



Chi l'ha visto?

di Marco Gueli

Dobbiamo riconoscere che in questi ultimi anni il nostro patrimonio storico aeronautico è andato costantemente arricchendosi e valorizzandosi, grazie ad alcuni Musei ma soprattutto all'interesse di molti appassionati i quali, con sacrifici di varia entità, hanno permesso la conservazione dei vecchi aerei, a volte riportandoli in volo.

Nonostante questa positiva "lievificazione" esistono casi di macchine che sono state invece tolte dall'esposizione

per non ricomparire più.

In questa che, con l'aiuto dei soci, potrebbe divenire una nuova rubrica di *Ali Antiche* (dal nome appunto *Chi l'ha visto?*), inizierò ad occuparmi proprio di "sparizioni", a cominciare da quelle che hanno riguardato aerei musealizzati e quindi già esposti al pubblico.

Per quelli privati invece il discorso cambia in quanto i proprietari sono liberi di accantonarli in soffitta oppure in cantina o venderli, anche se i mezzi

di trasporto, aerei compresi, che hanno superato i settanta anni di età, sono tutelati dai beni culturali.

Ci si aspetta che un aereo esposto in un museo lo rimanga a lungo, perché tolto dall'esposizione e messo in magazzino, va spesso incontro ad un deperimento progressivo. Le cause di queste "sparizioni" sono dovute principalmente a carenza di spazio espositivo, a ristrutturazioni ma anche ad un certo disinteresse dei musei non a vocazione aeronautica, per i quali un



In questa pagina: immagini dell'I-ASSI già "decorato" con i loghi degli sponsor che resero possibile il volo dall'Italia all'Argentina. Come si vede nella foto dell'esemplare un tempo esposto al Museo Alfa di Arese, solo parte dei dettagli coloristici originali fu riprodotto: ulteriore esempio degli interventi poco accurati così diffusi negli anni '80 (archivio GAVS).

In this page: images of I-ASSI already "decorated" with the logos of the sponsors which made possible the Italy to Argentina flight. As can be seen in the picture of the aircraft formerly exhibited in the Alfa Romeo Museum in Arese, only a part of the original color details was reproduced, another example of the rather inaccurate interventions so frequent in the Eighties.

aereo, date le sue dimensioni, può divenire un ingombro piuttosto che un'attrattiva.

Tra i "desaparecidos" italiani c'è l'unico SAI Ambrosini S.1001 "Grifo"

completo ancora esistente.

Su *Ali Antiche 110* Paolo Stanchina ci informa della riapertura del Museo Alfa Romeo di Arese (MI) avvenuta il 24 giugno del 2015, dopo anni di chiu-

sura. L'inaugurazione di un nuovo museo non può che farci piacere, ma dov'è il "Grifo" che proprio in quel museo era esposto? Purtroppo con la ristrutturazione delle aree espositive l'aereo non ha trovato collocazione ed è stato posto in magazzino.

Dal 1976 faceva parte della collezione di Arese, perché motorizzato con un lineare Alfa Romeo 110 ter da 130 CV. Il monoplano era in perfette condizioni ed era verniciato, sia pur con molte licenze, a ricordare il famoso I-ASSI "Angelo dei Bimbi", un "Grifo" identico protagonista di uno storico volo a tappe Milano-Buenos Aires avvenuto ai primi di gennaio del 1949 con trasvolata dell'Atlantico.

La tratta oceanica iniziò da Dakar, aeroporto di Yof, alle 3.40 del mattino del 19 gennaio e si concluse sull'aeroporto di Parnaiba, 400 km a nord di Recife, dopo 17 ore di volo. I piloti per risparmiare peso decollarono senza radio e senza paracadute e nella consapevolezza che le autorità francesi, che allora governavano il Senegal, non avrebbero mosso un dito nel caso di ammaraggio forzato!

Il volo, condotto dai piloti Maner Lualdi e Leonardo Bonzi, aveva lo scopo di raccogliere fondi per i "mutilatini" di don Carlo Gnocchi, ragazzi invalidi di guerra.

Per traversare l'Atlantico fu montato in cabina un serbatoio supplementare, così da incrementare l'autonomia dai normali 850 ai 2.000 chilometri.

Arrivati in Brasile il volo proseguì per l'Uruguay e l'Argentina: a Buenos Aires ad accogliere i due piloti italiani, c'erano 200.000 nostri connazionali emigrati nelle americhe, quel piccolo aereo ricordava loro la Patria lontana. Il volo da primato riuscì a raccogliere oltre 500 milioni di lire, oltre a dimostrare l'ottima affidabilità del motore Alfa Romeo ed il coraggio dei piloti.

L'accoglienza fu tale che, rientrato felicemente il "Grifo" in Italia, si dovette organizzare un secondo volo, durante il quale l'aereo, nel frattempo donato all'Argentina, andò perduto in un incidente a Caracas il 10 giugno 1949. Nel decollo a pieno carico, che lo avrebbe portato a New York via Città del Messico, l'aereo toccò gli alberi e si infranse al suolo: morirono i due piloti Riccardo Roveda e Giovanni Vettore.

Lo stesso I-ASSI nc. 4 sempre con



Sopra: il vero I-ASSI ripreso nel 1948 prima del volo record Campoformido-Massaua. Notare il grosso serbatoio supplementare del carburante, montato in cabina dietro le spalle dei piloti (*archivio GAVS*).

Above: the real I-ASSI shot in 1948 before the record flight Campoformido-Massawa. Note the very large supplementary fuel tank installed in place of the rear seats.

Sotto, da sinistra: Leonardo Bonzi, Angelo Ambrosini e Maner Lualdi.

Below, from left: Leonardo Bonzi, Angelo Ambrosini and Maner Lualdi.



equipaggio Lualdi - Bonzi, era stato protagonista di un precedente record di distanza per aerei di potenza entro i 200 CV, quando il 28 aprile 1948 effettuò un volo di 4.170 km Campofornido-Massaua della durata di 24 ore e 6 minuti.

Per ricordare nel Museo Alfa quelle epiche trasvolate, si recuperò l'ultimo "Grifo" rimasto in Italia immatricolato I-RANN. Venne rintracciato all'inizio degli anni '70 presso la ditta di lavoro aereo ALICA di Roma Urbe, che lo aveva impiegato nell'addestramento semi-clandestino dei primi piloti dell'aeronautica israeliana¹.

Lo ricordo ancora quando da ragazzo andavo in bicicletta all'Urbe: era accantonato in un hangar ora demolito e con la sua elegante sagoma e la verniciatura chiara, si distingueva immediatamente dai vicini MB.308, P.57 e FL.3 della ditta LAER Guerrini verniciati in blu scuro. Poi non lo vidi più e venni a sapere che era stato venduto e trasferito al Nord.



A destra, dall'alto: l'Ambrosini S.1001 I-RANN quando era esposto nel Museo Alfa Romeo e verniciato a ricordare il similare I-ASSI, protagonista di epiche trasvolate ma andato perduto a Caracas il 10 giugno 1949 (archivio GAVS);

l'unico Ambrosini SAI.2S matricola I-LANC quando era esposto nel Museo Caproni a Vizzola Ticino, oggi Volandia. I suoi colori sono azzurro metallizzato con fregi gialli (foto Marco Gueli);

il momento dell'accurato smontaggio e collocazione in magazzino dell'S.1001 (foto Fabio Morlacchi - via Alessandro Barteletti).

Right, from top: the Ambrosini S.1001 I-RANN when it was exhibited in the Alfa Romeo Museum, painted as the similar I-ASSI, protagonist of epic flights but crashed in Caracas the 10th of June 1949;

the only Ambrosini SAI.2S, registered I-LANC, when was exhibited in the Caproni Museum at Vizzola Ticino, now Volandia. It was painted metallic blue with yellow trims;

the moment of the careful dismantling and transfer to storage of the S.1001.



Vorrei rammentare ai responsabili del Museo di Arese che, oltre ai motori automobilistici montati sulle sue splendide vetture, la Alfa Romeo ha una lunga e prestigiosa tradizione anche nella motoristica aeronautica e sarebbe giusto ricordarla esponendo, oltre ai motori, il SAI 1001.

Non c'è spazio ad Arese? Perché allora non cercare qualche altra collocazione, così da esporre questa rarità, piuttosto che accantonarla in un magazzino?

Una notizia riguardante l'S.1001 è stata pubblicata anche su *Ali Antiche* 32, pag. 26.

Ricordo che in Italia esiste un altro pezzo di S.1001: fa parte della collezione del Museo Storico AM. Si tratta di una fusoliera mai completata, finita nella raccolta dell'A.M. forse in seguito al fallimento della SAI Ambrosini di Passignano sul Trasimeno. Fu per anni esposta a Vigna di Valle ma ora risulta assegnata a scopo didattico. Non si tratta ancora di un "desaparecido" ma ogni ulteriore notizia è gradita.

L'Aeronautica ha brevemente utilizzato tre "Grifo" all'inizio degli anni '50, uno con MM 56703 ed altri due ex ALICA con MM 56704 e 56705¹.

Qualche notizia tecnica: il SAI 1001 è una rivisitazione del SAI 2S degli anni '30, un esemplare del quale fa parte della raccolta del Museo Caproni di Trento ma non è esposto.

Il "Grifo" è un elegante quadriposto ad ala bassa e carrello fisso, progettato nel 1947 e costruito completamente in legno in piccola serie. La creatura dell'ing. Sergio Stefanutti aveva un'apertura alare di 9,90 m, una lunghezza di 7,80 m, una superficie alare di 15,22 m², un peso a vuoto di 700 kg e totale di 1.060. La sua finezza aerodinamica gli consentiva una velocità massima di 240 km/h e minima di 95, la sua tangenza era intorno ai 5.000 metri.

¹ G. Alegi e P. Varriale *"Ali sul Trasimeno"* Ed. Le Balze - Montepulciano (SI) - 2001.



Sopra: la fusoliera incompiuta di "Grifo" facente parte della raccolta del Museo Storico AM (foto Sergio Mapelli).

Above: the unfinished "Grifo" fuselage of the collection of the Italian Air Force Historical Museum.

Sotto: l'Angelo dei bimbi con i "mutilatini" di Don Gnocchi (dal Web).

Below: the "Angel of the boys" with the crippled boys assisted by Don Gnocchi.



Hanno collaborato alla realizzazione di questo numero di *Ali Antiche*:

Gregory Alegi, Giorgio Apostolo, Claudio Basile, Gianandrea Bussi, Michele Caso, Carla Ceccarelli, Giorgio Danilo Cocconcelli, Luca Delle Canne, GAVS Roma, GAVS Torino, Marco Gueli, Alvaro Guerrini, Giovanni Masino, Achille Melley, Milena Palumbo, Paolo Pesaresi, Gianclaudio Polidori, Paolo Re, Massimo Rickler, Bernardo Sclerandi, Paolo Stanchina, Daniele Vescovi.