

SOCIETÀ



1



2



3

Padrone del cielo Il pilota Adriano Mantelli Campione di aviazione e imprenditore

Esattamente 25 anni fa il pilota parmigiano Adriano Mantelli decollava per il suo ultimo volo. Uno fra i pochissimi uomini al mondo ad aver saputo coniugare grandi doti sia come aviatore che come progettista ed imprenditore aeronautico. Era nato a Parma il 13 febbraio 1913 e già nel 1929, a soli 16 anni, dimostrando la sua profonda passione per il volo ed il suo spirito imprenditoriale, insieme al cugino Dino Sirocchi, fondò la SDAM, una piccola società i cui componenti, sotto la sua guida, costruirono un aliante. Una volta realizzato si presentò il problema di collaudarlo ed il giovane Adriano non volle cedere a nessuno questo privilegio. Così iniziò un andirivieni dalla sua casa di Cortile San Martino fino alla Scuola di volo a vela che si trovava a Cantù. Da notare che questi lunghi viaggi vennero affrontati rigorosamente in bicicletta dimostrando una volontà non comune in un ragazzo così giovane.

PILOTA NELLA REGIA AERONAUTICA

Una volta conseguito il brevetto ebbe la soddisfazione di portare in volo, personalmente e con successo, la sua creatura. La sua grande passione troverà il naturale sbocco con l'arruolamento nell'allora Regia aeronautica militare, dove verrà nominato sottotenente pilota il 7 ottobre 1934. In seguito ha partecipato alla guerra di Spagna come pilota da caccia, dove ottenne 24 vittorie con altrettanti abbattimenti. Rientrato in Italia alla fine della guerra civile spagnola, parallelamente all'attività di volo quale ufficiale in servizio permanente effettivo della Regia aeronautica, nelle ore libere dal servizio svolse una intensa attività vololibrica sportiva a Sezze Romano e sull'altipiano di Asiago, dove stabilì i primi record nazionali di durata e di distanza per alianti mono e biposto, vincendo tutte le gare nazionali organizzate dall'Aero Club d'Italia negli anni 1937-38 e 39, nonché i Littorali del Volo a Vela del 1938. Venendo riconosciuta la sua grande esperienza nel volo senza motore venne designato per far parte della commissione internazionale incaricata di scegliere l'aliante olimpionico, effettuato a Sezze Romano nel 1939. Nel 1940 l'Italia entrò in guerra e Mantelli si trovò, come ufficiale in SPE, in servizio in uno stormo da caccia, anche se la sua principale attività, grazie all'esperienza accumulata, fu presso il Reparto sperimentale di volo a Guidonia (RM) dove ebbe la possibilità di portare in volo e collaudare praticamente tutti i velivoli in dotazione alla Regia. In particolare si ricorda la sua fondamentale collaborazione per mettere a punto i nuovi cacciabombardieri IMAM RO.57 e RO.58.

QUEL GOBBO MALEDETTO

Del periodo bellico è doveroso citare

un episodio di cui fu protagonista. Mantelli ebbe l'idea di trasformare il nostro miglior caccia, il FIAT G.55 "Centauro", in un aerosilurante. Infatti l'idea era che, dopo aver sganciato la torpedine, il velivolo avrebbe potuto meglio difendersi vista la sua natura di caccia "puro". In quel momento la Regia utilizzava in quel delicato ruolo il famoso trimotore Savoia Marchetti S.M.79 "Sparviero", soprannominato "Gobbo Maledetto" per la caratteristica gobba dorsale che nascondeva la mitragliera difensiva Breda da 12,7 mm. Un buon velivolo da bombardamento ma assolutamente inadatto allo scopo di silurante.

Il giorno della prova in volo vennero convocati presso il campo volo di Guidonia i vertici della Regia e della Luftwaffe tedesca per assistere al test. Soprattutto gli ufficiali germanici erano particolarmente scettici della buona riuscita di quell'esperimento. Ma non avevano fatto i conti le grandi doti tecniche del pilota parmigiano. Dopo aver aganciato alla pancia del caccia il siluro del peso di circa 900 chili, Mantelli portò al decollo il suo velivolo sperando nella buona stella dei piloti collaudatori. In effetti il peso extra richiese una lunga corsa di decollo, ma alla fine il G.55 riuscì a staccare le ruote da terra iniziando faticosamente ad arrampicarsi verso il cielo. Arrivato in quota gli ufficiali da terra ordinarono a Mantelli di rientrare, viste le difficoltà per loro la prova era fallita. Al contrario Mantelli diede tutta manetta iniziando a sciorinare sul cielo campo tutto il suo repertorio acrobatico. Nonostante l'enorme peso, grazie alle ottime qualità del caccia italiano, unite alle eccellenti doti acrobatiche di Mantelli, le manovre effettuate lasciarono letteralmente di stucco gli ufficiali a terra.

IDEE INNOVATIVE

La sopravvenuta fine delle ostilità impedirono di utilizzare il velivolo in combattimento, ma ciò che conta fu che Mantelli riuscì a dimostrare la fattibilità di quell'ardita soluzione. Durante la guerra Mantelli riuscì comunque a portare avanti le sue idee di alianti di nuova concezione, progettando e costruendo due motolianti: l'A.M. 6 e l'A.M.7. Due velivoli leggeri che potevano andare in volo autonomamente grazie ad un piccolo motore a scoppio e poi una volta in quota si comportavano come due normali alianti. Adriano Mantelli, con una preveggenza tipica solo dei geniali progettisti, aveva intuito che si potevano realizzare piccoli ed economici velivoli, capaci di atterrare e decollare anche da un campo corto e semi preparato, per poter dare la possibilità a tutti di provare l'ebbrezza del volo. Si può ben dire che Mantelli fu l'autentico precursore di quello specifico settore aeronautico, oggi tanto di moda in tutto il mondo, che prende il



4



5



6

nome di "volo ultraleggero".

QUARTO AL MONDO

Alla fine della seconda guerra mondiale, a causa della sua appartenenza all'aeronautica della Repubblica sociale italiana, dove peraltro svolse solo attività vololibrica sportiva, senza nessun coinvolgimento in fatti bellici, fu ingiustamente radiato dall'Aeronautica militare e costretto a trasferirsi per tre anni in Argentina, dove continuò a svolgere una intensa attività vololibrica. Rientrato in Italia nel 1951 fu richiamato nella rinata Aeronautica militare, dove fu reintegrato con il grado di capitano. Venne nominato comandante del neo costituito Centro militare di volo a vela, con sede a Guidonia (RM). Nel 1952 partecipò ai Campionati mondiali di volo a vela, che si disputarono in terra iberica, classificandosi al 4° posto nella classe biposto con un volo di 121 km. Un grandissimo risultato tenendo anche conto dei materiali utilizzati all'epoca, ben lontani dalle leggerissime ed efficienti fibre in carbonio utilizzate oggi. Nel 1953 Mantelli, dopo aver intuito per primo le grandi potenzialità delle forti correnti ascensionali presenti nell'Appennino centrale, per incarico dell'A.M., dell'Aviazione Civile e dell'Aero Club d'Italia, costituì il Centro Vololibrico di Rieti.

CAMPIONE ITALIANO

Nel 1954 stabilì a Vigna di Valle il primato italiano di durata per alianti monoposto con 24 ore e 15 minuti di volo. Nel 1955 stabilisce il nuovo primato di durata per alianti biposto con un incredibile volo di ben 28 ore, seguito dal

primato di distanza libera per biposto di 217 km. Sempre nel 1955 Mantelli, dimostrando una volta di più le sue doti di geniale progettista, installò, dopo le opportune modifiche, un motore a reazione Turbomeca "Palas" all'aliante "Canguro" in dotazione all'A.M., e con quel velivolo conquistò il primato mondiale di quota assoluta raggiungendo l'altitudine di 10.200 metri. Infine, il 16 aprile 1964, con l'AM-12 Argentina con motore a pistoni, stabilisce il primato internazionale per velivoli del peso massimo di 500 kg al decollo, con un volo alla quota di 8.736 metri. Pino Valenti, imprenditore e grande pilota acrobatico parmigiano, lo ricorda così: «Il mio personale ricordo di Mantelli è quello di un uomo coraggioso, molto intelligente, un grande amico che mi ha preso sotto la sua "ala" e mi ha insegnato tutto quello che so. Un autentico "mentore" che ha fatto nascere in me la passione per gli aeroplani. Per noi ragazzi era un autentico mito. Nei primi anni '50 ricordo le fantastiche giornate passate sul monte Marialunga, nei pressi di Fornovo, quando lo aiutavamo a decollare con il suo aliante, in particolare un CAT 20 miracolosamente salvato dal disastro della guerra, portato in volo da grossi elastici, che avevano il brutto difetto di rompersi quando meno te lo aspettavi. Quanti segni rossi e lividi sulle braccia e mani dei malcapitati, ma entusiasti, aiutanti. Un uomo umile, come solo i grandi sanno essere, che non vedeva l'ora di tornare a Parma, per poter passare le giornate nel "suo" Aero Club, in mezzo agli amici parmigiani ed ai velivoli che tanto amava. In quei momenti era assolutamente disponibile con tutti, unica condizione: che si parlasse

UNA VITA IN VOLO

- 1 Il giovane Adriano Mantelli.
- 2 Il pilota controlla il motore Ambrosini installato sull'aliante Canguro.
- 3 Aliante CCV6 Canguro come utilizzato da Mantelli esposto al museo Ami di Vigna di Valle.
- 4 L'AM.6 motonave, costruito nel 1957, ripreso sul campo di Parma.
- 5 Monsignor Rossolini, capitano dell'Aero Club, in volo con Mantelli.
- 6 Velivolo Fiat G55 con siluro.

solo rigorosamente l'amato dialetto parmigiano! Non tutti sanno che, se l'attuale Aero Club di Parma esiste ancora, lo dobbiamo a lui. Infatti alla fine della guerra il governo aveva deciso di fare del nostro aeroporto terreno edificabile. Mantelli non poteva tollerare una cosa del genere. Approfittando del fatto che, durante una manifestazione aerea a Biella, vi si trovava come ospite l'allora sottosegretario alla Difesa On. Brusasca, Mantelli riuscì a decollare da Parma con un suo aeroplano A.M.10 alla volta di quell'aeroporto. Arrivato all'aero club biellese entusiasti il numeroso pubblico presente con le sue incredibili manovre acrobatiche. Atterrato andò a perorare la causa del "Bolla" presso l'estasiato onorevole, che non poté fare altro che dare ordine di sospendere i lavori di definitiva demolizione del campo volo. Una tale bravura non poteva andare perduta!». Per la sua brillante carriera fu insignito di varie onorificenze, quali la medaglia del Coni nel 1941, la medaglia d'oro dell'Aero Club d'Italia, due medaglie d'argento al valor militare, una medaglia d'argento di lunga navigazione, il diploma Tissandier della FAI, e due medaglie Luis Bleriot. Mantelli venne congedato nel 1964 dall'Aeronautica militare con il grado di generale di Brigata aerea, per raggiunti limiti di età. Non bastava una semplice messa a riposo per fermare un uomo vulcanico come Mantelli che anche durante il pensionamento continuò la sua attività di aviatore e progettista. Attività che purtroppo venne fermata dalla morte, sopraggiunta per un malore improvviso il 6 maggio 1995 avvenuta a Firenze.

CARLO MIGLIAVACCA