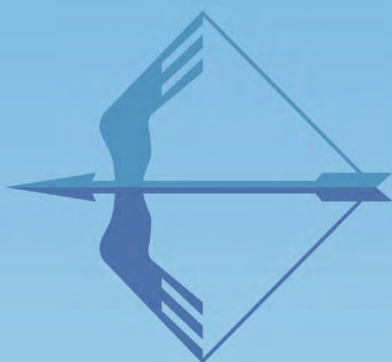


La mia **ALITALIA**

*Dal "Diario di una vita"
del comandante Valentino Pivetti*



A cura di **Adalberto Pellegrino**



NeP edizioni

a. gighi

LA MIA ALITALIA

**Dal “Diario di una vita”
del comandante VALENTINO PIVETTI**



Editing: *Giuseppe Dionisi*

Copertina: *Amedeo Gigli*

Consulenza storica: *Diego Meozzi*

Fotografie: *Famiglia Pivetti – Archivio A.Pellegrino – Archivio Alitalia forever*

In copertina l'illustrazione del primo volo internazionale dell'Alitalia, Roma-Oslo effettuato il 6 luglio 1947 con l'aeromobile SM.95 marche I-DALM "Marco Polo".

Copyright © MMXVI
«NeP edizioni Srls» di Roma (RM)

www.nepedizioni.com

info@nepedizioni.com

Via dei Monti Tiburtini 590

00157 Roma (RM)

P. iva 13248681002

Codice fiscale 13248681002

Numero REA 1432587

ISBN 978-88-99259-55-6

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.

Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.

I edizione: ottobre 2016

INDICE

Prefazione

IL DONO DELLA MEMORIA

Capitolo I

1947-1950 GLI ANNI DEL DIFFICILE INIZIO

Capitolo II

1950 -1953 GLI ANNI DELLA SVOLTA

Capitolo III

1953 -1956 IL CONSOLIDAMENTO INDUSTRIALE

Capitolo IV

1957 -1960 ALITALIA UNICA COMPAGNIA DI BANDIERA

Capitolo V

1960 -1963 THE WORLD'S FASTEST GROWING AIRLINE

Appendice



PREFAZIONE

IL DONO DELLA MEMORIA

L'autobiografia del comandante pilota Valentino Pivetti, di cui abbiamo avuto il privilegio di disporre, costituisce - oltre che un documento storico di grande rilievo - anche una fonte di emozioni per tutti coloro che, come noi, hanno praticato il mestiere del volo.

Il voluminoso tomo dattiloscritto - 647 pagine - da Lui dedicate idealmente al nipote Marco, racconta la Sua vita - non soltanto quella aeronautica - consentendoci la conoscenza di episodi e circostanze altrimenti dimenticate, anche se non di secondaria importanza, dell'aviazione italiana di cui Pivetti è stato uno dei pionieri di spicco e indubbio protagonista sin bene addentro agli anni Sessanta del secolo scorso.

Le parole semplici e le frasi stringate usate dall'Autore aggiungono genuinità e freschezza alle cronache, regalandoci intatta l'atmosfera operativa che fa da sfondo all'intero racconto redatto in tre parti ben distinte: dagli inizi della Sua attività di volo nel 1923 allo scoppio della Seconda guerra mondiale, il servizio prestato durante il conflitto come capo equipaggio dei SAS (Servizi Aerei Speciali) e, infine, quella che riguarda il Suo contributo alla rinascita dell'Aviazione Civile italiana dal 1947 al 1968.

Il nostro progetto editoriale prevede appunto la pubblicazione separata delle tre parti dell'Autobiografia - così come sono state concepite - allo scopo di dare spazio adeguato sia allo scritto originale, sia alle note storiche rese necessarie per una migliore valorizzazione della testimonianza.

"La mia Alitalia" viene pubblicata per prima, anche se riguarda cronologicamente l'ultimo periodo della vita operativa del comandante Pivetti, per ricordare le radici di questa nostra grande aerolinea tuttora titolata - malgrado le vicissitudini e le difficoltà di un recente passato - a portare nel mondo il tricolore e la cultura del nostro Paese.

E anche perché il periodo storico raccontato ci ha permesso di aggiungere notazioni e chiarimenti di cui abbiamo conoscenza personale e diretta.

Va infine ricordato che dal resoconto originale - le cui parti riportate sono state trascritte integralmente - a seguito di precisa richiesta dei famigliari, che ringraziamo vivamente per la disponibilità concessaci, sono state omesse soltanto alcune pagine che contengono considerazioni estranee al contesto storico o riflessioni di carattere privato che, per altro, aggiungono valori di umanità e di grande sensibilità alla figura di un pilota eccezionale e di un Uomo non comune.

A.P.



NOTA PRELIMINARE

*Il com.te Pivetti – nel Suo diario –
evita spesso di riportare i nomi
delle persone citate preferendo
indicarle con il loro ruolo, funzione
o altre caratteristiche personali.
Questa scelta appare particolarmente
evidente nel caso di Bruno Velani,
vero padre-padrone dell'Alitalia
qui raccontata, che viene indicato
soltanto con il titolo di "Ingegnere".
Un modo esplicito per sottolineare –
al di là dei sinceri riconoscimenti
più volte espressi sulle doti e capacità
del personaggio – il contrasto
caratteriale esistente nel rapporto
tra i due comprimari di quel periodo
storico della nostra Aviazione Civile.*



Capitolo I

1947-1950 GLI ANNI DEL DIFFICILE INIZIO

SI PARLA DI AVIAZIONE CIVILE

Partito il Re per l'esilio rimasi a Centocelle alcuni giorni; in quell'aeroporto il Gruppo trasporti era comandato da un ufficiale superiore⁽¹⁾ che desiderava lasciare l'aviazione militare ed entrare nell'aviazione civile con un compito di primo piano.

Allo Stormo trasporti⁽²⁾ di base a Centocelle e Guidonia intanto si erano radunati quasi tutti gli ex piloti dell'aviazione civile, compresi quelli che avevano partecipato alla Repubblica di Salò, richiamati in servizio per ragioni economiche col beneplacito del rappresentante americano della Commissione Alleata di controllo.

Tutti questi ex piloti di linee civili venivano impiegati in collegamenti aerei militari organizzati dal comandante lo Stormo trasporti per congiungere le varie città d'Italia a seconda della necessità del momento.

Dal 29 luglio al 15 ottobre del 1946 a Parigi, durante la discussione dei Trattati di pace, venne esaminato anche il problema della rinascita dell'aviazione civile italiana, alla quale l'America era favorevole mentre la Gran Bretagna molto meno per tema, forse, di una futura concorrente nei servizi europei.

Allo Stormo trasporti si cominciò così a parlare di aviazione civile; poi, qualche tempo dopo, la bozza del Trattato di pace consentì la rinascita dell'aviazione civile italiana e quindi si progettò subito la costituzione di due società e precisamente una con partecipazione americana ed una con partecipazione inglese: tutte e due però dipendenti dall'IRI.

Per la società italo-americana fu subito chiaro che il direttore generale sarebbe stato il Generale dell'Aeronautica Militare⁽³⁾ con moglie americana, mentre per la società italo-inglese si rimase per molto tempo indecisi sulla scelta della persona a cui dare questo compito. In un primo tempo sembrava che il candidato più sicuro fosse il comandante militare di Centocelle, ma poi fu scelto l'ex direttore tecnico dell'Ala Littoria⁽⁴⁾ che anch'io avevo sostenuto presso gli inglesi.

Ero, quale pilota del Re fino a pochi giorni prima, la persona più adatta per poterlo fare.

Una volta consentita dal Trattato di pace di Parigi la rinascita dell'aviazione



civile italiana la formazione delle due società l'una italo-americana e l'altra italo-inglese fu subito fissata. Con esse nacquero anche altre piccole società con capitale privato che ebbero però vita breve.

Il 16 settembre 1946, nello studio del notaio Carlo Capo di Roma, viene stipulato l'atto costitutivo dell'A.L.I.I. (Aero Linee Italiane Internazionali) Società per azioni con capitale sociale di 900 milioni sottoscritto al 40% ciascuno dall'IRI e dalla britannica B.E.A. (British European Airways) che - successivamente - cederà il 10% alla BOAC (British Overseas Airways Company) - e, per il restante 20%, da privati (Assitalia, Fiumeter, Breda, Gondrand e SLAI).

Con atto notarile del 10 dicembre 1947 la ragione sociale della società verrà modificata in Alitalia - Aerolinee Italiane Internazionali S.p.A.

Poi si conobbe finalmente con sicurezza a chi sarebbe stato conferito il compito di organizzare la società nascente italo-inglese: si trattava appunto dell'Ingegnere ex direttore tecnico dell'Ala Littoria. Così nella società italo-inglese confluì principalmente il personale navigante che conosceva ed era conosciuto dall'ex direttore dell'Ala Littoria, ed in quella italo-americana il personale navigante originante dagli equipaggi dell'AvioLinee di anteguerra e quello proveniente dall'Aeronautica Militare.

...

In quel tempo, alla fine del 1946 e dopo sei anni e mezzo di servizio militare, fui assunto, con decorrenza dal 1° gennaio 1947, dalla società italo-inglese che prese il nome di Alitalia.

Cominciò così un altro periodo della mia attività nell'aviazione civile italiana che risorgeva.

L'intendimento del futuro direttore che mi aveva assunto con il grado di Primo Comandante dal 1° gennaio 1947 (fui il primo pilota assunto in tale data) era quello di conferirmi le funzioni di Capo pilota della Società; ma per questa nomina nacquero le prime di quelle difficoltà di rapporto interpersonale che poi incontrai successivamente nel corso della mia attività.

L'Ingegnere stesso, dal quale mi aspettavo di essere sostenuto con convinzione, mi accennò che alla FIAT si ricordavano del mio rapporto non proprio positivo sull'impiego del G.12 sulle linee delle Alpi compilato prima della guerra, e per questa ragione stava per decidere la scelta di un altro nominativo per il posto di capo pilota di cui mi aveva parlato in precedenza.



...

Della cosa non si parlò più, il collega⁽⁵⁾ andò alla società italo-americana che aveva assunto il nome di LAI ed io espletai le funzioni di Capo pilota da quando entrai all'Alitalia nel 1947. La nomina ufficiale però mi fu conferita solo nel 1949.

Dal 1° gennaio 1947 l'Alitalia cominciò a prendere forma. Fu nominato il Presidente nella persona dell'ex ambasciatore Giuseppe De Michelis, il Direttore generale ingegner Acampora, il Capo delle officine di manutenzione, il Direttore commerciale e il Direttore tecnico.⁽⁶⁾

Quest'ultimo, come ho detto, provenendo dalla ex Ala Littoria conosceva tutto il personale navigante, il Capo delle officine, oltre a essere un amico era un suo ex sottoposto, il Direttore commerciale era un ex collega col quale aveva già lavorato prima della guerra. Il Direttore tecnico era quindi nella miglior posizione per farsi ascoltare dal direttore generale ingegner Acampora, senza contare che il Direttore tecnico nel 1947 aveva 43 anni di età e conosceva tutto l'ambiente dell'aviazione civile italiana mentre l'ingegnere Acampora già avanti negli anni era completamente nuovo dell'ambiente stesso.

Completava il gruppo dirigente dell'Alitalia l'ingegner Craig⁽⁷⁾ valido rappresentante tecnico del capitale inglese.

All'inizio della sua attività l'organico dell'Alitalia era formato da 293 persone: 8 dirigenti, 55 naviganti, 94 impiegati e 136 operai.



Il logo che - con la freccia alata simbolo di velocità - ha contraddistinto la livrea degli aerei della compagnia per i primi ventidue anni di attività



I METODI ADDESTRATIVI DEI PILOTI ITALIANI A CONFRONTO CON QUELLI INGLESI

Allo scoppio della guerra nel 1940, l'addestramento dei piloti italiani ed in genere di tutti quelli del resto dell'Europa era simile; tanto è vero che le linee erano mantenute con la stessa regolarità. L'atterraggio con scarsa visibilità, ad esempio, era effettuato per mezzo di rilevamenti radiogoniometrici forniti da un operatore a terra e ricevuti da un altro operatore a bordo. Gli angloamericani, invece, avevano già automatizzato questa operazione risparmiando i due operatori ed il tempo necessario per il loro addestramento.

Gli inglesi usavano l'SBA (*Single Beam Approach*) che consisteva in un radiofaro posto sull'asse della pista di atterraggio che emetteva un fascio di onde radioelettriche; a sinistra di esso il pilota udiva in cuffia la lettera A dell'alfabeto Morse (punto-linea), a destra la lettera N (linea-punto); al centro, per un angolo di 2 o 3 gradi, il pilota udiva un suono continuo originato dalla sovrapposizione dei due segnali. Il pilota, rimanendo in avvicinamento nel settore del suono continuo, arrivava alla pista di atterraggio preceduta dal sorvolo di altri radiofari verticali: in genere due per consentire il controllo della quota.

Gli americani, invece, erano ancora più avanti avendo eliminato la necessità della cuffia per il pilota e creato una seconda emittente che forniva anche l'indicazione del piano inclinato di avvicinamento. Sia le indicazioni di direzione che quelle di inclinazione erano rappresentate in un solo strumento posto sul cruscotto del pilota e formato da due barrette, una verticale e una orizzontale, che indicavano la posizione dell'aereo rispetto al sentiero di avvicinamento e cioè barra verticale a sinistra, aereo a destra rispetto al sentiero di avvicinamento, barra a destra, aereo a sinistra; barra orizzontale sopra al centro, aereo basso, barra sotto al centro, aereo alto; barre tutte due al centro aereo esatto sul sentiero di avvicinamento.

Il sistema si chiama ILS (*Instrument Landing System*).

Per queste ragioni andammo in Inghilterra in sei piloti comandanti⁽⁸⁾ per esercitarci prima a terra col link trainer e poi in volo con un piccolo bimotore.⁽⁹⁾

Fra i sei comandanti scelti io avevo le funzioni di capo missione.

...

Ai primi di febbraio del 1947 partimmo per Londra, ma per il fatto che il Trattato di pace⁽¹⁰⁾ non era stato ancora materialmente firmato, dovemmo attendere inoperosi qualche settimana e solo dopo iniziammo le esercitazioni



al link trainer della BOAC⁽¹¹⁾ installato in alcuni sotterranei del centro città. Forse gli stessi sotterranei dove durante la guerra si preparavano i piloti inglesi della RAF. Il link trainer era un simulatore dell'aereo e serviva per addestrare i piloti alle operazioni di volo strumentale senza impiegare reali ore di volo che sarebbero risultate troppo costose.

...

Durante la nostra permanenza a Londra per le esercitazioni al link trainer e il successivo soggiorno a Aldermaston⁽¹²⁾ per l'addestramento in volo con l'SBA, essendo io il capo equipe, scrissi alcune lettere rapporto all'Ingegnere a Roma alle quali egli rispose in termini molto cordiali.



1947- Londra – Esercitazione al link-trainer



IL LANCASTRIAN

L'Alitalia aveva deciso in quel tempo di acquistare aerei inglesi per le linee atlantiche del Sud America e per la linea Roma-Asmara-Mogadiscio.

Finite le esercitazioni con l'SBA iniziammo i voli di passaggio sull'aereo Lancastrian.⁽¹³⁾ Questo era un aereo inglese da bombardamento a grande autonomia; la fusoliera era stata trasformata in cabina per 13 passeggeri sistemati abbastanza comodamente. L'aereo era attrezzato per la lunga navigazione: oltre ai normali apparati per il volo strumentale era stato dotato di derivometro, autopilota, bussola radioelettrica a distanza posta in coda e collegata con l'autopilota il quale, oltre a provvedere alla guida automatica dell'aereo, era in grado di mantenerlo costantemente su un determinato angolo di rotta.

...

Cominciammo così le esercitazioni in volo per il passaggio sul Lancastrian. Esse presentarono per noi subito un certo interesse perché non si limitavano a mettere a punto le manovre di partenza e di atterraggio, come era sufficiente compiere per le prove richieste di passaggio su di un nuovo aereo in Italia, ma avevano lo scopo, con esercitazioni specifiche in volo, di far conoscere al pilota tutte le caratteristiche peculiari dell'aereo. Queste esercitazioni in volo erano costituite da:

- arresto di un motore con messa in bandiera dell'elica;
- arresto di due motori in volo;
- ricerca in volo della velocità di stallo ed esecuzione dello stallo nelle varie configurazioni (con flap di decollo e di atterraggio, con carrello esteso o retratto);
- ricerca in volo della velocità minima manovrabile;
- guasto (simulato) all'impianto elettrico in volo;
- guasto (simulato) dell'impianto idraulico;
- discesa libera del carrello;
- atterraggio senza flap e altre esercitazioni.

Queste manovre a cui venivano chiamati ad esercitarsi per la prima volta equipaggi di volo italiani - oltre a molte altre, richieste dallo sviluppo tecnologico del settore - sono diventate la norma adottata dall'aviazione commerciale mondiale per l'abilitazione al pilotaggio degli aeromobili impiegati in servizio di trasporto di passeggeri e merci. I corsi di transizione per ottenere il "passaggio" su qualsiasi tipo di aereo sono stabiliti da rigorose normative tecniche e severi

