

Gli anni d'oro dei dirigibili

Vecchie immagini dall'album del sergente R.T. di aeronave Mario Garello

di Giancarlo Garello

Dal cassetto dei ricordi ho estratto queste romantiche immagini di dirigibili che risalgono al triennio 1924-1927, quando il futuro delle navi aeree sembrava ancora ricco di promesse. In realtà, anche se la genialità costruttiva dei nostri tecnici, primo fra tutti l'ing. Umberto Nobile, avrebbe sviluppato ancora per anni la tecnologia del semirigido oltre i confini nazionali, il destino del dirigibile in Italia era segnato, essendogli tenacemente avverse le più alte cariche dell'Aeronautica. Il colpo di grazia al "più leggero dell'aria" lo diede il disastro dell'"Italia", che il 25 maggio 1928, nel viaggio di ritorno, si schiantò sul ghiaccio dell'Artide dopo aver raggiunto con successo il Polo Nord.

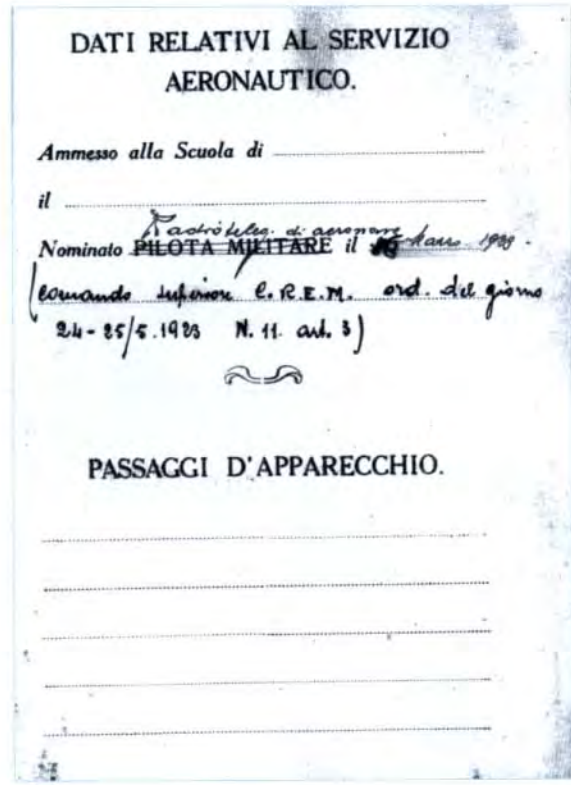
L'aeroporto di Ciampino, che aveva

visto le ascensioni di tanti dirigibili – in un quarto di secolo in Italia ne furono realizzati 98, di cui 12 andarono a paesi stranieri – divenne il cimitero delle aeronavi, e la grande aviorimessa fu demolita per fare largo agli aeroplani, rimasti ormai i soli padroni degli spazi.

Il sergente R.T. d'aeronave Mario Garello, mio padre, che raccolse diligentemente le immagini di queste pagine, conseguì il brevetto di Radiotelegrafista di Aeronave con la R. Marina nel marzo 1923, ma transitò ben presto nei ruoli della R. Aeronautica dove prestò servizio sui dirigibili PM, OS ed F6. Dopo aver partecipato al tentativo di traversata dell'Atlantico del Sud sull'S.55 "Alcione" del com.te Eugenio Casagrande, prese imbarco sul grande dirigibile "Esperia", ex Zeppelin "Bodensee", a bordo del quale

Sopra: l'Italia ricevette tre grandi Zeppelin tedeschi in conto riparazioni di guerra, l'"Italia" (ex L61), l'"Ausonia" (ex L120) e l'"Esperia" (ex civile "Bodensee"), ma solo quest'ultimo ebbe una lunga carriera esente da gravi incidenti, rimanendo in servizio fino al 1928. Nell'immagine l'aeronave sta manovrando per l'atterraggio a Ciampino e scarica zavorra liquida per alleggerire la prua.

Above: Italy received three large German Zeppelins as war reparations: the Italia (formerly L61), the Ausonia (formerly L120) and the Esperia (formerly the civilian Bodensee); only the last one had a long career without important accidents, remaining in service until 1928. In the picture the airship is maneuvering for the landing at Ciampino, dropping liquid ballast for lightening the bow.



In alto a sinistra: il brevetto di radiotelegrafista rilasciato al serg. Mario Garelo dalla R. Scuola Semaforisti e R.T. del Varignano (La Spezia) il 1° febbraio 1921.

Above, left: the licence of Radiotelegraphy Operator issued on the 1st of February 1921 to Serg. Mario Garelo by the Varignano (La Spezia) Royal School of semaphore and radiotelegraphy operators.

Le altre tre immagini: il libretto personale di volo del serg. Mario Garelo.

Other images: the flight logbook of Serg. Mario Garelo.

Anno 1925.

DATA		VOLO ESEGUITO		TIPO	SCOPO DEL VOLO	FIRMA DEL COMAND. DI CAMPO		NOTE	
Giorno	Mese	Durata	Altezza			AP. ARECCHIO	Campo e ora di partenza		Campo e ora di arrivo
9	2	2 ³⁰	300	P.M.	Altezza Camp. 11 ³⁰	equipaggio Camp. 10 ³⁰			
25	2	0 ⁵⁰	150	"	Altezza Camp. 9 ⁴⁰	Equipaggio Camp. 10 ³⁰			
25	2	0 ⁵⁰	300	"	Altezza Camp. 10 ³⁵	Equipaggio Camp. 11 ³⁵			
10	4	1 ⁰⁵	320	O.S.	Altezza Camp. 8 ⁴⁰	Equipaggio Camp. 9 ⁴⁵			
20	4	0 ⁵⁵	280	"	Altezza Camp. 9 ⁴⁵	Equipaggio Camp. 10 ⁴⁰			
30	4	0 ³⁵	290	"	Altezza Camp. 8 ³⁰	Equipaggio Camp. 8 ⁵⁵			
30	4	0 ⁵⁰	250	"	Altezza Camp. 8 ⁵⁵	Equipaggio Camp. 9 ⁴⁵			
17	6	1 ⁴⁰	500	F.6	Altezza Camp. 11 ³⁰	Equipaggio Camp. 11 ³⁰			

Sopra: le ascensioni effettuate dal serg. Garelo nel 1° semestre del 1924. Si notano voli di addestramento per ufficiali di S.M. del R. Esercito, per ufficiali argentini e della U.S. Navy.

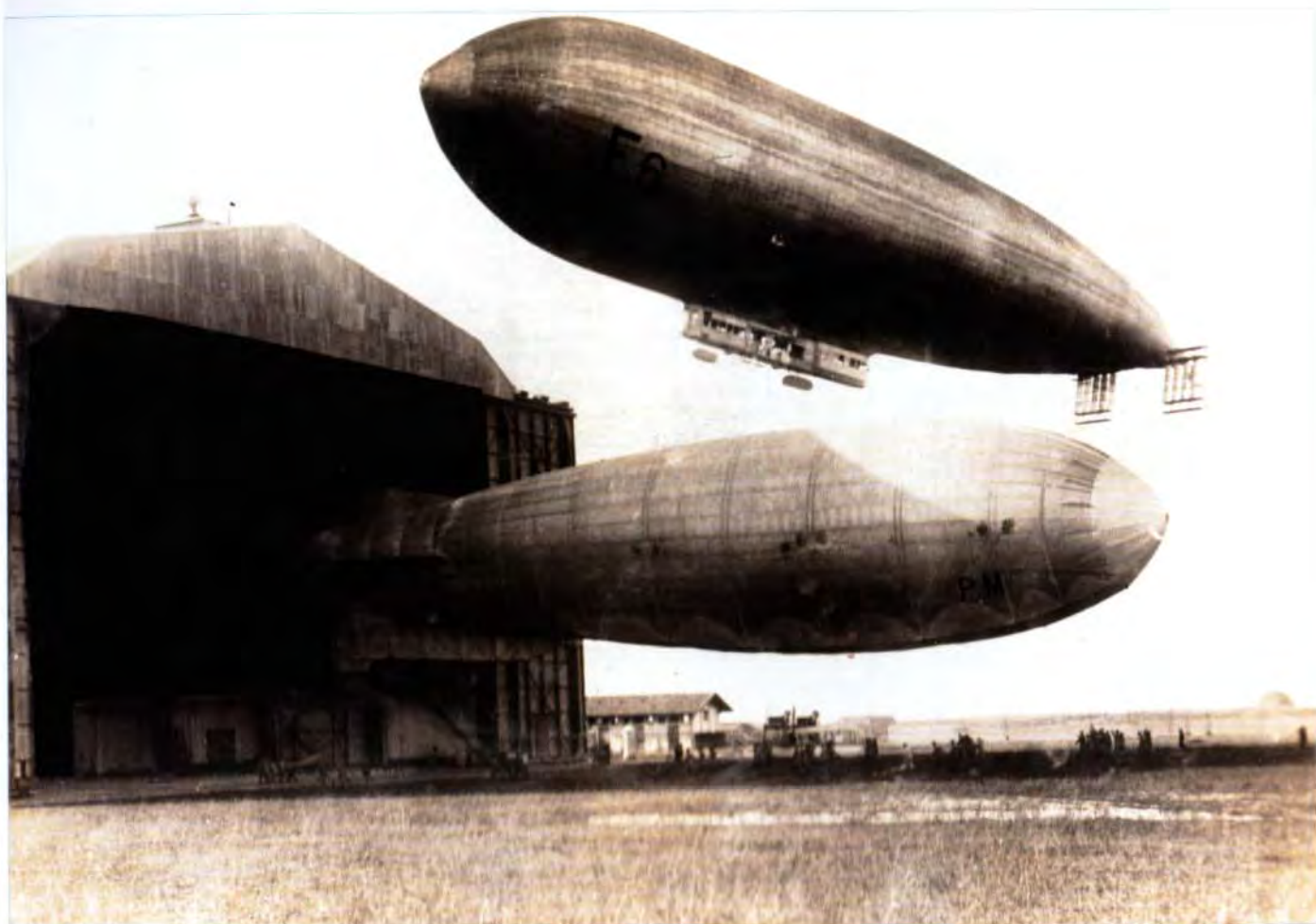
Above: the ascents made by Serg. Garelo in the first half of 1924. There are training flights for staff officers of the Italian Army, for Argentinian and U.S. Navy officers.

Sotto: alcuni voli effettuati da Mario Garelo nel 1926 sul dirigibile "Esperia".

Below: some flights made by Mario Garelo in 1926 on the "Esperia" airship.

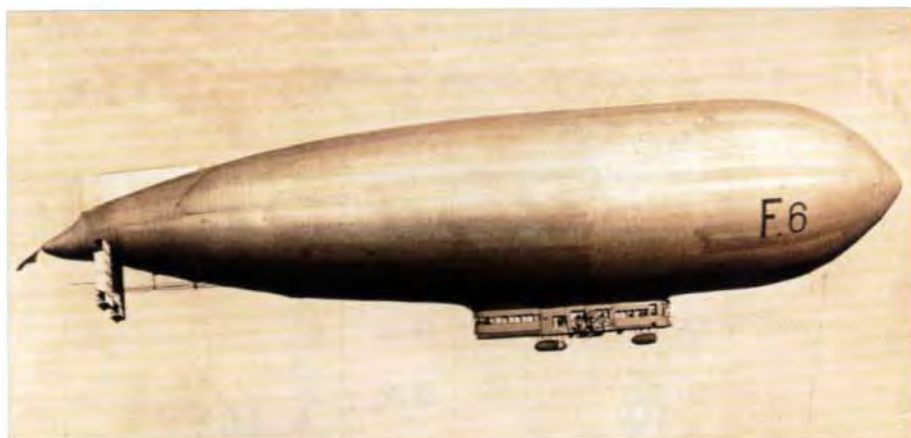
Anno 1926

DATA		VOLO ESEGUITO		TIPO	SCOPO DEL VOLO	FIRMA DEL COMAND. DI CAMPO		NOTE	
Giorno	Mese	Durata	Altezza			AP. ARECCHIO	Campo e ora di partenza		Campo e ora di arrivo
25	6	1 ⁴⁵	700	D.W	Prova Camp. 7 ⁵⁵	Terre 9 ²⁰			Isola della S. Margherita
5	7	55'	8%	D.W.	Prova Camp. 7 ¹⁵	Terre 8 ¹⁰			" "
8	8	2 ⁰⁴	500	S. 16 ^{en}	Prova Camp. 6 ²⁵	Caplan: 8 ³²			
10	8	1 ³⁵	350	Esperia	Prova Camp. 11 ⁰⁵	Equipaggio Camp. 11 ³⁰			
11	8	2 ²⁵	300	Esperia	Prova Camp. 11 ⁰⁵	Equipaggio Camp. 11 ³⁰			
16	9	2 ¹⁰	250	"	Prova Camp. 11 ³⁴	Equipaggio Camp. 12 ⁰⁵			
8	10	1 ¹⁰	600	"	Prova Camp. 8	Equipaggio Camp. 9 ¹⁰			
24	10	1 ³⁰	300	"	Prova Camp. 11 ³⁰	Equipaggio Camp. 11 ³⁰			
26	11	1 ³⁰	300	"	Prova Camp. 11 ³⁰	Equipaggio Camp. 11 ³⁰			



effettuò numerose ascensioni sotto il comando del ten. col. Giuseppe Valle e del ten.col. Francesco Pricolo.

Mario Garelo concluse la sua esperienza sul “più leggero dell’aria” nel gennaio 1928. Proseguì la carriera in S.P.E. conseguendo la promozione ad ufficiale nel 1935: divenne tenente nel 1938 e capitano per merito di guerra nel 1943. Morì nel 1948 a seguito di malattia contratta in servizio.



Sopra: a Ciampino l’F6 sorvola maestosamente il PM in uscita dal grande hangar per dirigibili (forse un fotomontaggio d’epoca...).

Top: at Ciampino the F6 majestically overflies the PM exiting the huge airships hangar (possibly a contemporary photomontage).

Sotto: progettato dall’ing. Forlanini il dirigibile F6, che misurava 90 metri di lunghezza e aveva un volume di 15.000 m³, fu preso in carico dall’Esercito nell’ottobre 1918 ed effettuò alcune ascensioni di guerra prima della fine delle ostilità. Rimase in servizio fino al 1925.

Above: designed by Forlanini, the F6 airship, which was 90 meters long and had a volume of 15.000 m³, was taken in charge by the Army in October 1918 and made some war ascensions before the end of the hostilities.



Dall'alto: il dirigibile PM (Piccolo Modificato), progettato dall'ing. Nobile, entrò in servizio con l'Esercito nel 1922. Aveva una cubatura di 5270 m³ e una lunghezza di 67 metri. Nell'immagine del 1924 il PM è in manovra sull'aerostadio della Favorita a Palermo;

la navicella del PM: su questa aeronave fu applicata per la prima volta la soluzione degli impennaggi a croce. I motori erano due SPA 6A da 180 CV ciascuno;

in basso a sinistra: aeroporto di Ciampino, autunno 1926. Il col. Nobile, geniale progettista di aeronavi, in compagnia del neo-promosso (25 giugno 1926) Maresciallo d'Italia Badoglio, che indossa la sciarpa azzurra e rossa di Cavaliere di Gran Croce dell'Ordine Militare di Savoia;

in basso a destra: il 1° luglio 1925 il principe ereditario Umberto di Savoia effettuò un'ascensione sul dirigibile "Esperia". Nella foto, da sinistra, il magg. Pricolo, il s. ten. Umberto di Savoia, il gen. Badoglio e il gen. di B.A. Piccio.



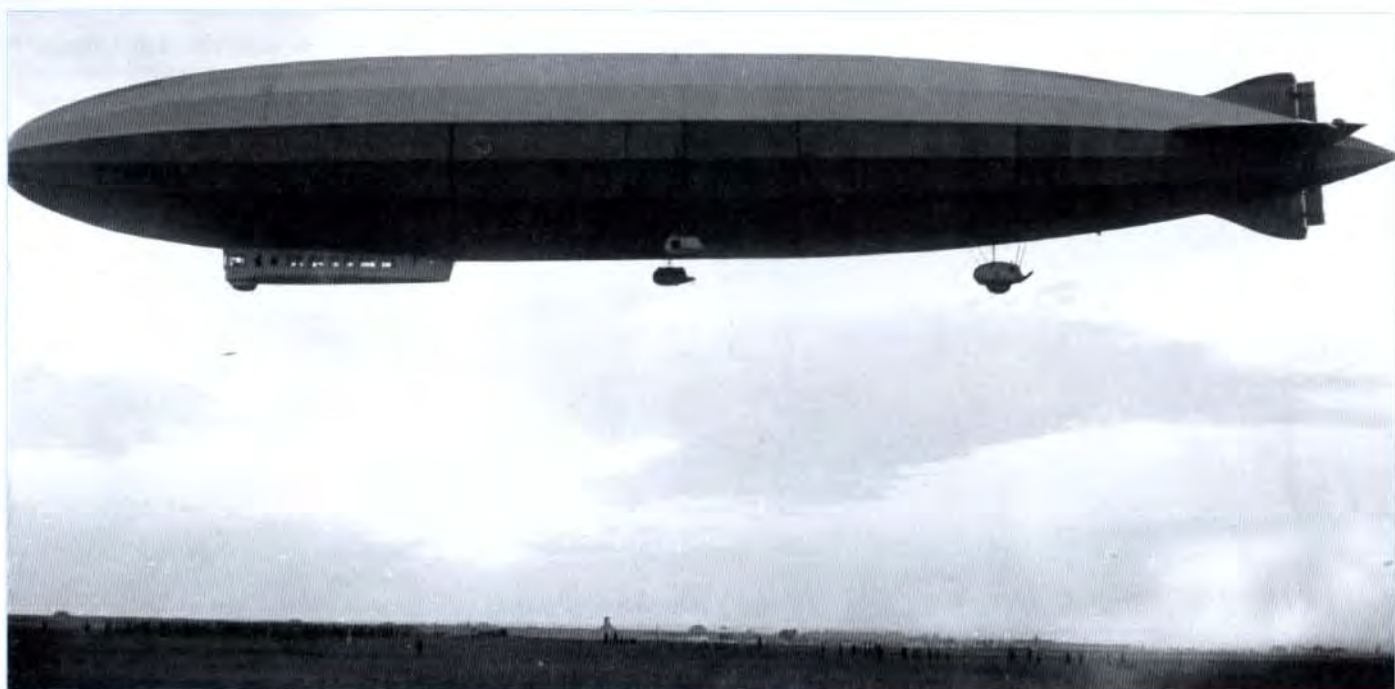
From top: the PM (Piccolo Modificato, i.e. Small Modified) airship, designed by Umberto Nobile, went into service with the Army in 1922. It had a volume of 5.270 m³ and a length of 67 meters. In this 1924 picture it is maneuvering at the Favorita airfield in Palermo;

the PM nacelle: the cross empennages were used for the first time on this airship. The engines were two 180 hp SPA 6A;

bottom left: Ciampino airport, autumn 1926. Colonel Nobile, genial designer of airships, with the recently promoted (25th of June 1926) Marshal of Italy Badoglio, who wears the azure and red sash of Cavalier of Great Cross of the Military Order of Savoy;

bottom right: on the 1st of July 1925 the Crown Prince Umberto of Savoy made an ascent on board the Esperia airship. In the picture, from left: Major Pricolo, Second Lieutenant Umberto of Savoy, General Badoglio and Air Brigadier Piccio.





In alto: bella immagine controluce dell'“Esperia”, che evidenzia le linee eleganti e le grandi dimensioni (130 m di lunghezza e 22.000 m³ di cubatura) dell'aeronave. Il dirigibile era mosso da quattro motori Maybach da 245 CV, due dei quali erano disposti in parallelo in una singola gondola centrale azionando un'unica elica;

al centro: il dirigibile semirigido N1 da 18.500 m³, costruito nel 1924, fu venduto all'Aeroclub di Norvegia che lo battezzò “Norge” e lo utilizzò per la prima trasvolata polare completata felicemente da Amundsen, Ellsworth e Nobile il 12 maggio 1926;

al lato: ritratto autografato del col. Giuseppe Valle. L'ufficiale porta sul petto il distintivo di pilota di aeronave: due ali con due ancore incrociate al centro e sovrastate dalla corona reale.

Top: nice image in backlight of the Esperia, evidencing the elegant lines and the large size (130 meters length and 22.000 m³ volume). The airship was powered by four 245 hp Maybach engines, two of them in a parallel mount in a single central nacelle, driving a single propeller;

center: the semirigid airship N1 of 18.500 m³, built in 1924, was sold to the Norwegian Aero Club, which renamed it “Norge” and employed it for the first transpolar flight, made by Amundsen, Ellesworth and Nobile on the 12th of May 1926;

aside: signed portrait of Colonel Giuseppe Valle. The officer wears the badge of airship pilot: two wings with two crossed anchors in the centre and the royal crown standing above.



In alto: il dirigibile N4, gemello dell'N1, con il nome beneaugurante di "Italia" affrontò per la seconda volta la spedizione transpolare sotto gli auspici della Società Geografica Italiana, perché l'Aeronautica non volle assumersi la responsabilità dell'impresa. Con il solo pilota Umberto Nobile e 18 uomini di equipaggio l'aeronave raggiunse il Polo nella notte fra il 23 e il 24 maggio 1928 ma si sfasciò urtando il pack la mattina del 25 mentre navigava a bassa quota sulla rotta di rientro. La catastrofe segnò la fine del "più leggero dell'aria" in Italia;

al centro: il dirigibile N2, da 7100 m³ e con due motori Isotta Fraschini V6 da 235 CV, precipitò in mare davanti a Gaeta per cause sconosciute il 2 agosto 1926, mentre andava incontro al transatlantico "Conte Biancamano" che recava a bordo Nobile e altri cinque tecnici reduci dall'Alaska dopo il raid transpolare del "Norge";



sotto: il dirigibile T34 "Roma", da 34.000 m³, fu il più grande semirigido di progettazione italiana mai realizzato. L'aeronave, dotata di sei motori Ansaldo S. Giorgio da 560 CV ciascuno, venne acquistata nel 1921 dall'Esercito degli Stati Uniti, ma alla quarta ascensione in terra americana andò distrutta per cause tecniche indotte da una errata condotta di volo.

Top: the N4 airship, twin of the N1, named "Italia", tackled the second transpolar expedition under the auspices of the Società Geografica Italiana, as the Regia Aeronautica didn't want to have responsibility for the project. With Umberto Nobile as sole pilot and a crew of 18, the airship reached the North Pole in the night between the 23rd and the 24th of May 1928, but in the morning of the 25th crashed on the pack while flying at low altitude on the return route. The catastrophe marked the end of the "lighter than air" in Italy;

center: the N2 airship, of 7.100 m³ volume and with two 235 hp Isotta Fraschini V6 engines, crashed into sea for unknown reasons nearby Gaeta while flying towards the transatlantic liner "Conte Biancamano" which had on board Nobile and five other technicians returning from Alaska after the transpolar flight of the Norge;

bottom: the T34 Roma, of 34.000 m³ volume, was the largest semirigid Italian airship ever built. The airship, powered by six 560 hp Ansaldo San Giorgio engines was bought in 1921 by the United States Army, but crashed during its fourth American ascent for technical reasons, induced by a misconducted flight.

