutto suggellato dalla visita dei reali d'Olanda.

L'E.L.T.A. aveva mostrato al meglio le potenzialità civili dell'aviazione ed un roseo futuro nei trasporti, sebbene all'interno delle divisioni provocate dalla guerra, solo gli alleati vincitori e Fokker avessero potuto esporre e mostrare i primi sforzi industriali, per la transizione verso una aviazione di pace. L'Esposizione, ad un giudizio complessivo, fu senza dubbio un successo pieno per i Paesi Bassi e per gli stessi organizzatori che, con l'ingente afflusso di pubblico, riuscirono a rientrare da tutte le spese sostenute, risultando l'evento un modello ideale a cui riferirsi per future manifestazioni simili e comunque ponendosi come ideale transito per le rotte commerciali. Dal punto di vista tecnico la mostra esposizione giungeva troppo presto, rispetto alla fine del conflitto, per poter presentare novità rivoluzionarie nel campo aviatorio, se non qualche miglioramento nella potenza dei motori.

E l'Italia? Il contingente italiano, il secondo più numeroso, raggiunse nel suo insieme il primo fondamentale scopo di presentarsi al pubblico neutrale olandese quale *competitor* paritario delle altre potenze vincitrici della guerra, trovando spazio nell'immaginario collettivo quale nazione moderna, con prodotti industriali di terra e di mare solidi e sicuri, eccellenti in termini di dimensioni e prestazioni. Lo sforzo e i mezzi economici profusi furono ingenti, ma garantirono un ritorno di prestigio per l'industria aviatoria italiana non misurabile in termini meramente economici, dati dalle povere statistiche del commercio estero, quanto piuttosto nella nuova percezione che il Regno d'Italia mostrava all'estero, cioè di potenza continentale in grado di partecipare alle dinamiche del mondo e al suo progresso. All'interno delle diverse componenti della Missione italiana all'E.L.T.A., quella della Regia Marina seppe però garantire una varietà di prodotti di avanguardia per l'aviazione di marina, raccogliendo un vivo interesse e ammirazione soprattutto per l'impresa compiuta da Guarnieri e Campacci. Se il Regno d'Italia poteva ora affacciarsi con credibilità al mercato baltico – scandinavo, ricco di opportunità, date dalla progressiva costituzione di nuove nazioni quali la Finlandia e gli Stati Baltici, oltre a relazionarsi con le neutrali nazioni scandinave, questo fu dovuto anche alla massiccia e organizzata partecipazione dell'aviazione di marina all'evento. Era risultata vincente la strategia del Ministro della Marina

Giovanni Sechi e dei Contrammiragli Ispettori Valli e Orsini che avevano voluto organizzare la missione in maniera impeccabile, selezionando attentamente i membri della delegazione e puntando prima di tutto sulla sicurezza nel volo, evitando inutili rischi, e sulla solidità concretamente dimostrata dei motori, pilastro per lo sviluppo di una aviazione civile di massa. La Missione della Regia Marina proseguì poi per Stoccolma, su richiesta dell'addetto navale Manfredi Gravina di Ramacca, presentando nei mesi seguenti sui diversi mercati locali l'idrovolante italiano, ideale per la morfologia del territorio scandinavo e finlandese, cosparso di fiumi e di laghi. Difficilmente però il percorso iniziato all'E.L.T.A. avrebbe potuto essere concretamente duraturo: troppa, per quegli anni, la distanza e la mancanza di regolari collegamenti con le industrie produttrici in Italia; troppa la concorrenza internazionale e la presenza di addetti navali di potenze alleate e nemiche a fronte dei pochi mezzi e uomini disponibili per la promozione dei prodotti italiani. Nonostante questo, il Regno d'Italia riuscì nel 1920 a creare un mercato di propri prodotti idro-aviatori nella regione e a fregiarsi dell'indubbio onore, per una potenza mediterranea, di aver inaugurato nel 1921 la prima tratta aerea settimanale Stoccolma – Tallinn, con due Savoia S.16, per conto della compagnia aerea svedese S.L.A.¹²⁰.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Il 1919. Un'Italia vittoriosa e provata in un'Europa in trasformazione. Problematiche e prospettive. Atti del Congresso di Roma 11-12 novembre 2019*, Ministero della Difesa, Roma, 2020.
- ADEY, Peter, « 'Ten thousand lads with shining eyes are dreaming and their dreams are wings': affect, airmindedness and the birth of the aerial subject », *Cultural Geographies*, 18 (1), 2010, pp. 63-89.
- AHLUND, Claes, *Scandinavia in the First World War. Studies in the War Experience of the Northern Neutrals*, Nordic Academic Press, Lund, 2016.
- ALEGI, Gregory, *La storia dell'Aeronautica militare. La nascita*, Aviator, Roma, 2015.
- AMERSFOORT, Herman, Wim KLINKERT (eds.), *Small Powers in the Age of Total War, 1900-1940*, Brill, Leiden-Boston, 2011.
- ARHIRE, Sorin, Tudor ROSU (eds.), *The Paris Peace Conference (1919-1920) and Its*

¹²⁰ Kristina LILJA, Jan OTTOSSON «The risk of pioneering: Private interests, the State, and the launching of civil aviation in Sweden. The Case of SLA 1918-1923», *The Journal of Transport History*, 39 (3), 2018, p. 325.

- Aftermath: Settlements, Problems and Perceptions*, Cambridge Scholars Publishing, Newcastle upon Tyne, 2020.
- ANTONELLINI, Mauro, *Salvat Ubi Lucet. La base idrovolanti di Porto Corsini e i suoi uomini (1915-1918)*, Casanova Editore, Faenza, 2008.
- ARTICO, Daniele, Brunello MANTELLI (cur.), *Da Versailles a Monaco. Vent'anni di guerre dimenticate*, Utet, Torino, 2010.
- BALESTRA, Gian Luca, *L'industria aeronautica italiana tra smobilitazione e occasioni mancate 1919-23*, «Rivista di storia contemporanea», 1990, 4, pp. 487-521.
- BORSANI, Davide, Alessandro VAGNINI, *La Regia Marina e le questioni navali alla Conferenza di Parigi*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 2020.
- CABANES, Bruno, 1919: *Aftermath*, in Jay WINTER (Ed.), *The Cambridge History of the First World War*, Vol. I, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, pp. 172-174.
- DELL'ORCO, Daniele (cur.), *Le Ali di D'Annunzio. I pionieri dell'aviazione che volarono insieme al Vate*, Idrovolante Edizioni, 2019.
- DIERIKX, Marc, *The Flying Dutchman Who Shaped the American Aviation*, Smithsonian Inst. Press, 2018.
- DI MARTINO, Basilio, *Il dopoguerra dell'Aviazione. Identità, organizzazione e base industriale*, in AA.VV., *Il 1919. Un'Italia vittoriosa e provata in un'Europa in trasformazione. Problematiche e prospettive. Atti del Congresso di Roma 11-12 novembre 2019*, Ministero della Difesa, Roma, 2020, pp. 39-70.
- DI NOLFO, Ennio, *Storia delle relazioni internazionali. Dalla pace di Versailles alla conferenza di Potsdam 1919-1945*, Vol. I, Editori Laterza, Roma-Bari, 2015.
- FERRARIN, Arturo, *Voli per il Mondo*, Mondadori, Milano, 1929.
- FERRARIN, Valentina, *Arturo Ferrarin: il Moro: un protagonista dell'aviazione italiana tra la prima e la seconda guerra mondiale*, Egida, Vicenza 1994.
- FOKKER, Anthony, *Flying Dutchman. The Life of Anthony Fokker*, Ayer Co Pub, 1931.
- GALLINARI, Vincenzo, *L'esercito italiano nel primo dopoguerra (1918-1920)*, Stato Maggiore Esercito, Ufficio Storico, Roma 1980.
- GALUPPINI, Gino, *La Forza Aerea della Regia Marina*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 2010.
- GARIGLIO, Paolo, Marco PAPA, Massimiliano DE ANTONI, *Francesco Brach Papa intrepido pioniere e mecenate dell'Aviazione Missionaria Italiana*, LoGisma, Vicchio, 2014.
- GENTILE, Emilio, *La Grande Italia. Il mito della nazione nel XX° secolo*, Laterza, Roma-Bari, 2011.
- GENTILE, Emilio, *L'apocalisse della modernità. La Grande Guerra per l'uomo nuovo*, Mondadori, Milano, 2014.
- GENTILLI Roberto, *1919-1922. Gli anni perduti dell'aviazione italiana*, IBN editore, Roma 2020.
- GENTILLI, Roberto, Paolo VARRIALE e Antonio IOZZI, *Gli assi dell'aviazione italiana nel-*

- la Grande Guerra*, Ufficio Storico dello Stato maggiore Aeronautica, Roma, 2002.
- GENTILI, Roberto, *L'aeronautica italiana nel primo dopoguerra*, in Massimo FERRARI (cur.), *Le Ali del Ventennio. L'aviazione italiana dal 1923 al 1945. Bilanci storiografici e prospettive di giudizio*, FrancoAngeli, Milano, 2005, pp.13-30.
- GERWARTH, Robert, *La rabbia dei vinti: la guerra dopo la guerra 1917-1923*, Laterza, Roma-Bari, 2017.
- GERWARTH, Robert, *War in Peace: Paramilitary violence in Europe after the Great War*, Oxford University Press, Oxford 2013.
- GOLDSTEIN, Erik, *The First World War Peace Settlements, 1919-1925*, Routledge, New York, 2013.
- HOLMAN, Brett, «Dreaming War. Airmindedness and the Australian Mystery Aeroplane Scare of 1918», *History Australia*, 10 (2), 2013, pp. 180-201.
- HOLMAN, Brett, «The Militarisation of Aerial Theater: air displays and airmindedness in Britain and Australia between the World Wars», *Contemporary British History*, 33 (4), 2019, pp. 483-506.
- JANZ, Oliver, *The Long War*, in Jaroslaw SUCHOPLES, Stephanie JAMES (eds.), *Re-visiting World War I. Interpretations and Perspectives of the Great Conflict*, Peter Lang, Frankfurt am Main, 2016, pp. 531-544.
- JONAS, Michael, *Scandinavia and the Great Powers in the First World War*, Bloomsbury Academic, New York, 2019.
- KLINKERT, Wim, *Defending Neutrality. The Netherlands Prepares for War, 1900-1925*, Brill, Leiden – Boston, 2013.
- KOBIERECKI, Michał, «Aviation diplomacy: a conceptual framework for analyzing the relationship between aviation and international relations», *Place Branding and Public diplomacy*, online, 2020.
- LEHMANN, Eric, *La guerra dell'aria. Giulio Douhet, stratega impolitico*, Il Mulino, Bologna, 2013.
- LEHMANN Eric (cur.), *La grande guerra aerea. Sguardi incrociati italo-francesi*, Edizioni Rivista Aeronautica, Formia, 2017.
- LEHMANN, Eric, *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, Utet, Torino 2010.
- LILJA, Kristina, Jan OTTOSSON, «The risk of pioneering: Private interests, the State, and the launching of civil aviation in Sweden. The Case of SLA 1918-1923», *The Journal of Transport History*, 39 (3), 2018.
- MACCHIONE, Pietro, *L'Aeronautica Macchi. Dalla leggenda alla storia*, FrancoAngeli, Milano, 1985.
- MADDALENA, Umberto, *Lotte e vittorie sul mare e nel cielo*, Mondadori, Milano, 1930.
- MANELA, Erez, *The Wilsonian Moment: Self-Determination and the International Origins of Anticolonial Nationalism*, Oxford University Press, Oxford, 2007.

- MATTIOLI, Guido, *In volo con Umberto Maddalena*, Editrice L'Aviazione, Roma 1937.
- MENCARELLI, Igino, *Umberto Maddalena*, Ufficio Storico Aeronautica Militare, Roma 1969.
- MONTINARO, Giancarlo, *Politici e militari nella gestione dell'Aeronautica nell'ultimo anno di guerra. Eugenio Chiesa e il Commissariato Generale per l'Aeronautica*, pp. 121-154 in AA.VV., *Il 1918 la Vittoria e il Sacrificio. Congresso di Studi Storici Internazionale*, Ministero della Difesa, Roma, 2019.
- MORIONDO, Angelo, *Gli albori dell'aviazione a Torino e in Italia (ovvero la storia dell'Aero Club Torino)*, Aero Club Torino, Torino, 2020.
- MULDER, Robert J.M., *E.L.T.A. The First Aviation Exhibition Amsterdam – 1919*, European Airlines Rob Mulder, Spikkestad, 2009.
- MÜLLER, Leos, *Neutrality in World History*, Routledge, New York, 2019.
- NEIBERG, Michael S., *The Treaty of Versailles. A Concise History*, Oxford University Press, New York, 2017.
- RAGURAMAN, Krishnasamy, «Airlines as Instruments for Nation Building and National Identity: Case Study of Malaysia and Singapore», *Journal of Transport Geography*, (4), 1997, pp. 239–256.
- RIZZI, Andrea, *Le relazioni Italo – Finlandesi nella documentazione del Ministero degli Affari Esteri e nel “Memoriale” di Attilio Tamaro*, Turku University Press, Turku, 2016.
- SALMON, Patrick, *Scandinavia and the Great Powers 1890–1940*, Cambridge University Press, Cambridge, 1997.
- SONDHAUS, Lawrence, *La prima guerra mondiale. Una rivoluzione globale*, Einaudi, Torino, 2018.
- SCOTTÀ, Antonio (cur.), *La Conferenza di pace di Parigi fra ieri e domani (1919-1920)*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2003.
- SIMONI, Renato, *Un cavaliere del cielo. Umberto Guarnieri*, Off. Grafica la Bodoniana, s.d.
- UNGARI, Andrea, *L'aviazione italiana dal 1919 al 1923. Dalla smobilitazione alla costituzione dell'Arma Aerea*, in Eric LEHMANN (cur.), *La grande guerra aerea. Sguardi incrociati italo-francesi*, Edizioni Rivista Aeronautica, Formia, 2017, pp. 114-162.
- UNGARI, Andrea, *The Italian Air Force from its Origins to 1923*, in Vanda WILCOX (ed.), *Italy in the Era of the Great War*, Brill, Leiden/Boston, 2018, pp. 55-79.
- VALLE, Giuseppe, *Uomini nei cieli. Storia dell'Aeronautica italiana*, Centro Editoriale Nazionale, Roma 1958.
- VARRIALE, Paolo, *Ferrarin. Nato con le ali*, Rivista Aeronautica, Roma, 2020.
- VARSORI, Antonio, *Storia internazionale. Dal 1919 ad oggi*, Il Mulino, Bologna, 2015.



Manifesto del film «Моряки» (“Marinai”), che, in parallelo con «Если завтра война...» (“Se domani scoppia la guerra”) illustra nel 1939 la capacità di difesa dell’URSS in caso di guerra. Nell’anniversario di Tsushima, la flotta del Mar Nero viene attaccata da un nemico imprecisato. Affrontata da torpediniere, sottomarini e aerei, la flotta nemica viene attirata nella battaglia decisiva e distrutta dalle navi da battaglia sovietiche.

Understanding Victory and Defeat in Contemporary War

Edited by
**Jan Angstrom and
Isabelle Duyvesteyn**

Contemporary Security Studies

Storia militare contemporanea

Articles

- *Aspects militaires de l'exil religieux en Belgique (1901-1914)*
par JEAN-BAPTISTE MUREZ
- *Prima di Pola. Un inedito progetto italiano di architettura navale del 1915 per un mezzo d'assalto di superficie*
di PIERO CIMBOLLI SPAGNESI
- *'Arma novella di barbarie antica'. Le mazze ferrate austro-ungariche sul fronte italiano (1915-1918)*
di FRANCESCO CUTOLO
- *L'assistenza religiosa ai prigionieri e agli internati austro-ungarici in Italia (1916-1918)*,
di BALAZS JUHASZ
- *La Regia Marina all'Esposizione Aviatoria di Amsterdam (1919)*
di ANDREA RIZZI
- *La cooperazione militare italo-sovietica negli anni Trenta. Un inedito diario della missione navale sovietica del 1932*
di IGOR O. TYUMENTSEV
- *Diplomazia aeronautica ed esportazioni. Il ruolo delle missioni estere della Regia aeronautica*
di BASILIO DI MARTINO
- *Greece and the Defense of Crete*
by GEORGES YIANNIKOPOULOS
- *Dead and missing Slovenes in the Italian armed forces and as prisoners of war during the Second World War: questionnaires on sources, numbers, names*
by IRENA URŠIČ
- *L'ultima vittoria della difesa contraerei: fronte del Golan, 1973*
di RICCARDO CAPPELLI
- *The Turan Army. Opportunities for a new military cooperation led by Turkey*
by DÁVID BIRÓ
- *The legal regime of the exclusive economic zone and foreign military exercises or maneuvers*
by EDUARDO CAVALCANTI DE MELLO FILHO

Documents

- *Le insidie dei palloni aerostatici*
di FILIPPO CAPPELLANO e LIVIO PIERALLINI
- *The Italian Army in the Second World War: A Historiographical Analysis*
by SIMON GONSALVES

Reviews

- CHARLES E WHITE, *Scharnhorst. The Formative Years 1755-1801* [by MARTIN SAMUELS]
- BASILIO DI MARTINO, PAOLO POZZATO, ROTONDO, *La zampata dell'orso. Brusilov 1916* [di GASTONE BRECCIA]
- ELIZABETH COBBS, *The Hello Girls. The America's First Female Soldiers* [di PAOLO POZZATO]
- IGNAZ MILLER, *1918. Der Weg zum Frieden* [di PAOLO POZZATO]
- EZIO FERRANTE, *Il grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel* [di MARCELLO MUSA]
- PIERPAOLO BATTISTELLI, *La guerra dell'Asse. Strategie e*
- *collaborazione militare di Italia e Germania, 1939-1943* [di FILIPPO CAPPELLANO]
- RICHARD CARRIER, *Mussolini's Army Against Greece* [di PIERO CROCIANI]
- E. DI ZINNO, RUDY D'ANGELO, *I Generali italiani di Rommel in Africa Settentrionale* [di LUIGI SCOLLO]
- MAGNUS PAHL, *Monte Cassino 1944. Der Kampf um Rom und seine Inszenierung* [di PAOLO POZZATO]
- S. L. A. MARSHALL, *Uomini sotto il fuoco* [di PAOLO POZZATO]
- CLARETTA CODA E GIOVANNI RICCABONE, *La Battaglia di*
- *Ceresole Reale 1944* [di ROBERTO SCONFENZA]
- CLARETTA CODA, *Helpers & POW. I prigionieri di guerra alleati* [di ROBERTO SCONFENZA]
- THOMAS EDWIN RICKS, *The Generals. American Military Command from World War Two to Today* [di MATTEO MAZZIOTTI DI CELSO]
- CARMELO BURGIO, *Da Aosta alla Sicilia* [di ANTONINO TERAMO]
- GIULIANO LUONGO (cur.), *Neutralità e Neutralità armata* [di GIULIA DE ROSSI]
- LEONARDO TRICARICO e GREGORY ALEGI, *Ustica, un'ingiustizia civile* [di VIRGILIO ILARI]