

# A Rivista Aeronautica

periodico dell'Aeronautica Militare

● A Grosseto con le unità cinofile dell'A.M.



- Anteprima esercitazione "VEGA 2010"
- "Decolla" il simulatore del C-27J

Spedizione in Posttarget Magazine - Roma. Taxe Percue per l'estero (Roma) Economy ed Premium.

**postatarget**  
magazine

Tariffa Pagata - Aut. DCB Controlle  
PT Magazine Editori SMA/NAZ/129/2008  
valida dal 01/04/2008

**Posteitaliane**

9 770391 616005 00006

Roberto Chiarvetto e  
Michele Soffiantini

**D**ell'originale Fokker C.VE esistono esemplari restaurati (e persino uno in condizioni di volo, almeno negli anni Sessanta), ma del velivolo italiano Romeo Ro.1, costruito su licenza e modificato dall'azienda dell'ing. Nicola Romeo, null'altro è sopravvissuto.

Copia costruita su licenza del Fokker C.VE, il Ro.1 fu sottoposto a prove per la prima volta in Italia nel 1926 come Romeo Ro.1; la produzione in serie iniziò nel 1927, dopo l'assegnazione di un contratto per un velivolo da ricognizione alla S.A. Officine Ferroviarie Meridionali (poi IMAM, Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali). Rispetto al capostipite, il carrello subì due serie di modifiche e vennero introdotte migliorie nell'aerodinamica e negli allestimenti interni.

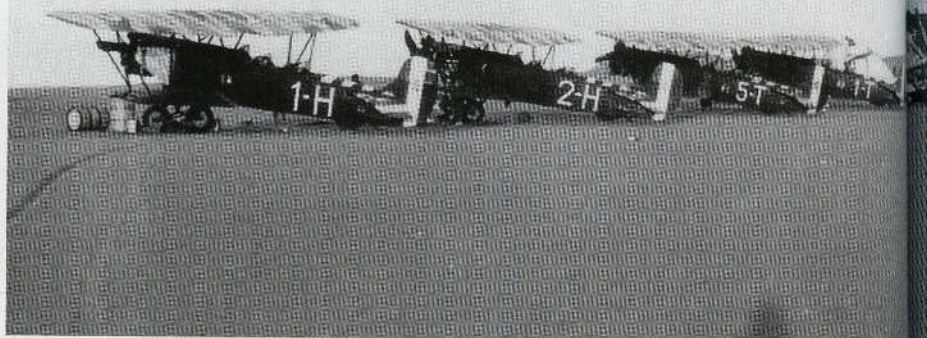
Si trattava di un biplano a struttura mista, con ala a sbalzo, fusoliera in tubi d'acciaio saldati e ali interamente in legno. Il rivestimento della fusoliera era in alluminio nella parte superiore e in tela in quella inferiore, mentre quello delle ali era in parte di compensato e in parte di tela; gli impennaggi erano ricoperti in tela con struttura metallica.

Il motore, anch'esso costruito su licenza, era un radiale a nove cilindri Romeo-Jupiter da 420 HP. L'apertura alare misurava 15,30 m, la lunghezza 9,39 m e l'altezza massima 3,44 m; il diametro dell'elica bipala era pari a 2,95 m. La velocità massima a 2.000 m era di 200 km/h, quella minima a 500 m di 90 km/h; analizzando i tempi di percorrenza sui libretti di volo dei piloti, risulta che la velocità di crociera su terreno desertico doveva aggirarsi intorno ai 150 km/h.

Robusto e con buone caratteristiche di volo, fu largamente impiegato in Libia dalla Regia Aeronautica durante gli anni Venti e Trenta, per le operazioni di ricognizione e polizia coloniale, per la conquista dell'oasi di Cufra (gennaio 1931) e per i successivi voli di esplorazione del territorio desertico.

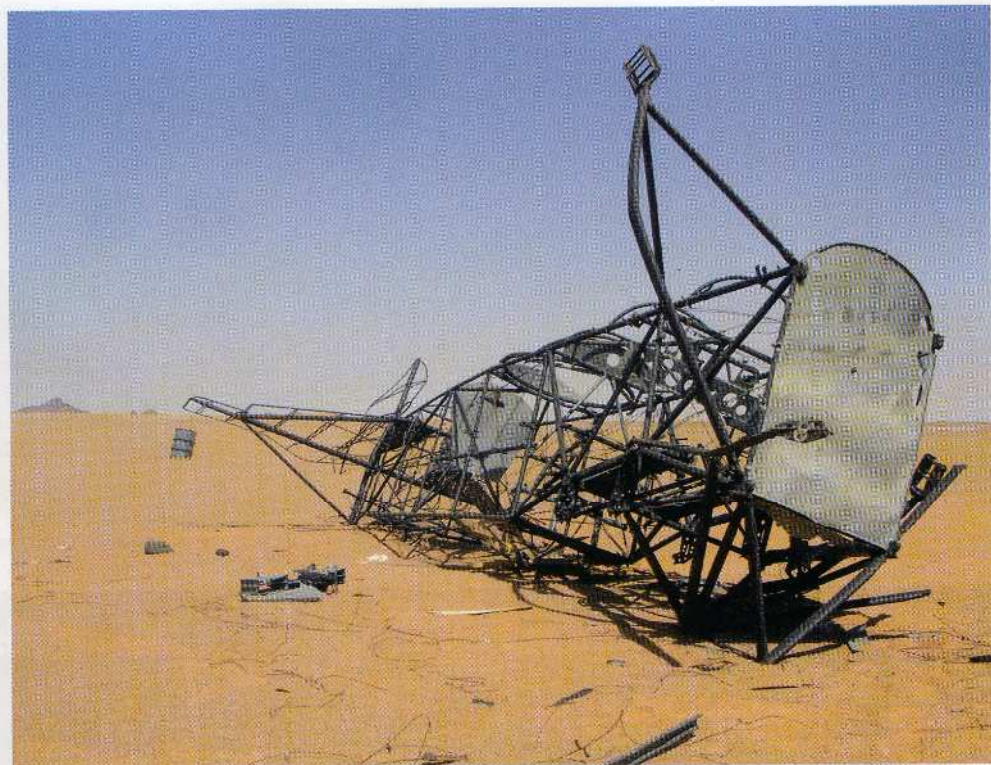
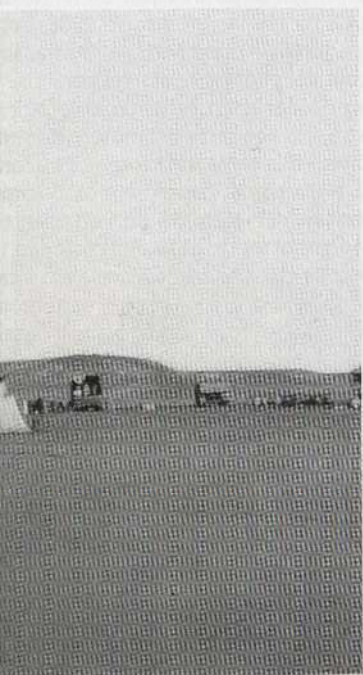
L'impiego prevedeva quasi sempre la dotazione di armamento di caduta oltre a quello di lancio, anche per i voli di ricognizione; allo scopo, il Ro.1 poteva essere armato con due mitragliatrici da 7,7 mm, una in caccia e una brandeggiabile in torretta, e un massimo di 144 kg di bombe (12 da 12 kg ciascuna, oppure spezzoni). Le particolari condizioni d'uso e l'esigenza dell'impiego in colonia resero necessarie

*Dal 1930 i relitti degli ultimi due biplani Romeo Ro.1 giacciono sepolti nelle sabbie del Sahara libico.*

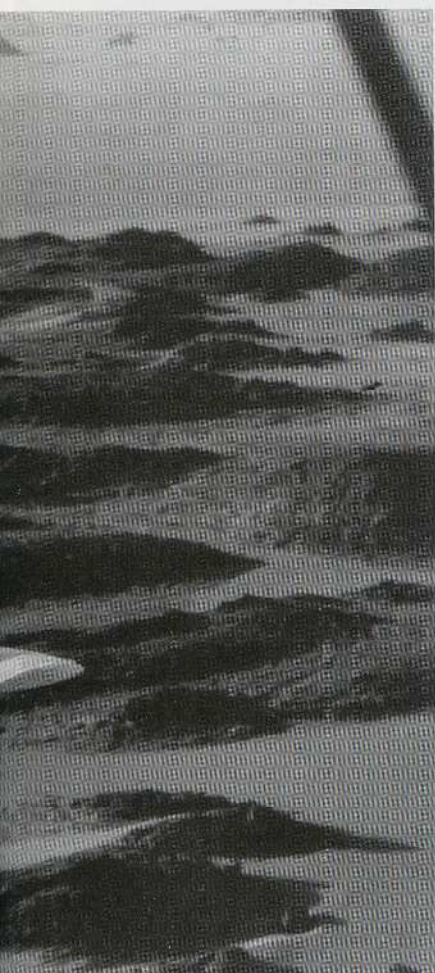


## Gli ultimi Ro.1





In alto a sinistra, alcuni Ro.1, un Ca.73 e autocarri al campo "SPA 31" (foto Ufficio Storico A.M.); in basso, Ro.1 in volo di ricognizione fotografato da un altro Romeo. La foto è stata scattata nel corso dell'esplorazione avvenuta nel settembre 1930 e diretta personalmente dal col. Ranza (foto Ufficio Storico A.M.). Sopra, relitto del Ro.1 a Tedián el-Chàdem (foto gentilmente concessa da Kuno Gross).



alcune modifiche, anche sul campo, allo scopo di aumentare l'autonomia oppure il carico a bordo del velivolo. Il Ro.1 era stato progettato inizialmente dalla Fokker come biposto da ricognizione, prevedendo a bordo il pilota e un osservatore, ma ben presto fu adattato al trasporto di un terzo passeggero, come risulta già nell'edizione del 1929 delle "Istruzioni per il montaggio e regolaggio dell'aeroplano Romeo - Ro.1" che nell'elenco delle varianti degli apparecchi coloniali riporta:

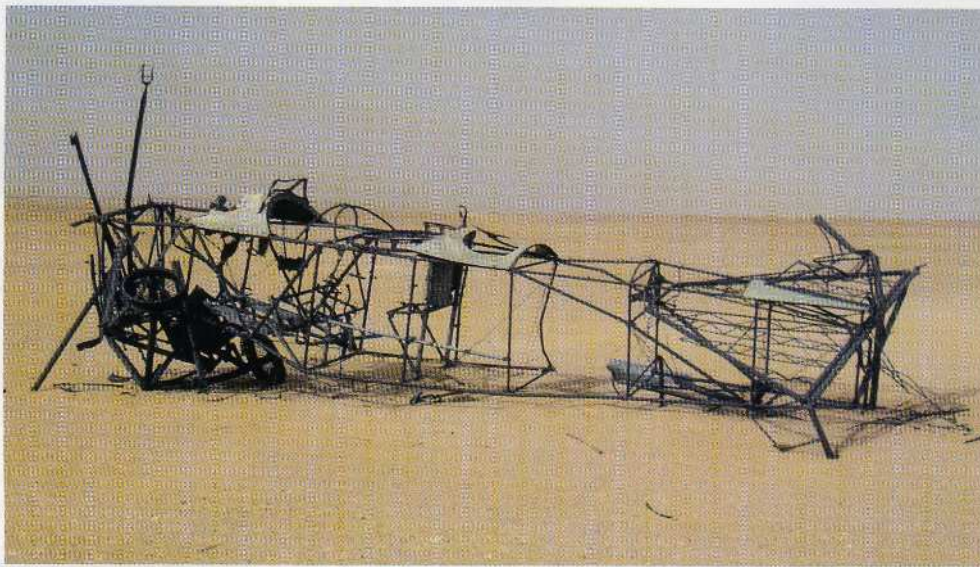
«3. Sportello per passaggio d'uomo sulla capote della macchina fotografica e relativo parabrise smontabile.

4. Sedile ribaltabile per terzo passeggero».

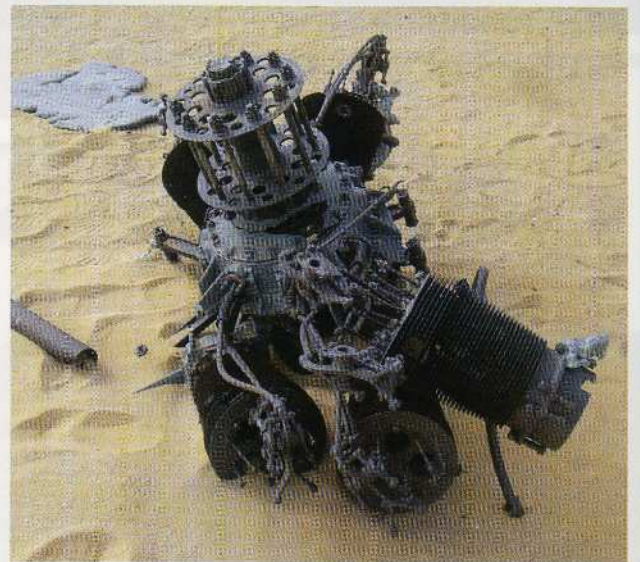
Sul campo pare ci si sia spinti molto più in là, stando a quanto si legge in "Ali italiane sul deserto" (1933) del cap. Vincenzo Biani, che operò a lungo in Libia su questi velivoli: «Sui Romeo si caricavano fino a quattro persone oltre

il pilota, pur essendo in origine a due posti, ridotti poi a tre con particolare adattamento della fusoliera per consentire di portare sempre in volo, oltre all'osservatore, anche il motorista. Però gli ascari eritrei prendevano le posizioni più inverosimili per utilizzare lo spazio, e una volta collocati a bordo non c'era pericolo che si muovessero più, fino all'arrivo.

Portavano con loro tutto il proprio equipaggiamento: il fucile, la mantellina, che non abbandonano mai neppure col sole di luglio e agosto, il tascapane, le bandoliere, i viveri per cinque giorni, e una infinità di aggeggi di lusso; padelle, tegami, bricchetti da tè, scatole di latta e roba simile. Bisognava vedere con quanta astuzia cercavano di eludere la vigilanza severa del pilota, che controllava le dimensioni e il peso di tutto! Perché bisognava sfruttare fino all'ultimo chilo le possibilità di carico dell'apparecchio superando spes-



A sinistra, il corpo principale del relitto del Ro.1 a Bir el-Maarûf, maggio 2008 (foto Roberto Chiarvetto). Sotto, a sinistra, abitacolo del pilota e telaio del parabrise - Bir el-Maarûf (foto R. Chiarvetto); a destra, ciò che resta del motore Romeo-Jupiter - Bir el-Maarûf (foto R. Chiarvetto). Nella pag. a fianco, in alto, il corpo principale del relitto del Ro.1 a Tedián el-Chàdem, ottobre 2009. Sullo sfondo le due collinette che danno il nome alla località (foto K. Gross); al centro, parte frontale del relitto con in primo piano il castello motore. Sono visibili anche le ruote a raggi e gli ammortizzatori del carrello elastico della terza serie - Bir el-Maarûf (foto R. Chiarvetto); in basso, cruscotto e abitacolo del pilota - Tedián el-Chàdem (foto K. Gross).



so i limiti massimi consentiti dalle prove di collaudo. Si aumentava di dieci o venti chili per volta, finché l'aeroplano non dichiarava categoricamente che non ne voleva più».

Come se ciò non fosse sufficiente per apprezzare le doti del Ro.1, Biani racconta anche di un pilota che, a fronte di un danno a una semiala che si era accorciata non poco, non si perse d'animo e, presa una sega, non esitò ad accorciare anche l'altra semiala, riprendendo tranquillamente il volo dopo la "riparazione".

Per ricognizioni a largo raggio vennero anche applicate modifiche di circostanza a due velivoli, i cosiddetti "tipo Cufra" (MM 10475 e MM 10476), la cui autonomia venne portata a un massimo di nove ore di volo, grazie a serbatoi supplementari di olio e carburante in aggiunta a quelli di serie,

rispettivamente da 70 e 820 litri, che ne consentivano in origine circa sei.

Il Romeo fu caratteristico anche dal punto di vista della colorazione: in assenza di un'aviazione nemica, non fu necessaria l'applicazione di schemi mimetici; anzi, data la concreta possibilità di dover effettuare atterraggi d'emergenza in zone desertiche, tutti i velivoli furono dotati, sulla parte superiore delle ali, di un'apposita colorazione antimimetica ad alta visibilità, composta da bande alternate bianche e rosse o bianche sul colore di fondo, con andamento spesso diverso (trasversali, a raggiera, a zig-zag) da aeroplano ad aeroplano.

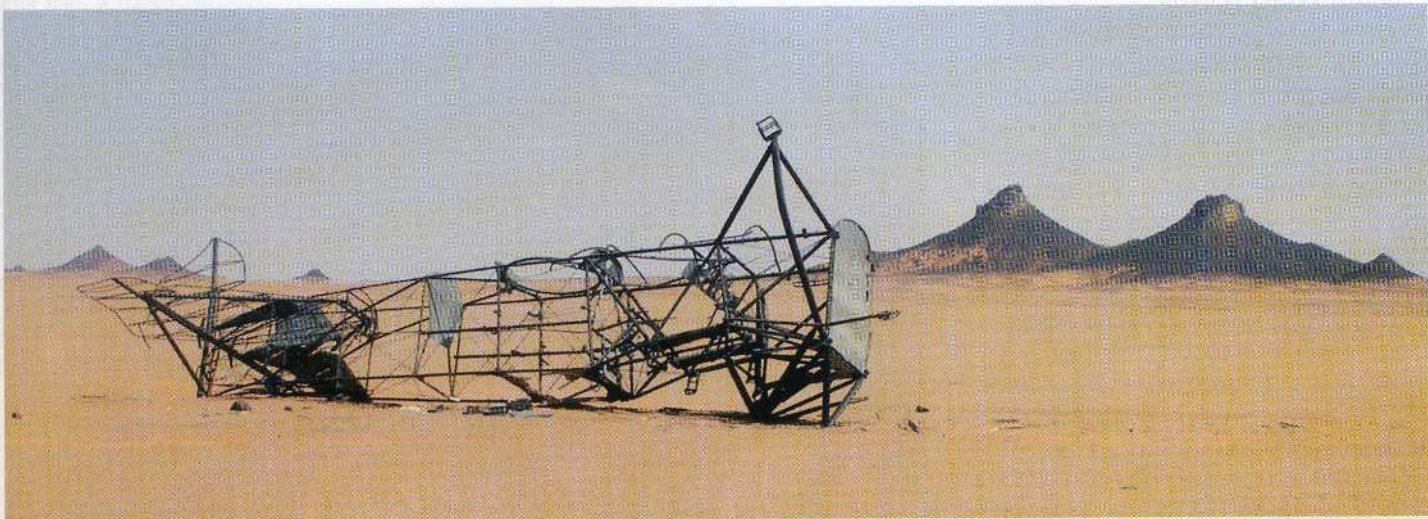
La fusoliera, invece, fu sempre dipinta con un colore uniforme e scuro, verde o, meno probabilmente, marrone: Biani scrive esplicitamente del «verde oliva dei Romeo» e forse quello

fu effettivamente il colore utilizzato.

Nulla rimane della tela del rivestimento dei relitti sahariani, ma il traliccio della fusoliera è là, come pronto per essere montato e intelato; la sagoma si intravede da lontano, curiosa per via dell'assenza delle ali e del motore.

I due relitti, "protagonisti" di vicende del tutto diverse, si trovano in condizioni di conservazione molto simili; il secondo è stato ritrovato solo pochi anni fa, per caso; il primo fu ritrovato già da Ardito Desio durante la sua missione nel Sahara libico del luglio-ottobre 1931: «un groviglio di ferraglie contorte che sembravano l'incastellatura di un pozzo di petrolio: erano i resti di un aeroplano incendiato con la fusoliera per aria», così lo descrive l'esploratore ne "Le vie della sete".

Lungo la pista che porta all'oasi di Tazerbo (nel testo la grafia dei toponi-



mi arabi è quella utilizzata nella cartografia italiana degli anni Trenta), oltre il cratere vulcanico di Uau en-Namus, presso il "pozzo che tutti conoscono" (Bir el-Maarûf), si trova il primo Romeo. Nel 1930, durante le operazioni preliminari alla conquista dell'oasi di Cufra, numerose furono le missioni di ricognizione in appoggio alle colonne motorizzate di terra: i velivoli dell'Aviazione della Tripolitania, al comando del col. Ferruccio Ranza, volavano precedendo i veicoli di alcune decine di chilometri, per consentire all'osservatore a bordo (un ufficiale del Regio Esercito) di avvistare un'eventuale presenza nemica e "studiare" il terreno circostante per trovare il miglior percorso possibile.

La prima autocolonna, affidata al magg. Adriano Torelli nel mese di agosto del 1930, era costituita da due autoblindo, quattro autocarri leggeri SPA 25 e due autocarri pesanti SPA 31 e prevedeva il supporto di tre Romeo appartenenti al distaccamento di Hon, al comando del ten. Antonio Patania.

Lo scopo era, appunto, quello di stabilire fino a quale distanza fosse possibile avanzare verso l'oasi di Tazerbo, partendo dalla base di Uau el Chebir con automezzi pesanti, che avrebbero dovuto anche caricare il carburante necessario al rifornimento dei velivoli, attraverso la fascia inesplorata di dune che la separavano da Tazerbo e Rebiana.

Le operazioni ebbero inizio il 6 agosto, non appena i tre velivoli arrivarono a Uau el Chebir. L'autocolonna del magg. Torelli venne raggiunta due giorni dopo e da quel momento, iniziando l'esplorazione, rimase in costan-

te contatto con i velivoli.

A circa metà percorso, considerate le difficoltà incontrate nell'attraversamento dei primi cordoni di dune dagli automezzi pesanti, fu costituito un piccolo campo di fortuna, dove gli apparecchi potevano far ritorno al termine di ogni volo di ricognizione in direzione dell'oasi di Tazerbo. I veicoli leggeri, dopo essersi spinti più avanti di circa 80 chilometri rispetto ai mezzi pesanti, furono anch'essi costretti, dopo vani tentativi, a ripiegare sulla base degli SPA 31. Fu proprio nel corso di uno di questi sorvoli che, venerdì 15 agosto 1930, il Romeo pilotato dal ten. Patania, a causa di un grave guasto ai cavi di comando, fu costretto ad atterrare vicino a Bir el-Maaruf.

Nelle memorie storiche per l'anno 1930 si legge la descrizione dell'incidente: «*Gli apparecchi del distaccamento di Hon si portano da Uau el Chebir fino a Bir el-Maaruf atterrando presso la colonna. Un apparecchio, pilotato dal ten. Patania, per guasto ai cavi di comando è costretto ad atterrare compiendo una manovra abilissima, che però non può evitare la capottata, nella quale il ten. oss. Zaccardo rimane leggermente ferito*».

I resti del Romeo sono però chiaramente incendiati, a cominciare dalle teste dei cilindri, delle quali rimangono soltanto chiazze di alluminio fuso sulla sabbia; inoltre, ne "L'occupazione di Cufra" (pubblicazione del 1931 del governo della Tripolitania e Cirenaica) si legge a questo proposito di un apparecchio «*precipitato e incendiato a Uau en Namus e di un ufficiale non gravemente ferito*».

Analizzando il testo del diario, le caratteristiche costruttive del velivolo e l'impianto di estinzione, e confrontando l'incidente con le fotografie delle capottate o delle "musate" che si verificavano frequentemente in atterraggio, per la natura del terreno desertico, risulta molto improbabile che l'aereo abbia preso fuoco nell'impatto e ancor meno in volo; quasi certamente, fu dato alle fiamme una volta constatati i danni, quale normale prassi per il materiale militare non recuperabile in zona di guerra.

Oggi il relitto non giace più indisturbato, in quanto soggetto al prelievo di "souvenir" da parte dei turisti ormai presenti anche in queste zone. Il motore si trova ad alcuni metri dalla fusoliera e vi sono pezzi dappertutto; la



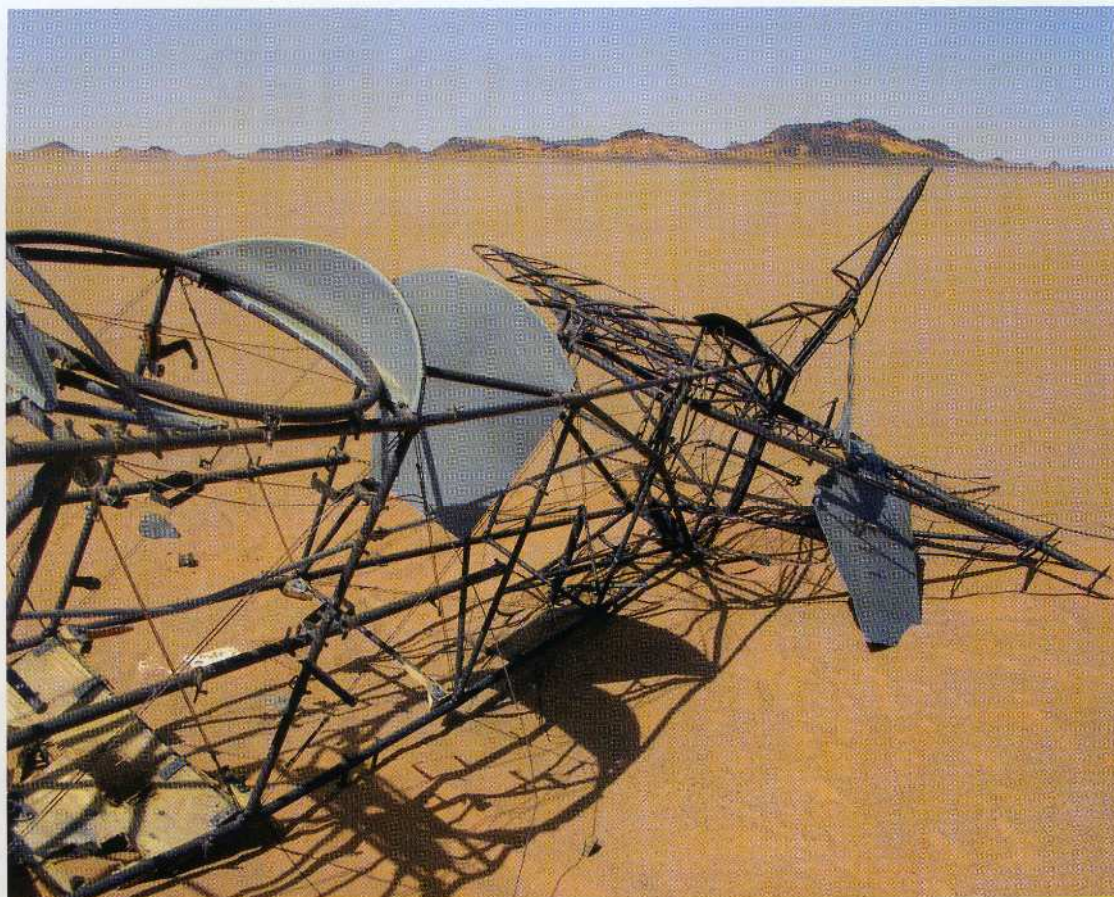
foto scattata da Desio nel 1931 mostra l'aereo effettivamente in posizione capovolta mentre oggi si trova rad-drizzato. E' interessante notare che questo Ro.1 appartiene alla versione modificata triposto, come si vede chiaramente dai pannelli del rivestimento superiore, dietro al posto dell'osservatore con l'anello per la mitragliatrice Lewis, che mostrano un'apertura e i resti delle cerniere dei pannelli di chiusura, assenti nella versione normale biposto che montava il rivestimento in un pezzo unico.

A qualche centinaio di chilometri di

distanza si trova il secondo relitto, a nord-est dell'oasi di Cufra, vicino alla coppia di collinette chiamate a proposito "le mammelle della serva" (Tedián el Chàdem).

Si presenta in modo simile al precedente ma è privo del motore; c'è anche un bidone da 200 litri, quasi certamente abbandonato durante la missione di soccorso, anche se non vi sono conferme. L'incidente risale al 30 marzo 1933, ormai in tempo di pace, durante una missione esplorativa a supporto della spedizione cartografica che l'Istituto Geografico Militare stava effettuando

Nella pag. a fianco, in alto, particolare del cruscotto; ben visibile l'avvisatore d'incendio estratto – Tedián el-Chàdem (foto K. Gross); al centro, manetta per il comando a distanza del rubinetto del serbatoio sinistro del carburante – Tedián el-Chàdem (foto K. Gross). A destra, relitto del Ro.1a Tedián el-Chàdem (foto K. Gross). Sotto, due immagini del Ro.1 a Bir Zighen (foto "Troupe Azzurra").



in quel periodo a Cufra e dintorni.

Nelle "Memorie Storiche" per l'anno 1933 si legge: «Apparecchio Ro.1 – MM 10393 pilotato dal capitano Vittani sig. Emilio con a bordo il capitano osservatore Guidi sig. Giovanni – durante una ricognizione a sud di Cufra era costretto ad atterrare causa fortissimo vento e improvvisa mancanza di visibilità. Nell'atterraggio, per forte raffica laterale, l'apparecchio capottava. Equipaggio incolume, l'apparecchio riparabile ma distrutto sul posto per mancanza di mezzi di trasporto. Ricuperato il motore e gli strumenti di bordo».

Sul libretto dei voli del pilota cap. Vittani risulta parimenti un volo in data 30 marzo da Cufra a Tedián el Chàdem.

Anche in questo caso, dal relitto si evince chiaramente che il velivolo ha preso fuoco, con la totale mancanza delle parti in legno, a eccezione di qualche frammento dei pannelli del pavimento all'interno della fusoliera; qui, però, i documenti attestano con certezza la distruzione volontaria del mezzo non recuperabile, giustificando allo stesso tempo l'ipotesi fatta per il Romeo di Bir el-Maaruf.

Da questo velivolo fu possibile asportare almeno il motore e la strumentazione di bordo con i mezzi della missione di soccorso, allertata e informata della posizione dall'equipaggio: cap. Paoletti e serg. magg. Del Negro, che quel giorno volava su un secondo Ro.1 insieme al cap. Vittani. I due Romeo riposano sempre laggiù, nel silenzio delle sabbie, muti testimoni di un'era nella quale si riusciva a volare nel profondo deserto con biplani di legno, tela e acciaio, grazie all'abilità dei piloti, a pochi strumenti e a una bussola per la navigazione. □