

I PIONIERI DELL'AERONAUTICA

Bisogna anzitutto intendersi.

Pionieri dell'Aeronautica, secondo il senso comunemente attribuito alla qualità di Pioniere, sono tutti coloro che con lo studio, l'applicazione, la tecnica, contribuirono allo sviluppo della nostra Aeronautica. Pioniere dei Pionieri è il divino Leonardo, ma è pioniere accanto a lui l'umile e cosciente costruttore del primo mezzo aereo, come l'ardimentoso uomo di *sport* che per primo si affidò al mezzo aereo per la conquista del cielo.

Ed, a rigore, sono quindi Pionieri della nostra Aeronautica, tutti coloro, che, nei tempi in cui la scienza del volo era ancora bambina, e gli apparecchi di volo, specialmente gli aeroplani, erano pericolosi strumenti di *sport*, si diedero alla Aeronautica attiva.

Ma non è di codesti benemeriti tutti che si occupano queste brevi note. Esse trattano soltanto di quella più ristretta schiera di aeronauti che si sono riuniti in Fratellanza, nel 1923, in Roma adottando la denominazione sociale di « Pionieri d'Aeronautica »; cioè a dire, soltanto di quei piloti di mezzo aereo, provvisti di Brevetto, ottenuto precedentemente all'inizio della grande Guerra Europea.

Qualcuno può trovare che il nominativo di Pioniere auto-decretatosi da questi pochi, è in contrasto col significato della parola, in quantochè il solo fatto di aver ottenuto il Brevetto in una certa epoca non è l'unica qualità che costituisce il Pioniere: come, viceversa, non è la mancanza di un Brevetto che può togliere a molti uomini di *sport* il vanto di aver fra i primi ar rischiato la vita su imperfetti apparecchi di volo con l'intendimento di portare la loro pietra alla grandiosa costruzione della Aeronautica italiana; di avere, anch'essi, contribuito a costituire le tavole di nobiltà della nostra Aeronautica; di essere cioè veri e propri Pionieri.

Bene o male, il titolo di « Pioniere dell'Aeronautica » è, oggi, l'appannaggio dei Soci della Fratellanza « *Pionieri d'Aeronautica* ». Nulla vieta, però, che la Fratellanza possa, in un avvenire che ci auguriamo prossimo, modificare le proprie norme Statutarie; e che, togliendo l'obbligo del Brevetto, possa accogliere nel suo seno tutti quei pochi che hanno, egualmente, titolo per appartenervi.

La prima idea della costituzione di una associazione amichevole fra piloti d'aeroplano, è sorta in Francia poco dopo la fine della Guerra Europea.

Per iniziativa di alcuni grandi piloti, venne colà costituito nel 1922 il Gruppo « *Vieilles Tiges* », *Association amicale des pilotes d'avant la guerre* (2 août 1914).

I francesi scelsero quella data-limite, per dare all'Associazione un carattere di privilegio, per costituirlo in ente chiuso, destinato ad esistere soltanto fino alla scomparsa di tutti i piloti aviatori d'anteguerra senza possibilità di sostituzione.

L'idea francese piacque ai piloti di ogni nazione: ma soprattutto ai nostri che, al pari di quelli di Francia, contano un passato molto glorioso. E auspice e promotore il pilota dott. Luigi Falchi, venne formato in Roma, nel 1922, un Comitato provvisorio per la costituzione anche in Italia di una associazione fra i piloti aviatori d'anteguerra. I piloti Piccio, Prandoni, Da Zara, Cobianchi, Gallina, Capuzzo, Pellegrino, Andriani, De Masellis, Novelli di Coarazze, Rossi Giuseppe e pochi

altri, si diedero subito al lavoro non facile di ricercare tutti i piloti aviatori brevettati a tutto il 2 agosto 1914, che, a guerra finita, licenziati dal Corpo Aeronautico, si erano in gran parte dispersi per il mondo. Il Comitato provvisorio adottò anch'esso la data 2 agosto 1914 quale limite massimo di data di Brevetto per l'ammissione alla Fratellanza: e ciò per mantenersi d'accordo con l'Associazione consorella francese, ed in vista pure di una eventuale intesa avvenire fra i piloti di tutte le altre nazioni alleate di guerra.

La ricerca dei piloti fu lunga e laboriosa: non esistevano presso il Ministero della Guerra completi elenchi ufficiali dei piloti militari di quei primi anni; non esisteva presso l'Aero Club d'Italia l'elenco completo dei nostri piloti civili brevettati, perchè non pochi d'essi non avevano creduto necessario di fare omologare dal nostro Ente Superiore Sportivo Aeronautico il Brevetto da essi ottenuto presso Scuole di pilotaggio dell'Estero.

L'incarico delle ricerche fu più specialmente affidato al ten. col. Morelli Ercole, che aveva ricoperto per lungo tempo la carica di Segretario della Federazione Aeronautica Nazionale Italiana (F.A.N.I.). Ed il Comitato al principio del 1923 poté, pertanto, redigere una lista sufficientemente completa dei piloti d'aeroplano e d'idrovolanti che si trovavano nelle condizioni stabilite; e poté indire, per il 24 maggio di quell'anno, una prima Assemblea di Pionieri per addivenire alla costituzione della Fratellanza.

In quel giorno, i piloti, accorsi in buon numero al fraterno richiamo, dichiararono con entusiasmo costituita la Fratellanza: ne fissarono la denominazione « Pionieri dell'Aviazione »; ne approvarono lo Statuto, e stabilirono l'insegna sociale.

Lo Statuto metteva bene in evidenza che si trattava di una Associazione a carattere soprattutto sentimentale ed amichevole che non aveva scopi comunque utilitari; ma che solo si riprometteva di « custodire le memorie dei soci vivi e dei morti, ricordare la poesia dei voli che essi iniziarono, coltivare la Fratellanza della loro origine e dei loro sentimenti e di mantenere vivo l'amore per l'Aeronautica italiana agli scopi della difesa nazionale, e di venire in aiuto dei Pionieri bisognosi ».

La Presidenza della Fratellanza venne data per acclamazione al pilota promotore, dott. Luigi Falchi: a Segretario generale venne eletto il pilota magg. Ernesto Pellegrino che, animato da grande fede, aveva efficacemente coadiuvato il ten. col. Falchi nella difficile impresa.

La Fratellanza adottò il Motto: « *Per quel che oprasti* », che giustifica la ragion d'essere della Fratellanza stessa; e quale insegna sociale scelse il motore *Anzani* a 3 cilindri con elica, incorniciato di quercia e d'alloro. Nessun simbolo meglio di quello, avrebbe potuto ricordare le prime glorie ed i primi passi dell'Aviazione! Il motore *Anzani*, invero, frutto degli studi di un nostro Pioniere dell'Aeronautica, oltre che del volo, Alessandro Anzani, è quel motore che, montato sulla fusoliera di un aeroplano Blériot, permise al pilota di Francia Luigi Blériot di effettuare lo storico volo attraverso il canale la Manica, il 25 luglio 1909.

Lo Statuto della Fratellanza considerava quali soci di diritto, oltre che i brevettati, come si è detto, fino al 2 agosto 1914,

anche tutti coloro che fino a quella data stessa avevano perduto la vita, per causa d'aviazione.

Durante il 1923 la Fratellanza continuò la ricerca dei « Pionieri » irreperibili e riuscì a fissarne l'elenco completo.

In questo frattempo, i piloti di pallone sferico e di dirigibile fecero comprendere il loro desiderio di entrare a far parte della Fratellanza: questa era una simpatica prova di affetto e di cameratismo che essi offrivano ai colleghi del « più pesante »; e meritava la migliore accoglienza. E, difatti, il Direttorio della Fratellanza, studiò subito le modalità di ammissione in seno alla Fratellanza stessa dei piloti del « più leggero »; e presentò alla assemblea ordinaria del 24 maggio 1924, la proposta concreta di completare l'elenco dei soci con i piloti di dirigibile e di pallone sferico da ammettersi con le stesse modalità fissate dallo Statuto per quelli d'aeroplano e di idrovolante.

La proposta fu accolta all'unanimità; e, di conseguenza, venne approvata pure la proposta sussidiaria di modificare il nominativo della Fratellanza in quello più comprensivo di « *Pionieri dell'Aeronautica* ».

Nel 1924, poi, la Fratellanza dopo d'averne, mercè la collaborazione del ten. col. Morelli, stabilito l'elenco preciso delle ricompense di guerra ottenute dai soci della Fratellanza, approvò l'adozione di un Labaro sociale, ideato dal Presidente Falchi, sul quale dovevano essere poste, su nastri del colore appropriato, tutte le ricompense di guerra, i distintivi di mutilati e feriti, i segni di caduti sul campo dell'onore, ecc., riguardanti i soci della Fratellanza.

Il Labaro venne solennemente inaugurato il 23 maggio 1925 in Campidoglio alla presenza delle Loro Maestà il Re e la Regina e di S. E. il Duce del Fascismo e Capo del Governo, on. Benito Mussolini. Augusta e gentile madrina del Labaro, fu, per concessione altissima di S. M. il Re, la Principessa Iolanda. Quella grandiosa cerimonia, nella quale il Sindaco di Roma, Senatore Cremonesi, il Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica Generale Bonzani, ed il Presidente Falchi pronunciarono discorsi vibranti di patriottismo e di affetto verso l'Aeronautica, fece acquistare alla Fratellanza, anche presso il gran pubblico, l'autorità morale e l'importanza sociale che le compete di diritto, in virtù delle grandi benemerienze dei suoi associati.

Autorità ed importanza che vennero, poi, sanzionate da S. M. il Re e dal Governo in data 25 novembre 1925, col R. D. che accordava alla Fratellanza il riconoscimento giuridico (Ente morale).

Attualmente la Fratellanza è retta da un Direttorio così costituito:

Presidente: S. E. Pier Ruggero Piccio, Generale di Divisione Aerea;

Vice Presidente: Comm. Mario Cobianchi; *Segretario:* colonnello Arma Aeronautica Ernesto Pellegrino; *Membri:* Generale di Brigata Aerea Oronzo Andriani; Capitano di Complemento del disciolto Corpo Aeronautico Militare Giuseppe Rossi; *Tesoriere:* Console M. V. S. N. Ercole Morelli.

L'alto Patronato della Fratellanza venne gradito dal Duce del Fascismo, Primo Ministro, e Ministro degli Esteri e delle Forze Armate, S. E. Benito Mussolini.

La Fratellanza comprende oggi: 16 Pionieri d'onore, di cui 12 nominati all'atto della costituzione nel 1923 (ing. Guido Antoni, Alessandro Anzani, ing. Gianni Caproni, Generale Vittorio Cordero di Montezemolo, Principe Generale Gabriele D'Annunzio, Generale Giulio Dohuet, ing. Giuseppe Gabardini, mister Chiffond B. Harmon, ing. Giulio Macchi, S. E. Arturo Mercanti, on. prof. col. Carlo Montù, Associazione « Vieil-

les Tiges »); uno nel 1924 (pilota Bathiat); due nel 1925 (Colonnello Marchese Francesco De Pinedo, Capit. Arturo Ferrarin), ed uno nel 1926 (Gen. ing. Umberto Nobile).

449 *Pionieri Nazionali* (di diritto) (335 viventi) dei quali: con Brevetto d'aerostato n. 102; di dirigibile n. 31; di Aviazione n. 329 (1).

14 *Pionieri esteri brevettati in Italia* (di diritto) (di Aerostato n. 4; di Aviazione n. 10).

8 *Pionieri esteri ammessi per speciali benemerienze* (Aviazione).

Fra i Pionieri nazionali si contano 6 *Medaglie d'oro* († Salomone Oreste, Ercole Ercole, † Baracca Francesco, † Garasini Garbarino Giuseppe, Piccio Pier Ruggero, † Randaccio Giovanni), e 6 *Assi di guerra*: † Baracca Francesco (34 vittorie); Piccio Pier Ruggero (24 vittorie); Rennella Cosimo (7 vittorie); Costantini Bortolo e Nardini Giulio (6 vittorie); † Sabetelli Giovanni (5 vittorie).

I Pionieri di diritto caduti sul campo dell'Onore sommano a 101 di cui 6 di pallone sferico; 6 di dirigibile; 89 di aviazione.

I mutilati di guerra sono 19: i promossi a scelta per merito di guerra 23.

Le ricompense al Valor Militare ottenute da Pionieri di diritto sono: 25 decorazioni dell'Ordine Equestre al Merito Militare di Savoia; 6 Medaglie d'oro; 199 Medaglie d'argento; 98 Medaglie di bronzo; 27 Croci di guerra.

Ai Pionieri vennero pure distribuite oltre 300 Croci al Merito di Guerra.

I Pionieri di sesso femminile sono due: uno di pallone sferico: signora Giulia Borsalino Usuelli; uno di aeroplano: signora Rosina Ferrario Grugnola.

Quest'ultima, allo scoppio della Guerra Italo-Austriaca, si offrì per servizio di aviazione militare, ma per ovvie ragioni la sua domanda non fu accolta.

La Fratellanza, per gentile concessione del Ministero dell'Aeronautica, ha fissato la sua sede nel palazzo del Viminale (Roma, via Depretis).

Ten. Col. ERCOLE MORELLI.

Capo dell'Ufficio Storico dell'Aviazione

(1) Le cifre parziali non corrispondono alle cifre totali, perchè alcuni Pionieri sono contemporaneamente piloti brevettati di apparecchi del « più leggero » e del « più pesante », di aerostato e di dirigibile insieme.