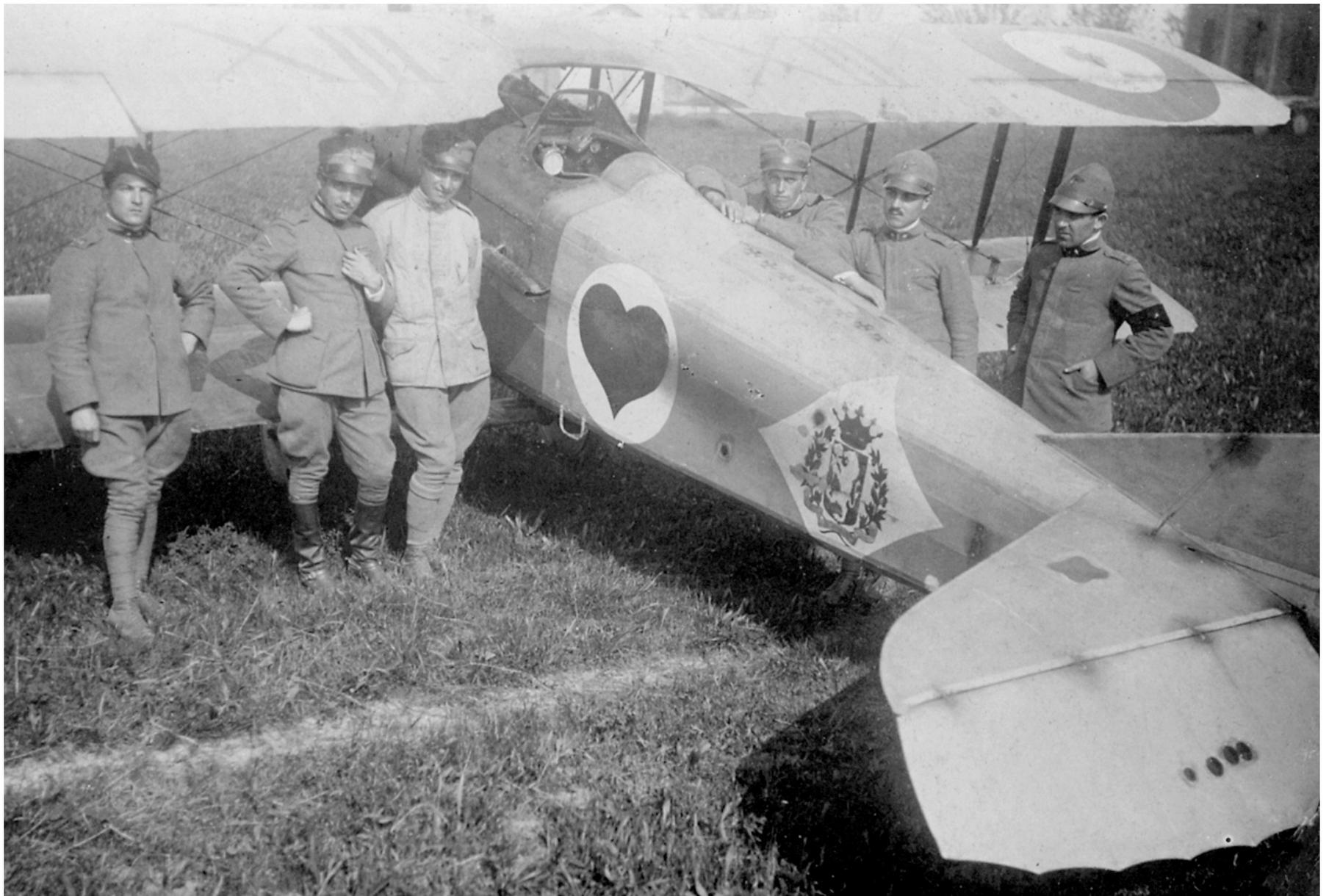
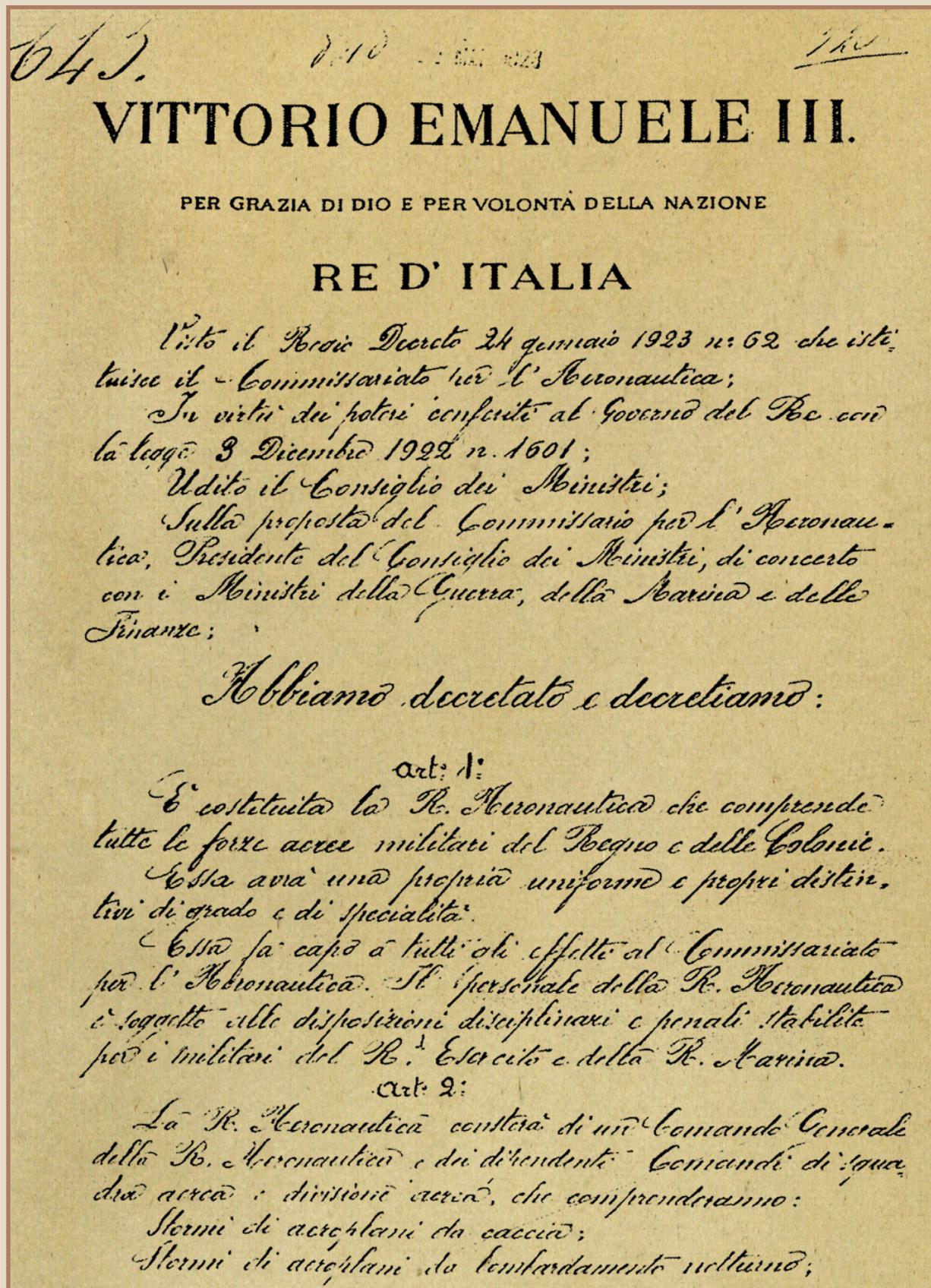


# NOTIZIARIO STORICO

*dell'Arma dei Carabinieri*



ANNO VIII - NUMERO 2



IL REGIO DECRETO 28 MARZO 1923 N. 645 CONCERNENTE LA COSTITUZIONE DELLA REGIA AERONAUTICA

# CENTO ANNI FA LA COSTITUZIONE DELL'ARMA AZZURRA

di CIRO NIGLIO

**I**l 28 marzo 1923, con il Regio Decreto n.645, il re Vittorio Emanuele III costituì la Regia Aeronautica *“che comprende tutte le forze aeree militari del Regno e delle Colonie”* (art.1).

Nel centenario dell'istituzione dell'*“Arma Azzurra”*, in questo articolo ricordiamo quei Carabinieri che, prima del 1923, servirono l'Italia dal cielo. Furono oltre 170 i militari dell'Arma che, più di un secolo fa, si brevettarono piloti di quelle *“macchine volanti più pesanti dell'aria”*.

Era la generazione che realizzava un antico sogno dell'uomo. Dopo millenni, il mito di Dedalo e Icaro diventava realtà. Dopo secoli, si concretizzavano gli studi di Leonardo da Vinci.

Nel 1783 i fratelli Montgolfier erano riusciti a volare su quel pallone che da loro avrebbe preso il nome. Sfruttando il principio di Archimede, la mongolfiera

sale nell'atmosfera perché più leggera dell'aria che la circonda. Proprio in Francia nacque il primo corpo militare aeronautico, il “Corpo Aerostati”, che il 26 giugno 1794 partecipò alla Battaglia di Fleurus. Durante quello scontro, per la prima volta nella storia, l'esercito francese si servì di un pallone, dal quale osservatori militari cercarono informazioni immediate sul nemico. L'impiego di quell'aerostato non diede però grandi risultati. Napoleone preferì non utilizzarlo, ritenendolo troppo lento e poco sicuro. Durante il XIX secolo, fu affinato il funzionamento di quei palloni, che rimanevano di difficile manovrabilità.

Nel 1884, l'Italia dotò l'esercito di un “Servizio Aeronautico” (denominato dal 1913 “Corpo Aeronautico”), che operava con palloni frenati, utili per le ricognizioni. Il primo impegno bellico avvenne in Eritrea nel 1887. Per l'osservazione di posizioni avversarie, furono im-

piegati palloni, che però non parteciparono ad alcuna azione. L'aerostato era difficile da governare. Solo con l'invenzione del dirigibile fu possibile (come suggerisce il nome) dirigere questi aerostati, grazie all'uso di rudimentali motori e organi di stabilità. Parallelamente erano iniziati studi per consentire il volo a macchine "più pesanti dell'aria". Nel 1903, i fratelli Wilbur e Orville Wright riuscirono a volare col primo aeroplano, il Flyer. Era una sorta di aliante dotato di un motore. Il primo volo, avvenuto il 17 dicembre 1903 in Carolina del Nord (USA), fu poco più di un balzo di 36 metri durato 12 secondi. Nel corso della stessa giornata, alternandosi al pilotaggio, i due fratelli compirono altri tre voli: l'ultimo, ai comandi di Wilbur, durò 59 secondi e coprì 260 metri. Tra il 1905 e il 1908, i Wright, con i velivoli Flyer III e Model A, acquisirono per primi un'effettiva padronanza di questa nuova macchina.

Era nato l'aeroplano, un mezzo rivoluzionario.

Come in tutti i paesi più industrializzati, anche in Italia vi fu molto interesse per questa novità. Nel 1909 nacque il Circolo Aviatori, che riuscì a portare in Italia Wilbur Wright con uno dei suoi biplani (*con due ali sovrapposte*). Fu così che, tra il 15 e il 26 aprile 1909, a Roma, in quello che sarà l'aeroporto di Centocelle, l'americano compì 67 decolli, facendo volare 19 passeggeri. Nell'occasione, istruì il tenente di vascello Mario Calderara e il tenente del genio Umberto Savoja, che furono i primi due piloti italiani brevettati. Wright, quando ripartì, lasciò il biplano a Roma, consentendo così, nel gennaio del 1910, l'apertura della prima scuola di volo proprio a Centocelle.

L'Italia fu la prima nazione a impiegare gli aerei in combattimento, dopo che il 29 settembre 1911 dichiarò guerra all'impero ottomano. Il 2 ottobre i fanti di marina sbarcarono per primi in Libia, mentre il 15 ottobre arrivò anche il Servizio Aeronautico con 9 velivoli e 11 piloti. Il loro compito era ricognire il territorio per capire gli spostamenti del nemico. Il 23 ottobre 1911 i Capitani Carlo Maria Piazza e Riccardo Moizo svolsero le prime missioni operative. Il 25 ottobre proprio Moizo

**L'Italia fu la prima  
nazione a impiegare  
gli aerei in  
combattimento,  
dopo che il 29  
settembre 1911  
dichiarò guerra  
all'impero ottomano.  
Il 2 ottobre i fanti di  
marina sbarcarono  
per primi in Libia,  
mentre il 15 ottobre  
arrivò anche il  
Servizio Aeronautico  
con 9 velivoli  
e 11 piloti**

riportò le ali forate da tre fucilate. Fu la prima azione di fuoco contro un aeroplano. Gli italiani, primi al mondo, eseguirono tutte le azioni tipiche dell'aeronautica militare, tranne il volo di caccia, poiché il nemico non disponeva di aerei.

## IL CAPITANO AVIATORE MOIZO

PAGINE DI STORIA



sull'apparecchio «Newport» che pilotava nel giorno dell'incidente che condusse alla sua cattura.

(P. Searbetti).

La cattura del nostro valoroso aeronauta fu annunciata prima di tutti dall'*Agenzia Havas*, che nella notte dall'11 al 12 comunicò ai giornali parigini la notizia così:

« Il capitano Moizo partito ieri mattina da Zuara per Tripoli ha dovuto prender terra per un guasto all'apparecchio fra Zavia ed El-Maya. Il capitano è stato fatto prigioniero dai turco-arabi e condotto ad Aziziah ».

L'ingrata notizia, accolta con molte riserve in Italia, fu poi confermata da questo telegramma ufficiale da Roma, 12, mattina:

« Da informazioni pervenute da Tripoli risulta che il capitano aviatore Moizo partì sul suo aeroplano il mattino del 10 corrente da Zuara per Tripoli. Ritardando il suo arrivo, il comando di Tripoli fece eseguire ricerche che riuscirono dapprima infruttuose. Però il successivo giorno 11 venne riferito al comando stesso che il capitano Moizo aveva dovuto prendere terra a pochi chilometri ad ovest di Zanzur verso Zavia. Il capitano, che è incolume, sarebbe stato accompagnato al campo turco di Aziziah ».

Un ulteriore telegramma da Tripoli, 13, ore 18.50, diramato dalla *Stefani*, aggiunge:

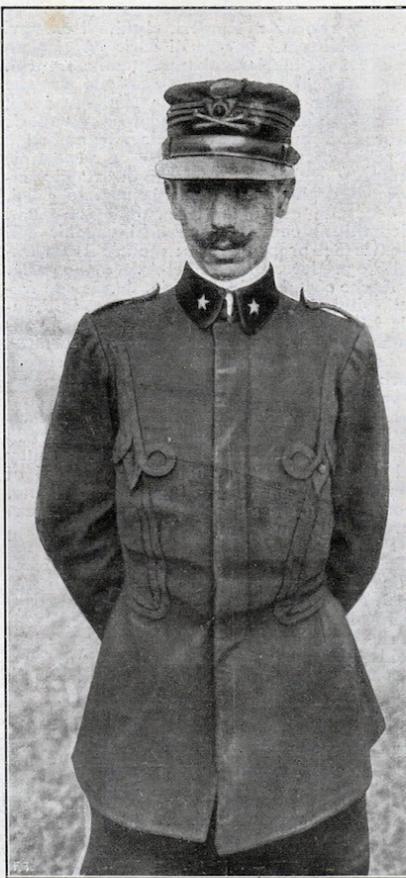
« Gli informatori raccontano che quando il capitano Moizo atterrò, gli indigeni furono presi da un senso di terrore. Vistolo però discendere tranquillo e impassibile, lo avvicinarono dichiarandolo prigioniero e gli offrirono latte di palma e datteri. Dopo di che lo inviarono ad Aziziah. Egli è custodito da tre capi arabi che rispondono della sua vita ».

Altre notizie veramente attendibili non si hanno di questa spiacevole, ma non disastrosa, avventura dell'intrepido aviatore: i giornali, naturalmente, ai telegrammi ufficiali hanno aggiunte colonne... di fantasie. Di certo si può aggiungere questo, che il 12 settembre, a Torino, alla signorina Sabina Moizo, sorella del capitano Moizo, giunse il seguente telegramma spedito da Dehibat, il posto telegrafico della Tunisia più vicino al campo di Aziziah, con la data del giorno 12, ore 8.30:

« Moizo. Rue Villafranca, 50, Torino.

« Sois tranquille, je me porte bien. » RICHARD ».

Il telegramma, trovandosi la sorella del capitano Moizo a Saliceto, veniva ritirato da un amico e



Il capitano aviatore Riccardo Moizo (Argus).

comunicato subito al sindaco di Saliceto, signor Moizo, zio dell'aviatore. Nella serata un identico telegramma giungeva pure alla famiglia Moizo a Saliceto, proveniente da Dehibat e firmato: « Richard ».

Il capitano dunque sta bene; e non v'è da dubitare che i turco-arabi — pur menando facile vanto di questo prigioniero loro piovuto dal cielo! — lo tratteranno con tutti i dovuti riguardi.

Il capitano d'artiglieria Riccardo Moizo ha 35 anni essendo nato il 27 agosto 1877 a Saliceto, ai confini del Piemonte con la Liguria.

Allievo della scuola di aviazione della Malpensa, presso Somma Lombardo, da cui escono sempre ottimi aviatori, prese il primo brevetto di aviatore per i *Blériot* e quindi per i *Newport*, due anni or sono.

È considerato, a ragione, come uno dei migliori aviatori militari. Effettuò in Libia 84 voli, tra cui quello di andata e ritorno Tripoli-Tripoli e quello su Garian.

Non contento dell'opera compiuta, aveva voluto, dopo una breve assenza, tornare in Libia e il giorno 10 settembre, sicuro di sé e del suo apparecchio, volle fare una bella ricognizione, nello svolgersi della quale capitò la dolorosa, quanto inaspettata circostanza che lo ha messo temporaneamente nell'impossibilità di portare ancora il suo notevole ausilio ai nostri elementi di ricognizione in Libia.

Tutto il mondo civile ha manifestato per lui in questa occasione segni evidenti di viva ammirazione e simpatia, essendo egli noto per il suo calmo coraggio, per la sua assoluta imperturbabilità.

« È meraviglioso quel Moizo — diceva in questi giorni in Tripoli ad un giornalista il comandante Ponzio. — L'incontrai mentre mi recavo in licenza, ed egli tornava in Libia, a Macabez: — Dove vai? — gli chiesi. — Ritorno laggiù. — Ancora non ti sembra di aver fatto abbastanza? — C'è sempre qualche cosa da fare. — Non sei stanco? — Torno da un mese di licenza — concluse sorridendo l'aviatore instancabile, ora costretto a riposarsi nel campo turco di Aziziah. »

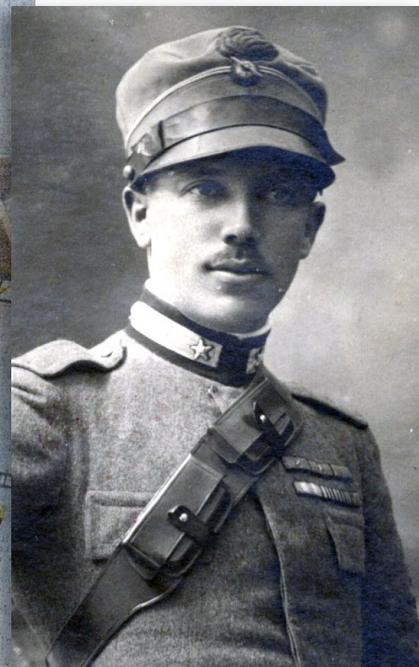
**CACAO  
TALMONE**

**LE VETTURE ITALIA**  
SU PNEUMATICI MICHELIN  
SONO LE MIGLIORI

## PAGINE DI STORIA



L'IMPRESA DEL TENENTE CABRUNA  
(NEL RIQUADRO IN BASSO)  
RIPRODOTTA IN UNA TAVOLA DE  
"LA DOMENICA DEL CORRIERE"



L'Italia pianse anche il primo pilota caduto in battaglia, il sottotenente di cavalleria Piero Manzini, partito il 25 agosto 1912 da Tripoli per una ricognizione. Nel settembre 1912, Guglielmo Marconi sperimentò con successo la prima trasmissione radiotelegrafica da una nave ad un aereo.

Le immagini di quei fragili biplani provocano oggi stupore per il rischio che correvano quei piloti in voli così rudimentali. In quegli anni, invece, gli aerei incarnavano il modello di modernità e coraggio. Per questi motivi, pilotare una "macchina più pesante dell'aria" era il desiderio di tanti giovani.

La guerra in Libia, anche per il primo impiego dell'aeronautica, fu seguita con attenzione da tante potenze. Nel maggio 1915 l'aviazione italiana, però, non aveva compiuto grandi miglioramenti rispetto alla guerra di Libia. Si pensi che il 24 maggio 1915 i velivoli italiani poterono compiere solo ricognizioni, mentre, in quella prima notte di guerra, gli idrovolanti austriaci bombardarono Venezia.

La "grande guerra" vide mettersi in luce molti piloti italiani, il cui eroismo superò i limiti dei rudimentali mezzi in dotazione. Questo articolo intende ricordare alcuni di loro, che indossavano l'uniforme dell'Arma. I Carabinieri Reali continuarono a garantire i servizi di istituto in tutta Italia, partecipando alla guerra con un reggimento e 167 sezioni mobilitate. Tanti giovani militari accorsero volontari alle scuole di pilotaggio. Furono oltre 170 i Carabinieri, di ogni ordine e grado, che entrarono nel Corpo Aeronautico, pur permanendo nei ruoli dell'Arma, come avveniva per tutti prima della costituzione dell'Aeronautica nel 1923.

Quei Carabinieri, animati da coraggio e sprezzo del pericolo, divennero protagonisti di memorabili duelli aerei. Vorrei qui ricordare quei piloti dell'Arma il cui eroismo è stato decorato al Valor Militare.

Gli aviatori con le "fiamme d'argento" furono decorati individualmente con una Medaglia d'Oro, undici d'Argento, nove di Bronzo e una Croce di Guerra al Valor Militare.

# I Carabinieri Reali continuarono a garantire i servizi di istituto in tutta Italia. Tanti giovani militari accorsero volontari alle scuole di pilotaggio. Furono oltre 170 i Carabinieri, di ogni ordine e grado, che entrarono nel Corpo Aeronautico, pur permanendo nei ruoli dell'Arma, come avveniva per tutti prima della costituzione dell'Aeronautica nel 1923

Su questo [Notiziario Storico, numero 2 Anno III, pag. 26](#), è stato già pubblicato un articolo su Ernesto Cabruna, decorato in vita con la massima onorificenza al Valor Militare. L'autore Francesco Golini ne ha ricordato le gesta nel centenario della sua impresa, in un articolo dal titolo "Uno contro Tutti", ricordando il suo duello aereo da solo contro undici velivoli nemici. In questa sede, non mi soffermerò su quel Carabiniere, ricordando, proprio nel centenario dell'Aeronautica, che Ernesto Cabruna, diventato poi Capitano dell'Aeronautica, fu l'aiutante di volo del Generale di Divisione Pier Luigi Piccio, primo Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica (incarico attivo dal 1° gennaio 1926), che era già stato Comandante Generale dell'Aeronautica dal 1923 al 1925.

Questo scritto si focalizzerà sugli altri aviatori dell'Arma decorati al valor militare. Chi scrive ha come riferimento bibliografico non solo le motivazioni delle onorificenze concesse, ma anche il volume *"I Carabinieri dell'aria"*, pubblicato nel 1983, a cura dell'indimenticato Generale

Arnaldo Ferrara, al quale i pazienti lettori di queste pagine dovranno essere grati per la preziosa opera tesa a preservare il nostro patrimonio storico.

Ripercorreremo le gesta di carabinieri aviatori meno conosciuti, che, con il loro valore, hanno contribuito ad esaltare l'importanza dell'arma aerea in combattimento. Si potrebbe affermare che se i fratelli Wright inventarono l'aeroplano, i piloti della prima guerra mondiale, compresi quei Carabinieri, inventarono l'aeronautica militare.

Iniziamo con il primo caduto dell'Arma in combattimento aereo, il Brigadiere Albino Mocellin. Era nato a San Nazario (Vicenza) il 25 aprile 1881. Apparteneva allo Squadrone Guardie del Re, quando chiese di frequentare il corso di pilotaggio, al termine del quale fu destinato in Albania all'11<sup>a</sup> Squadriglia Caproni. Fu il 12 ottobre 1916, nel cielo di Zarnec (Albania), che l'eroico Corazziere fu ucciso in uno scontro aereo con un biplano austriaco. Alla sua memoria, il re Vittorio Emanuele III concesse *motu proprio* la Medaglia d'Ar-

## PAGINE DI STORIA

## IL CARABINIERE CELSO BOTTEGHI

gento al Valor Militare: *“Secondo pilota di un apparecchio, attaccato, a circa 3000 metri di altezza, da un velivolo da caccia nemica, si comportava con grande calma e coraggio nel combattimento aereo, restando colpito a morte”*. Il fatto d’arme che lo vide coinvolto va ricordato, anche perché il Brigadiere Mocellin era il copilota del Capitano di fanteria Ercole Ercole, già decorato con la Medaglia d’Argento al Valor Militare. Il bombardiere italiano fu attaccato dall’alto con un fiume di proiettili dall’agile caccia austro-ungarico. Una raffica crivellò la carlinga e Mocellin si abbatté fulminato sui comandi. Il Capitano Ercole, che era alla mitragliatrice anteriore, riuscì a tornare al posto di pilotaggio, seppur ferito. Nonostante i serbatoi squarciati e il funzionamento di un solo motore, l’ufficiale riuscì a raddrizzare il velivolo ad appena 300 metri di altezza. Così atterrò in emergenza, a circa 50 km dalla linea del fronte, in territorio nemico. Incendiato il mezzo affinché non cadesse al nemico, fu creduto carbonizzato. Esausto per le perdite di sangue, si spostò solo di notte, riuscendo ad evitare la cattura. Raggiunse una postazione italiana dopo sette giorni di marcia. Aveva una ferita in gangrena alla gamba, che gli fu parzialmente amputata. Fu decorato in vita con la Medaglia d’Oro al Valor Militare. L’azione fu ricordata da Achille Beltrame sulla copertina della *“Domenica del Corriere”*. Continuiamo il nostro ricordo con un altro corazziere decorato di Medaglia di Argento al Valor Militare: il Carabiniere guardia del Re Italo Luigi Urbinati, nato a Modane (Francia) il 23 febbraio 1891. Durante le giornate che segnarono il ripiegamento dall’Isonzo al Piave (24 ottobre-8 novembre 1917), la nostra aviazione fu impegnata nel ritardare l’avanzata austriaca. Il 2 novembre 1917 ad Urbinati fu affidata la missione di bombardare un accampamento nemico a Motta di Livenza. Fu abbattuto dal fuoco avversario mentre con il suo Caproni volava a bassissima quota. Alla sua memoria è stata concessa la Medaglia di Argento al Valor Militare: *“Carabiniere guardia del Re chiese ed ottenne di far passaggio nell’aviazione, dimostrando, in tutte le azioni cui prese parte, sprezzo del pericolo e singolare audacia. Incaricato di bombardare un accampamento nemico presso*



*Motta di Livenza scese a quota talmente bassa da essere investito da una raffica di mitragliatrici nemiche che lo ferì gravemente alla testa ed infranse gli organi di comando dell’apparecchio il quale, rimasto senza guida, precipitò a terra riducendolo boccheggiante tra il groviglio di rottami”*. Ricordiamo ora un altro giovane pilota morto nel novembre 1917, il Carabiniere Celso Botteghi. Nato a Verucchio (Forlì) il 19 febbraio 1895, aveva frequentato il corso piloti a Torino, subito dopo la Scuola Allievi di Roma. Durante il ripiegamento sulla linea del Piave, come il parigrado Urbinati, si moltiplicò in difficili operazioni di guerra. In una di queste, il 18 novembre 1917, nei cieli di Arsiero (Vicenza), fu assalito da quattro caccia nemici. Come tanti combattenti dell’aria, sostenne caparbiamente l’attacco degli avversari che lo serrarono in una cerchia di fuoco. Alla sua memoria è stata concessa la Medaglia d’Argento al Valor Militare: *“Pilota d’aeroplano, costante esempio ai compagni di devozione al dovere e di serena audacia, compiva numerose, difficili operazione di guerra. In una di queste affrontava con mirabile ardimento un’impari lotta con quattro apparecchi nemici da caccia, e dopo essersi difeso strenuamente cadeva col proprio apparecchio, trovando morte gloriosa”*.



# Si potrebbe affermare che se i fratelli Wright inventarono l'aeroplano, i piloti della prima guerra mondiale, compresi i Carabinieri, inventarono l'aeronautica militare

Continuando con i piloti dell'Arma decorati al Valor Militare, citiamo il Brigadiere Annibale Comazzi. Nato il 10 aprile 1886 a Gronazzo con Monticello (Novara), ebbe il battesimo del volo in combattimento il giorno stesso dell'entrata in guerra dell'Italia, il 24 maggio 1915. Partendo poi dalla base di Campoformido il 26 maggio partecipò ad una delle prime offensive condotte dalla nostra aviazione su obiettivi austriaci. Durante tutto il conflitto, sui cieli del Trentino e della Venezia Giulia, il Brigadiere Comazzi portò a termine rischiose ricognizioni e difficili bombardamenti, volando a bassa quota su zone nemiche. Tornò spesso con il velivolo colpito, ma la sua tempra brillò in due imprese, che gli valsero in vita la concessione della Medaglia d'Argento al Valor Militare: *"Pilota d'aeroplano, volando spesso in bassa quota in zone aspre e battute dal tiro delle artiglierie nemiche, portò a compimento pericolose ricognizioni e difficili bombardamenti, tornando spesso col velivolo colpito in parti vitali. Il 1 agosto 1915, nei pressi di Sdraussina*

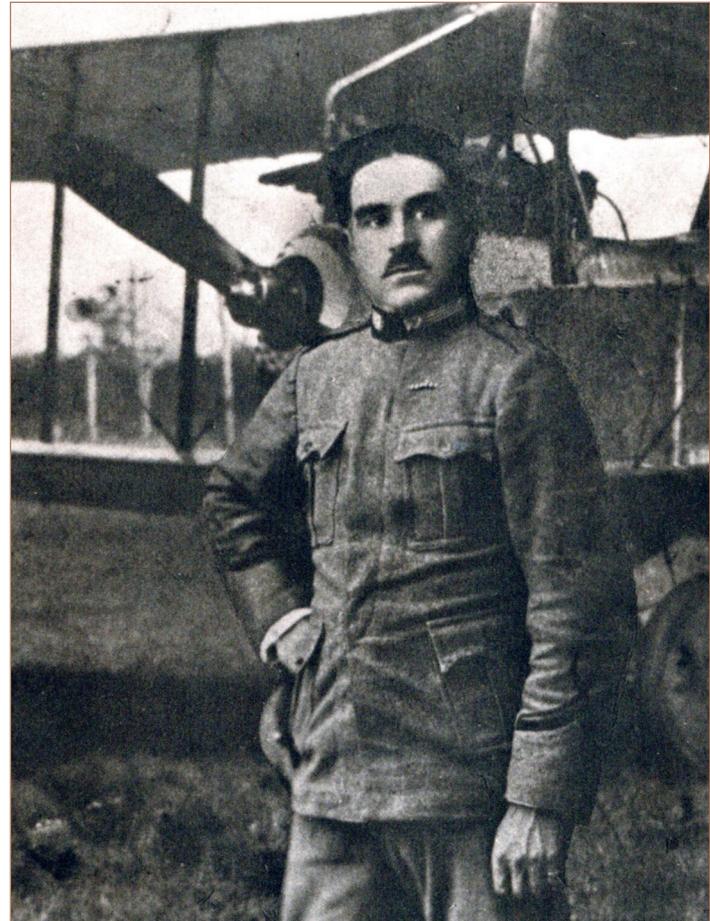
*e il 13 settembre 1916, durante il bombardamento del Lloyd di Trieste, sostenne impari combattimento con velivoli nemici, costringendoli ad allontanarsi e portando a termine la missione affidatagli."*

Proseguendo nel ricordo degli aviatori dell'Arma, ricordiamo ora il Brigadiere (poi Maresciallo) Zelindo Pancani, decorato in vita con ben tre Medaglie di Bronzo al Valor Militare. Nato a Signa (Firenze) il 18 ottobre 1885, iniziò a volare in zona di guerra l'11 dicembre 1916 nella 30<sup>a</sup> Squadriglia Farman, per poi passare alle squadriglie aeroplani da ricognizione Pomilio. Per le valorose azioni gli furono tributate tre Medaglie di Bronzo, con motivazioni che rendono chiare le sue gesta: *"Ardito pilota d'aeroplano, dette numerose prove di intelligente audacia, compiendo sul nemico bombardamenti e ricognizioni del più alto interesse, non curante sempre dell'aggiustato tiro degli antiaerei avversari. Il 12 febbraio 1917, nel cielo di Chiapovano, pur avendo l'apparecchio seriamente danneggiato da un colpo di antiaereo nemico, mantenne mirabile calma e diede prova di grande valore e sprezzo del pericolo, riuscendo ad atterrare felicemente nelle nostre linee. Altra volta, il 4 aprile 1917, in ricognizione fotografica nel cielo di Vogerdko, nonostante la critica situazione prodotta da un colpo nel radiatore dell'apparecchio, continuò a compiere brillantemente il suo mandato, desistendone soltanto quando il motore si arrestò completamente. Bell'esempio di costante ardimento e profondo sentimento del dovere. Medio Isonzo, 12 gennaio - 10 luglio 1917";* *"Pilota aviatore di un aeroplano attaccato da tre apparecchi nemici, coadiuvò il proprio ufficiale osservatore nel sostenere un accanito combattimento. Fugato un apparecchio nemico, danneggiato ed inseguito dagli altri due, sebbene l'ufficiale fosse gravemente ferito e rimanesse ferito egli stesso, riuscì ad atterrare in territorio nostro col velivolo gravemente colpito da proiettile. Cielo di Latisana, 3 novembre 1917";* *"Abile pilota, compiva numerosi voli di guerra, dimostrando perizia, zelo e tenacia. Nobile ed efficace esempio di costante ed elevato sentimento del dovere. Anche con avverse condizioni atmosferiche e sfidando la reazione del nemico,*

*importanti missioni che riuscirono di grande utilità. Cielo del Piave, aprile - ottobre 1918”.*

Menzioniamo ora il Brigadiere dei Carabinieri Francesco Vulcano, nato a Longobucco (Cosenza) l'11 febbraio 1887. Iniziò a volare in guerra il 5 maggio 1917 e, fino all'agosto 1917, nei cieli dell'Isonzo, eseguì ricognizioni e difficili osservazioni di tiri d'artiglieria sulle linee austriache. La sua audacia nel volo a bassa quota gli consentì di svolgere una preziosa attività informativa, come si comprende dalla motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare concessagli: *“Pilota d'aeroplano, in quattro mesi eseguì lunghe e difficili ricognizioni ed osservazioni di tiri di artiglieria, sfidando gli antiaerei e gli apparecchi nemici da caccia, che spesso danneggiavano gravemente il suo apparecchio. Insistendo con accanimento sull'obbiettivo indicatogli e scendendo a bassa quota, raccolse precise informazioni, e, con rara perizia, aggiustò molte volte il tiro contro le batterie dell'avversario.”*

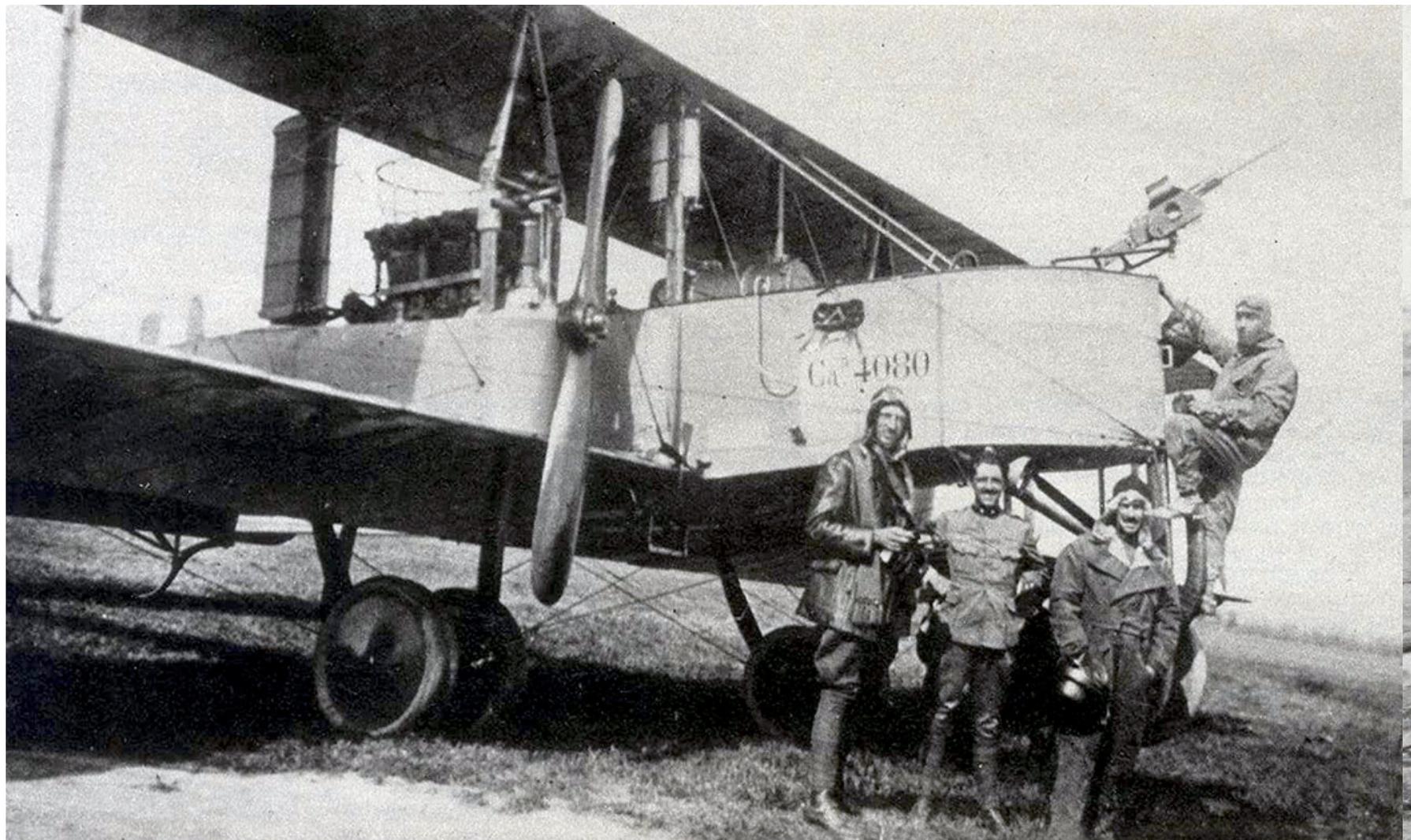
IL CARABINIERE GUARDIA DEL RE ITALO LUIGI URBINATI



IL BRIGADIERE FRANCESCO VULCANO

Proseguiamo con un altro Brigadiere di origine calabrese, Demetrio Artuso, nato a San Sperato (RC) il 25 settembre 1888. Pilota di Bombardieri Caproni, iniziò la sua attività di volo sul fronte giulio, diventando protagonista di diversi duelli aerei dal luglio 1916 all'aprile 1918, come si comprende dalla lettura delle motivazioni della Medaglia d'Argento, di quella di Bronzo e della Croce di guerra al Valor Militare, concessegli. In particolare ricevette in vita una Medaglia di Argento al Valor Militare, poiché *“Audace e accorto pilota in una squadriglia da bombardamento, dava esempio di coraggio e di entusiasmo nelle numerose azioni offensive eseguite anche durante la notte. L'8 gennaio 1917, avendo le artiglierie nemiche danneggiato il suo velivolo, coadiuvava efficacemente l'altro pilota a proseguire il volo e a raggiungere il bersaglio. Attaccato da cinque nemici mentre i compagni respingevano gli assalitori, con abile e sicura manovra, riusciva ad atterrare nelle nostre linee. Cielo del fronte Giulio, 28 luglio 1916 - 20 agosto 1917”*; una

## PAGINE DI STORIA



UNA FOTO SCATTATA NEL 1917 NELLA QUALE URBINATI È RITRATTO VICINO AL SUO "CAPRONI"

Medaglia di Bronzo al Valor Militare in quanto *“Audace ed attivo pilota d’aeroplani da bombardamento, guidò con spiccata abilità il proprio velivolo in numerose ed ardite azioni sull’avversario. Con zelo scrupoloso e con perizia, anche in circostanze difficili, portò a compimento i mandati affidatigli, affrontando combattimenti con aerei nemici, malgrado avesse avuto l’apparecchio colpito nei suoi organi vitali. Bello esempio di valore, di fede e di alto sentimento del dovere. Cielo del fronte giulio, del Trentino e di Francia 19 agosto 1917 – 13 aprile 1918”*; una Croce di guerra al Valor Militare perché *“Pilota di aeroplano eseguì voli di bombardamento, tornando in campo con l’apparecchio colpito da fuoco di fucileria. Cielo di Albania 1920”*.

Ricordiamo anche il Capitano Ernesto Sequi, nato a

Bosa (Cagliari) il 10 aprile 1882. Era un affermato campione di equitazione, che intraprese la sua attività operativa il 9 ottobre 1917, su un caccia Henriot, diventando comandante della 70<sup>a</sup> Squadriglia aeroplani. Il 17 giugno 1918 condusse l’azione più rischiosa nei cieli di Musile del Piave (Venezia). Per il suo eroismo, fu decorato in vita con la Medaglia di Argento al Valor Militare. La motivazione rende chiare le sue gesta: *“Ardito pilota da caccia e ottimo comandante di squadriglia, prese parte a numerosi mitragliamenti da bassa quota contro truppe nemiche, ritornando spesso con l’apparecchio gravemente danneggiato dal tiro avversario. Il 17 giugno 1918, sotto la pioggia dirotta, abbassatosi per meglio colpire il bersaglio e rimasto gravemente ferito, nonostante il dolore*

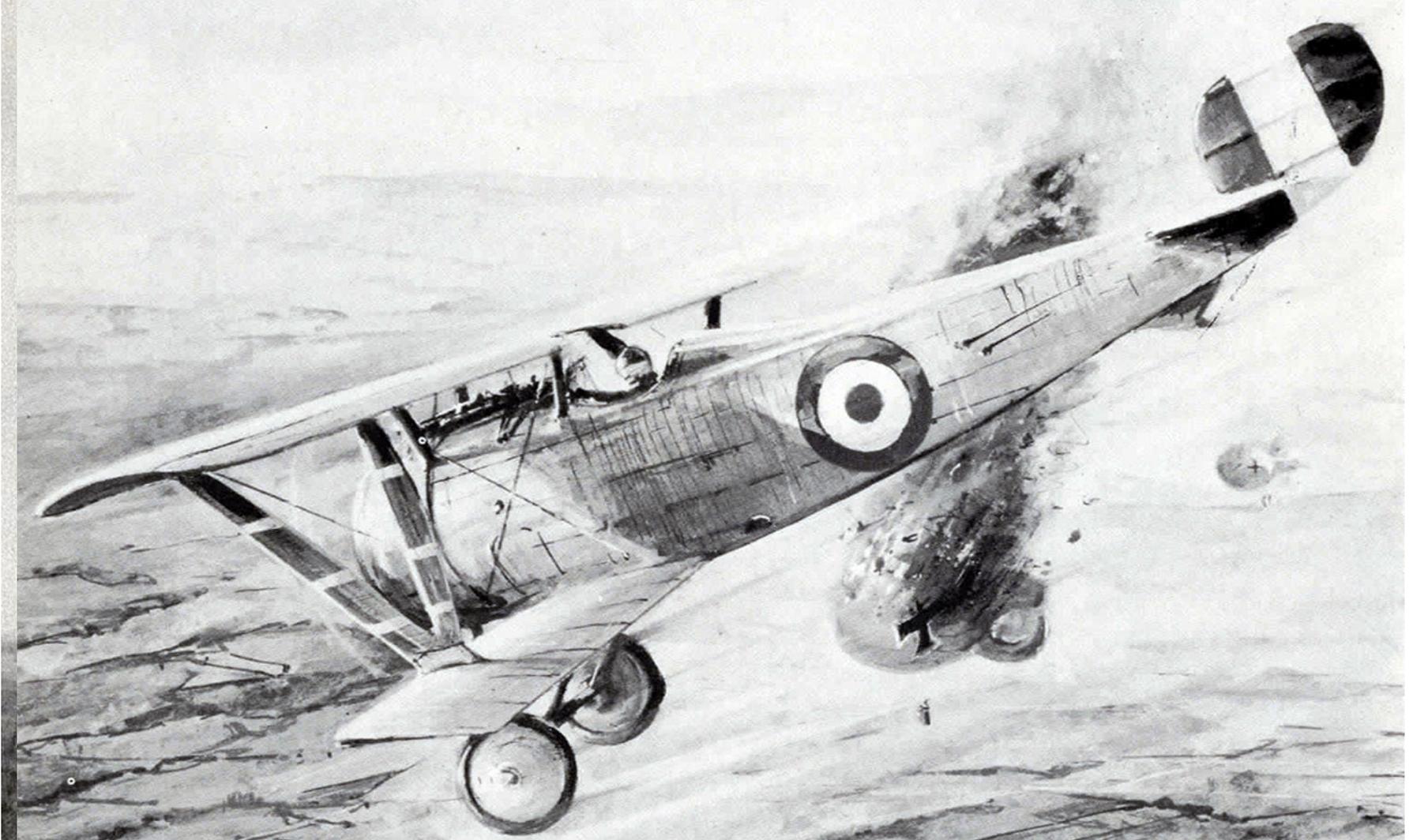


ILLUSTRAZIONE DEL MACCHI NIEUPORT "BEBE", PILOTATO DAL BRIGADIERE PACIFICO MALFRANCI CHE ABBATTE UN BRAKEN AUSTRIACO (1916)

*e la copiosa perdita di sangue, riuscì a riportare l'apparecchio al proprio campo; costante esempio ai suoi dipendenti di audacia, di costanza e di elevato sentimento del dovere".*

Il ricordo ora passa al Carabiniere Primo Alpi, nato a Palazuolo sul Senio (Fi) il 3 maggio 1894. Iniziò il 20 ottobre 1917 i voli sul fronte albanese, inquadrato nella 116<sup>a</sup> Squadriglia da ricognizione. Compì con successo 22 missioni di guerra sul fronte e sulle retrovie nemiche. Il suo ardimento è sintetizzato nella motivazione della Medaglia di Bronzo al Valor Militare concessagli: *"Esperto ed audace pilota d'aeroplano, arditamente e serenamente eseguì lunghi e pericolosi voli, sempre portando a compimento le più arrischiate imprese. Il giorno 23 giugno 1918, volando a bassissima quota su campo di aviazione*

*avversario, coadiuvò efficacemente l'ufficiale osservatore in una ricognizione di speciale importanza, nonostante che l'apparecchio fosse investito da ripetute scariche di fucileria. Nel periodo della nostra offensiva dal 6 al 15 luglio 1918, infaticabilmente prese parte ad ardite incursioni sul nemico, in tutte dimostrando calma inalterabile ed alto sentimento del dovere. Cielo di Fieri e Berat (Albania), dicembre 1917 - 15 luglio 1918".*

Ricordiamo anche il Vicebrigadiere Carlo Borello, nato a Milano il 4 novembre 1889, che, decorato con due Medaglie d'Argento al Valor Militare, morì a 29 anni il 5 agosto, abbattuto in Trentino col suo aereo. Aveva iniziato a volare in guerra il 2 ottobre 1917 nella 121<sup>a</sup> Squadriglia Aeroplani da Ricognizione SAML. Le mo-

## PAGINE DI STORIA



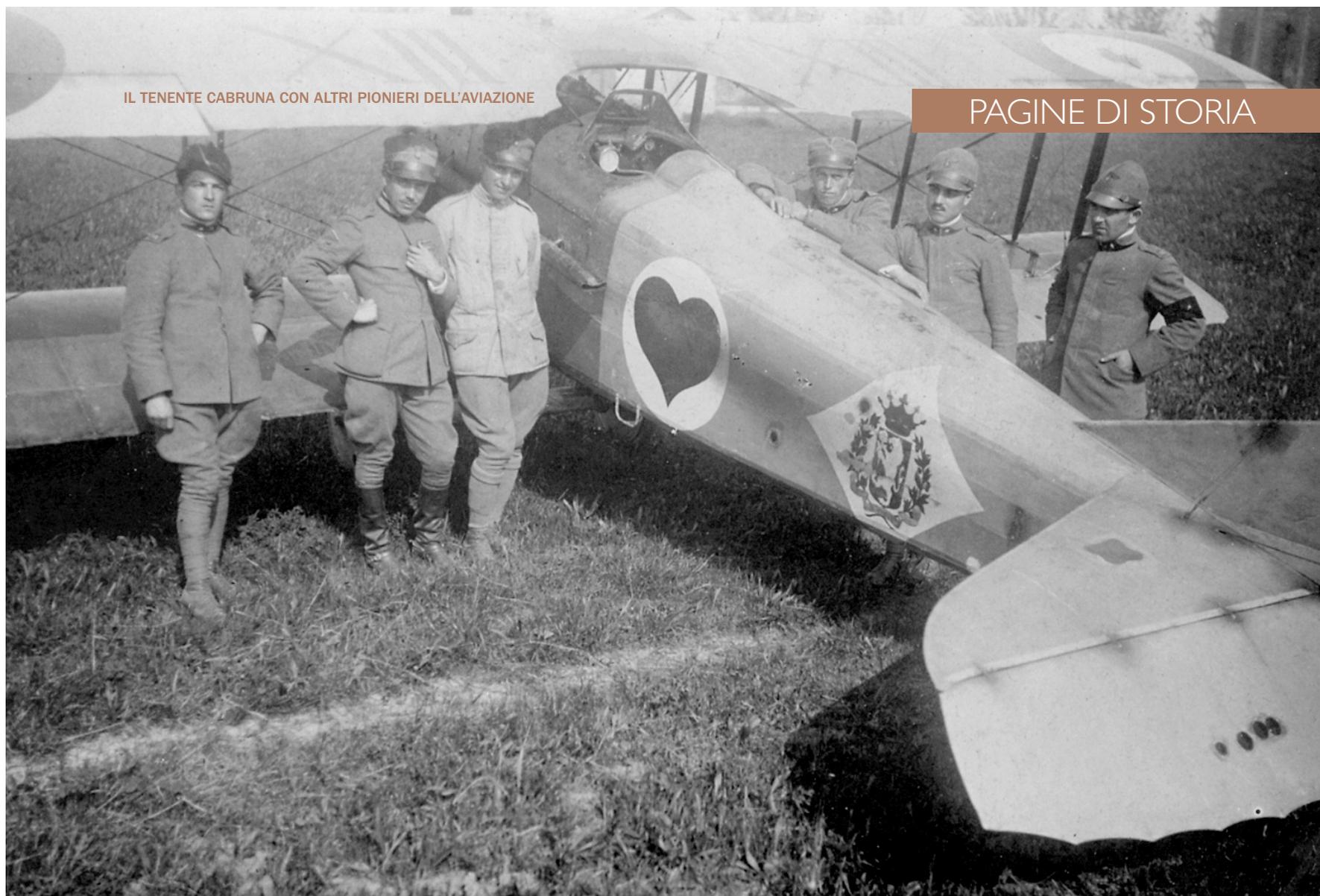
## IL VICEBRIGADIERE CARLO BORELLO

Proseguiamo, ricordando il Carabiniere Giuseppe Cantù, nato a Cambiano (Torino) il 5 luglio 1894. Il suo giovanile ardimento si mise in chiara evidenza, nella 113<sup>a</sup> Squadriglia da ricognizione Pomilio, durante la primavera / estate del 1918, come si comprende dalla motivazione della Medaglia di Bronzo al Valor Militare concessagli in vita: *“Pilota di aeroplano arditissimo, in numerosi voli di guerra, diede bello esempio di serena calma, di alto sentimento del dovere e di nobile sprezzo del pericolo. Con l'apparecchio seriamente colpito dall'artiglieria nemica, persistette nel volo fino a compiere il proprio mandato. Mitragliò e bombardò da bassa quota truppe avversarie, riportando l'apparecchio danneggiato da tiri di fucileria. Attaccato da una pattuglia da caccia nemica, si disimpegnò con perizia dopo lungo ed aspro combattimento, nel quale dimostrò bella virtù di aviatore e di combattente. Cielo Carnico, del Grappa, del Piave e del Tonale, marzo - settembre 1918”.*

Tra i carabinieri aviatori ricordiamo anche il Vicebrigadiere Edgardo Baldazzi, nato a Cesena (Forlì) il 9 dicembre 1890. Effettivo alla 118<sup>a</sup> squadriglia aeroplani da ricognizione SAML, prima delle ultime vittoriose battaglie per l'Italia, contribuì all'acquisizione di importanti informazioni sullo schieramento austriaco in rischiose ricognizioni. La motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare concessagli riconosce i suoi chiari meriti: *“Pilota d'aeroplano abilissimo, nelle innumerevoli azioni di guerra compiute, portò sempre a termine i compiti affidatigli, attraverso intenso tiro antiaereo che spesso gli danneggiò gravemente l'apparecchio, e nonostante la minaccia di più velivoli nemici, di cui sostenne audacemente l'offesa, impegnando combattimento. In ogni occasione dette costanti, mirabili prova di audacia, fermezza e sprezzo del pericolo. Cielo di S. Lucia, ottobre 1917 - Cielo del Piave, ottobre 1918”.*

Passiamo ora a ricordare due aviatori, entrambi Brigadieri dei Carabinieri e piloti di caccia monoposto. Erano effettivi alla stessa squadriglia, la 76<sup>a</sup> caccia. Si chiamavano Pacifico Malfranci, nato a San Bartolomeo Bosco (Ferrara) il 30 aprile 1892, e Roberto Balandi, nato

tivazioni delle due onorificenze al Valore, sono chiarissime: *“Ardito pilota d'aeroplano, di ritorno da un'operazione di guerra con l'apparecchio gravemente colpito dall'artiglieria nemica e messo perciò in condizioni di sfasciarsi, incendiandosi nell'atterrare sul campo, con ammirevole presenza di spirito, coraggio e sentimento di devozione, aiutava il proprio ufficiale osservatore a disbrigarsi dai rottami dell'apparecchio, mentre questo ardeva e scoppiavano le bombe e le cartucce di bordo. Altipiano d'Asiago, 28 giugno 1918”;* *“Sperimentato pilota d'aeroplano, oltre ogni dire volenteroso ed ardito, ben noto fra i suoi compagni d'armi per la sua abilità e fermezza provate in più di un grave frangente. Trovatosi senza scorta durante un'importante ricognizione aerea, ben oltre le linee nemiche, resisteva nell'adempimento del suo mandato, e, attaccato da numerosi avversari, sosteneva valorosamente l'impari lotta, fino a che non cadeva con l'apparecchio in fiamme, non lontano dal Trento, incontrando eroica morte per la Patria. Cielo di Val Lagarina, 5 agosto 1918”.*



a Castelnuovo di Farfa (Rieti) l'8 luglio 1893. Nel 1918, durante gli ultimi mesi di guerra, compirono decine di missioni di caccia, di ricognizione e di scorta a bombardieri. Furono entrambi decorati con la Medaglia di Bronzo al Valor Militare. Al Brigadiere Malfranci fu concessa poiché *"Pilota da caccia, ardito, coscienzioso nei voli di crociera e in servizio di scorta, sempre audace in ogni mitragliamento, dette continue prove di coraggio, e di ardire, e può vantare una vittoria su velivoli nemici. Vidor - Monte Grappa - medio Piave, settembre 1918 - novembre 1918"*; mentre al Brigadiere Balandi, in quanto *"Pilota da caccia ottimo e ardito, compì numerosi voli di guerra dimostrando alto sentimento del dovere, non comune audacia, salda volontà, coraggio. Monte Grappa - Medio Piave, giugno - novembre 1918"*. L'ultima onorificenza concessa ad un militare dell'Arma aviatore risale proprio a cent'anni fa, poche settimane prima dell'istituzione della Regia Aeronautica. Per le abilità da pilota, il Brigadiere Carlo Vittorini, nato a

Pozzuoli (Napoli), fu decorato in Libia con la Medaglia di Bronzo al Valor Militare: *"Valoroso e abilissimo pilota d'aeroplano, eseguiva numerosi voli di bombardamento nell'interno della colonia e a grande distanza della base, cooperando brillantemente alla buona riuscita delle operazioni, poco curandosi delle avverse condizioni atmosferiche, del fuoco di fucileria nemica e dei guasti ai motori che spesso gli rendevano difficile il volo. Tripolitania, settembre/dicembre 1922 - febbraio 1923"*.

Proprio quest'ultima motivazione ci aiuta a ricordare le difficoltà che avevano quei giovani amanti del volo oltre cent'anni fa. Volando su velivoli rudimentali molto vulnerabili in caso di avverse condizioni meteo, oltre che in caso di fuoco anche con un fucile da parte del nemico. Erano poi mezzi poco più che sperimentali con un solo motore, soggetti a guasti inattesi e spesso imprevedibili. A quegli Uomini va il nostro ricordo, nel centenario dell'istituzione dell'Arma Azzurra.

*Ciro Niglio*