

AEREI nella Storica

SM.82 MARSUPIALE: 1ª PARTE



HELLDIVER



LE NOTTI INSONNI DEL LEONE: I TEDESCHI NOTTURNI DELLA REGIA



SIAI SM.82 MARSUPIALE

di Daniele Lembo

In vista degli scenari di guerra che si profilano all'orizzonte, le nazioni che entreranno nel calderone del secondo conflitto mondiale iniziano a fortificare il proprio apparato bellico sin dagli anni che precedono la guerra. In Italia il potenziamento in atto riguarda tutte le forze armate e quindi anche la Regia Aeronautica. È inevitabile che, quando si parla di aeronautica, il pensiero vada diritto alla specialità della caccia. Indubbiamente i caccia intercettori, grazie alla loro velocità, alla ricercata aerodinamica e al potente armamento, fan-

Il SIAI-Marchetti SM.82 Marsupiale nacque come aereo da trasporto strategico, disponibile anche nella configurazione SM.82 Armato adatta al bombardamento notturno. Fu uno dei migliori aerei militari italiani.

no maggior presa sull'immaginario collettivo. I bombardieri seguono a ruota i caccia ma, a causa dell'ingombrante mole, della minor velocità e del fatto che, mentre per i caccia vige il principio del cavaliere solitario che combatte a bordo del suo destriero, sui bombardieri si combatte in squadra, la figura del pilota da bombardamento e la stessa specialità del bombardamento attecchiscono più difficilmente sulla fantasia popolare.

Per una sorta di radicata ingiustizia storica, vi è una specialità aeronautica che viene, con sistematicità, dimenticata, riservandole il ruolo di Cenerentola, in confronto alle altre due citate. Ci si riferisce al trasporto aereo, quasi che questo fosse di minor importanza se raffrontato alla caccia e al bombardamento. Ci si dimentica che i veicoli, gli aeromobili e le imbarcazioni militari per funzionare devono essere forniti di carburante, munizioni e parti di

ricambio e gli uomini che li governano, oltre ad aver bisogno delle razioni quotidiane, necessitano che giunga loro la posta da casa, lamette per la barba, sigarette, giornali ecc.. Per trasportare tutte queste cose sulla linea di combattimento occorrono trasporti navali, terrestri e, quindi, anche aerei. Gli stessi trasporti servono poi a trasferire in prossimità del fronte e nella maniera più celere possibile truppe fresche, quali rincalzi, o truppe paracadutiste.

Tutti gli eserciti in lizza, nello scontro mondiale in argomento, si doteranno



PARTE 1^a

SUPIALE

di velivoli da trasporto. I tedeschi fanno volare con i colori della Luftwaffe il notissimo Junkers Ju.52, mentre gli americani mettono in produzione quello che sarà un successo commerciale prima che militare, ovvero il C-47 che, anche dopo la fine del conflitto, avrà una vita lunghissima in quanto continuerà a volare con compagnie civili ed aeronautiche militari di mezzo mondo praticamente fino ai giorni nostri. La Regia Aeronautica, nella scelta del proprio trasporto, si ritrova a risolvere un problema difficile in quanto, con la creazione dell'Impero, deve attendere ai contatti e al

rifornimento di regioni del mondo molto lontane dalla madrepatria quali per esempio quelle dell'A.O.I. - Africa Orientale Italiana - o le isole del Dodecaneso nell'Egeo. Il prodotto italiano, nato in risposta alle esigenze del trasporto aereo militare, sarà frutto di un progetto dell'ing. Alessandro Marchetti e verrà prodotto dalla S.I.A.I. - Società Idrovolanti Alta Italia. Si tratta del SM.82 che effettua il primo volo con M.M. 60270 il 30 ottobre 1939.

La nascita

L'aereo viene concepito in circostanze che rivestono il requisito dell'eccezionalità e che, pertan-



In alto: un SM.82 del 149° Stormo Trasporti di Roma-Ciampino, fotografato in Africa Settentrionale Italiana nel 1941. Qui sopra: un SM.82PW postbellico.



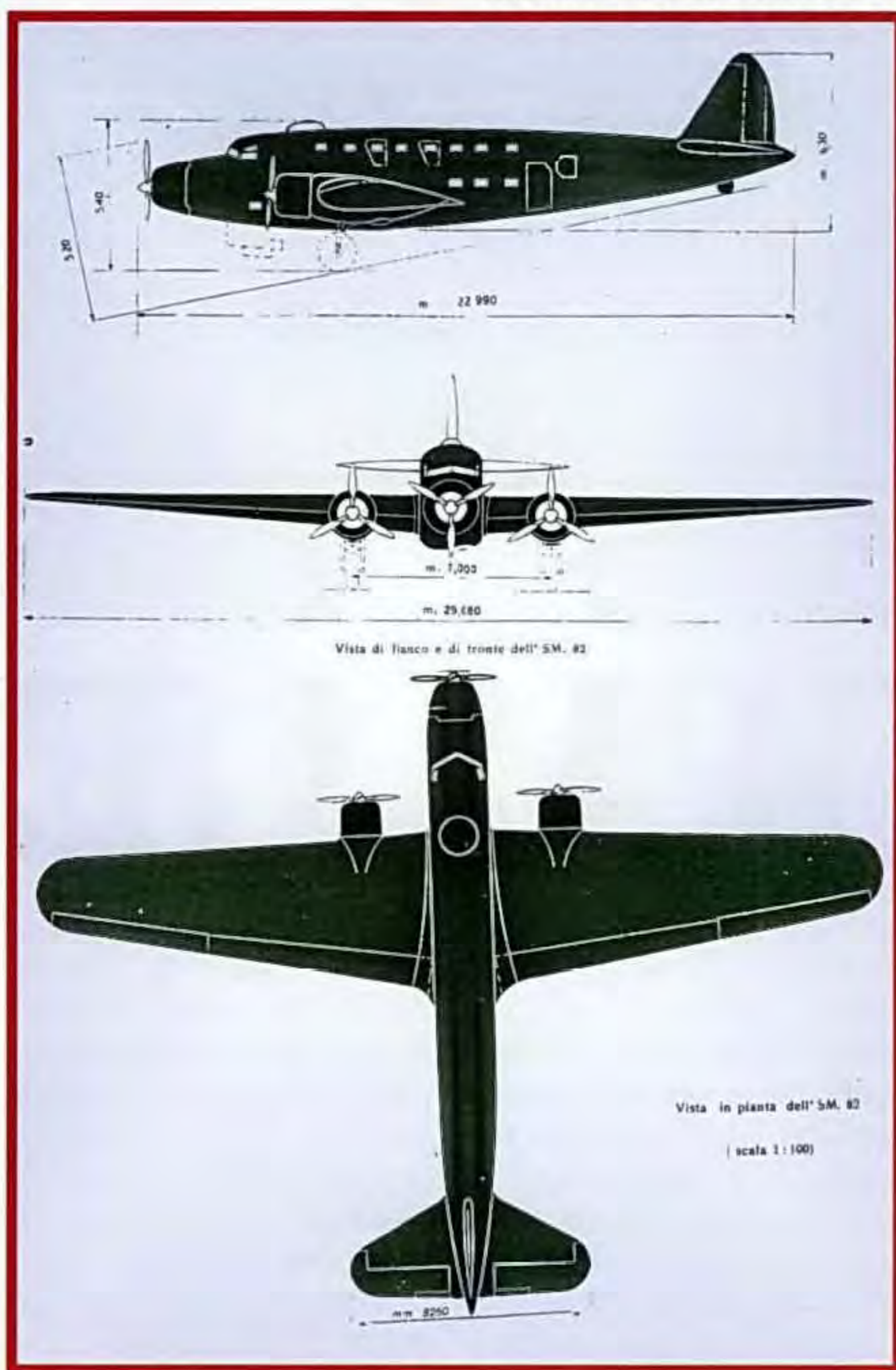
A sinistra, sopra: l'I-BAIA era un SM.82 Serie I consegnato l'11 settembre 1940 al Nucleo Comunicazioni della LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane SA); sotto: l'SM.75, di cui si vede il prototipo, poteva essere considerato come una versione commerciale dell'SM.82.

operare in colonia, sarà destinato anche al trasporto sul territorio metropolitano. L'apparecchio in trattazione,



to, vale la pena di ricordare. Nel maggio del 1938 il Re d'Italia Vittorio Emanuele III si reca in Libia per assistere ad un'esercitazione di avio-transporto. Nel corso della manovra viene lanciato, da trimotori S.I.A.I. SM. 81 Pipistrello, nella piana di Bir el Ghnem, nella Gefara, un nutrito contingente di paracadutisti del Battaglione di Fanti dell'Aria creato l'anno precedente, dal governatore della Libia Italo Balbo. In occasione della visita reale, Balbo ha la possibilità di provare in volo il trimotore SM. 75 civile che ha trasportato il Re. Il Governatore della Libia che, com'è noto, è un esperto pilota, riporta un giudizio del «75» estremamente positivo, tanto che richiede alla SIAI di valutare la possibilità di costruire una versione militare «colo-

niale» del trimotore. La richiesta contempla che il nuovo velivolo «coloniale» sia capace di trasportare a mille chilometri di distanza 50 uomini equipaggiati o un elevato peso in armi e materiali, quali per esempio artiglierie di piccolo calibro. In seguito Superaereo, o il Ministero Aeronautica com'è meglio conosciuto, aggiungerà alle caratteristiche richieste che l'apparecchio proposto da Balbo sia in grado di trasportare anche un caccia smontato. L'iniziativa di Italo Balbo viene fatta propria dal Capo di Stato Maggiore Gen. Giuseppe Valle che, tramite la D.G.C.A. - Direzione Generale Costruzioni Aeronautiche - fa contattare la S.I.A.I. affinché si proceda alla costruzione dell'apparecchio preconizzato da



Balbo quale trasporto «coloniale». Il velivolo, classificato come SIAI SM. 82, avrà quale nome quello di Marsupiale. Questo, benché originariamente concepito come macchina «coloniale», proprio in quanto tale e cioè proprio perché dotato di caratteristiche di robustezza ed affidabilità tale da renderlo idoneo ad

grazie all'interessamento dello stesso gen. Valle, è destinato a nascere non grazie ad uno dei tanti bandi di concorso emessi da Superaereo, ma in virtù di un contatto «ad personam» preso dal Ministero con la ditta costruttrice. Si darà luogo ad un contratto anomalo per la pubblica amministrazione che darà però ottimi frutti,

conducendo alla costruzione di quello che sarà forse il miglior aereo da trasporto dell'intero conflitto. Di contro, altri concorsi, quali, per esempio, quello per un caccia «intercettatore» faranno entrare a far parte della linea caccia della R.A., all'inizio del conflitto, ben tre diverse macchine e vale a dire il FIAT G.50, il Macchi C.200 e, il concettualmente arcaico, biplano Fiat CR.42.

Dal Ministero, per agevolare ed accelerare i lavori, viene dato ordine che la ditta distrugga la costruzione di un SM.75 per la trasformazione di quest'ultimo nel nuovo velivolo militare.

L'industria aeronautica S.I.A.I., di contro, per iniziare la riprogettazione del SM. 75, richiede allo Stato Maggiore che le siano forniti i disegni completi di pesi e misure

del cannone da 65/17. In seguito, dai comandi militari dell'A.S.I. - Africa Settentrionale Italiana - giungono nuove specifiche riguardo a quello che deve essere il nuovo aereo e in particolare modo per quello che riguarda il suo impiego nel lancio di paracadutisti, specialità che sta particolarmente a cuore al Governatore della Libia, Italo Balbo. Viene richiesto che il Marsupiale sia capace di trasportare un contingente di 33 parà con zaino affardellato, acqua, viveri per due giorni e armamento individuale composto da moschetto 91, 120 cartucce e 20 bombe a mano.

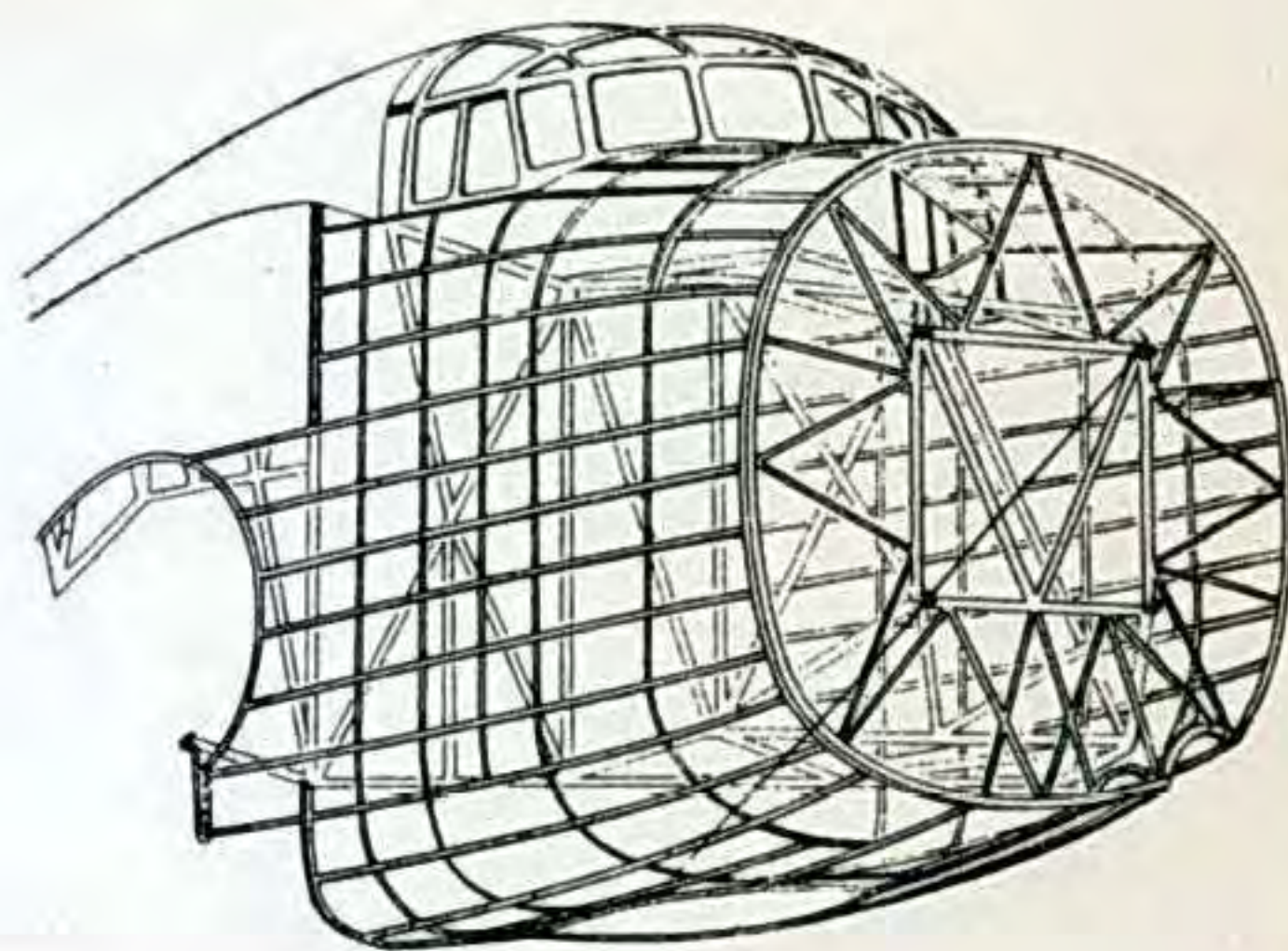
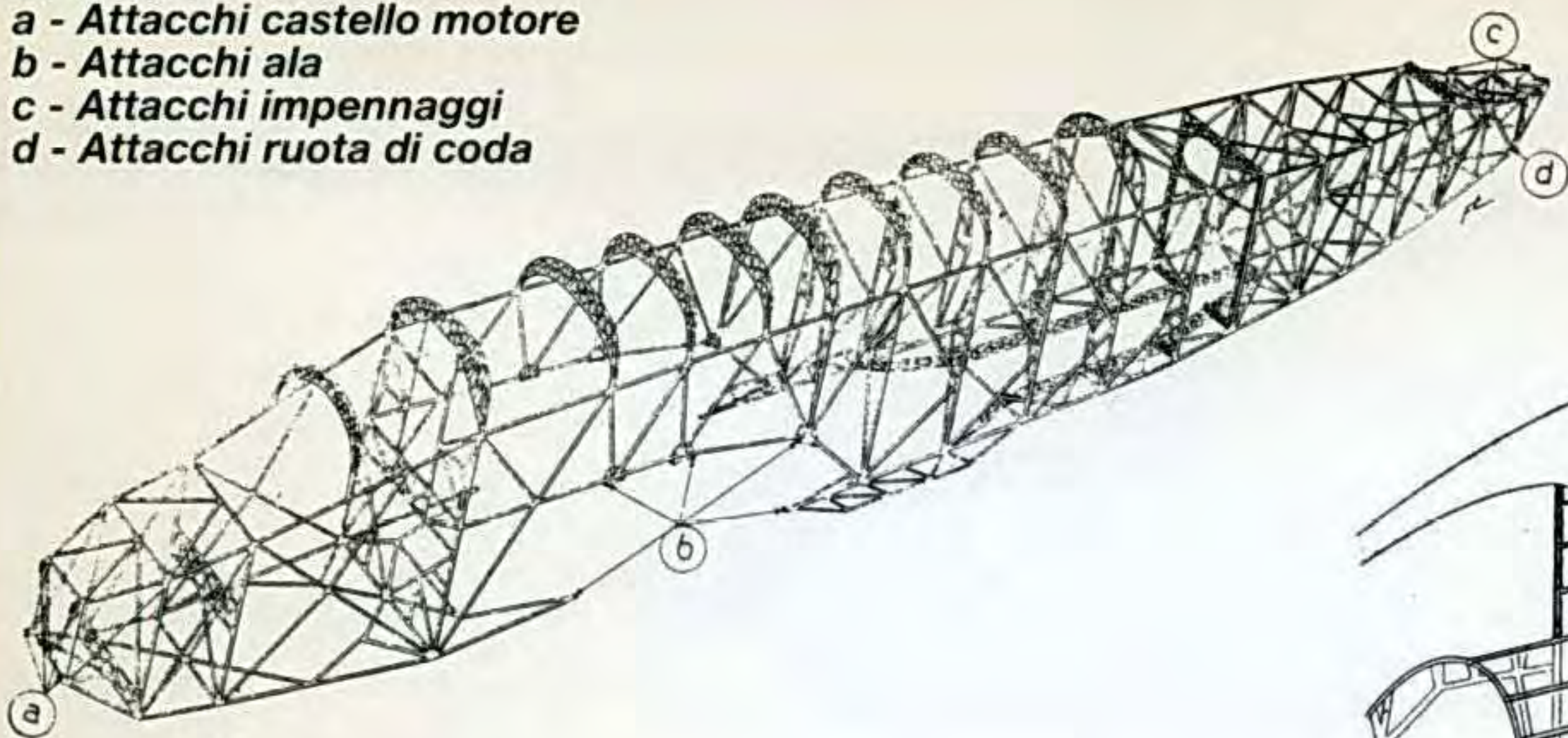
I progetti per la costruzione del primo esemplare sono pronti nel gennaio 1939 e la ditta, a fronte delle specifiche fattegli, per quanto riguarda la capacità di



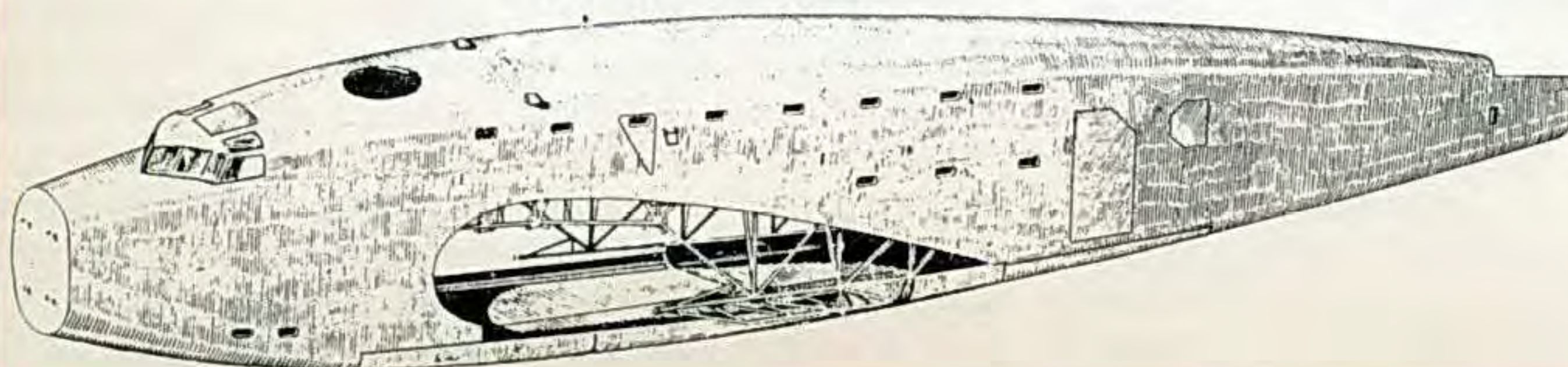
carico di un caccia smontato, presenta lo studio per lo stivaggio nell'aereo di un caccia biplano FIAT CR.32, dichiarando che all'interno dell'aereo non è pos-

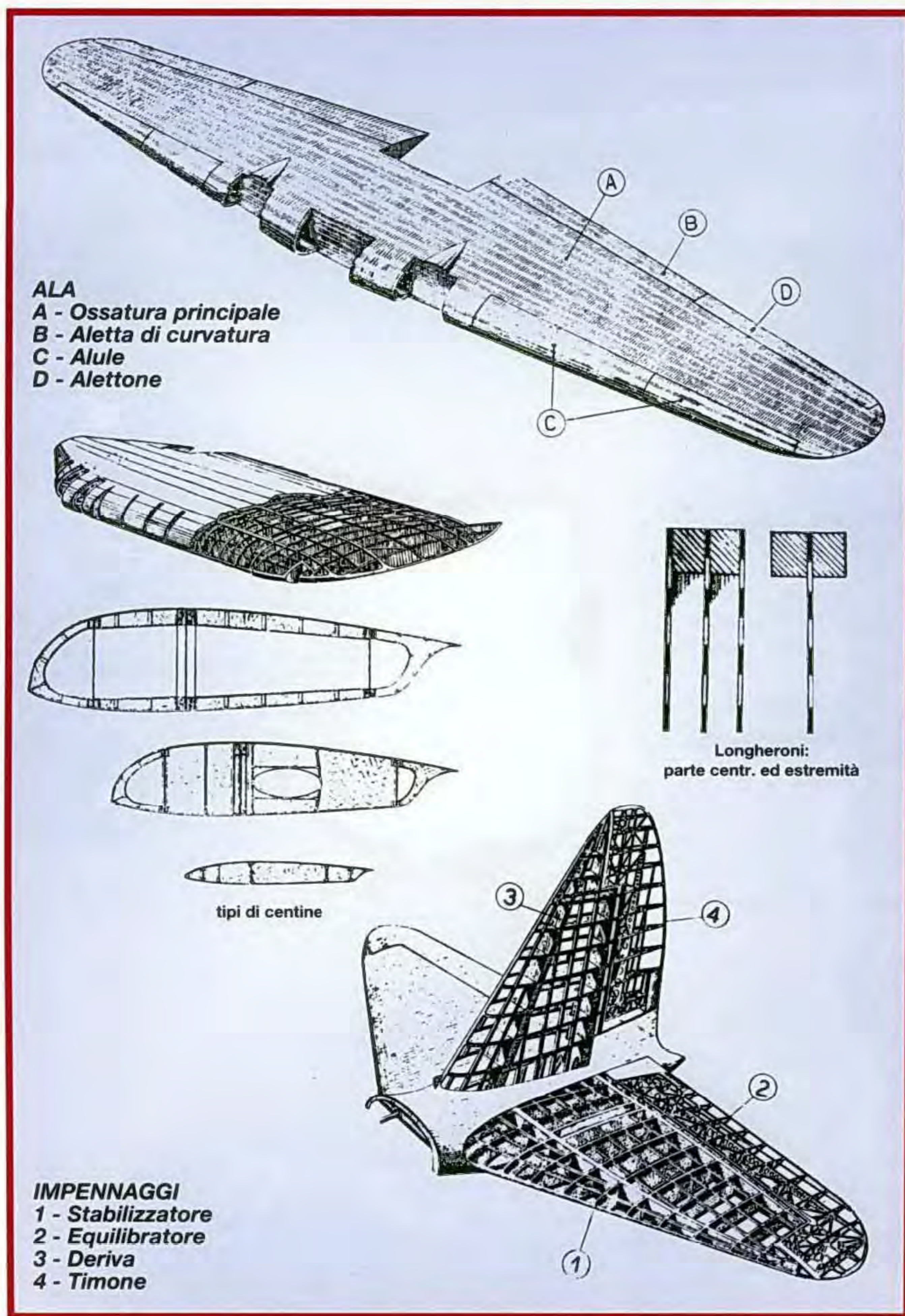
Sopra: due fotografie, pesantemente ritoccate secondo l'uso dell'epoca, tratte dal manuale di manutenzione dell'SM.82 VII Serie; probabilmente si tratta del prototipo MM.414 dell'SM.82 Armato.

Ossatura della fusoliera
a - Attacchi castello motore
b - Attacchi ala
c - Attacchi impennaggi
d - Attacchi ruota di coda



Ossatura della parte anteriore della fusoliera





sibile trasportare caccia Macchi C.200 e Fiat G.50, mentre la possibilità di trasporto di un Fiat CR.42 è allo studio. Analogamente al trasporto d'aerei, dal ministero sarà presa in considerazione anche la possibilità di trasportare all'interno del velivolo in progetto anche carri armati smontati ma, mentre per gli aerei, come vedremo, la

cosa si realizzerà, per i carri armati il tutto si risolverà solo in un pio desiderio. Contestualmente ai progetti del velivolo nato precipuamente per il trasporto se ne concepisce anche una versione da bombardamento da impiegare principalmente nelle azioni notturne a grande raggio. Per il bombardiere si prevede

un carico di 2.000 kg di bombe, una cabina di puntamento retrattile sulla prua e mitragliatrici laterali, ventrali e in torretta dorsale. In effetti, in tale ultima versione viene approntato il primo prototipo (MM.414). Il Ministero dell'Aeronautica, per incoraggiare la produzione, in quanto desidererebbe ricevere i primi dieci esemplari

entro il luglio del 1939, in data 23 gennaio 1939 invita, senza esito, la ditta a fornire i primi dieci velivoli, oltre al prototipo, ai quali seguirà un ordine per altre quaranta macchine. Nel successivo aprile la S.I.A.I., per le prove di carico, richiede la fornitura di motocicli e tricicli Benelli, radio campali, mitragliatrici da 20 mm, mortai e cannoni da 47/32 e 65/17.

Le previsioni del gen. Valle, in merito alla produzione del nuovo apparecchio, si rivelano troppo ottimistiche, in quanto questo, seppur derivato concettualmente dal precedente SM.75, necessità di tali e tante varianti da indurre la casa costruttrice ad una completa riprogettazione del precedente modello con sostanziali modifiche alla struttura dell'ala, al carrello e alla fusoliera che, nella versione da bombardamento, deve includere anche il vano bombe.

Dunque, la produzione del Marsupiale necessita di una linea di montaggio completamente nuova. Pertanto, il ministero riceverà comunicazione che il prototipo non potrà alzarsi in volo prima dell'estate 1939.

Contestualmente, per accelerare i lavori e la consegna, la ditta S.I.A.I. chiederà allo stesso Ministero di poter effettuare anche turni notturni e che venga esercitata una rigida sorveglianza affinché le ditte sub fornitrici rispettino i tempi di consegna. Tale richiesta farà sì che primo velivolo a volare sia un trasporto, contraddistinto dalla MM.60270, anziché il prototipo vero e proprio che è nella versione da bombardamen-

to. Il primo volo viene eseguito dal trasporto il 30 ottobre 1939, mentre il prototipo da bombardamento vola solo il 5 febbraio 1940. Un esemplare del velivolo verrà poi trasferito a Guidonia per le consuete prove valutative.

Non appena le prime macchine vengono consegnate all'Arma Aerea si crea il problema di

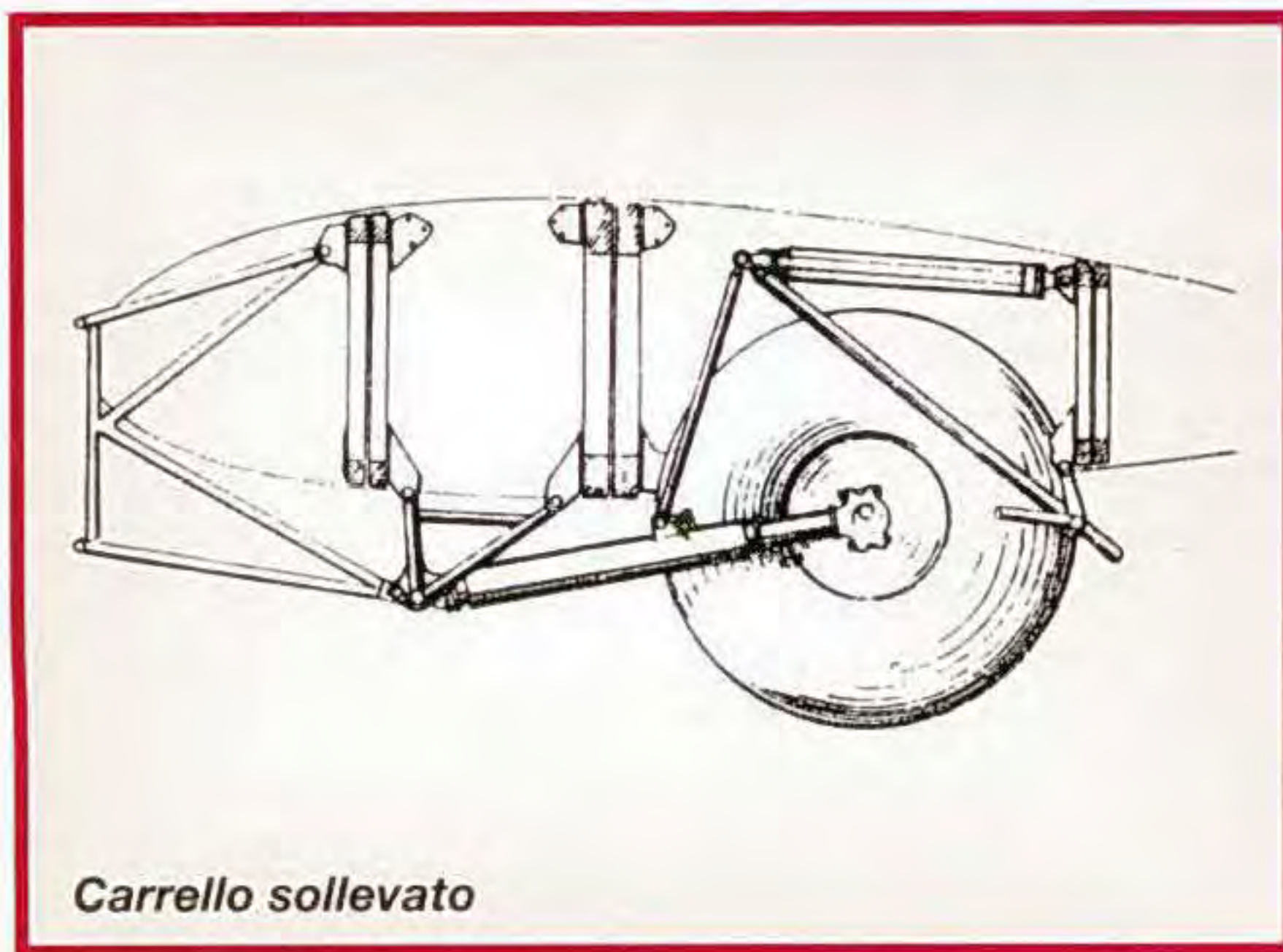


Un SIAI-Marchetti SM.82 sull'aeroporto di Comiso (Ragusa) nei giorni dell'ingresso dell'Italia nella Seconda Guerra Mondiale.

La costruzione è mista, essendo quella in legno e metallo tipica dei mono-



Sistemazione dei serbatoi nell'ala



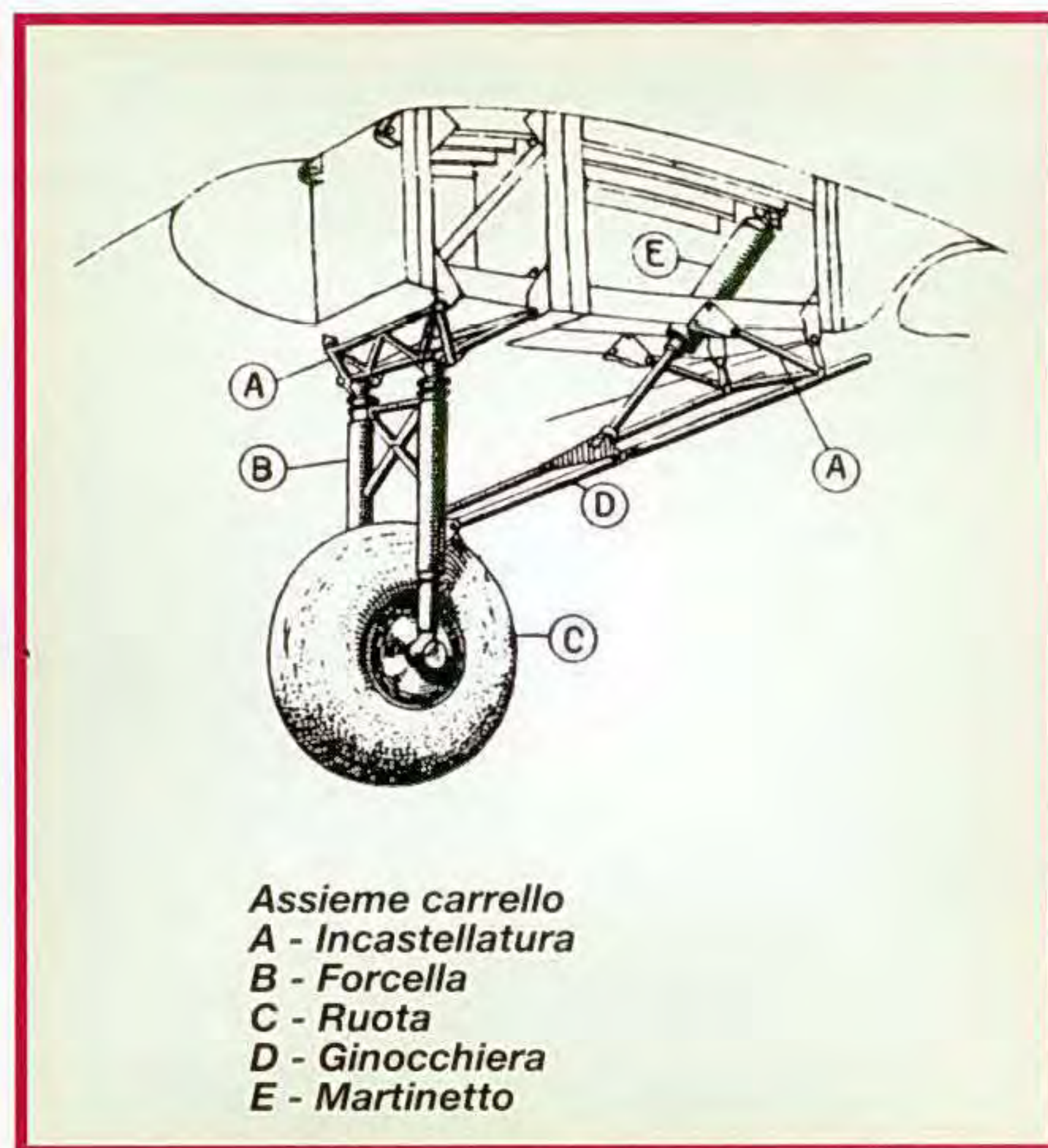
Carrello sollevato

doverle affidare a mani esperte e, non avendo a disposizione personale abilitato a questo tipo di velivoli, si pensa di supplire alla mancanza impiegando i piloti del Centro Sperimentale di Guidonia e quelli dell'Ala Littoria che abbia-

no esperienza di volo sui similari SM.75. Le prime due squadriglie saranno composte ognuna da tre velivoli. Quelli di una saranno affidati ai piloti del Centro Sperimentale, mentre quelli dell'altra a quelli dell'Ala Littoria.

La struttura

Fatto un abbondante cenno sulla genesi del velivolo, affinché non sia un mostro completamente sconosciuto al lettore, si rende necessario descriverlo nella struttura e



Assieme carrello
A - Incastellatura
B - Forcella
C - Ruota
D - Ginocchiera
E - Martinetto

nelle dotazioni. Si tratta di un trimotore monoplano ad ala medio bassa a sbalzo che ha una lunghezza massima di m 22,900 ed un'altezza massima, quando è a terra, di m 6. La ditta lo descrive come un velivolo «terrestre, monoplano a sbalzo, pluriposto», da impiegarsi nel «bombardamento notturno, trasporto, lancio fanteria aerea, aerorifornitore».

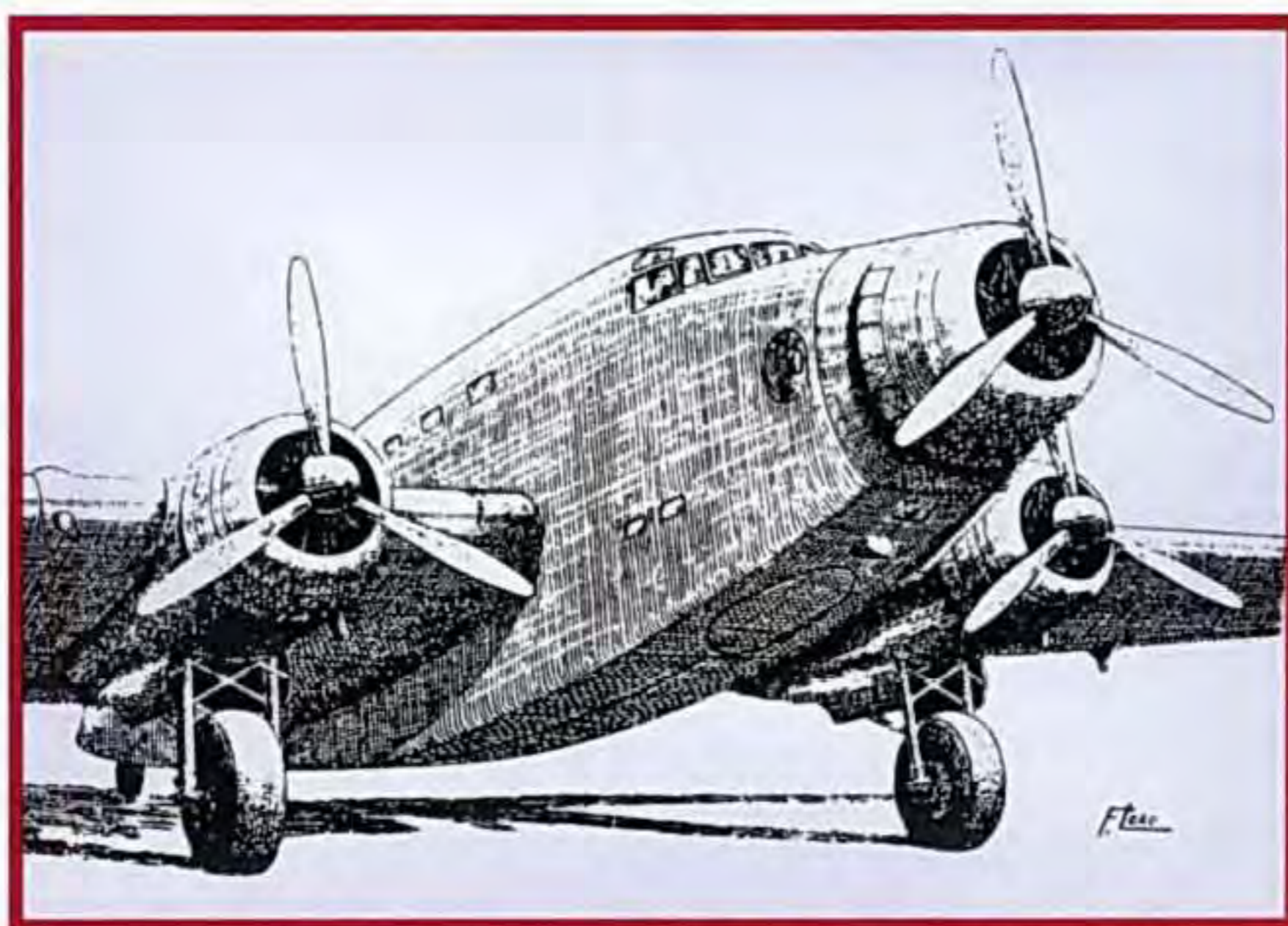
plani Savoia Marchetti, secondo una tecnica costruttiva iniziata nel 1932 con l'SM.71. La fusoliera ha sezione rettangolare con angoli arrotondati ed è in traliccio di tubi d'acciaio saldati.

Nella parte anteriore è rivestita in pannelli in lega leggera irrigiditi con elementi ad U. Le fiancate sono rivestite in tela, mentre la coperta della



zona centrale e di quella posteriore sono rivestite in compensato intelato esternamente. Il fondo, invece, è anch'esso, solo nella parte posteriore, in compensato intelato, mentre la zona del vano bombe ha i 4 sportelli in duralluminio, incernierati sulle fiancate, come pure in duralluminio sono i due portelloni del vano di caricamento. A proposito dei portelloni di caricamento è da ricordare che quello posteriore è dotato di una botola centrale, a due battenti, per il lancio di colli durante il volo.

La cabina di pilotaggio, che si affaccia su di un ampio parabrezza in plexiglas, è dotata di due sedili di guida affiancati, la cui posizione è regolabile in avanti o indietro in quanto si spostano su guide. Il solo seggiolino di sinistra è corazzato. Il motorista trova posto alle spalle del pilota di sinistra, ove ha a disposizione un piano ribaltabile per carteggiare, mentre



alle spalle del pilota di destra vola il marconista. L'equipaggio è pertanto di quattro uomini e trova ordinariamente posto in cabina di pilotaggio, dove vi si trovano gli strumenti di comando e di controllo del velivolo. Immediatamente sotto il parabrezza vi è il cruscotto principale che si compone di tre pannelli, uno centrale e due laterali. Il pannello centrale contiene gli strumenti di controllo del motore, mentre i pannelli laterali contengono gli strumenti necessari alla navigazio-

ne e al controllo della macchina. Sopra il pannello principale vi è la ripetitrice «Patin tipo C22» che, durante il volo, può essere sostituita con una bussola «O.M.I. tipo G.N.». I volantini portano sistemati sopra i comandi di rotta per l'autodirezionale ed i comandi dei freni. Sotto il cruscotto principale e tra i due piloti vi è la piantana comandi motori. Altri strumenti sono sistemati sulle fiancate nella parte posteriore della cabina e anche sul cielo della stessa.

In alto: un SM.82 della Sezione Autonoma del Comando Servizi Aerei Speciali. Qui sopra: l'MM.60270 era l'esemplare «testa di serie» della Serie I, praticamente il prototipo della configurazione da trasporto disarmata. Nella pagina a fianco, sopra: un SM.82 Armato durante la manutenzione dei motori.

Inoltre, sul cielo della cabina di pilotaggio è ricavata una botola per l'eventuale abbandono dell'apparecchio a mezzo paracadute.

Sotto la cabina destinata all'equipaggio si trova una gondola di puntamento, costruita in lamiera d'alluminio, definita eclissabile in quanto, mediante un sistema idraulico, è retrattile all'interno del velivolo. In caso d'avaria al sistema idraulico il movimento d'uscita e d'entrata della gondola può essere comandato a mano. Va precisato che la gondola è presente solo sulle versioni da bombardamento, mentre non lo è su quelle da tra-



sporto. La gondola, alla quale si accede per mezzo di una scaletta in tubi d'acciaio, ha la parte posteriore sganciabile per il lancio con il paracadute, mentre la parte anteriore ha un grande parabrezza in plexiglas con tergicristallo, che consente un'ampia visuale. Sulla parte posteriore vi è una mitragliatrice cal. 7,7 per il campo di tiro posteriore. All'interno, sopra il parabrezza vi è un cruscotto recante un orologio, un altimetro da 8.000 metri ed un anemometro da 460 km. Inoltre, sul pavimento, vi si trova un traguardo di puntamento di tipo «Jozza U3» con reticolo abbassatissimo.

L'operatore, per impiegare tale traguardo, siede sul pavimento inserendo le gambe in due gambali d'alluminio retrattili che fuoriescono dalla gondola. Lo stesso puntatore ha a disposizione un comando del timone per correggere la rotta, nonché una tastiera ed un cruscotto per l'apertura dei portel-

lioni delle bombe ed il lancio. La tastiera per lo sgancio, che è formata da 14 elementi che operano la trazione del filo di trasmissione e l'apertura del gancio delle bombe, consente la caduta dell'intero carico o di un singolo ordigno, nonché lo sgancio a tempo. Quando il sistema tastiera - distribuzione - ganci, vada in avaria è possibile effettuare lo sgancio a mano.

Alle spalle della cabina di pilotaggio vi è la cabina truppa alla quale si accede attraverso le portine d'imbarco a saracinesca che, servite da una scaletta, consentono l'accesso di due persone affiancate per volta. La prima zona dell'aereo alla quale si accede, entrando dalle portine d'imbarco, è la zona per le armi laterali, dalla quale si passa poi alla cabina truppa vera e propria. La zona armi laterali, oltre a servire per l'impiego delle armi sulle fiancate, essendo dotata dei puntoni di sostegno per le mitra-

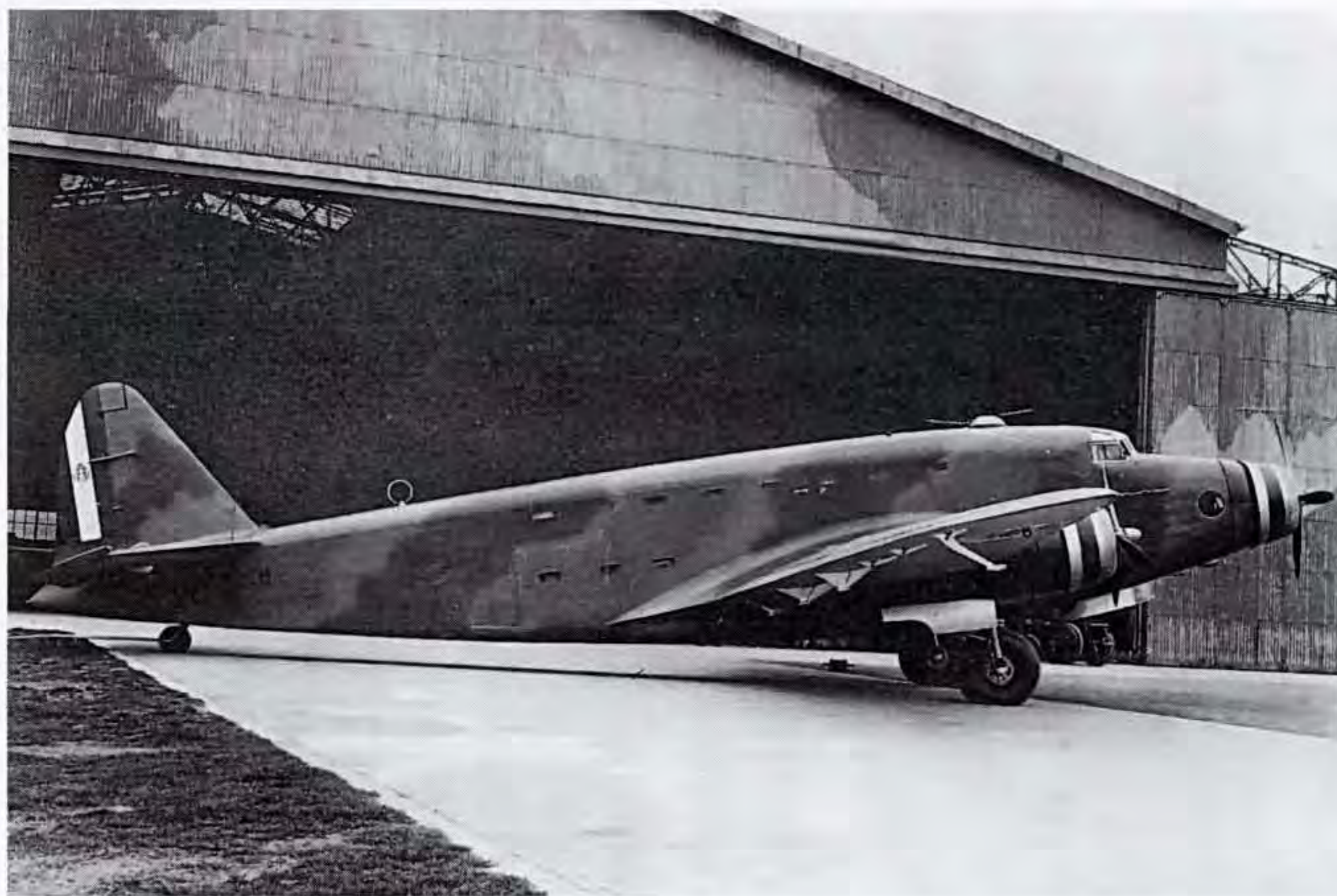


gliatrici, serve anche da zona di lancio per i paracadutisti.

Infatti, sul pavimento vi è un cavo per vincolare l'istruttore o il direttore di lancio. Dalla zona armi laterali si passa poi alla cabina truppa dalla quale si accede poi, attraverso una porta a saracinesca, alla cabina di pilotaggio. Sulle fian-

cate della cabina truppa vi sono sedili ribaltabili per 32 persone trasportate e 16 finestri rettangolari, 4 dei quali facenti parte delle porte di sicurezza per il lancio con il paracadute.

Il cielo della cabina truppa porta alloggiata, nella parte anteriore, una torretta Caproni Lanciani tipo Delta E, mentre nel-



A sinistra: il primo prototipo del Marsupiale SM.82 Armato, con la livrea prebellica. Sotto: l'alta deriva. A fianco, sopra: l'armamento venne generalizzato, nel corso del conflitto sugli esemplari da trasporto (foto Pandolfi).

ta. Sul bordo d'attacco dell'ala, nella parte esterna ai motori, vi sono delle «alule», cioè delle alette a fessura. Queste, costruite in legno, sono in numero di due per ciascuna semiala. Nelle normali condizioni di volo le «alule» sono poste in posizione di riposo contro l'ala. Entrano in funzione azionate dalle forze

la parte posteriore vi sono due cavi per l'aggancio dei moschettoni dei paracadute, ognuno dei quali dotato di 16 anelli di aggancio, e una rotaia che serve allo scorrimento di due paranchi da impiegarsi nelle operazioni di carico. Il pavimento della cabina di pilotaggio, che al centro porta la scaletta di comunicazione con la gondola di puntamento, è in legno brocchettato. Quello della cabina truppa è formato da 9 elementi scatolari mobili, fissati alle fiancate e sostenuti da traverse in duralluminio. I 9 elementi della cabina truppa diventano 7 in caso di lanci di paracadutisti o di aerorifornimenti, in quanto vengono eliminati l'ottavo ed il nono elemento contati a partire da quello anteriore. Sotto la cabina truppa vi è il bagagliaio il cui vano è dotato di 8 finestri, anch'essi rettangolari. Il vano bombe, che dispone per lo sgancio di 4 portelli a comando idraulico, è situato sotto il bagagliaio. Il pavimento del

bagagliaio è costituito da una parte fissa e da 8 elementi simili a quelli della cabina truppa, a loro volta mobili. Per le operazioni di aviorifornimento o lancio di paracadutisti è previsto che vengano eliminati gli elementi 1,2,3,4,5, del pavimento bagagliaio, come pure, per l'impiego quale bombardiere, è previsto che l'elemento n.4 del pavimento del bagagliaio venga rimosso.

L'ala è monoplana a sbalzo, a pianta trapezoidale con profilo biconvesso e con spessore crescente dalle estremità verso il centro. È completamente in legno in un solo pezzo con tre longheroni a cassone, ed ha un'apertura totale di m 29,68, mentre la superficie è di mq 118,60. I longheroni, come detto, sono tre e sono costruiti in legno spruce (faggio migliorato) e in compensato di betulla.

Le centine che legano i longheroni sono di tre tipi: centine di forza, maestre e false centine. Mentre le centine di for-



za, che si trovano in corrispondenza dell'attacco ala fusoliera ed ala carrello, sono in tubo d'acciaio e legno speciale, le centine maestre e le false centine sono in compensato e doppi correnti di pioppo. Il rivestimento dell'ala è interamente in compensato, rinforzato da listellature, ed è coperto di tela vernicia-

aerodinamiche spostandosi, su apposite guide in duralluminio, verso l'avanti. Lungo il bordo d'uscita, tra la fusoliera e gli alettoni, vi sono le «alette di curvatura», anche dette alette ipersostentatrici, che sono in legno ed hanno costruzione uguale a quella degli alettoni. Anche gli alettoni sono completa-



mente in legno compensato e solette di pioppo, mentre il rivestimento è in compensato rivestito di tela verniciata. L'alettone sinistro, è dotato di un'alettina di compensazione, posta sul bordo d'uscita, che serve a correggere l'assetto trasversale in caso di comportamento anomalo dell'aereo.

I piani orizzontali e verticali fissi, anche conosciuti come lo stabilizzatore e la deriva, sono anch'essi in legno spruce e pioppo e sono rivestiti in compensato ricoperto di tela.

La deriva e lo stabilizzatore sono fermamente collegati tra di loro, andando a costituire quasi un corpo unico, a mezzo di piastre metalliche.

Dette piastre fanno da attacchi per lo stabilizzatore e la deriva alla fusoliera.

I piani di coda mobili orizzontali e verticale cioè gli equilibratori ed il timone, hanno un'ossatura in tubi d'acciaio

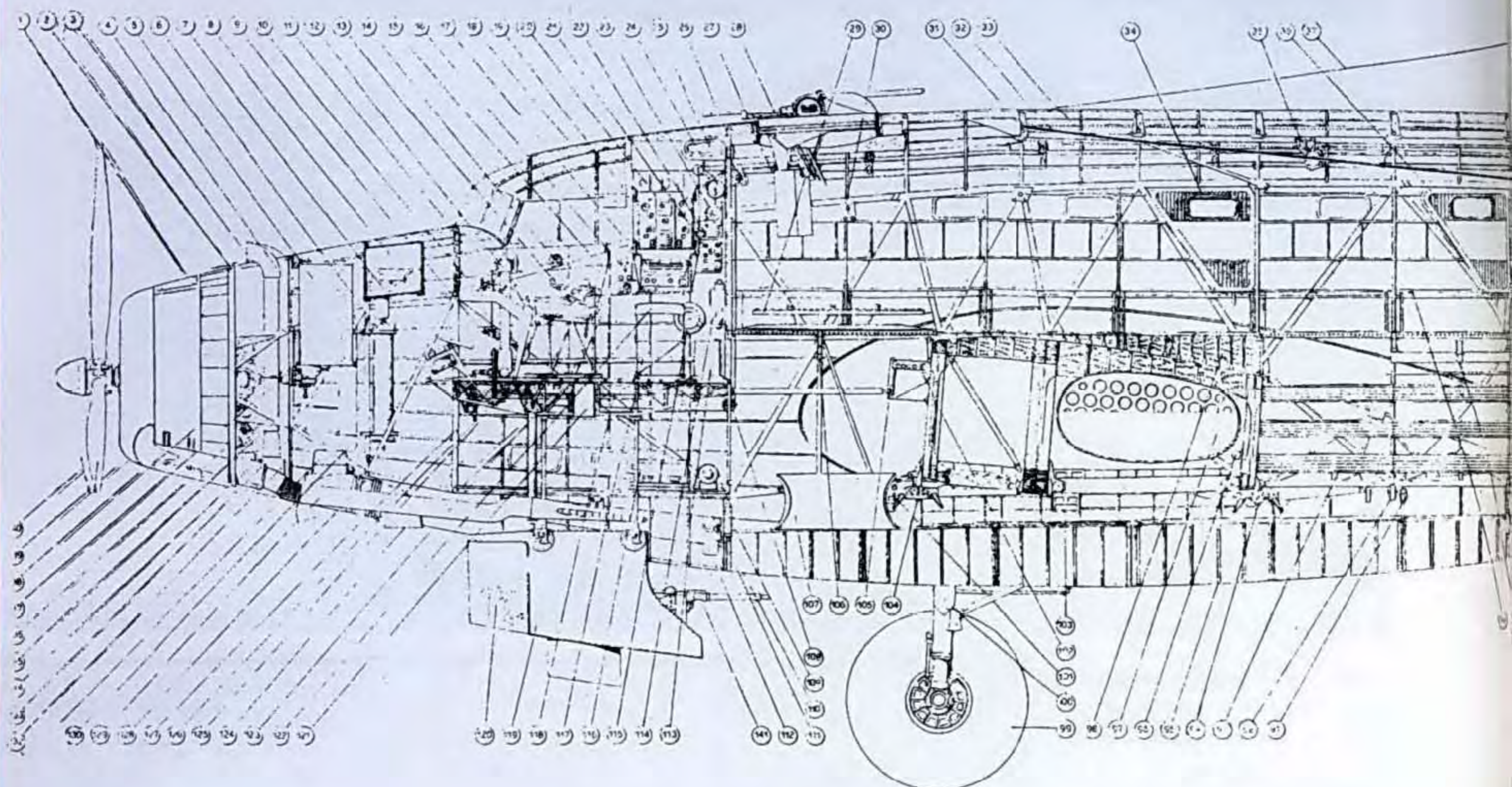


saldati e sono rivestiti in tela verniciata.

Il carrello è retrattile, al fine di eliminare la resistenza passiva durante il volo, ed è costituito da due semicarrelli, uno per ala, costruiti in acciaio ad alta resistenza.

Ognuno di essi si compone di un'incastellatura per il fissaggio all'ala, una forcina porta ruota, una ginocchiera, un martinetto e una ruota. I semicarrelli sono alloggiati nei vani ricavati nelle navicelle dei motori laterali e nell'ala. Quando il carrello rientra chiude automatica-



**Sezione longitudinale del
SIAI-Marchetti SM.82
Armato VII Serie**

LEGENDA

- 1 - Portello ispezione cilindri superiori
- 2 - Contronaca
- 3 - Presa aria fredda carburatori
- 4 - Serbatoi di carica impianti idraulici
- 5 - Serbatoio olio motore centrale
- 6 - Accumulatore tampone impiant. idraulici
- 7 - Pedaliera
- 8 - Serbatoio benzina caduta
- 9 - Manodetentore freni
- 10 - Cruscotto motori
- 11 - Cruscotto di navigazione
- 12 - Barra di comando
- 13 - Sedile pilota
- 14 - Inalatore ossigeno pilota di destra
- 15 - Inalatore ossigeno marconista
- 16 - Posto interfonico marconista
- 17 - Ricevitore A. R. 18
- 18 - Portello lancio paracadute
- 19 - Amplificatore interfonico
- 20 - Trasmettitore R. A. 320 ter
- 21 - Quadretto di manovra
- 22 - Indicatore di rotta

- 23 - Comando a distanza ricevitore R. G.
- 24 - Comando telaio R. G.
- 25 - Guida saracinesca chiusura cabina
- 26 - Carrucola invio comando a cavo
- 27 - Scatola raccogli bossoli
- 28 - Torretta dorsale
- 29 - Pavimento graduabile
- 30 - Posto interfonico mitragliere
- 31 - Verricello bombe
- 32 - Cavo agganciamento moschettoni
- 33 - Guida per paranco
- 34 - Portello lancio per paracadute
- 35 - Paranco sollevamento bombe
- 36 - Portello lancio con paracadute
- 37 - Aereo fisso R. G.
- 38 - Supporto scatola lampada portabile
- 39 - Muffole congiunzioni cavi R. G.
- 40 - Ricevitore R. G.
- 41 - Gabbietta porta paracadute
- 42 - Asta comando timone
- 43 - Asta comando timone
- 44 - Arma posteriore
- 45 - Asta comando timone
- 46 - Telaio radiogoniometro

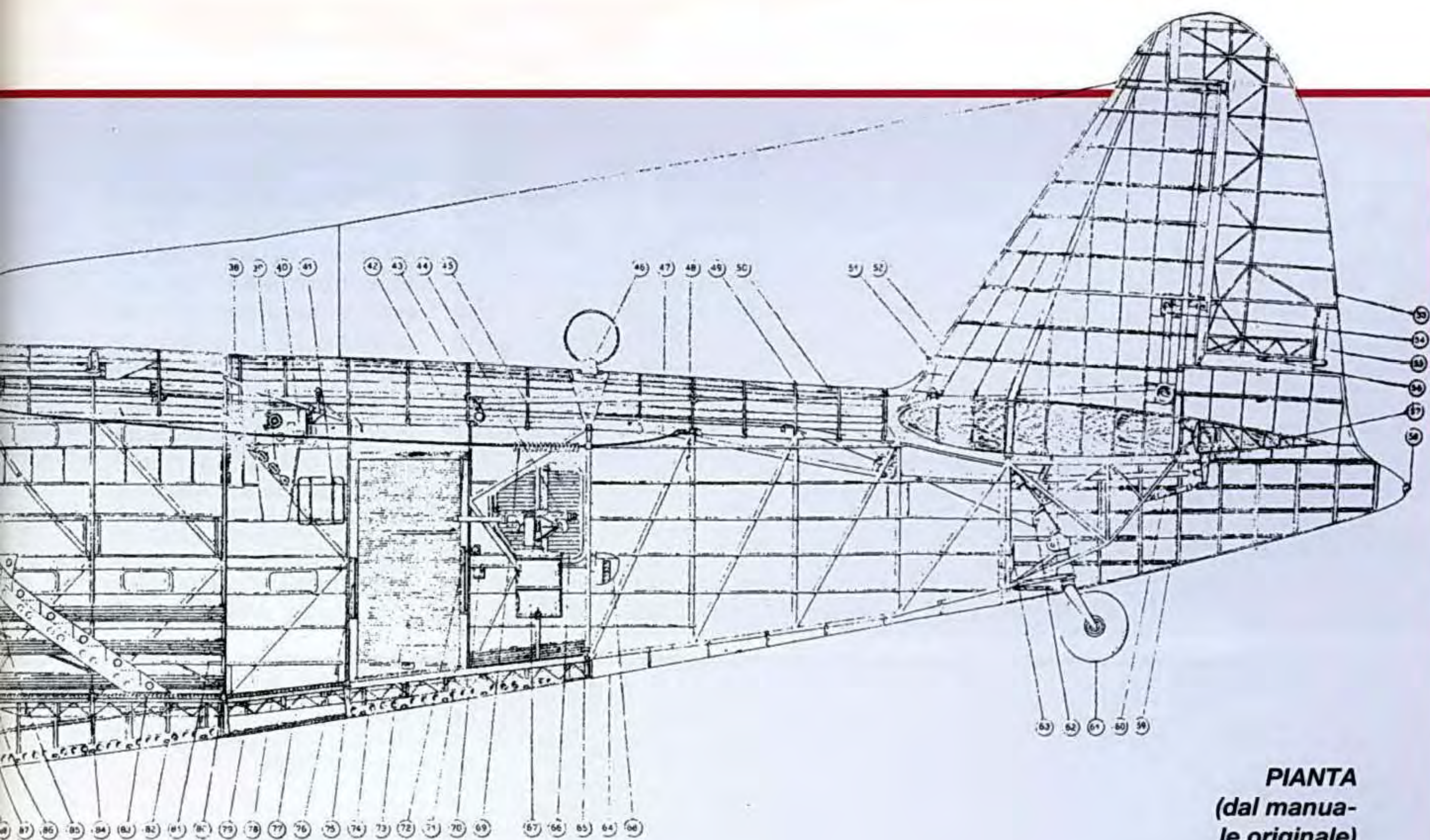
- 47 - Asta comando equilibratore
- 48 - Posto interfonico mitragliere
- 49 - Oblò in coperta
- 50 - Rinvio differenziale comando equilibratore
- 51 - Attacco sollevamento impennaggi
- 52 - Deriva
- 53 - Timone
- 54 - Tubo torsione comando timone
- 55 - Regolatore assetto timone
- 56 - Martinetto regolatore assetto
- 57 - Equilibratore
- 58 - Fanale di coda
- 59 - Carenatura codino
- 60 - Limite corsa equilibratore
- 61 - Ruota di coda
- 62 - Rinvio differenziale comando cavo
- 63 - Accumulatore ruota di coda
- 64 - Ventre fusoliera
- 65 - Anello vincolo direttore di lancio
- 66 - Portello mitraglia
- 67 - Serbatoio raccolta bossoli e maglioni
- 68 - Scatole servizio mitraglia
- 69 - Anelli agganciamento moschettoni
- 70 - Inalatori ossigeno

mente questi vani mediante sportelli a cerniera. La posizione del carrello è segnalata ai piloti da un indicatore di posizione meccanico e da uno luminoso di tipo elettrico. L'indicatore di posizione meccanico è costituito da due simulacri di ruote che a carrello sollevato si nascondono

dietro una sagoma che rappresenta il velivolo. L'indicatore elettrico è formato da due coppie di lampade rosse e verdi. Le rosse si accendono quando il carrello sta abbassandosi o è sollevato, mentre le verdi si accendono quando il carrello è completamen-

te abbassato. Durante l'atterraggio del velivolo, inoltre entra in funzione un avvisatore acustico, costituito da una tromba elettrica, per ricordare al pilota di abbassare il carrello. Le ruote sono del tipo F.A.S.T a media pressione, montano pneumatici «Frigt» lisci da mm

1.400 X 510 X 457 a 16 tele e sono munite di freni ad espansione. In particolare, questi ultimi, che sono del tipo F.A.S.T, agiscono sulle ruote del trimotore e funzionano ad aria compressa, fornita dalle stesse due bombole da 10 litri «Garelli» che alimentano l'impianto



PIANTA
(dal manua-
le originale)

- 1 - Contacolpi
- 2 - Maniglione di lancio
- 3 - Portina di imbarco e di lancio
- 4 - Ventre smontabile
- 5 - Traversa smontabile
- 6 - Maniglione di lancio
- 7 - Portello lancia merce
- 8 - Pavimento smontabile
- 9 - Seggiolini ribaltabili
- 10 - Traversa smontabile
- 11 - Seggiolini ribaltabili
- 12 - Ventre smontabile
- 13 - Pavimento smontabile
- 14 - Traversa smontabile
- 15 - Scaletta accesso cabina truppa
- 16 - Pavimento smontabile
- 17 - Traversa smontabile
- 18 - Martinetto comando portelloni bombe
- 19 - Ganci per aerorifornitori
- 20 - Seggiolini ribaltabili
- 21 - Anelli agganciamento teli
- 22 - Traversa smontabile
- 23 - Protezione bagagliaio
- 24 - Ganci per aerorifornitori
- 25 - Portellone vano bombe
- 26 - Collettore serbatoio benzina
- 27 - Serbatoio benzina
- 28 - Pavimento riportato in legno
- 29 - Ruota carrello
- 30 - Carrello
- 31 - Rinvii comando sgancio aerorifornitori
- 32 - Comando alule
- 33 - Rinvii per sgancio aerorifornitori
- 34 - Ganci per aerorifornitori
- 35 - Rinvio comando alettone
- 36 - Ganci per aerorifornitori
- 37 - Tramoggia
- 38 - Rinvio comando a cavo
- 39 - Martinetto comando portelloni bombe
- 40 - Portelloni bombe
- 41 - Convertitore
- 42 - Scatole servizi mitraglia
- 43 - Alimentatori
- 44 - Quadretto smistamento
- 45 - Tamburello aero filato
- 46 - Batteria accumulatori
- 47 - Asta comando timone
- 48 - Asta comando alettone
- 49 - Navicella di puntamento
- 50 - Traguardo «Jozza»
- 51 - Tabella disposizione aerorifornitori
- 52 - Sedile marconista
- 53 - Martinetto sollevamento navicella
- 54 - Guida per sedile pilota
- 55 - Rinvio comando alettoni
- 56 - Protezione catena comando cavi
- 57 - Cremagliera rinvio comando cavo
- 58 - Radiatore olio
- 59 - Bocca di scarico
- 60 - Accumulatore impianti idraulici
- 61 - Macchina fotografica
- 62 - Antisabbia
- 63 - Parafiamma
- 64 - Marmitta riscaldamento aria carburatori
- 65 - Castello motore centrale
- 66 - Flabelli
- 67 - Pompa impianti idraulici
- 68 - Anello «Magni»
- 69 - Collettore di scarico
- 70 - Elica
- 71 - Arma ventrale

d'avviamento dei motori e che sono situati nella parte sinistra della prua.

Tali bombole possono essere caricate in due modi differenti, sia attraverso una presa di rifornimento, da una sorgente d'aria compressa presente presso il campo d'aviazione,

oppure con un motore-compressore «Garelli» di cui è dotato il velivolo.

Infine, per quanto riguarda il ruotino di coda, questo è orientabile ed è di tipo ammortizzato.

I motori
Scartata l'idea originaria





di montare tre motori Alfa Romeo 126 RC.34, il velivolo sarà dotato di tre Alfa Romeo 128 RC. 18 che erogano una potenza di 860 CV a 1.800 metri e sono posti, secondo la prassi italiana nella costruzione dei velivoli da trasporto e bombardamento, sui castelli motori, due sulle ali davanti al bordo d'attacco ed il terzo in testa alla fusoliera. I tre castelli motori sono in tubi d'acciaio saldati e soprattutto sono uguali

tra loro, nelle dimensioni, tanto da essere sostituibili l'uno con l'altro. Ognuno dei tre Alfa Romeo è racchiuso in una carenatura, chiamata «anello Magni» che, nella parte posteriore, è dotata di flabelli che contribuiscono al raffreddamento dei propulsori.

Secondo qualche autore i primi esemplari sono effettivamente dotati di Alfa 126 RC.34 e il montaggio degli Alfa 128 RC.21 e successiva-

mente degli ALFA 128 RC.18, avviene a partire solo dall'agosto 1940. Il velivolo conoscerà molti tipi di propulsori.

Nell'agosto 1940, su di un esemplare, viene montato un Alfa Romeo 135 in posizione centrale, mentre i motori alari restano inalterati. Nell'ottobre, dopo aver effettuato 150 ore di volo, ci si accorge che il velivolo così motorizzato presenta dei problemi, in quanto i cilindri del motore riscaldano trop-

po. Nell'autunno 1940 viene prospettata la possibilità di montare motori Pratt & Whitney, tanto che, nel gennaio 1941, viene creato un esemplare con un Alfa 126 centrale e due Pratt & Whitney laterali.

Quest'ultimo effettua il primo volo nel successivo marzo. In tutto saranno tre i velivoli a montare quest'ultima particolare combinazione di motopropulsori.

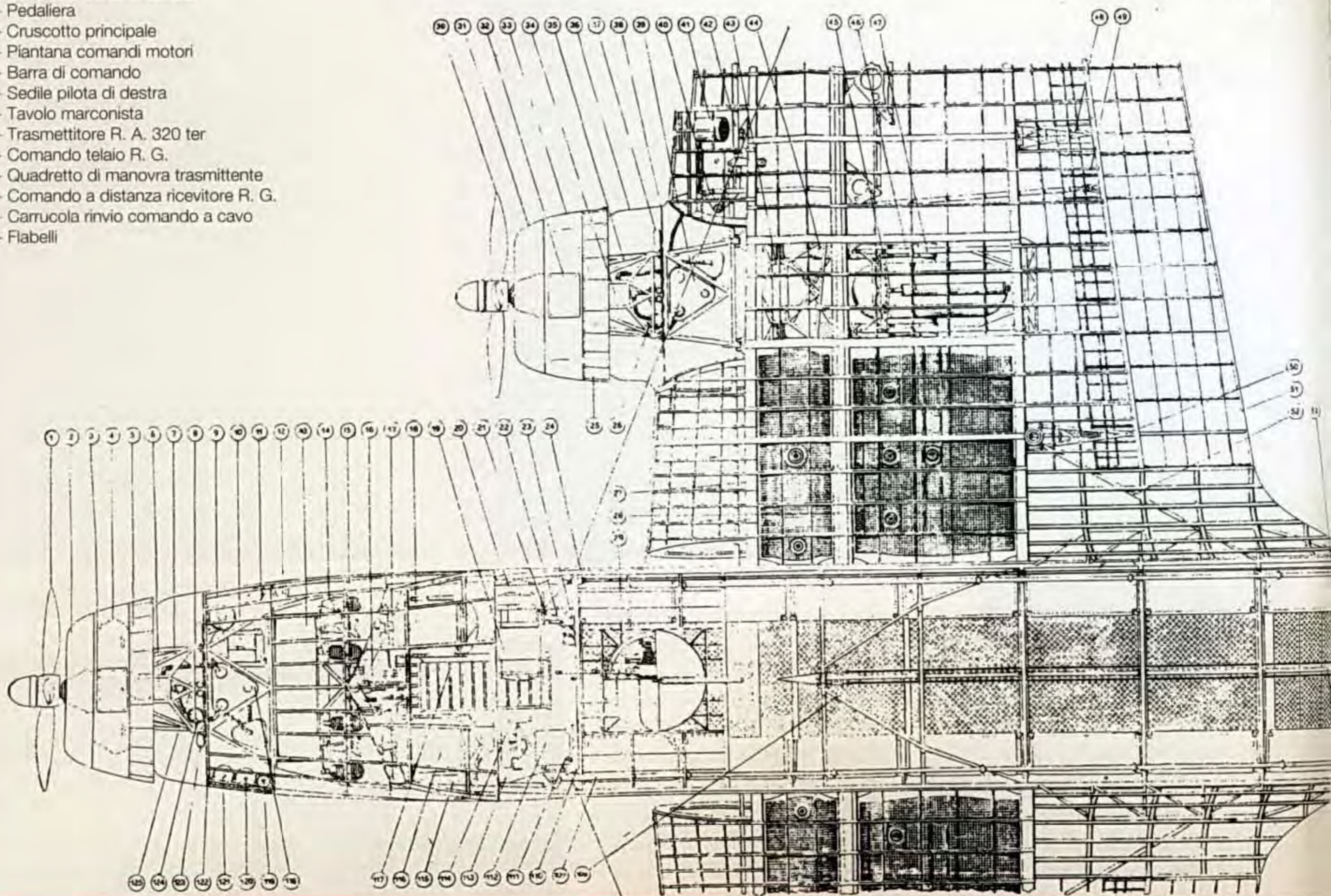
In seguito, nell'ottobre/novembre 1941 verranno

LEGENDA

- 1 - Elica motore centrale
- 2 - Collettore di scarico
- 3 - Portello ispezione cilindri
- 4 - Anello Magni
- 5 - Flabelli
- 6 - Motore centrale
- 7 - Castello motore
- 8 - Contronaca
- 9 - Serbatoio di carica imp. idraulici
- 10 - Macchina fotografica
- 11 - Accumulatore imp. idraulici
- 12 - Accumulatori imp. idraulici
- 13 - Serbatoio benzina caduta
- 14 - Pedaliera
- 15 - Cruscotto principale
- 16 - Piantana comandi motori
- 17 - Barra di comando
- 18 - Sedile pilota di destra
- 19 - Tavolo marconista
- 20 - Trasmettitore R. A. 320 ter
- 21 - Comando telaio R. G.
- 22 - Quadretto di manovra trasmittente
- 23 - Comando a distanza ricevitore R. G.
- 24 - Carrucola rinvio comando a cavo
- 25 - Flabelli

- 26 - Filtro olio
- 27 - Serbatoio benzina anteriore destro
- 28 - Serbatoio benzina posteriore destro
- 29 - Torretta dorsale
- 30 - Elica
- 31 - Collettore di scarico
- 32 - Portello ispezione cilindri
- 33 - Anello Magni
- 34 - Motore destro
- 35 - Castello motore
- 36 - Contronaca

- 37 - Condotta aria fredda ai carburatori
- 38 - Parafiamma
- 39 - Serbatoio olio motore destro
- 40 - Asta comando alette
- 41 - Radiatore olio motore destro
- 42 - Asta comando alettoni
- 43 - Capra sostegno carrello
- 44 - Forcella ammortizzata porta ruota
- 45 - Traversa ginocchiera
- 46 - Martinetto sollevamento carrello
- 47 - Ginocchiera



PIANTA
(dal manuale originale)

no sperimentati anche motori Piaggio P.XI e nel successivo dicembre i P.XI bis. Nel febbraio 1942 è la volta dei P.XIX.

Con tale ultimo propulsore Piaggio si vorrebbero costruire 80 SM.82, destinati ad uno stormo da bombardamento notturno, i quali prendereb-

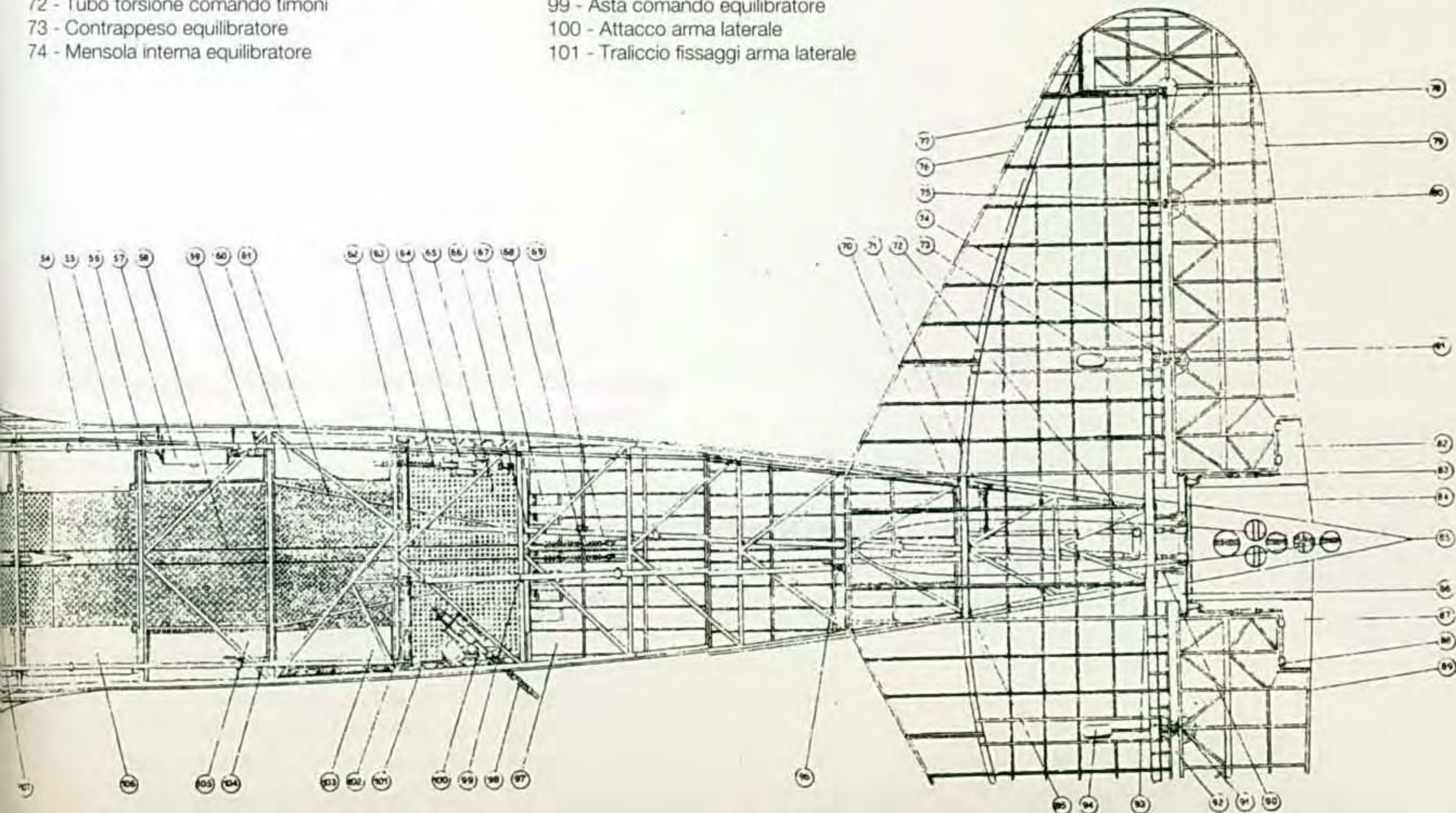
A destra: su un aeroporto della Tunisia, gli specialisti provvedono alle riparazioni di fortuna dei danni riportati nel corso dell'ultima missione.

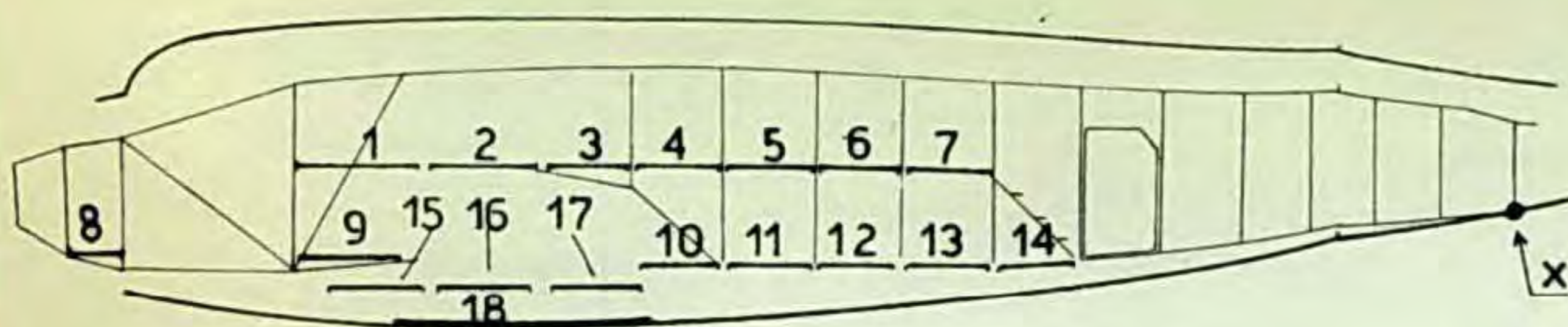


- 48 - Mensola centrale alette posteriori
- 49 - Attacco asta comando alette
- 50 - Mensola interna aletta posteriore
- 51 - Aletta
- 52 - Puntone controventatura fusoliera
- 53 - Scaletta accesso cabina truppa
- 54 - Carrucola rinvio comando a cavo
- 55 - Asta comando timone
- 56 - Seggiolino ribaltabile
- 57 - Ricevitore R. G.
- 58 - Cavo per agganciamento moschettoni
- 59 - Gabbietta porta paracadute
- 60 - Cassoni portina imbarco avvolgibile
- 61 - Pavimento bagagliaio
- 62 - Rinvio comando timone
- 63 - Arma laterale destra
- 64 - Serbatoio raccogli bossoli e maglioni
- 65 - Pavimento mitraglieri
- 66 - Traversa porta caricatori
- 67 - Caricatori
- 68 - Anelli agganciamento moschettoni
- 69 - Asta comando timone
- 70 - Deriva
- 71 - Rinvio differenziale comando equilibratori
- 72 - Tubo torsione comando timoni
- 73 - Contrappeso equilibratore
- 74 - Mensola interna equilibratore

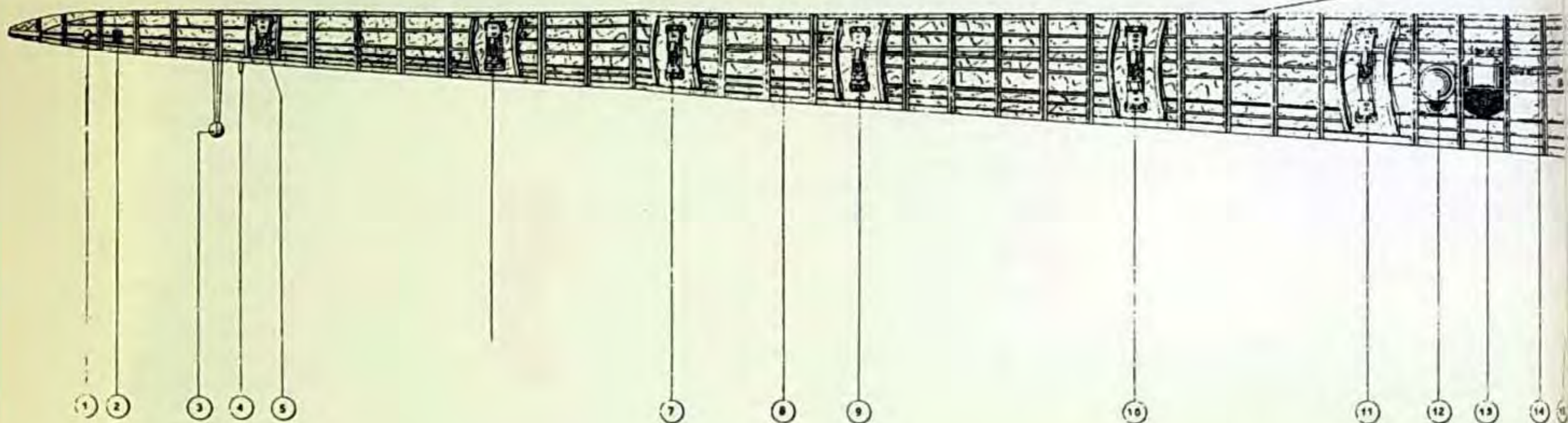
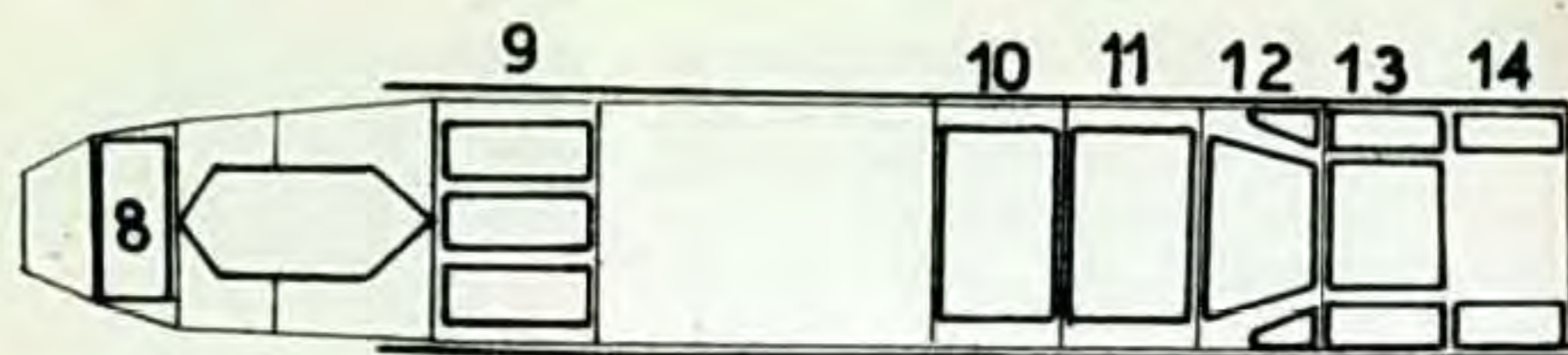
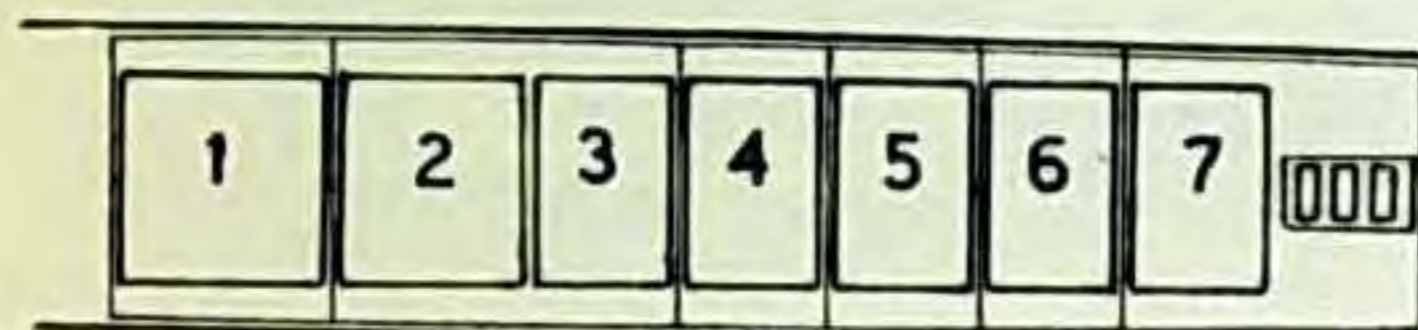
- 75 - Mensola centrale equilibratore
- 76 - Stabilizzatore
- 77 - Mensola esterna equilibratore
- 78 - Cerniera esterna equilibratore
- 79 - Equilibratore destro
- 80 - Cerniera centrale equilibratore
- 81 - Cerniera interna equilibratore
- 82 - Regolatore assetto equilibratore destro
- 83 - Comando regolatore assetto
- 84 - Carenatura di coda
- 85 - Fanalino di coda
- 86 - Tubo torsione equilibratore
- 87 - Regolatore assetto equilibratore sinistro
- 88 - Cerniera regolatore assetto
- 89 - Equilibratore sinistro
- 90 - Mensola sostegno tubo torsione
- 91 - Cerniera interna equilibratore sinistro
- 92 - Mensola interna equilibratore sinistro
- 93 - Attacchi posteriori stabilizzatori
- 94 - Contrappeso equilibratore sinistro
- 95 - Attacchi anteriori equilibratori
- 96 - Rinvio differenziale equilibratore
- 97 - Ventre fusoliera
- 98 - Arma laterale sinistra
- 99 - Asta comando equilibratore
- 100 - Attacco arma laterale
- 101 - Traliccio fissaggi arma laterale

- 102 - Rinvio comando timone
- 103 - Cassone portina imbarco avvolgibile
- 104 - Gabbietta porta paracadute
- 105 - Sedile ribaltabile
- 106 - Sedile ribaltabile
- 107 - Guida per paranco
- 108 - Puntone di rinforzo
- 109 - Asta comando equilibratore
- 110 - Quadretto installazione pirometrica
- 111 - Cruscotto benzina
- 112 - Sedile motorista
- 113 - Pompa a mano carrello
- 114 - Motorino avviamento
- 115 - Asta comando alettoni
- 116 - Sedile pilota sinistra
- 117 - Scaletta accesso gondola di puntamento
- 118 - Serbatoio olio motore centrale
- 119 - Accumulatore tampone imp. idraulici
- 120 - Accumulatore tampone imp. idraulici
- 121 - Accumulatore tampone imp. idraulici
- 122 - Parafiamma motore centrale
- 123 - Condotta aria fredda carburatori
- 124 - Filtro olio motore centrale
- 125 - Antisabbia motore centrale





Negli schemi a sinistra si vedono gli elementi strutturali principali della fusoliera e del cassone alare centrale. Sotto: sezione frontale dell'SM.82 Serie VII in corrispondenza della paratia posteriore del posto di pilotaggio; nella stiva si vedono i supporti per quattro bombe da 500 kg ma il Marsupiale ne poteva portare fino a otto.



LEGENDA

- 1 - Fanalino di via
- 2 - Tubo Pitot
- 3 - Contrappeso alettoni
- 4 - Anello d'ancoraggio
- 5 - Mensola n. 6 per alule
- 6 - Mensola n. 5 per alule
- 7 - Mensola n. 4 per alule

- 8 - Asta comando alettone destro
- 9 - Mensola n. 3 per alule
- 10 - Mensola n. 2 per alule
- 11 - Mensola n. 1 per alule
- 12 - Faro d'atterraggio
- 13 - Radiatore olio motore destro
- 14 - Martinetto comando alette ipersostentaz.
- 15 - Rinvio comando alette
- 16 - Navicella motore destro
- 17 - Portelli carrello
- 18 - Parafiamma motore destro

- 19 - Bilanciere comando alette
- 20 - Attacco anteriore alla fusoliera
- 21 - Portelloni vano bombe
- 22 - Lancia bombe da kg 500
- 23 - Paratia protezione asta comando
- 24 - Dipolo destro
- 25 - Equilibratore
- 26 - Stabilizzatore
- 27 - Survoltore A. R. 8
- 28 - Quadretto di smistamento
- 29 - Comando telaio R. G.

bero la denominazione di SM.82 BIS.

Gli 80 aerei per lo Stormo Notturmo verranno prodotti ma con i comuni A.R.128. Luglio 1942 è il momento dell'Alfa 128 RC.18 con l'etilizzatore, un dispositivo che fa erogare all'A.R.128 la potenza di 1.000 CV al decollo. Anche questa modifica non avrà storia.

Nel dopoguerra, esattamente nel 1947, verrà collaudato un SM. 82 i cui motori Alfa 128 montano turbinette «Moss» di recupero, provenienti dai motori Allison dei Lockheed Lightning P-38. Tale modifica permetterà al prototipo di volare a 7.000 m di quota. Si pensi che l'aereo, con tale motorizzazione,

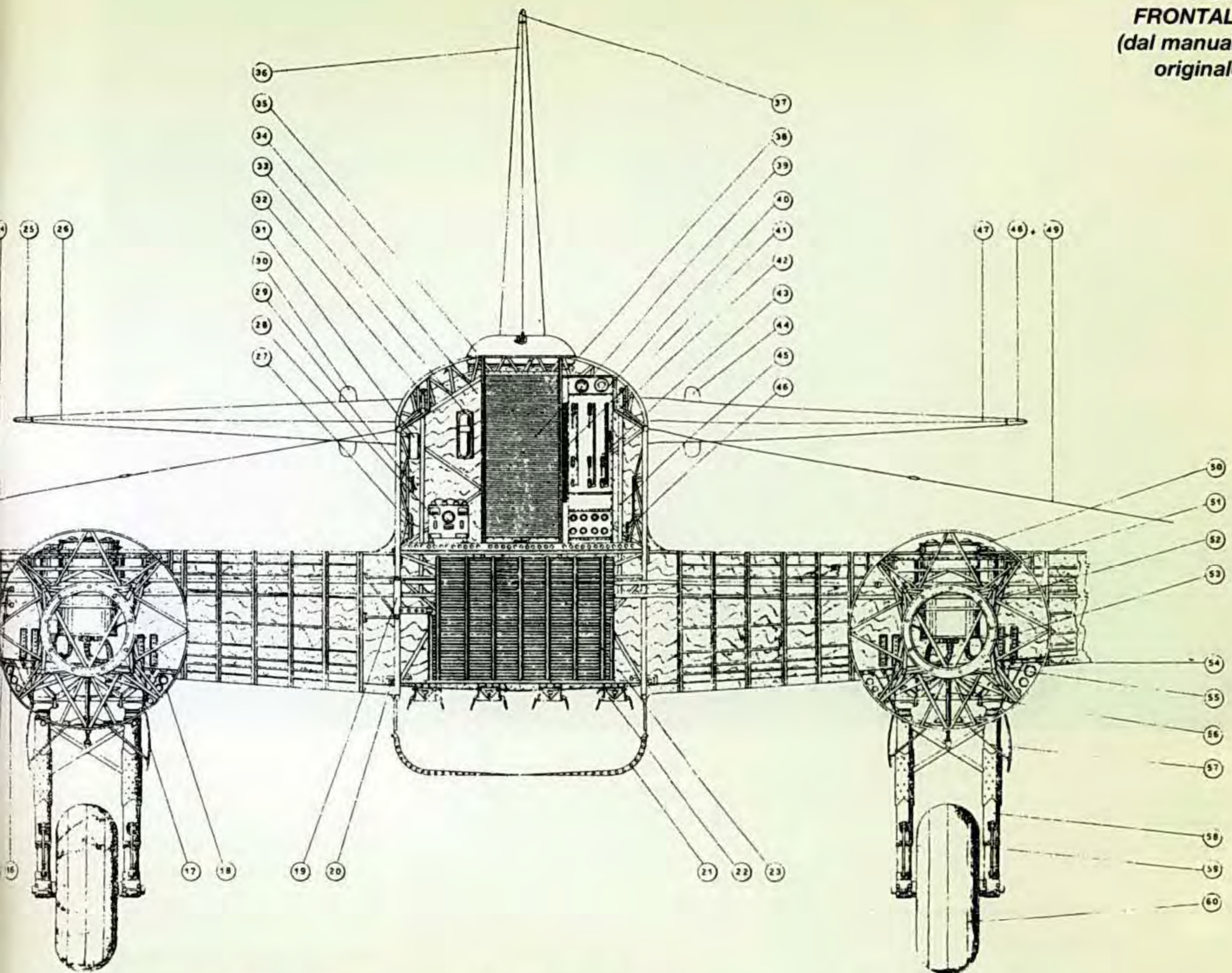
in mano ai piloti del Centro sperimentale di Guidonia raggiungerà i 10.000 m di quota, rivelando, a quell'altezza, inaspettate doti di maneggevolezza e velocità. Purtroppo, tale novità non potrà essere adottata in serie a causa dei motori, ormai vetusti, che non permettono tale miglora in quanto

non resisterebbero alle notevoli sollecitazioni e alle alte temperature dei gas di scarico.

Nel 1949 si riproverà la soluzione che prevede un propulsore Alfa 135 centrale e due Alfa 128 laterali.

L'ultimo tentativo di ringiovanire il Marsupiale verrà effettuato motorizzandolo con propulsori

**VISTA
FRONTALE
(dal manuale
originale)**



- 30 - Protezione contrappeso equilibrat. destro
- 31 - Regolatore Basilli
- 32 - Bilanciere comando timone
- 33 - Estintore
- 34 - Paratia cabina pilotaggio
- 35 - Torretta dorsale
- 36 - Deriva
- 37 - Timone
- 38 - Traliccio sostegno torretta
- 39 - Portina sulla paratia
- 40 - Quadretto installazione pirometrico

- 41 - Indicatore livello olio
- 42 - Rinvio comando equilibratore
- 43 - Cruscotto benzina
- 44 - Protezione contrappeso equilibrat. sinistro
- 45 - Asta comando equilibratore
- 46 - Sedile ribaltabile motorista
- 47 - Stabilizzatore
- 48 - Equilibratore sinistro
- 49 - Dipolo sinistro
- 50 - Serbatoio olio motore laterale
- 51 - Attacco castello motore sinistro

- 52 - Castello motore sinistro
- 53 - Anello sostegno motore sinistro
- 54 - Attacchi carrello
- 55 - Capra sostegno carrello
- 56 - Martinetto comando carrello
- 57 - Comandi portello carrello
- 58 - Forcella ammortizzata porta ruota
- 59 - Asta bloccaggi ammortizzatori carrello
- 60 - Ruota carrello

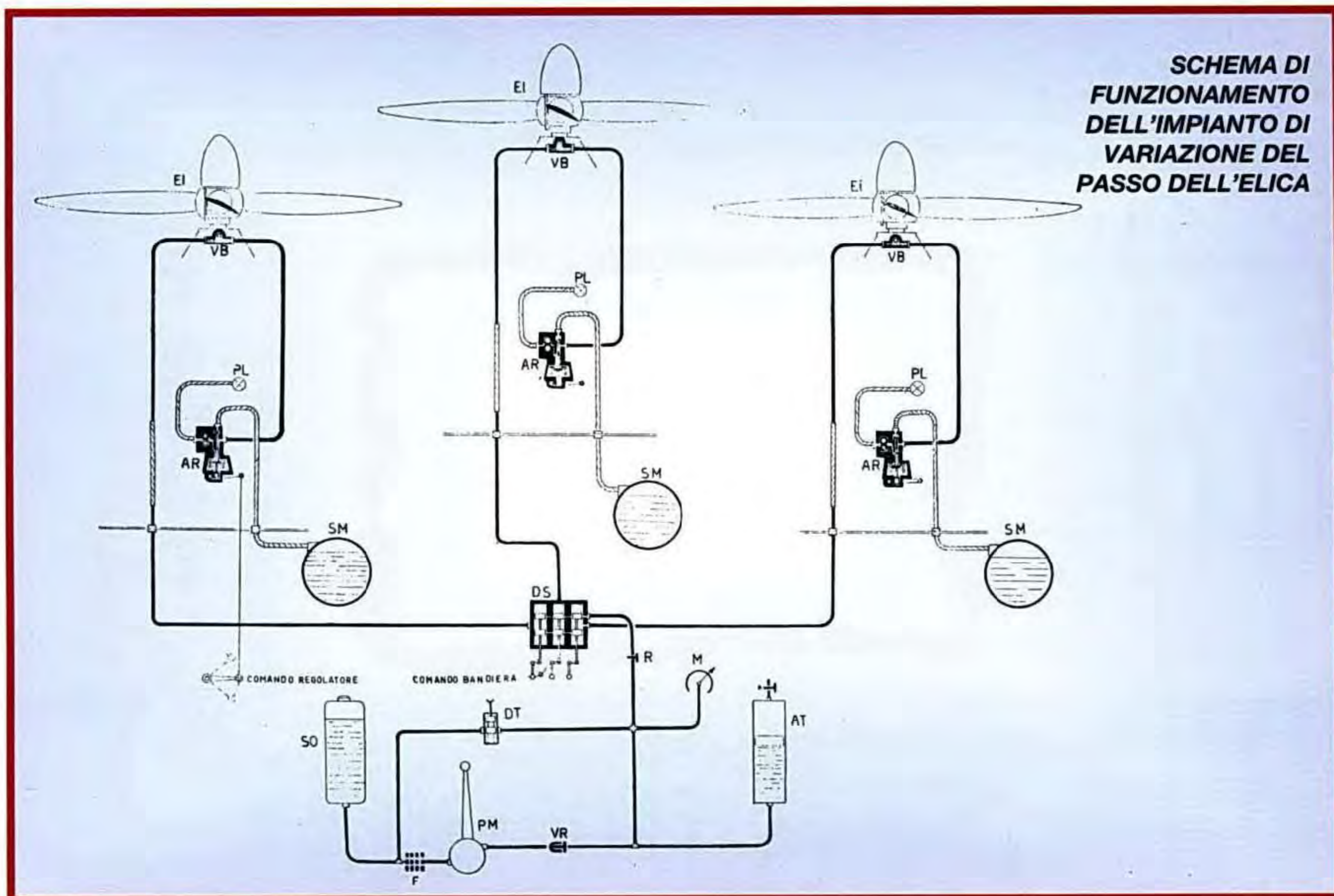
Pratt & Whitney Twin Wasp R-1830 da 1.200 CV al decollo. Il prototipo che ne fuoriesce e che vola il 16 marzo 1951, prende la designazione di SM.82 PW. In tale versione il velivolo sarà capace di prestazioni eccezionali, avendo superato i problemi di sottopotenziazione che lo affliggeranno per tutta

SIAI-MARCHETTI SM.82 ARMATO VII SERIE (MARSUPIALE)

Aereo da trasporto strategico e bombardamento notturno, con quattro uomini d'equipaggio

Impianto propulsivo: tre Alfa Romeo AR.128 RC.18 radiali a nove cilindri, raffreddati ad aria, da 860 CV a 2.000 m. Eliche tripala metalliche a passo variabile SIAI-Marchetti Idrovavia di 3,60 m di diametro. Capacità carburante 4.500 litri. **Dimensioni:** apertura alare 29,68 m; lunghezza 22,90 m; altezza (a coda alzata) 7,68 m, a terra (alla sommità della coda) 6,00 m; superficie alare 118,6 mq. **Pesi:** a vuoto 11.200 kg; totale 16.200 kg; massimo al decollo 18.410 kg; carico alare 137 kg/mq; rapporto peso:potenza 6,3 kg/CV. **Prestazioni:** velocità massima 347 km/h a 3.000 m (2.400 giri/min), di crociera 250 km/h a 3.670 m; salita a 3.000 m in 18 min; tangenza pratica 5.150 m, teorica 6.000 m; autonomia 1.676 km, massima 2.190 km. **Armamento:** una mitragliatrice Isotta-Fraschini (Scotti) da 12,7 mm con 350 colpi, una Breda-SAFAT MC.12,7 da 12,7 mm con 215 colpi (max. 860) e due Breda-SAFAT MC.7,7 da 7,7 mm con 215 colpi per arma (max. 860) più 2.000-4.000 kg di bombe.

**SCHEMA DI
FUNZIONAMENTO
DELL'IMPIANTO DI
VARIAZIONE DEL
PASSO DELL'ELICA**



la sua carriera operativa. I motori, che hanno avviamento ad aria compressa, funzionano grazie alla benzina tra-

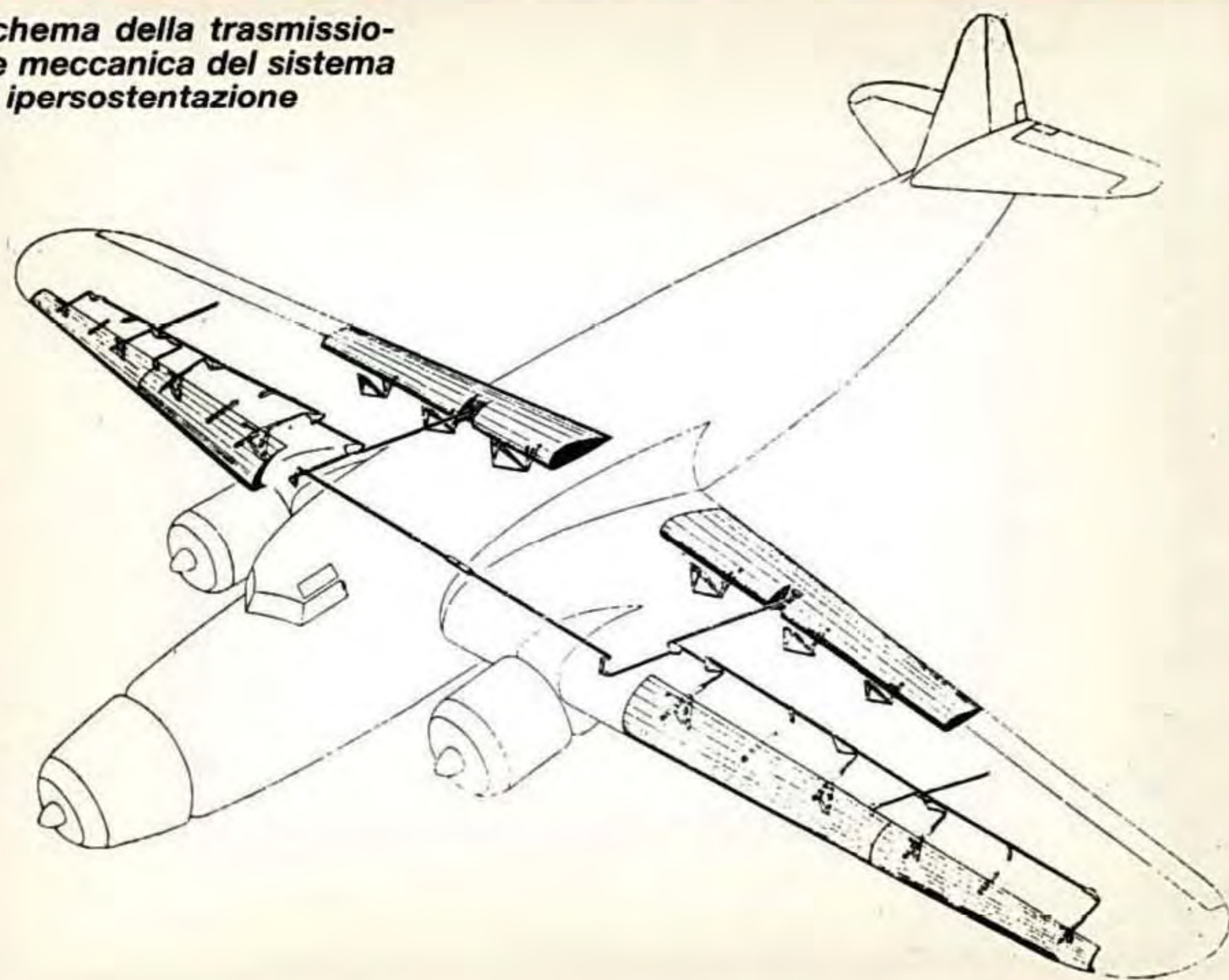
sportata da tubi in alluminio e stivata in sette serbatoi tipo speciale «Savoia Marchetti», costruiti in lamiera di

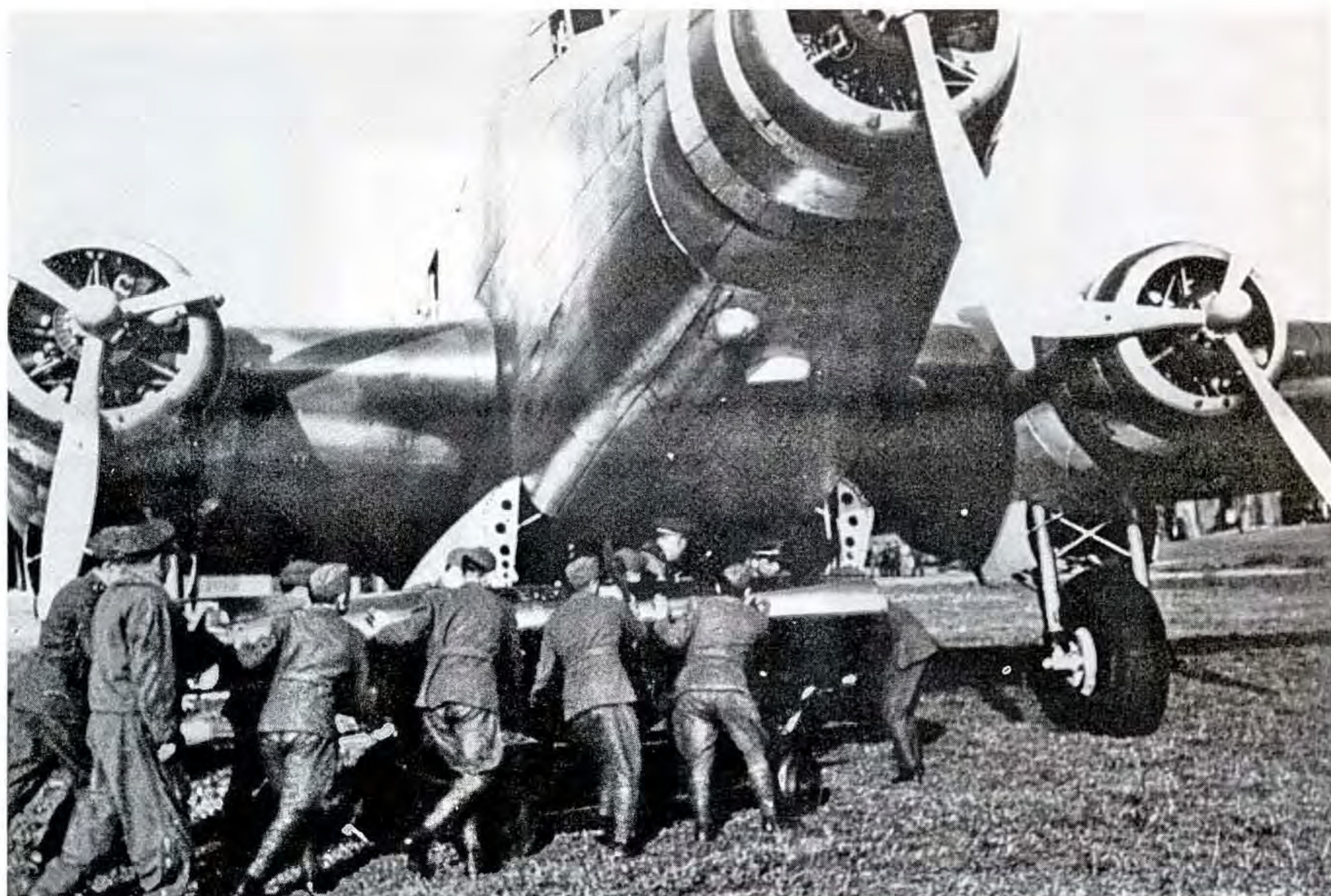
duralluminio e che hanno una protezione capace di resistere al tiro delle armi da 12,7. Ben 6 serbatoi sono

nella parte centrale dell'ala. Tre, della capacità ciascuno di 1.276 litri, sono fra il 2° e il 3° longherone, mentre tra il 1° e il 2° ve ne sono altri tre da 653 litri ciascuno. Il settimo serbatoio, della capacità di 167 litri, è sistemato anteriormente al cruscotto. Mentre i sei serbatoi alari sono a 87 n° di ottano, il settimo serbatoio è a 100 n° di ottano, in quanto serve al circuito d'alimentazione per il decollo, mentre i serbatoi alari servono ad alimentare il funzionamento dei motori durante il normale volo.

La benzina trasportata ha un peso di kg 4.403. Il velivolo è dotato di tre pompe a mano per la benzina da impiegarsi sia per l'avviamento dei motori sia in caso di emergenza in volo. Inoltre vi sono misuratori

Schema della trasmissione meccanica del sistema di ipersostentazione



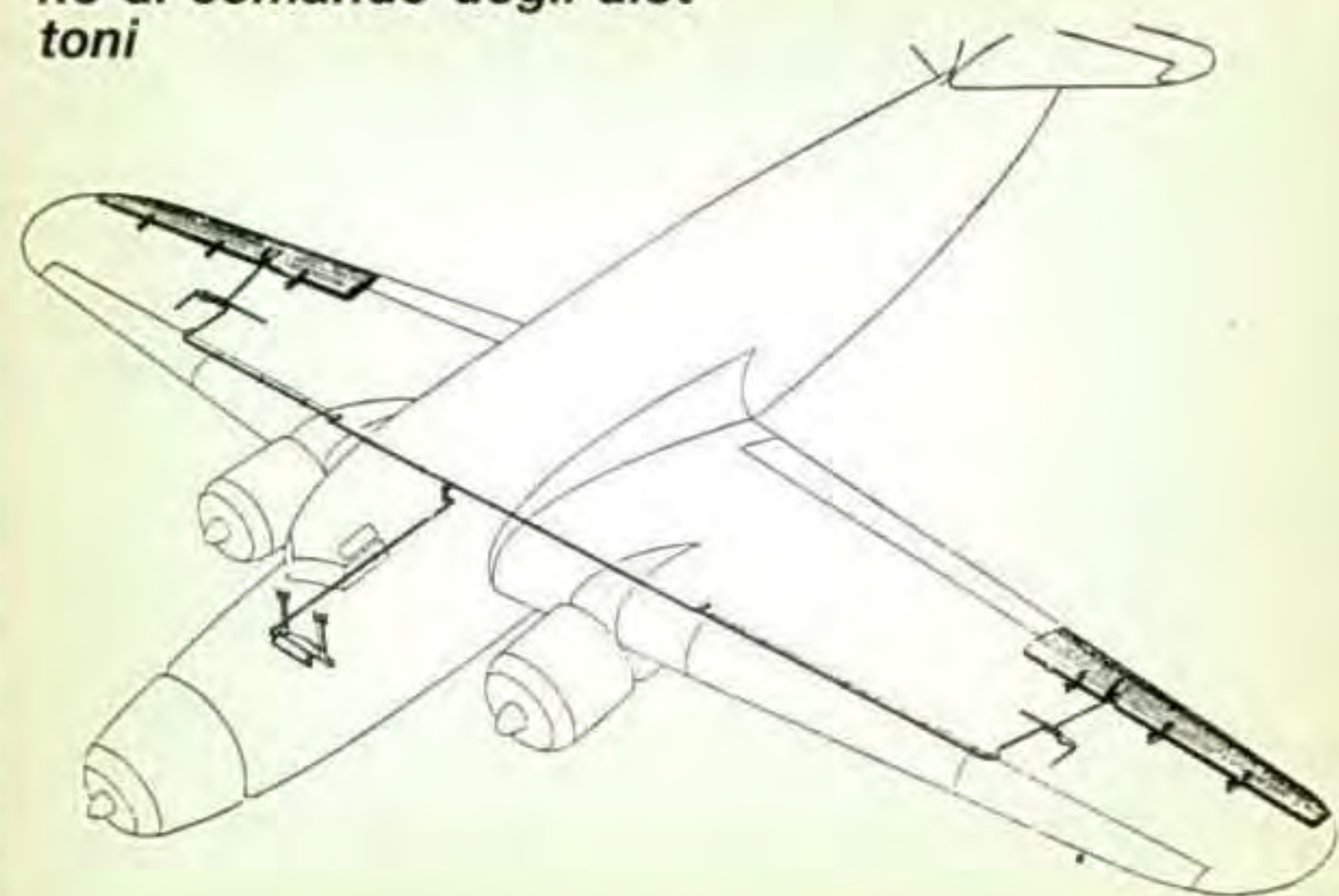


del livello della benzina, di tipo «televel», che hanno le scale indicatrici poste sul cruscotto benzina a disposizione del motorista.

I serbatoi dell'olio, che

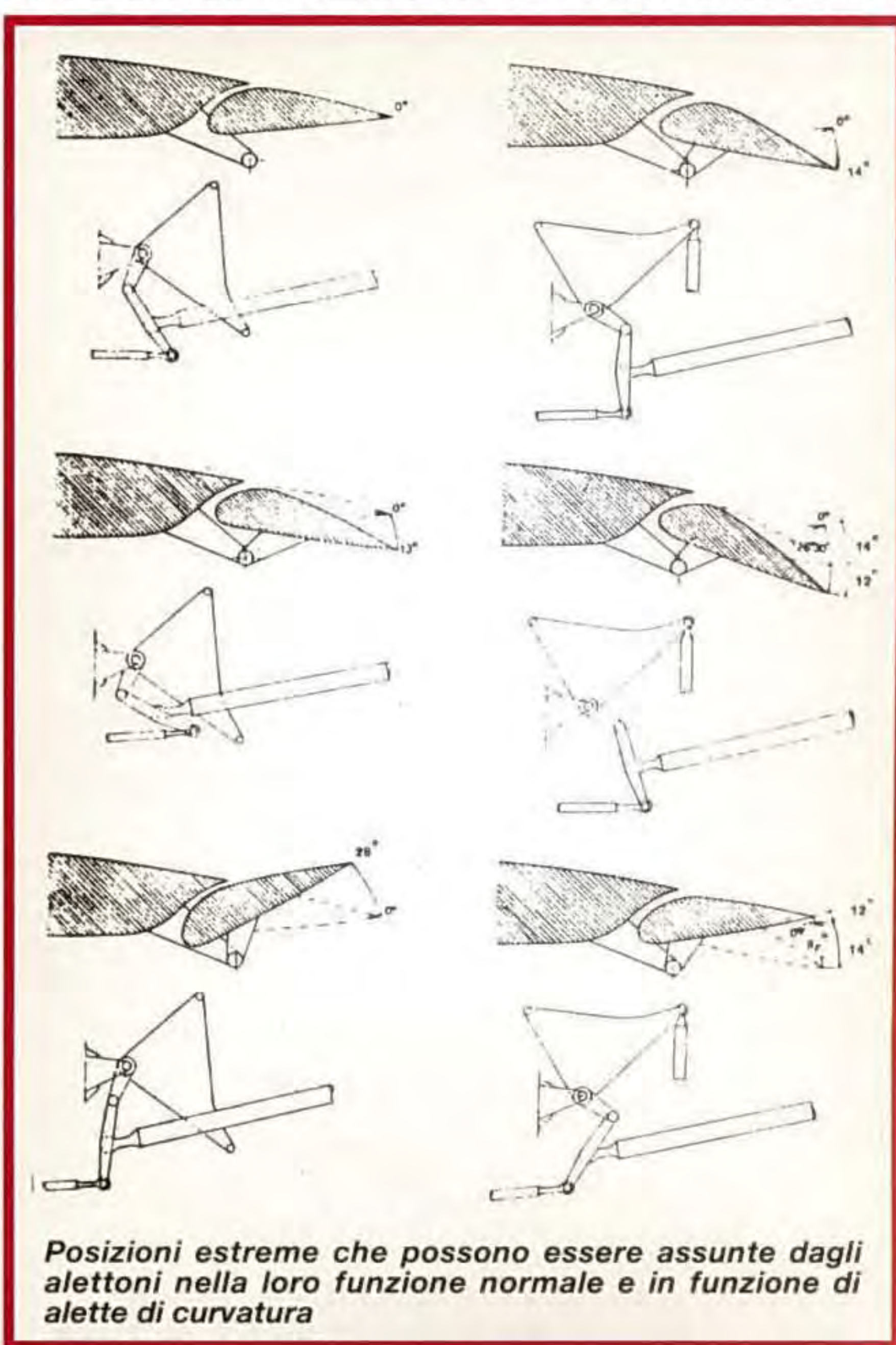
L'SM.82 non era un aerosilurante, ma nella versione da trasporto esistevano allestimenti specifici per il trasporto di siluri o altri carichi eccezionali come motori d'aereo e serbatoi di carburante.

Schema della trasmissione di comando degli alettoni

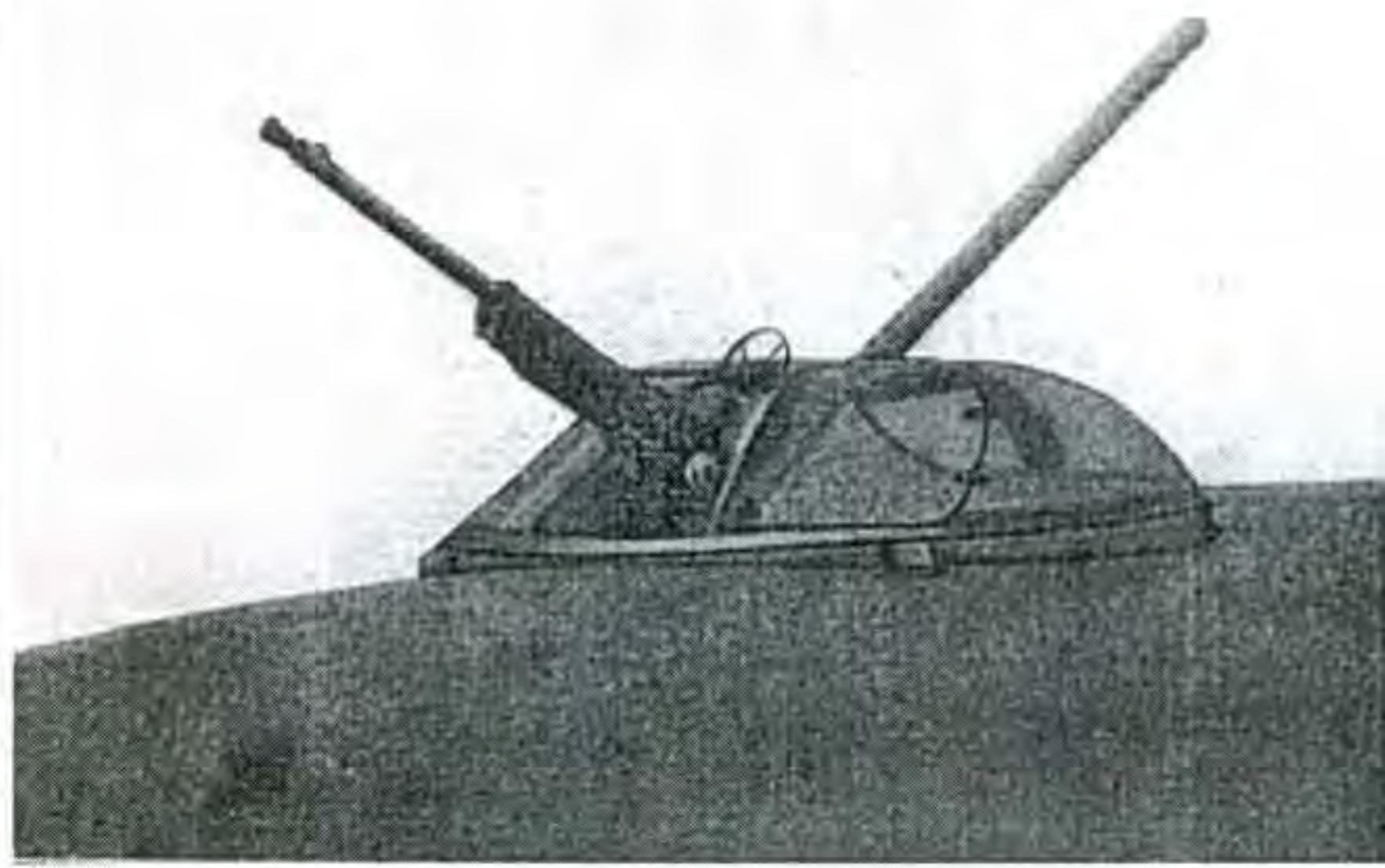


sono in numero di due per ciascun motore, contengono 136 litri di lubrificante e concorrono a formare il circuito di circolazione dell'o-

lio che è indipendente per ciascun motore. Ogni gruppo motopropulsore muove un'elica del tipo «53» tripala e metallica.



Posizioni estreme che possono essere assunte dagli alettoni nella loro funzione normale e in funzione di alette di curvatura



A sinistra: la torretta difensiva Lanciani Delta L, di costruzione Caproni, armata con una mitragliatrice Isotta-Fraschini/Scotti da 12,7 mm, con dotazione di 350 colpi. Nel disegno: il sellino del mitragliere. Sotto: la gondola ventrale retrattile «a mandibola» per il puntatore poteva essere dotata di un'arma difensiva Breda-SAFAT MC.12,7 da 12,7 mm con 215 colpi, non sempre installata.

Le pale sono in duralluminio e sono unite dal mozzo che è in acciaio stampato.

Quest'elica, del diametro di 3,6 m, ha passo variabile in volo a giri costanti ed è strutturata per mettere le pale in bandiera e ritorno.

Ha funzionamento con circuito idraulico ed è estremamente facile da montare e gestire.

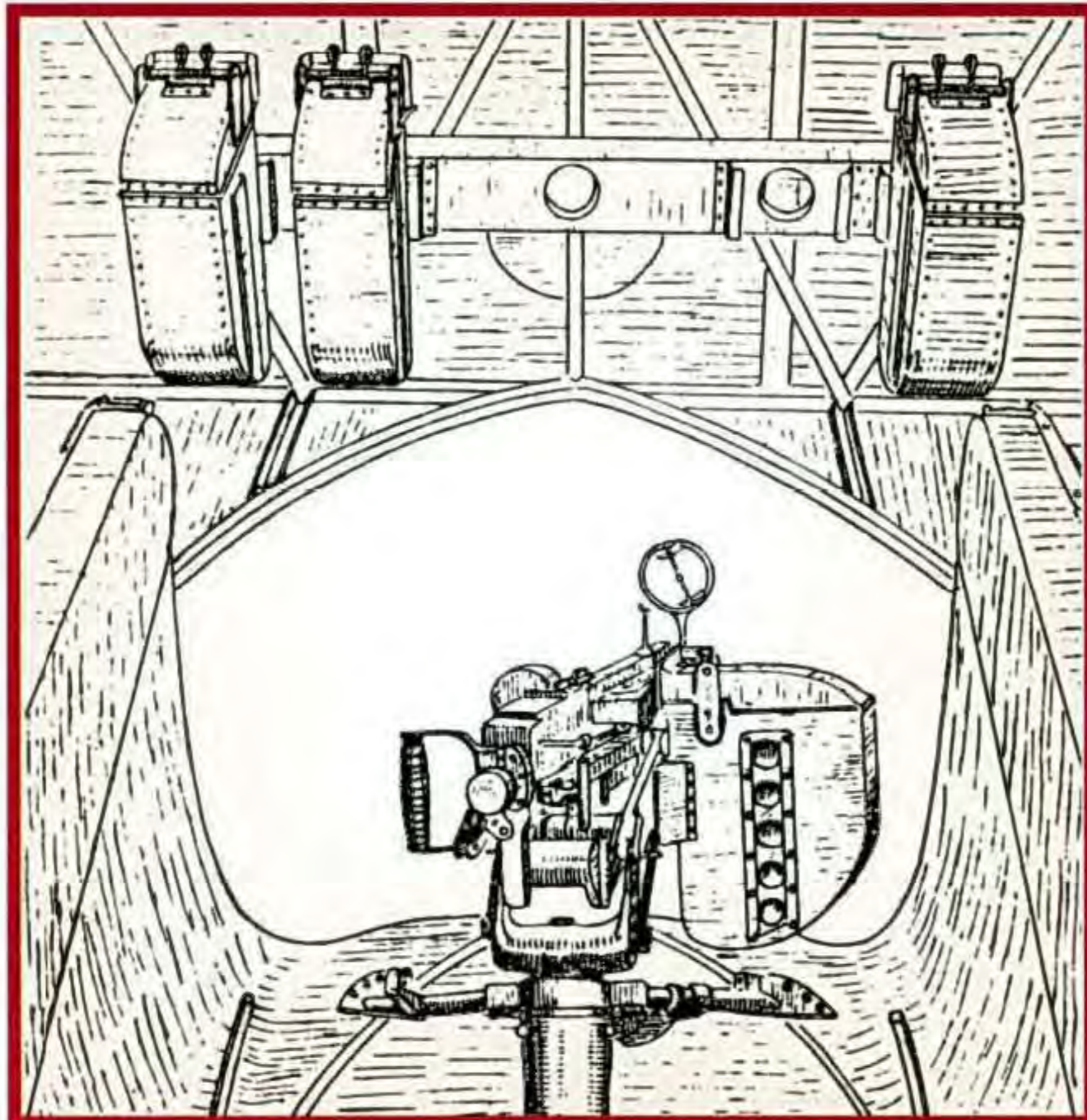
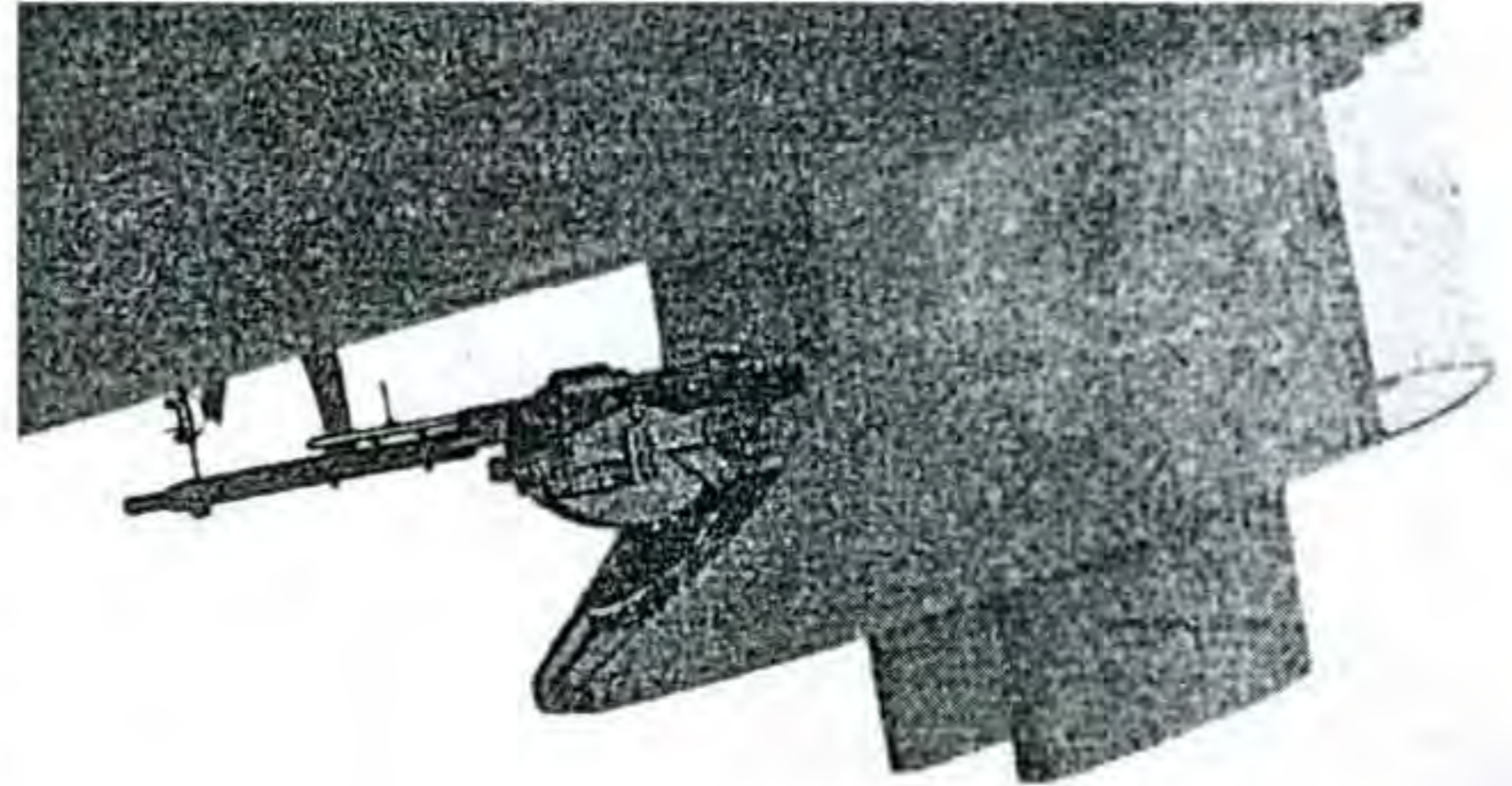
L'elica si compone dell'elica propriamente detta, del circuito per il funzionamento a giri costanti e di quello per la messa in bandiera e ritorno. La velocità massima dell'aereo è di 344 km/h alla quota di 3.000 m, mentre quella minima è di 128 km/h. L'apparecchio, inoltre, sale a 5.000 m di quota in 28'59". La tangenza è di 6.500 m, mentre l'autonomia è di 1.780 km.

L'armamento

L'armamento di lancio prevede una mitragliatrice «safat» cal. 12,7 mm nella cabina di puntamento, mitragliatrici SAFAT cal. 7,7 mm ai fianchi della fusoliera ed una mitragliatrice «Scotti» cal. 12,7 mm su torretta Lanciani tipo «Delta E».

L'arma dorsale è posizionata in una torretta «Caproni Lanciani Delta I», a movimento

elettrico, la quale sporge dalla coperta della fusoliera posteriormente alla cabina di pilotaggio. La torretta è munita di un impedimento che le rende impossibile, durante lo sparo, colpire l'impennaggio verticale. Sul pavimento della cabina, posto al di sotto della torretta, vi si trova un



sellino girevole con poggiapiedi per il mitragliere, il tutto applicato sopra una tralicciatura.

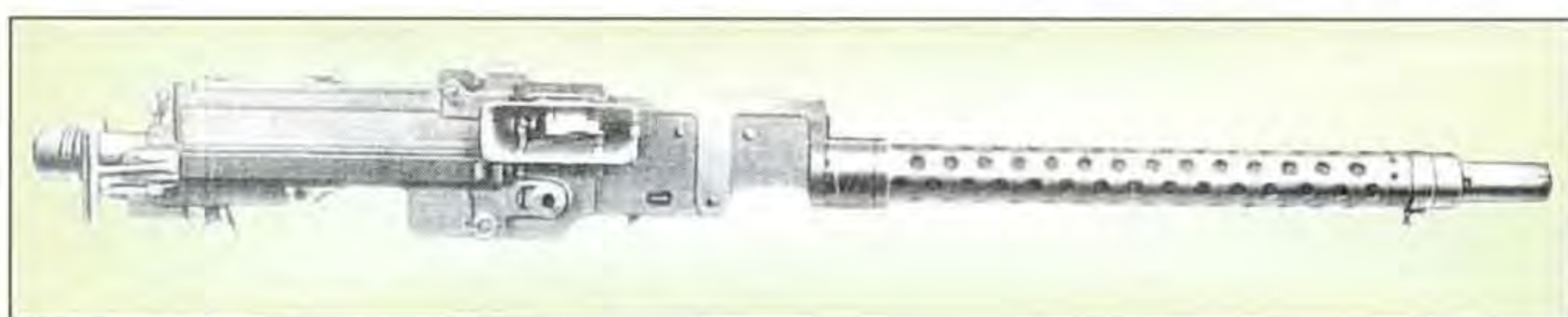
L'arma ventrale è nella gondola di puntamento, su apposita forcilla e spara dalla parte sganciabile posteriore. Ha in dotazione quattro

caricatori con un nastro da 215 colpi i quali, per alimentare l'arma, vanno infilati sul lato destro della stessa ove esistono delle apposite guide che consentono di portare il caricatore fino alla bocca d'alimentazione dell'arma. I bossoli ed i maglioni

del nastro dopo lo sparo vengono raccolti in una cassetta posta ai piedi dell'arma stessa e scaricati sul fondo della gondola di puntamento. Le armi laterali sono impiantate su forcelle, munite di ammortizzatore, montate su colonne incernierate al pavimento.

Le stesse armi, poi, sono fissate alle fiancate della fusoliera. Anche le armi laterali sono munite di quattro caricatori a nastro di 215 colpi ciascuno e anche per queste i bossoli ed i maglioni del nastro, dopo lo sparo, vengono raccolti in una cassetta e scaricati in un serbatoio posto vicino il candeliere di supporto dell'arma. Durante il normale volo le armi laterali sono in posizione di riposo poste lungo le fiancate dell'apparecchio.

Vengono messe in batteria solo in caso di



Sopra: un SM.82 Armato, durante la messa a punto. A sinistra: la mitragliatrice SAFAT MC.12,7. Sotto: una postazione difensiva laterale, con la versione da 7,7 mm dell'arma.

impiego in combattimento.

L'armamento di caduta è posto nel vano bombe che occupa la parte inferiore della fusoliera all'altezza dell'ala ed è costituito da 4 bombe da 800 kg per un totale di 3.200 kg, oppure da 8 bombe da 500 kg, per un totale di 4.000 kg o ancora da 8 bombe da 250 kg per un peso complessivo di 2.000 kg. Inoltre, lo stesso armamento può essere costituito da 27 bombe da 100 o da 50 kg, oppure da 25 spezzoniere con 56 spezzoni ciascuna.

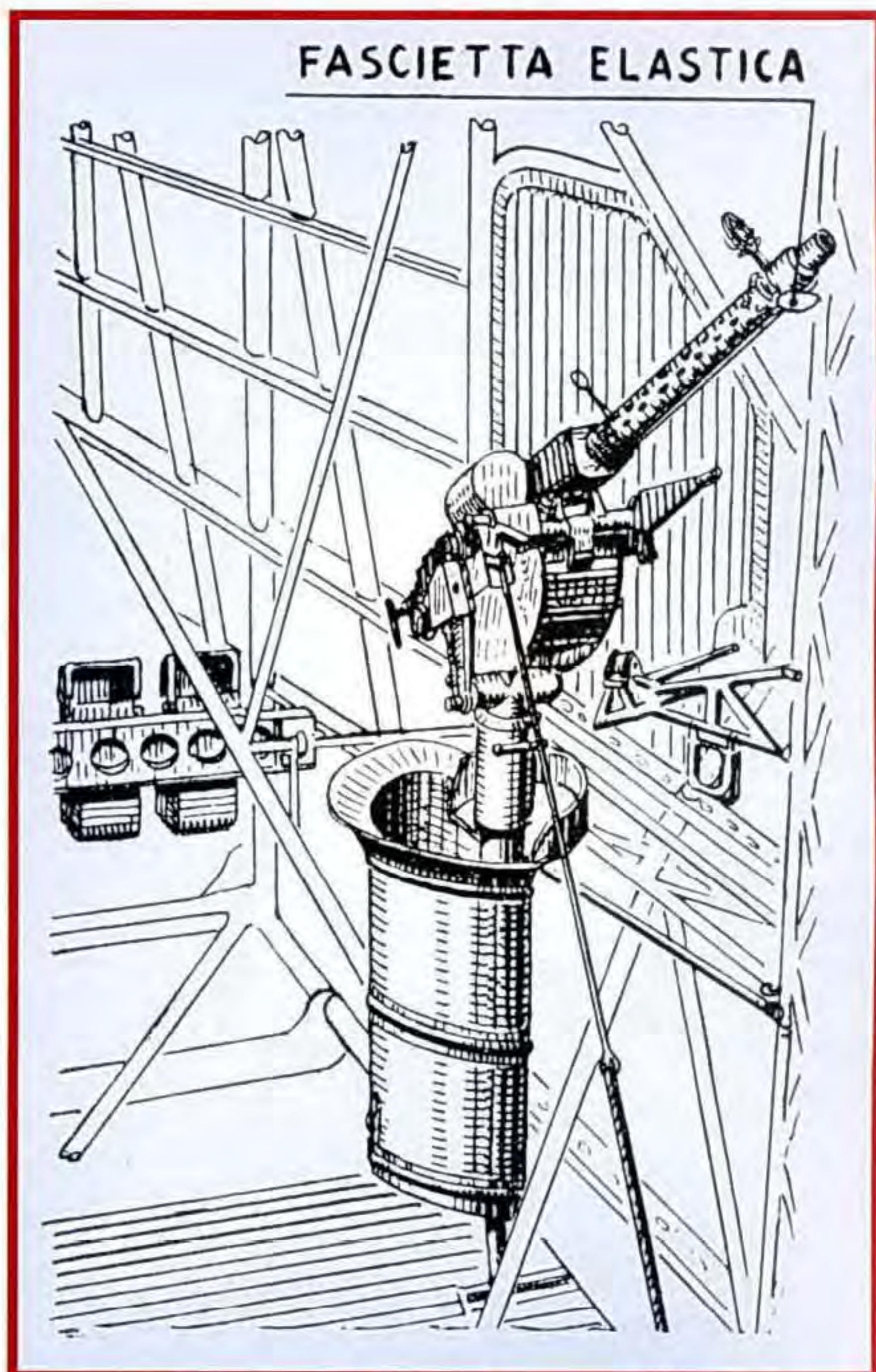
I comandi sgancio, come già detto, si trovano nella gondola di puntamento. Per quanto riguarda il vano bombe questo è nella zona centro alare ed è posto al di sotto del bagagliaio.

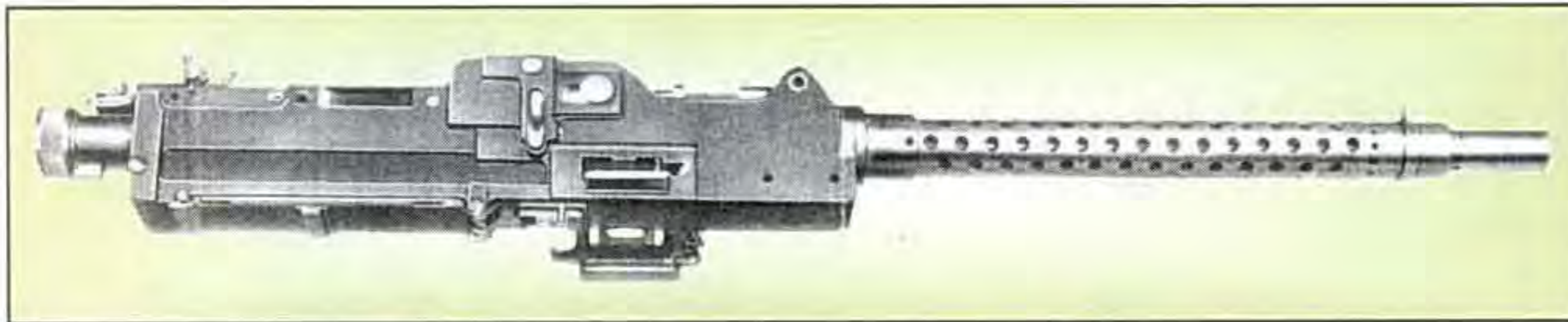
L'apertura di detto vano è consentita da quattro portelloni in duralluminio incernierati sulle

fiancate con apertura a comando idraulico, a mezzo di quattro martinetti posti due anteriormente e due posteriormente al vano bombe.

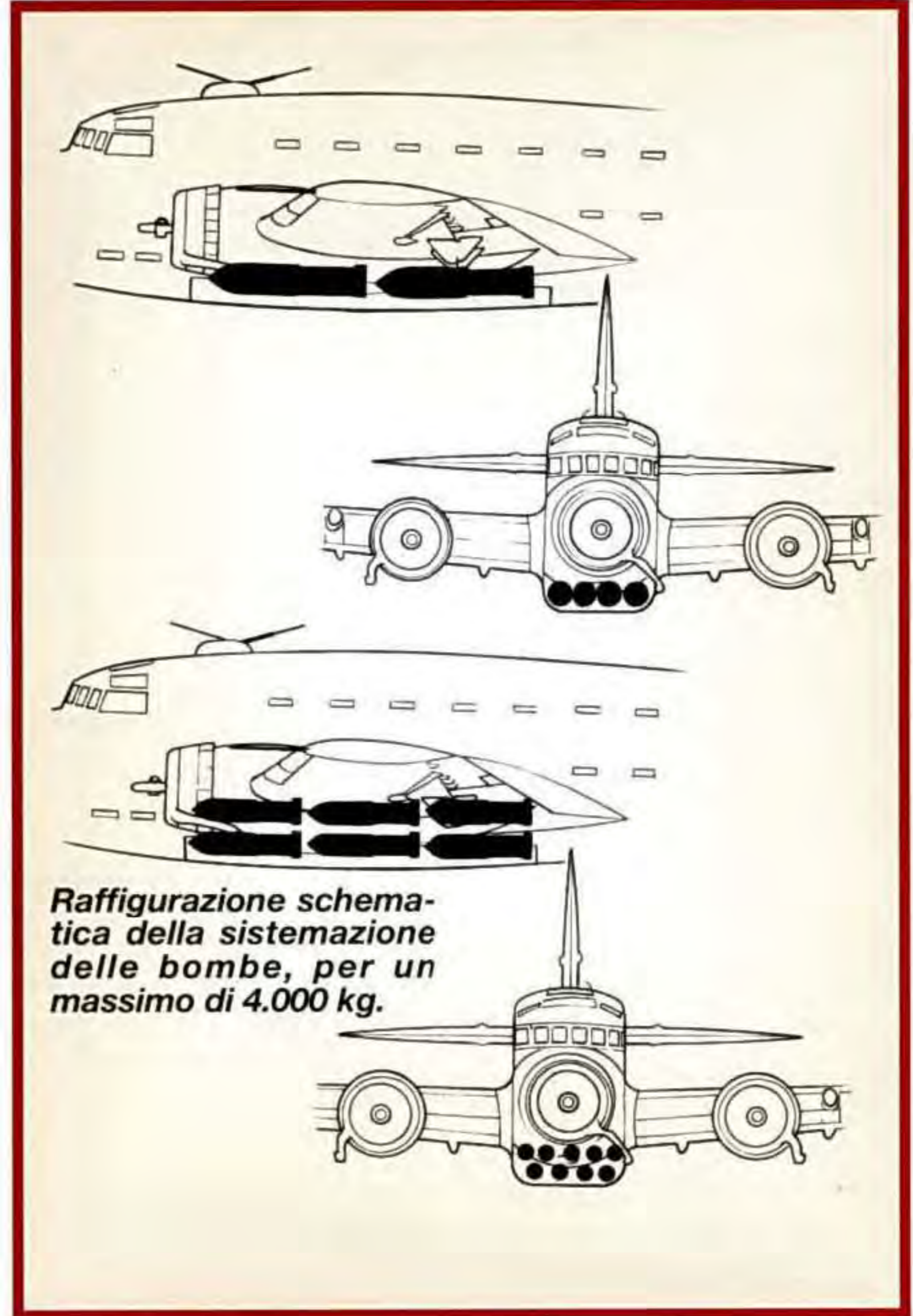
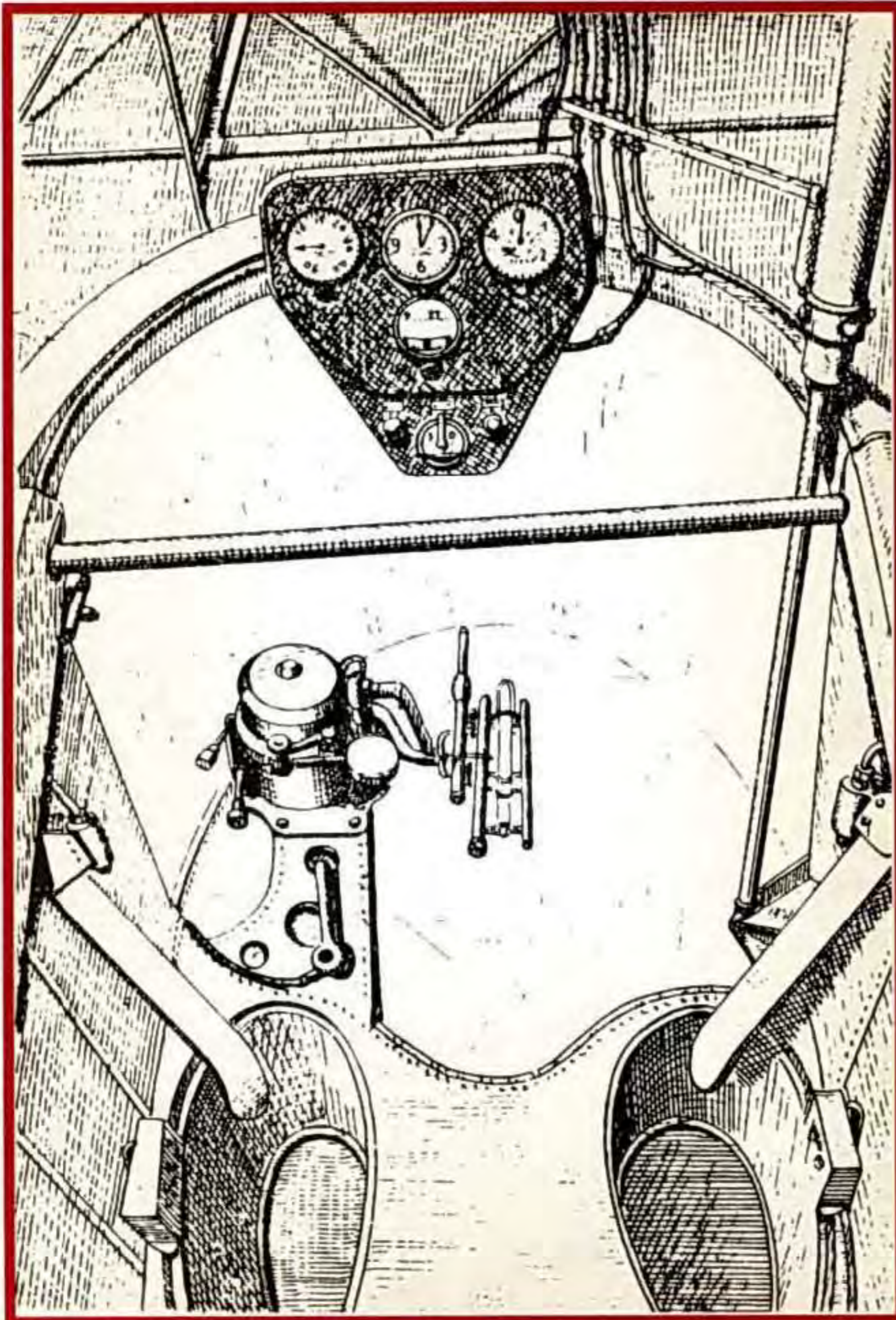
La sistemazione delle bombe è orizzontale ed ognuna di queste è appesa ad appositi ganci ed è posizionata orizzontalmente a mezzo di braccetti a forcella che insistono sulla parte anteriore e posteriore della bomba. Il gancio ed il braccio relativi ad ogni ordigno fanno capo ad un lanciabombe in lega leggera che si trova attaccato al cielo del vano bombe. Ogni lanciabombe è dotato di una carrucola per il sollevamento e il carico delle bombe.

Oltre il trasporto di ordigni esplosivi il Marsupiale può portare anche aerorifornitori o paracadutisti, o meglio «fanteria aerea», così come la definisce il volume di «Istruzioni e nor-





A sinistra: la mitragliatrice Breda Mod. SAFAT MC.7,7 da 7,7 mm. Sotto, a sinistra: la gondola ventrale retrattile vista dalla prospettiva del suo occupante: al centro il traguardo di puntamento Jozza.



Raffigurazione schematica della sistemazione delle bombe, per un massimo di 4.000 kg.

me per il montaggio, la regolazione, l'impiego e la manutenzione dell'aeroplano Savoia Marchetti SM.82».

In totale possono essere trasportati 15 aerorifornitori del peso ciascuno di 140 kg.

Di questi, 9 vanno nel vano bombe, 3 anteriormente al primo longherone e altri 3 sotto il 7° elemento della cabina truppa.

Gli aerorifornitori sono appesi orizzontalmente o in posizione verticale a seconda del loro sito di trasporto.

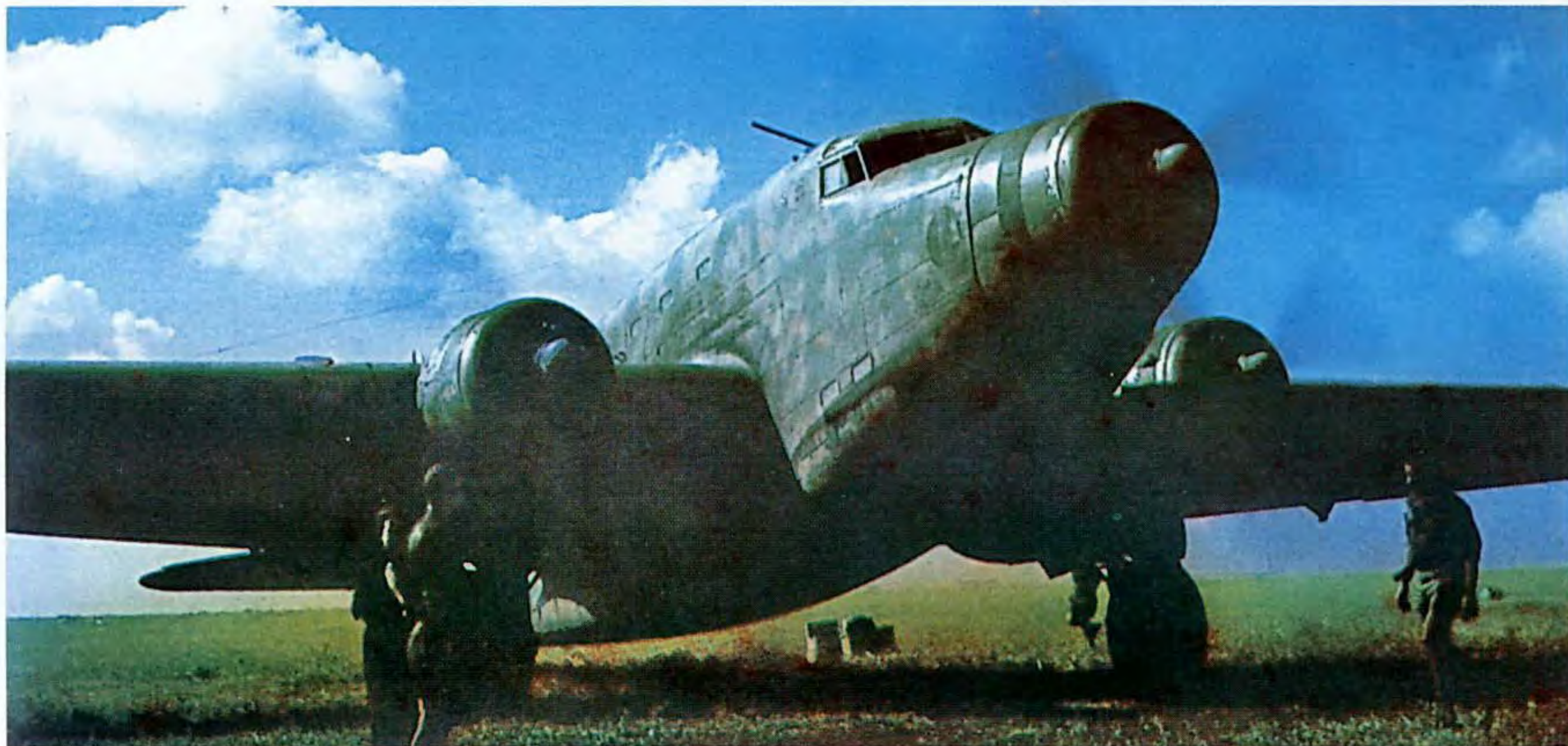
Continua sul prossimo numero.

LA PRODUZIONE

MM. 414	- Prototipo (con installazioni da bombardamento)
MM. 60270-60319	- n.50 (dicembre 1939-dicembre 1940) «1ª serie»
MM. 60320-60339	- n. 20 (dicembre 1940- febbraio 1941) «2ª serie»
MM. 60483-60512	- n. 30 (marzo-giugno 1941) «3ª serie»
MM. 60586-60635	- n. 50 (luglio-dicembre 1941) «4ª serie»
MM. 60721-60770	- n. 50 (gennaio-giugno 1942) «5ª serie»
MM. 60771-60780	- n. 10 (luglio-agosto 1942) ceduti alla Germania
MM. 60783-60882	- n. 100 (luglio-dicembre 1942)
MM. 61175-61274	- n. 100 (marzo-luglio 1943) «8ª serie»
MM. 61314-61323	- n. 10 (luglio-agosto 1943)
MM. 61398-61477	- n. 80 (luglio-novembre 1943)
MM. 61513-61632	- n. 120 (novembre 1943-aprile 1944)
MM. 61782-61881	- n. 100 (dall'aprile 1944, quasi ultimata)

SUL PROSSIMO NUMERO DI APRILE LA 2ª PARTE DELL'ARTICOLO CON:

- L'impiego
- Le modifiche
- I marsupiali tedeschi
- L'allestimento 'P'
- Il bombardamento
- L'8 settembre
- Il dopoguerra



SM.82 MARSUPIALE

2^a PARTE

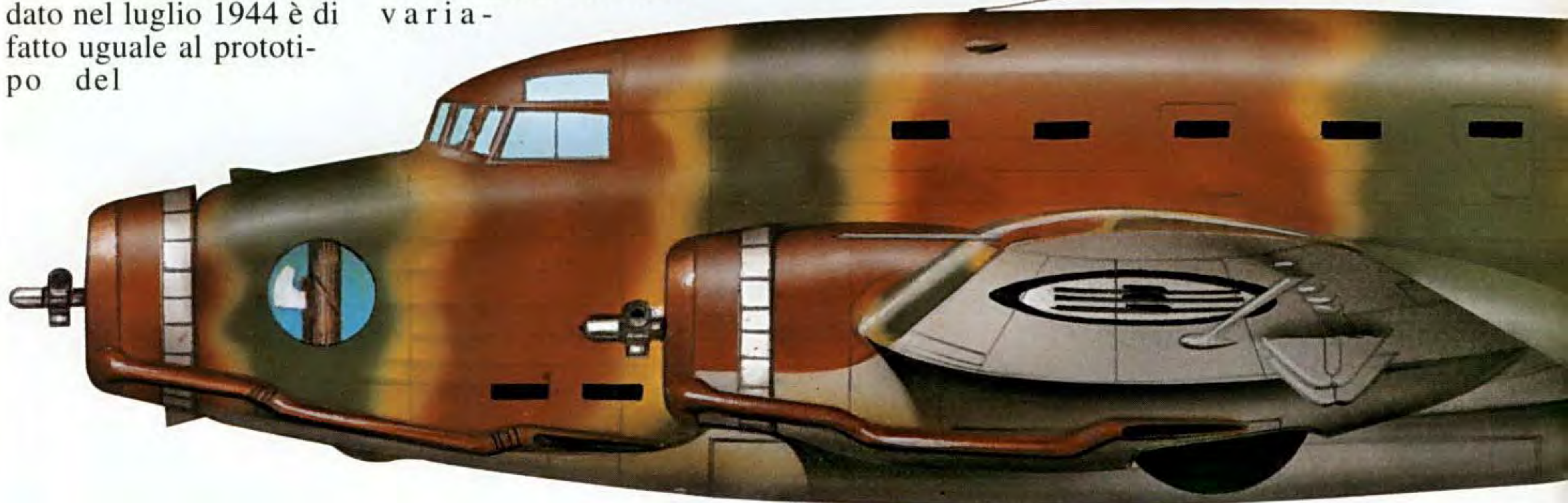
di Daniele Lembo

Le modifiche sostanzialmente si tratta di una macchina riuscitissima e forse la migliore prodotta in Italia nel periodo in riferimento. Si pensi che l'aereo, al suo apparire, è già privo di quei difetti che caratterizzano le macchine di nuova generazione tanto che il 700° esemplare collaudato nel luglio 1944 è di fatto uguale al prototipo del

1939. Nel corso della sua vita il Marsupiale avrà, infatti, pochissime modifiche dall'esemplare originale. A partire dal 41° esemplare vi è la compensazione dinamica del timone di direzione in sostituzione della compensazione statica. Vi saranno poi piccole modifiche nelle installazioni interne e varia-

zione nei tipi di legno impiegati per la costruzione. La modifica esterna più visibile è quella delle portine d'accesso ad ante che a partire dal MM.60721 vengono sostituite da una saracinesca. Altre modifiche riguarderanno la capacità dei serbatoi aumentata con

serbatoi ausiliari e la protezione degli stessi serbatoi che, fatta mediante superflexite a simpa, aumenterà di poco il peso del velivolo. In effetti, le modifiche più importanti che incontrerà il trimotore riguarderanno i propulsori.





Fino alla comparsa del quadrimotore Piaggio P.108, che entra in linea con la 274ª Squadriglia solo il 28 maggio 1941, il SM. 82 può dirsi l'unico bombardiere strategico della Regia Aeronautica, essendo l'unico in grado di attaccare bersagli lontani dalle basi di partenza.

L'aereo è talmente valido che la Luftwaffe dimostra di apprezzarlo particolarmente, acquistandone numerosi esemplari fin dal 1941. Il trimotore ha così tanto successo



Nella pagina a fianco, sopra il titolo: un SIAI-Marchetti SM.82 Armato. In alto: un aereo della 604ª Squadriglia. Qui sopra: la linea di montaggio.

presso i tedeschi che, come diremo meglio in seguito, i motori ALFA 128 saranno praticamente «barattati» contro motori in linea Daimler Benz DB 601 e DB 605. Si calcola che circa trecento siano i SIAI acquisiti dall'aeronautica tedesca, mentre l'Aeronautica Nazionale Repubblicana ne ha in linea una cinquantina che impiega in reparti sotto il comando



SIAI-Marchetti SM.82 Marsupiale Serie I, MM.60280, 608ª Squadriglia (149° Gruppo), Brindisi, novembre 1940



A sinistra: sul bordo d'entrata alare sono ben visibili le alule ipersostentatrici Handley-Page ad apertura automatica, nella foto alla massima estensione.

tedesco.

L'impiego nel trasporto civile

Il Marsupiale, nato in seguito ad una precisa richiesta del Ministero Aeronautica alla S.I.A.I., tesa alla costruzione ed alla progettazione di un apparecchio da trasporto militare, avrà insieme all'impiego bellico una vita parallela, ugualmente interessante, nel trasporto civile. La L.A.T.I. (Linee Aeree Transcontinentali Italiane), considerate le grosse possibilità di questo discendente dell'SM.75, chiederà alla ditta costruttrice di approntare una versione del velivolo da impiegare nelle linee transatlantiche. Nascerà così il SM.82 Atlantico.

Le modifiche in questa nuova versione si sostanziano principalmente nelle nuove dotazioni per gli eventuali passeggeri, cioè in una toilette, negli impianti di inalatori di ossigeno per 14 persone, in sostituzione dell'impianto per i soli quattro membri dell'equipaggio, e nell'aumento dell'autonomia che, grazie alla

SM.82 Marsupiale Serie I, MM.60291, NC.23, Nucleo Comunicazioni LATI, inverno 1940-1941



dotazione di due serbatoi aggiuntivi in fusoliera da 653 l e all'eliminazione di circa 350 kg di peso relativo alle installazioni militari, viene portata a 4.800 km, alla velocità di 250 km/h ed all'altezza di 4.000 m.

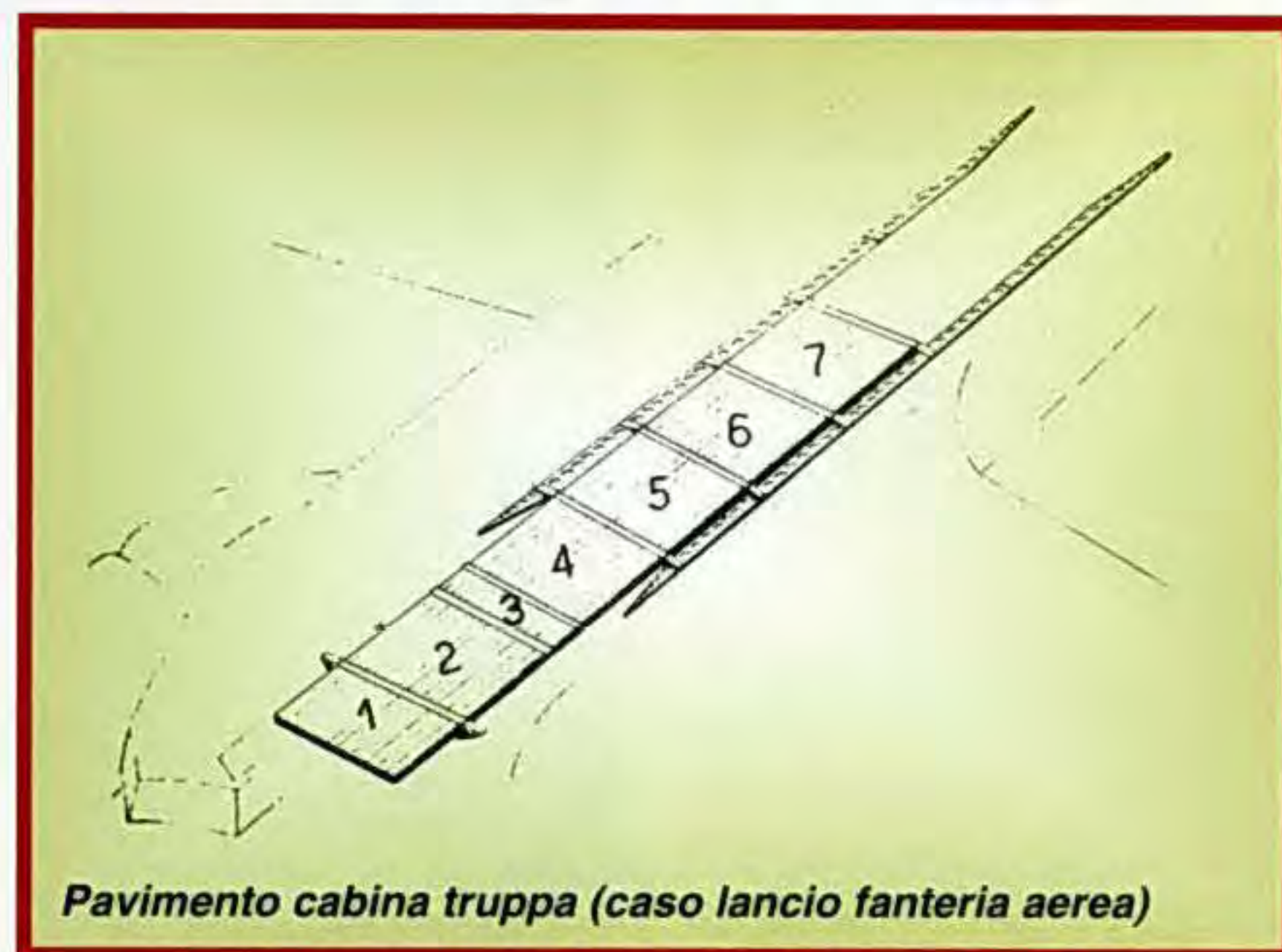
Il velivolo Atlantico inoltre, è dotato di impianto di scarico rapido, di sgancio di sicurezza per il carrello, di autopilota Salmoiraghi e di un nuovo impianto RT - RDG. Infine, vi è la sostituzione delle tubazioni e i portafili per l'accensione dei motori sono con una schermatura maggiorata. È bene precisare che i velivoli della L.A.T.I., con il deflagrare del conflitto andranno ad operare in seno ai Nuclei di collegamento del Comando S.A.S. di

cui parleremo meglio in seguito. Il primo Atlantico viene consegnato alla L.A.T.I. l'11 settembre 1940, previa concessione da parte del Ministero. Infatti, il velivolo ha una Matricola Militare che è la 60291 ed un'immatricolazione civile che è la I-BAIA. In seguito, dal 17 ottobre 1940 al 6 marzo 1941, verranno presi in consegna dalla compagnia civile altri SM.82, tra i quali il I-BRAZ, il I-BONI, il I-BENI, il I-BATO, tutti con una immatricolazione militare che accompagna quella civile. Questi velivoli saranno destinati principalmente alla cosiddetta linea «atlantica» tra l'Italia e l'America del Sud. Nel corso dei viaggi di collegamento con il sud America i SIAI espleta-

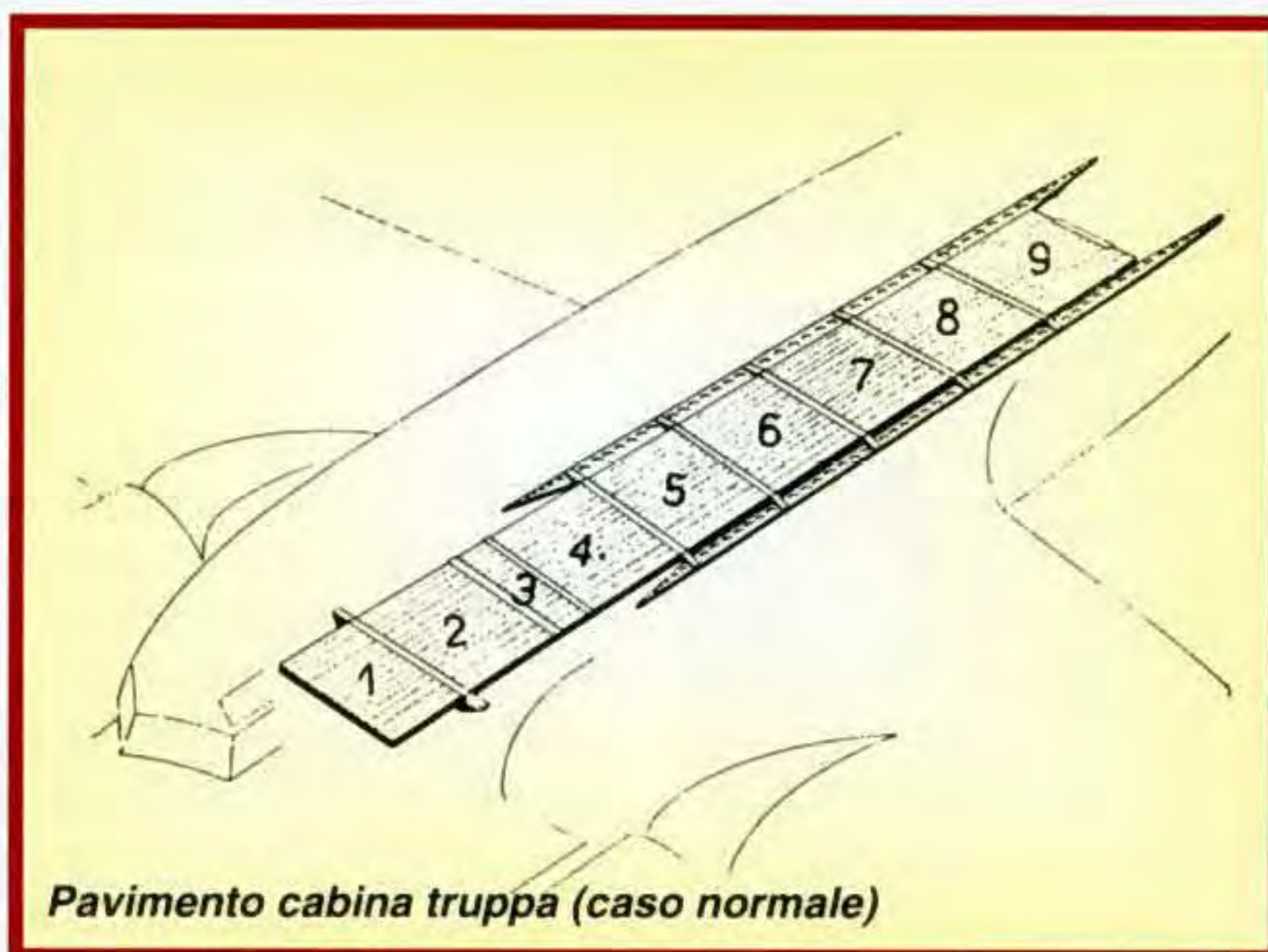
attraversata atlantica del nuovo trimotore I-BAIA, in dotazione alla LATI, viene effettuata il 14 ottobre 1940, facendo scalo all'isola del Sale, cosa che sarà comune, per i velivoli italiani, fino all'avanzato dopoguerra tanto che si parlerà addirittura di una «via del Sale». In effetti, gli aerei partono da Roma ed effettuano la prima tappa a Siviglia e da qui fanno una deviazione fino a Lisbona. La tappa successiva viene eseguita a Villaciñeros, sulla costa nord occidentale africana. La prossima sosta, prima di decollare verso il sud America, è all'Isola del Sale, dove la LATI ha attrezzato un vero e proprio aeroporto con officine, aviorimesse, alloggi ed una pista di 1.200 metri. Va precisato che

A destra: la caratteristica saliente dell'SM.82, cui si deve il suo nome di Marsupiale o Canguro, era l'ampia capacità della cabina per il trasporto di truppe e merci.

«il servizio atlantico» vero e proprio inizia dall'Isola del Sale per arrivare poi a Recife in Brasile, continuando poi sugli scali di Rio de Janeiro e Buenos Aires. Il relativo volo di rientro del SM.82 I-BAIA avviene il seguente giorno 20. I voli di collegamento con il sud America, una volta iniziati, non saranno privi di



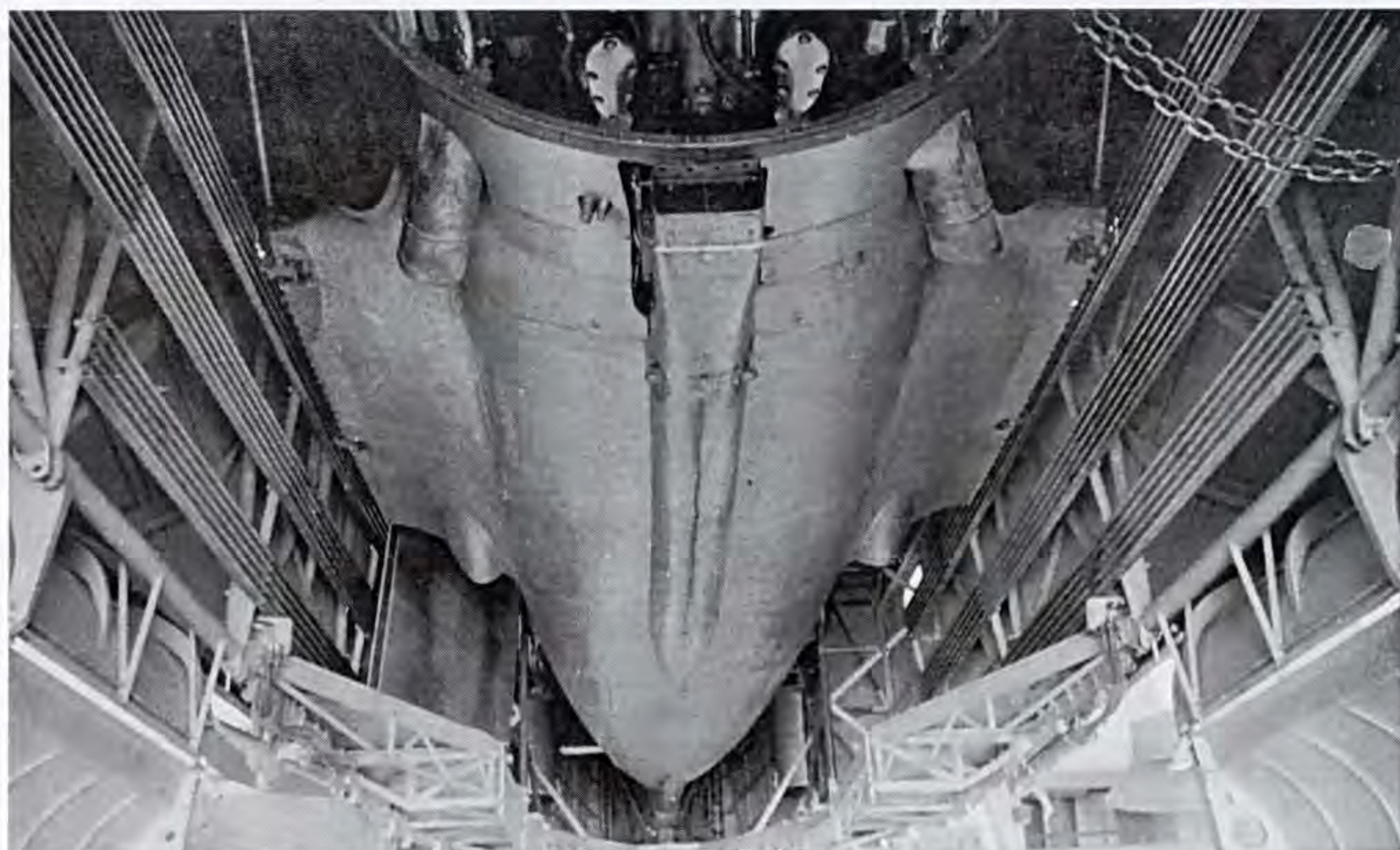
sciagure. Anzi si può dire che il mese di dicembre sarà un mese tragico per l'intera linea «atlantica» che sarà messa in crisi dai gravi incidenti occorsi all'I-BAIA e all'I-BRAZ. I voli, a causa dei citati incidenti, vengono interrotti e ripresi solo il 27 febbraio 1941. A partire da tale data la LATI continua ad impegnare nella traversata dell'oceano gli SM.82 che dimostrano doti di affidabilità e robustezza non comuni, anche nell'affrontare le difficili condizioni meteorologiche presenti sull'oceano. La «linea atlantica» verrà interrotta nel 1941



con l'entrata in guerra del Brasile a fianco degli alleati. Fino a quel momento saranno state effettuate 211 traversate atlantiche di cui 68 con velivoli SM.82, mentre le restanti avranno visto

come protagonisti gli SM.75 e gli SM.83. Le persone trasportate saranno 1.784, mentre le merci e la posta ammonteranno a 265.000 kg. Il governo brasiliano,

prima dell'interruzione dei voli farà in tempo ad internare il trimotore I-BOLI. Con la fine dei collegamenti con l'America del sud i voli della LATI continueranno in direzione dell'Egeo, dell'Africa settentrionale francese ed italiana e della penisola iberica. D'altronde, i SIAI della LATI trovano impiego sul Mediterraneo, tra la Libia e l'Italia, già da tempo. Infatti, su tale tragitto è impiegato il trimotore I-BONI che in data 28 gennaio 1941 partecipa all'evacuazione dei civili dalla Libia, trasportando da Bengasi a Guidoni 51 profughi. Infine, è da ricordare che nel tempo verranno

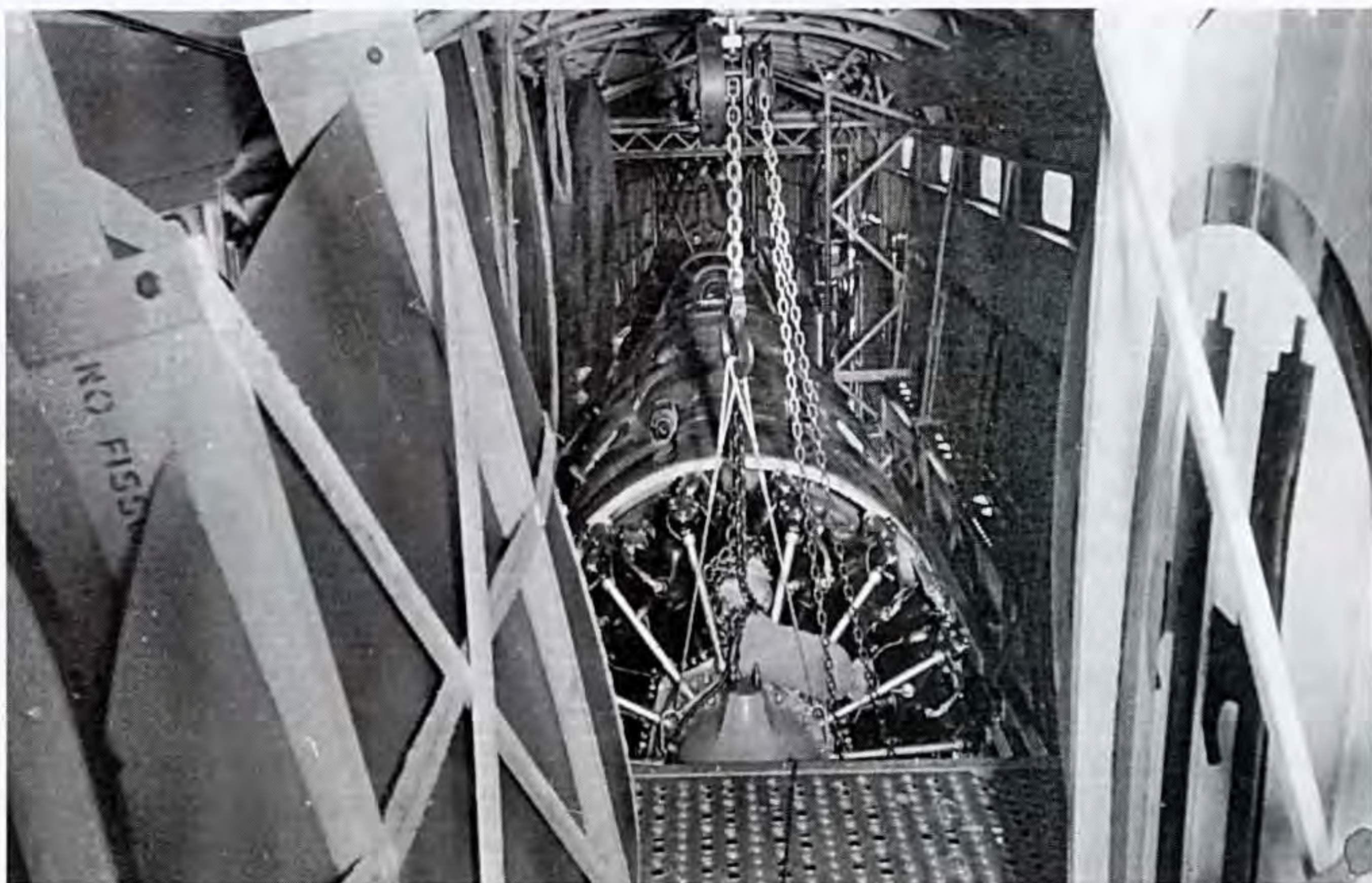


A sinistra: rimuovendo il pavimento della cabina si potevano accogliere carichi più ingombranti, come un caccia FIAT CR.42. Sotto: tra le configurazioni di carico specifiche vi era quella che consentiva il trasporto dei motori radiali FIAT A.74 degli stessi CR.42.

assegnati alla compagnia aerea, di cui si tratta, altri velivoli similari, tra cui il I-BACH MM.60591 che ha la particolarità di essere il primo a montare i motori Piaggio P.XI di maggiore potenza, rispetto agli A.R. 128.

Il trasporto militare

Per quanto riguarda l'impiego nel trasporto militare, è facilmente afferabile che sarà in questo settore che il Marsupiale vivrà i suoi più grandi momenti. Abbiamo detto precedentemente che i primi esemplari consegnati saranno pilotati da personale del Centro Sperimentale di Guidonia e da piloti dell'Ala Littoria con precedenti di volo sui similari SM.75. Questa scelta è fatta in mancanza di personale abilitato al nuovo trimotore. Con questi piloti sono formate due squadriglie, ognuna di tre velivoli, che sosterranno la prima prova ai primi di giugno 1940. In tale periodo i sei SM.82 sono impegnati, agli ordini del magg. pil. Aldo Quarantotti, nel trasporto sperimentale



di 360 fanti del 61° Reggimento, completamente equipaggiati, da Catania a Tripoli. Gli apparecchi sono concentrati a Catania il 1° luglio ed effettuano il primo viaggio il giorno seguente trasportando ognuno 30 uomini ed effettuando il rientro in giornata. Il giorno 3 viene eseguito il secondo viaggio. Il trasporto di prova, voluto dal Gen. Mario Roatta in persona per testare il nuovo velivolo, si svolge felicemente dando la massima soddisfazione e convin-

cendo le gerarchie dell'Esercito e dell'Aeronautica di avere finalmente a disposizione il velivolo da trasporto che da tempo si cerca. Il 4 giugno 1940, in ottemperanza al piano di mobilitazione dell'aviazione civile, nasce il C.S.A.S. (Comando Servizi Aerei Speciali) e il successivo 10 giugno sono formati i reparti operativi del C.S.A.S. Da questo Comando dipendono tre Gruppi trasporti. Questi sono il 147° su trimotori SIAI SM.75, il 148° su trimo-

tori SM.73 e il 149° su trimotori SM.82. Inoltre, dal citato ente dipendono anche i Nuclei Comunicazioni che, derivati dalle preesistenti compagnie aeree, manterranno in vita durante il conflitto, le linee civili ancora

possibili in quanto non transiti su nazioni in guerra con l'Italia. Le compagnie aeree che vanno a costituire i Nuclei Comunicazioni sono tre: l'Ala Littoria, la LATI e la compagnia Aviolinee.

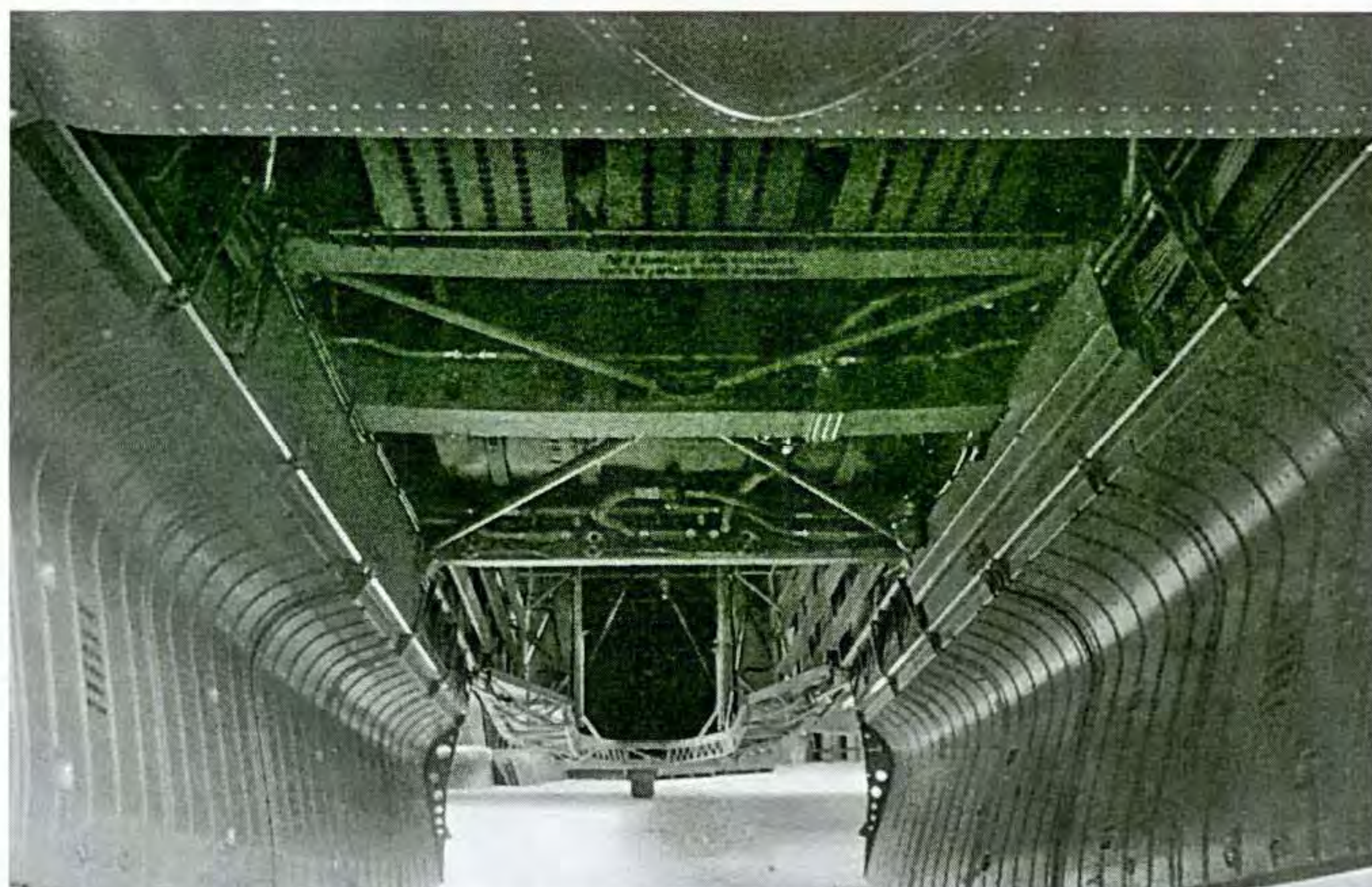
Il 149° Gruppo dei S.A.S. che, come detto, vola su SM.82, comprende tre Squadriglie, la 607^a, la 608^a e la 609^a ed ha il personale di provenienza elettiva dalla compagnia aerea «Ala Littoria». Inizialmente il Gruppo ha in carico un solo trimotore

A destra: gli SM.82 sono stati gli aerei da trasporto della Regia Aeronautica più fotografati, soprattutto nel periodo in cui rifornivano l'Africa Settentrionale. Sotto e in basso: la stiva inferiore era accessibile mediante due enormi portelloni.



SIAI SM.82 ma, il 13 giugno 1940, ne acquisisce altri quattro. Dopo tre giorni il 149° Gruppo, con i cinque SM.82 in dotazione, si porta presso l'aeroporto napoletano di Capodichino designato come base operativa.

Il 17 giugno i cinque

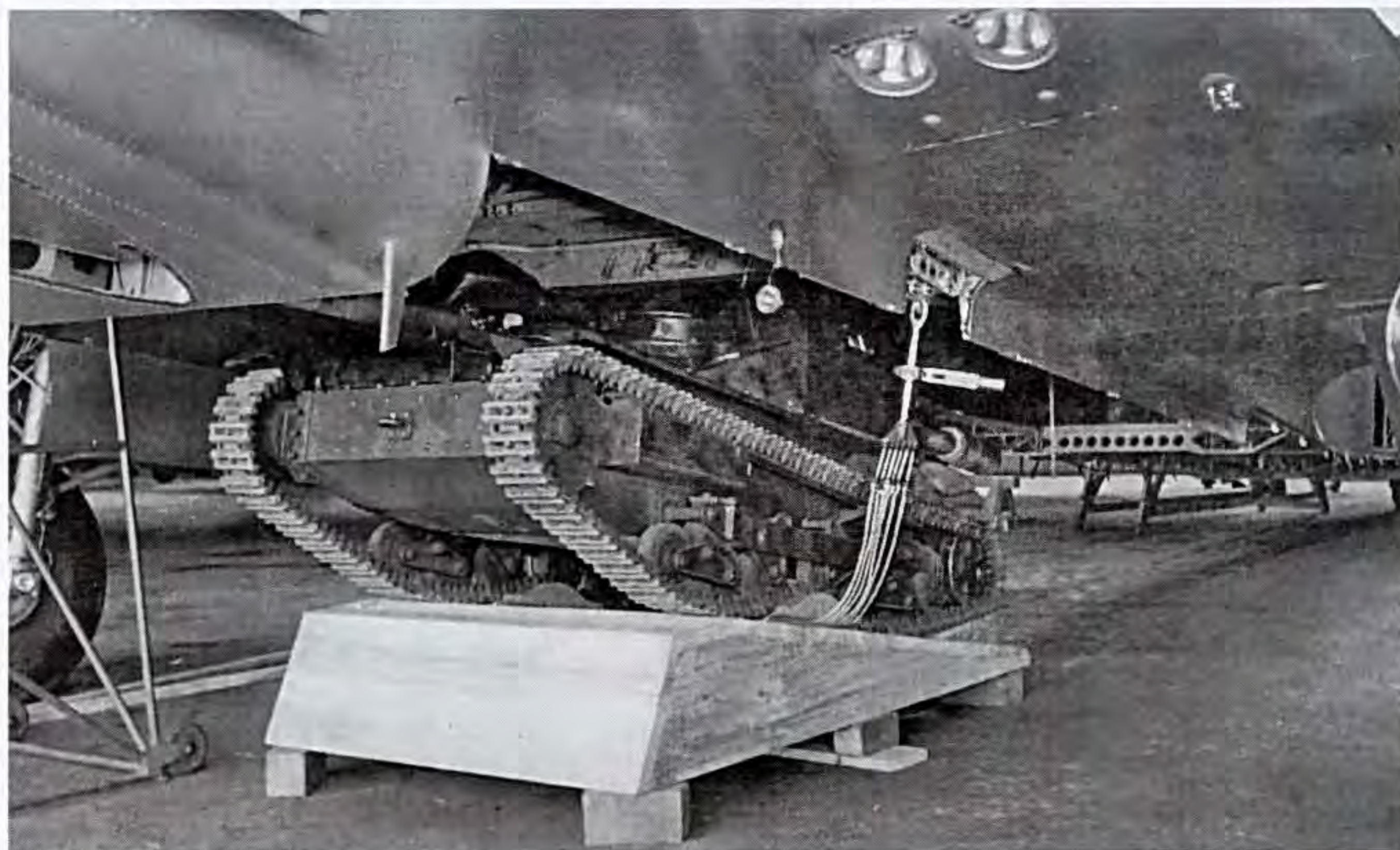


SM.82 del 149° volano da Capodichino a Tobruk, via Comiso, trasportando 10 cannoni da 47/32 e 17 stazioni radio. Il 19 giugno è la data di assegnazione di ulteriori quattro velivoli, mentre altri due arriveranno il 24 seguente, portando ad undici unità la linea di volo del reparto. In seguito la linea sarà portata a venticinque macchine anche se, è bene dirlo, queste avranno un'efficienza normale del 50%. Il volo fino a Tobruk sarà ripetuto nei successivi

giorni 20, 22 e 24 giugno, volando sulla rotta Catania-Bengasi e trasportando munizioni e proiettili da 75. Si pensi che, nella giornata del 20, il trasporto è effettuato da quattro velivoli che si occupano di trasferire dall'Italia in A.S.I. (Africa Settentrionale Italiana) ben 6.995 kg di proiettili da 75, mentre il giorno 24 il trasporto, ormai divenuto quotidiano, è effettuato da tre velivoli. Gli equipaggi dei tre velivoli che partecipano al viaggio di rifornimento



del giorno 24, un volta arrivati sull'aeroporto T2 di Tobruk, ricevono l'ordine, per due di essi, di effettuare un avio-rifornimento sul fortino dell'Oasi di Giarabub. I tre «marsupiali», appartenenti alla 608ª Squadriglia, sono ai comandi del Cap. Ludrini e dei comandanti Jereb e Bettelon. Ludrini, che è il comandante della Squadriglia, decide di partecipare alla missione, lasciando alla sorte di scegliere quale sarà l'altro apparecchio che vi parteciperà. Alla fine, oltre al comandante, parte per Giarabub l'aereo di Jereb. Dopo aver effettuato l'aviolancio sul fortino, al trimotore pilotato dal com. Jereb, a causa di un'avaria idraulica, si bloccano i portelloni ventrali e il sistema di raffreddamento del motore destro che, per evitare si surriscaldi troppo, viene spento. L'esclusione di un motore costringerà il velivolo a non poter volare alla stessa velocità di quello pilotato dal cap. Ludrini. Mentre il Marsupiale di Jereb farà ritorno alla base di partenza, quello pilotato



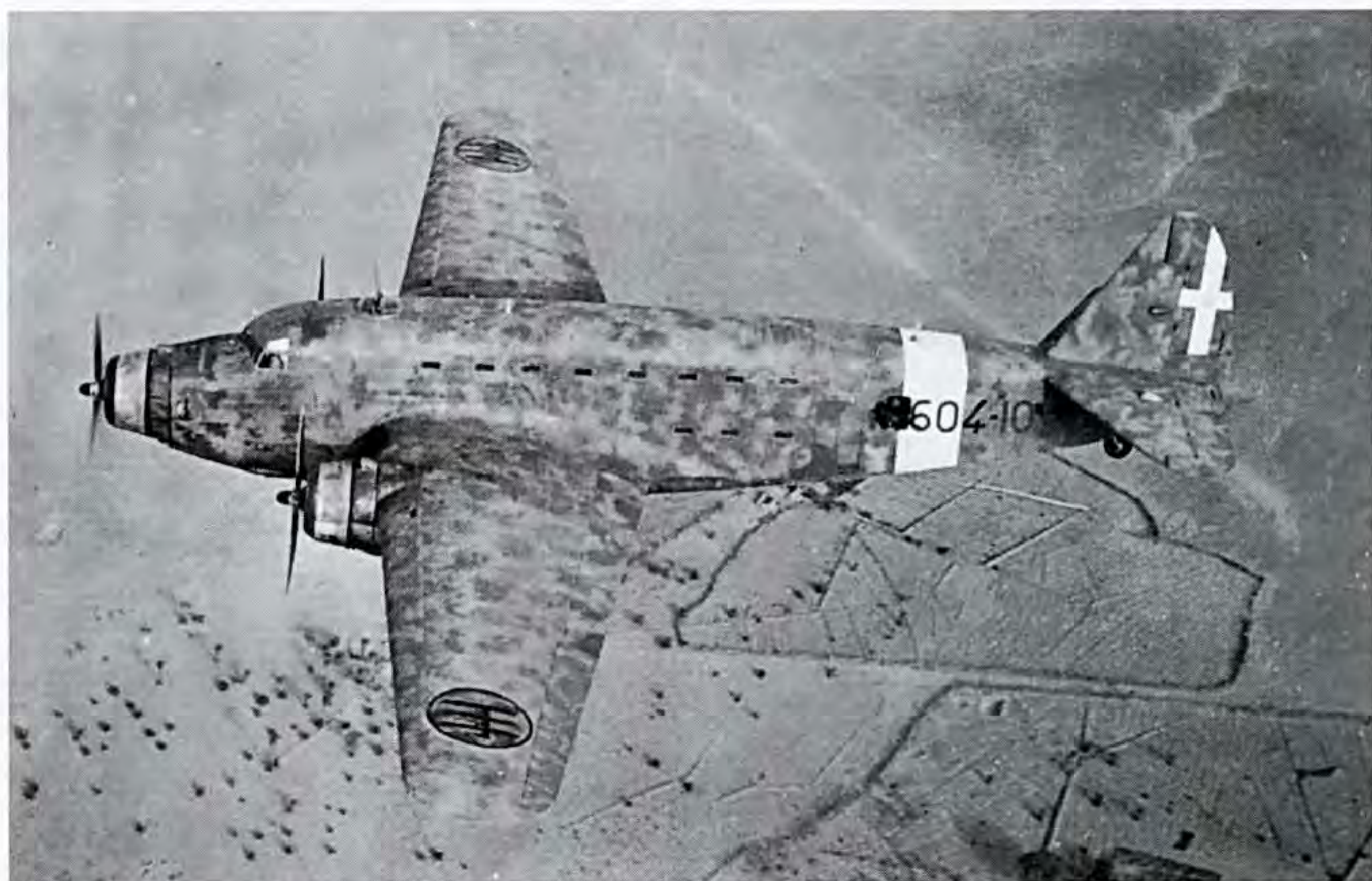
A sinistra: uno dei carichi che potevano trovare posto nella stiva dell'SM.82 era il carro armato leggero FIAT/Ansaldo L.3/35. Sotto: un SM.82 della 604a Squadriglia in volo sulla Libia nel febbraio 1942.

nei voli di trasporto sulla rotta per Tirana, vengono impiegati anche SM.82 da bombardamento. L'impiego dei velivoli da bombardamento nel trasporto sarà un fatto comune. Non sarà raro, infatti, vedere distolti gli SM.82 dal bombardamento per impiegarli al fine di

da Ludrini, a causa di una tempesta di sabbia, si perderà e, dopo aver finito il carburante, effettuerà un atterraggio nel deserto, causando le prime quattro vittime del trasporto aereo italiano nella II G.M.

Il 19 luglio 1940 i Marsupiali del S.A.S. ricevono l'ordine di portarsi sull'aeroporto di Roma-Urbe per effettuare voli di collegamento e rifornimento con l'A.O.I. (Africa Orientale Italiana) in sostituzione degli SM.75 e degli SM.83.

L'organizzazione dell'invio in Etiopia dei rifornimenti dalla madrepatria è affidata all'Ing. Bruno Velani, che ricopre l'incarico di direttore di rete dell'Ala Littoria in Africa Orientale. Si tratta di un uomo eccezionale che disimpegna il suo compito senza avere nulla da invidiare ad alcuno. Il volo con l'Africa Orientale è qualche cosa di eccezionalmente nuovo per gli equipaggi militari, in quanto si avvicina più al volo da primato che ad un normale volo di collegamento. I piloti non si nascondono che si tratta



di un volo pieno d'incognite e molti di loro incominciano a pensare che il viaggio di ritorno, a causa dei forti venti contrari, è praticamente impossibile. In sintesi, secondo alcuni di loro mentre è fattibile il raggiungimento dell'A.O.I., sarebbe poi irrealizzabile il percorso inverso. A tal proposito alcuni piloti presenteranno un memoriale rischiando, per questo, un processo per insubordinazione.

Parallelamente all'impegno in A.O.I., nel mese

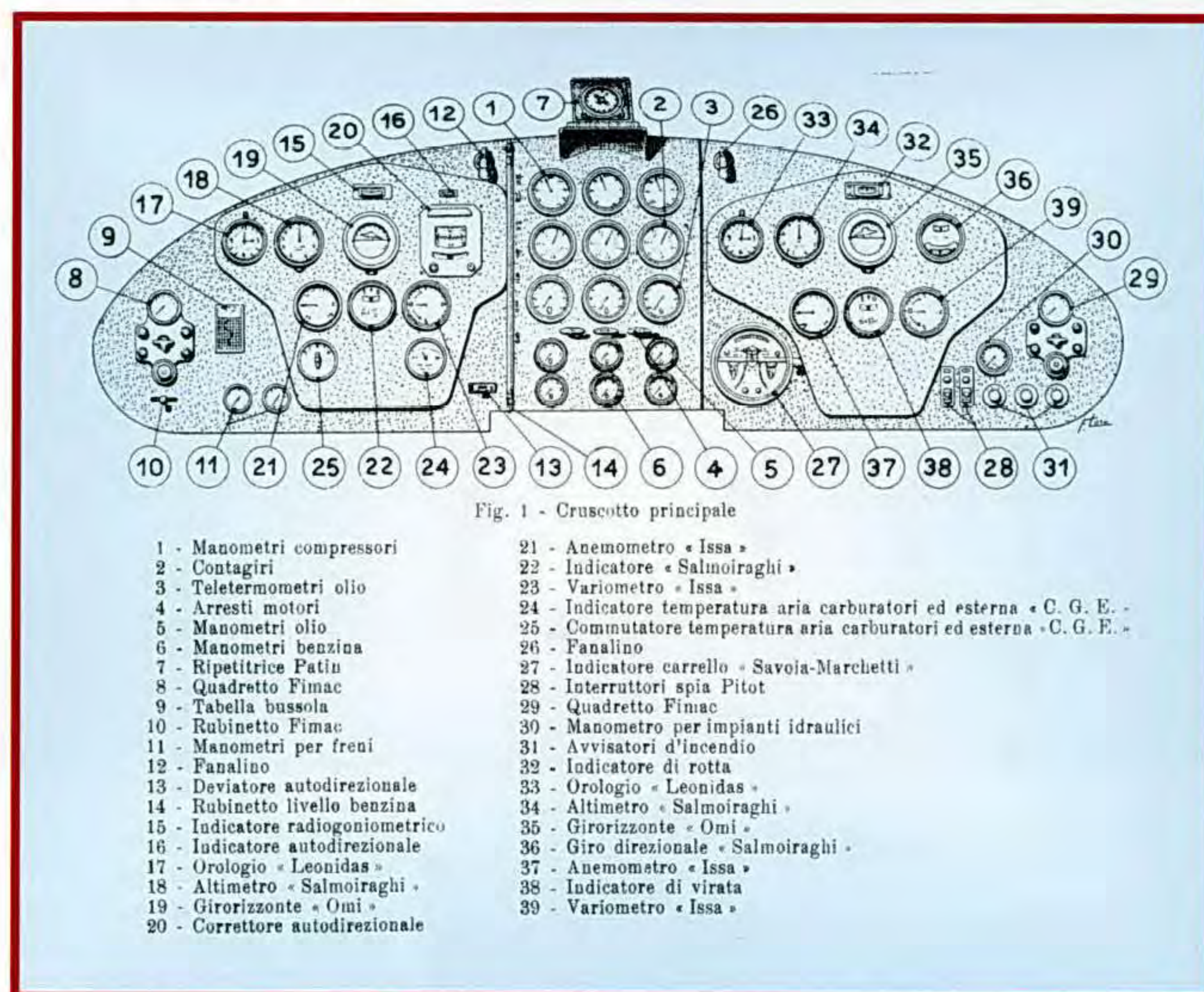
di ottobre 1940, il 149° Gruppo è destinato ad operare anche sulle rotte per l'Albania con partenza da Brindisi. Il primo volo, tra Brindisi e Tirana, viene effettuato il 23 ottobre. Su tale rotta, andranno ad operare, ordinariamente, cinque SM.82, effettuando voli giornalieri. Si pensi che, dal 3 al 14 novembre, vengono compiute 186 traversate dell'Adriatico sulla rotta Brindisi-Tirana, trasportando 313.512 kg di materiali e 1.912 persone. È da precisarsi che,

soddisfare le primarie esigenze di trasporto di uomini, materiali e mezzi al fronte.

Contestualmente ai due settori di fronte ove i Marsupiali sono impiegati, e dei quali si è detto, gli SM.82 effettueranno, a partire dalla metà di dicembre 1940, numerosissime traversate del Canale di Sicilia per rifornire il fronte libico. È da evidenziarsi che il 149° Gruppo nella propria attività di trasporto verso la Libia, l'Albania e l'A.O.I., nei momenti di maggiore

A destra: una dimostrazione, a scopo di valutazione, delle possibilità di lancio di paracadutisti (della Folgore) nel cielo di Roma-Guidonia, nel corso del 1942. In basso: il posto di pilotaggio e il cruscotto centrale.

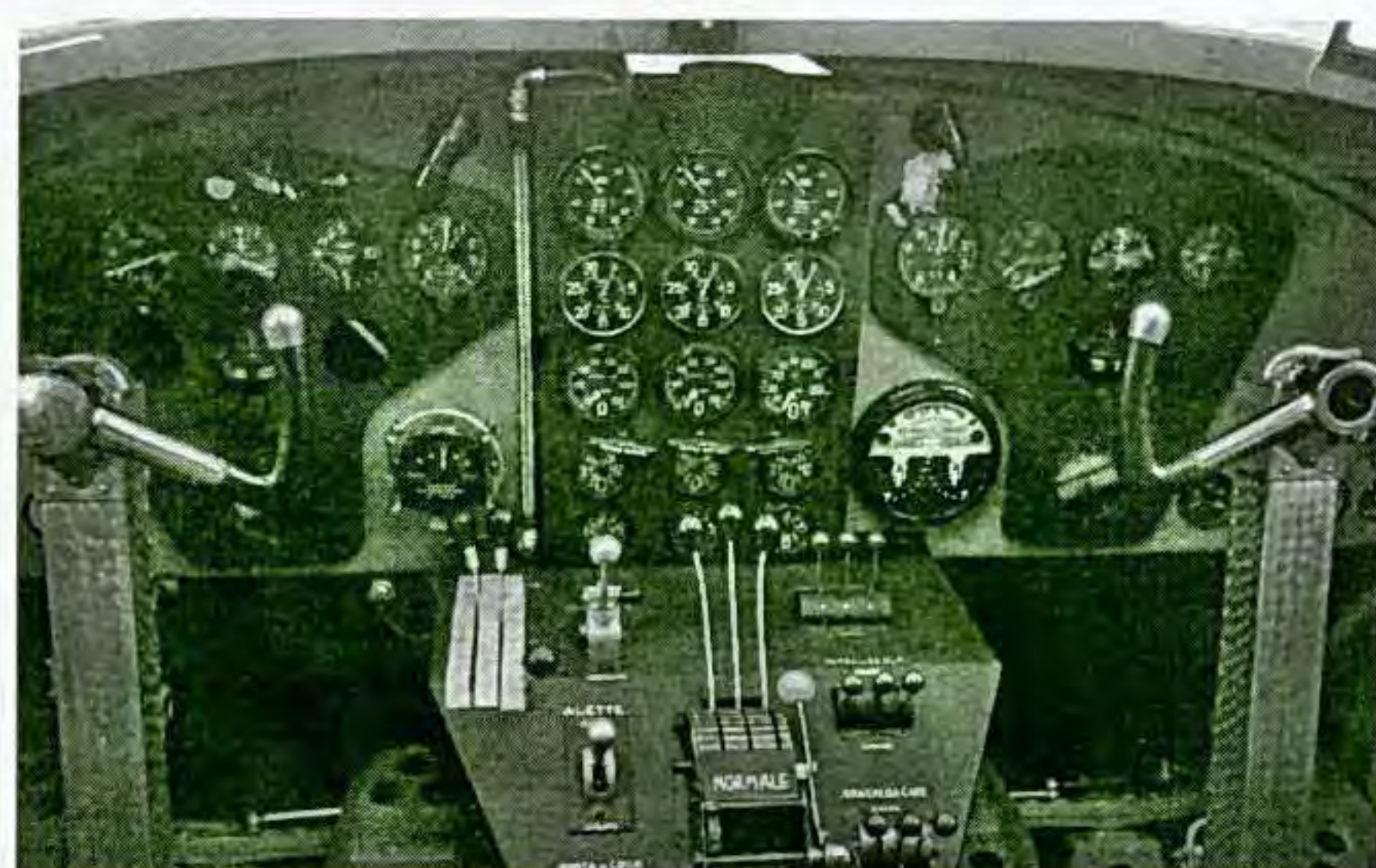
efficienza della linea operativa, avrà a disposizione 15 macchine ed è con questo scarso numero di Marsupiali che, alla fine del 1940, il Gruppo totalizza già 5.187 ore di volo nelle quali trasporta 2.246.885 kg di materiali e 16.267 passeggeri. Per consentire al-

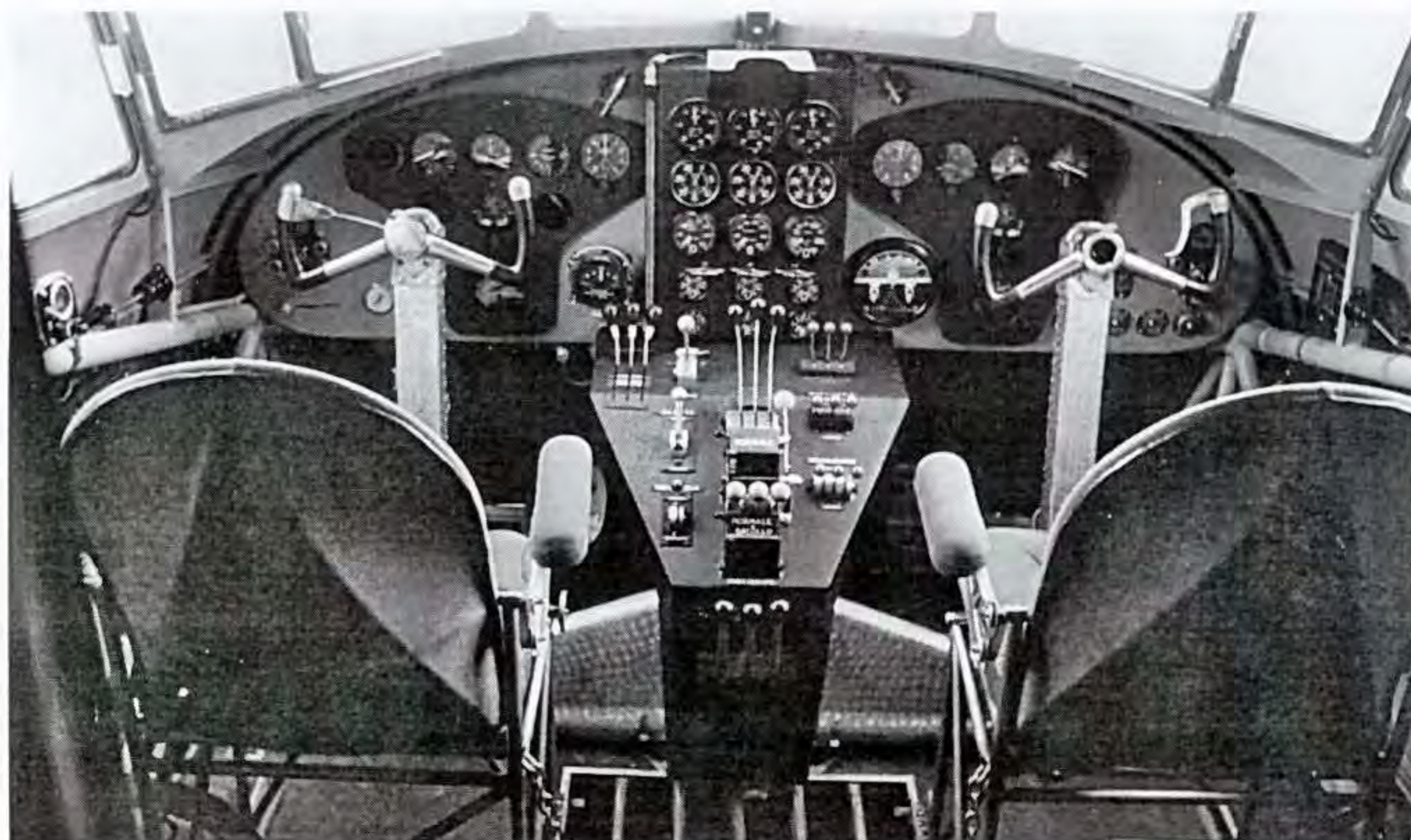


un'avaria, si incidenta e inizia ad andare a fuoco. L'incendio sarà spento con la sabbia ma il velivolo non sarà mai più in condizioni di decollare, finendo a fare da «magazzino di parti di ricambio» per i suoi fratelli che, ormai con regolarità, giungono e ripartono da e per l'Italia. In effetti, gli SM.82 sostituiscono completamente gli SM.75 e gli SM.83 nei voli di collegamento con l'A.O.I., in quanto i 330 voli che saranno effettuati tra la madrepatria e l'Impero, avranno quasi tutti come protagonisti i Marsupiali. Il 23 agosto avviene un fatto decisamente nuovo in quanto l'SM.82 608-7, pilotato dal serg. Pil. Bonsigno-

l'SM.82 di raggiungere il Corno d'Africa, all'inizio della terza decade di luglio, si attuano delle modifiche per aumentare l'autonomia dell'aereo. Tali modifiche consistono soprattutto nel montaggio di un serbatoio ausiliario di 1.300 litri. Il primo volo è effettuato il 27 luglio facendo scalo a Bengasi e atterrando all'aeropor-

to di Gura - Asmara. I piloti di questo primo volo sono Guido Fraracci e Armando Ulivi. La quarta missione di volo sulla rotta dell'Asmara, che inizia il 31 luglio 1940, è sicuramente sfortunata. A questa prende parte il velivolo MM.60277 che, nel corso del decollo per il viaggio di ritorno, in data 3 agosto, a causa di

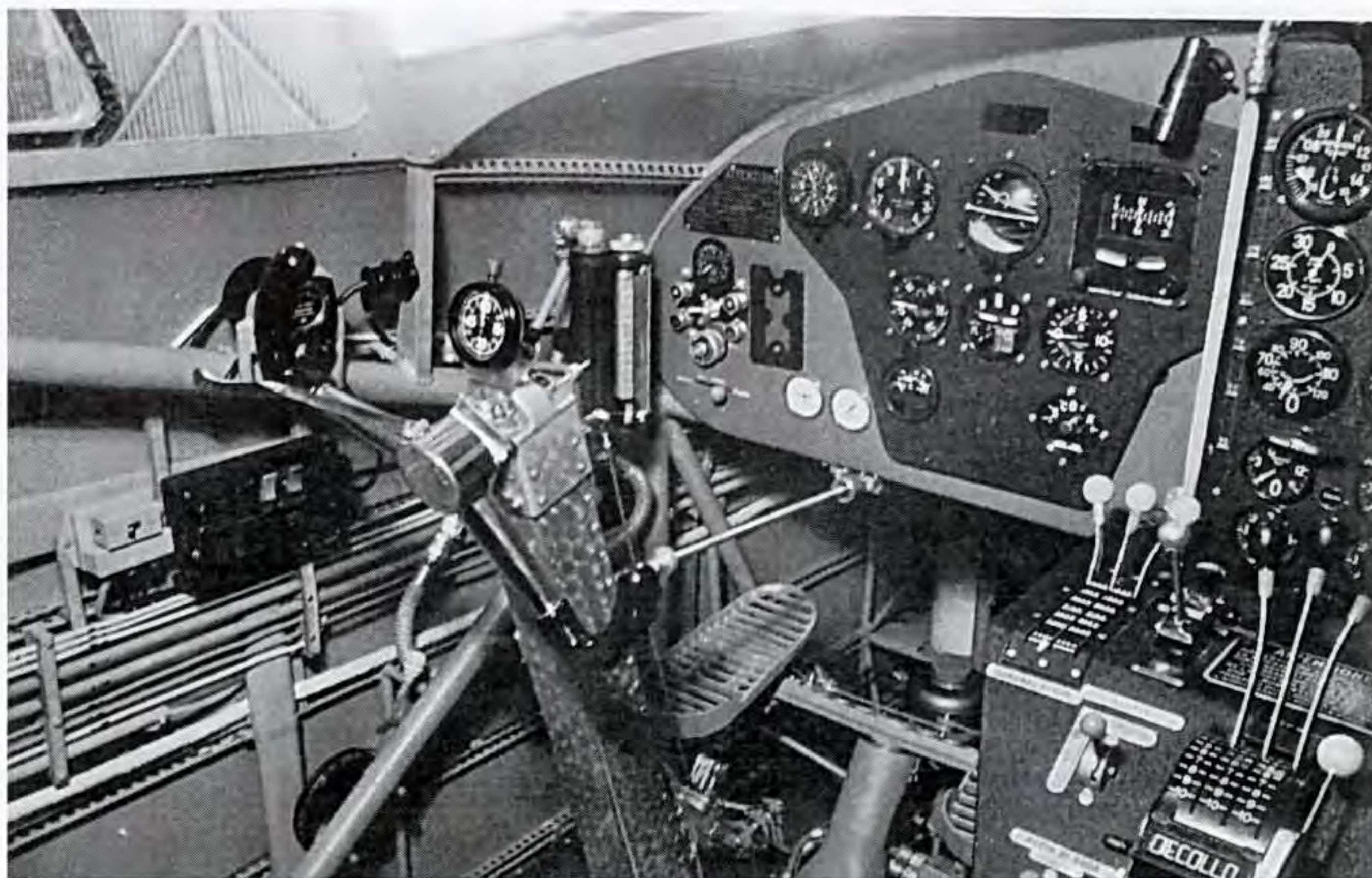




A sinistra: un'inquadratura più... grandangolare del posto di pilotaggio. Al centro: la «consolle» sinistra e le manette centrali. In basso: l'elemento di destra del cruscotto principale.

Gura un CR.42 B.A. (bombe alari, si tratta di un normale CR.42 dotato di travetti alari in modo da impiegarlo nell'assalto al suolo). Quest'ultimo velivolo effettua il rientro in data 24 marzo 1941. Il Cap. Egidio Pellizzari, ai primi di aprile 1941, effettua l'ultimo volo di

re, effettua il primo trasporto di un biplano CR.42 «Falco» smontato e del relativo motore di ricambio. Tale trasporto eccezionale è fattibile grazie alla possibilità di rimuovere il pavimento tra la cabina truppa e il bagagliaio, aumentando così il volume interno dell'apparecchio. È il primo di 51 Falchi che saranno inviati in A.O.I. all'interno delle capienti fusoliere dei Marsupiali. L'ultimo viaggio di andata è effettuato il 28 marzo 1941 dal ten. Ulivi che trasporta fino a



rientro di un SM.82 dall'A.O.I con la MM.60314, partendo da Addis Abeba e atterrando a Tamet in Libia.

I caccia trasferiti in Africa orientale e in generale i rifornimenti che vi sono inviati saranno come gocce in un mare, in quanto sempre troppo pochi per contrastare gli inglesi che si rafforzano giorno dopo giorno. Serviranno però almeno a poter continuare la lotta che sarebbe impossibile senza almeno qualche reintegro dall'Italia.



Il 1° marzo 1941 nasce sull'aeroporto di Roma-Urbe il 146° Gruppo Autonomo Trasporti che, articolato su due Squadriglie (603ª e 609ª) ha un parco volo composto da 17 SM.82, 1 SM.79 e 1 CA.164. Il Gruppo entra in azione ai primi di marzo effettuando la spola tra l'Italia e l'A.S.I., ove il personale del 146° Gruppo, unitamente a quello dei Gruppi 149° e 145°, effettua anche l'avio-rifornimento del migliaio di soldati di presidio al fortino assediato di Giarabub. Gli SM.82 del 146° non attraversano il mediterraneo solo in direzione della Libia, in quanto eseguono voli di rifornimento verso gli aeroporti albanesi e il trasporto di siluri fino alle isole dell'Egeo, ove sono dislocati reparti di aerosiluranti. I Gruppi 146° e 149° saranno fortemente impegnati nell'aprile del 1941 nella con-

troffensiva dell'Asse tesa alla riconquista della Cirenaica. Nel corso di tali operazioni i trimotori SM.82, impegnati nel rifornimento di viveri, munizioni e carburante alla Divisione Corazzata Ariete, si riveleranno particolarmente efficaci ad operare in territorio desertico decollando ed atterrando su piste sabbiose non preparate.

Nel maggio 1941 alcuni SM.82 vengono inviati in Iraq per rifornire di armi e munizioni i protagonisti indigeni della rivolta anti-inglese. I patrioti iracheni che organizzano il colpo di stato filo tedesco hanno in precedenza chiesto all'Italia di ricevere ben cinquanta carri leggeri e dieci squadriglie da caccia. Si tratta di una richiesta che assolutamente non può essere soddisfatta. A fronte di tale domanda, il 14 maggio 1941 tre SM.82 effettuano il viaggio da

Roma fino in Iraq facendo scalo a Lecce, Rodi-Gadurrà e ad Aleppo, nella Siria francese di Vichy, atterrando alla fine sull'aeroporto di Mossul. Altri viaggi dall'Italia, fino in Mesopotamia saranno compiuti da solitari Marsupiali il 20, il 22, il 24 e il 27, mentre il 23 partirà una coppia di S.I.A.I. 82. In complesso i vari viaggi serviranno a trasportare qualche centinaio di fucili mitragliatori ed alcuni cannoni da 20 mm. In totale saranno effettuati 18 collegamenti con l'Iraq nel corso dei quali sono trasportati 18.000 kg di materiali e 25 passeggeri. In seguito gli aiuti agli insorti iracheni comprenderanno anche il tardivo invio della 155ª Squadriglia da caccia su CR.42, denominata Squadriglia Speciale Iraq, di un SM.79 e due SM.81. Nel successivo giugno, il 149° Gruppo effettua 4 collegamenti

Sopra: la postazione ventrale «a mandibola» in posizione estratta. Il servente dell'arma stava seduto rivolto all'indietro, con le gambe nei due «gambali» o «pantaloni» carenati.

con Aleppo evacuando 77 persone di cui 40 militari.

Fino a questo punto non abbiamo nemmeno citato il fronte russo. Per quanto riguarda il fronte orientale, questo non vede una presenza degli SM.82 pari a quella del fronte africano. Infatti, i problemi di assistenza logistica al C.S.I.R. vengono risolti con l'impiego di SM.81 e SM.73. Sul fronte orientale l'attività dei «marsupiali» avrà caratteristiche di sporadicità e di eccezionalità. Tra le rare missioni eseguite va citato il volo effettuato da un SM.82 del 149° Gruppo, il 25 agosto 1941, sul percorso Roma - Mostar - Belgrado - Bucarest - Tudora.



Nel luglio 1941, il 37° Gruppo da bombardamento, di base ad Aviano e inizialmente dotato di bimotori Fiat BR.20 Cicogna, si vede oggetto di quello che i piloti sicuramente interpretano come un «declassamento». Infatti, il reparto, che si articola sulle Squadriglie 47^a e 48^a, viene dotato di trimotori SM.82 e destinato al



trasporto. Il primo dei velivoli di nuova assegnazione arriva il 22 luglio 1941. Con la nuova macchina tutto il personale di terra e quello di volo necessita di essere riqualificato. I piloti entro il 10 agosto ottengono tutti il passaggio sul nuovo trimotore. Purtroppo i voli del 37° subiranno un'interruzione a causa di alcuni incidenti dovuti ad incendi ai motori

durante il decollo e causati dal fallato montaggio dei filtri antisabbia nelle prese d'aria. Agli inizi della seconda decade dell'agosto 1941 due SM.82 del 37° Gruppo si trasferiscono presso l'aeroporto dell'Urbe per essere adattati al lancio di paracadutisti acquisendo il cosiddetto «allestimento P» del quale diremo meglio in seguito. Agli inizi di settembre 1941

la forza del 37°, ormai pronto per passare dalla fase addestrativa a quell'operativa, è di 8 velivoli SM.82, dei quali solo 5 nella versione da trasporto. Verso la fine dello stesso mese di settembre il reparto si trasferisce sull'aeroporto di Viterbo, insieme al Comando del 18° Stormo, di cui il Gruppo fa parte. A proposito di tale trasferimento e per dare un'idea al lettore di cosa sia traslocare l'intero apparato logistico e operativo necessario a far vivere e combattere un reparto su SM.82 giova ripetere quanto scrive a proposito «Orizzonte Cielo- ed. Bizzarri»: «Il Reparto comandato dal magg. Pietro Lauri Filzi è ormai pronto all'impiego operativo tanto che il 30 settembre un treno militare porta da Aviano

In alto: una delle più note immagini del Marsupiale, durante un'operazione di aviolancio. Qui sopra: un convoglio di SM.82, in formazione ravvicinata. A sinistra: il collettore di scarico, del tipo corto, di un motore Alfa Romeo AR.128 RC.18, un radiale a nove cilindri. Nella pagina a fianco: un'unità della Marina ha tratto in salvo un equipaggio che ha compiuto un ammaraggio di fortuna.

a Viterbo l'intero apparato logistico necessario agli SM.82 del 37° Gruppo. Si tratta di 400 mc. di materiali su 13 vagoni ferroviari mentre il personale al seguito è di 14 ufficiali, 23 sottufficiali, e 270 avieri». Si capisce con facilità che si tratta di un'operazione di non facile esecuzione e che prevede un enorme sforzo. Da Viterbo i soli velivoli riceveranno ordine di portarsi sull'aeroporto



di Trapani da dove, poi, effettueranno rotta per Tripoli - Castel Benito con partenza dall'aeroporto di Castelvetro. Nei viaggi di andata gli SM.82 sono destinati al trasporto truppe, mentre in quelli di ritorno allo sgombero dei feriti gravi, di profughi o prigionieri. I voli vengono effettuati dal 37° Gruppo con cadenza giornaliera. Si tratta dell'impiego del 50% dell'intera linea di volo che ammonta a 10 trimotori SM.82. I velivoli del 37° Gruppo non saranno i soli ad essere attivi nel rifornimento del fronte africano. Infatti, altri SM.82 partecipano agli aeroconvogli per l'A.S.I. Tra questi vi sono i velivoli dei gruppi 146°, 147° e 149° che volano sulle linee Roma/Urbe-Lecce-Bengasi, Ciampino-Castel-

vetrano-Tripoli, nonché sulla rotta Guidonia-Pantelleria. Inoltre, nei trasporti tra Lecce e Bengasi e in quelli tra Castelvetro e Tripoli trovano impiego anche i pochi SM.82 del 148° Gruppo. In particolare è da evidenziare che il 148° Gruppo, armato anche su SM.73, sarà attivo con questi ultimi aerei soprattutto sul fronte russo. La cosa tragica degli aerotrasporti con l'A.S.I. è che gli aerei, durante il viaggio di andata debbono trasportare anche la benzina per il ritorno, pena il restare bloccati in nord Africa. Si tratta, peraltro, di una storia vecchia. Già nel primo viaggio di prova che prevede il trasporto di 380 fanti del 61° Reggimento da Catania a Tripoli e che avviene nei primissimi giorni di giu-

gno del 1940, il maggiore Aldo Quarantotti, comandante dell'intero aerotrasporto, avrà serie difficoltà a farsi rifornire per il rientro. La spiacevole situazione provocherà il seguente imbarazzante telegramma da parte del comando della 5ª Squadra Aerea a Roma: «Apparecchi SM.82 contrariamente agli ordini eccellenza Pricolo giunti senza benzina per rientro hanno asportato 7.000 kg di benzina da nota deficiente scorta.

Avvisato maggiore Quarantotti che apparecchi giungenti domani non effettueranno rifornimento».

All'inizio della terza decade di novembre 1941 il 37° Gruppo, con 7 SM.82 efficienti in carico, si porta sull'aeroporto di Lecce per eseguire voli di riforni-

mento con la Cirenaica, sulla rotta Lecce-Castelvetro-Tripoli. Nel periodo di permanenza a Lecce i voli saranno finalizzati prevalentemente al trasporto di carburante alle truppe italiane che fronteggiano la seconda offensiva britannica. Al ritorno, invece, il carico è costituito prevalentemente da feriti e coloni che vengono sgomberati dall'area della battaglia. Nelle operazioni di sgombero gli uomini dei S.A.S., a bordo degli SM.82 si dimostrano di un coraggio eccezionale. Basta pensare che il 21 dicembre 1941 tre trimotori SIAI atterrano a Bengasi mentre la città sta per essere occupata, stando sulla pista fino all'ultimo momento per portare in salvo quanti più italiani è possibile. I tre aerei, benché sotto il



A sinistra: la Luftwaffe cominciò ad utilizzare il suo primo SM.82 già il 24 aprile 1941, creando una Savoia Staffel; l'aereo della foto è ripreso nell'estate del 1943 nel cielo di Catania ed appartiene al III/KGb V1. Sotto: l'aviazione tedesca fece un uso crescente dei trimotori di costruzione italiana.

fuoco nemico riuscivano a decollare indenni. A fine dicembre 1941 il 37° Gruppo ha finalmente l'ordine di rientrare alla sede di Viterbo per revisionare le macchine e gli stessi uomini che hanno bisogno di un periodo di riposo.

Agli inizi del 1942 vi è la riorganizzazione dei servizi Aerei Speciali. Il riassetto, che prevede la creazione degli Stormi da trasporto, ha visto i suoi prodromi già nel precedente dicembre con la costituzione sull'aeroporto dell'Urbe del Gruppo Complementare S.A.S., che, di fatto, è una specie di Scuola per i piloti destinati ai S.A.S. in quanto ha il compito di istruire i piloti destinati a tale specialità. Nell'ambito della ristrutturazione dei Servizi Speciali, sempre agli inizi di gennaio 1942 si ventila il progetto che tutti gli SM.82 vengano concentrati in Italia. Tra questi vi dovrebbero essere anche quelli del 145° Gruppo Trasporti operante in Libia. Il 145° Gruppo, che si articola sulle Squadriglie 604^a e 610^a ed inizialmente dotato di SM. 74 ed SM. 75, ha ricevuto i Marsupiali piuttosto tardi. La finalità sarebbe quella di creare una flotta unica di tale tipo di velivoli lasciando in Libia e in Russia macchine da trasporto dalle caratteristiche più modeste. Questo

piano, tentato di porre in attuazione all'inizio di febbraio, non verrà mai realizzato completamente, anche perché tra le motivazioni di coloro che lo hanno parlorito vi è la presunta incapacità delle SRAM Libia di fornire la necessaria assistenza a velivoli della complessità degli SM.82, mentre in realtà sarà l'officina dell'Ala Littoria, attiva a Tripoli, a fornire tutta l'assistenza ai velivoli. La creazione degli Stormi da Trasporto consente di meglio organizzare l'assistenza tecnica ai velivoli, con minore dispendio di energie e di personale. Tra gli aspetti della ristrutturazione dei SAS vi è anche l'omogeneizzazione del parco macchine. Infatti, nel corso dello stesso anno 1942 si opera affinché tutti gli stormi da trasporto siano equipaggiati con materiale di tipo unico, in modo tale che non esista, nell'ambito dello stesso stormo, varietà di macchine. Pertanto, reparti quali il 18° Stormo, e reparti da trasporto di nuova formazione quali 44°, il 45° e il 48°, questi ultimi formati nel primo trimestre 1942, vengono tutti equipaggiati esclusivamente con SM.82.

Il 3 febbraio 1942 entrano in azione gli SM.82 del 44° Stormo. Due di questi vengono destinati all'aerorifornimento dei



presidi isolati in Croazia mentre, nel marzo seguente, i velivoli del 44° incominciano a volare sulla rotta Castelvetro - Tripoli, mentre quelli del 45° sulla rotta Lecce-Bengasi. Sulle rotte con l'A.S.I. il 44° e il 45° continueranno a volare fino all'inizio dell'aprile 1942, trasportando uomini e materiali ed impiegando circa una dozzina di velivoli ciascuno al giorno. I voli di trasporto saranno interrotti a metà aprile, come si dirà meglio in seguito, a causa del progetto relativo all'invasione di Malta.

Dopo l'interruzione dei voli con la Libia, avvenuta in aprile, gli aeroconvogli con l'Africa settentrionale riprendono a fine maggio 1942. Pertanto, i velivoli del 44° e del 48° Stormo riprendono ad effettuare voli di collegamento partendo da Castelvetro o da Lecce. Dal 17 luglio i Marsupiali incominciano ad impiegare quale scalo, nei voli con le coste africane, anche quello di Atene-Tatoi. Da tale aeroporto sono

garantiti i collegamenti con Tobruk e Marsa Matruh. I voli di rientro dal nord Africa del maggio - luglio 1942 sono caratterizzati dal grosso numero di prigionieri britannici trasportati in Italia.

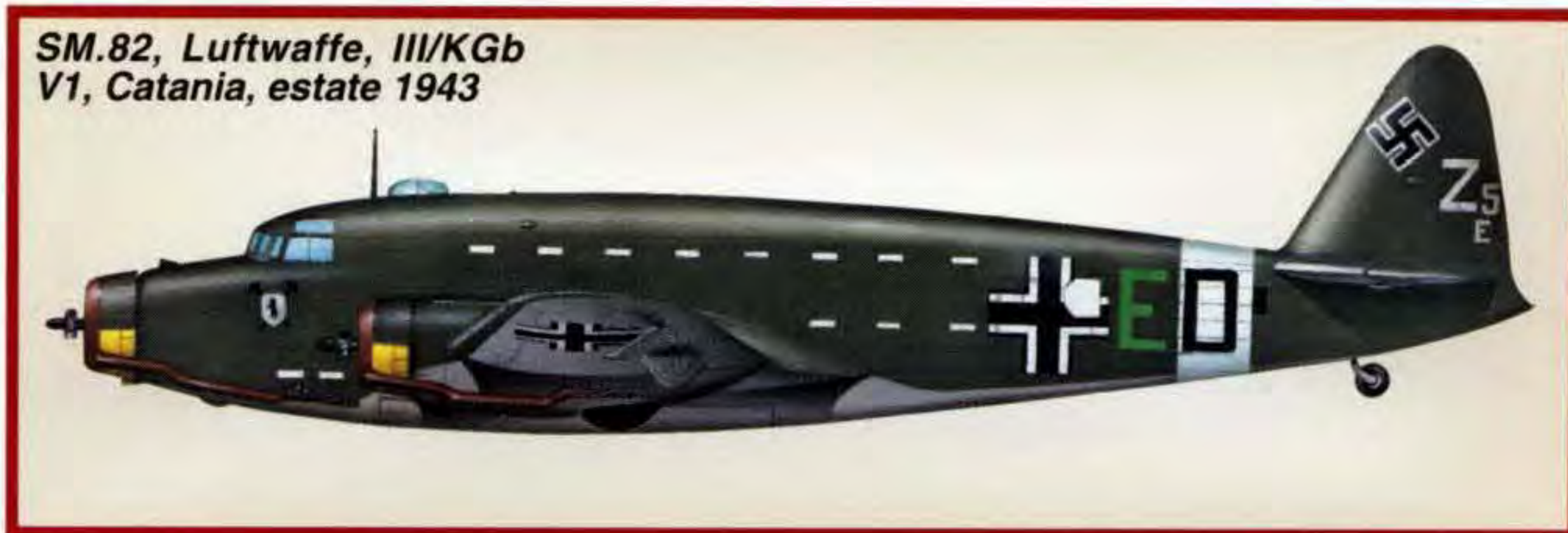
Nel mese di ottobre gli aeroconvogli verso il fronte africano riprendono alla grande. Si pensi che il solo 1° ottobre i velivoli SM.82 impegnati sono i seguenti: 10 del 44° - 48° Stormo sulla Castelvetro-Tripoli, 10 sulla linea Lecce-Derna e 11 del 44° Stormo sulla Tatoi-Tobruk. A questi vanno chiaramente aggiunti i velivoli di altro tipo impiegati nei rifornimenti del fronte africano.

L'attività dei S.A.S. nei mesi di ottobre/novembre 1942 è frenetica. I reparti impegnati ad El Alamein hanno bisogno di quantità enormi di materiali e soprattutto di carburante che viene loro inviato principalmente via aerea per mezzo dei Marsupiali. L'Operazione «Torch» (torcia), che è lo sbarco americano in nord Afri-

ca, contribuirà a complicare le cose alle forze dell'Asse.

L'8 novembre 1942 una poderosa flotta americana si presenta di fronte alle coste Algerine e del Marocco facendo sbarcare un'intera armata Inglese, comandata dal Generale Anderson, e tre Corpi d'armata Americani al comando dei Generali Patton, Fredendal e Ryder. L'Asse reagisce all'operazione Alleata in Nord Africa con la creazione di una testa di ponte in Tunisia e con l'occupazione della Corsica e dei territori non ancora occupati della Francia meridionale. Pertanto, con l'invasione della Tunisia iniziano i voli di collegamento tra la Sicilia e Tunisi per rifornire le truppe dell'Asse che tentano di resistere all'avanzata degli americani, in quanto l'operazione «Torch» è sostanzialmente un fatto americano. Gli SM.82

**SM.82, Luftwaffe, III/KGb
V1, Catania, estate 1943**



che decollano da Castelvetrano, oltre che in direzione di Tripoli, da questo momento in poi volano anche in direzione di Tunisi. Il 14 novembre 1942 Rommel inizia la ritirata in Cirenaica sotto l'incalzante pressione britannica. Gli inglesi il 20 novembre riconquistano Bengasi e il 23 gennaio 1943 prendono Tripoli. Con la caduta della Libia, l'Asse giocherà le sue ultime carte in territorio tunisino. Nello sforzo di rifornire la testa di ponte in Tunisia i S.A.S. sostengono uno sforzo enorme. Si pensi che nel marzo 1943

vengono effettuati tra i 100 ed i 120 voli al giorno, utilizzando i vari velivoli in dotazione ai Servizi Speciali che sono gli SM.82, i FIAT G.12 ecc. I viaggi degli aeroconvogli dagli aeroporti italiani a quelli nord africani saranno sempre, per i lenti trimotori SIAI, particolarmente pericolosi. Il rischio nasce dal fatto che gli inglesi, grazie al sistema di decrittazione dei codici cifrati dell'Asse «Ultra», avranno sempre a disposizione notizie di prima mano sui convogli aerei, come pure sui convogli navali, dell'Asse. Agli aereo-

trasporti italiani, spesso scortati da pochi caccia, non resta altro da fare, durante la traversata del canale di Sicilia, che volare bassi sul pelo dell'acqua, ala contro ala, in modo tale da offrire alla caccia avversaria le sole superfici dorsali che, dotate di torretta con mitragliatrice possono opporre il fuoco concentrato di tutte le armi dell'intero aeroconvoglio. Malgrado le enormi perdite, i convogli aerei

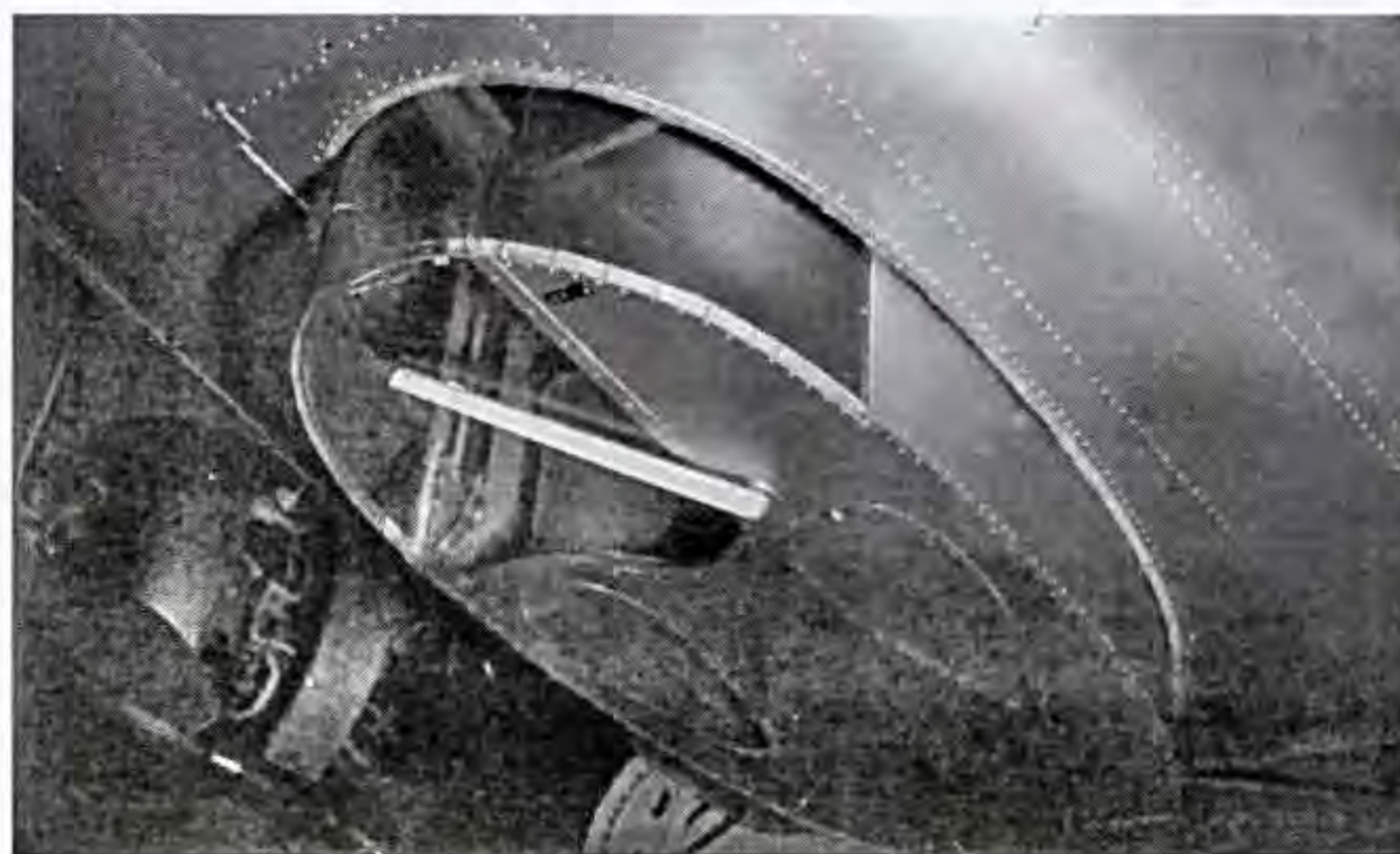
Sotto: un Marsupiale pronto per una nuova missione; è ben visibile lo scarico prolungato per il volo notturno.





A sinistra e sotto: postazione difensiva ventrale retrattile e per il dispositivo di puntamento Jozza U.3. Sotto: la postazione del puntatore in posizione retratta. Nella pagina a fianco: una formazione mista di SM.82 ed SM.75 bis.

resteranno per tutto il conflitto in Libia uno dei mezzi più sicuri per trasferire in nord Africa armi, materiali, e soprattutto carburante. Nell'ultimo periodo del conflitto sul fronte africano, quando questo si sposta in Tunisia, grazie alla maggiore presenza della caccia nemica, la pericolosità dei voli dei trasporti aumenterà in maniera considerevole. La schiacciante superiorità alleata decimerà i velivoli italiani che attraverseranno il Canale di Sicilia. Il 12 novembre 1942 una pattuglia di 6 Bristol Beaufighter attacca ed abbatte 5 SM.82 che volano da Tripoli a Castelvetrano. Il 22 successivo un convoglio di 10 SIAI attaccati da 3 bimotori giunge a Castel Benito con numerosissimi feriti e morti a bordo. Dopo due giorni 7 SM.82, partiti da Castelvetrano verso Tripoli, sono attaccati da 3 caccia pesanti che li costringono tutti ad atterraggi di fortuna. I sette trimotori risulteranno poi riportare danni irreparabili. Il bilan-



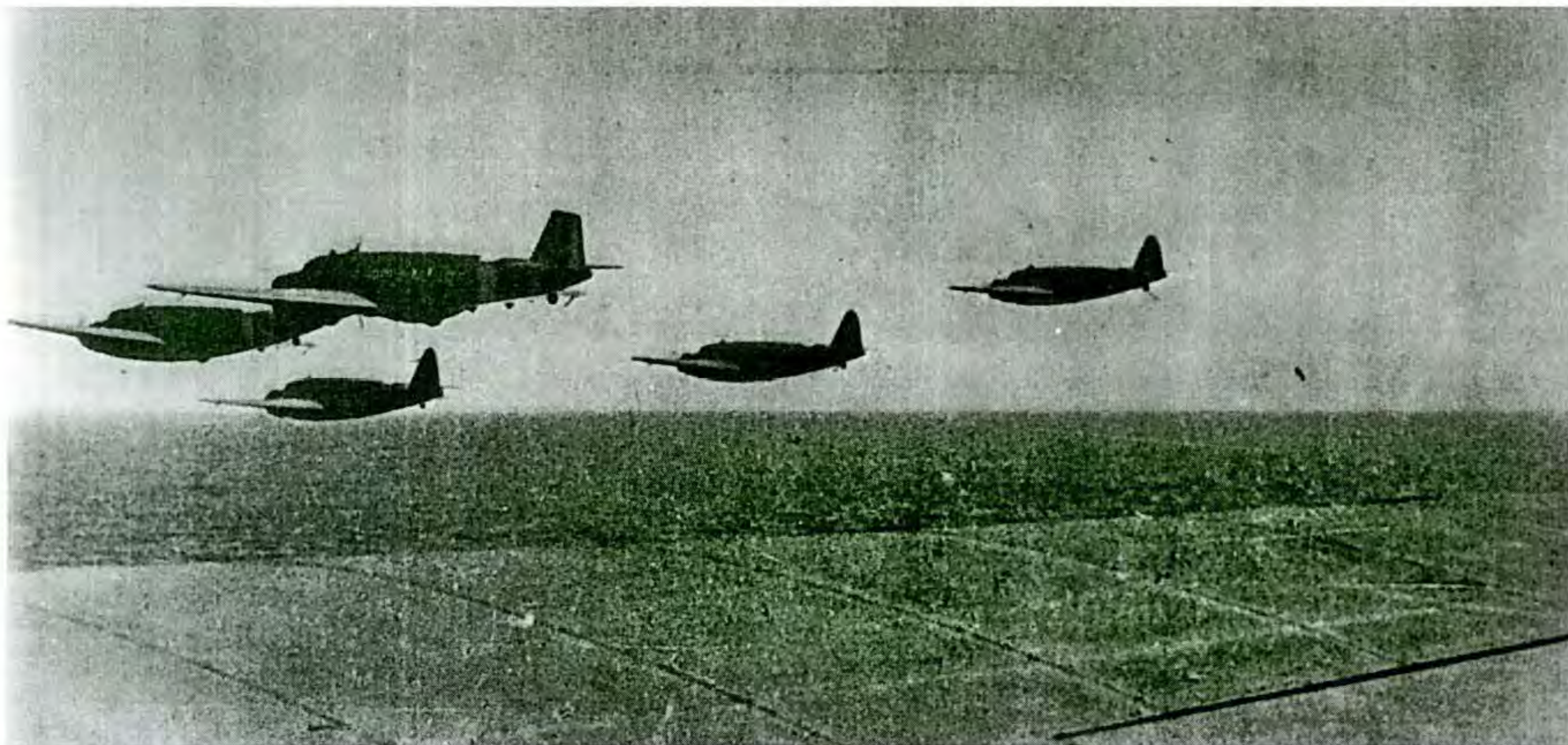
cio delle perdite aumenterà notevolmente, come già detto, agli inizi del 1943. Infatti, il 10 aprile 1943 ben sette aerei che appartengono ad un convoglio transigente sul Canale di Sicilia sono abbattuti dalle pallottole della caccia nemica. Altri 4 vanno persi il 16 aprile, mentre volano tra capo Mustafà e Capo Bon. La giornata più nera per i S.A.S. è sicuramente il 19 aprile 1943. In questa data, in seguito ad un attacco durante un volo sul canale di Sicilia, vengono abbattuti o costretti a rovinosi atterraggi 12 SM.82, 1 SM.75 e 3 Fiat G.12. Si calcola che nei primi mesi del '43 vanno persi circa 100 SM.82. Alle perdite

in volo vanno chiaramente aggiunti i velivoli danneggiati mentre sono sulle piste di volo. Il 17 novembre sono distrutti al suolo, da un bombardamento su Benina, ben 5 SM.82 del 44° Stormo. Il 22 gennaio un bombardamento rade al suolo l'aeroporto di El Alouina-Tunisi arrecando danni enormi. Tra questi vi sono tre trimotori SM.82 distrutti. Il seguente bombardamento su Tunisi del 24 marzo distrugge altri 3 SM.82. Di sicuro rilievo è l'attacco del 13 aprile eseguito sull'aeroporto di Castelvetrano che distrugge 11 Marsupiali danneggiandone gravemente altri tre.

All'inizio del maggio 1943 cade la Tunisia e

con essa finiscono le voluttà «imperiali» italiane andate ad affogare in un mare di sabbia. Il comandante delle truppe tedesche, Generale Jurgen Von Armin, si arrende il 12 maggio e il giorno seguente è il Gen. Giovanni Messe ad arrendersi. Nel giugno successivo le attività degli Alleati nel Mediterraneo si rivolgono ormai sull'Italia, considerata il «ventre molle dell'Asse». Alla conquista delle isole siciliane più vicine alle coste africane, ovvero Pantelleria e Lampedusa, seguirà lo sbarco in Sicilia. L'attacco alla penisola inizia con massicci bombardamenti e in quello del 19 luglio su Roma sull'aeroporto dell'Urbe vengono distrutti 7 SM.82, mentre 8 sono danneggiati. Invece, sull'aeroporto di Ciampino sono distrutti 4 trimotori SM.82, mentre quelli danneggiati sono 14.

Come detto precedentemente, gli enormi trasporti in questione sono capaci di caricare all'interno della fusoliera un CR.42 smontato nonché un motore di ricambio. Ebbene è necessario riferire che il biplano non sarà l'unico velivolo a trovare posto nella capace pancia del trimotore. Infatti, nell'agosto del 1943 un Marsupiale trasporta caccia Macchi 205 da Milano-Malpensa a Guidonia. Inoltre, a Decimomannu vengono prelevate le sole fusolie-



re di ormai vetusti Fiat G.50.

I Marsupiali tedeschi

Come detto all'inizio, stiamo trattando di un velivolo eccezionale che riesce, tra l'altro, a riscuotere il vivo apprezzamento dell'alleato germanico. I primi due Marsupiali vengono consegnati alla Luftwaffe il 24/25 aprile 1941. La consegna avviene da parte di un reparto da trasporto della Regia Aeronautica, pertanto è presumibile che si tratti di macchine che abbiano alle spalle già una storia. Seguono altri tre esemplari in ottobre, con gli accordi per la fornitura di altre 10 macchine che vengono effettivamente cedute entro l'aprile del 1942. Il prezzo concordato di 29 milioni, a fronte dello stock di 10 trimotori, che prevede anche il reintegro da parte tedesca delle materie prime impiegate, verrà corrisposto «in natura» con la cessione da parte tedesca di 40 motori DB-601, come pure 6 Alfa Romeo 128 di ricambio verranno cedu-



ti a fronte di un uguale numero di DB-601. I propulsori Daimler Benz sono indispensabili per i caccia della serie «2». La situazione di «baratto» nelle cessioni di apparecchi e motori si verifica anche per quanto riguarda le manutenzioni. Mentre la Regia Aeronautica si assume l'onere di provvedere al mantenimento dell'efficienza dei trimotori SIAI ceduti ai tedeschi ed operanti in Puglia, sull'aeroporto di Lecce, la Luftwaffe curerà la manutenzione dei Me.110 e dei Dornier Do.217J acquistati dagli italiani. All'inizio dell'ottobre 1941, l'arma aerea tedesca invia in Italia due equipaggi e cinque specialisti da addestrare al pilotaggio ed alla manutenzione

del trimotore. L'addestramento dei tedeschi è a cura del Nucleo Comunicazioni dell'Ala Littoria.

L'atteggiamento dei tedeschi è a dir poco entusiastico. Si pensi che si avviano trattative per la cessione di 300 Marsupiali e delle relative parti di ricambio. Effettivamente ne sono richiesti solo 100 esemplari che il ministero accetta di vendere. Gli SM.82 destinati ai tedeschi presentano le modifiche ordinariamente apportate ai velivoli italiani ceduti ai germanici e cioè l'inversione delle manette del gas e tutte le diciture dei comandi in tedesco. In seguito si penserà di montare a bordo armamento e sistemi radio di marca germanica. L'ordine dei

100 Marsupiali è soddisfatto solo in parte, a causa delle pressanti e inderogabili esigenze del trasporto della R.A.. Nel primo trimestre 1943 sono fornite 14 macchine relative a detto ordine, mentre altri 6 esemplari sono consegnati alla Luftwaffe nel luglio/agosto 1943. In tutto vengono passati alla Luftwaffe, dall'aprile 1941 all'agosto 1943, solo 35 SM.82, dei quali 20 rientrano nell'ultima richiesta di cento unità. Come per i fratelli della Regia Aeronautica i Marsupiali della Luftwaffe, inquadrati nella «Savoia Staffel», trovano largo impiego nei collegamenti tra Lecce e la Libia. Per completezza è opportuno ricordare che



anche i rumeni tenteranno di farsi cedere una modesta aliquota di trimotori SIAI SM.82. L'aviazione rumena, al momento della richiesta della fornitura di Marsupiali, è tra i maggiori clienti dell'industria aeronautica italiana. Di contro fornisce all'Italia grano e soprattutto petrolio. La Romania intenderebbe acquistare 10/20 Marsupiali, offrendo in cambio una partita di legno speciale per le costruzioni aeronautiche. La domanda, che in seguito scende a 12 esemplari, ad un certo momento sembrerà sul punto di essere, almeno in parte, soddisfatta. Infatti, l'11 febbraio 1942 il Ministero darà il nulla osta all'esportazione di 2/3 apparecchi. In realtà la consegna ai rumeni non avverrà mai perché gli aerei si riveleranno indispensabili per i rifornimenti del fronte africano.

L'allestimento «P»

Il velivolo in trattazione conosce una sottover-

sione destinata al trasporto e al lancio di reparti di paracadutisti. Si tratta del cosiddetto «allestimento P» che altro non è che un normale SM.82 da trasporto sul quale vengono montati gli allestimenti necessari al lancio di truppe paracadutiste. Le dotazioni in questione sono la fune di via, i segnali luminosi per il direttore del lancio ecc... La preparazione della sottoversione «P» viene curata dalla ditta CNA che ha sede a Roma sull'aeroporto dell'Urbe. Il lettore vorrà accettare la definizione di «sottoversione» in quanto, in effetti, si tratta di una sottoversione della più nota versione da trasporto. Tali SM.82 entrano in azione nell'unica operazione, effettuata prima dell'armistizio con le metodiche operative tipiche dei reparti di paracadutisti. Si fa riferimento al lancio di 60 paracadutisti, trasportati da 3 Marsupiali, sull'Isola di Cefalonia nel primo pomeriggio del 30 aprile

1941.

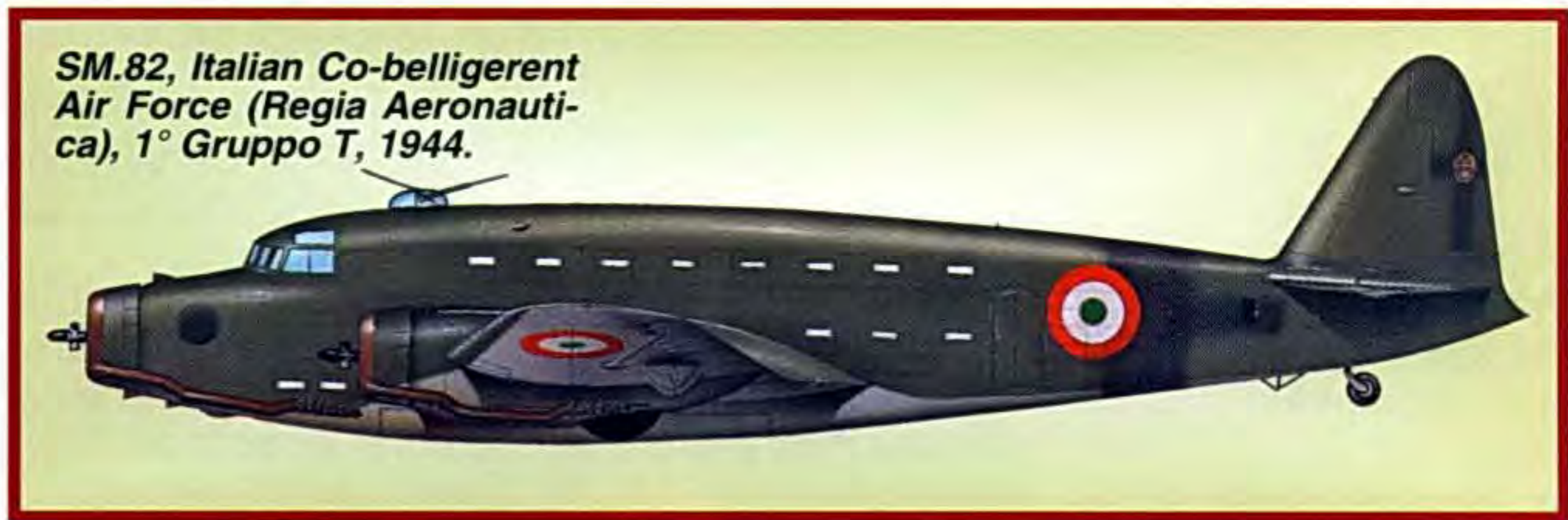
Per i trimotori SIAI, di cui si tratta, è previsto un largo impiego nelle missioni di aviotrasporto, nel corso dell'operazione C3, così come è conosciuta in codice la progettata invasione di Malta. Oltre allo sbarco dal mare, è previsto l'impiego della Divisione aviotrasportata «La Spezia» e della 185^a Divisione di paracadutisti «Folgore». Alla metà di aprile 1942, per effettuare la mastodontica operazione di aviolancio, su un totale di 90 trimotori SM.82, ben 52 sono quelli «attrezzati P». In data 23 aprile 1942 si decide di riunire tutti i trimotori «attrezzati P» in due stormi, in modo tale da creare il contingente che transporterà i parà su Malta. Pertanto tutti i Marsupiali «P» confluiscono nel 44° e nel 45° Stormo. A tal proposito, bisogna rammentare che, mentre il 45° avrà due Gruppi di aerei entrambi su SM.82 «attrezzati P», il 44° Stormo avrà un Gruppo

Una formazione serrata di SM.82 in missione tra il secondo semestre del 1942 ed il primo del 1943.

su SM.82 «attrezzati» ed un Gruppo su SM.82 normali. Il piano C2, per un certo periodo di tempo, ridurrà l'operatività dei Marsupiali nel rifornimento del nord Africa. Infatti, mentre i velivoli attrezzati «P» saranno impiegati presso la Scuola di Lancio di Viterbo, i Marsupiali da trasporto non «attrezzati P» saranno impiegati nelle prove di carico della fanteria aviotrasportata. Come è noto, dopo la presa di Tobruk, l'assalto a Malta sarà definitivamente annullato, in quanto Rommel si lancerà con i suoi carri armati attraverso l'Egitto. Il superamento del confine egiziano sarà fatto già vedendo, come in un miraggio, attuata la conquista di Alessandria e del canale di Suez. In ottobre, gli italo-tedeschi si troveranno insabbiati ad El Alamein di fronte ad un nemico fresco e riccamente rifornito in uomi-



ni e mezzi che ha ricevuto nel corso dell'intera estate attraverso la via di Suez. Gli SM.82, che avrebbero dovuto far scendere «la Folgore dal cielo» su Malta, saranno impiegati per trasportare i paracadutisti della Divisione Folgore fino in A.S.I. dove saranno impiegati come normale fanteria d'assalto. Qualcuno, in merito, dirà che in Italia si è soliti lavare il pavimento con l'acqua di Colonia. Nel 1943, finalmente, qualcuno dei circa 16.000 paracadutisti brevettati e normalmente usati come fanteria di linea, sarà impiegato con le metodiche di azione alle quali è stato addestrato. Alcune pattuglie del X Reggimento Arditi sono lanciate, impiegando per il trasporto SM.82, alle spalle del sistema difensivo nemico. Dal gennaio al giugno '43 sono eseguite 9 missioni in Algeria, mentre nel luglio/agosto '43 si svolgono 5 missioni in Sicilia. Il più importante lancio di



SM.82, Italian Co-belligerent Air Force (Regia Aeronautica), 1° Gruppo T, 1944.

sabotatori, per numero di pattuglie impiegate, è quello svolto da personale del X Reggimento Arditi in concorso con personale degli A.D.R.A. - Arditi Distruttori Regia Aeronautica. Nella notte tra il 12 e il 13 giugno 1943 saranno lanciate in nord Africa, da SM.82, numerose pattuglie di sabotatori con l'incarico di attaccare gli aeroporti alleati. Solo due di questi guastatori riusciranno a portare a termine la missione distruggendo vari bombardieri sull'aeroporto di Benina (Bengasi). La nota curiosa è che i sabotatori, una volta catturati, avranno la netta sensazione di «essere attesi». Oltre che nel lancio di

paracadutisti il Marsupiale ha un ruolo da protagonista anche nel trasporto di guastatori con spericolati atterraggi in mezzo al deserto, ciò a riprova dell'eccezionale robustezza ed affidabilità della macchina. Il 15 febbraio 1942 due trimotori appartenenti alla 604ª e alla 610ª Squadriglia del 145° Gruppo, partiti da Bengasi, atterrano a Bir Ben Gania, 120 km a sud-ovest di El Mechili. L'atterraggio è effettuato in pieno deserto e serve a consentire ad una pattuglia di genieri tedeschi di minare nella nottata le varie piste. I velivoli ripartono l'indomani dopo aver recuperato il personale trasportato. Il seguente 13

In alto: gli uomini a terra danno l'idea delle dimensioni del trimotore, uno tra i più grandi della sua categoria.

aprile 1942, altri due velivoli SM.82 appartenenti alle stesse squadriglie e scortati da 6 caccia bimotori Me.110 e 3 caccia Me.109, decollano da Derna alle ore 5.55 per eseguire un'azione su di una base aerea nemica avanzata che insiste in pieno deserto e fa da campo «fantasma». Il piccolo convoglio aereo serve al trasporto di 1 ufficiale, 20 tra carabinieri ed avieri, 4 guastatori tedeschi, 1 motocicletta, 4 mitragliere pesanti e 2 leggere. Alle ore 7.22 i due SM.82, insieme a tre Me.110, atterrano in



Sopra: dopo l'8 settembre 1943, gli SM.82 continuarono ad essere impiegati dai reparti della Regia Aeronautica rimasti al Sud e continuarono a farlo anche a guerra finita, benché il Trattato di Pace impedisse all'Italia il possesso di aeroplani da bombardamento. A sinistra: esemplare in livrea dell'Aeronautica Militare, appartenente alla Zona Aerea di Roma.

prossimità del campo nemico che è posto 120 km a nord-ovest di Giarrabub e 270 km a sud-ovest di Derna. Una volta raggiunto il campo di volo, su di questo vi si trovano solo tre velivoli nemici danneggiati e grosse quantità di carburante e di viveri a secco. Mentre una parte del personale si sistema a difesa degli aerei che debbono garantire la via del ritorno, la restante parte si occupa della sistematica distruzione del materiale nemico esistente. Dopo meno di tre ore di lavoro il drappello di guastatori riparte alle ore 10.02, facendo felice atterraggio a Derna alle ore 11.40.

Il bombardamento

La versione da bombardamento, chiamata SM.82 Armato, inizia ad essere impiegata a partire dal luglio 1940 e la sua bassa velocità ne consiglia l'impiego solo in missioni di bombardamento notturno. La prima azione è effet-

tuata il 17 luglio 1940, quando alle 19.40 circa tre bombardieri decollano da Guidonia alla volta di Gibilterra. All'arrivo i tre velivoli italiani trovano il porto completamente illuminato in quanto gli inglesi mai si aspetterebbero tale bombardamento che è eseguito alle ore 3.40 del 18 luglio da 3.500 m di quota con un esito felicissimo. Il 25 luglio la missione è ripetuta con Alghero come base di partenza e d'arrivo. Queste prime due missioni sono effettuate da velivoli in carico al Centro Sperimentale di Guidonia.

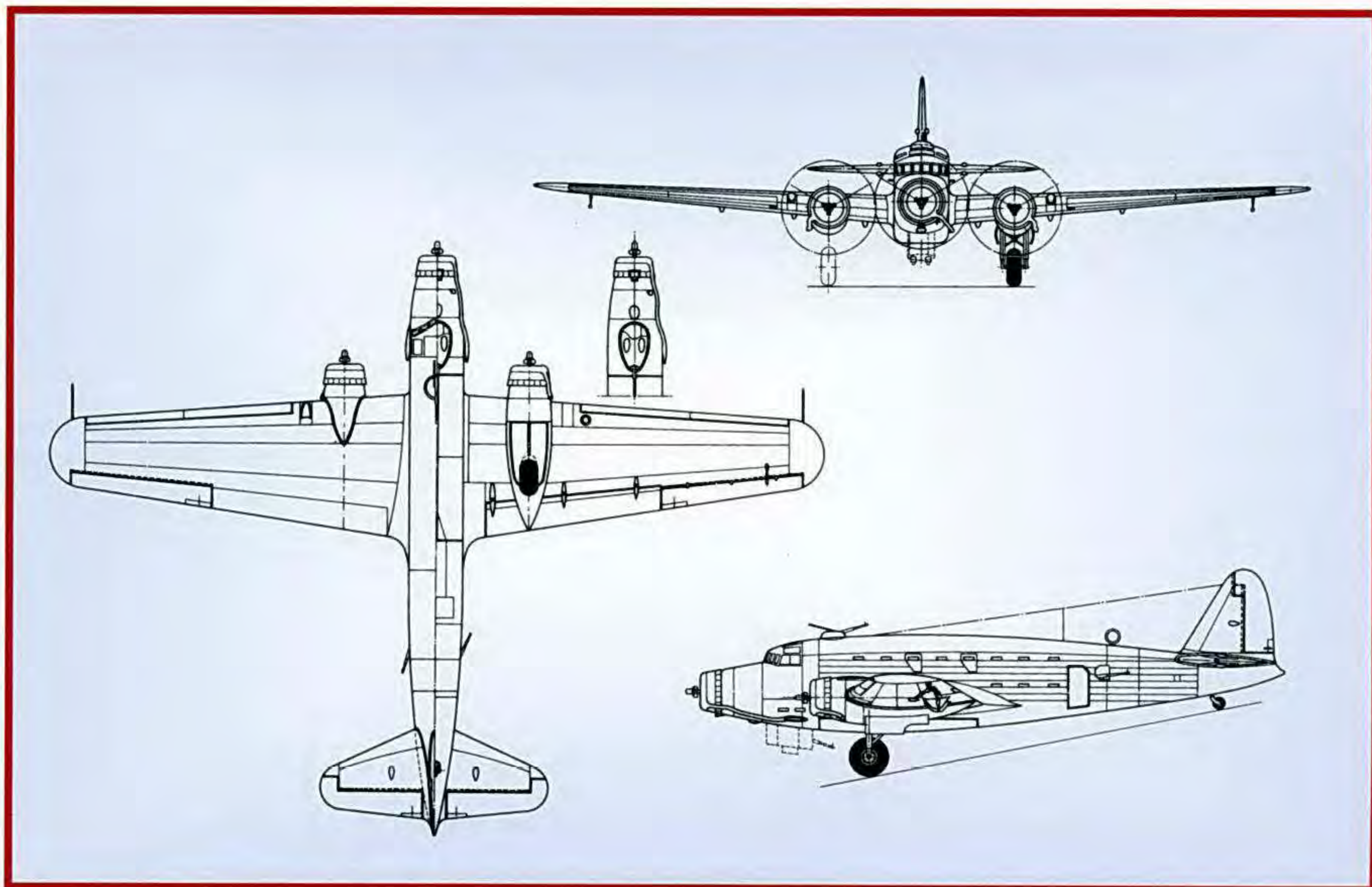
A partire dai primi dell'agosto 1940 i primi due SM.82 da bombardamento entrano in linea con il 32° Stormo da bombardamento terrestre di base a Decimomannu (Cagliari). I due velivoli in carico al 32° Stormo il 20 agosto, partono alla volta di Gibilterra con quattro bombe da 250 kg ciascuno. Il primo parte

alle ore 18.40 ed il secondo alle 19.40. Il secondo a partire sarà l'unico a portare a termine in quanto l'altro viene abbattuto dalla reazione nemica, ormai all'erta a causa dei bombardamenti precedenti. La vita dei SIAI da bombardamento con il 32° Stormo sarà travagliata. Dopo poco, i due aerei di cui si è detto più un terzo, consegnato l'11 settembre, dovranno essere ceduti a reparti da trasporto, stante le pressanti esigenze di rifornimento ai lontani fronti africani.

L'11 agosto 1940 anche il 41° Gruppo del 12° Stormo da bombardamento terrestre acquisisce tre SM.82 che, ai primi di settembre, invia sull'aeroporto di Rodi-Gadurrà dove dureranno poco. Il 4 settembre, infatti, un violento bombardamento aereo-navale ne danneggia gravemente due che rientrano in Italia per essere riparati. Il 13 ottobre su Rodi sono inviati altri

cinque SIAI Marsupiale per il 41° Gruppo. Quattro di questi aerei sono destinati ad una specialissima missione di bombardamento lontano da eseguirsi sulle raffinerie di Manama nelle isole Bahrein, nel Golfo Persico, che avrà pieno successo.

All'inizio di novembre 1940 il 147° Gruppo da Bombardamento Terrestre, di base a Littoria (oggi Latina), si porta a Roma Ciampino, dove il 6 novembre gli sono assegnati due SM.82 i quali, pur essendo nella versione da bombardamento, sono usati per tenere i collegamenti con l'Egeo e specificamente con l'isola di Rodi, via Benina (Libia). In uno di tali voli accadrà quella che non è sbagliato definire una sciagura. Il Marsupiale MM.60279 con ai comandi il Tenente G. Ban, partito da Ciampino in data 11 novembre 1940, a causa delle pessime condizioni meteorologiche perde la rotta



ed atterra, per errore, su di un aeroporto di Cipro. Il bombardiere è catturato integro dagli inglesi, il che è cosa che in guerra può succedere, come succederà ad aerei inglesi ed americani di atterrare in Sicilia avendola scambiata per Malta. La sciagura è causata, non tanto dalla perdita dell'aereo, ma quanto dal fatto che gli inglesi si appropriano dei cifrari di guerra che il velivolo trasporta.

Verso la fine del 1940, un SM.82 da bombardamento è destinato al Comando Aeronautica Africa orientale che lo impiega sull'aeroporto di Asmara.

In A.S.I. - Africa Settentrionale Italiana - i pochi SM.82, presenti inizialmente, sono inquadrati nel Gruppo Speciale da Bombardamento ed in seguito nel 114° Gruppo autonomo Bombardamento Terrestre. Il 17

ottobre 1940 viene bombardato dai Marsupiali della 5ª Squadra aerea, operante in nord Africa, l'aeroporto di El Dikeila. Il successivo 21 ottobre due SIAI attaccano Alessandria e il 25 ottobre un singolo bombardiere attacca Porto Said che è bombardato di nuovo il giorno 9 novembre insieme alla base di Alessandria. Seguiranno, sempre in novembre, nei giorni 10 e 12, le missioni su Heluan e Ismailia, nonché, il giorno 25, su Marsa Matruh. La base inglese che riceverà le maggiori attenzioni da parte dei Marsupiali è certamente Alessandria che, nella seconda decade di novembre 1940, subisce i bombardamenti dei trimotori che sono impiegati, uno per volta, con cadenza quasi quotidiana. In seguito all'offensiva inglese del dicembre 1940, all'ini-

zio dell'anno seguente, il 114° Gruppo è in sostanza privo di aerei e non è in condizioni da poter sopportare il combattimento. Pertanto, a fine gennaio 1941 il 114° Gruppo è sciolto.

Il 10 aprile 1941 l'aeroporto di Roma-Ciampino vede la costituzione della Sezione Speciale Bombardamento della III Squadra Aerea che ha inizialmente in carico due Marsupiali. Dal 20 maggio al 21 ottobre la nuova Sezione riceve altri cinque trimotori simili con i quali, fino al 1° gennaio 1942, sarà scarsamente impiegata nel bombardamento, mentre troverà ampio utilizzo nel trasporto. La Sezione in argomento programma due azioni di bombardamento su Alessandria in data 16 maggio 1941 e 14 giugno 1941. La prima, affidata a due aerei, si rivelerà fallimentare in

quanto nessuno dei due effettuerà il bombardamento, mentre esito più felice avrà la seconda azione affidata ad un solo bombardiere.

Solo agli inizi di marzo 1941 due SM.82 Armato sono riconsegnati alla 49ª Squadriglia del 32° Stormo che li impiega su Gibilterra, bombardando la base nemica il 5 e il 12 giugno e l'11, il 13 e il 14 luglio. Su tali missioni va detto che sul cielo della base navale inglese, ogni volta riuscirà ad arrivare sempre un solo velivolo, a causa di guasti, avarie o consumi eccessivi dell'altro trimotore impegnato nell'azione. Il 21 luglio 1941 i due bombardieri del 32° Stormo si trasferiscono a Ciampino.

La 47ª Squadriglia avrà l'onore di organizzare e portare a termine un bombardamento «in forze» su Gibilterra, al quale partecipano ben tre



SM.82. L'azione si svolge il 1° aprile 1942 e gli aerei, partiti da Villaciadro (Sardegna) sganciano, ognuno, sei bombe da 160 kg.

Nel maggio 1942 il 145° Gruppo Trasporti operante in A.S.I. inizia a ricevere i primi SM.82 Armato. Il primo arriva il 21 maggio (MM 60725) e va in carico alla 604ª Squadriglia. In seguito SM.82 da bombardamento vanno anche all'altra squadriglia del 145° Gruppo che è la 610ª. I velivoli Armato del 145° sono attivi già dai primi di giugno, effettuando, tra il 5 e il 9 giugno, numerosi attacchi alla linea ferroviaria nei pressi di Ridotta Capuzzo e il bombardamento di un concentramento di automezzi nei pressi di Akroma. Il 23 giugno sono attaccati i magazzini di Marsa Matruh. Nella notte del 27 giugno due «marsupiali» da bombardamento del 145° Gruppo attaccano, nei pressi di Galal, una grossa autocolumna nemica.

L'incendio che se ne sviluppa risulta visibile per oltre 100 km in linea d'aria. Nella notte del 3 luglio, poi, un velivolo della 604ª Sq. bombarda l'aeroporto di El Hamman situato a 50 km da Alessandria. Anche gli SM.82 da bombardamento del 145° non si sottrarranno all'impiego come semplici trasporti.

Infatti, nel giugno del 1942, troveranno lavoro nel trasporto carburante per conto del Regio Esercito e della Regia Aeronautica.

Il 3 luglio 1942 una sezione di 4 SM.82 Armato è inviata sull'aeroporto di Rodi per effettuare una serie di attacchi nell'area di Alessandria e di Suez.

In realtà, sui cieli di Alessandria e di Suez saranno effettuate solo quattro missioni che vedranno i velivoli, inviati su Rodi, praticamente distrutti.

Gli SM.82 armati troveranno impiego anche nel corso delle operazioni tese a contrastare l'avanzata degli anglo-americani sbarcati in Sicilia il 10 luglio 1943. A tre giorni dallo sbarco un Marsupiale da bombardamento, partito da Ciampino, sgancia sull'aeroporto di Comiso 20 bombe porta spezzoni. Un'analoga azione di bombardamento è eseguita su Gela.

Il dopoguerra

Con la fine del conflitto, la Regia Aeronautica (è ancora tale in quanto il referendum istituzionale è ancora lontano, anche se molti fanno erroneamente coincidere la fine della monarchia con la fine della guerra) riordina tutti i Marsupiali esistenti su di un unico reparto da bombardamento, denominato Stormo Notturmo. I

superstiti che vanno a formare questo reparto sono 29. Di questi, 6 sono stati trovati in ditta, in quanto facenti parte delle commesse tedesche, e altri 23 sui campi di Lecce, Roma-Centocelle e Guidonia.

Ad un certo punto della storia postconflitto si vedranno apparire nei cieli italiani SM.82 con coccarde tricolori sulle ali ma con la croce maltese, irsuta d'otto punte, sulla fusoliera. Si tratta dei velivoli dello Stormo Notturmo «fittiziamente intestati» allo S.M.O.M. (Sovrano Militare Ordine di Malta) che gode di tutti i privilegi e garanzie di un vero Stato, anche se si tratta di uno Stato senza territorio o meglio con un territorio ristretto a pochi immobili. La storia ufficiale racconta che la cessione di comodo allo S.M.O.M. è attuata per sottrarre i velivoli da bombardamento alle dure clausole armistiziali del 10 febbraio 1947 che, contingentando il numero di aerei della rinata aeronautica italiana, di fatto sanciscono la morte dei Marsupiali che sono in sovrannumero. I velivoli continueranno a volare con insegne italo/SMOM con equipaggi italiani ma ampiamente impiegati dall'Ordine maltese per il trasporto di malati. In merito a questa vicenda è interessante quanto

IL GIUGNO 8

Con la caduta del Regime del 25 luglio 1943 è nominato capo del governo il generale Badoglio. La nascita del nuovo esecutivo crea indicibili manifestazioni di giubilo popolare, non tanto per la fine del Fascismo ma quanto perché si crede che a questa sia automaticamente correlata la fine della guerra. Gli italiani dovranno aspettare il mese di settembre perché si giunga all'armistizio ma altri due anni perché la guerra cessi. Nella serata dell'8 settembre, alle ore 18.30, vi è l'annuncio dell'armistizio che, di fatto, è una resa senza condizioni. La radio interrompe il programma di canzonette mandato in onda e trasmette la voce del maresciallo Badoglio, incisa su di un disco, che emana il bollettino di guerra n. 1201: «Il Governo Italiano riconosce l'impossibilità di continuare l'impari lotta contro la soverchiante potenza avversaria, nell'intento di risparmiare ulteriori e più gravi sciagure alla Nazione, ha chiesto un armistizio al generale Eisenhower, comandante in capo delle forze alleate anglo-americane. La richiesta è stata accolta. Conseguentemente, ogni atto di ostilità contro le forze anglo-americane deve cessare da parte delle forze italiane in ogni luogo. Esse, però, reagiranno ad eventuali attacchi da qualsiasi altra provenienza».

Chi ha creato il pastrocchio dell'armistizio sa bene che i tedeschi non staranno con le mani in mano e che i superstiti aerei della R.A. starebbero

ORNO DELLA RAZZIA: SETTEMBRE 1943

al sicuro solo nei campi di volo controllati dagli alleati o in quelli della Sardegna, ove la presenza tedesca è molto ridotta. Alla data dell'armistizio sugli aeroporti di Puglia e Sardegna vi sono 14 SM.82, a questi si aggiungeranno altri velivoli che ripareranno nei predetti aeroporti in fuga dai tedeschi che vorrebbero appropriarsene. In Sardegna arrivano 4 Marsupiali del Raggruppamento Bombardamento della III Squadra Aerea e 2 al seguito del 132° Aerosiluranti. In Puglia, invece, giungono 9 SM.82 degli stormi di Trasporto. Questi velivoli entreranno a far parte del 1° Gruppo dello Stormo da Trasporto dell'Aeronautica Cobelligerante che alla data del 31 dicembre 1943 ha in forza 27 Marsupiali, dei quali solo 17 efficienti. In totale, in seguito, l'aeronautica del sud avrà in carico 30 Marsupiali, uno dei quali sarà il frutto dell'abilità di meccanici, armieri e personale di terra in genere, in quanto, si può dire, nascerà sui campi del sud perché completamente ricostruito.

Fino al dicembre 1942 i capaci trimotori sono impiegati dall'Aeronautica del sud in voli di propaganda notturna con lancio di manifestini sulle città del nord. In seguito, questi trovano ampio impiego nell'aviorifornimento delle Divisioni «Venezia» e «Taurinense» (circa 20.000 uomini) schieratesi con il governo del sud e che si trovano nei Balcani. Tale tipo di missioni hanno inizio in novembre e, il 29 dello stesso mese, ben 11 trimotori lanciano sul

Montenegro 20 tonnellate di rifornimenti. Un'analoga missione, tentata il 31 dicembre, fallirà a causa della mancata individuazione dei segnali di riconoscimento a terra. I lanci continuano in gennaio/febbraio con il lancio di decine di migliaia di chili di vestiario, armi, munizioni ecc. I rifornimenti, effettuati dal cielo, sulla Croazia, sulla Jugoslavia e sul Montenegro consentiranno ai soldati italiani di sopravvivere in una situazione da tragedia dove, oltre a contrastare i tedeschi, dovranno spesso vincere la fame e l'eccezionale freddo delle montagne balcaniche coperte di neve. È da precisarsi che dal marzo i Marsupiali saranno affiancati nelle loro missioni di rifornimento dal cielo dai Cant. Z.1007 Alcione. Nel mese di aprile 1944 vi sono lanci su Petrovac, Berane, Kolasi. La novità dei rifornimenti di quest'ultimo mese è che la gran parte di questi, circa il 70%, per ordine dei comandi alleati, andranno a vantaggio dei partigiani jugoslavi. Si pensi che nell'agosto 1944 sono eseguite 46 missioni di aviorifornimento, nel corso delle quali sono lanciate 266 tonnellate di armi, munizioni, viveri, ecc. Di queste, solo 20 tonnellate andranno alle truppe nazionali, mentre le restanti saranno a beneficio degli jugoslavi. L'attività di aviorifornimento andrà scemando. Tanto che, nel gennaio 1945, sono lanciate solo 38,5 t delle quali 12 vanno agli italiani. Dal mese successivo tutti i lanci saranno destinati agli jugoslavi in quanto, ormai, gli italiani

sono rifornibili via mare. I Marsupiali, potendo ormai effettuare i voli di collegamento tra Lecce e Tirana, sono impiegati per l'evacuazione dei feriti. Alla fine della guerra la forza del 1° Gruppo Trasporti è ridotta a 21 SM.82, dei quali solo 7 efficienti.

L'armistizio si rivelerà per i tedeschi un vero affare in quanto, con l'esclusione della Marina che si consegna a Malta e pertanto non può essere oggetto di preda, si impadroniranno delle armi e dei mezzi del Regio Esercito e della Regia Aeronautica esistenti nelle regioni non occupate dagli anglo-americani. All'annuncio della resa italiana i reparti germanici fanno man bassa degli SM.82 esistenti sugli aeroporti di Orvieto, Ferrara, Rimini, Fano ecc., riuscendo a razzare circa 200 Marsupiali appartenenti agli Stormi da trasporto 18°, 44°, 45° e 48°. Oltre alla predazione degli SM.82, i comandi tedeschi si attivano al fine di indirizzare l'intera attività della SIAI Marchetti verso la produzione, per loro conto, di Marsupiali. Si può dire che nei circa 20 mesi della Repubblica Sociale Italiana l'intera attività della SIAI sarà volta principalmente verso la costruzione di questo velivolo. Secondo qualche fonte i velivoli costruiti, per conto dei tedeschi, saranno addirittura 299 unità, anche se di questi, purtroppo, non si conoscono le MM..

In merito alla produzione SIAI, per conto della Luftwaffe, è da evidenziare un particolare che appare strano. Durante l'intero conflitto e quindi anche

nel periodo della R.S.I. gli stabilimenti S.I.A.I. di Sesto Calende non saranno mai bombardati. Si tratta di un fatto estremamente eccezionale. Infatti, benché il Comune di Sesto Calende sia fatto oggetto di ben 9 incursioni aeree al ponte ferroviario sul Ticino, i ben 63.000 mq del comprensorio SIAI Marchetti non saranno mai presi di mira dagli Alleati. Il numero di SM.82, nella disponibilità dei tedeschi, sarà tale che verranno formati vari gruppi trasporto su tale velivolo. Questi saranno il 5°, il 20° e il 210° Savoia Gruppen.

L'Aviazione Nazionale Repubblicana riceve dai tedeschi circa 50 Marsupiali che utilizza nell'ambito del Gruppo Speciale Trasporto «De Camillis», che è basato a Gorizia, e nell'ambito del 2° Gruppo Trasporti «Trabucchi», costituito a Bergamo. In realtà, i Gruppi di trasporto dell'A.N.R. operano alle dirette dipendenze della Luftwaffe, tanto che recano come insegne le croci nere tedesche ed utilizzano le lettere di codice germanico per l'identificazione. La loro nazionalità la si desume solo dalla bandierina tricolore in fusoliera. Il più famoso dei due gruppi è certamente il «Trabucchi» che, inizialmente trasferito in Germania, è poi inviato sulla base di Siauliai (Lituania) ove partecipa alle operazioni di rifornimento del fronte orientale. Il «Trabucchi» farà rientro in Italia nell'ottobre del 1944, mentre sul fronte orientale resteranno ad operare i soli SM.82 della Luftwaffe, fino alla sconfitta finale.



riportato nel volume *Orizzonte Cielo-Transporti* (vol.9, Ed. Bizzarri) dove è presente una voce che canta fuori dal coro dicendo: «Ciò non dipende da eventuali severi controlli delle potenze vincitrici... ma da un gruppo economico italiano che ha messo gli occhi sugli SM.82 per acquistarli come surplus dall'Aeronautica Militare a bassissimo prezzo ed impiegarli quindi in un'attività molto proficua, ovvero il trasporto di prodotti agricoli in Gran Bretagna.

In un primo momento il gen. Mario Ajmone Cat, capo di stato maggiore, cade nell'inganno tesogli e dà un parere di massima favorevole all'alienazione degli SM.82, se non che si reca a conferire da lui il comandante dello stormo notturno, ten. col. Ercole Savi, che si fa portavoce del malcontento serpeggiante a Guidonia tra equipaggi e specialisti...

La tesi della conservazione all'Aeronautica Militare è caldeggiata anche da un settore della stampa ed è vigorosamente appoggiata dai paracadutisti che altrimenti si vedrebbero privati della possibilità di lancio. Alla fine, Ajmo-



SM.82 con insegne, fittizie, del Sovrano Militare Ordine di Malta

ne-Cat personalmente «inventa» la soluzione del passaggio degli aerei contesi al Sovrano Militare Ordine di Malta...». A partire dal 1° novembre 1948 tutti i Marsupiali sono destinati al ricostituito 36° Stormo formato dal 1° e dall'88° Gruppo, di base a Guidonia. Lo Stormo partecipa, con i suoi trimotori SIAI, alle grandi manovre aeroterrestri del 1949, portandosi sull'aeroporto di Aviano. Nel corso dell'operazione gli SM.82 sono impiegati nel lancio dei paracadutisti sulle rive del Piave. Il 12 gennaio 1955 è la data di scioglimento del 36° e, a partire da tale giorno, i superstiti SM.82 continueranno a volare impiegati nell'addestramento, nel collegamento e nel lancio di paracadutisti in seno ai C.A.V. delle Regioni Aeree. Nell'anno 1956 tre velivoli vivranno l'ultima grande missione. In

occasione del conflitto in medio oriente, tre Marsupiali decollano da Guidonia e volano fino a Creta dove, dopo essersi incontrati con i più moderni C.119, effettuano l'ultimo tratto del percorso fino in Palestina per caricare feriti. È questo il canto del cigno.

Il Marsupiale di Vigna di Valle
 Dei circa 720 esemplari prodotti dal 1939 al 1940, ve n'è un solo superstite. L'ultimo esemplare esistente è quello presso il Museo Storico dell'Aviazione di Vigna di Valle. Questo, prodotto nel marzo-luglio 1943, appartiene all'8ª serie. Inizialmente assegnato ai reparti dell'aviazione cobelligerante, i cui esemplari sono inquadrati nel 1° Gruppo T (Trasporto) basato a Lecce, con la fine della guerra, il 1° novembre 1948, è destinato al 36° Stormo tra-

Il Marsupiale di Vigna di Valle

sporti. Successivamente, l'ultimo Marsupiale è passato al 3° C.A.V. della 2ª Regione Aerea, dove è codificato ZR-97. Il trimotore in argomento, che ha la MM.61187, effettua l'ultimo volo il 2 agosto 1960 sul percorso Roma-Vicenza-Catania-Roma. Il giorno successivo decolla da Guidonia per atterrare a Roma Centocelle, dove rimane parcheggiato per anni per poi essere trasferito a Vigna di Valle. Il trasporto presso il Museo dell'Aeronautica è particolarmente traumatico per l'aereo in quanto l'ala è segata in tre parti. Lo scempio fatto alla struttura alare, la quale, come detto, è costituita in un unico pezzo, viene successivamente parzialmente sanato dagli specialisti della 3ª R.T.A. di Lecce che ricostruiscono longheroni e travature di legno. Pertanto il velivolo è attualmente da

sporti. Successivamente, l'ultimo Marsupiale è passato al 3° C.A.V. della 2ª Regione Aerea, dove è codificato ZR-97. Il trimotore in argomento, che ha la MM.61187, effettua l'ultimo volo il 2 agosto 1960 sul percorso Roma-Vicenza-Catania-Roma. Il giorno successivo decolla da Guidonia per atterrare a Roma Centocelle, dove rimane parcheggiato per anni per poi essere trasferito a Vigna di Valle. Il trasporto presso il Museo dell'Aeronautica è particolarmente traumatico per l'aereo in quanto l'ala è segata in tre parti. Lo scempio fatto alla struttura alare, la quale, come detto, è costituita in un unico pezzo, viene successivamente parzialmente sanato dagli specialisti della 3ª R.T.A. di Lecce che ricostruiscono longheroni e travature di legno. Pertanto il velivolo è attualmente da

considerarsi «volante», anche se di fatto è da anni in mostra statica. Il rivestimento della parte superiore dell'ala destra, in più punti è stato lasciato appositamente scoperto in modo tale da rendere visibile l'interno alare.

A fronte: un SM.82PW postbellico con motori R-1830-S1C3G. Alcuni SM.82, per sfuggire alla demolizione, ebbero le insegne di inesistenti compagnie aeree, mentre altri, come quelli nelle due foto, a destra e sotto, ebbero le coccarde dello SMOM, l'ordine dei Cavalieri di Malta.



Attualmente l'aereo ha una livrea argentea post-bellica e reca, quali insegne, le croci puntute dello S.M.O.M..

Quale curiosità va detto che, coperta dalla colorazione argentea, sulla prua è presente uno strano stemma giallo rappresentante un'aquila circondata da stelle. Sulla fusoliera si può poi leggere «Concordian Air International».

Non essendo quest'ultima compagnia aerea nota, si può verosimilmente pensare che il velivolo abbia assunto inizialmente, nel dopoguerra, tale livrea per esigenze cinematografiche o sia stato fittiziamente acquisito da una compagnia aerea appositamente creata per sottrarlo ai duri dettami del trattato di pace.

Vorrei terminare con una «nota di colore». Tra i soci dell'associazione «Lavoratori Anziani SIAI» circola

una delle tante leggende aviatorie che, per quanto non dimostrate, sono sempre interessanti.

Si narra della costruzione, fatta in maniera particolarmente segreta, di un prototipo di SM.82 quadrimotore. Tale prototipo anticiperebbe il quadrimotore SM.95. Purtroppo, tale velivolo, del quale non si conoscono foto, rischia di rimanere solo una delle tante «chiacchiere» in circolazione. 

Bibliografia

Manuale di Istruzioni e norme per il montaggio, la regolazione, l'impiego e la manutenzione dell'aeroplano Savoia Marchetti SM.82, VII Serie;

AA.VV., *I voli dell'albatros - Gli equipaggi delle linee civili nella seconda guerra mondiale* -, supplemento al n.12 dicembre 1995 di Pegaso notiziario AN-PAC;



Nomenclatore del Materiale Speciale d'Aeronautica Vol. 3°, Categoria 1°, Fascicolo 21 - B - Catalogo nomenclatore per aeroplano SM.82 da trasporto truppe bombardamento;

AA.VV., *Dimensione Cielo - Trasporti* - vol. 9, Bizzarri Editore, Roma 1976;

D'Agostino C., *Siai SM.82 Marsupiale «Aerei»* n. 11/1975;

Pini G., Setti F., Caruana R., Zuccarelli E., *Savoia Marchetti SM.82 «Marsupiale»*, Stem Mucchi, Modena 1975;

Marchi O., Zardo V., *Aeronautica Militare - Museo Storico - Catalogo Velivoli* - Patron Editore, 1980;

Gueli M., D'Amico F.,

Rovere R., *Guida agli aerei storici italiani*, Edizioni Ateneo Bizzarri, 1978;

Apostolo G., *Guida agli aeroplani d'Italia dalle origini ad oggi*, Arnoldo Mondadori Editore, 1981;

Angelucci E., Matricardi P., *Guida agli aeroplani di tutto il mondo - la seconda guerra mondiale - parte prima*, Arnoldo Mondadori Editore, II ed. 1977;

AA.VV., *S.I.A.I. Ali nella storia*, Edizioni Italiane Aeronautiche, 1979;

AA.VV., *SIAI Pagine di storia*, Edizioni Italiane Aeronautiche, 1982;

Varalli E., *Sesto Calendario «Porto di cielo»*, edito a cura del Gruppo Lavoratori Anziani SIAI Marchetti, 1979.

