



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea Magistrale

in Lingue e Istituzioni Economiche e Giuridiche
dell'Asia e dell'Africa Mediterranea

Tesi di Laurea

La Missione Militare Aeronautica
Italiana In Cina (1933)

—

Ca' Foscari
Dorsoduro 3246
30123 Venezia

Relatore

Ch. Prof. Guido Samarani

Correlatrice

Prof.ssa Laura De Giorgi

Laureanda

Olimpia de Mari

Matricola 838702

Anno Accademico

2013 / 2014

Introduzione

Durante il mio percorso di studi ho avuto la possibilità di studiare e comprendere diverse sfaccettature e realtà della complessa storia e società cinese.

La storia cinese presenta una tale vastità di situazioni ed aneddoti che è quasi impossibile riuscire ad analizzarli tutti, e di conseguenza narrarli in maniera esaustiva. Mentre mi trovavo in Cina mi sono imbattuta in uno di questi: a Nanchino sono venuta a conoscenza della presenza in passato di un programma di formazione scientifica, presso l'Università di Nanchino dove negli Anni Quaranta venne aperta una facoltà di ingegneria aeronautica ad opera degli italiani. Informandomi ulteriormente, ho saputo dell'esistenza di una missione aeronautica militare italiana inviata presso il governo di Nanchino negli stessi anni.

Partendo da questo punto ho cominciato ad orientare le mie ricerche proprio sul periodo in cui avvenne questa missione, concentrandomi in particolar modo sulle relazioni tra il governo italiano e quello cinese in questo campo, nonché sulla missione stessa.

Ho trovato non poche difficoltà poiché si tratta di un lasso di tempo relativamente breve del quale si trovano solo accenni o poco meno nei libri di storia. Tramite un minuzioso lavoro di ricerca ho voluto raggruppare più materiale possibile che potesse mostrare il quadro completo di un evento storico quasi sconosciuto, dalle origini delle relazioni sino-italiane sino agli eventi che portarono la Cina a sviluppare una moderna forza aeronautica, grazie anche alla presenza della missione italiana, soffermandomi in particolar modo sulle tecniche che gli italiani introdussero nella neonata forza aerea cinese.

Durante questo percorso ho avuto la possibilità di entrare in contatto con esperti del settore storico aeronautico, nonché con esponenti dell'Aeronautica Militare Italiana stessa che mi hanno permesso di approfondire il mio argomento tramite materiali originali difficilmente reperibili quali documenti, lettere e diari di bordo risalenti a quel periodo, nonché una testimonianza diretta di un'esperienza recente della nostra aeronautica in Cina, portando il tema ai giorni nostri.

Oltre ad illustrare la nascita e lo sviluppo della missione, l'invio del personale, l'avvio del programma di formazione, la costituzione di un Consorzio e la costruzione della fabbrica aerea di Nanchang, ho voluto anche descrivere l'influenza che l'ideologia

fascista ebbe in quegli anni sul governo cinese, nonché il rapporto preferenziale che si era andato a creare tra Chiang Kai-shek e i generali italiani che comandarono tale missione, ponendo il tutto nella cornice geopolitica dell'epoca.

Nella prima parte del mio lavoro descriverò la nascita dei primi rapporti diplomatici tra l'Italia e la Cina e gli interessi commerciali che il nostro Paese nutriva, soffermandomi poi sulle strategie dell'esportazione del pensiero fascista in Cina e l'influenza che questo ebbe in seguito sull'operato del governo di Nanchino grazie al contributo decisivo di Galeazzo Ciano, nominato ministro plenipotenziario in Cina.

Dalla descrizione de "Il Dominio dell'Aria" di Giulio Douhet, pilastro fondamentale della teoria dell'impiego del mezzo aereo, nonché primo elaborato in assoluto a teorizzare la superiorità dell'aeromobile, arriverò a descrivere di come l'Italia gettò le basi tramite le quali fu possibile inviare la missione, dalla minacciosa politica espansionistica giapponese che avvicinò il nostro Paese all'Oriente alla rinuncia all'indennizzo a noi dovuto in seguito alla rivolta dei Boxers che le valse il vero e proprio insediamento della missione aeronautica, nonché la vendita di materiale bellico che molto avrebbe giovato alla nostra economia.

Parlerò inoltre della cosiddetta "missione Jouett", la missione militare americana che avrebbe aperto la Cina allo sviluppo aeronautico permettendo agli italiani di incanalarsi in quella direzione e addirittura di rimpiazzarli una volta ottenuta la piena attenzione del governo cinese, impegnandosi poi nella ricostruzione economica del Paese di Mezzo.

Nel secondo capitolo descriverò l'arrivo e l'istituzione vera e propria della missione italiana condotta inizialmente dal Colonnello Pilota Roberto Lordi e il Tenente Colonnello del Genio Aeronautico Nicolò Galante, delle condizioni scoraggianti in cui versava la forza aerea cinese al loro arrivo e delle trasformazioni a dir poco positive che riuscirono ad ottenere nei primi mesi, spiegando nel dettaglio la crescita dell'aeronautica cinese attraverso l'attività della missione, la quale seguiva tre linee-guida principali:

- Addestramento del personale
- Organizzazione dei servizi
- Realizzazione di infrastrutture moderne

Seguendo queste tre fasi fondamentali esporrò nel dettaglio il processo che permise alla Cina di ottenere una moderna forza aeronautica, al passo con le forze militari delle altre potenze mondiali.

Una battuta d'arresto si ebbe quando Mussolini richiamò in patria Lordi; quest'ultimo infatti, durante la sua permanenza in Cina sviluppò con il leader Chiang Kai-shek un'amicizia che andava al di là del semplice rapporto diplomatico, e il suo repentino richiamo in patria venne considerato dal Generalissimo una grave mancanza di rispetto. L'impasse venne sbloccata dall'arrivo del nuovo comandante della missione, il Colonnello Silvio Scaroni, a bordo dell'aereo personale del Duce inviato come dono di riconciliazione.

E' interessante notare come Scaroni, trovatosi in una posizione assolutamente scomoda, riuscì a volgerla a suo favore tramite il suo primo colloquio con la moglie del Generalissimo, May Ling Soong-Chiang, ottenuto dopo numerosi rifiuti; la sua schiettezza e il suo modo di porsi gli valse in seguito l'amicizia della signora, la quale lo avrebbe aiutato non poco nel suo lavoro.

La missione venne quindi ripresa ma non senza alcune difficoltà: i mesi di fermo poco avevano giovato alla nostra reputazione, messa in cattiva luce dai sostenitori degli americani. A ciò venne posto rimedio tramite una competizione acrobatica, durante la quale il Curtiss Hawk II americano venne surclassato dal nostro CR.32, mettendo a tacere le malelingue.

Nel 1935 venne inoltre costituita la SINAW (*Sino Italian Aircraft Works*) la fabbrica autorizzata dal governo italiano alla costruzione in Cina di tutti i tipi di aeroplani che erano o sarebbero stati costruiti in Italia, eretta a Nanchang, alla quale il governo di Nanchino commissionò tutti gli aerei che avrebbero costituito la loro forza aerea.

Nonostante questi brillanti sviluppi i rapporti tra il nostro paese e la Cina cominciarono a logorarsi proprio nello stesso anno a causa della situazione internazionale: la violenta politica espansionistica del Giappone infatti portò le autorità cinesi a creare un fronte anti-nipponico appellandosi alle Potenze che avevano interessi in Cina, tra cui l'Italia, la quale tuttavia si limitò ad assumere un atteggiamento attendista e neutrale, causato anche dalla crisi etiopica in cui versava in quegli anni.

Il Giappone infatti divenne l'unico sostenitore della politica espansionistica Italiana in Africa, avvicinando sempre di più Tokyo a Roma, sfociando in seguito nella firma del patto Anticomintern il 6 novembre 1937, che avrebbe segnato definitivamente la fine della nostra assistenza militare in Cina, mettendo in seria difficoltà i nostri militari

ancora presenti nel Paese.

Nell'ultimo paragrafo del mio lavoro ho voluto portare il discorso sino ai giorni nostri, descrivendo la più recente missione in Cina della nostra Aeronautica che ebbe luogo nel 2001: si trattò più che altro di una missione di rappresentanza, la quale tuttavia è andata a rinsaldare i nostri rapporti in campo aeronautico.

Il governo italiano decise di donare un apparecchio Lockheed F104 Starfighter come simbolo di amicizia tra i due paesi, proposta accolta con molto entusiasmo dalla Cina poiché si trattò del primo velivolo da combattimento occidentale che sarebbe andato ad arricchire la collezione del museo storico dell'Aviazione di Datangshan, la più grande della Cina.

Trasportato su un aereo da carico C130j, l'apparecchio arrivò a destinazione il 25 maggio 2001, accolto con calore dai rappresentanti cinesi presenti.

Ho avuto inoltre l'occasione di intervistare uno dei partecipanti italiani alla missione, il Maresciallo dell'Aeronautica Militare Italiana Ciro Castro il quale mi ha gentilmente descritto la propria esperienza diretta e le proprie impressioni riguardo il viaggio, illustrato alla fine del presente elaborato.

Prefazione In Lingua Cinese

在我的学业我有了机会学习和了解中国的复杂社会和历史的各个方面和现实。

中国历史上的情况下有这么多几乎完全告诉是不可能的。

什么时候我在中国,我撞见到了的其中之一:在南京我发现了在过去有一个科学教育的程序在金陵大学,在四十年代意大利人打开了一个航空工程学院。

进一步来电咨询,我发现了于同年意大利政府派出了在南京一个意大利空军的工作团。

从这一点上,我开始深入学习这个使命,特别侧重于意大利和中国联系在这一领域的方面,以及在使命本身。我发现了很多的困难,因为是一个相对短的时间,在历史书内关于这家使命只有很少提示。

通过细致的调研工作,我收集很多材料为了完全展示一个不太熟知的历史事件,从中意联系起源直到导致中国发展现代化的航空部队的事件,特别说明关于意大利引进了的新技术在中国空军的方面。

在这个过程中,我有了机会跟历史性飞机行业专家和意大利空军的议员谈论,让我加深了我的论点使用都很难找到原版的教材,如文件,信函和那个时期的日记,以及在近期我们的航空经验的直接证据中国,带来了这个主题到今天。

除了说明使命的诞生和发展,派遣员工,培训计划的开始,建立一个联合体,工厂航空南昌的建设以外,我也描述了在这些年法西斯意识形态的影响,以及被蒋介石和意大利一般们谁指挥使命的特殊关系,把全部的情况放在当时的政治框架。

论文的第一个部分我介绍意大利和中国外交关系的诞生,我国在中国对什么商业利益感兴趣,然后暂停对法西斯思想在中国的出口策略并认为这个思想在南京政府的行动怎么影响,感谢加莱亚佐齐亚诺的决定性的作用,谁在中国被任命了为全权公使。

从“空中的自治领”被写朱利奥·杜黑的基本使用空中手段理论的描述,它是使用飞机的理论的基本支柱和推论飞机的优越性第一本论文,我会到描述意大利怎么可以安排发送使命的奠定基础,从日本的威胁性扩张主义政策,它将我们国家对中国来临,到达意大利放弃赔偿由于我国义和团运动的结果,这为意大利人赢得了空军使命的真正编制以及出售军事装备,将已经帮助了很多对我们的经济。

除了这个方面以外我也会说所谓的“使命朱厄特”美国的军事任务将打开中国发展飞机让意大利人在这个方向进行进入,一旦意大利得到了中国政府的充分重视甚至取代美国人

承诺在该中国的经济重建中间。

论文的第二个部分我描述真正意大利使命的到来和建立,它一上来开展初步被上校**罗伯特洛尔迪**和航空工程师试点中校**尼古拉斯·加兰特**,令人沮丧的中国空军情况他们抵达的时候,早期月们他们得到的积极变化,详细解释中国空军的发展通过意大利使命的活动,它遵循过三个主要指导方针:

- 员工培训
- 服务的组织
- 现代化的基础设施的建设

通过以下这些三个基本步 我会详细解释让中国实现了现代化空军力量的过程中,在同步与其他世界大国的军队。

发生挫折时墨索里尼被称为洛尔迪在家里;他在中国期间与领导人蒋介石友好发展了超出了单纯的外交关系,**罗伯托洛尔迪**的突然候命在家对蒋委员长被认为是严重的不尊重。

陷入僵局解锁了被使命新指挥官的到来,上校**西尔维奥·斯卡罗尼**,船上墨索里尼被作为和解礼物的私人飞机。

很有意思注意**斯卡罗尼**,发现自己在一个非常尴尬的境地,成功地把这个情况通过他的第一次谈论跟蒋介石的妻子,**宋美龄**,扭转局面对他有利了,她会帮助**斯卡罗尼**在他的工作。使命然后恢复,但并非没有一些困难:被停止工作的几个月对我们的声誉没有获益,我们的声誉在光线不好由于美国人的支持者关于意大利使命批评了。

为了解决这个问题,一个特技飞行大赛举办了,在那个大赛美国柯蒂斯鹰 II 是由我们的 **CR.32** 处于劣势,停止了婆娘。

1935 年,还成立 **Sinaw** (中意飞机工程) 在中国的厂家授权由意大利政府于所有飞机的类型是被或将被建立在意大利的建筑,它在南昌建成了,对它南京政府委托的所有飞机为了将构成他们的空军。

尽管这些发展意大利和中国的关系同年开始恶化由于国际形势:日本的猛烈扩张政策导致中国当局建立抗日,呼吁了所有世界强国谁在中国拥有权益,包括意大利,但是它仅限于一个中立的立场造成了埃塞俄比亚危机的那些年了。

日本成为了意大利扩张政策在非洲的唯一支持者,东京和罗马越来越接近,后来他们会签了 1937 年 11 月 6 日的反共产国际协定,这将标志着我们对中国带来的军事援助的终止结束,投入意大利军队依然在中国在一个严重困难的情况内。

论文的最后部分,我想了把这个问题上升到目前的一天描述我们到中国在 2001 的空军最近使命:它更像是一个派驻外交代表,然而,已经去了加强在航空领域的意中关系。

意大利政府决定捐出一个单位洛克希德公司的 F-104 星式战斗机作为两国友谊的象征,中国很热心受到了这个礼物因为是第一个西作战飞机到达大汤山历史博物馆.

它运输了在货机 C130J 到达目的地 2001 年 5 月 25 日收到了热烈欢迎中国代表.

我也有机会采访在中国的 2001 使命的一个参与者,意大利空军元帅**西罗卡斯特罗**,谁好心介绍了他们大概的行程的经验和他们的印象,目前研究结束时显示。

有了这样的历史分析,我们想表明,即使从一个角度的关系和军事合作一直存在两个国家之间有很强的联系。有一个故事这样鲜为人知,但非常显著,使我们反思的是,我们的国家对中国做出贡献, 现在中国在上世界上是一个新的全球经济的领导者.

这篇论文表明,随着意大利的支持下被触发火花为中国航空业的萌生和扩展,从意大利人员的知识和技能开始抵达,80 年代以后被认为是在世界上第三个航空空军,奠定了中国太空计划的基础。

除了这个方面以外,建立的工厂 奠定了基础为中国航空技术的发展,它意大利人到来之前,几乎是不存在的,随后航空行业的建立,如南昌,成都,沈阳和陕西,由于意大利使命他们有充足的准备,开始自行军用和民用飞机的生产。

这个使命,最初设想为威望,政治同情的象征和扩大商业航空,随着时间的推移将允许中国航空赚他们目前的威信;少数意大利空军,军官和士官的,曾帮助产生一个荒芜的地区,沼泽最大,最现代化的机场在中国的军事,指示飞行员数百的中国年轻人.

Introduzione pag. 2

Prefazione in Lingua Cinese pag. 6

Capitolo Primo

1.1 Italia e Cina: un secolo di relazioni ...pag. 11

1.2 L'esportazione del fascismo di Mussolini in Cina ...pag. 15

1.3 Il dominio dell'aria: Giulio Douhet ...pag. 18

1.4 L'Italia getta le basi per la missione aeronautica... pag. 22

1.5 Lo sviluppo aeronautico cinese: la missione Jouett ...pag. 23

1.6 L'impegno italiano nella ricostruzione economica della Cina ...pag. 32

Capitolo Secondo

2.1 La missione aeronautica italiana ...pag. 36

2.2 Il dissidio Mussolini – Chiang Kai-shek e le lotte interne ...pag. 57

2.3 Il cambio di comando: Scaroni e la sua scomoda eredità... pag. 60

Indice

Capitolo Terzo

3.1 Il colloquio con Madame... pag. 62

3.2 La missione riprende... pag. 63

3.3 Viaggio d'ispezione all'organizzazione aeronautica cinese ...pag. 65

3.4 LA S.I.N.A.W.... pag. 69

3.5. Italia e Cina verso la rottura... pag. 76

3.6 L'abbandono della Cina: la chiusura della fabbrica e il ritorno a casa... pag. 83

3.7 Missione aeronautica in Cina: sessant'anni dopo... pag. 87

Cenni Storici sulla Missione ...pag. 87

Le impressioni del M.llo Castro ...pag. 89

Conclusioni pag. 93

Bibliografia pag. 95

Fonti documentarie pag. 97

Storiografia pag. 98

Capitolo Primo

1.1 ITALIA E CINA: UN SECOLO DI RELAZIONI

Il nostro Paese vanta da sempre un'antica tradizione di rapporti con la Cina, caratterizzati da un intenso interscambio culturale ad opera prevalentemente dei nostri viaggiatori, mercanti e missionari.

Fino al XVII secolo gli italiani furono i principali protagonisti dell'incontro tra la cultura europea e quella cinese¹, basti pensare a nomi famosi quali Marco Polo e Matteo Ricci.

Durante l'Ottocento, gli Stati preunitari come il Regno di Sardegna e il Regno delle Due Sicilie intrattennero relazioni con la Cina; tuttavia si trattò di rapporti soprattutto culturali più che commerciali. Il Regno di Sardegna fu quello più attivo: nel 1816 istituì un consolato a Canton.

Bisognerà tuttavia attendere l'unificazione italiana per parlare di veri e propri rapporti diplomatici; Cavour si preoccupò di stabilire a Shanghai un consolato che curasse gli interessi nazionali riguardanti soprattutto l'importazione della seta, ma fu solo il 26 ottobre 1866 che i primi veri rapporti furono stabiliti, con la firma del "Trattato di commercio e navigazione" che garantiva all'Italia tutti i benefici già assicurati alle altre potenze, compresa la clausola di nazione più favorita.

Nonostante questo, le esportazioni italiane non si rivelarono proficue: la mancanza di una linea di navigazione diretta portò l'Italia a trascurare il mercato cinese, senza contare poi la mancanza di un appoggio diplomatico-consolare a Shanghai. Le iniziative private furono scarse, e perfino il capitale italiano non mostrò mai una seria intenzione a partecipare allo sfruttamento delle concessioni minerarie e ferroviarie richieste e ottenute dalle altre Potenze.²

In seguito alle guerre dell'oppio, una delle fasi più umilianti vissute dall'impero, la Cina venne costretta a cedere ai Trattati Ineguali e ad aprirsi forzatamente al commercio occidentale; in quell'occasione il regno d'Italia allacciò relazioni diplomatiche sempre

¹ Gabriele Menegatti, *Sulla via di Tientsin*, ISIAO, 2005; Giuliano Bertuccioli, Federico Masini, *Italia e Cina*, Laterza, Bari 1996.

² Corradini Piero, *Cina. Popoli e società in cinque millenni di storia*, Firenze, Giunti, 1996.

più strette, ottenendo nel 1902 la concessione italiana di Tianjin³ in seguito alla partecipazione alla spedizione militare europea atta a sedare la rivolta dei Boxers. La concessione avrebbe dovuto essere un punto d'appoggio per una penetrazione commerciale più profonda, tuttavia mancò totalmente l'appoggio privato e quello dello stesso governo italiano.⁴

Verso la fine degli Anni Venti la Cina si trovò ad affrontare un periodo di grande instabilità, senza alcun controllo governativo su larga parte del territorio; molte regioni erano infatti in mano ai “Signori della Guerra” che disponevano di forti eserciti privati, riscuotevano i tributi e amministravano la legge al posto delle autorità centrali, facendo rischiare lo smembramento della nazione.

Conseguentemente a queste lotte di potere che avevano seguito il crollo dell'impero mancese del 1911, la presenza diplomatica italiana venne limitata; lo scoppio della Prima Guerra Mondiale poi, distolse l'attenzione delle potenze e dell'Italia dall'Oriente: il commercio ebbe un andamento irregolare, e le esportazioni si ridussero quasi totalmente, al contrario delle importazioni che tendevano ad aumentare. Nonostante la guerra, nel 1914 la nostra concessione subì finalmente dei lavori di sistemazione che permisero di darle una struttura amministrativa definitiva; vi erano inoltre presenti una guarnigione militare e un corpo di polizia posto sotto il comando di ufficiali italiani che vigilavano sull'ordine e sulla sicurezza. Durante la guerra, divenne un'oasi di pace nel cuore di una Cina devastata dai conflitti interni; sopravvisse per quarantatré anni, scomparendo alla fine della seconda guerra mondiale. La fine della prima guerra mondiale coincise con una ripresa dell'interesse italiano, testimoniato dalla formazione nel 1920 di una banca sino-italiana (la Sino-Italian Bank) con sedi a Pechino, Shanghai, Tianjin e Hankou, mentre a Tianjin si costituì una Banca Commerciale e Industriale per l'Estremo Oriente e a Shanghai venne fondata la Compagnia Italiana per l'Estremo Oriente, atta alla vendita di prodotti italiani in Cina.⁵

Anche nei primi anni dell'avvento di Benito Mussolini, la nostra azione diplomatica in Cina mantenne un indirizzo attendista: l'obiettivo principale della politica estera del Duce era quello di acquisire per il regime un riconoscimento internazionale e l'importanza del ruolo italiano nel Mediterraneo e oltre Oceano, trascurando ogni

³ Giorgio Borsa, *Italia e Cina nel secolo XIX*, Edizioni di Comunità, Milano 1961.

⁴ Giorgio Borsa, *Tentativi di penetrazione dell'Italia fascista in Cina, 1932–1937, Il politico*, Università degli studi di Pavia, Pavia 1979.

⁵ Corradini Piero, *Cina. Popoli e società in cinque millenni di storia*, Firenze, Giunti, 1996.

potenziale occasione politico-economica con la Cina⁶, almeno fino al 1927, quando Chiang Kai-shek conquistò il potere su tutto il paese.

Durante questo periodo, le relazioni sino-italiane sono contraddistinte dal debole e confuso dialogo tra Roma e i suoi inviati presso Pechino, i quali spesso e volentieri si adeguavano ai continui mutamenti della realtà cinese senza comprenderne la portata e senza avere una visione chiara delle linee guida di Roma; in sostanza, la politica estera di Mussolini agli esordi non differiva da quella liberale prefascista, cambiava solo la facciata.⁷

Il primo cambio di rotta coincise con l'avanzata nazionalista verso Nord; nel 1925 il maresciallo Zhang Zuolin cercò l'appoggio delle potenze occidentali per combattere il Guomindang, le quali da parte loro dimostrarono solo indifferenza, dichiarando di non volersi immischiare negli affari interni cinesi. L'Italia allora, cercò di dare il proprio appoggio, evitando di distaccarsi totalmente dalla linea alleata ma assumendo poco a poco toni sempre meno arrendevoli e più determinati in materia diplomatica, riuscendo a procurarsi uno spazio di manovra che le avrebbe permesso di sfruttare determinate situazioni.

Nel 1927 Zhang Zuolin, ultimo signore della guerra al potere prima dell'avvento di Chiang Kai-shek, divenne Presidente della Cina del Nord, proclamandosi Generalissimo del Governo di Pechino; il neo presidente guardava l'Italia con un occhio di riguardo, citando più volte la sua ammirazione per Mussolini, la cui figura cominciò a divenire in Cina un esempio da imitare.

Le condizioni socio-politiche del tempo tuttavia non permisero all'Italia di sfruttare appieno l'influenza del fascismo: solo dopo qualche anno fu possibile vedere in esso un modello di organizzazione politica e sociale ricercato e imitato in Oriente, nonché punto di forza sul quale impostare le relazioni sino-italiane. L'arrivo di Ciano nell'estate del 1927 come Segretario di Legazione avrebbe dato il contributo decisivo a questa strategia.

Nel frattempo, l'avanzata dei nazionalisti e l'uccisione di alcuni stranieri provocò l'intervento angloamericano; approfittando della mancata coesione delle Potenze nell'intervento, l'Italia riuscì così a collocarsi in una posizione neutrale atta a garantirle la protezione dei propri cittadini nei luoghi conquistati da Chiang Kai-shek nonché a

⁶ Giorgio Borsa, *Tentativi di penetrazione dell'Italia fascista in Cina, 1932-1937, Il politico*, Università degli studi di Pavia, Pavia 1979.

⁷ Quartararo Rosaria, *Roma tra Londra e Berlino. La politica estera fascista dal 1930 al 1940*, Roma, Ed. Jouvence, 2002.

fare in modo che gli inglesi richiedessero apertamente il suo intervento che le sarebbe valso un successivo scambio di favori.

Non appena la situazione politica cinese apparve chiaramente a favore dei nazionalisti e dal momento in cui Chiang Kai-Shek impose la propria autorità sulla nazione, le Potenze non tardarono a riconoscere il nuovo governo di Nanchino; Roma per prima inviò il proprio rappresentante.

La strategia estera italiana cambiò: meno liberale e più fascista, vide l'Italia sfruttare le tensioni tra gli altri paesi, inserendosi nei giochi di potere delle alleanze e proponendosi come ago della bilancia per riuscire a sfruttare ogni situazione dalla quale sarebbe stato possibile ottenere qualcosa.

Venne stipulato con Nanchino un nuovo Trattato di Amicizia e Commercio che avrebbe sostituito quello del 1866: suddiviso in cinque articoli, sanciva l'autonomia tariffaria doganale cinese e, in parte, l'abolizione dei diritti di extraterritorialità.⁸

Nel 1927 Mussolini invierà in Cina per la prima volta il giovane diplomatico, nonché futuro genero, Galeazzo Ciano, che in seguito a diversi successi riuscì ad ottenere, il 5 maggio 1932, le credenziali di inviato straordinario e ministro plenipotenziario in Cina, facendo intraprendere all'Italia un nuovo corso nelle relazioni diplomatiche col Paese di Mezzo, dinamico e senza precedenti.

⁸ "Articolo 1: *Le Due Alte Parti Contraenti stabiliscono di comune accordo che la tariffa doganale e tutte le questioni che ad essa si riferiscono saranno regolate dalle rispettive legislazioni nazionali. Viene altresì stipulato che ciascuna delle Alte Parti Contraenti godrà nel territorio dell'altra, in materia doganale ed affine, di trattamento che non sia in alcun modo meno favorevole di quello accordato a qualsiasi altro paese [...];* Articolo 2: *I nazionali di ciascuna delle Alte Parti Contraenti saranno soggetti nei territori dell'altra Parte alle leggi e alla giurisdizione dei Tribunali di quella Parte, presso i quali Tribunali avranno libero e facile accesso per la difesa dei loro diritti.* Articolo 3: *le due Alte Parti Contraenti hanno deciso di iniziare appena possibile negoziati per la conclusione di un Trattato di Amicizia, Commercio e Navigazione, basato sui principi di assoluta eguaglianza e trattamento non discriminatorio nei loro rapporti commerciali, nonché di mutuo rispetto della sovranità.*" Trattato di Amicizia e Commercio fra la Repubblica Cinese e il Regno d'Italia firmato a Nanchino il 27 novembre 1928.

1.2 L'ESPORTAZIONE DEL FASCISMO DI MUSSOLINI IN CINA

La politica fascista nei confronti della Cina fu, per un decennio, una politica di attesa; l'Italia, in assenza di reali interessi e obiettivi propri, continuò ad allinearsi alla politica delle altre Potenze occidentali, vendendo armi ai signori della guerra e continuando a riconoscere i governi che si succedevano a Pechino. Durante la marcia verso il Nord del Guomindang, navi da guerra italiane collaborarono all'evacuazione dei residenti stranieri, seguendo sempre l'azione diplomatica delle altre Potenze.⁹

La situazione di relativo disinteresse cominciò a mutare nel 1931, in base a due importanti fattori; il primo fu l'occupazione giapponese della Manciuria, che portò il governo nazionalista già impegnato nella lotta contro i comunisti a protestare presso la Società delle Nazioni. Ciò non impedì successivamente ai giapponesi di proclamare l'indipendenza della Manciuria costituendo il *Manqugno*, con a capo l'ultimo imperatore mancese Puyi. In quell'occasione, l'Italia adottò una linea di mezzo, cercando di trarre vantaggio dalla situazione cinese senza inimicarsi il Giappone il quale, avendo un'economia concorrenziale alla nostra, non aveva molto da offrire in termini economici.

Il secondo fattore che contribuì ad accrescere l'interesse italiano verso l'Oriente fu la nomina di Galeazzo Ciano come rappresentante italiano in Cina, che aprì la strada verso la penetrazione economica e politica del paese. Due erano gli intenti di Ciano: assicurare grosse ordinazioni all'industria italiana, che avrebbero permesso un salto in avanti rispetto al commercio tradizionale, e far sì che il governo cinese assumesse esperti e consiglieri italiani, mirando soprattutto all'assunzione di consiglieri militari. I due obiettivi erano connessi tra loro, e nel settembre del 1932 riuscì ad ottenere l'istituzione presso la nostra legazione del posto di addetto aeronautico.¹⁰

Agli occhi di un osservatore straniero, l'Italia degli anni Trenta appariva un paese piccolo ma forte, sostenuto da un'economia fiorente, privo di contrasti sociali, dotato di una valida forza aeronautica e navale; il merito di questo quadro è da addurre in parte all'influenza del capo di governo Mussolini, la cui fama continuava a crescere.

Sono questi gli anni del consenso, non tanto per l'ideologia fascista quanto per la figura stessa del Duce, la cui immagine si cercava di esportare in quello che veniva definito il "mondo libero", ovvero esente dall'influenza dell'Unione Sovietica.

Quando la fama di Mussolini raggiunse il capo del Guomindang Chiang Kai-shek in

⁹ Corradini Piero, *Cina. Popoli e società in cinque millenni di storia*, Firenze, Giunti, 1996.

¹⁰ *Ibidem*.

Cina nel 1935, la stampa cinese mostrava il capo di governo italiano nel più versatile dei modi: soldato, oratore, statista, pilota.¹¹

La crescente ammirazione del governo di Nanchino per la personalità del Duce e per il fascismo dette la possibilità all'Italia di gettare le basi per un ambizioso progetto che si snodava in tre direttrici : la penetrazione commerciale italiana attraverso la ricostruzione economica della Cina, una futura cooperazione militare e industriale nel settore aeronautico e infine, la costruzione di una base ideologica per la diffusione dell'ideale fascista in Oriente.¹²

Gli effetti di queste decisioni si manifestarono soprattutto negli anni 1933–1935 quando si instaurò tra l'Italia e il paese asiatico una collaborazione economico-militare contrassegnata da visite di delegazioni cinesi a Roma, dall'invio di missioni militari, una aeronautica e in seguito una navale, italiane. L'attività di Ciano si rivolse anche a favorire la diffusione della lingua italiana in Cina e di quella cinese in Italia. Si moltiplicarono le iniziative culturali volte a avviare il paese asiatico verso un destino politico analogo a quello italiano.¹³

Diverse personalità italiane guardavano al fascismo come una potente arma ideologica che avrebbe permesso di contrastare il comunismo e il bolscevismo, realizzando una società armoniosa; alla testa di queste autorità stava Papa Pio XI, che nel 1933 incontrò il Ministro degli Affari Esteri Kong Xiangxi, appartenente alla triade che all'epoca governava il Guomindang.

Durante l'incontro il papa riconfermò le sue simpatie per la Cina, richiamando poi l'attenzione del ministro sul regime corporativo italiano, consigliando di ispirarsi ad esso nella riorganizzazione del Paese.¹⁴

L'enfasi crescente posta sulle tecniche di controllo politico e sulla personificazione del potere in un leader infallibile portò il Guomintang sempre più vicino al fascismo italiano¹⁵; un esempio lampante di questa influenza fu la costituzione, nel 1932, della Società delle Camicie Azzurre (*Lanyi she* 藍衣社), un nucleo che si era andato a formare all'interno della Cricca di Huangpu (Whampoa in cantonese) a sua volta interna

¹¹ *Town and Sportsman*, n.8, Agosto 1935, *Associated Publications of Far East*, Shanghai.

¹² Carla Meneguzzi Rostagni, *Italia e Cina, un secolo di relazioni*, Italogramma vol. 2, 2012.

¹³ Borsa, G. *Tentativi di penetrazione dell'Italia fascista in Cina, 1932–1937, Il politico*, Università degli studi di Pavia, Pavia 1979.

¹⁴ Michele Fatica, *The beginning and the end of the idyllic relations between Mussolini's Italy and Jiang Jieshi's China (1930-1937)*, estratto da M. Marinelli, G. Andornino, *Italy's Encounters with Modern China*, Palgrave Macmillan, 2013.

¹⁵ Tien, Hung M., *Government and politics in Kuomintang China 1927-1937*, Stanford, Stanford University Press, 1972.

all'Accademia militare di Huangpu¹⁶ creata nel 1924 da Sun Yat-sen in seguito alla stesura dei suoi "Tre Principi del Popolo".¹⁷

Si trattò di un'organizzazione formata in larga parte da giovani ufficiali preoccupati per il declino del partito e della nazione e per l'eccessiva burocratizzazione che permeava il Paese, nonché dall'invasione dei giapponesi e dalla minaccia comunista che sopravviveva nonostante le ripetute campagne contro di essi. In reazione al disordine e alla disciplina che andava scemando all'interno del Guomindang, le Camicie Azzurre sottolinearono la necessità per l'assoluta e incondizionata obbedienza al leader; frugalità, incorruttibilità e segretezza erano le qualità più richieste.¹⁸ Intenzionata a restaurare lo spirito rivoluzionario del partito, essa svolgeva diverse funzioni, quali la raccolta di informazioni e di notizie riservate atte a contrastare attività "sovversive" ai danni dello Stato¹⁹. Tuttavia, l'organizzazione differiva da quella tedesca e quella italiana sia in termini di numero (solo un numero che si aggirava attorno ai trecento membri) che di funzioni (non vennero mai usate come truppe d'assalto nelle strade alla stregua delle Camicie Brune hitleriane).²⁰

In uno dei suoi discorsi durante una riunione della Società, Chiang Kai-shek affermò più volte che il fascismo avrebbe salvato la Cina, essendo in quel momento l'ideologia che più le si confaceva e della quale il Paese più necessitava. Ammirava il progresso scientifico e tecnologico occidentale, aspirandone all'utilizzo per migliorare il proprio paese; sperava inoltre di riordinare la struttura socio-politica cinese in base al modello italiano, richiamandosi ai suoi precedenti studi militari in Giappone. Dichiarava

Nel fascismo l'organizzazione, lo spirito e le attività devono essere militarizzate. Nelle case, nelle fabbriche, negli uffici governativi, ogni attività deve essere simile a quella nell'Arma. In altre parole, ci devono essere obbedienza, sacrificio, frugalità, igiene, accuratezza, diligenza e segretezza. E ognuno di noi deve coraggiosamente sacrificarsi per il bene più grande della nazione.

Parallelamente, Chiang Kai-shek e i nazionalisti continuavano ad osservare l'etica confuciana, tanto da spingere molti storici a definire l'ideologia che all'epoca permeava il partito nazionalista "fascismo confuciano"; Chiang sottolineava le virtù confuciane

¹⁶ Luo Xionghuai *Zhongguo kongjun jishi* 中国空军纪实, Pechino ,Editore Zhongyang bianyi chubanshe , 2006.

¹⁷ Sun Yat-sen, *The International Development of China*, G. P. Putnam's sons, New York, Londra, 1922.

¹⁸ Fairbank, J.K, Witchett, Denis, Feuerwerker, Albert, *The Cambridge History of China: Volume 13, Republican China*, Cambridge Mass., Harvard University Press, 1974.

¹⁹ Samarani, G., *La Cina del Novecento*, Torino, Einaudi Editore, 2003.

²⁰ Taylor J., *The Generalissimo: Chiang Kai-shek and the struggle for modern China*, Harvard University Press, 2009.

della proprietà sociale, giustizia, integrità e rispetto di sé, restaurando il culto confuciano e incoraggiando lo studio delle opere classiche. Questo tradizionalismo è paragonabile al classicismo promosso dall'Italia fascista che rappresentava un ingrediente morale che avrebbe contribuito alla coesione del popolo cinese durante la trasformazione verso una società nuova, fornendo un credo centrale senza il quale i cinesi avrebbero potuto facilmente divenire politicamente anarchici e moralmente confusi.²¹

Riguardo al rapporto tra Ciano e l'ideologia fascista, bisogna puntualizzare una cosa: egli non si fece portatore ufficiale di quest'ultima, ma la fama che conquistò grazie alla sua opera diplomatica fece sì che il fascismo godesse di luce riflessa, attirando poi in seguito l'attenzione cinese.

Ciano si sentiva più un diplomatico che un fascista, sfoggiava più il proprio nazionalismo che l'ideologia del partito; infatti fu Antonio Riva²² colui che fondò il primo fascio in Cina nel 1926.²³

1.3 IL DOMINIO DELL'ARIA: GIULIO DOUHET

Già sul finire del XIX secolo si cominciarono ad immaginare i risvolti che l'impiego del mezzo aereo avrebbe avuto nel settore militare e civile; sin dall'epoca napoleonica

²¹ Fairbank, J.K, Witchett, Denis, Feuerwerker, Albert, *The Cambridge History of China: Volume 13, Republican China*, Cambridge Mass., Harvard University Press, 1974.

²² Antonio Riva (Shanghai 1896 – 1952) fu, con Francesco Baracca, uno dei quarantuno Assi italiani dell'aviazione della Grande Guerra. Poco dopo fine delle ostilità, nell'autunno del 1919, ritornò in Cina per preparare i campi di atterraggio di un raid aviatorio Roma-Pechino, cui avrebbe dovuto partecipare addirittura Gabriele d'Annunzio. Dal 1923 al 1924 costituì una società, la "Asiatic Import Export Co.", che vendeva armamenti (principalmente aeroplani), ai vari leader cinesi in guerra tra di loro, ma dopo il patto Anticomintern divenne fornitore degli occupanti giapponesi.

Arrestato, alla liberazione, dai nazionalisti, riuscì a lasciare il carcere grazie all'intervento del suo amico, il colonnello americano David D. Barret, accreditato presso Chiang Kai-shek e profondo conoscitore della cultura classica cinese. Nel 1934 fu nominato Segretario Generale della Missione Aeronautica Militare Italiana inviata in Cina dal governo fascista. Accusato di spionaggio e di avere attentato alla vita del presidente Mao Zedong, venne condannato a morte nel 1951.

Nell'analisi odierna gli storici affermano che all'epoca serviva un nemico esterno da vincere clamorosamente per catalizzare il consenso e distogliere l'attenzione dai problemi che la Cina viveva in quel momento, ideando quindi la farsa del golpe gestito da Riva e pagato dalla CIA. Che si trattasse di una montatura venne confermato anni dopo all'autrice del libro su Riva, la Alighiero, dall'ex responsabile della sicurezza di Pechino che le disse pochi anni fa: "...il caso di quel Riva ce lo siamo per lo più inventato noi. [...] non ci fosse stato Riva, ne avremmo trovato un altro e avremmo avuto la nostra bella congiura americana...".

Fonte: <http://www.anordestdiche.com/la-colonia-dimenticata-di-tianjin-tientsin-in-cina-%E2%80%93-ottava-parte-gli-ultimi-italiani-in-cina-vengono-uccisi-o-espulsi/>

²³ Xue Guangqian, *Yidali fuxing zhidao* 意大利復興之道, Shanghai, Commercial Press, 1937.

mongolfiere e aerostati si libravano nel cielo trovando i primi impieghi bellici.

L'introduzione dell'aeroplano nel panorama militare tuttavia soppiantò quasi del tutto i mezzi precedenti grazie alle qualità di cui era dotato: robustezza, velocità, maggiore autonomia e potenza di fuoco. Le prime teorie comparvero con il mezzo, essendo i loro autori appartenenti alla ristretta cerchia del settore.

Agli inizi del XX secolo, il credo militare che dominava nelle accademie era basato su tre fondamenti: il culto dell'offensiva strategica e tattica, la "massa" intesa come concentrazione dello sforzo nel tempo e nello spazio, e la ricerca della "Battaglia decisiva". Le continue innovazioni tecnologiche stavano cambiando il volto della guerra, e le vecchie concezioni si rivelarono sempre più inefficienti e costose in termini di perdite umane: il raduno in massa delle forze infatti, non conduceva più ad una vittoria decisiva, bensì ad una serie di carneficine. In questo contesto, il potere aereo rappresentava un'innovazione eccezionale: grazie ad esso era possibile spezzare il fronte, portando la minaccia al di là di esso senza rischiare pressoché nulla, data l'iniziale inefficienza della contraerea; mentre per terra e per mare la difensiva aveva ottenuto la supremazia, in aria fu l'offensiva a prevalere. Tra la prima e la seconda guerra mondiale cominciò quindi nei Paesi ad essere promosso lo sviluppo dei reparti aerei che, in alcuni di questi, avrebbero istituito un dipartimento separato dal resto delle forze militari.

Come Giulio Douhet²⁴ affermò più volte, era nei cieli che si sarebbe dovuta svolgere la battaglia decisiva: quello aereo era da considerarsi un teatro indipendente, così come le nascenti forze aeronautiche degli altri Paesi. Egli, quando parlava di Arma Aerea, non intendeva l'intera aeronautica, bensì l'articolazione del bombardamento strategico; per capire questo concetto è necessario sottolineare che la guerra in quegli anni aveva assunto la connotazione di uno scontro totale.

Al fronte militare si affiancava quello interno, ovvero quello costituito dalla popolazione e dall'apparato produttivo che alimentava la guerra: in quest'ottica, le

²⁴ Giulio Douhet (Caserta, 30 maggio 1869 – Roma, 15 febbraio 1930) fu un generale italiano e primo teorico della guerra nei cieli; all'apertura del dibattito sulle possibilità di sviluppo dell'aviazione e il suo impiego militare, egli partecipò con una fitta serie di interventi nel 1910-11. Scrittore fertilissimo, nel 1921 pubblicò la sua opera più famosa, *Il Dominio dell'aria*, testo di un centinaio di pagine destinato a diventare rapidamente un classico del pensiero militare moderno, conosciuto in tutto il mondo e tuttora oggetto di studio negli ambienti militari.

Importante nei suoi orientamenti fu sicuramente il rapporto con Gianni Caproni, padre della nascente industria aeronautica italiana, con il quale lavorò in stretta collaborazione.

Una curiosità: Douhet, che fece dell'aviazione la sua ragione di vita, non sentì il bisogno di acquisire il brevetto di pilota, cosa che non lo mise in una situazione di inferiorità nei confronti dei suoi dipendenti né offrì spazio alle critiche dei suoi oppositori.

tradizionali distinzioni del diritto internazionale cadevano, ponendo il militare combattente al fronte e l'operaio in fabbrica sullo stesso piano. L'aereo, inteso nella sua funzione di bombardamento strategico, dava l'occasione di colpire il punto debole nel fronte interno nemico, causando danni devastanti e insopportabili per la popolazione civile, portando al collasso l'apparato industriale nemico e colpendo il morale comune, ottenendo così la cessazione delle ostilità; tutto questo, partendo dal presupposto di aver conquistato il dominio dell'aria. Dopo la conquista dei cieli sarebbe stato possibile concentrare le forze sul fronte di terra, scagliandole in modo tale che avrebbe impossibilitato il nemico a prevedere ove il colpo di martello si sarebbe abbattuto. L'impiego previsto era quindi in massa, volto a causare il maggior danno possibile nel minor tempo possibile, poiché si partiva dal presupposto che non vi fosse difesa per l'attacco aereo; veniva quindi a mancare la formalità della dichiarazione di guerra, sacrificata in nome della necessità di colpire per primi e a sorpresa, e da questa rassegnazione nasceva l'idea di conquista del dominio dell'aria come strumento di difesa oltre che di attacco.

Il "Dominio dell'aria"²⁵ venne pubblicato per la prima volta nel 1921, e fu l'opera base in cui Douhet espresse per la prima volta in forma logica e completa il proprio pensiero riguardo la guerra futura, partendo dall'assunto che il modo di combattere fosse cambiato e la conoscenza di come fosse in passato non sarebbe più stata di alcuna utilità; nella formulazione di una teoria della guerra sarebbe piuttosto occorso capire come sarebbe destinata a svolgersi in futuro. Questo per lui si traduceva in un massiccio impiego delle risorse a favore dello sviluppo aeronautico, privilegiandolo al di sopra di quello terrestre e marittimo, soprattutto delle sezioni da bombardamento, che sarebbero difatti cresciute di importanza all'interno della sua teorizzazione nel corso degli anni divenendone protagoniste al termine della Grande Guerra. L'originalità del suo pensiero consistette nella chiarezza con cui espose il principio dello spostamento del baricentro della guerra dall'esterno all'interno del paese, portandola all'interno del territorio nemico, aggirando i primi due step strategici, l'osservazione e la caccia, per passare nell'immediato alla missione di bombardamento, distruggendo le retrovie nemiche e causando così un effetto domino che avrebbe permesso di vincere la battaglia nell'immediato.

Le sue teorie permearono la dottrina della nascente Regia Aeronautica (1923), influenzando gran parte delle aviazioni degli altri paesi, ad eccezione della *Luftwaffe*

²⁵ Douhet, G., *Il Dominio dell'aria*, Roma, Ministero Della Guerra, 1^a ed. 1921.

tedesca, legata all'Esercito; negli Stati Uniti la dottrina douhetiana del bombardamento strategico perdurò legandosi al monopolio nucleare, sfociando nel tristemente noto massacro di Hiroshima e Nagasaki.

Naturalmente le critiche di stampo etico non risparmiarono Douhet, molte delle quali ad opera degli stessi piloti attori della guerra (un esempio è l'asso dell'aviazione da caccia durante la Grande Guerra Amedeo Mecozzi, critico delle teorie di Douhet contro le quali arrivò a scrivere una delle sue opere intitolandola significativamente *Guerra agli Inermi*); tecnicamente venne poi criticato l'utilizzo slegato e volto principalmente al bombardamento del mezzo aereo.

Ad oggi, bisogna riconoscere anche la subordinazione della politica alla guerra: in precedenza, l'equilibrio di potenza era alla base del rapporto tra Stati, e la politica aveva un ruolo limitante nella guerra; le guerre tra Stati erano frenate dal fatto che questi si conoscessero tra loro e avrebbero continuato a convivere nel continente europeo alla cessazione delle ostilità. Tuttavia, col primo conflitto mondiale la guerra divenne di annientamento e l'obiettivo militare si sarebbe sovrapposto a quello politico, cambiando la natura della guerra che avrebbe perseguito come obiettivo l'annientamento dell'avversario. In risposta alle critiche, il generale italiano affermò che, dal momento che la natura della guerra stava cambiando, la ricerca dei suoi nuovi caratteri non era un vezzo, bensì una necessità.

In conclusione, l'Italia fu il primo paese al mondo a teorizzare la superiorità del mezzo aereo e il suo distacco dal resto delle forze armate; questo primato ebbe grande risonanza a livello internazionale, e per molti anni a venire i paesi stranieri avrebbero attinto alle sue teorie per formare le proprie forze aeree, soprattutto in Gran Bretagna e negli Stati Uniti, fino a considerarla una delle componenti fondamentali dei grandi bombardamenti alleati sulla Germania nazista e della poi attuale strategia della guerra atomica. Non a caso, durante il primo governo Mussolini, l'aeronautica divenne indipendente²⁶ e fu proprio grazie a questo distacco che riuscì ad inviare diverse missioni all'estero, tra le quali quella capitanata dal generale Lordi in Cina.

²⁶ Il 24 gennaio 1923 venne creato il Commissariato per l'Aeronautica, al quale seguì il 28 marzo la Regia Aeronautica come nuova forza armata. Per approfondimenti sulla storia dell'indipendenza dell'Aeronautica visitare il sito: <http://www.aeronautica.difesa.it/storiatradizione/lastoria/Pagine/aeronauticaIndipendente.aspx>

1.4 L'ITALIA GETTA LE BASI PER LA MISSIONE AERONAUTICA

In seguito alla riunificazione compiuta ad opera del Generalissimo nel 1927, la neonata Repubblica Popolare Cinese stava cercando di affrancarsi, in tempi brevi, da un sistema feudale vecchio di secoli, modernizzando tutte le sue strutture, dal sistema giudiziario a quello bancario, sino ad arrivare ad una profonda ristrutturazione delle Forze Armate. Nonostante questo energico e radicale programma di amodernamento, la Repubblica continuava ad essere travagliata da diversi problemi a carattere politico, sociale e culturale, per non parlare della minacciosa politica espansionistica giapponese.²⁷

A partire dal 1928 il governo di Nanchino si trovò a fronteggiare l'avanzata dell'insorgenza comunista, le cui fila si ingrossavano velocemente trovando forte consenso tra le popolazioni arretrate delle campagne, allettate dalle promesse di riscatto sociale e lotta alla corruzione. Un ulteriore elemento di disturbo fu l'invasione giapponese della Manciuria nel 1931 che aggiungeva nuovi problemi al già complicato quadro cinese.

Il Giappone infatti, esercitava già da tempo in Manciuria una forte influenza, politica, economica e militare; tra i vantaggi che si era assicurato tramite gli accordi internazionali vi era quello di poter amministrare la zona della ferrovia mancese meridionale, e di tenervi delle guarnigioni, investendo notevoli quantità di capitale. Agli inizi degli anni Trenta il Giappone si trovò in una situazione di forte debolezza dovuta alla crisi economica, e sperava di risolvere i suoi problemi economico-demografici sfruttando la provincia mancese.

In questo momento critico per la Cina, la necessità di approntare un moderno esercito di difesa cominciò ad essere evidente, in particolar modo riguardo l'aviazione. Nel 1920 infatti, era stato imposto un lungo embargo sulle vendite di materiale bellico alla Cina per fermare la guerra civile che imperversava in quel momento, revocato solo nel 1929 dopo il consolidamento al potere di Chiang Kai-Shek; questo embargo aveva reso difficoltosi i rifornimenti di aeroplani, nonostante il governo sovietico avesse fornito del materiale di volo per la formazione dei primi reparti organici cinesi tra il 1925 e il 1927. Dopo aver preso atto delle preoccupanti intenzioni giapponesi, il Guomintang decise di intraprendere un'azione di rafforzamento dell'aviazione militare cinese, e di creare un'industria aeronautica nazionale. Le discussioni che seguirono questa decisione si ridussero sensibilmente quando nel Gennaio 1932 un attacco aeronavale giapponese su

²⁷ Ovidio Ferrante, *Missione Aeronautica Italiana in Cina*, rivista "Storia Militare", n.3 2008, Informazioni della Difesa.

Shanghai rivelò la debolezza del sistema militare cinese e la vulnerabilità dei grandi centri demografici agli attacchi dal cielo.

Come già accennato, vi erano tuttavia degli ostacoli che proibivano la formazione di una moderna aeroflotta: gli indennizzi che la Cina avrebbe dovuto pagare alle potenze straniere derivanti dalla rivolta dei Boxer, i disordini presenti nel sistema di tassazione interno, le tariffe gestite dalle potenze straniere per privare la Cina di entrate, i disaccordi interni al Guomindang e la guerra civile tra quest'ultimo e il partito che gli si opponeva, il Gongchandang.

Il governo di Nanchino riuscì a superare alcuni di questi ostacoli, soprattutto quello relativo agli indennizzi dovuti alle potenze straniere; gli Stati Uniti furono i primi a rinunciare ad esso, a condizione che il governo cinese utilizzasse quei fondi per finanziare l'invio di studenti cinesi presso le università americane. Fu una mossa astuta, che permise all'America di stabilire una prima missione aeronautica presso Hangchow, e di propagandare l'ideologia americana attraverso i giovani studenti cinesi affascinati dalle grandiose capacità della società industriale yankee.

Alla rinuncia seguirono poi Inghilterra, Russia e Giappone, in cambio dell'utilizzo delle somme a loro dovute a scopo educativo e culturale.

Nel 1932 anche l'Italia decise di rinunciare al risarcimento, chiedendo in cambio di stabilire in Cina una missione aeronautica e una navale; Mussolini, intuendo l'importanza di instaurare rapporti commerciali privilegiati con il Paese di Mezzo, autorizzò egli stesso la remissione dei pagamenti.

L'accordo venne siglato a Londra nel luglio del 1933 tra Galeazzo Ciano e Song Ziwen, e prevedeva un abbassamento del pagamento da parte della Cina di soli 38 milioni e 650 mila dollari, impiegando il resto della cifra dovuta nell'acquisto di materiali italiani.²⁸

1.5 LO SVILUPPO AERONAUTICO CINESE: LA MISSIONE JOUETT

Gli interessi commerciali e considerazioni politiche generali sono state un tema costante nelle relazioni sino-americane durante la prima metà del ventesimo secolo.

L'embargo bellico internazionale intrapreso dagli Stati Uniti nel 1919 aveva come scopo la cessazione della guerra civile che imperversava in Cina dalla caduta

²⁸ Michele Fatica, *The beginning and the end of the idyllic relations between Mussolini's Italy and Jiang Jieshi's China (1930-1937)*, estratto da M. Marinelli, G. Andornino, *Italy's Encounters with Modern China*, Palgrave Macmillan, 2013.

dell'impero mancese, tuttavia, ebbe poca risonanza: le armi continuarono a fluire in Cina da altre fonti, facendo sì che la guerra civile continuasse; inoltre, il Paese di Mezzo si appoggiò inizialmente all'URSS per la formazione dei suoi militari, alla quale avrebbe inviato nell'agosto 1925 sei tirocinanti allo scopo di frequentare corsi di addestramento e di approfondimento presso l'Accademia dell'Aeronautica militare di Mosca.²⁹

Una grande difficoltà con l'embargo si ebbe nella definizione di "armi e munizioni"; la Gran Bretagna infatti, interpretando diversamente tale definizione, riuscì a vendere alla Cina più di 100 aerei, giustificando la vendita sulla base del fatto che i velivoli fossero a scopo commerciale. Quando Chiang Kai-shek e il governo nazionalista emersero come fazione dominante nel 1929, le potenze decisero di revocare le restrizioni sulle vendite di materiale bellico; la Cina divenne velocemente un obiettivo appetibile per ognuna delle maggiori compagnie aeree del mondo.

La "*Mahoney-Ryan Corporation*", i cui agenti erano presenti in Cina sin dal 1928 per gettare le basi di possibili vendite, conclusero immediatamente un contratto da 200.000 \$ per la vendita di aeromobili.³⁰

Nonostante l'apparente bisogno cinese di un miglioramento nel sistema delle comunicazioni interne e le alte aspettative americane, non ci fu un boom dell'aviazione civile. I viaggi in aereo erano riservati ad un ristretto numero di persone, e i ricavi che si potevano ottenere dalla posta aerea erano in grado di supportare solo un ristretto numero di operazioni.³¹

L'aviazione militare si rivelò ugualmente deludente. Pochi aerei, la maggior parte risalenti alla Prima Guerra Mondiale, vennero utilizzati durante gli Anni Venti, ma senza risultati impressionanti. Come puntualizzò il Maggiore John Magruder, addetto militare a Pechino, nel suo rapporto a Washington del 1929, i cinesi avevano fallito nel cogliere le occasioni che l'avanzamento tecnologico iniziato con la Prima Guerra Mondiale avrebbe potuto offrirgli.³²

Con la nuova apertura della Cina al mercato internazionale molti paesi erano interessati ad allacciare rapporti commerciali privilegiati con essa. All'inizio del 1932 la Francia

²⁹ Xu Jun, *Zhongguo junshi yuanxiao jiaoyu fazhanshi kongjunjuan* 中国军事院校教育发展史空军卷, Pechino, Editore Junshi kexue chubanshi, 2001.

³⁰ Douglas W. Clephane, *Selling Ryans in China*, Airway Age, n.10, 1929.

³¹ Le linee commerciali cinesi nel 1930 trasportavano un numero di passeggeri che si aggirava intorno ai 2,915, e fatturavano solo 517,124 \$ circa. Per ulteriori informazioni consultare Loh Han-chin, *Commercial Aviation*, Chinese Year Book, Shanghai, 1937.

³² John Magruder, *Some Considerations Affecting Martial Manifestations in China*, John Van Antwerp MacMurray Papers, Princeton University Library, 1929.

proposte l'invio di una missione aeronautica per riorganizzare l'aviazione militare cinese ma i responsabili della forza aerea preferirono rivolgersi alla Gran Bretagna per ottenere l'assistenza di ufficiali esperti e per impiantare una nuova scuola di volo. Dopo lunghe trattative nessun accordo fu raggiunto a causa delle eccessive richieste economiche avanzate dalla *Royal Air Force*.

Il Governo Nazionalista, a fronte del peggioramento delle relazioni con il Giappone, volse la sua attenzione sulla inadeguatezza della propria forza aerea e, nell'agosto 1929 il Generale Chang Wei-chang, direttore dell'*Aviation Administration*³³, si rivolse all'incaricato d'affari americano a Shanghai F.N. Shumaker, rappresentante della Douglas, per delineare un piano di razionalizzazione della *Chinese Air Force (C.A.F.)*³⁴ che prese l'avvio con una commessa di 32 ricognitori e bombardieri leggeri Vought O2U-1D Corsair e di dieci biposto Douglas O-2MC da bombardamento e osservazione.³⁵

Nell'aprile 1931 settantacinque ufficiali di alto livello si incontrarono durante la Conferenza Nazionale dell'Aviazione a Nanchino e il Generale Cao Haosen (曹浩森), Vice Ministro della Guerra, aprì la conferenza con un dettagliato resoconto dell'aviazione militare nel mondo.

Rapidi progressi erano stati ottenuti ovunque tranne che in Cina, osservò, per cui era imperativo che essa sviluppasse una forza aerea moderna; un tale passo, dichiarò, avrebbe dotato la nazione di una forza più potente dell'esercito e della marina stesse. La conferenza procedette così delineando un piano che avrebbe portato la Cina allo stesso livello delle potenze internazionali. Questo includeva disposizioni per l'espansione della forza aerea, l'addestramento di piloti, lo sviluppo di un'industria aeronautica in Cina, la costruzione di aeroporti e la fortificazione delle maggiori città contro eventuali attacchi aerei. La realizzazione del programma fu oggetto di molte discussioni nell'anno e mezzo che andò a seguire, tuttavia nulla di concreto venne fatto per portarlo avanti. Solo con l'attacco aereo giapponese su Shanghai nel 1932 si riuscirono a smuovere le acque; il Generale Conrad Westervelt, in ritiro dalla Marina, fu testimone dell'attacco dalla sua stanza d'albergo a Shanghai. Westervelt, che aveva comandato la fabbrica di

³³ Il primo ente aeronautico del governo centrale di Nanchino fu l'*Aviation Department* istituito nel Novembre 1928 presso il Ministero della Guerra; rinominato *National Aviation Administration (Aviation Bureau)*, due mesi più tardi fu riorganizzato e potenziato passando alle dirette dipendenze del governo. Nell'aprile del 1929 le forze aeree assunsero la denominazione ufficiale di Aviazione Militare Cinese, in inglese *Chinese Air Force (CAF)*.

³⁴ Xu Jun, *Zhongguo junshi yuanxiao jiaoyu fazhanshi kongjunjuan* 中国军事院校教育发展史空军卷, Pechino, Editore Junshi kexue chubanshi, 2001.

³⁵ All'epoca la forza aerea del governo centrale comprendeva tre *Squadrons* equipaggiati con DH.9A, Breguet 14, Caudron C59, Junkers K53 e F13.

aerei navale di Filadelfia dal 1920 al 1927, si trovava in Cina come rappresentante della Curtiss-Wright Company, cercando per mesi di convincere il governo cinese ad accettare un programma di aviazione militare che la sua compagnia avrebbe offerto assieme ad una fornitura di aerei.³⁶ Dopo l'attacco i tempi sembravano maturi per proporre un piano che avrebbe rimediato alle deficienze dell'aviazione cinese, piano che Westervelt inviò al Ministro delle Finanze T.V. Soong³⁷ (Sòng Zǐwén 宋子文).

Il piano prevedeva come prima cosa l'arruolamento di un ufficiale militare americano di alto grado che fungesse da consulente sulle materie aeronautiche; in seguito, il governo cinese avrebbe dovuto inviare un gruppo di piloti cinesi e del personale tecnico che sarebbero stati formati negli Stati Uniti.

Come terzo punto, era prevista la costruzione di una piccola fabbrica di aerei a Shanghai, che avrebbe rappresentato il nucleo di un'industria aerea cinese. Infine, si sarebbe dovuto espandere il servizio commerciale aereo attraverso la Cina, e sarebbe stato costruito un aeroporto moderno a Shanghai.

Il ministro Soong, dopo essersi consultato con il dottor Arthur N. Young, consigliere economico e finanziario americano presso il governo cinese, accettò la proposta di Westerveld, eccetto il punto che prevedeva la formazione all'estero dei piloti cinesi, sostenendo che l'addestramento avrebbe dovuto avere luogo in Cina. La sua richiesta venne trasmessa al Dipartimento della Guerra americano dal Ten Col. W. S. Drysdale, il quale sottolineò l'importanza che la presenza di una simile missione avrebbe avuto in Cina grazie all'impiego di equipaggiamenti e aerei americani.

Tuttavia, la richiesta di Soong venne respinta dal Gen. Douglas MacArthur, capo del personale militare, sostenendo che il Dipartimento della Guerra non aveva alcun interesse nell'inviare una missione aeronautica in Cina. La vera ragione stava nel fatto che gli Stati Uniti non desideravano inimicarsi il Giappone né apparire promotori di una vendita di armi alla Cina. La richiesta del ministro Soong venne comunque inoltrata al Dipartimento del Commercio, il quale si dimostrò più cooperativo, se non altro considerando la situazione dal punto di vista degli interessi nell'aviazione civile. Una missione di addestramento americana infatti, avrebbe significato una grossa commessa di aerei, ed era un'opportunità da non perdere.

³⁶ Ferrari, Paolo (a cura di), *L'aeronautica italiana: una storia del Novecento*, Franco Angeli Storia, 2006.

³⁷ T.V. Soong, *Soong Tse-ven*, in pinyin Sòng Zǐwén, figlio di Charlie Soong e fratello di Soong May-ling più nota come "Madame" Chang Khai-shek, fu a lungo Ministro delle Finanze, consigliere di Stato, presidente della *Bank of China* e anche presidente della commissione per gli affari aeronautici dopo la partenza della Missione aeronautica italiana dalla Cina.

Il dottor Young si rivolse al Mag. Edward P. Howard, rappresentante del Dipartimento del Commercio presso Shanghai, che delineò un programma di addestramento prevedendo 12 aerei e 8 istruttori per formare in tutto 50 piloti cinesi in un anno. Il pacchetto sarebbe costato in tutto 211,600 \$. Ciò attirò l'attenzione del Dipartimento di Stato, dal quale giunse un messaggio riguardante il fatto che il Dipartimento non aveva nessuna obiezione riguardo la discussione di "aviazione civile" con i Cinesi, tuttavia era opinione diffusa che in vista della situazione attuale (le negoziazioni per una tregua tra il Giappone e la Cina) per gli Stati Uniti sarebbe stato improprio inviare una missione militare in Cina.

Howard non prestò attenzione a questo avvertimento, al contrario, elaborò diversi piani per una missione di addestramento ancor più efficiente. Nella seconda metà del maggio 1932 gli accordi vennero completati. Come capo della missione venne scelto il Col. John H. Jouett, comandante di squadriglia durante la Prima Guerra Mondiale e capo del personale del Corpo di Volo (air corps?) durante il 1920. Rassegnò le dimissioni nel 1930 per dirigere la *Aviation Division of Standard Oil* del New Jersey. Il Ministro Soong, soddisfatto della scelta di Jouett, il 24 maggio approvò ufficialmente le disposizioni della missione, e versò un deposito presso le banche americane che comprendeva i salari, le spese di viaggio e il capitale necessario all'acquisto degli aerei e le relative parti di ricambio.³⁸

Il Dipartimento del Commercio era compiaciuto, e diffuse velocemente la notizia alle industrie manifatturiere aeronautiche americane; di contro, il Dipartimento di Stato era meno entusiasta.

La Divisione per l'Estremo Oriente contattò il capo della Divisione del Commercio Aeronautico Leighton W. Rogers per rendergli noto il fatto che il punto di vista della missione "non combaciava esattamente con l'atteggiamento del Dipartimento" e che la politica americana rimaneva quella di non associarsi in nessun caso all'aviazione militare cinese. Rogers tentò di minimizzare il ruolo giocato dal Dip. Del Commercio sostenendo che quest'ultimo non era ufficialmente associato al progetto e che l'assistenza che avrebbero fornito sarebbe stata informale come qualsiasi aiuto dato agli americani residenti all'estero. Sottolineò inoltre, che le compagnie americane interessate alla missione avevano già firmato dei contratti e che il governo cinese aveva già versato un sostanzioso anticipo per assicurarsi la loro consulenza. Il Dipartimento di Stato mostrò il suo scontento, ma non intraprese altre azioni, poiché non era nella posizione di

³⁸ William M. Leary Jr., *Wings for China: The Jouett Mission, 1932-1935*, Pacific Historical Review, Nov. 1969.

obiettare su un progetto che sarebbe potuto risultare economicamente vantaggioso per un'America duramente segnata dalla Grande Depressione.

Il Col. Jouett nel frattempo, aveva raccolto lo staff per la missione. Oltre a nove istruttori di volo, coordinati da Harry Rowland, il nucleo comprendeva alcuni meccanici e motoristi.³⁹

Partirono dalla costa ovest sulla *S.S. President Hoover* in giugno, e raggiunsero Shanghai l'8 luglio.

All'arrivo, Jouett venne accolto dal Ministro Soong e dal dottor Young, ai quali sottopose ben tre piani di addestramento.

Il primo prevedeva l'addestramento di 150 piloti per una durata di tre anni e la costruzione di alcuni impianti. Il costo stimato era approssimativamente di 4,200,000 dollari. Nel secondo schema invece l'addestramento sarebbe stato esteso a 300 piloti, stabilendo un centro di addestramento permanente, al costo di 8,200,000 dollari. Il terzo piano infine, era simile al secondo, con l'aggiunta di un corso specializzato. Con esso, gli studenti avrebbero ricevuto 70 ore di corso avanzato, dopo 60 ore di addestramento primario e 70 ore di addestramento base. Il costo previsto era di 13,700,000 dollari, e il Ministro Soong approvò quest'ultimo.

La scuola di volo americana si installò ad Hangchow e con la denominazione *Central Aviation School* iniziò ad operare il 1 Settembre sotto la direzione di Jouett, che dipendeva per gli aspetti amministrativi e disciplinari dal gen. Mao Pang-chu. Annidata tra le montagne e situata vicino a un lago, distante 100 miglia da Shanghai, Hangchow rappresentava uno dei posti più attrattivi della Cina. Sfortunatamente, come Jouett ebbe modo di scoprire, la bellezza del posto era equiparabile alla sua inadeguatezza per quanto riguardava le strutture di addestramento. Vi trovò una distesa di 800 metri quadrati, due piccoli hangar, qualche baracca di legno risalente al periodo dell'impero mancese e una manciata di aerei obsoleti. Per il rinnovamento del materiale di volo furono acquistati una trentina di biplani Fleet 10 da addestramento base che diedero ottimi risultati.

Jouett inoltre, rinnovò l'intero sistema delle promozioni e del sistema di pagamento.

Prima del suo arrivo infatti, non vi era un sistema uniforme di promozioni e di salario per gli aviatori. L'influenza politica determinava le promozioni, ed i salari venivano erogati dal Dipartimento delle Finanze alle unità di comando per la distribuzione.

Ovviamente, il sistema non risultava privo di falle e distorto dagli abusi dei capi unità.

³⁹ John H. Jouett, *War Planes Over China*, Asia Magazine, 1937, pp. 827-830.

Jouett cambiò questo sistema, facendo in modo che l'anzianità e il merito determinassero le promozioni, garantendo un compenso adeguato.⁴⁰

Jouett fu anche accreditato come consigliere militare aeronautico presso il governo di Nanchino; in questa veste elaborò un piano quinquennale per la riorganizzazione della C.A.F., riformando la struttura di comando della forza aerea, favorendone l'indipendenza.

Il servizio venne sottratto al controllo del Ministero della Guerra, stabilendo un quartier generale sotto il diretto controllo di Chiang Kai-shek.

Il 17 Settembre iniziò il primo corso di ripresa voli per 50 piloti cinesi da assegnare alla Scuola come istruttori; solo il 50% di essi superò il check finale. In tutto furono circa 200 i piloti già brevettati passati al vaglio di Jouett che ne esonerò due terzi. Il primo corso di 88 allievi piloti iniziò l'addestramento il 18 Ottobre: si trattava di cadetti provenienti dalle scuole militari, molto motivati e con una buona preparazione di base, provenienti dall'élite cinese. Suddivisi in piccoli gruppi di cinque o sei gli allievi furono affidati a istruttori americani e cinesi che li seguirono individualmente applicando le tecniche addestrative in uso negli Stati Uniti. Il rateo di eliminazione dai corsi per inidoneità fu di circa il 50%, in linea con i risultati ottenuti nelle scuole dell'*U. S. Army*. Jouett organizzò anche corsi d'istruzione per specialisti di tutte le categorie: ingegneri, meccanici, metereologi, medici.

L'iniziale successo del programma sollevò l'interesse e l'invidia delle altre fazioni in Cina. Il regime Cantonese, nominalmente alleato con il governo centrale, avvicinò Howard domandandogli se ci fosse la possibilità di avere l'assistenza americana per il proprio servizio aereo. Howard contattò il Dipartimento del Commercio che immediatamente si mise in moto per un'altra missione di addestramento. Questa volta il Dipartimento si mosse con più discrezione, dato il teso rapporto con il Dipartimento di Stato; vennero contattate solo le maggiori industrie quali Curtiss-Wright, Douglas e United. Vennero selezionati 6 istruttori da inviare in Cina, e il risultato fu una sostanziale commessa di Boeing del regime Cantonese.

Questo episodio mostra il disinteresse del Dipartimento del Commercio riguardo le obiezioni del Dipartimento di Stato sulla missione di Jouett, e sottolinea l'imparzialità dello stesso nel trattare con le fazioni rivali cinesi. L'obiettivo era di promuovere le vendite di prodotti di aviazione americani, non di giudicare i meriti politici dei compratori. Se la politica degli Stati Uniti era quella di favorire la crescita di un governo

⁴⁰ Reynolds, *Aviation in China*, Maggio 1935, NA, SD 893.796.

centrale stabile cinese, allora il Dip. Del Commercio agiva contro gli interessi nazionali. D'altra parte, il Dip. di Stato poteva difficilmente avanzare obiezioni sul commercio con la Cina, specialmente in un periodo in cui tale commercio era così importante per l'economia del Paese. Queste compravendite potevano essere criticate per la mancata coordinazione tra attività commerciale e attività politica, ma questo sarebbe stato difficile da realizzare in assenza di una linea politica chiara.

Nel frattempo, la *Central Aviation School* si trovava in difficoltà; agli inizi del 1933 Chiang Kai-shek cominciò a sospettare dell'eccessivo controllo del Ministro Soong su quella che prometteva di diventare la forza militare più efficace in Cina. Decise quindi di trasferire la scuola a Luoyang (洛阳), nella provincia dello Henan (河南) dove avrebbe esercitato un controllo più stretto, ottenendo però scarsi risultati a causa del maltempo che imperversava in quella regione. In poche settimane la scuola venne ritrasferita ad Hangchow, dove la C.A.F. aveva concentrato le principali attività aeronautiche, ma la sua supervisione passò da Soong al generale Keh Ching-on, nominato da Chiang Kai-shek capo dell'*Aviation Bureau*.

Con l'approvazione del Generalissimo cominciò l'attuazione del piano Jouett che prevedeva massicci acquisti di aerei e materiale aeronautico. Gli agenti locali della Hawker si affrettarono ad offrire grosse quantità di tutti i modelli britannici in produzione – Fury, Demon, Audax e Hart – ma grazie alle conoscenze di Jouett le scelte cinesi si indirizzarono verso l'industria americana che nell'arco di due-tre anni si aggiudicò rilevanti commesse per oltre 200 esemplari di Curtiss Hawk I e III, Vought Corsair, Northrop Gamma, Douglas O-2MC, oltre a Curtiss Shrike, Vultee etc. Fiutando il buon affare la ditta Curtiss inviò in Cina un alto dirigente, William D. Pawley, al quale Chang Kai-shek chiese di realizzare al più presto uno stabilimento per la costruzione di aerei su licenza. A dicembre il governo cinese firmò con un *trust* composto da Curtiss-Wright, Douglas e Intercontinent Corporation un contratto per una fabbrica da impiantare a Hangchow capace di produrre 60 aerei completi all'anno. Con management americano e circa trecento operai cinesi lo stabilimento *Central Aircraft Manufacturing Co.* (CAMCO) entrò in funzione nell'agosto 1934 e nel giro di due anni consegnò 127 aerei dei tipi Northrop, Douglas e Fleet, consentendo all'amministrazione cinese un forte risparmio in valuta pregiata grazie alla sostanziale riduzione degli acquisti all'estero. Inoltre dopo cinque anni la fabbrica sarebbe divenuta proprietà del governo cinese che l'avrebbe gestita in proprio.

Il 12 novembre 1933 fu il giorno in cui Jouett e i suoi giovani studenti passarono sotto

la prima valutazione della nuova forza aerea; più di diecimila spettatori ammirarono una dimostrazione aerea sostenuta da uno degli squadroni degli istruttori di Flotta, una squadra di aerei da osservazione Douglas e due squadre di Curtiss-Hawk da inseguimento. Quasi ogni aereo era di produzione americana, così come le squadre addestrate dagli stessi, ma la manifestazione si incentrò più sul trionfo cinese, manifestando l'orgoglio che la Cina provava nei confronti dei suoi giovani cadetti. Il graduale rafforzamento della C.A.F. consentì a Chiang Kai-shek di impiegare con successo l'arma aerea contro i generali ribelli che nel Fukien avevano dato vita nel 1932 ad un governo secessionista, scatenando una rivolta nel 1933 che venne facilmente soffocata dalla nuova forza aerea di Chiang Kai-shek. Inoltre fra il giugno 1932 e l'aprile 1933 il governo di Nanchino scatenò la quarta campagna contro i comunisti del Jiangsi cui diedero un contributo importante due squadroni di bombardieri. In entrambe le circostanze aliquote di FIAT BR.3 insieme ai Douglas O-2MC e ai Corsair parteciparono alle missioni di controguerriglia operando dall'aeroporto di Nanchang. Il pilota italiano Fausto Moroni, incaricato di istruire i cinesi nella condotta del bombardiere FIAT, effettuò varie missioni di guerra. Nell'aprile 1934 Chiang lanciò l'offensiva finale contro Mao Tse-tung che, incalzato dai nazionalisti, iniziò la leggendaria "Lunga Marcia" verso la relativa tranquillità del Nord-Ovest. A metà 1935 l'aviazione cinese possedeva circa mezzo migliaio di aerei da guerra, in gran parte di produzione americana. Si può affermare che Jouett, uomo dotato di indubbie qualità organizzative e di comando, era riuscito nel difficile compito di porre le fondamenta di una forza aerea moderna ed efficiente grazie al materiale aeronautico approvvigionato negli USA e al buon funzionamento della Scuola Centrale di Hangchow. La posizione di Jouett tuttavia non avanzò più di quanto finora detto a causa di due fattori: l'arrivo della missione aeronautica italiana e la pressione giapponese sul ritiro della missione americana che nel 1934 si era fatta più insistente, arrivando a protestare pubblicamente. Il contratto tra gli Stati Uniti e la Cina spirò nel giugno 1935 e Jouett rientrò in patria dopo aver ricevuto l'alta onorificenza della Commenda dell'Ordine della Giada. Durante la sua permanenza in Estremo Oriente gli interessi commerciali americani avevano conosciuto un forte impulso nonostante la Grande Depressione: tra il 1929 e il 1934 le esportazioni di materiale aeronautico dagli Usa alla Cina avevano fruttato la considerevole somma di 9 milioni di dollari, contro i 4 milioni e mezzo di dollari

totalizzati dai tre maggiori concorrenti, Italia, Gran Bretagna e Francia. L'influenza americana era ancora sensibile alla fine del 1936, quando la composizione della C.A.F. risultava così suddivisa per provenienza degli aeroplani in servizio: 440 dagli Stati Uniti, 85 dall'Inghilterra, 65 dall'Italia, 40 dalla Francia, 50 dalla Germania, 12 dalla Cina.⁴¹

1.6 L'IMPEGNO ITALIANO NELLA RICOSTRUZIONE ECONOMICA DELLA CINA (L'AGGRESSIONE GIAPPONESE E L'ITALIA NELLA SOCIETÀ DELLE NAZIONI)

Per poter comprendere meglio le ragioni che valsero all'Italia l'ottenimento dell'attenzione cinese, permettendole così di aggirare la missione americana, occorre fare un passo indietro con la storia.

Il 18 settembre 1931, prendendo a pretesto un attentato ai binari della ferrovia di Mukden, il Giappone cominciò l'occupazione militare della Manciuria. Fin dal Novecento l'impero nipponico nutriva mire espansionistiche verso quella regione ricca di risorse minerarie e agricole, e fino al 1928 era riuscito a mantenersi in qualche modo una supremazia, sia grazie alla disgregazione dovuta ai signori della guerra, sia grazie alla politica filo-giapponese messa in atto da Zhang Zuolin (张作霖)⁴² in cambio del sostegno contro i rivoluzionari del sud⁴³. Quando nel 1927 la situazione politica cinese si capovolse con l'avvento dei nazionalisti, il Giappone dovette cambiare strategia. Inizialmente, per evitare lo scontro con il nuovo governo, tentò di estendere i suoi "diritti speciali" in Manciuria, incontrando però la netta opposizione di Chiang Kai-shek.⁴⁴ In seguito, cercò una nuova pedina da mettere al potere in Manciuria, ma a

⁴¹ Cfr. WAR & SOCIETY, University of New South Wales, volume 16, numero 1 (Maggio 1998), *Chinese Air Force with American Wings*, Guangqiu Xu, pp.61-81

⁴² Zhāng Zuòlín (1875-1928) generale durante la rivoluzione cinese del 1911, fu posto a capo delle tre province della Manciuria fino a quando non invase la Cina del Nord divenendone il dittatore. Iniziò la sua scalata al potere nell'ottobre 1924 durante la Seconda Guerra nello Zhili - Fengtian. Guadagnò il controllo di Pechino e il riconoscimento a livello internazionale del proprio governo nell'aprile 1926. L'economia della Manciuria, base del potere di Zhang, fu oberata dal suo avventurismo e crollò nell'inverno del 1927-1928. Zhang venne sconfitto da Chiang Kai-shek nel maggio 1928. Morì ucciso da una bomba piazzata da un ufficiale giapponese il 4 giugno 1928, mentre si recava in Manciuria. Nonostante Zhang fosse legato ai giapponesi, questi ultimi si infuriarono per la sua incapacità di fermare l'avanzata dei nazionalisti.

⁴³ I governatori regionali cinesi, per mantenere l'esercito su cui fondavano il loro potere, avevano bisogno di armi, armi su cui i giapponesi facevano leva per mantenere il favore. In particolare questo accadeva nei confronti di Zhang Zuolin, legato ai giapponesi dei quali, di fatto, divenne una pedina. P. Corradini, *Cina. Popoli e società in cinque millenni di storia*, Giunti Editore S.p.A., Firenze-Milano, 1996, Cit. p.354.

⁴⁴ Il 18 maggio 1928, quando le forze nazionaliste si apprestavano ad entrare nello Shandong, il governo giapponese, per impedire che attraversassero la Grande Muraglia, formulò per la prima volta questa interpretazione estensiva dei suoi "diritti speciali", affermando che il Giappone avrebbe potuto ricorrere a "mezzi appropriati e effettivi per il

Zhang Zuolin subentrò subito il figlio Zhang Xueliang (張學良) che assunse immediatamente un atteggiamento anti-giapponese, riconoscendo il governo nazionalista. L'appoggio politico quindi, venne meno. In seguito, una serie di fattori, tra cui la sfiducia nel sistema di Washington, l'avvento della crisi economica mondiale e l'ascesa dei militari nel quadro politico, indussero il Giappone ad intraprendere una soluzione radicale, iniziata con l'occupazione di Mukden nel 1931⁴⁵, proseguita con il primo clamoroso atto di aggressione pubblico, ovvero l'invasione della Manciuria. La Cina, consapevole della sua inferiorità militare, preferì la via della protesta diplomatica presso la Società delle Nazioni, che ordinò al governo giapponese di ritirare le truppe senza tuttavia dichiararlo colpevole di aggressione. Si limitò inoltre a nominare una commissione di inchiesta (*la Commissione Lytton, dal nome del politico britannico Lord Victor Alexander George Robert Bulwer-Lytton*) composta da rappresentanti di cinque Stati, Gran Bretagna, Francia, Stati Uniti, Italia e Germania, da inviare sul luogo per riferire eventuali sviluppi della situazione nella Cina nord-orientale; ciò permise al Giappone di consolidare la propria posizione militare, conquistando Harbin nel 1932 e rinviando il confronto politico-diplomatico. Quando si trattò di nominare il rappresentante italiano nella commissione, l'Italia preferì una personalità non appariscente, in grado di dare un carattere di coerenza con il suo atteggiamento alla propria partecipazione; venne designato quindi il conte Luigi Aldovrandi Marescotti. In dicembre venne convocata un'Assemblea straordinaria della Lega per discutere sulla base dei risultati della commissione, il cui rapporto risultò sostanzialmente favorevole alla Cina; l'attacco giapponese del 18 settembre 1931 fu giudicato improprio ed esente da motivi di legittima difesa, e la costituzione del Manquguo non sembrava rispecchiare la volontà del popolo mancese.

La posizione italiana era di imparzialità nei confronti dei due paesi: non vi era alcun interesse nel vedere una prevalenza del già forte Giappone, né un successo della Cina che avrebbe rinfocolato il proprio nazionalismo e la propria xenofobia. Il delegato italiano presso Ginevra, Pompeo Aloisi, sottolineò la volontà di svolgere un'azione conciliante tra le due parti, approvando la proposta di cooperazione generale delle potenze. Lo stesso Ciano condivise tale posizione, ritenendo che l'Italia avrebbe potuto

mantenimento della pace e dell'ordine in Manciuria". La risposta di Nanchino fu ferma: i provvedimenti annunciati dal Giappone costituivano un'indebita interferenza negli affari interni della Cina e una flagrante violazione del principio di mutuo rispetto della sovranità territoriale, principio consolidato nel diritto internazionale. M. Galluppi, *Rivoluzione, controrivoluzione e politica di potenza in Cina*, cit. pp. 75-76.

⁴⁵ M. Galluppi, *Storia delle relazioni internazionali dell'Asia Orientale, vol.2*, Napoli, L'Orientale Editrice, 2003.

trarre vantaggio dalla situazione cinese, mentre il Giappone avrebbe avuto poco da offrire data la natura concorrenziale della sua economia.

Il rapporto finale risultò contrario al Giappone, senza tuttavia dichiararlo esplicitamente aggressore; la Francia e la Gran Bretagna erano infatti intenzionate a non rischiare una guerra con quel paese, e si comportarono in maniera troppo favorevole nei suoi confronti; di fatto, l'unico vero provvedimento fu l'invito alle altre potenze a non riconoscere lo stato del Manqugno.⁴⁶

Il 29 gennaio 1932 i giapponesi si scontrarono con i cinesi a Shanghai, ma ancora una volta nessun provvedimento degno di nota venne preso; in seguito a diversi negoziati ai quali prese parte anche l'Italia, il Giappone lasciò Shanghai, ma il vero motivo stava nel fatto di evitare complicazioni con le sue vere mire, ovvero il nord della Cina. Tokyo giustificò le sue azioni sostenendo l'incapacità del governo nazionalista di proteggere gli stranieri che risiedevano in Cina. Ginevra non accettò questa tesi, ma assunse un atteggiamento dualista e ambiguo che permise al governo giapponese di continuare la sua linea di condotta, senza possibilità di restituire la Manciuria ai cinesi.

Il 27 marzo il Giappone annunciò la sua decisione di lasciare la Società delle Nazioni per inconciliabile disparità di vedute con i principi di Ginevra e per il modo in cui venivano attuati in Estremo Oriente; poco dopo fu chiaro che Ginevra non si sarebbe mossa. La Cina rimase sola.

L'Italia sottolineò quasi con piacere l'incapacità della Società nel trovare una soluzione alla questione sino-giapponese, questo perché i suoi interessi non coincidevano con quelli societari. Sperava infatti, che venisse formata un'altra commissione che le avrebbe permesso di essere direttamente rappresentata nell'opera di ricostruzione cinese, per avere una voce in capitolo nel Pacifico.

L'incidente sino-giapponese segnò l'inizio di un più presente impegno diplomatico italiano in Cina, al quale contribuirono due fattori: la posizione assunta da Roma, decisa ad essere più presente sul fronte estremo orientale, presenza che le avrebbe permesso di sfruttare le occasioni che si sarebbero presentate a tempo debito, e l'abilità di Galeazzo Ciano nel presiedere la commissione che condusse alla tregua sino-giapponese a Shanghai, facendo accrescere la stima dell'Italia in Cina.

L'atteggiamento che avrebbe dovuto assumere l'Italia venne discusso presso il

⁴⁶ [Luciano Tosi](#), [Enrica Costa Bona](#), *L'Italia e la sicurezza collettiva. Dalla Società delle Nazioni alle Nazioni Unite*, Morlacchi Editore, Università Storia, 2007.

Ministero degli Esteri: l'Italia non poteva restare assente da un'azione collettiva cui partecipavano le grandi potenze, ma allo stesso tempo doveva evitare di esporsi troppo al fine di avere un maggiore spazio di manovra. L'invasione giapponese di Shanghai nel 1932 permise a Ciano di mettere in mostra le sue doti diplomatiche; fu lui infatti, a presiedere dal 6 al 29 febbraio la commissione incaricata dalla Società delle Nazioni di condurre un'inchiesta e riferire degli incidenti. Ebbe inoltre una parte di rilievo quando i rappresentanti della commissione giunsero alla firma di una pace tra le parti, che gli valse la stima di Mussolini e una promozione a Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario in Cina. Cominciò così la penetrazione economica e politica italiana nella Terra di Mezzo.

Capitolo Secondo

2.1 LA MISSIONE AERONAUTICA ITALIANA

Il modo in cui Jouett condusse le selezioni alla scuola di volo di Hangchow generò molte frustrazioni tra gli ufficiali cinesi scartati per scarse capacità di volo; la perdita del brevetto e dei vari privilegi ad esso collegati creò un malcontento che sfociò in un anti-americanismo. Tali sentimenti ebbero libero sfogo quando il ministro Soong, deciso sostenitore della missione americana, rassegnò le dimissioni nell'ottobre 1933 in seguito ai dissidi che ebbe con Chiang Kai-shek.

Di contro, la crescente ammirazione che Nanchino nutriva per Mussolini e l'Italia, grazie ai rapporti diplomatici stabiliti da Ciano, permise al nostro paese di partecipare in maniera più attiva alle vicende che si svolgevano in Estremo Oriente.

Come già precedentemente accennato, l'azione italiana si sarebbe svolta attraverso tre percorsi principali: la penetrazione commerciale italiana attraverso la ricostruzione economica della Cina, una cooperazione di tipo militare ed industriale nel settore aeronautico e la costruzione di una base ideologica in Cina che avrebbe permesso l'espansione fascista in Oriente.

Inizialmente, l'azione italiana sembrava limitata dal punto di vista economico, in quanto i commerci erano dominati da inglesi, francesi, giapponesi e americani. Tuttavia il 28 dicembre 1932, l'Italia riuscì, attraverso Ciano, a concludere un'importante trattativa tra Fiat, Caproni e il "giovane maresciallo" Zhang Xueliang⁴⁷, governatore delle regioni di Pechino, Jehol e della Manciuria.

Riguardo la ricostruzione economica cinese, il governo nazionalista prese a modello alcune idee di Sun Yat-sen⁴⁸ prevedendo un piano di collaborazione internazionale: nel 1931 il ministro Soong chiese alla Società delle Nazioni di nominare esperti di diversi paesi per collaborare alla ricostruzione. Venne inoltre affidato il compito di portare il progetto cinese su un piano più fisico, traducendolo in iniziative concrete, ai ministri

⁴⁷ Venne concluso un contratto che prevedeva l'acquisto di 3 aerei Fiat B.R.3 per la somma di 1 milione 494 mila lire italiane, un aereo Caproni C.A. 101 di 36 mila dollari americani, pezzi di ricambio per ogni aereo Fiat da 165 mila lire italiane e bombe da aeroplano per 5 mila lire italiane.

Penetrazione commerciale italiana in Cina: fornitura di materiale aeronautico, Telespresso n.224203/557, 4 gennaio 1933 in A.S.M.A.E., A.P. Cina 1931-45 b.30.

⁴⁸ Sun Yat-sen, *The International Development of China*, G. P. Putnam's sons, New York, Londra, 1922.

Soong e H.H.Kung⁴⁹, che a Ginevra ottennero la costituzione di un Comitato consultivo composto da persone di diverse nazionalità, che sarebbe stato il tramite degli investimenti stranieri in Cina. La Banca Italiana per la Cina (*The Italian Bank for China*) rifletteva un clima positivo, chiudendo il bilancio del 1931 in aumento.

L'Italia cambiò la sua tattica: al posto di concludere singoli affari, cominciò a “spingere” il governo cinese ad arruolare personale italiano, facilitando così l'acquisto dei nostri materiali, in particolare quelli bellici. Dal 1932 iniziò a richiedere l'invio di una missione aeronautica italiana, e nel gennaio 1933 il conte Ciano inviò segretamente al ministro Soong il progetto sulla missione, la quale inizialmente prevedeva l'invio di quattro capitani e cinque esperti di aeronautica militare per un lasso di tempo di due anni, che avrebbero specializzato i piloti e gli osservatori cinesi, insegnando teoria e pratica riguardo l'uso di bombe, ricerca e osservazione degli aerei e il funzionamento degli aeroporti. Soong accolse il progetto, che venne successivamente discusso tra Mussolini e il ministro Kung durante la sua visita in Europa nel 1933.

La sua missione consisteva nello studiare le capacità economiche ed industriali delle nazioni più avanzate, accertandosi quali dei paesi da lui visitati avrebbe potuto offrire le risorse migliori per la riorganizzazione della Cina; in realtà, la maggior parte dell'interesse era incentrato sulla fabbricazione di materiale bellico e sulla possibilità di indurre i paesi occidentali a prendere una posizione favorevole alla Cina riguardo il conflitto sino-giapponese. La delegazione cinese giunse in Italia il 5 febbraio e durò cinque giorni, durante i quali il ministro Kung incontrò Mussolini e visitò varie fabbriche. Nel suo colloquio con il Duce, Kung chiese all'Italia di assumere un atteggiamento di condanna riguardo l'azione giapponese, sottintendendo che da questo sarebbero dipesi eventuali ordini di materiali. Mussolini tuttavia mantenne una posizione imparziale, ma questo non rese vana la visita della delegazione cinese; Kung si mostrò favorevole all'invio della missione aeronautica italiana, dimostrando inoltre il proprio interesse verso il materiale bellico italiano, in particolare gli aerei da combattimento e le armi a ripetizione leggera. Mussolini si dichiarò desideroso di aiutare la Cina e offrì a tale scopo 12 milioni di *taels* cinesi, parte dell'indennizzo avuto dall'Italia per la rivolta dei Boxer che ammontava a poco più di 26 milioni di *taels* (circa 100 milioni di lire dell'epoca), quale anticipo per una commessa di apparecchi da

⁴⁹ *Kǒng Xiángxī* 孔祥熙, 11 settembre 1881 – 16 agosto 1967, fu un banchiere e politico cinese nei primi Anni Venti. Ebbe un'influenza determinante nella politica economica del Guomindang tra il 1930 e il 1940. Fino al 1931 fu (segue nota) Ministro dell'Industria del governo di Chiang Kai-shek. La sua posizione politica era dovuto molto alle sue parentele, avendo egli sposato una delle tre figlie di Sun Yat-sen.

ordinare all'industria italiana. Il capo del governo italiano offrì anche crediti a lungo termine per futuri acquisti di materiale aeronautico. In cambio di tali agevolazioni l'Italia sperava di sveltire l'accredito della missione italiana presso il governo di Nanchino⁵⁰ i cui costi sarebbero stati inferiori della metà rispetto a quelli della missione Jouett.

Kung ricevette inoltre il suo "battesimo dell'aria" proprio su un aereo da combattimento italiano, pilotato dall'asso dell'aviazione italiana magg. Mario De Bernardi⁵¹.

Rientrato in patria, Kung venne nominato direttore della Banca Centrale, incaricato di riorganizzare la forza militare cinese e di coordinare l'acquisto di materiali bellici. Il ministro si fece paladino di una campagna per il potenziamento dell'aeronautica e preparò il terreno per l'arrivo della nostra missione, che, a differenza di quella statunitense, avrebbe ricevuto l'appoggio ufficiale del proprio governo. Una spinta indiretta la ricevevamo da Tokyo, che esercitava da tempo forti pressioni perché Nanchino rinunciassero all'assistenza militare straniera. In una lettera indirizzata a Ciano il 10 aprile 1933 confermò l'accordo sulla missione italiana, chiedendone l'invio in Cina al più presto. Il 12 maggio dello stesso anno Mussolini confermò la sua approvazione, dando il via alle pratiche per il progetto. Tuttavia, l'invio della missione venne rimandato a causa della presenza americana, e per evitare contrasti Roma preferì attendere, definendo la questione sull'indennità dei boxer, la quale avrebbe finanziato la missione.

Nel giugno 1933 Ciano e Soong si incontrarono a Londra in occasione della Conferenza Economica e Monetaria mondiale, e il 1° luglio i ministri Yung e Soong firmarono l'accordo con l'Italia che prevedeva il versamento, da parte cinese, di 70 milioni di lire a saldo dell'indennità dei boxer, 38 dei quali in oro depositati presso la banca italiana Cina a disposizione del governo italiano, quattro milioni e mezzo da versare in rate mensili in luglio agosto e settembre e il saldo da versare il 1° novembre 1933. Il debito restante sarebbe stato condonato, anche se il governo cinese fece intendere che avrebbe impiegato la cifra nell'acquisto di merci italiane. L'Italia dal canto suo, dopo il versamento dei 70 milioni, cedette i buoni ex austriaci in possesso del Tesoro; tutto questo rimase segreto per volontà di Soong, al fine di evitare le proteste delle altre potenze cui la Cina aveva sospeso i pagamenti delle indennità.

⁵⁰ Fu autorizzato anche l'accredito presso il governo cinese di una Missione Navale italiana (Amm. Notarbartolo di Villarosa) che ebbe vita molto meno intensa di quella Aeronautica.

⁵¹ Per approfondimenti sulla vita e la carriera di De Bernardi consultare il sito:
http://www.alieuomini.it/pagine/dettaglio/uomini,5/mario_de_bernardi,36.html

Dopo la Conferenza di Londra, Soong incontrò Mussolini e gli consegnò una relazione in cui era delineato il progetto di collaborazione sino-italiano, i cui punti erano: la costruzione di impianti idroelettrici e bonifiche in Cina, la fornitura di navi per la marina da guerra e mercantile cinese, la fornitura di aeroplani e il trasferimento in Cina di unità industriali complete, in particolare di industrie seriche. Tutto ciò, finanziato con un prestito di 500 milioni di lire, rimborsabili in dieci anni da parte dell'Italia. Il disegno incontrò il consenso italiano, e Roma attese di ricevere proposte più concrete da Nanchino; tuttavia la collaborazione subì un arresto improvviso a causa della forte opposizione di Tokyo che si sentiva sempre più minacciata dal flusso finanziario e commerciale che giungeva in Cina. Venne così creato un consorzio interamente composto da banche cinesi, il *Chinese Development Finance Corporation*, responsabile della collaborazione del capitale cinese con le industrie e i capitali stranieri disposti ad investire in Cina. La collaborazione sarebbe stata gestita da Soong, il quale, dopo essersi dimesso dall'incarico di Ministro delle Finanze nel 1933, avrebbe presediato il Consiglio Economico Nazionale. Sollecitato dagli eventi, Soong scrisse al nuovo Ministro d'Italia in Cina Raffaele Boscarelli, informandolo dei cambiamenti avvenuti e del fatto che la collaborazione sino-italiana da quel momento in poi si sarebbe sviluppata non più a livello governativo, ma per iniziative private attraverso la CDFC, sottolineando il fatto che, essendo una corporazione a carattere privato, la libertà di azione sarebbe stata maggiore, libera da qualsiasi influenza esterna.⁵²

Le prospettive di collaborazione dunque, andavano in direzione delle industrie seriche e degli impianti idroelettrici; l'obiettivo di Ciano tuttavia, rimaneva quello militare che aveva elaborato con Mussolini, per procacciare all'industria italiana ordini che le avrebbero consentito un salto di qualità con un aumento delle quantità e per far assumere dal governo cinese consiglieri militari italiani. La nostra Regia Aeronautica Militare Italiana, sorta per volere di Mussolini, era nata solo pochi anni prima degli eventi sopracitati (28 marzo 1923) ma aveva velocemente acquisito una fama a livello internazionale, suscitando per questo un grande interesse da parte del Generalissimo. Guidata dal Duce stesso, proclamatosi Ministro dell'Aria⁵³, la *RAMI* non aveva una propria dottrina militare, ma doveva distinguersi in quanto "arma fascista per eccellenza"; proprio per questo ricercava il primato in ogni campo, creando velivoli dalle prestazioni sempre più sensazionali che avrebbero stupito prima gli italiani e in

⁵² Vincenzo Moccia, *La Cina di Ciano*, Cromografica Roma S.r.l., Roma, 2010.

⁵³ *Le vie dell'Aria*, Roma, 12 novembre 1933, anno V, n.46.

seguito la comunità internazionale.

Il momento di maggior splendore della nostra aviazione si ebbe tra il 1929 e il 1933, anni in cui fu Italo Balbo⁵⁴ a presiederne la direzione ministeriale. Balbo promosse e coordinò lo sviluppo dell'aviazione, creando la scuola di Alta Velocità coinvolgendo le principali ditte impegnate nel settore (Fiat, Caproni, Piaggio, Siai, etc..) affinché collaborassero per creare macchine e apparecchiature sempre più all'avanguardia.

Il personale che ne derivò contribuì ad accrescere la fama della nostra forza aeronautica, attirando l'interesse internazionale e, appunto, cinese.

Dopo aver sistemato la questione del debito tra Italia e Cina, si diede il via ufficialmente alla missione: nell'ottobre del 1933 giunsero ad Hangchow il Colonnello Pilota Roberto Lordi⁵⁵ e il Tenente Colonnello del Genio Aeronautico Nicolò Galante, che da soli costituirono per i primi tre mesi la missione italiana.

Il compito a loro assegnato si rivelò subito ben più arduo del previsto, a causa del profondo sospetto e dei pregiudizi con cui venivano guardati gli stranieri, anche se chiamati in Cina dal governo stesso; intessere i rapporti con le autorità locali e con la popolazione stessa quindi, avrebbe richiesto particolare pazienza e diplomazia.

A complicare la situazione si aggiungeva la presenza sul posto di una di una Missione tedesca che progettava di costruire una fabbrica di aeroplani, e della già avviata Missione statunitense a scopo addestrativo e commerciale richiesta da Chiang Kai-shek nel 1932 dopo l'invasione giapponese della Manciuria, la quale però lasciò il Generalissimo insoddisfatto, decretandone lo scioglimento nel 1935 senza rinnovarne il contratto.

⁵⁴ Italo Balbo (Quartesana, 6 giugno 1896 – Tobruch, 28 giugno 1940) politico, generale e aviatore italiano. Divenne comandante generale della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale e sottosegretario all'economia nazionale. Il 6 novembre 1926 venne nominato sottosegretario di Stato all'aviazione. Con la sua nomina Mussolini trovò un valido mezzo per fare dell'aviazione una grande arma propagandistica, assecondando chi tra il PNF voleva alla guida dell'aeronautica un esponente del fascismo e mettendo ai suoi diretti controlli uno dei più autonomi *ras* federali. Conseguì il brevetto da pilota nel 1927 e venne nominato Maresciallo dell'Aria il 13 agosto 1933 dopo aver compiuto diverse trasvolate attraverso l'Atlantico, il Brasile, il Canada e gli Stati Uniti. Dispiegò grande energia nell'imporre disciplina e rigore alla Regia Aeronautica sin da quando ne divenne il segretario, accantonando gli aspetti romantici ed individualistici dell'aviazione pionieristica ed indirizzandola piuttosto a formare una forza armata coesa e disciplinata. I voli transoceanici in formazione furono un esempio di tale indirizzo: non più imprese individuali, ma di gruppo e minuziosamente programmate e studiate. Il prestigio accumulato dall'aviazione durante il suo ministero suscitò nelle autorità italiane e nelle potenze internazionali l'impressione di avere una forza aerea di prim'ordine.

⁵⁵ Roberto Lordi, ingegnere aeronautico, entrò nelle file della Regia Aeronautica nel 1923. Fu tra i fondatori del paracadutismo militare italiano e nel 1927 organizzò in Libia il primo lancio collettivo. Nel 1933, con il grado di colonnello pilota, fu inviato in Cina a capo della Missione Aeronautica italiana e dopo pochi mesi in quell'incarico fu promosso generale. Rimpatriato nell'Agosto 1935 per delicate vicende amministrative fu sostituito dal colonnello Silvio Scaroni. Nel periodo post-armistiziale il gen. Lordi partecipò attivamente alla Resistenza romana e venne imprigionato dai nazisti che dopo atroci torture lo fucilarono nella sanguinosa rappresaglia delle Fosse Ardeatine (24 Marzo 1944). Fu decorato di Medaglia d'Oro alla Memoria per il valoroso comportamento come resistente e per il nobile contegno tenuto durante la prigionia.

Lordi e Galante trovarono così una modesta forza aerea costituita da pochi aerei e pochissimi piloti ben addestrati al volo ma scevri da qualsiasi cognizione di arte militare aerea.

Nella relazione stilata dal generale Lordi poco dopo il suo arrivo viene analizzata ogni sfaccettatura della situazione aeronautica cinese, dalla vita interna delle squadriglie al materiale di volo, dal personale all'organizzazione degli hangar, etc. tracciandone un quadro a dir poco scoraggiante; i cinesi, nonostante la precedente missione statunitense, mancavano di organizzazione, nonché del principale ingrediente atto a far sì che la riuscita della missione fosse positiva: la motivazione.

Lordi notò che le squadriglie avevano solo di nome la loro sede nell'aeroporto, ma che di fatto in esso vi erano solo gli aerei e qualche utensile indispensabile per i piccoli lavori meccanici; i dormitori, le mense, gli uffici e i magazzini di squadriglia erano al di fuori del campo.

Da questo stato di fatto derivava perciò una netta separazione tra il personale che lavorava al campo e quello che invece lavorava presso gli alloggiamenti. Osservò inoltre che durante le ore di lavoro, in aeroporto erano presenti solo i meccanici. I piloti si trattenevano in aeroporto soltanto per il tempo strettamente richiesto dai voli; quando non vi era nessun volo in programma, questi non si recavano nemmeno al campo, in generale trattenendosi nei propri alloggi.

Tutto ciò che riguardava la manutenzione e la messa a punto del materiale di volo era completamente affidato ai motoristi, mentre il personale navigante se ne disinteressava completamente. Ogni squadriglia aveva un particolare orario che tuttavia non veniva osservato, e nessuna istruzione militare né professionale veniva impartita dal personale delle squadriglie.

In tal modo queste non avevano

*né l'aspetto né la sostanza di un organismo militare, che dovrebbe essere animato da intensa attività; ma bensì un organismo sonnecchiante nel quale si vive ozio, di tanto in tanto interrotto dalla necessità di eseguire un ordine pervenuto dai Superiori comandi.*⁵⁶

Un simile funzionamento delle squadriglie non poteva perciò non avere un'influenza dannosa sull'efficienza bellica del materiale di volo. Tutte le squadriglie erano dotate dei più moderni aerei che potessero produrre all'epoca le migliori industrie aeronautiche

⁵⁶ Gen. Lordi, Situazione delle Squadriglie (1 -7- 8) all'atto dell'istituzione del Comando unico per l'addestramento, Documenti Storici dell'Archivio dell'Aeronautica Militare Italiana, Roma.

dell'Europa e dell'America, eredità della missione statunitense, compresi apparecchi Northrop, Corsair americani e Breguet francesi; le condizioni in cui questi aeroplani si trovavano erano ottime, efficienti in volo, perfetti e nuovi. Lordi loda la cura che ne avevano avuto i motoristi cinesi, tuttavia sottolinea che le macchine in dotazione alle squadriglie non erano solo un mezzo per volare, ma anche macchine in grado di trasportare armi, e con queste l'offesa, il più lontano e in modo più efficace possibile di quanto non fossero in grado mezzi che non potevano sollevarsi da terra. In altre parole, Lordi dichiarò che il volo non era fine a se stesso, ma un mezzo per offendere e combattere.

Era evidente che chi dovesse combattere era tenuto a conoscere bene le armi e il mezzo che le trasportava, ponendo ogni cura affinché le prime e il secondo funzionassero perfettamente.

I combattenti dell'aria erano i piloti e gli osservatori: Lordi si domanda, cosa fanno essi per conoscere il mezzo e le armi? E cosa fanno perché questi siano nelle migliori condizioni.

La risposta è scoraggiante: nulla, poiché se ne disinteressano completamente. Questo perché c'era chi già si prendeva cura degli apparecchi e dei motori, ovvero i motoristi. Come già accennato, si trovavano in buone condizioni, ma era tutt'altra storia riguardo i congegni e l'equipaggiamento degli aeroplani, completamente abbandonati.

Le bussole non erano mai state compensate, le armi di bordo mai regolate o provate né in volo né a terra, le macchine fotografiche e le stazioni radio mai adoperate.

Tutto ciò poteva essere migliorato dall'organizzazione che gli italiani avrebbero procurato durante la loro missione; Lordi attenua il suo giudizio sottolineando che per mettere le armi e i delicati congegni degli aerei in condizioni di funzionare non sempre era sufficiente la buona volontà dei Comandanti di Squadriglia e del personale navigante dipendente, poiché erano spesso necessari dei mezzi che loro stessi non erano in condizione di procurarsi; tuttavia non elimina totalmente la loro responsabilità, perché gli stessi Comandanti non avevano prospettato tali deficienze alla Superiore Autorità, accontentandosi di constatare le mancanze o addirittura di ignorarle, senza fare nulla per ottenere i mezzi di cui mancavano.

La situazione del personale delle squadriglie non era certo migliore: trascurato, mancava di quello spirito che avrebbe dovuto animare chi aveva la fortuna di militare nelle forze armate. In generale, esso considerava il proprio stato come un impiego che permetteva di guadagnare quanto occorreva per vivere.

Dal punto di vista di Lordi, e italiano in generale, un militare era colui che aveva fatto dedizione di sé stesso alla Patria; da ciò derivavano i suoi doveri che vincolavano la sua libertà e che gli imponevano una vita di duro lavoro e sacrificio. Ogni suo primo pensiero, ogni sua principale attività doveva essere dedicata alla Patria. I Comandanti di Squadriglia avrebbero perciò dovuto porre la loro principale cura per educare in questo senso i propri dipendenti; l'educazione morale e militare avrebbe dovuto essere il primo passo per la riorganizzazione dell'aviazione. Una volta superata questa trascuratezza, si sarebbe passato all'istruzione professionale dei dipendenti, e di tutto ciò che formava l'abito formale del militare.

Concludendo il suo rapporto, il generale dichiarò che le squadriglie da lui esaminate non potevano essere considerate degli organismi militari atti ad essere impiegati in guerra, poiché non avevano lo spirito, la forma, l'istruzione o i mezzi di un organismo militare. Citando testualmente

Essi sono soltanto un insieme di persone che percepiscono una buona paga per un comodo lavoro, pronto a sciogliersi quando lavoro e paga non fossero più ritenuti convenienti.⁵⁷

Dopo tre mesi passati a studiare nei minimi dettagli il sistema organizzativo dell'aviazione cinese, Lordi sottopose al Generalissimo un piano razionale di ristrutturazione e potenziamento dei reparti aerei di addestramento del personale dell'aviazione cinese che all'epoca disponeva di sette squadriglie operative con circa 150 aeroplani prive di qualsiasi addestramento bellico. Dopo l'approvazione di Chiang Kai-shek vennero inviati dall'Italia di diversi ufficiali piloti e tecnici del Genio aeronautico, un ufficiale Commissario e alcuni sottufficiali specialisti; alla fine del 1933 la missione contava 12 ufficiali e 5 sottufficiali. Con successivi avvicendamenti causati da malattie o dall'inclemenza del clima la forza media della Missione si assestò sulla cifra di 15 persone, di cui dieci ufficiali e cinque sottufficiali. Nel Marzo 1934, con il trasferimento a Nanchang presso il Quartier Generale di Chang Kai-shek, la Missione iniziò positivamente la propria attività anche grazie alla corrente di simpatia che si instaurò fra il col. Lordi e il Generalissimo.

La decisione di porre come base della missione la città di Nanchang, situata nella

⁵⁷ Gen. Lordi, Situazione delle Squadriglie (1 -7- 8) all'atto dell'istituzione del Comando unico per l'addestramento, Documenti Storici dell'Archivio dell'Aeronautica Militare Italiana, Roma.

provincia del Jiangxi, a circa 900 km da Shanghai fu una scelta oculata, perché in primo luogo, permetteva agli italiani di allontanarsi dagli americani, per i quali Lordi non nutriva particolare simpatia e, in secondo luogo, essendo una città al cento per cento cinese ed immune da speculazioni straniere, incontrò la piena approvazione da parte di Chiang Kai-shek il quale, da buon nazionalista, detestava gli stranieri che calavano nelle città costiere e commerciavano sotto la protezione dei cannoni delle navi dei loro paesi, sempre presenti nei porti.⁵⁸

Sin dall'inizio, l'attività della missione seguì tre linee principali: addestramento del personale al volo e alle specializzazioni, organizzazione dei servizi, dell'Amministrazione e dei piani logistico-operativi, realizzazione delle infrastrutture su scala moderna.

I primi provvedimenti proposti da Lordi dopo la stesura del suo rapporto iniziale vennero immediatamente adottati: si cominciò dallo spostamento delle infrastrutture. Una delle cause principali della sconessione interna tra le squadriglie era costituita dal fatto che gli alloggiamenti, gli uffici e i magazzini si trovassero fuori dall'aeroporto, più o meno lontani, senza presentare i requisiti richiesti dagli alloggiamenti militari; la lontananza dal campo rendeva difficile ogni genere di controllo, impossibilitando anche il più zelante dei Comandanti ad ottenere regolarità ordine e puntualità dal proprio staff. Le condizioni in cui versavano le infrastrutture inoltre non erano certo delle migliori: fatiscenti e in condizioni igieniche non idonee.

Il primo e principale provvedimento perciò, fu quello di spostare alloggiamenti, uffici e magazzini all'interno del campo, costruendo moderne infrastrutture che fossero in grado di ospitare il personale rendendo il lavoro più efficiente e veloce.

I lavori di sistemazione degli aeroporti e la costruzione di aviorimesse sui campi d'aviazione procedettero bene, grazie al lavoro del maggiore Galante, la cui Torre di controllo sarebbe stata riprodotta successivamente in numerosi aeroporti cinesi. Fu completata la progettazione della grande base aerea di Nanchang e si passò immediatamente alla fase realizzativa mentre venivano gettate le basi per la costruzione nella stessa località della grande fabbrica di aeroplani SINAW (*Sino-Italian National Aircraft Works*). Riguardo la sistemazione del campo, venne prevista la costruzione di un balipedio⁵⁹ necessario per la prova a terra delle mitragliatrici e per la sincronizzazione delle armi fisse degli apparecchi Breguet. Era inoltre necessario

⁵⁸ Gen. Di S.A.(r) Silvio Scaroni, *Missione Militare Aeronautica in Cina*, Ufficio Storico Aeronautico Militare, 1970.

⁵⁹ Noto anche come "parapalle" in gergo militare, si tratta di un'area o campo sperimentale di tiro, formata da cortine di terra, usata dalle forze armate per sperimentazioni ed esercitazioni balistiche e di artiglieria.

sistemare il poligono di tiro senza il quale era a dir poco impossibile iniziare le esercitazioni di tiro di caduta e del tiro effettivo in volo con le mitragliatrici.

Nel mese di aprile venne inaugurato un corso di bombardamento e di istruzione generale frequentato da circa sessanta piloti cinesi i quali costituivano la quasi totalità dei naviganti dotati di un discreto addestramento; l'attività di volo venne svolta in prevalenza con aerei di fabbricazione italiana FIAT BR.3 e Caproni 111. Un secondo corso con altrettanti frequentatori fu iniziato il 15 Settembre.

Le disposizioni di Lordi riguardo il personale rivedevano l'assetto delle Squadriglie, trasferendone l'organico da una all'altra qualora si fosse verificato un esubero.

L'importanza primaria riguardava il nucleo che costituiva il "cervello" di ogni squadriglia, ognuna delle quali doveva essere dotata di un Comandante, un Comandante in seconda e un Aiutante. Molte delle squadriglie da lui esaminate infatti, presentavano solo il Comandante. Nell'organico erano inoltre necessari un Motorista, un Montatore, un Armiere, un Fotografo e un Radiomontatore, totalmente assenti durante la sua revisione. Si passò poi all'esamina delle uniformi: senza uniformità della stoffa né del colore, non erano certo degne di un moderno esercito aeronautico. Lordi ritenne opportuno richiedere procura sia della stoffa sia delle calzature poiché *attualmente se ne vedono di tutte le fogge, qualità e colori.*

Per la disciplina e le istruzioni a terra venne stabilito lo stesso orario per tutte le squadriglie, con presenza obbligatoria di tutto il personale navigante e dei meccanici in aeroporto durante le ore di lavoro, proibendo ai Comandanti di concedere licenze e permessi.

Le punizioni disciplinari sarebbero state proposte dai Comandanti di Squadriglia, ma fissate dai Comandanti in seconda e dalla Scuola.

L'obbligo di vestire l'uniforme era tassativo, così come quello di dormire negli alloggiamenti preposti, eccezion fatta per gli sposati che avevano un permesso una volta alla settimana.

Ogni mattina, dalle 6 alle 7, venivano impartite le istruzioni militari degli Ufficiali piloti di servizio a tutte le squadriglie; tali istruzioni venivano svolte nel campo sportivo della città. Allo stesso tempo, gli Ufficiali si sarebbero sottoposti ad esercizi ginnici e varie attività sportive.

Ad ogni apparecchio venne assegnato il personale navigante e specializzato, ognuno dei quali con precisi compiti e incarichi; ogni giorno i Comandanti di Squadriglia avrebbero dovuto presentarsi a rapporto dal Comandante in seconda della Scuola.

Le lezioni teoriche erano sempre affiancate da istruzioni pratiche; i piloti della missione vennero subito impegnati nell'istruzione degli aviatori assegnati alla specialità da bombardamento, e in breve tempo vennero portati a termine con successo due corsi da sessanta piloti ciascuno.

Per l'addestramento al volo venne stabilito un programma generale che si sarebbe svolto nel periodo di un anno, tuttavia, inizialmente non sarebbe stato possibile effettuare tutte le esercitazioni in esso contenute a causa della mancanza di mezzi iniziale e del personale specializzato, almeno fino all'arrivo di nuovi impianti; il problema infatti, non stava nella qualità o nelle condizioni degli aerei, quanto alla mancanza degli accessori e degli armamenti. Lordi richiese di provvedere alla sistemazione del materiale di volo ordinando mirini, materiale radio, etc.

Gli ordini alle squadriglie venivano dati giornalmente, così che nessun volo poteva essere eseguito senza che fosse stata la Scuola ad ordinarlo.

I cinesi dimostrarono buone doti di pilotaggio, ma erano privi di ogni addestramento operativo nelle varie specialità; per questo, gli ufficiali tecnici italiani che svolgevano opera di consulenza tecnica presso i reparti di volo, vennero posti a capo di alcune scuole per specialisti nelle quali curarono l'istruzione delle varie categorie.⁶⁰ Un istruttore italiano commentò che

...i cinesi avevano buone doti di pilotaggio ma erano digiuni di ogni addestramento operativo nelle varie specialità.

Il programma per l'addestramento delle squadriglie da bombardamento prevedeva inizialmente 4 materie d'insegnamento teorico- pratiche:

1. Tiro di caduta e di lancio
2. Radiotelegrafia (ricezione e trasmissione di volo)
3. Fotografia (esecuzione di serie fotografiche)
4. Volo (esercitazioni in formazione)

Allo scopo di raggiungere nel più breve tempo possibile un buon livello di addestramento, ne venne proposta la suddivisione in due periodi: il primo relativo alla preparazione professionale degli osservatori e piloti, sviluppando il tiro di caduta, quello di lancio, la trasmissione radio in volo e l'esecuzione di fotografie. Il secondo

⁶⁰ Carlo Unia, *Con la Missione Militare Aeronautica Cina*, Rivista Aeronautica n. 10, 1971.

prevedeva di compiere le stesse esercitazioni in formazione di pattuglia, in modo da addestrare perfettamente tutto il personale alle evoluzioni, alle manovre e alle varie formazioni sia da combattimento che da bombardamento.

Per evitare di esaurire il materiale di volo durante il primo periodo, per l'allenamento fu proposto l'impiego del Caproni III appositamente attrezzato. Ad ogni volo sull'aereo avrebbero preso posto rispettivamente l'istruttore al posto di comando, quattro piloti ai traguardi di tiro e 1 pilota all'apparato radiotelegrafico. Durante il volo i piloti si sarebbero alternati a turno sia alla condotta dell'apparecchio sia al tiro di lancio o di caduta e alla trasmissione telegrafica.

Grazie ai materiali da me raccolti durante la ricerca è possibile illustrare nel dettaglio la suddivisione dei programmi del primo addestramento:

1. Tiro di caduta

Erano previste due o tre conferenze preparatorie per illustrare i principi fondamentali circa la teoria del tiro sia di caduta che di lancio. Sarebbero stati eseguiti dei tiri con bombe da esercitazione cominciando da una distanza di 500 metri, incrementandola di 500 metri per volta. Un minimo di quattro lezioni per pilota erano ritenute necessarie per arrivare al tiro da 2000 metri, e due lezioni da 2500 metri ai 4000. I colpi sarebbero poi stati rilevati con una macchina fotografica Leica munita di teleobiettivo.

Le lezioni di tiro notturno sarebbero state invece otto, effettuate su bersagli illuminati, da quote che andavano dai 500 ai 2000 metri; il rilevamento dei colpi sarebbe stato effettuato con goniometri a terra.

2. Tiro di lancio

Montando una piattaforma speciale sull'aereo e installando sulla torretta la fotomitragliatrice prima della mitragliatrice sarebbe stato possibile eseguire esercitazioni sia contro bersagli fissi a terra, sia fotomontaggi contro apparecchi da caccia.

Le lezioni ritenute necessarie a questo addestramento erano sei di fotomitragliamento contro bersagli fissi a terra, tre lezioni di mitragliamento sull'ombra dell'apparecchio, eseguite sul lago Poyang, tre lezioni di mitragliamento contro bersagli fissi a terra, sei lezioni di fotomitragliamento contro apparecchi in volo.

Ogni lezione avrebbe compreso lo sparo di due caricatori da mitragliatrice Louis e la

presa di 200 fotogrammi.

Durante lo svolgersi delle lezioni sarebbero stati proiettati i singoli fotogrammi relativi sia al tiro di caduta che di lancio con l'illustrazione dei relativi errori.

3. Radiotelegrafia

Nello svolgersi delle lezioni di tiro, uno dei piloti avrebbe eseguito una trasmissione e una ricezione di ordini o telegrammi adoperando sia lo speciale codice militare che il codice Q⁶¹ relativo alla navigazione. La durata dell'esercitazione era di circa 10 minuti, curando specialmente l'ascolto sulle diverse lunghezze d'onda.

Avrebbero seguito poi delle conferenze circa la manovra pratica dei vari tipi di apparati in uso presso l'Aviazione Cinese.

4. Fotografia

Erano previste esercitazioni fotografiche utilizzando una macchina panoramica ed esecuzioni di una serie planimetrica.

La lista del materiale necessario all'addestramento prevedeva l'apparecchio Caproni III completo di impianti per le esercitazioni di tiro di caduta e di tiro di lancio, apparecchi radiofonici e radiotelegrafi oltre che speciali macchine fotografiche necessari alla ricezione e all'invio delle trasmissioni i primi, e all'analisi delle planimetrie volte alla pianificazione delle missioni le seconde.

Era inoltre previsto l'apprestamento di 5 apparecchi B.R.(Breda?)muniti di stazioni R.T. ed R.T.F., oltre che l'installazione alla Scuola di Bombardamento (*Bombing School*) di una stazione per la ricezione e trasmissione in R.T. e R.T.F., il montaggio nella stessa di un radiogoniometro e il prelevamento delle cariche per le bombe da esercitazione. Dopo

⁶¹ Il codice Q è una raccolta standardizzata di messaggi codificati di tre lettere, che iniziano tutti con la lettera Q, sviluppata inizialmente per le comunicazioni commerciali via telegrafo e successivamente adottata per altre comunicazioni via radio, in particolare dai radioamatori. Sintetizzano una domanda, quando seguite da un punto interrogativo, o una risposta dettagliata. Il significato di ogni codice deve, o può, essere ampliato o completato con l'aggiunta di nominativi di chiamata, nomi di luoghi, cifre, numeri ecc. I dati sono opzionali. Sebbene fossero stati inventati quando le comunicazioni avvenivano unicamente in codice Morse, i codici Q continuarono ad essere utilizzati anche dopo l'avvento delle trasmissioni in voce. Per evitare confusione, spesso è vietato assegnare alle stazioni di trasmissione nominativi che iniziano per Q o che contengono una sequenza di tre lettere che inizia per Q.

I codici da QAA a QNZ sono riservati per uso aeronautico e sono definiti dalla International Civil Aviation Organization (ICAO). I codici da QOA a QQZ sono riservati per uso marittimo, mentre le combinazioni da QRA a QUZ sono utilizzate per tutti i tipi di comunicazioni; entrambi sono definiti dall'Unione Internazionale delle Telecomunicazioni (ITU).

i primi mesi di duro lavoro giunsero i primi risultati: nel novembre del 1933 il Generalissimo chiese a Lordi di organizzare una spedizione aerea con apparecchi italiani per bombardare le forze insurrezionali del Fukien, con a capo delle operazioni aeree Lordi stesso; Mussolini tuttavia non lo consentì. Lordi quindi, si limitò ad istruire una ventina di piloti cinesi che bombardarono le truppe e le città tra il 22 e il 25 dicembre 1933. Il risultato positivo della missione aumentò la stima di Chiang Kai-shek per il colonnello italiano, che gli valse la nomina di Capo dell'Aviazione Cinese con pieni poteri per la sua riorganizzazione. Ciò destò stupore e preoccupazione da parte degli altri consiglieri militari stranieri presenti in Cina.⁶²

Le ragioni che spinsero il Generalissimo ad attribuire all'aeronauta italiano un incarico così rilevante sono da attribuire all'intenzione del capo del governo nazionalista di organizzare l'aviazione cinese sul modello di quella italiana, avviando una forma di collaborazione militare diretta con Roma, facendo sì che la Cina divenisse partecipe di tutti i progressi dell'aviazione italiana, armandosi degli apparecchi di più recente costruzione.

In contemporanea, iniziò la riorganizzazione dell'aviazione cinese, con a capo una *Commission on Aeronautical Affairs* affiancata da consiglieri italiani; nel luglio 1934 a ciascuna Divisione della Commissione sarebbe stato assegnato un ufficiale italiano con l'incarico di sovrintendere al loro normale funzionamento.

Per iniziativa della missione, e per l'importanza che avrebbe rivestito a livelli di propaganda e di penetrazione culturale, venticinque ingegneri cinesi vennero inviati al Politecnico di Torino, ove conseguirono la laurea in ingegneria aeronautica, mentre diversi ufficiali piloti e specialisti vennero a perfezionarsi in Italia presso le scuole di caccia e il quarto stormo di Gorizia. ; l'allievo cinese S. P. Cheung frequentò il corso Ibis dell'Accademia Aeronautica di Caserta e al suo rientro venne impiegato come interprete presso la missione italiana.

Non venne trascurato alcun settore: dall'istruzione operativa al bombardamento ed al trasporto aereo si passava alle specialità di caccia e ricognizione fino ad arrivare alla cooperazione aerea con le altre Armi, per il cui fine venne organizzata e diretta a

⁶² *Nell'esercizio di queste sue funzioni il colonnello Lordi viene ad avere alle sue dipendenze ufficiali generali cinesi, ed è costretto alle volte a preparare e prendere decisioni che contrastano con quanto avevano ordinato e fatto suoi colleghi cinesi a lui superiori in grado che oggi sono alle sue dipendenze. Inoltre, il generale tedesco v. Seekt trovasi al quartier generale di Chiang Kai-shek come consigliere militare; egli ha al suo seguito anche altri ufficiali generali. Costoro vedono con gelosia la preponderanza che ha preso l'aviazione militare italiana in Cina e come per opera della nostra missione l'aviazione militare cinese sfugge al loro controllo. E' evidente che non tralasciano nulla per mettere le mani su di essa. Anche nei contatti che il Lordi non può non avere con costoro la differenza di grado rende sovente assai difficile la sua situazione.* Rapporto del Ministro in Cina Boscarelli sul Col. Lordi, 29 novembre 1934.

Nanchino una Scuola di Osservazione Aerea⁶³; a completare il programma di formazione scientifica, presso l'Università di Nanchino venne aperta una facoltà di ingegneria aeronautica, alla quale la FIAT fornì una galleria aerodinamica per le esperienze teorico-pratiche.

Sin dal suo arrivo in Cina, oltre ad organizzare e dirigere l'opera della missione, Lordi si impegnò per far accrescere gli ordini di forniture aeronautiche italiane; il risultato che riuscì ad ottenere qualche anno più tardi fu la costruzione di una società interamente italiana per la fabbricazione e il montaggio di aerei in Cina. La buona conoscenza delle necessità cinesi permise ai componenti della missione di indirizzare gli acquisti del materiale di supporto verso le industrie italiane, gettando le basi per un flusso commerciale fra i due paesi indirizzato verso grandi sviluppi.

Il progetto di Lordi cominciò a prendere forma nel luglio 1933, durante una trattativa per un grosso acquisto di macchinari FIAT e Caproni; il ministro Kung comunicò all'incaricato d'affari italiano in Cina Anfuso che il governo cinese stava prendendo in esame la possibilità di impiantare in Cina un'officina di costruzione aeronautica, discutendone in seguito con Lordi, gli addetti aeronautici e i rappresentanti delle ditte italiane che in quel periodo stazionavano permanentemente in Oriente.

Si inserirono così altre commesse per le nostre ditte, che si concretizzarono con la vendita di diversi apparecchi da impegnare nella scuola di volo.

Nel marzo 1934 cominciò ad affluire il materiale didattico ordinato per la futura costituzione della scuola. Su consiglio degli italiani, in agosto furono acquistati nove Breda 27, tredici FIAT CR32, sei Caproni 111 e 6 Savoia Marchetti S72 che andarono ad equipaggiare le squadriglie 7^a e 8^a da caccia e 9^a e 10^a da bombardamento.

In seguito a questi promettenti risultati, nell'agosto del 1934 le quattro principali industrie aeronautiche nazionali, Breda, Caproni, Fiat e Siai, vennero convocate dal Ministero dell'Aeronautica e invitate a perfezionare rapidamente gli accordi con il governo cinese tramite il Consorzio Aeronautico Italiano per la Cina (S.A.C.A.I.C.) appositamente costituito.⁶⁴

Per l'addestramento degli allievi piloti furono ordinati venti aerei scuola Breda 25 con relative dotazioni. Nel complesso si trattava di forniture per una cinquantina di milioni di lire di allora, una somma di tutto rispetto che suscitò molte invidie. Gli uomini d'affari americani accusarono di concorrenza sleale gli italiani perché questi, oltre a

⁶³ Ovidio Ferrante, *Missione Aeronautica Italiana in Cina*, rivista "Storia Militare", n.3 2008, Informazioni della Difesa.

⁶⁴ Giancarlo Garello, *Il Breda 65 e l'Aviazione d'assalto*, Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri, Roma, 1980.

sfruttare la posizione di privilegio acquisita in seno alla Commissione, godevano del pieno appoggio del loro governo e quindi potevano proporre condizioni di pagamento estremamente vantaggiose per la controparte cinese. Prese allora corpo una campagna denigratoria nei confronti degli italiani che ebbe vasta risonanza nel mondo anglosassone e di cui ancora oggi si trova traccia.⁶⁵

Il 30 Agosto ebbe termine il primo corso di bombardamento sotto la direzione dei capitani Accardo e Aramu⁶⁶, e il 15 Settembre iniziò il secondo corso.

⁶⁵ Responsabile principale della diffusione di notizie calunniose sugli aviatori italiani fu il col. Claire Lee Chennault, chiamato dal Generalissimo a reggere le sorti dell'aeronautica cinese quando la politica filo-giapponese del governo italiano lasciava presagire un imminente disimpegno della nostra Missione. Chennault, assurto più tardi a fama mondiale per aver comandato i volontari americani della squadriglia "Tigri Volanti", inserì nel suo libro di memorie (*"Way of a fighter"* Putnam, New York, 1949) numerosi commenti negativi sull'attività della Missione italiana ripresi poi acriticamente da molti autori che li hanno tramandati fino ad oggi. Uno di questi è Martin Caidin (*"Gli avventurieri dell'aria"*, Longanesi, Milano, 1968) che si lasciò andare a denigrazioni gratuite [pp.67-68]: *"Il governo italiano, sedotto dalle prospettive di saccheggio legale in un paese così disorganizzato come la Cina, accondiscese alle richieste di Chang Kai-shek, inviando una nutrita Missione aeronautica guidata dal Gen. Scaroni e composta di non meno di 150 uomini fra piloti, meccanici e motoristi."* Duane P. Schultz (*"The Maverick War"*, St Martin's Press, New York, 1987) racconta che a Loyang gli Italiani non cancellavano dal carico gli aerei distrutti in incidenti ma continuavano a considerarli in uso alla scuola, mentre nessun cadetto veniva mai espulso dai corsi di pilotaggio per non far "perdere la faccia" alle famiglie altolocate. Schultz arriva addirittura a favoleggiare di 100 tecnici italiani guidati da Ciano che giungono a Nanchang per montare una fabbrica d'aeroplani. L'Autore di queste note è intervenuto più volte sui periodici aeronautici anglosassoni per confutare tali affermazioni fantasiose, ricavate con leggerezza da fonti bibliografiche inaffidabili e non frutto di serie ricerche archivistiche.

⁶⁶ Mario Aramu (Cagliari 7 aprile 1900 - 16 dicembre 1940) si diplomò nel 1918 presso l'Istituto tecnico di Cagliari con indirizzo fisico-matematico. Tra il 1918-1919 frequentò il biennio di ingegneria presso l'Università di Cagliari. Soldato di leva di 1ª categoria presso il Distretto militare di Cagliari, il 3 aprile 1918 venne destinato prima presso il Deposito del 1º Reggimento bersaglieri e successivamente al 49º Reggimento di fanteria della Brigata Sassari. Frequentò la Scuola militare di Caserta come allievo ufficiale di complemento ed il 28 marzo 1919 venne destinato presso il Comando della 1ª Armata a Trento. Dal 1919 al 1923 fu assegnato all'Ufficio recuperi di Mezzolombardo (Trento), poi alla Divisione di artiglieria di Trento, al 4º Reggimento bersaglieri e quindi inviato prima in licenza e poi collocato in congedo illimitato. Il 3 maggio 1923 fu trasferito, prima presso il Distretto militare di Trento e poi presso quello di Cagliari. Nel 1924 conseguì il brevetto di pilota militare d'aeroplano su apparecchio Sva, presso la scuola di Sesto S. Giovanni (Milano). Dal 1928 al 1930 fu in forza all'Aviazione coloniale e prese parte alle operazioni della Cirenaica, dove venne decorato con la medaglia di bronzo al valor militare. Promosso capitano nel 1930, fu assegnato alla Scuola di navigazione di Alto mare di Orbetello. Dal 13 giugno del 1934 al 20 marzo 1936, venne inviato in Cina quale membro della Missione aeronautica italiana e come istruttore della Scuola di bombardamento di Nanchang. Promosso maggiore nell'aprile 1936, venne assegnato al 12º Stormo da bombardamento. Promosso colonnello, nel giugno 1940, fu destinato al comando del 9º Stormo bombardamento terrestre a Viterbo e il 7 settembre 1940 fu trasferito al comando dello Stormo in Africa settentrionale alle dipendenze della 5ª Squadra aerea e decorato dell'Ordine dell'Aquila germanica con spade il 15 dicembre del 1940.

Il 16 dicembre 1940 venne abbattuto da caccia britannici e fu allora decorato con la medaglia d'oro al valor militare *"Eroico comandante di stormo, bombardiere di accezione due volte trasvolatore dell'Atlantico, nei giorni più infuocati dell'offensiva nemica volle essere nel cielo della battaglia nelle azioni più prestigiose e cruente pur di battere e sconvolgere il nemico coll'azione possente dei suoi bombardieri. Tornato per la seconda volta nello stesso giorno in volo, ed assalito da soverchianti e modernissimi caccia avversari persisteva nella sua azione offensiva accettando l'impari battaglia. Visto cadere alla mitragliatrice di bordo da prima l'armiere e di poi un ufficiale, prendeva il posto dei gloriosi caduti lottando strenuamente sino a che cadeva sull'arma rovente che stringeva al suo petto quasi abbracciasse il simbolo della sua fede"*. La sua morte però non fu data per certa subito. Aramu è stato l'unico aviatore sardo al quale sia stata concessa la medaglia d'oro al valor militare. A lui sono stati intitolati l'aeroporto militare di Alghero, un viale dell'aeroporto militare di Pratica di Mare, una piazza nel quartiere Marina a Cagliari ed una via ad Elmas, non lontano dall'aeroporto civile di Cagliari.

Di seguito riporto le direttive date da Lordi in accordo con il colonnello Chang al capitano Aramu riguardo le disposizioni generali delle Squadriglie, le quali prevedevano:

1. Orario unico per tutte le squadriglie
2. Obbligo di presenza nel capo di tutto il personale durante le ore di lavoro stabilite nell'orario
3. Divieto di concedere licenze e permessi da parte dei Comandanti di Squadriglia
4. Le punizioni disciplinari vengono fissate dal Colonnello Chang
5. Gli Uffici e tutti i Magazzini di Squadriglia devono essere sistemati nei locali attigui agli hangars
6. Tutti i militari hanno l'obbligo di vestire l'uniforme, di dormire negli alloggiamenti delle squadriglie. E' solo fatta eccezione per gli ammogliati che possono dormire una volta alla settimana (al sabato) presso le rispettive famiglie.
7. E' stata concessa solo agli sposati l'esenzione dalla mensa. Tale concessione è stata consigliata da ragioni economiche.
8. I voli sono effettuati solo in base agli ordini stabiliti dal Colonnello Chang. E' stato sancito che i voli devono essere effettuati solo avendo di mira uno scopo determinato.
9. E' stato stabilito un orario generale per le istruzioni a terra al personale navigante.
10. Ad ogni Ufficiale della Squadriglia è stata data una particolare responsabilità.
11. Ad ogni apparecchio è stato assegnato un equipaggio.
12. Ogni giorno i comandanti di squadriglia devono presentarsi a rapporto dal Colonnello Chang.

Venne inoltre preparato un programma di massima per le istruzioni di volo, alle quali le Squadriglie si sarebbero attenute una volta che le condizioni climatiche lo avrebbero permesso.

Per poter proseguire il programma erano necessarie diverse attrezzature, cui Aramu ebbe cura di elencare : 2 barografi per squadriglia, traguardi di puntamento, cronometri a ritorno, palloncini e paracadute per istruzioni di tiro di lancio, maniche da rimorchio per le istruzioni della caccia, carte generali della Cina, carte topografiche delle zone di operazione, stazioni radio, stazioni radiogoniometriche a terra, un poligono di tiro, mitragliatrici, cavalletti, cartucce e nuovi apparecchi per la Scuola di Bombardamento da utilizzare per il volo notturno e il volo cieco.

I Comandanti e gli Ufficiali Subalterni capirono in fretta e subito i loro doveri nel funzionamento interno delle Squadriglie, e ciò facilitò il compito degli italiani; tuttavia, ancora non era possibile sapere se essi si sarebbero dedicati ai loro nuovi doveri con il dovuto interesse ed entusiasmo.

La prima impressione di Aramu fu positiva, tuttavia nel suo rapporto sottolineò

E' da prevedersi però che ove non si cerchi in ogni modo di tenere alto il morale del personale delle Squadriglie, non tarderà a verificarsi un rilassamento generale.

Il miglior modo per ottenere un elevato spirito nei Reparti è quello di farli volare.

Allora si potrà ottenere dal personale tutto ciò che si vuole, anche le cose più difficili da ottenere.

Pertanto prego la S.V. di voler prendere in considerazione le richieste sopraelencate ed approvare i programmi di addestramento.⁶⁷

Contemporaneamente il maggiore Marco Boschi avviò la riorganizzazione tecnica, realizzando tre officine per la riparazione di velivoli e motori con 300 operai locali ciascuna e inaugurando i primi corsi per specialisti. All'officina di Nanchang fu assegnato come consigliere il capitano Renato Benadusi e a quella di Nanchino il parigrado Giorgio Cavalca. Il maggiore commissario Francesco Leone creò dal nulla un'organizzazione amministrativa e tecnica per la gestione del materiale aeronautico ispirata a quella in vigore nella Regia Aeronautica. Il 24 maggio 1934 il cap. Felice Torelli, destinato a dirigere la costituenda scuola di volo di Nanchang, raggiunse quella località a bordo del Ca.111 I-ABIC (MM 10534) condotto dal com.te Mario De Bernardi che era da poco in Cina per conto della società Caproni.⁶⁸ A Nanchang erano già arrivati, con l'incarico di istruttori, il magg. Vincenzo Napoli, i capitani Cigerza e Martini e il ten. Drago cui si aggiunsero nel mese di Luglio i cap. Aramu, Accardo,

⁶⁷ Capitano Mario Aramu al Gen. Lordi, Disposizioni generali delle Squadriglie, Documenti storici dell'Archivio dell'Aeronautica Militare Italiana, Roma.

⁶⁸ Torelli, F., *Avventure di un pioniere dell'aviazione*, Gastaldi editore, Milano.

Unia e Zotti e il serg. Grasso. Dopo una serie di voli in doppio comando Torelli abilità sul Ca.111 il generale Chen Cha-sung, il col. Wong e il cap. Yan-po. All'inizio di Agosto arrivarono a Nanchang i primi aerei-scuola Fleet 10 mentre da Nankino cominciò l'afflusso di allievi piloti selezionati fra i cadetti delle scuole militari. Per motivi pratici ciascuno di essi venne contraddistinto da un numero a causa delle difficoltà di pronuncia dei loro nomi. L'inconveniente venne superato con l'arrivo dei primi istruttori cinesi.

Il 15 Ottobre 1934 cominciò a Nanchang l'attività della scuola di pilotaggio di 1° periodo e il 24 Novembre successivo si registrò il primo decollo da solo di un allievo cinese. A metà Gennaio tutti i candidati piloti avevano completato la prima fase addestrativa, comprese due allieve di sesso femminile, una signora quarantenne e la giovane Miss Lee che conobbe una rapida carriera nelle file della C.A.F.⁶⁹ Nessun incidente di rilievo turbò lo svolgimento del corso basico salvo un'unica "scassata" in atterraggio.

Il rapporto che seguì lo svolgimento dell'addestramento mostrò i primi sviluppi dell'aviazione cinese, nonché il bisogno di nuove apparecchiature, naturalmente commissionate alle ditte nostrane in modo da accrescere ulteriormente il flusso commerciale sino-italiano:

Tiro di caduta:

L'addestramento al tiro di caduta variava in termini di ore a seconda dell'apparecchio utilizzato, in questo caso il Caproni III, nel quale ad ogni volo potevano eseguire il tiro 5 osservatori. Fino a quel momento avevano svolto le istruzioni di tiro solo gli osservatori della 2a e della 12ma Squadriglia. Nello stesso giorno non più di una Squadriglia era in grado di volare ed effettuare i tiri con l'unico Caproni III a disposizione, di conseguenza la situazione a lungo andare avrebbe prodotto un indefinito prolungamento del periodo di addestramento. Veniva pertanto proposto di proseguire le esercitazioni sugli apparecchi dati in dotazione ad ogni rispettiva Squadriglia (B.R.?).

Tiro di lancio simulato:

Le esercitazioni di tiro simulato venivano effettuate con la fotomitragliatrice preposta, impiegando gli apparecchi in dotazione presso le rispettive Squadriglie.

⁶⁹ Pochi mesi più tardi Miss Lee faceva parte della commissione di collaudo degli S.72 a Luoyang.

Fotografia:

Per quanto riguarda le esercitazioni fotografiche, queste potevano essere eseguite solo con le macchine O.M.I. perché per le macchine fotografiche del Northrup non esistevano pellicole adatte, né i congegni necessari allo sviluppo. Occorreva perciò provvedere alla fornitura delle pellicole (18 x 24) e del congegno di sviluppo per tale formato (quello pervenuto dall'Italia era per la pellicola 13 x 18).

Per le esercitazioni poteva essere impiegato solo 1 B.R.3 nel quale vi erano le sistemazioni per le macchine O.M.I.

Per le fotografie panoramiche la Scuola di Bombardamento disponeva di una sola macchina Zeiss, ma in pessime condizioni, perciò se ne riteneva necessaria la commessa di nuove.

Radiotelegrafia:

Gli osservatori svolgevano giornalmente un'ora di ricezione e trasmissione nell'apposita aula della Scuola, ed una volta raggiunta una sufficiente pratica avrebbero iniziato gli esercizi di ricezione e trasmissione in volo. Per tali esercizi sarebbero stati impiegati gli apparecchi Northrop per la 1a e la 2a Squadriglia, e il B.R.3 per le altre Squadriglie.

In seguito a questo elenco vennero avanzate delle proposte per la distribuzione degli apparecchi; in quel momento erano distribuiti tra le varie Squadriglie, le quali tuttavia erano sprovviste di materiale di ricambio e di conseguenza non erano in condizioni di mantenerne l'efficienza.

Era perciò opportuno riunire tutti i materiali presso la Scuola che avrebbe provveduto al loro rendimento, adattando e mantenendo efficienti gli apparecchi radio e le macchine fotografiche.

In quel momento la 12a Squadriglia era dotata di 6 Northrop e 5 Breguet, gli stessi apparecchi impiegati ad Hangchow per il passaggio aereo. Veniva perciò proposta una redistribuzione che avrebbe permesso un risparmio sugli apparecchi in dotazione per l'allenamento.

Per i voli notturni si disponeva di un solo aereo Douglas, ed era evidente che per allenare le Squadriglie era insufficiente; sarebbero serviti altri 3 apparecchi per poter completare l'addestramento al volo notturno.

Ricapitolando, alla fine del rapporto le richieste contemplavano: la distribuzione degli apparecchi Northrop della 12a Squadriglia alla 1° e 2° Squadriglia oltre che alla Scuola

di Bombardamento, e la consegna alla Scuola di tutti i FIAT BR3 oltre che di 3 aerei Douglas per il volo notturno.

Non ultime, le commesse per nuove macchine fotografiche panoramiche e per un nuovo congegno di sviluppo per pellicole da 18 x 24 cm.⁷⁰

Molte ditte aeronautiche italiane nutrivano da tempo l'aspirazione di vendere velivoli e di poter svolgere qualche attività industriale nel mercato cinese, ma la lontananza e la difficoltà di ambientazione in un paese profondamente diverso dal nostro in termini di usi, costumi e mentalità, oltre alla difficoltà di vincere la concorrenza americana, inglese, francese e tedesca avevano fatto apparire eccessivi i rischi di una tale iniziativa. Il 1934 segnò quindi un cambiamento in questa direzione: la missione italiana, pur non avendo carattere commerciale, riuscì ad ottenere dei risultati positivi anche in questo campo, riuscendo a trapiantare in Cina la manifattura di aerei italiani; questo suscitò invidie da parte dei nostri concorrenti stranieri, americani in particolare, che si adoperarono per mettere in piedi la campagna denigratoria della quale ho già accennato.⁷¹

Bisogna riconoscere che, mentre la missione assolveva i suoi compiti in maniera esemplare nonostante le difficoltà ambientali, le case di produzione non furono esenti da critiche: i motori Lynx e Breda 25 diedero molti fastidi, e i caccia Breda 27 non soddisfarono le aspettative. Tuttavia occorre ricordare che molti piloti cinesi sensibili alle lusinghe americane boicottarono il materiale di volo italiano con accuse infondate e spesso ridicole, come quelle rivolte al volo dei CR32: si diceva infatti, che per evitare che la miscela di carburante A.S.3 (benzina, alcool e benzolo) esplodesse, occorreva agitare continuamente l'aereo con manovre disordinate. C'è da dire che lo stesso apparecchio si conquistò una fama eccellente due anni dopo nei cieli spagnoli.⁷²

L'eccellente lavoro iniziato da Lordi sembrava ben avviato verso un futuro promettente quando, nell'estate del 1935, giunsero all'attenzione di Mussolini voci di presunte irregolarità amministrative nella gestione dei fondi della missione. Il capo del governo decise quindi drasticamente di richiamare Lordi in patria, senza preavvertire il

⁷⁰ Capitano Mario Aramu, Rapporto sullo svolgimento dell'addestramento, Nanchang 1934, Documenti Storici dell'Archivio dell'Aeronautica Militare Italiana, Roma

⁷¹ Giancarlo Garelo, *Ali italiane nei cieli cinesi*, rivista "Storia Militare", n.1 ottobre 1993, Informazioni della Difesa

⁷² Il *Chinese Yearbook 1936/1937*, (vol.2, p. 990) commentava saggiamente: "*The succession of foreign aviation missions and advisers engaged by the National Government during the recent decade has produced fluctuating influence on the purchasing policy of the government. The multiplicity of types of airplanes and engines used in the air force, with some types receiving favour and care for sometimes by one mission only to be severely condemned by the other and consequently neglected to decadence, is one of the most serious obstacles in the development of Chinese aviation.*"

Generalissimo, che per quel gesto arrivò a minacciare di ritirare il proprio gradimento alla Missione aeronautica italiana.

2.2 IL DISSIDIO MUSSOLINI – CHIANG KAI-SHEK E LE LOTTE INTERNE

Il lavoro ben avviato della missione subì una battuta d'arresto nell'estate del 1935, quando Mussolini decise di richiamare in patria Lordi avvicinando al vertice della missione il Colonnello Silvio Scaroni⁷³, Asso della Caccia della Prima Guerra Mondiale e Medaglia d'Oro al Valore Militare. Chiang Kai-shek si dimostrò profondamente offeso da quel gesto poiché aveva scelto Lordi come suo Consigliere Capo; il fatto di non essere stato prontamente avvertito di questa sostituzione venne considerata dal Generalissimo una grave mancanza di rispetto e, cosa peggiore, una passiva accettazione da parte sua sarebbe suonata come un tradimento dei confronti di Lordi, con il quale aveva stretto una profonda amicizia.

Il dissidio tra i due capi di governo sembrava insanabile, e da qui si nota l'ignoranza che Roma aveva nei confronti dei costumi cinesi; quelli che per Mussolini erano affari di Stato esenti da qualsiasi opinione esterna, per la Cina erano ben altro. Come scriverà Scaroni, nei paesi orientali, e in Cina in modo particolare, anche nelle Forze Armate, l'amicizia personale sta al posto del concetto occidentale della disciplina collettiva, in funzione dell'interesse generale.

In altre parole, la preziosa amicizia che Lordi era riuscito ad accaparrarsi, era considerata sacra.

Chiang Kai-shek avrebbe potuto scegliere qualsiasi altro ufficiale straniero come proprio Consigliere Capo, ma a Roma si continuava a credere che Capo della Missione Italiana e Capo Consigliere fossero due ruoli strettamente legati, cosa non vera poiché il Generalissimo avrebbe potuto lasciare da parte la missione italiana; per lui ormai si trattava di una questione strettamente personale.

Il dissidio tra i due capi di governo, nessuno dei quali voleva recedere dalla posizione presa, creò non pochi problemi alla Missione, che vide alienarsi diverse simpatie

⁷³ Silvio Scaroni nacque a Brescia nel 1893. Sottotenente dell'Esercito nel 1913, divenne pilota nel 1915 e partecipò come aviatore alla 1ªGM ottenendo 26 vittorie aeree in soli otto mesi di attività con la 76ª squadriglia da caccia. Per gli eccezionali risultati conseguiti durante il conflitto fu decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare. Nel dopoguerra fu addetto aeronautico a Londra e a Washington, ebbe il comando di un gruppo da caccia e fece parte della Missione italiana alla Conferenza per il disarmo. Nel 1933 fu scelto come aiutante di campo del re Vittorio Emanuele III, posizione alla quale dovette rinunciare nel 1935 per recarsi in Cina come capo della Missione aeronautica italiana. Dopo pochi mesi in quell'incarico Scaroni fu promosso generale di brigata aerea.

nell'arco di pochi giorni, con grande soddisfazione degli americani e dei tedeschi, convinti di un imminente ritiro forzato degli italiani.

Al culmine della crisi infatti, il Ministro delle Finanze Kung, cognato di Chiang Kai-shek, convocò l'allora ambasciatore d'Italia Lojacono, per comunicargli che la presenza della missione italiana in Cina non era più gradita. Il fatto che l'ambasciatore fosse stato convocato dal Ministro e non dal Generalissimo stesso mise in evidenza che in Cina era in corso uno scontro interno all'Aeronautica, tra due gruppi di potere che facevano capo a due Generali, Chow e Chen Chia-Shung, con i rispettivi entourage legati alle missioni straniere presenti in Cina e ai gruppi industriali da queste rappresentati.⁷⁴

Per descrivere la situazione che Scaroni trovò al suo arrivo è necessario spiegare i dissidi e le fazioni che si erano andate a formare all'interno dell'ambiente relativo alle missioni estere, ovvero le "cricche"; come già accennato, gli americani dominavano incontrastati il panorama dell'Aviazione Cinese prima dell'arrivo della Missione Italiana, e man mano che il generale Lordi riusciva ad affermarsi trovava sempre più ostilità in quell'ambiente dominato dai grossi interessi che vi erano in gioco.

Il gruppo sino-americano di Hangchow era costituito dalla Missione americana, dalla direzione della Fabbrica Curtiss di aerei sino-americani e da un folto gruppo di alti ufficiali cinesi capitanati dal Generale Chow, comandante della scuola, dal Generale Mao, vicecomandante e dal Colonnello Chang, capo della sezione politica della scuola, appartenente ai Servizi Segreti del Generalissimo.

Il gruppo opposto, che in quel momento dirigeva la Commissione, includeva il Generale Chen Chia-Shung, in ottime relazioni con il gruppo degli italiani e il Generale Shen, capo della Divisione Stato Maggiore, entrambi sostenuti da Lordi. Grazie al prestigio che quest'ultimo godeva presso il Generalissimo, il peso politico del Generale Chen quale membro del Guomindang e l'autorità goduta da Shen quale vecchio pilota, la situazione rimase intatta sino al 1934, ma nel momento in cui Lordi venne richiamato in Italia (agosto 1935) cominciò a vacillare, dando il via alla campagna ostile intrapresa dalla Commissione, costruita su continui rapporti inoltrati a Chiang Kai-shek basati non solo sugli errori che venivano commessi dall'organizzazione italiana, ma soprattutto sugli inconvenienti manifestati dai motori e dagli apparecchi italiani, criticando i materiali come scadenti e più costosi di quelli di altri paesi.

Le insinuazioni cominciarono a far presa anche sugli esponenti cinesi che sin da

⁷⁴ Ovidio Ferrante, *Missione Aeronautica Italiana in Cina*, rivista "Storia Militare", n.3 2008, Informazioni della Difesa.

principio si erano dimostrati a favore della missione italiana, primo fra tutti Chiang Kai-shek e sua moglie May-Ling Soon Chiang, Vice Ministro dell'Aviazione Cinese. Queste accuse costrinsero gli ufficiali della missione ad un continuo lavoro di prove atte a contrastarle, impegnando la maggior parte del tempo alla difesa delle loro posizioni, lasciando un limitato tempo di lavoro utile agli effetti della collaborazione vera e propria con i cinesi.

Vi era inoltre una questione di politica internazionale che andò ad aggiungersi al peso già gravoso che rischiava di far crollare la missione italiana: la situazione in Etiopia. A questo proposito il ministro Kung convocò uno dei capi missione, all'insaputa dell'ambasciatore Lojacono, consigliando di inviare un telegramma personale a Mussolini affinché egli risolvesse al più presto la questione etiopica, poiché, dal punto di vista cinese, questa costituiva "un pernicioso esempio per il Giappone" che si stava preparando ad invadere la Cina. E' ovvio che da questo discorso trapelava una minaccia: lo sforzo italiano in Etiopia, reso più gravoso dalle sanzioni che la Società delle Nazioni aveva votato contro il nostro paese, avrebbe reso impossibile all'Italia adempiere agli impegni commerciali assunti con la Cina. Sarebbero quindi state interrotte le relazioni commerciali sino-italiane e fermate le commesse di aerei nostrani.

Il colpo finale fu il rientro di Lordi, a causa del quale la situazione italiana si capovolse: gli ufficiali più influenti presso il Generalissimo divennero nemici della Missione Italiana, i generali Chow e Mao vennero rispettivamente elevati uno a capo della Commissione e l'altro a comandante della base di Nanchang, fino ad allora dominio di Chen e Lordi.

Per avere un'idea della precarietà del momento basta ricordare un'affermazione pubblica con cui il generale Mao descriveva la situazione italiana durante una riunione tenuta a Nanchang : " *...tra poche settimane a Nanchang non ci sarà più un apparecchio né un ufficiale italiano*".

Tuttavia il gruppo "nemico" si rese conto che tramite la SINAW gli italiani potevano ancora conservare buone posizioni commerciali nel campo aeronautico, perciò spostarono la loro offensiva proprio sulla Fabbrica.⁷⁵

Questo incidente diplomatico mise in difficoltà Lordi, che dovette difendere l'operato della missione italiana da illazioni e pettegolezzi che i capi delle altre missioni non tardarono a far filtrare negli ambienti politici e finanziari cinesi.

⁷⁵ Gen. Di S.A.(r) Silvio Scaroni, *Missione Militare Aeronautica in Cina*, Ufficio Storico Aeronautico Militare, 1970.

2.3 IL CAMBIO DI COMANDO: SCARONI E LA SUA SCOMODA EREDITA'

Fu questa la situazione che il generale Scaroni avrebbe trovato al suo arrivo in Cina. Non a caso, quando Mussolini lo convocò nel suo ufficio, data la situazione, gli disse : *“Se non riuscirà a rimettermi in sesto quella Missione, mi riporti i rottami con tutta dignità”*; una frase a dir poco scoraggiante per il nuovo Comandante della Missione italiana.

Per cercare di sbloccare la situazione d'impasse, almeno dal punto di vista formale, Mussolini inviò in Cina un apparecchio trimotore SIAI Savoia Marchetti 72, suo nuovo e personale aeroplano, come dono per il Generalissimo.

Scaroni partì da Roma il 6 luglio 1935 con un equipaggio improvvisato, ma decisamente valido e d'alto livello, composto dal Capitano Angelo Tondi, pilota del Centro Sperimentale di Guidonia e secondo pilota, il sottotenente Alfonso Chiapparo, ufficiale di rotta e i sergenti Mario Bisol, Filippo Pescatori e Mario Salussoria, specialisti; il volo di 12.795 km dall'Italia alla Cina fu svolto in 70 ore e fu coperto in undici tappe, toccando Atene, Baghdad, Jask, Karachi, Jodpoor, Calcutta, Rangoon, Bangkok, Hanoi, suscitando ammirazione in ogni scalo per l'imponenza del velivolo e per la professionalità con cui era stato condotto. All'arrivo a destinazione il 4 Agosto l'S.72 fu accolto da due Breda 27 pilotati dal cap. Andrea Zotti della missione italiana e dal maggiore cinese Kao che si esibirono in ardite manovre acrobatiche a beneficio della folla riunitasi per l'occasione nell'aeroporto Hung Jao di Shanghai. Una volta atterrati, i piloti vennero accolti dall'ambasciatore Lojacono e signora, dal Console Generale Neirone e da alcune autorità cinesi tra le quali figuravano il sindaco di Shanghai e il ministro Kung, nonché dalla modesta colonia italiana residente a Shanghai. Il giorno seguente ripartirono per raggiungere il campo d'aviazione di Kiukiang, il più vicino al paese di montagna dove in quel periodo si trovavano il Generalissimo e sua moglie per trascorrere un breve periodo di vacanza.

All'arrivo, Scaroni venne accolto da Chiang Kai-shek e consorte, May Ling Soong-Chiang, da tutti chiamata con l'appellativo di Madame, Vice Ministro dell'Aviazione Cinese, figlia del capo della potente famiglia Soong, al vertice del mondo finanziario cinese, e cognata del Ministro delle Finanze Kung, nonché sorella della vedova di Sun Yat-sen. L'accoglienza fu assolutamente corretta, un'atmosfera protocollare che si addiceva tuttavia ad un ospite di passaggio, cosa che non era nelle intenzioni di Mussolini. Al suo arrivo in Cina, Scaroni incontrò il Maggiore del Commissariato Aeronautico Francesco Leone, unica persona che gli espose francamente la situazione

della Missione, mettendolo al corrente di fatti anche di carattere riservato, facilitandogli così il compito iniziale; Scaroni si tuffò immediatamente nello studio di una soluzione che avrebbe potuto risollevare la situazione italiana, fingendo di non avvertire l'atteggiamento gelido e ostruzionistico degli alti ufficiali cinesi responsabili delle varie Divisioni della Commissione.

Per alcuni mesi la Missione al completo fu impegnata in un lavoro sfibrante per riconquistare la fiducia dei cinesi, i cui vertici aeronautici dimostravano aperta diffidenza non solo nei confronti degli *advisers* ma anche verso il materiale di volo italiano. Fu necessaria una lunga lotta per evitare che gli S.72 da bombardamento pesante fossero declassati ad aerei da trasporto, come era già successo con i Ca 111, e si riuscì faticosamente a ricostituire la squadriglia di CR.32, ridotta a soli cinque aerei dai 13 iniziali, con l'ordinazione di altri tre esemplari. Per far sì che la missione italiana riuscisse a proseguire, Scaroni avrebbe dovuto incontrare l'unica persona che sarebbe stata in grado di intercedere per lui, e per gli italiani, presso il Generalissimo: sua moglie, vice-ministro dell'aviazione e dal Dicembre 1936 capo della *Commission on Aeronautical Affairs*.

Capitolo Terzo

3.1 IL COLLOQUIO CON MADAME

A seguito delle reiterate richieste da parte di Scaroni, Madame Chiang Kai-shek acconsentì a riceverlo per un colloquio privato.

Il primo incontro con la consorte del Generalissimo sarebbe stato decisivo per la continuazione della Missione italiana in Cina, e Scaroni vi andò con la consapevolezza di avere un'unica occasione.

La figura di May-Ling è ben delineata nelle parole trascritte dal pilota, così come il suo spirito, che colpì Scaroni sin dal loro primo incontro:

*...l'apparizione nel suo grande salone di quella figura stupendamente femminile, elegantissima nella semplice tunica cinese, inquadrata in un affollato emporio di preziosità di ogni genere mi lasciarono per un attimo senza fiato. E per quell'attimo la ragione per cui ero giunto fin lì era volata non so dove.” e ancora: “un dignitosissimo cenno del capo è, a suo tempo, il suo saluto e l'invito a sedermi. Il suo sguardo su di me è severo ma non ostile. Non parla: pare voglia raggiungere i miei pensieri e dominarli sul nascere. In questo momento non avrei di certo potuto immaginare come quella donna fosse dotata di una grande carica di calore umano, di tanta affabile signorilità com'ebbi più tardi modo di sperimentare”.*⁷⁶

Come si aspettava, Madame chiese subito di sapere il motivo per il quale il generale Lordi era stato richiamato in patria, lanciandosi in un'accurata requisitoria senza nemmeno attendere una risposta; in sostanza, sosteneva che il Generalissimo fosse stato tradito da Mussolini, un amico che aveva sempre stimato e apprezzato.

Fu proprio in questo momento che Scaroni decise di cambiare atteggiamento; interrompendo la signora, cominciò a spiegare con irruenza le ragioni del Duce, criticando poi il fatto di aver messo in discussione la decisione del Capo del Governo e di aver messo in imbarazzo Mussolini, insistendo nel voler conoscere ciò che il Governo italiano giudicava di dover tenere per sé.

La reazione della signora, dopo questo “atto di ribellione” se così possiamo chiamarlo, andò oltre le più rosee aspettative di Scaroni; grazie alla sua schiettezza e ai suoi modi senza riserve, per alcuni aspetti anche fuori dal protocollo diplomatico, si guadagnò

⁷⁶ Gen. Di S.A. Silvio Scaroni, *Missione Militare Aeronautica in Cina*, Ufficio Storico Aeronautico Militare, Roma 1970, cit. p. 26.

l'amicizia della consorte del Generalissimo, e nel giro di poche settimane riuscì ad ottenere quello che due mesi di trattative diplomatiche non avevano ottenuto: il lavoro della Missione ricominciò, mentre lui ottenne la nomina di Consigliere Capo per l'Aviazione, incarico già precedentemente affidato a Lordi, e molti ufficiali cinesi abbandonarono i loro modi freddi e ostili mutando il proprio atteggiamento nei confronti degli italiani.

La Missione era salva e da Roma giunse l'elogio del Ministro degli Esteri Galeazzo Ciano <<...per i risultati conseguiti da V.S. e per l'attività destinata a ripristinare la situazione morale della nostra Missione Aeronautica....>>⁷⁷.

Da quel momento, Scaroni cominciò ad instaurare quella che in futuro sarebbe diventata una salda amicizia con Madame Chiang Kai-shek, cosa che lo avrebbe grandemente facilitato nel suo lavoro.

3.2 LA MISSIONE RIPRENDE

Lentamente ma tenacemente la Missione italiana riguadagnò la fiducia del Generalissimo; superata la fase di stallo che durò oltre quattro mesi, il lavoro della Missione riprese seguendo le tre linee principali di attività: addestramento del personale al volo e alle mansioni specializzate, organizzazione dei servizi di Amministrazione e preparazione dei piani logistico-operativi, realizzazione delle infrastrutture su scala moderna.

Parallelamente procedeva la fase di istruzione teorico-pratica, il lavoro di sistemazione degli aeroporti e la costruzione di aviorimesse e infrastrutture varie. Nella ripartizione delle attività ad ogni membro della Missione venne affidato un incarico ben preciso: il Capitano Enrico Gigerza, giunto in Cina assieme a Scaroni, fu nominato istruttore di elettrotecnica, di armi, tiro e navigazione aerea notturna; divenne inoltre il pilota personale di Chiang Kai-shek, avendo egli pilotato l'aereo che Mussolini aveva inviato come dono al Generalissimo. L'istruzione degli allievi venne affidata al Maggiore Vincenzo Napoli, assieme all'organizzazione e al funzionamento dei servizi aeroportuali, nonché la direzione del corso di Perfezionamento per gli Ufficiali Piloti, mentre i capitani Felice Torelli e Franco Martini ebbero l'incarico di dirigere la scuola

⁷⁷ Ovidio Ferrante, *Missione Aeronautica Italiana in Cina*, rivista "Storia Militare", n.3 2008, Informazioni della Difesa.

di Pilotaggio di primo periodo.

L'addestramento dei piloti da bombardamento aereo fu affidato ai capitani Mario Aramu e Ferdinando Accardo, mentre il Capitano Andrea Zotti fu destinato alla Scuola Caccia e il Capitano Carlo Unia venne inviato a Nanchino come Capo Istruttore della Scuola di Osservazione Aerea.

Al Maggiore Francesco Leone fu affidato il compito di redigere i regolamenti amministrativi per la contabilità del denaro e per la gestione dei magazzini, e al Capitano Gino Palmentola quello di organizzare e attivare il funzionamento dell'Ufficio Personale. Anche gli Ufficiali Tecnici del Genio svolsero un'attività decisamente vasta e articolata, impiegati come consiglieri e istruttori: il Maggiore Marco Boschi fu assegnato alla IV Divisione Tecnica, il Capitano Renato Benaduse all'Officina Grandi Riparazioni di Nanchang, il Capitano Giorgio Cavalca all'Officina Revisione Motori Nanchino coadiuvato dai Sottufficiali motoristi Nava e Salussolia impiegati anche presso la Scuola di Pilotaggio e membri della Squadriglia Trasporti riservata a Chiang Kai-shek. L'addestramento dei piloti da caccia e da bombardamento venne intensificato, e il capitano Zotti divenne popolare per l'eleganza e la precisione delle sue acrobazie, divenendo l'idolo degli allievi cacciatori che seguivano la sua scuola.

Il lavoro diplomatico di Scaroni e la sua abilità nel trattare e giungere a una soluzione di problemi spesso complicati, ad esempio riguardo forniture difettate o di cattiva qualità giunte dall'Italia, gli accattivarono la simpatia e l'appoggio incondizionato di Chiang Kai-shek e sua moglie, nonché delle alte gerarchie militari e finanziarie cinesi.

Allo scopo di contrastare la forte pressione esercitata dagli americani, complici i generali Chow e Mao, nelle scelte del materiale di volo per la C.A.F. , il 31 luglio del 1936 gli italiani ebbero modo di confrontarsi direttamente con essi; ciò permise loro di dare un colpo alla presunzione dei secondi e di creare una battuta d'arresto alla campagna denigratoria ai danni della Missione: il capitano Andrea Zotti, istruttore pilota delle squadriglie da caccia, partecipò ad una gara di velocità sul percorso Nanchino-Shanghai, seguita da una competizione acrobatica, vincendo entrambe. Fu così che il CR.32 della Fiat surclassò il Curtiss Hawk II americano, tanto in velocità quanto in maneggevolezza, mettendo a tacere, seppur per poco tempo, le malelingue statunitensi. Il lavoro degli italiani veniva riconosciuto, oltre che nelle mansioni puramente tecniche, anche nelle alte sfere politico-finanziarie; l'ambasciatore Lojacono, dopo aver avuto un altro colloquio col Ministro delle Finanze Kung comunicò che quest'ultimo non aveva più nessuna obiezione al funzionamento della Missione Italiana.

In quel periodo l'aviazione di Nanchino si rafforzò grazie alla defezione della forza aerea del Guandong⁷⁸ che passò al gran completo nelle file della C.A.F. con oltre un centinaio di aerei inclusi 18 Hawk, 12 Corsair e 10 Fleet nuovi di fabbrica.

Tuttavia, si addensavano nuvole foriere di tempesta nel panorama politico internazionale: dall'Italia cominciò a giungere la “bella” notizia secondo la quale “la totale comprensione spirituale raggiunta dall'Italia e il Giappone andava sempre più consolidandosi in una vera e propria alleanza”⁷⁹. Questa notizia non avrebbe portato nulla di buono agli italiani impegnati nella Missione in Cina, che avrebbero dovuto fare a meno dell'aiuto di Madame Chiang Kai-shek nel caso di un riconoscimento italiano dello stato fantoccio del Manchuguo creato dal Giappone.

Così, oltre alle angherie a cui erano sottoposti gli italiani per effetto della spietata concorrenza commerciale, si sarebbero aggiunte le conseguenze negative di una politica che li avrebbe portati sempre più contro la Nazione che li stava ospitando, secondo le testuali parole di Scaroni

...e questo per favorire un paese imbevuto di una mistica pazzesca, che nulla di buono porterà all'Italia.

3.3 VIAGGIO D'ISPEZIONE ALL'ORGANIZZAZIONE AERONAUTICA CINESE

Nonostante le ultime notizie che andavano circolando riguardo l'Italia, la fiducia che il Generalissimo riponeva negli italiani non venne scalfita, anzi: nell'ottobre 1936 Scaroni fu chiamato ad Hanchow dal Generalissimo per esporre, alla presenza delle più alte cariche dell'aviazione cinese, le manchevolezze della forza armata e suggerirne i rimedi. In seguito Chiang Kai-shek affidò a Scaroni, nonostante l'esplicita opposizione di molti alti ufficiali, il delicato incarico di intraprendere una vasta ispezione a suo nome dei reparti di volo, dei depositi e dei magazzini dell'Aviazione militare cinese sparsi su tutto il territorio.

Fu un viaggio che durò oltre tre mesi durante i quali furono visitati tutti gli aeroporti, unità e depositi della Cina continentale, toccando Canton, la Grande Muraglia, i confini della Mongolia Interna, il Jiangxi, l'Hunan, lo Shanxi, Pechino, lo Hubei e lo Shandong,

⁷⁸ Chang Kai-shek, pur essendo riuscito con le campagne contro i “banditi” a ricondurre sotto la sua autorità numerose provincie ribelli, il Kwantung (Canton) e il Jiangsi, entrambi dotati di piccole forze aeree, non riuscì a far riconoscere a quest'ultime il governo centrale.

⁷⁹ Gen. Di S.A.(r) Silvio Scaroni, *Missione Militare Aeronautica in Cina*, Ufficio Storico Aeronautico Militare, 1970.

percorrendo oltre settemila chilometri ricorrendo ad ogni mezzo di trasporto, dagli aerei ai riscìò.

Nel viaggio, ad accompagnare Scaroni furono gli Ufficiali tecnici e i Maggiori Boschi e Tolino, il Capitano Benadusi e l'interprete Mr Loo, tramite il quale Scaroni avrebbe cominciato a scoprire la complessa mentalità cinese e la trasformazione che aveva avuto a contatto con gli stranieri.

Come gran parte degli intellettuali cinesi infatti, Mr. Loo non aveva simpatia per gli occidentali, poiché all'epoca erano loro che dominavano la finanza e l'industria, ostentandone la supremazia; l'atteggiamento dell'imprenditore occidentale era da lui considerato insolente, poiché quest'ultimo considerava un affronto qualsiasi tentativo del governo cinese di obbligare le imprese straniere a rispettare gli interessi nazionali della Cina. Non ultima, vi era la delicata questione delle Concessioni, interdette ai cinesi. L'interprete non fece segreto delle sue idee durante il viaggio di ispezione, affermando che gli stranieri si avevano materialmente migliorato la vita del popolo cinese, ma a costo di un degrado spirituale.

Dall'ispezione risultò che, contro un carico amministrativo di 660 aerei, solo 6 squadriglie con una sessantina di velivoli operativi potevano ritenersi bellicamente efficienti, mentre la massa del personale (18.000 uomini circa) viveva ed agiva nel disordine più completo.

Il rapporto di Scaroni sollevò le ire del Generalissimo e di sua moglie, che approvarono senza indugi il radicale piano di riorganizzazione da lui proposto. L'Aeronautica militare fu ristrutturata secondo il modello della Regia Aeronautica, ad eccezione di alcuni adattamenti imposti dalle particolari condizioni locali. Particolarmente importante fu la creazione della Divisione Servizi, del tutto sconosciuta nella C.A.F., che fu organizzata a somiglianza della Direzione Generale dei Servizi della Regia Aeronautica.⁸⁰

Su richiesta di Chang Khai-shek Scaroni compilò un particolareggiato piano di guerra contro il Giappone, anticipando i tragici eventi che avrebbero sconvolto l'Estremo Oriente per quasi un decennio. L'espansionismo giapponese infatti stava minacciando sempre più da vicino il gigante cinese che temeva un conflitto totale con il prepotente impero del Sol Levante.⁸¹

⁸⁰ Giancarlo Garelo, *Ali italiane nei cieli cinesi*, rivista "Storia Militare", n.1 ottobre 1993, Informazioni della Difesa

⁸¹ L'arroganza dei giapponesi era senza limiti. Nel novembre 1936 la provincia del Suiyuan venne invasa da truppe della Mongolia Interna e del Manchukuo inquadrata da ufficiali giapponesi e appoggiate dall'aviazione del Sol Levante. Il 24 Novembre alcuni caccia della C.A.F. contrastarono un raid di bombardieri nemici e ne abbatterono tre: il (segue

Nel frattempo la politica del governo fascista favorevole al Giappone creava difficoltà crescenti alla Missione che doveva spesso fornire assicurazioni ai cinesi sulla lealtà del suo operato.

A causa del sovraffollamento dell'aeroporto di Nanchang⁸², che ospitava anche reparti operativi, nel febbraio 1935 l'attività della scuola di pilotaggio di Nanchang venne trasferita a Luoyang, nella provincia dell'Honan, dove per l'addestramento avanzato furono impiegati i Breda 25 comprati in Italia. A Luoyang confluirono 200 nuovi allievi piloti, che andarono ad aggiungersi ai primi cento già in parte addestrati a Nanchang. Nell'arco di poco più di un anno la scuola portò al brevetto di pilotaggio 262 allievi senza incidenti degni di nota (l'unico mortale riguardò un aviere colpito da un'elica nell'area di parcheggio. Da una collisione in volo fra un Fleet e un Breda entrambi gli allievi uscirono incolumi affidandosi ai paracadute). Alla fine di Febbraio 1936 cento piloti freschi di brevetto furono avviati alla scuola di bombardamento di Hangchow. Le critiche di alte personalità cinesi e degli *advisers* americani ostili alla presenza italiana non risparmiarono la scuola di Luoyang, la cui direzione fu accusata di aver distribuito indiscriminatamente brevetti di pilotaggio ad allievi incapaci di intraprendere le più semplici manovre, condannandoli così a morte prematura. In realtà i giovani cinesi manifestarono non comuni attitudini al pilotaggio, e durante il saggio di fine corso diedero prova di ottima preparazione eseguendo acrobazie individuali e collettive che entusiasmarono la folla di spettatori. Naturalmente, nemmeno a Luoyang mancarono gli oppositori e coloro che cercavano in tutti i modi di mettere i bastoni tra le ruote agli italiani; in una relazione sulle condizioni disciplinari della scuola, il tenente colonnello Vincenzo Napoli descrive e denuncia le mancanze e le resistenze passive che si trovò ad affrontare durante la sua supervisione alla scuola: nonostante il pieno accordo che divideva con il Comandante, quest'ultimo risultava privo dell'autorità che avrebbe permesso il funzionamento dell'apparato nel migliore dei modi. Le cosiddette "cricche" che si erano andate precedentemente a formare nella Commissione trovarono a Luoyang terreno fertile, facendo sì che si creassero dei partiti corrispondenti ad esse; Napoli cercò di esercitare ovunque una stretta sorveglianza, ma quando si trattava di delegare ai colleghi cinesi eventuali rapporti e richiami riguardo le

nota) Comando dell'Armata imperiale del Guāndōngjūn (关东军) ebbe l'impudenza di protestare "per l'insulto verso la bandiera giapponese da parte dei cinesi".

⁸² Da Nanchang nel Marzo 1935 piloti italiani effettuarono missioni di trasporto di materiale bellico in zone remote dove le truppe del governo di Nanchino erano circondate dai ribelli comunisti. Per l'elevato margine di rischio connesso a questo tipo di operazioni i piloti americani si erano giustamente rifiutati di prestare la propria collaborazione perché sotto contratto in Cina come istruttori civili.

infrazioni e gli inconvenienti che venivano riscontrati, questi ultimi sembravano avere timore di prendere provvedimenti; questo perché un qualsiasi richiamo o punizione creava fermento nel personale, riflettendosi sullo stesso partito al quale apparteneva il soggetto. L'ostruzionismo che si trovò ad affrontare derivava da elementi sobillatori che nascondevano ambizioni e gelosie personali, nonché da quello che lui definisce "partito di Nanchino", ovvero coloro usciti da quella scuola di pilotaggio che, godendo di un certo prestigio, anelavano e pretendevano di dominare a Luoyang.

Nella sua relazione appaiono diversi nomi degli elementi da lui considerati ostruzionistici: tenente Tsan, precedentemente istruttore a Nanchang, frustrato poiché desiderava la posizione di capo pilota presso Luoyang; tenente Chow, capo della cricca dei nanchinesi; capitano Chan, inviato a Luoyang come insegnante di matematica e ritenuto da Napoli perfettamente inutile, nonché elemento provocatore.

Nonostante Napoli li avesse convocati per dissuaderli da qualsiasi intenzione maligna futura, egli avvertì in ogni caso una crescente insofferenza nei suoi confronti; si risolse infine a chiedere il trasferimento di tali persone, giustificandosi in tal modo:

*...per ottemperare alle severe disposizioni impartitemi da V.S. e per ottenere il migliore funzionamento della Scuola, occorre che io possa lavorare in un ambiente sereno, scevro da partiti e da personalismi, e quindi ho bisogno di personale atto a lavorare con entusiasmo, per il solo interesse della Cina.*⁸³

Durante i 14 mesi di funzionamento la Scuola di Luoyang produsse 12.000 missioni addestrative per un totale di 18.000 ore di volo senza incidenti di rilievo, una risposta più che adeguata ai denigratori della Missione italiana⁸⁴.

Nel maggio 1936 il direttore della Scuola, capitano (poi maggiore) Torelli si sarebbe poi trasferito a Shanghai dove sarebbe divenuto istruttore di S.72 al posto del cap. Accardo rimpatriato per motivi di salute insieme al cap. Zotti e all'ing. Boschi, sostituiti a loro volta dal cap. Colacicchi e dall'ing. Tolino. Sul grande trimotore Savoia, usato spesso per il trasporto di personalità, vennero abilitati una trentina di piloti cinesi.

⁸³ *Relazione sulle condizioni disciplinari della Scuola di Luoyang, 19/5/1935, Documenti del Ministero dell'Aeronautica Militare Italiana, Roma.*

⁸⁴ Dal *Chinese Yearbook 1937 (pp.350-351)*: "The American Mission headed by Colonel John H. Jouett, who was engaged by the Central Government to introduce the American Randolph Field system of flying training to the Central Aviation School at Hangchow, returned home in May, 1935, at the expiration of the contract, but the system has still been adhered to by Chinese instructors.[...]The attempt of the Italian Air Mission, under General Silvio Scaroni, to introduce the Italian system of flying has proved no less successful [...]On the whole the experiment of employing flying instructors of various nationalities has proved that Chinese flying cadets are always adaptable to the situation and capable of becoming apt flyers."

Per adeguare le strutture dell'aviazione cinese al processo di rapido sviluppo in atto fu realizzata una scuola per meccanici e specializzati che accolse 800 allievi. Inoltre alle tre officine già esistenti ne vennero affiancate altre tre di nuova impostazione.

Fu in questo contesto che avvenne una delle più significative realizzazioni italiane, ovvero la costruzione di una fabbrica di aeroplani e l'inizio della produzione nell'arco di due anni.

Per la realizzazione di questa struttura industriale, su richiesta del governo italiano, quattro ditte nazionali costituirono il Consorzio Aeronautico per la Cina: Breda, Caproni, Fiat e SIAI.

Nel novembre del 1934 l'ingegner Luigi Acampora presentò un progetto che venne approvato sia dal Governo cinese che dal Consorzio, chiamato "Aercina", che provvide, assieme al Banco di Napoli, ai capitali necessari, garantiti per il 75% dallo Stato italiano. La località dove costruire la fabbrica venne scelta dal governo cinese che, per questioni di carattere strategico, scelse una vasta area di territorio non lontana da Nanchang, nella zona paludosa di Poyang. A causa del clima tropicale caldo-umido, la zona non era affatto idonea alla costruzioni aeronautiche in legno, per cui si rese necessario installare impianti moderni di drenaggio delle acque e di condizionamento dell'aria.

La fabbrica prese il nome di S.I.N.A.W. (Sino-Italian-National-Aircraft-Work) diretta dall'ingegner Acampora Amministratore Delegato, con l'assistenza di tecnici cinesi.⁸⁵

3.4 LA S.I.N.A.W.

Il progressivo aumento della domanda di forniture da parte cinese condusse ad una spietata concorrenza tra le ditte italiane, mettendo a rischio in più occasioni la missione aeronautica stessa; se ne ha un esempio nella cosiddetta "missione del maggiore Mario De Bernardi", collaboratore della ditta Caproni, utilizzato dalla stessa come merce di scambio⁸⁶ per concludere un grosso affare che di fatto non venne mai portato a termine. Nonostante ciò, venne inviato in Cina nel gennaio 1934 per propagandare gli apparecchi Caproni, oscurando la stessa autorità di Lordi al punto che la Cina non sapeva più con chi dovesse trattare; la stampa, intervistandolo, arrivò addirittura a domandargli

⁸⁵ Ovidio Ferrante, *Missione Aeronautica Italiana in Cina*, rivista "Storia Militare", n.3 2008, Informazioni della Difesa

⁸⁶ L'aeromobile italiano, grazie alla fama acquisita nel luglio 1933 tramite un magnifico volo che effettuò da Milano a Mosca, con un Caproni monomotore I. F. 750, coprendo il percorso di 2.600 Km, per Udine - Vienna - Vilna in un'unica tappa in poco più di dieci ore, alla media di 232 Km/ora, venne più volte invitato dal governo cinese a combattere a fianco di Chiang Kai-shek. (fonte: http://www.alieuomini.it/pagine/dettaglio/uomini,5/mario_de_bernardi,36.html)

previsioni sullo sviluppo futuro dell'aviazione, nonché pareri personali sulla difesa della Cina.⁸⁷

Per evitare che questa concorrenza fratricida tra le ditte italiane intralciasse la missione, nell'agosto 1934 Mussolini convocò i rappresentanti di Fiat, Breda, Caproni e SIAI per promuovere tra queste società la costruzione di un consorzio aeronautico per la fondazione in Cina di un'industria aeronautica italiana. Le ditte furono molto riluttanti ad impegnarsi nell'avventura cinese giudicandola aleatoria e non conveniente dal punto di vista economico ma dovettero piegarsi alle superiori direttive del governo che promise di farsi carico dei tre quarti del finanziamento occorrente.

Nel settembre 1934 venne firmato a Torino l'atto costitutivo del Consorzio Aeronautico Italiano per la Cina (Aercina) che incaricò l'ingegnere Luigi Acampora⁸⁸ di redigere un disegno industriale da realizzare nel Paese di Mezzo. Nel novembre dello stesso anno, Acampora presentò un progetto approvato da entrambe le parti, finanziato dal Banco di Napoli e dallo Stato Italiano.

Come al solito, gli americani non tardarono a farsi sentire; un dispaccio del 22 novembre 1934 redatto dall'Associated Press informava:

Si è appreso oggi che l'Italia si appresta a spingere gli Stati Uniti fuori dal mercato aeronautico cinese. Il Governo di Roma ha dato vita a un consorzio che avrà l'appoggio statale e la partecipazione delle tre maggiori firme aeronautiche italiane per vendere aerei alla Cina. Il Governo designerà il tenente Furio Drago a dirigere la scuola italiana d'aviazione in Cina specializzata nel bombardamento la quale d'ora in poi fornirà istruzione in tutte le branche aeronautiche in competizione con la Scuola americana. L'Italia ha già inviato 20 bombardieri in Cina e ne sta approntando altri a Torino e Milano.

C'è da dire che le notizie divulgate dall'agenzia di stampa statunitense erano molto imprecise, nonché in ritardo sul corso degli avvenimenti, per quanto riguardava le informazioni sul Consorzio.

Dopo laboriose trattative fra il governo cinese e il Consorzio Aercina, il 21 gennaio

⁸⁷ http://www.alieuomini.it/pagine/dettaglio/uomini,5/mario_de_bernardi,36.html.

⁸⁸ Figura di spicco dell'aviazione civile italiana l'ing. Luigi Acampora fu direttore generale della Aero Espresso, nata nel 1926, che lasciò dopo la concentrazione delle compagnie aeree italiane nell'Ala Littoria. Fra il 1928 e il 1931 costituì, insieme a Mario De Bernardi e altri, la Società per l'Incremento del Turismo Aereo (SITAR) che effettuava voli regolari e a domanda con idro leggeri fra la Liguria e la Toscana. Dopo la parentesi cinese rilevò dall'Ala Littoria, assieme all'ing. Dell'Oglio, le officine di riparazione e revisione di Brindisi dando vita alla Società Cantieri d'Aeroporto, poi Società Anonima Costruzioni Aeronautiche (SACA). Nel dopoguerra fu tra i fondatori della compagnia aerea Alitalia nella quale ricoprì per lunghi anni l'incarico di direttore generale.

1935 venne firmata a Shanghai una convenzione per l'impianto e l'esercizio di una industria aeronautica italiana in Cina. Venne così fondata la S.I.N.A.W. (*Sino Italian Aircraft Works*), la fabbrica autorizzata dal governo italiano alla costruzione in Cina di tutti i tipi di aeroplani che erano o sarebbero stati costruiti in Italia, diretta dall'ingegnere Acampora, approntato dal Ministero dell'Aeronautica come responsabile della nuova impresa. Secondo la convenzione, dopo trenta mesi a decorrere dalla firma, la Sinaw doveva essere in grado di costruire velivoli completi e tutte le parti di ricambio, prevedendo anche un'opzione per la costruzione di motori italiani. Un'altra clausola stabiliva che al termine di cinque anni, a partire cioè dall'1 aprile 1942, tutto il personale italiano sarebbe stato ritirato, lasciando in gestione la fabbrica al personale cinese da esso istruito. Il capitale investito nella costruzione della fabbrica sarebbe poi stato rimborsato al governo italiano in cinque anni sulla base di rate bimestrali.⁸⁹ Il governo italiano diede carta bianca alla S.I.N.A.W. circa la scelta dei tipi di aeroplano da costruire, e Aercina si impegnò a avviare la produzione di serie entro due anni e mezzo dall'entrata in vigore della Convenzione. I primi lavori di revisione e grande manutenzione su vari tipi di aerei italiani in uso alla C.A.F. poterono iniziare fin dal novembre 1936 perché le maestranze locali manifestarono grande capacità di apprendimento e forte attaccamento al lavoro.

La scelta del luogo in cui erigere la fabbrica venne presa dal governo cinese, che scelse sempre la città di Nanchang, considerata strategicamente favorevole; tuttavia, il clima quasi tropicale e l'umidità mal si prestavano per costruzioni aeronautiche, e fu necessario rimediare con impianti moderni per il drenaggio delle acque e il condizionamento dell'aria.

La Sinaw venne eretta in tempi record con macchinari e attrezzature provenienti dall'Italia, avviando la gestione produttiva inizialmente con la revisione degli aerei italiani in carico ai reparti cinesi, e in seguito con la produzione di una piccola serie di bimotori da bombardamento S 81B.

Per il primo anno di esercizio il governo di Nanchino ordinò in data 27 Aprile 1936 trenta aerei d'assalto Breda 65 da consegnarsi tre entro cinque mesi dall'inizio dei lavori e gli altri 27 entro i sette mesi successivi. Le cellule avrebbero dovuto essere fornite dalla casa madre Breda di Sesto S. Giovanni (Milano), e spedite a Nanchang per l'assemblaggio e l'aggiunta del gruppo motopropulsore.

Come stabilito dalla Convenzione le autorità cinesi versarono in contanti il 20%

⁸⁹ Gen. Di S.A.(r) Silvio Scaroni, *Missione Militare Aeronautica in Cina*, Ufficio Storico Aeronautico Militare, 1970.

dell'importo e per il restante 80% consegnarono 12 *promissory notes*, l'ultima delle quali scadeva il 30 Aprile 1937, che vennero tutte regolarmente pagate.

Non è chiaro perché la scelta dei cinesi fosse caduta sul Breda 65, una macchina difficile che creò grossi problemi alla Regia Aeronautica. Un promemoria di Scaroni all'ambasciatore italiano a Nanchino (21 Maggio 1937) offre una curiosa chiave di lettura

La decisione di costruire nella Fabbrica italiana i 30 Breda 65 è stata presa dalla Central Bank nonostante il parere contrario del nostro Ministero dell'Aeronautica, e conseguentemente mio, e di quello dell'ing. Acampora. La mia opinione è che tale decisione sia stata presa non sulla base di elementi tecnici comparativi fra materiale italiano offerto, non cioè perché il Breda fosse ritenuto il migliore o il più utile all'aviazione cinese, ma per le seguenti due ragioni: per corruzione e perché un tale apparecchio, che noi stessi avevamo dichiarato essere di difficilissima costruzione, avrebbe messo la Fabbrica italiana in serio imbarazzo fin dall'inizio della sua attività, ciò che corrispondeva esattamente ai desideri dei nostri avversari della Commissione Aeronautica cinese o della Central Bank, incoraggiati dai nostri competitori stranieri, soprattutto americani.

L'avvio della produzione dei Breda 65 subì molte proroghe perché il governo cinese, oltre a contestare l'interpretazione di alcuni articoli della Convenzione relativi ai pagamenti dei diritti di licenza⁹⁰, richiese modifiche all'armamento e la sostituzione del motore italiano con uno americano. La ritardata definizione della fornitura provocò una situazione di stallo alla S.I.N.A.W. che in mancanza di accordi precisi rimaneva ferma. Il governo cinese aderì pertanto a passare un ordine compensativo per sei bimotori da bombardamento S.81B con motori Isotta Fraschini XI RC 40 ai quali si aggiunse in seguito un settimo esemplare campione, il prototipo n/c 33238 MM 326, acquistato direttamente in Italia. Nel frattempo la fabbrica iniziò a funzionare effettuando lavori di riparazione su macchine italiane provenienti dai reparti operativi o dalle scuole: a fine dicembre 1936 erano presenti nella SINAW tre Breda 25, un Ba 28, due BR.3, quattro Ca.111 e due CR.32 ed era in programma la sostituzione sugli S.72 dei motori Pegasus con i Cyclone.

⁹⁰ Si trattava in particolare degli art.12 e 17 della Convenzione, in forza dei quali per ogni anno d'esercizio la S.I.N.A.W. doveva percepire dal governo cinese un ammontare minimo di 1.500.000 *Chinese Customs Gold Units* (C.G.G.U.) e per ogni tipo di materiale aeronautico ordinato doveva ricevere i disegni e i dati di costruzione onde poter eseguire i lavori. In forza dell'art.17 il governo cinese era tenuto a fornire gratuitamente i disegni ottenendoli dalle fabbriche italiane consorziate o attraverso l'acquisto dei diritti, o acquistando dieci aerei completi o parti staccate corrispondenti a dieci esemplari.

Dopo varie ipotesi di soluzione l'ing. Acampora propose nel giugno 1937 un compromesso, accettato dal governo centrale, per cui la S.I.N.A.W. avrebbe acquistato per 44.000 CCGU dieci Breda 65 dalla casa madre compresi i diritti di riproduzione. La serie, da costruirsi in Cina, si sarebbe così ridotta da 30 a 20 macchine e per reintegrare il minimo garantito di 1.500.000 CCGU per ogni anno d'esercizio si sarebbe messo in conto anche l'importo dei sei S.81B.

La proposta sembrò sbloccare la situazione e l'operazione Breda 65 si rimise finalmente in moto dopo una sosta forzata di quasi un anno e mezzo. Risolta la vertenza interpretativa il governo di Nanchino, adducendo presunti motivi di standardizzazione, insistette ancora sulla necessità di adottare dei motori americani: Pratt&Whitney Twin Wasp SBG con relativa elica e accessori, e di montare mitragliatrici Colt da 7,9 mm al posto delle Breda-Safat da 7,7.

Il Consorzio Aercina, che naturalmente avrebbe preferito utilizzare componenti italiane, esercitò forti resistenze ma le autorità cinesi furono irremovibili e fornirono alla Breda un motore Twin Wasp per le prove di collaudo del velivolo campione. Una proposta alternativa di sostituire i motori I.F. K14 con i FIAT A 80, più graditi ai cinesi, non fu scartata a priori e si convenne di effettuare prove comparative con entrambi i propulsori. Il 23 giugno 1937 due Breda 65 con motori A 80 e P&W erano pronti sul campo della ditta a Bresso per la determinazione delle caratteristiche in presenza dell'ing. cinese Ting Li-te e dei rappresentanti della FIAT, della Pratt&Whitney e della ditta costruttrice. Alla messa in moto del Ba 65 P&W si verificò il piegamento di una biella, forse per l'eccessiva introduzione di benzina in un cilindro, e fu necessario rinviare le prove in attesa di poter disporre di un altro motore americano. Nei giorni 7 e 9 Luglio, con il pilota collaudatore Furio Niclot ai comandi in entrambi i voli, le prove comparative vennero portate a termine registrando migliori tempi di salita alle varie quote e una leggera prevalenza nella velocità massima da parte del Ba 65 A 80.

Sulla base di questi risultati Aercina intensificò le sue pressioni per l'adozione definitiva del motore FIAT che venne finalmente accettata dalle autorità cinesi e ufficializzata da Madame Chang Kai-shek con lettera autografa a Scaroni in data 25 settembre 1937.

Nel mese di ottobre la Cina ordinò 45 motori FIAT A 80 al prezzo unitario di \$ USA 14.500 da consegnarsi entro febbraio 1938. Sembrava che la soluzione della lunga vertenza fosse ormai un fatto acquisito quando, con decisione comunicata il 4 dicembre 1937, il governo cinese si rimangiò gli accordi e pretese che i Breda venissero predisposti per ricevere i motori Pratt&Whitney da montarsi direttamente in Cina.

Venne inoltre confermato l'ordine per 29 esemplari, da modificare a spese dell'aviazione cinese e da consegnare inderogabilmente entro giugno 1938.

Intanto il trentesimo apparecchio provato in Italia con il P&W era già stato imbarcato, suddiviso in dieci colli, sulle motonavi "Fusijama" e "Conte Verde" per il trasporto a destinazione ma la partenza venne cancellata in seguito alla mutata situazione politica in Estremo Oriente.

Per la storia, il Consorzio Aercina fu il primo ed unico ente a presentare al Generalissimo un organico complesso di risorse tecniche e industriali che offrivano tutte le opportunità di scelta per la fabbricazione di qualsiasi velivolo ed accessorio d'aviazione.

Questa moderna struttura aeronautica esercitò un forte impatto sui cinesi che, per l'esercizio finanziario 1936-1937 stanziarono una somma quattro volte superiore a quella concessa alla fabbrica Sino-Tedesca.

I risultati migliori della missione si ebbero tra il 1934 e il 1935: nel 1935 infatti, venticinque ingegneri aeronauti cinesi, dopo aver frequentato dei corsi di lingua e cultura italiane presso l'IsMEO⁹¹, vennero iscritti ai corsi di specializzazione del Politecnico e della Caproni, mentre sei cadetti cinesi nello stesso anno studiarono presso l'Accademia Navale di Livorno.

Più volte i nostri stabilimenti aeronautici del nord vennero visitati da tecnici e militari cinesi, e nel marzo 1935 la partecipazione di piloti italiani alle operazioni nella provincia del Guizhou ([贵州](#)), rifornendo le truppe nazionaliste impegnate nella lotta contro le armate di Mao che stavano battendo in ritirata dopo la quinta campagna di annientamento.

Il Capitano Enrico Cigerza venne nominato pilota personale del Generalissimo, e a Carlo Unia, in qualità di capo istruttore, fu affidato il compito di seguire un corso di ufficiali osservatori creato a Nanchino.

Visti i brillanti risultati della missione aeronautica, nel settembre 1934 venne deciso di inviare in Cina anche una missione navale. Inizialmente l'accordo prevedeva l'invio di dodici ufficiali della Marina militare italiana, ma la Cina, paventando richieste simili da parte delle altre Potenze e soprattutto dal Giappone, optò per l'invio di un ammiraglio e due ufficiali, che in seguito sarebbero stati raggiunti da altri italiani ingrandendo gradualmente la missione analogamente a come si era sviluppata la missione

⁹¹ Istituto per il Medio ed Estremo Oriente, fondato nel 1933 da [Giovanni Gentile](#) e [Giuseppe Tucci](#) per promuovere i rapporti culturali, ma anche politici ed economici, tra l'[Italia](#) ed i paesi [asiatici](#).

aeronautica. Il capitano di vascello Luigi Notarbartolo di Villarosa nel suo rapporto mensile del febbraio 1936 scriverà infatti che la missione navale fu da subito oggetto di preoccupazione per il governo nazionalista e per il Generalissimo, che approntò l'ammiraglio come suo consigliere personale e non come consigliere del Governo cinese, e gli ufficiali come suoi segretari, cercando di mantenere il segreto sulla missione per timore dei giapponesi, i quali avevano già due consiglieri navali presso il Ministero della Marina a Nanchino.⁹²

La missione navale giunse in Cina nel marzo del 1935, rappresentata dal capitano Luigi Notarbartolo di Villarosa, dal capitano di fregata Vincenzo Ruta e dal tenente di vascello Lorenzo Bezzi. Il loro compito era quello di consigliare Chiang Kai-shek in materia navale e assisterlo nelle ordinazioni di materiale, cercando naturalmente di dirottare nella maggior misura possibile le stesse in Italia; gli venne inoltre richiesto di preparare un piano difensivo dello Yangzi.

Nei primi mesi della missione, Notarbartolo e i suoi uomini elaborarono un accurato piano di difesa dello Yangzijiang e si dedicarono alla riorganizzazione del *Submarine Mines College* creato per formare professionalmente il personale della marina cinese; nel maggio 1935 l'ammiraglio presentò il suo piano militare, il quale prevedeva l'installazione di artiglierie navali costiere nella regione dello Hunan e una difesa mobile del fiume affidata a piccole flotte di siluranti. La Commissione Militare, superate le prime perplessità, accettò il piano, permettendo che Notarbartolo si impegnasse nelle trattative sino-italiane per gli ordini di forniture, soprattutto di M.A.S., siluri e torpedini.

Tuttavia, sia la missione navale che quella aeronautica si trovarono a breve ad operare in condizioni difficili a causa di ragioni politiche: stava infatti avvenendo un avvicinamento tra Italia e Giappone che rendeva la nostra posizione in Cina piuttosto ambigua. Il governo cinese, con la speranza di ostacolare l'ormai evidente accostamento delle due nazioni, offrì a Scaroni il posto di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, che fu costretto a rifiutare dietro le pressioni del governo italiano.

Il successivo scoppio del conflitto sino-giapponese avrebbe portato la Cina alla ricerca disperata di materiale navale, materiale che però l'Italia non era più disposta a fornire, a causa dell'alleanza che avrebbe stipulato col Giappone oltre che per le sanzioni che le furono imposte. A causa di queste ultime infatti, le ordinazioni di materiale navale

⁹² Vincenzo Moccia, *La Cina di Ciano*, Cromografica Roma S.r.l., Roma, 2010

vennero passate a ditte inglesi e americane, e quando vennero successivamente revocate, furono dirottate verso le ditte tedesche grazie ad un accordo sino-germanico firmato nel 1936.⁹³

3.5. ITALIA E CINA VERSO LA ROTTURA

Al fine di arginare la minaccia giapponese, il 22 maggio 1933 Chiang Kai-shek firmò l'armistizio di Tangku⁹⁴, mostrando molta più preoccupazione verso la minaccia comunista rispetto a quella giapponese; tuttavia, nel maggio del 1935 l'esercito giapponese varcò i limiti della zona smilitarizzata concordata con l'armistizio, avanzando nella Mongolia interna.

Nello stesso anno, i rapporti con l'Italia cominciarono a logorarsi: il governo nazionalista, per cercare di sottrarsi alla morsa giapponese, tentò di creare un fronte anti-nipponico, facendo appello alle potenze straniere che avevano maggiori interessi in Cina. Tra questi naturalmente, vi era anche l'Italia; tuttavia, essendo in piena crisi etiopie, quando venne chiamata in causa non assunse un atteggiamento apertamente anti-giapponese, ma preferì proporre un'ulteriore soluzione diplomatica alla Cina, impegnandosi affinché le venisse attribuito un seggio nel Consiglio della Società delle Nazioni Unite che, a causa dei disordini politici interni, ancora non possedeva.

La strategia era semplice: da un lato Roma rinnovava l'amicizia con Nanchino verso la quale era in corso la politica di penetrazione economica militare e politica, dall'altro cominciava ad avviare con Tokyo un avvicinamento politico di "reciproca comprensione", tenendo conto del suo disinteresse per la questione etiopica e della sua volontà di rinsaldare i rapporti politici con l'Italia; c'è inoltre da ricordare il voltafaccia dell'impero giapponese ad Addis Abeba, i cui intellettuali avevano preso a modello la Nazione nipponica, la quale avrebbe dovuto rappresentare un potenziale alleato.

Respingendo le richieste di aiuto etiopi, il governo giapponese faceva il primo passo verso una collaborazione nippo-italiana, che molto andò a pesare sulle scelte

⁹³ P. Corradini, *Cina. Popoli e società in cinque millenni di storia*, Giunti Editore S.p.A., Firenze-Milano, 1996.

⁹⁴ In questa data le truppe sino-nipponiche si incontrarono per negoziare la fine del conflitto. Le richieste dei Giapponesi erano onerose: una zona demilitarizzata dell'estensione di un centinaio di chilometri a sud della Grande Muraglia da Pechino a Tianjin con la Muraglia stessa sotto il controllo giapponese, senza nessun tipo di interferenza da parte nazionalista. L'ordine pubblico sarebbe stato mantenuto da un'armata speciale, i Corpi per la Preservazione della Pace nella Zona Demilitarizzata; una clausola segreta prevedeva l'esclusione di qualsiasi membro di un'Arma anti-giapponese all'interno di essi. Con la preoccupazione comunista alle porte, il Generalissimo accettò tutte le richieste di Tokyo. J. Fenby, *Generalissimo Chiang Kai-shek and the China he lost*, New York, Carroll & Graf Publishers Ink, 2004, p.282.

diplomatiche di Mussolini.⁹⁵

Dopo essere stato condannato dalla Società delle Nazioni come aggressore a seguito della vicenda manciuriana infatti, il Giappone iniziò ad avvicinarsi alle altre nazioni che la stessa Società condannava e isolava per la loro politica espansionista; aveva così riconosciuto la conquista italiana dell’Etiopia, trasformando la sua ambasciata ad Addis Abeba in consolato generale, ricevendo in cambio l’apertura di un consolato generale italiano a Mukden, che avrebbe rappresentato il preludio del riconoscimento italiano dello stato del Manchuguo. Il governo fascista cominciava infatti a percepire una comunanza d’intenti con la politica giapponese.⁹⁶

Inoltre, un Giappone forte in Asia sarebbe stato utile per alleggerire il peso sovietico in Europa e avrebbe spaventato l’Inghilterra, alla quale un aiuto italiano avrebbe potuto fruttare a Roma favorevoli possibilità di espansione. Mussolini stava assumendo un atteggiamento attendista tra Oriente e Occidente, con l’intento di trarne poi vantaggio per la causa abissina. Anche la situazione di crisi in corso in Cina e l’aiuto a sostegno dei cinesi nascondeva un intento, ovvero l’estensione della Concessione italiana a Tientsin, piano che però rimase solo sulla carta a causa dei successivi sviluppi della situazione in Cina. La politica italiana di rivendicazione dell’Etiopia ebbe un effetto a dir poco negativo sull’opinione pubblica cinese, che equiparò l’azione italiana in Africa con quella giapponese in Manciuria; i cinesi cominciarono a fare pressioni sul proprio governo affinché venisse deplorata la politica aggressiva fascista, cominciando a minare le basi su cui poggiavano le relazioni intessute fino a quel momento tra i due paesi.

Quando il 3 ottobre 1935 l’Italia attaccò l’Etiopia, l’aggressione venne immediatamente condannata dalla Società delle Nazioni e giunsero al governo di Nanchino due messaggi del Segretario della Lega delle Nazioni riguardo l’applicazione delle sanzioni all’Italia.

Contemporaneamente il Giappone pose alla Cina pesanti condizioni circa il riconoscimento dell’autonomia della Mongolia interna e la smilitarizzazione delle provincie dello Zhejiang, Anhwei e Jianguo, e altre situate tra la Grande Muraglia, il basso Yangze Shanghai e Nanchino incluse.

Chiang Kai-shek, assolutamente restio a cedere alle richieste nipponiche, rispose a questa provocazione mobilitandosi per riprendere in considerazione la carta diplomatica di Ginevra. Nella speranza di ottenere un seggio presso la Società delle Nazioni e di conseguenza l’aiuto occidentale, il Generalissimo fece un passo indietro sulla posizione

⁹⁵ J. Calvitt Clarke, *Japan and Italy squabble over Ethiopia: the Sugimura affair of July 1935*, Selected Annual Proceedings of the Florida Conference of Historians, sito <http://users.ju.edu/jclarke/wizzd.html>

⁹⁶ *Ibidem* p. 69.

cinese riguardo il problema delle sanzioni italiane, che accettò nella speranza di ottenere lo stesso favore nei riguardi del Giappone.

Accadde quindi proprio ciò che Mussolini aveva temuto, e a nulla valsero le giustificazioni e i tentativi di convincimento della Cina nei confronti di Roma riguardo la sua azione “forzata” alla quale non avrebbe corrisposto una reale interruzione dei flussi commerciali che interessavano l’Italia.

I piani italiani in Cina permisero di continuare a mantenere una parvenza di rapporto formale, nascondendo però un distacco che diventava sempre più inevitabile; mentre continuavano le trattative segrete per la fornitura di armi e aerei italiani e affluivano in Italia le offerte di prodotti cinesi, a Roma venivano esaminate proposte sulla necessità di sospendere l’azione commerciale verso la Cina in vista delle sanzioni, oltre alla possibilità di una politica di avvicinamento verso il Giappone in funzione anti-britannica con un conseguente distacco dalla politica filo-cinese.

Quando il 9 giugno 1936 Galeazzo Ciano venne nominato Ministro degli Esteri da Mussolini, i cinesi tirarono un sospiro di sollievo, illudendosi di ristabilire le vecchie relazioni di amicizia che erano state compromesse, ma dovettero ricredersi.

Nel frattempo, i rapporti con i giapponesi in Cina si facevano sempre più turbolenti, tanto che lo stesso Scaroni si trovò ad affrontare una situazione a dir poco spiacevole su un treno diretto a Pechino per intraprendere un altro viaggio d’ispezione

Dormivo in una cuccetta della vettura letto Tianjin-Pechino. Poteva essere mezzanotte o giù di lì, quando la mia cabina è presa d’assalto da un branco di individui armati. Mi ci volle qualche attimo per svegliarmi del tutto e per capire che si trattava di giovanissimi ufficiali giapponesi in pieno assetto da guerra. Sbarbatelli appena graduati dall’ultimo corso dell’Accademia Militare, chiassosi, spavaldi; altezzosi e prepotenti, ciecamente sicuri di sé, come barbari che, travolto ogni ostacolo, hanno lì a portata di mano la meta finale. Non vollero intendere ragioni. Scaraventarono il mio bagaglio nel corridoio curandosi di me come fossi cosa ingombrante. Con quella gente infatuata fino alla demenza, ogni mossa poteva portarmi al temuto incidente di cui Madame mi aveva parlato al momento della mia partenza. Incassai perciò il colpo, anche quando vidi le mie valigie continuare il loro volo per il corridoio e la mia cuccetta trasformarsi in uno stracarico portabagagli di armi e buffetterie. Con aria sorniona, il conduttore cinese mi sussurra: “Lasci correre, quella è gente selvaggia. Venga nella mia cabina.”. Ci volle uno sforzo penoso per ingoiare la pillola. Ma quella imberbe gioventù, scatenata, imbevuta di mistica patriottico-religiosa era pericolosa quanto una mina innescata. Non rinunciai però, a

scendere alla prossima fermata dove, impalato come un semidio troneggiava l'ufficiale superiore giapponese comandante di tappa.

Mi qualificai e gli dissi quel che m'era successo poco prima. Sembrò contrariato; mi fece molti inchini e mi strinse la mano.⁹⁷

A peggiorare la situazione, si andò ad aggiungere la crisi interna che il Paese di Mezzo stava vivendo; un primo assaggio fu il famoso “incidente di Xi'an” nel dicembre 1936 durante il quale il giovane Maresciallo Zhang Xueliang arrestò e tenne prigioniero per alcuni giorni il Generalissimo con l'intento di convincerlo a raggiungere un'intesa con i comunisti, ponendo le basi di una politica più attiva contro il Giappone. Lo stesso Ciano, amico di vecchia data del giovane Maresciallo, intervenne in prima persona a favore del rilascio di Chiang Kai-shek, mostrando ancora una certa simpatia e interesse per le vicende cinesi, sostenendo (e auspicando) che un'alleanza tra comunisti e nazionalisti fosse irrealizzabile; gli eventi successivi tuttavia smentirono le sue convinzioni.

In quell'occasione, Madame Chiang Kai-shek in veste di Sottosegretaria per l'Aeronautica tenne nella sua casa di Shanghai una riunione dei capi d'aviazione e successivamente volò a Nanchino per affrontare la questione con i membri dell'Esecutivo Centrale e del Consiglio Politico Centrale; questi ultimi discussero sulle misure da adottare per sopprimere la rivolta, schiacciando l'ammutinamento sul nascere. May-Ling, sicura che quelle misure non avrebbero portato a nulla di buono se non peggio, riuscì a tenere testa ai membri militari fino al momento in cui non salì sullo stesso S.72 che Scaroni aveva portato in dono al Generalissimo in compagnia di suo fratello T.V. Soong facendosi portare a Xi'an da Enrico Cigerza, pilota personale di Chiang Kai-shek, riuscendo poi a convincere l'alto ufficiale ribelle a rilasciare il proprio marito dietro promessa di sospendere le azioni contro i comunisti per intraprendere una lotta comune contro i giapponesi.

Il 7 luglio 1937 scoppiarono le ostilità tra le truppe cinesi e giapponesi sul ponte Lugouqiao a circa quindici chilometri a ovest di Pechino; l'evento passò poi alla storia come “l'incidente del ponte di Marco Polo”, e degenerò ben presto in guerra totale. La minaccia giapponese divenne preoccupante a tal punto da far profilare un avvicinamento tra gli avversari cinesi; venne firmato un accordo tra nazionalisti e comunisti secondo il quale i due eserciti avrebbero fatto fronte comune contro il

⁹⁷ Gen. Di S.A.(r) Silvio Scaroni, *Missione Militare Aeronautica in Cina*, Ufficio Storico Aeronautico Militare, 1970.

Giappone: l'Armata Rossa venne riconosciuta dal governo di Nanchino quale parte integrante dell'esercito nazionalista, mentre il governo comunista acconsentì a porre le sue divisioni sotto il comando dei nazionalisti. Si trattò comunque di un accordo sulla carta senza avere conseguenze operative, in quanto i due eserciti combattevano su fronti separati e tentavano di sottrarre territori uno all'amministrazione dell'altro.

Inizialmente i giapponesi ebbero la meglio, conquistando in cinque mesi il controllo delle vie di comunicazione e delle grandi città, occupando Pechino, Tianjin, Nanchino e Shanghai.⁹⁸

Erano trascorsi quattro anni dall'arrivo della missione italiana e l'aviazione cinese poteva considerarsi in via di consolidamento, schierata su numerose basi aeree disposte con criterio.

Le officine di riparazione erano 12, con 4000 operai; tre le fabbriche aeronautiche, la sino-italiana già in funzione, la sino-americana, una cinese, e una quarta sino-tedesca era in costruzione dopo una lunga gestazione. Esistevano tre scuole di specialità (caccia, bombardamento, osservazione), tre scuole di volo, una scuola per specialisti, un'università di ingegneria aeronautica e un equipaggiamento di circa 700 aeroplani con 31 unità di volo operative riunite in 10 gruppi.

La presenza di aerei italiani si era di molto ridotta ma presso la scuola di volo di Luoyang 18 nuovi Breda 28 si erano aggiunti agli usurati Breda 25.

Chiang Kai-shek considerò la situazione talmente soddisfacente da invitare Scaroni ad assumere la carica di Capo di Stato Maggiore per l'Aeronautica presso il Quartier Generale Cinese, facendo larghe promesse per una maggiore collaborazione italo-cinese; dietro quest'offerta naturalmente, si celava anche l'intento di ostacolare l'ormai evidente avvicinamento tra Italia e Giappone. Il governo italiano tuttavia aveva già fatto la sua scelta verso il Giappone: Mussolini vietò a Scaroni di accettare l'offerta. Il governo di Roma mostrava ormai apertamente le sue simpatie per il paese nipponico, e nello stesso tempo i vertici del regime fascista nutrivano motivi di risentimento nei confronti della Cina di Chang Kai-shek, come lo stesso Ministro degli Esteri Galeazzo Ciano registrò nei suoi diari

⁹⁸ P. Corradini, *Cina. Popoli e società in cinque millenni di storia*, Giunti Editore S.p.A., Firenze-Milano, 1996.

23 Agosto 1937. [...] *I cinesi vogliono aeroplani per Shanghai* (si trattava probabilmente della richiesta di G.50). *Ho praticamente risposto di no. Ho ricordato il loro contegno durante le sanzioni e anche dopo. Adesso non possono più contare sulla nostra simpatia.*⁹⁹

In Settembre, con il peggiorare della situazione militare, il governo di Nanchino fece richiesta di 50 caccia monopiani FIAT G.50 e 20.000 bombe per una somma di circa 60 milioni di lire ma la fornitura non venne autorizzata perché l'atteggiamento dell'Italia fascista era ormai apertamente filo-giapponese.¹⁰⁰ L'ultima ordinazione cinese di materiale aeronautico italiano riguardò 45 motori FIAT A 80 per i Breda 65 da costruirsi a Nanchang ma dopo il riconoscimento da parte di Mussolini (29 Novembre 1937) del Manchuguo gli avvenimenti precipitarono e la consegna non si concretizzò mai.¹⁰¹

Infine, un fatto non meno importante che andò a pesare ulteriormente sulla già difficile situazione fu l'uscita dell'Italia dalla Società delle Nazioni Unite; nonostante Mussolini non avesse mai nutrito particolare simpatia per l'istituzione ginevrina, fino ad allora aveva continuato a rimanere nella Lega, sia per paura di un isolamento in campo internazionale sia per la speranza di ottenerne dei vantaggi, come ad esempio il riconoscimento dell'impresa etiopica.

L'inasprimento delle relazioni con Londra e Parigi portarono Roma ad avvicinarsi sempre di più a Tokyo e Berlino; l'invito tedesco all'Italia perché aderisse come stato firmatario originale al patto tripartito spinse Mussolini a paventare un avvicinamento tra la Germania e l'Inghilterra, facendolo riflettere sull'opportunità di un maggiore impegno con la Germania e, allo stesso tempo, ad un disimpegno con la Società delle Nazioni.

Fu così che l'11 dicembre 1937 si riunì il Gran Consiglio del Fascismo il quale acclamò la decisione del Duce di abbandonare la Società; Mussolini dichiarò che l'abbandono

⁹⁹ Diario 1937-1943, Galeazzo Ciano, Supersaggi B.U.R., 1990, p.27. Dopo l'aggressione italiana all'Etiopia la Cina si schierò con i paesi della Società delle Nazioni che a Ginevra votarono le sanzioni contro il governo fascista.

¹⁰⁰ "11 settembre 1937. *Madame vuole che solleciti il nostro Ministero dell'Aeronautica perché si decida a cedere alla Cina 50 caccia G.50, cinquemila bombe da 1 -2 - 3 chilogrammi ciascuna, più 2000 bombe da Kg. 50, 2000 da Kg. 100. Per quanto riguarda i G.50 accetta il prezzo indicato dall'offerta FIAT del mese scorso. Vuol anche conoscere la data di consegna del primo lotto di 10-12 apparecchi e quella delle consegne successive. Com'era da aspettarsi, il nostro Ministero tergiversava, "per ragioni di attuale convenienza politica". E mi suggerisce la solita trovata: "Procrastinare la risposta al Generalissimo il più possibile". Non se ne farà nulla.* Gen. Di S.A.(r) Silvio Scaroni, *Missione Militare Aeronautica in Cina*, Ufficio Storico Aeronautico Militare, 1970, cit., p.65.

¹⁰¹ Alla fine del 1936 la nomina di un console italiano a Mukden allarmò seriamente il governo di Nanchino, che interpretò la mossa come un preludio al riconoscimento del Manchuguo da parte di Roma. Cosa che avvenne puntualmente un anno più tardi.

non poteva più essere procrastinato a causa della difficile situazione economica nella quale versava il paese.

Il Ministro Ciano inviò pertanto a Ginevra un telegramma in cui veniva notificato al Segretariato il ritiro dell'Italia dalla Società delle Nazioni

In seguito alle decisioni del Gran Consiglio del Fascismo comunico a codesto segretariato che in data 11 dicembre 1937/XVI l'Italia esce dalla Società delle Nazioni. Ministro degli affari esteri Galeazzo Ciano.¹⁰²

3.6 L'ABBANDONO DELLA CINA: LA CHIUSURA DELLA FABBRICA E IL RITORNO A CASA

L'adesione dell'Italia al patto Anticomintern il 6 novembre 1937, già sottoscritto un anno prima da Germania e Giappone in funzione anticomunista, rese inattuabile la prosecuzione dell'assistenza militare alla Cina che da anni si trovava in stato di guerra non dichiarata con l'impero nipponico, e aprì la strada al riconoscimento del Manqugno che sarebbe avvenuto il 1 dicembre 1937.

La scelta dell'Italia fascista trovò conferma nella decisione del Ministero degli Esteri italiano di sospendere le forniture militari alla Cina.

In seguito alle richieste di chiarimenti da parte di Aercina Roma precisò che la sospensione riguardava le forniture future e non quella dei 30 Breda 65 ordinati in aprile 1936, che il 15 dicembre 1937 erano pronti all'80% in Italia, ma ormai il rapporto di fiducia fra le parti si era incrinato.

Il passo compiuto dall'Italia pregiudicò in modo irreparabile il clima delle relazioni italo-cinesi: Chiang Kai-shek inviò una nota di protesta nella quale si dimostrò profondamente ferito dalla decisione italiana.

Roma, dal canto suo, rimaneva perplessa sull'effettiva intenzione giapponese di favorire gli interessi nazionali in Estremo Oriente, e nonostante le recenti decisioni, non effettuò una scelta definitiva tra Tokyo e Nanchino.

Il 15 agosto 1937 i giapponesi bombardarono i due campi di Nanchino, obbligando gli italiani a spostarsi presso Hankou. Lo stillicidio sarebbe durato sino all'11 novembre e non avrebbe risparmiato la fabbrica italiana di Nanchang; quest'ultima infatti,

¹⁰² Costa Bona, E.; Tosi, L., *L'Italia e la sicurezza collettiva: dalla Società delle nazioni alle Nazioni Unite*, Perugia, Morlacchi Editore, 2007.

rappresentava un obiettivo non poco interessante per l'impero nipponico, poiché avrebbe permesso di ridurre ulteriormente gli aiuti militari alla Cina, sguarnendola di quella forza che era così faticosamente riuscita a costruire negli ultimi anni.

In quei mesi Madame Chiang Kai-shek pregò Scaroni di contattare Mussolini a nome del Generalissimo per domandargli se in caso di conflitto ufficialmente dichiarato col Giappone egli avrebbe ritirato la missione italiana, ottenendo una risposta tardiva in cui permetteva alla missione di rimanere a condizione di non fare nulla che potesse urtare la suscettibilità dei giapponesi. Nello stesso periodo, alla missione tedesca comandata dal generale Falkhousen venne notificato il ritiro dalla Cina, che sarebbe avvenuto subito dopo quello italiano e che avrebbe costituito una piccola rivalsa per Scaroni, precedentemente deriso dal generale tedesco per il suo abbandono della Cina. Sotto la pressione giapponese le alte sfere cinesi cominciarono a muoversi con maggior decisione: la Cina concluse un patto di non aggressione con la Russia, nonostante l'avversione di Chiang Kai-shek per il paese comunista.

Il 10 ottobre 1937 Scaroni ricevette l'ordine di Madame Chiang Kai-shek di recarsi a Nanchino per riattivare la fabbrica sino-italiana di Nanchang al fine di procurare aerei alla Cina; quando il generale e l'ingegner Acampora arrivando in loco tuttavia videro che i danni dei bombardamenti erano troppo gravi, e le maestranze terrorizzate. Il 20 ottobre 1937 la fabbrica venne ulteriormente bombardata dai giapponesi mentre il 13 novembre il patto stipulato con la Russia cominciava a mostrare i primi frutti: reparti aerei sovietici infatti si installarono sul vicino campo d'aviazione.

Così dunque si presentava la situazione, che andava sempre più a peggiorare: in Italia il Corriere della Sera pubblicava con molto risalto una corrispondenza da Tokyo in cui si affermava che a tutti i reparti italiani presenti in Cina era stato ordinato di sospendere la loro collaborazione con il governo di Nanchino, aggiungendo che le trattative commerciali col Giappone erano ad un buon punto. In Cina nel frattempo i missionari italiani erano vittime del movimento xenofobo dei Boxer che andava estendendosi sempre più, accanendosi senza distinzioni sugli stranieri; oltre a questo, i membri della missione dovettero difendersi dalle calunnie cui erano sottoposti: cominciavano infatti a girare voci riguardo ufficiali italiani a bordo di bombardieri giapponesi, di membri della missione recatisi in Giappone per guidare i piloti nipponici su bersagli che conoscevano bene in virtù della posizione di consiglieri tecnici.¹⁰³

Il 18 novembre i giapponesi erano ormai alle porte di Nanchino e il governo venne

¹⁰³ Gen. Di S.A.(r) Silvio Scaroni, *Missione Militare Aeronautica in Cina*, Ufficio Storico Aeronautico Militare, 1970.

trasferito a Chongqing; pochi giorni dopo, l'ambasciatore giapponese, rivolgendosi a Mussolini, sottolineò il fatto che la posizione ricoperta da Scaroni presso Chiang Kai-shek rappresentasse un atto poco amichevole nei confronti del Giappone, dando un'altra stretta alla missione.

Il 9 dicembre il governo italiano ordinò il richiamo del personale tecnico da Nanchang e due giorni dopo ne diede formale notifica al governo cinese. Ciò creò pesanti problemi di carattere giuridico poiché il Consorzio SACAIC si poneva nella condizione di inadempiente nei confronti della Cina che decise di prendere possesso dei fabbricati e dei macchinari, riscattando anticipatamente la fabbrica senza però preoccuparsi di regolare l'aspetto amministrativo del passaggio di proprietà. All'interno degli stabilimenti i cinesi trovarono un S.81B pronto al collaudo e altri tre in fase finale di montaggio¹⁰⁴: due esemplari erano già in linea con il 13° Squadron sul campo d'aviazione di Nanchang (il cap. Unia consegnò ufficialmente alla C.A.F. il primo bombardiere nel mese di maggio 1937). Un settimo S.81B (il prototipo MM 326) da usare come campione di controllo per il lotto da assemblare a Nanchang venne acquistato in Italia e partì via mare per la Cina il 4 Luglio 1937; sbarcato a Hong Kong per l'impossibilità di compiere l'operazione a Shanghai investita dai giapponesi (la città fu occupata il 9 Ottobre 1937) le sue tracce si persero in Estremo Oriente. Con l'aereo viaggiò anche il collaudatore della SIAI maresciallo pilota Elio Scarpini che rientrò in Patria senza aver avuto il tempo di prestare la sua opera.

L'ironia della sorte fu l'arrivo di ulteriori militari russi nel campo di Nanchang: duecento militari e trecento apparecchi da combattimento si installarono nell'aeroporto militare, sullo stesso campo costruito dagli italiani pochi anni prima allo scopo di combatterli.

Nel marzo del 1938 l'ingegner Acampora, che era rimasto in Cina per curare gli interessi della SINAW, comunicò alle autorità aeronautiche di Nanchino che la proposta di montare i P&W sui Ba 65 era assurda essendo impossibile modificare in tempi così stretti le cellule già pronte presso la Breda. Come prova di buona volontà venne proposta un'altra soluzione: nove cellule di Ba 65 pronte a fine mese insieme ai motori A 80 da installare in Cina, dieci Ba 65 completi di motori A 80 da spedire a Maggio, 10 Ba 65 con motori K14 da spedire alla fine di aprile. Con questa offerta rimasta inascoltata si concluse la tormentata vicenda dei Breda cinesi.

¹⁰⁴ Gli accordi italo-cinesi prevedevano che i sei S.81B fossero costruiti per l'80% in SIAI e per il restante 20% in Cina negli stabilimenti SINAW. La commessa comportò anche l'acquisto di 15 motori Isotta Fraschini I.F. AssoXI RC 40, dopo accese contestazioni da parte dei cinesi che avrebbero preferito motori americani.

La Regia Aeronautica si dichiarò disposta a rilevare tutto il materiale di volo ex Cina utilizzabile, mentre la SACAIC affidò la tutela dei propri diritti ad un arbitrato internazionale.

Per qualche tempo ancora i rapporti aeronautici con il governo nazionalista rimasero legati ad un filo grazie alla prolungata permanenza in Cina dell'ingegner Acampora che sperava di riscuotere i crediti del Consorzio. Nel Febbraio 1940 Nanchino richiese con urgenza aerei usati ma in buone condizioni dei tipi Ro.37, S.81 e CR.32 da inviare con la massima riservatezza ad una destinazione fittizia da stabilire. Il 22 Febbraio 1940 Mussolini stesso autorizzò la fornitura, suddivisa in lotti da 50 Ro.37, 50 S.81/Alfa 126, 50 CR.32 e 50 Ba 65, oltre ad un grosso quantitativo di bombe, ma un mese più tardi un secco contrordine intimò al Consorzio la rottura delle trattative.

In conclusione, l'avventura cinese costò molto cara alle industrie italiane consorziate, che avevano investito nella Fabbrica da 25 a 30 milioni di lire difficilmente recuperabili. Con Nanchang in mano ai giapponesi e Chang Khai-shek in fuga da Nanchino, le probabilità di ottenere soddisfazione da un arbitrato internazionale erano praticamente nulle anche perché il governo cinese sosteneva, non senza ragione, che la Convenzione per la Fabbrica era basata sulla collaborazione italo-cinese e che l'Italia aveva interrotto tale collaborazione. In pratica, come fece notare il Presidente del SACAIC gen. Pier Ruggero Piccio al Ministro degli Esteri italiano, la Cina aveva spostato il problema dal piano commerciale a quello politico e perciò toccava al governo italiano farsi carico della vertenza fra la Società e il governo Cinese.

La speranza di salvare qualcosa della sfortunata impresa SINAW si orientò infine verso un improbabile coinvolgimento giapponese, suggerito come ultima soluzione dal generale Piccio

*Siccome Nanchang resterà in zona di guerra e sotto occupazione militare per un periodo di tempo certo lungo, chi potrà godere dell'eventuale attrezzatura, capannoni, installazioni che saranno ancora servibili sono soltanto i Giapponesi. Ciò posto, non è possibile chiedere un risarcimento o compenso adeguato dal Giappone per i danni subiti dalla Società Italiana SINAW per causa ed a vantaggio esclusivo del Giappone stesso?*¹⁰⁵

Si trattava ovviamente di un futile desiderio, poiché nell'ora del trionfo i guerrieri del Sol Levante non erano disposti a patteggiare alcunché, meno che mai quando

¹⁰⁵ Lettera in data 9 Luglio 1939 del Presidente del Consorzio Aeronautico Italiano per la Cina a S.E. il Ministro degli Affari Esteri.

all'orizzonte avrebbe cominciato a delinearsi l'ombra della sconfitta.

Il 19 dicembre 1937 la motonave "Vittoria" con a bordo l'intera missione aeronautica italiana sciolse gli ormeggi dalla banchina del porto di Hong Kong per mettersi in viaggio verso Napoli; dopo quattro anni di permanenza in Cina, gli ufficiali, sottufficiali e specializzati italiani che avevano contribuito a far sorgere in una landa deserta e paludosa il più grande e moderno aeroporto militare della Cina venivano rimpatriati assieme alle loro famiglie.

3.7 MISSIONE AERONAUTICA IN CINA: SESSANT'ANNI DOPO.

Durante questo percorso di ricerca ho avuto la possibilità di incontrare molte persone, da chi ha dedicato la propria professione alla comprensione degli aspetti storici delle relazioni politico-militari tra Italia e Cina, a chi ha vissuto esperienze dirette da raccontare.

Una di queste è il Maresciallo dell'Aeronautica Militare Italiana **Ciro Castro**, Loadmaster (ovvero Responsabile di Carico e tecnico di bordo) su velivolo da trasporto Lockheed C130J "Hercules" della 46^a Brigata Aerea di Pisa, che ha preso parte personalmente alla missione di trasporto dall'Italia alla Cina di un velivolo caccia Lockheed F104 "Starfighter" donato dal Governo Italiano al museo dell'Aviazione di Datangshan vicino a Pechino.

Ho avuto l'opportunità di intervistarlo durante una visita al suo reparto di appartenenza; una persona cordiale e disponibile che ha accettato subito di condividere la sua storia per fornirmi una testimonianza diretta per l'esecuzione di questo mio lavoro.

Cenni Storici sulla Missione:

Verso la fine del 2000 negli ambienti Aeronautici iniziò a circolare la notizia della donazione di un velivolo Lockheed F104 Starfighter al governo cinese, che avrebbe permesso al governo italiano e al Ministero della Difesa di stringere i rapporti già positivi tra le due nazioni in ambito militare.

Venne presa in considerazione la recente ristrutturazione del museo storico dell'Aviazione di Datangshan che ospitava una collezione di circa 300 velivoli e si presentava come il più grande ed importante di tutta la Cina. Compresi nella collezione vi erano esclusivamente aerei ed elicotteri di fabbricazione cinese e del blocco sovietico utilizzati prevalentemente nell'ex Unione sovietica e in Estremo Oriente.

Volontà dell'Aeronautica era quella di regalare un velivolo del blocco NATO come simbolo di amicizia tra i due paesi: la proposta venne accettata dal Governo Cinese con molto entusiasmo in quanto, oltre ad essere il primo velivolo da combattimento occidentale che sarebbe andato ad arricchire la collezione, sarebbe anche stato il primo e l'unico velivolo di questo tipo a toccare il suolo cinese.

La scelta cadde sull'apparecchio F104S-ASA (Matricola 6795) che giaceva in deposito nella base di Grosseto in quanto aveva esaurito la vita operativa terminando le ore di volo previste e che non venne selezionato per le successive modifiche in versione F104S/ASA-M alle quali altri velivoli vennero sottoposti in attesa della definitiva radiazione avvenuta nel 2004.

Il velivolo venne completamente rigenerato, riverniciato con i colori del 4° Stormo Caccia con i codici di fusoliera 4-1 e la dicitura "Com.te IX Gruppo" sotto il tettuccio in onore del Comandante del Gruppo Volo a cui il velivolo appartiene (il 9° Gruppo Caccia Intercettori). Venne applicata anche la bandiera blu con striscia rossa al centro che simboleggia in Araldica Aeronautica il velivolo assegnato al Comandante del Gruppo Volo. Infine nella sezione di coda sopra la matricola appare la scritta "Aeronautica Militare Italiana" che nei velivoli operativi non è mai stata impiegata.

La missione di carico venne preparata con minuziosa pianificazione circa 3 mesi prima poiché era la prima volta che veniva affrontato un volo così lungo con il velivolo C130J (consegnato all'Aeronautica nel 2000) e gli equipaggi italiani non erano soliti svolgere missioni in Cina.

I problemi più grandi si verificarono durante la pianificazione delle procedure di carico dell'F104: essendo il caccia lungo 17m e il vano di carico del C130 16m si dovettero affrontare non pochi calcoli per alloggiare la cellula del velivolo.

Si optò per una procedura di carico unica e mai effettuata da nessuna forza armata a livello internazionale. Il caccia venne sistemato in maniera obliqua rispetto all'asse del velivolo che fu sufficiente a guadagnare quei 50cm che consentirono il perfetto alloggiamento nella stiva.

Si decise di dividere il velivolo in cinque parti: fusoliera, 2 semiali, troncone di coda ed equilibratore di picchiata. L'aereo fu sistemato su 3 pallets di acciaio connessi tra di loro e legato con catene specifiche per il volo.

Il 22 maggio 2001 il C130j decollò dall'aeroporto di Pisa alle prime luci dell'alba con a bordo 3 piloti, 3 loadmaster e un tecnico di bordo, atterrando a Grosseto dove una squadra appartenente al 4° Reparto Manutenzione Velivoli (4RMV) lo attendeva dopo la preparazione dell'F104 per il trasporto. Dopo quattro ore di intenso lavoro, il C130j decollò nuovamente dall'aeroporto militare di Grosseto, dirigendosi verso Il Cairo dove avrebbe effettuato una sosta tecnica e il rifornimento per poi puntare verso il primo scalo, Abu Dhabi.

Il volo di trasferimento continuò per altri tre giorni durante i quali vennero toccate le Maldive e Bangkok, per poi arrivare definitivamente all'aeroporto internazionale di Pechino al tramonto del 25 maggio 2001.

All'arrivo, il personale cinese accolse caldamente il nostro equipaggio, offrendo ogni tipo di supporto tecnico durante le operazioni di scarico. Erano presenti anche alti ufficiali e membri del governo cinese, nonché varie emittenti televisive locali e nazionali che avevano il compito di pubblicizzare l'evento. Il Governo cinese si mobilitò per completare le operazioni di trasporto e riassetto del velivolo che doveva essere pronto per il giorno seguente.

All'alba del giorno dopo l'F104 arrivò al museo, dove venne riassetto a tempo di record dai tecnici italiani e preparato per il suo debutto. Il 28 maggio 2001 venne officiata la cerimonia di donazione, alla quale furono presenti autorità civili e militari cinesi, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Italiana, gen. Fornasiero, il Comandante dell'Aeronautica Militare Cinese, Liu Shun Yao, e l'ambasciatore italiano in Cina, Paolo Bruni.

Il passaggio di un documento ufficiale sancì simbolicamente la donazione del velivolo, cedendolo ufficialmente al governo cinese.

D: Maresciallo, come può descrivere il primo impatto con la cultura cinese e soprattutto con il personale militare spesso considerato riservato e schivo?

R: Appena arrivati, si avvicinarono alcuni militari cinesi sotto il velivolo che si presentarono all'equipaggio in maniera molto cordiale e educata, ci offrirono subito dell'acqua che accettammo con piacere visto il caldo che c'era in quei giorni, dopo pochi istanti iniziarono ad arrivare altri militari, probabilmente di leva, che iniziarono immediatamente le operazioni di scarico bagagli e prendevano informazioni sulla tipologia di operazioni per l'uscita dell'F104 dal vano di carico. Molti di loro si avvicinavano a noi e in maniera sempre gentile chiedevano di potersi fare delle foto davanti al velivolo con i membri dell'equipaggio. La sensazione era quella di aver suscitato enorme interesse e curiosità

D: cosa vi ha colpito di più di quelle persone?

R: Sicuramente il fatto che fosse gente semplice, inizialmente sembrava quasi che avessero timore di avvicinarsi a noi ma subito non perdevano occasione per farsi le foto o chiederci di scambiare le nostre toppe sulle nostre divise con le loro. Era una realtà che ricordava molto quella dell'Italia del dopoguerra, noi non eravamo più abituati.

D: Come sono trascorsi i giorni successivi al vostro arrivo?

R: Il primo giorno, a causa della stanchezza accumulata dopo tre giorni di volo, e dopo essere rimasti alcune ore sotto il velivolo per prendere le misure e i contatti con il personale di terra dello scalo avevamo solo voglia di un po' di riposo. Durante i giorni seguenti ci recavamo in Aeroporto di mattina per supervisionare tutte le procedure di scarico del caccia dal C130 che, senza la nostra autorizzazione non potevano cominciare. Questo per ovvie ragioni di sicurezza e di norme nazionali che vietano a personale militare non italiano di operare all'interno di velivoli nostrani senza il controllo personale militare qualificato. Le operazioni prendevano quasi tutta la giornata, avevamo solo una breve pausa per il pranzo che il responsabile dello Scalo cinese ci offriva, con estrema gentilezza, ogni giorno portandoci in una specie di mensa per i dipendenti. Nel tardo pomeriggio riuscivamo giusto a uscire per andare a visitare un po' la città. L'organizzatore dell'evento ci mise a disposizione un mezzo con l'autista e una guida che parlava italiano che ci portava in giro. L'unico giorno libero fu dopo che il

104 fu caricato sopra i camion e iniziò il viaggio verso il museo. Fu una giornata molto rilassante poiché la dedicammo esclusivamente al turismo in città. Era la prima volta per tutti noi in Cina e la curiosità di visitare un mondo così diverso era forte. Il giro fu quello classico, dalla Città Proibita con Piazza Tienanmen, fino al parco Beihai e vari quartieri della città con soste qua e là ai vari mercati cittadini. Dopo questa giornata partimmo poi per il museo, tutto l'equipaggio si spostò con un pulmino tipico dell'industria automobilistica cinese, mi meravigliò molto l'aspetto vintage del mezzo che a livello di confort e rumore non poteva considerarsi un mezzo confortevole per il viaggio. Percorremmo tutta la Capitale verso nord, sembrava un'immensa megalopoli che non finiva mai, il viaggio durò circa un'ora ma credo che per almeno quarantacinque minuti abbondanti abbiamo visto solo palazzi e traffico, sembrava di non uscire mai dal centro. Una volta arrivati ci rincontrammo con i tecnici del 4° Stormo che avevano seguito il viaggio dell'F104. Anche lì l'accoglienza fu come sempre ottima e ci fecero fare un giro guidato del museo mentre si notava un enorme fermento per la preparazione della cerimonia del giorno dopo.

D: Che cosa ricorda della Cerimonia?

R: Purtroppo non abbiamo avuto la fortuna di assistere alla cerimonia come ospiti nella tribuna perché fummo chiamati a dare una mano ai nostri colleghi che fino all'ultimo si sono adoperati per la perfetta riuscita della presentazione. Io personalmente seguii tutte le fasi di consegna vicino a una delle sale del museo che dava verso l'esterno; ricordo un'enorme schiera di soldati cinesi in alta uniforme seduti composti e senza mai muoversi o parlare tra di loro, sembravano piccoli automi perfettamente programmati per dare un'immagine di ordine e disciplina. Ricordo molti discorsi da parte di alti Ufficiali Cinesi sottolineati da numerosi applausi, qualcuno in seguito mi spiegò che veniva spesso ricordata la grandezza delle Forze Armate Cinesi e veniva spesso ringraziata l'Italia per questo dono, insomma discorsi basati molto sulla propaganda. La location della cerimonia era molto bella, ricordo tante bandiere colorate che sventolavano, il palco d'onore si trovava sotto un caccia cinese che era stato sistemato sopra un enorme piedistallo con ai lati una schiera di armamenti di artiglieria di costruzione cinese. Non saprei dire se facesse parte dell'organizzazione o era già presente nella struttura della mostra. Dietro a due ali di militari seduti vi erano le tribune ospiti, dove c'erano anche molte telecamere e giornalisti.

D: Quando la cerimonia terminò quali erano le sensazioni della delegazione italiana?

R: Al termine della giornata ricordo visi soddisfatti dovuti dal fatto che tutto era andato bene, avevamo rispettato tutti i tempi di consegna e avevamo operato in maniera egregia. Solitamente il nostro mestiere richiede un particolare lavoro di squadra che ha come finalità quella del raggiungimento dell'obiettivo posto in partenza. In quella situazione il team work fu fantastico, lavorammo con persone che non conoscevamo poiché provenienti da diversi reparti dell'Aeronautica, ci interfacciammo con personale cinese e ci trovammo in simbiosi con loro, anche considerando i vari problemi dovuti alla lingua e alle diverse tecniche di lavoro. Non ci furono grossi problemi e potevamo dire di aver raggiunto l'obiettivo prefissato nel modo migliore. Quello di cui andammo fieri fu il fatto di aver dimostrato di essere dei professionisti davanti agli occhi di un'altra nazione, abbiamo dato una buona immagine del nostro Paese e trasmesso un elevato senso di affidabilità. Rientrati a Pechino dopo la cerimonia fummo convocati dall'Ambasciatore Italiano che, insieme al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare e a uno staff di Ufficiali Italiani, volle complimentarsi personalmente per la buona riuscita della spedizione.

D: Da un punto di vista formale e di rapporti diplomatici cosa ha significato secondo lei questa missione?

R: E' stata per noi una missione unica nel suo genere, per noi equipaggi di volo, abituati a operare in ogni parte del mondo, esiste il mito dell'estremo oriente in quanto non è un'area di operazioni molto comune. Nonostante ci siano ottimi rapporti tra il nostro paese e la Cina sia da un punto di vista economico, politico e militare è rarissimo che le nostre forze armate si incontrino. A me personalmente è parso un grandissimo rispetto da parte di entrambe, la donazione che il nostro paese ha fatto è stata interpretata come un grandissimo gesto di amicizia e il fatto che all'evento è stata riservata una grandissima pubblicità ne è la dimostrazione. Come ci fu detto poi dall'ambasciatore Paolo Bruni, questa missione ha rafforzato i già buoni canali di dialogo tra le due parti.

D: Può considerare questa missione come una delle più importanti della sua carriera?

R: Certamente, senza dubbio una missione che mi ha dato tanto. Da un punto di vista personale ho potuto vedere una realtà totalmente nuova e a me sconosciuta, ho visto e

assaporato una cultura molto interessante che spesso non viene descritta nel modo corretto. Non potevo immaginare che il nostro piccolo sforzo potesse significare tanto per l'Aeronautica Cinese, di sicuro non mi aspettavo una così calda accoglienza. Non nego che è stata inoltre per me una grandissima occasione di crescita professionale, organizzare e portare al termine un viaggio così lungo non è stato semplice, mi sono dovuto confrontare con situazioni complicate e con problematiche di carico che nessuno aveva mai affrontato. Questa esperienza è sempre rimasta ben fissata nella mia mente e spesso rifacendomi a essa ho potuto risolvere questioni complicate riguardanti le capacità di carico del velivolo C130J nel corso degli anni seguenti. E' un'esperienza che racconto sempre agli allievi Loadmaster che frequentano i corsi di abilitazione sul velivolo per dimostrare che con una buona pianificazione anticipata si possono risolvere situazioni che non vengono riportate sui manuali.

D: Secondo lei, perché' la consegna di questo caccia è stata così importante per il Governo Cinese?

R: Penso che per loro il fatto che una nazione come l'Italia, paese occidentale così lontano, così diverso e visto quasi come un esempio di bellezza, potesse prendere un'iniziativa di questo genere avesse creato una sorta di orgoglio all'interno delle istituzioni e nella popolazione cinese. Questo era palese nel vedere la grande cerimonia che avevano organizzato, grandi bandiere, soldati in alta uniforme, inno nazionale frequentemente ripetuto e numerose televisioni. Noi eravamo coscienti che tutti questi segni erano parte della propaganda del Governo però ci sembrò veramente che per loro l'amicizia con il nostro Paese fosse veramente importante. Lo stesso possiamo dire noi che ci siamo sentiti e ci sentiamo tutt'oggi fieri di aver portato questo velivolo che rappresenta la nostra nazione in un paese così lontano sapendo che la presenza di quest'aereo nel museo significa molto di più che una semplice attrazione storica e turistica.

Conclusioni

Come si è visto in questo elaborato i rapporti e i legami tra il nostro paese e la lontana Cina sono sempre stati forti.

Da sempre esistono scambi bilaterali dal punto di vista commerciale, culturale , di ricerca e sviluppo tecnologico

Con questa analisi storica si è voluto dimostrare che anche da un punto di vista di legami e collaborazione militare vi è stata una forte connessione tra le due nazioni.

Una vicenda così poco nota ma così significativa ci fa riflettere sul fatto che il nostro paese ha dato un grosso contributo alla crescita della nazione che si sta ponendo come nuovo leader economico mondiale.

Purtroppo la storia riguardante la Cina è di una tale vastità che spesso vicende importanti ma presenti in un lasso di tempo breve passano in secondo piano o vengono dimenticate.

La volontà di portare alla luce per quanto possibile questa vicenda è stata il filo conduttore del mio lavoro di ricerca.

Questa tesi dimostra come grazie al supporto dell'Italia sia stata innescata la scintilla determinante per l'avvio e la crescita dell'Aviazione cinese che, partendo dalla conoscenza e dall'abilità del personale italiano, è arrivata, dopo un cammino durato 80 anni, ad essere considerata la terza forza aerea mondiale e a gettare le basi per il programma spaziale cinese.

Inoltre la creazione della fabbrica ha posto le basi per lo sviluppo della tecnologia aeronautica cinese che, prima dell'arrivo degli italiani, era praticamente inesistente.

Dando vita successivamente a grandi industrie aeronautiche come la Nanchang, la Chengdu, la Shenyang e la Shaanxi che, grazie alle basi poste dalla missione, hanno avuto la preparazione adeguata per far partire una produzione autonoma di velivoli militari e civili.

La missione, concepita inizialmente come simbolo di prestigio, simpatia politica e espansione commerciale aeronautica, col tempo sarebbe sfociata in qualcosa che avrebbe permesso alla C.A.F. di guadagnarsi il prestigio di cui oggi gode pienamente; un ridotto numero di aviatori italiani, Ufficiali e Sottufficiali, aveva contribuito a far sorgere in una zona deserta e paludosa il più grande e moderno aeroporto militare della

Cina, se non dell'Oriente, istruendo al pilotaggio aereo centinaia di giovani cinesi, specializzando decine di piloti già brevettati.

Aveva contribuito efficacemente a dare all'aviazione cinese una struttura più moderna ed efficiente, riscuotendo elogi e consensi dai vertici cinesi; l'affermazione della fabbrica poi, fu la punta di diamante, nonostante la concorrenza con quella americana e tedesca. La creazione della Sinaw avrebbe portato alla costituzione di un centro urbano in cui la collaborazione tra cinesi e italiani si dimostrò molto affiatata, testimoniata anche dal gran numero di piloti cinesi che salutarono i nostri piloti al momento della loro dipartita da Hong Kong, un numero assai maggiore di quanto loro stessi si aspettassero; dalla collaborazione sino-italiana in campo aeronautico si sarebbe poi andata a creare una corrente commerciale extra aeronautica che avrebbe compreso la vendita di macchine come trattori agricoli e autopompe, cosa che andava a giovare sempre più alla nostra economia.

Il rimpatrio forzato non potè che essere percepito dai nostri come un tradimento piuttosto che una sconfitta: gli stessi governanti che li avevano inviati in Estremo Oriente rinunciavano ai benefici materiali e morali conseguiti dall'altra parte del mondo per inseguire un mero sogno di grandezza.

I successi conseguiti in questi anni dagli italiani lasciarono inoltre amareggiati i concorrenti europei ed americani, che avrebbero dato vita ad una campagna denigratoria tutt'ora viva, accusando gli italiani di disorganizzazione e di aver approfittato di un Paese che in quegli anni versava in condizioni precarie per avvantaggiarsene. I francesi arriveranno addirittura ad accusarci di aver avuto segretamente l'intenzione di sabotare il sistema difensivo cinese dall'interno a vantaggio dei nostri futuri alleati giapponesi! Gli americani dal canto loro dipinsero la nostra missione come una spedizione barbarica a carattere criminale, esagerando il numero degli italiani inviati in Cina per criticarne la competenza; peccato che non si ricordino che sin dal primo conflitto mondiale un buon numero di americani venne in Italia per essere istruito nel pilotaggio, nel campo del bombardamento e nella ricognizione.

La mia ricerca desidera porre in evidenza il lungo e difficile lavoro effettuato dalla spedizione italiana e ha voluto rendere onore agli uomini che hanno portato alto il nome del nostro Paese senza essere stati particolarmente ricordati nei libri di storia per il loro operato.

BIBLIOGRAFIA

- Bertuccioli, Giuliano; Masini, Federico, *Italia e Cina*, Laterza, Bari, 1996
- Borsa, Giorgio, *Italia e Cina nel secolo XIX*, Milano, Edizioni di Comunità, 1961
- Borsa, Giorgio, *Tentativi di penetrazione dell'Italia fascista in Cina*, Università degli studi di Pavia, Pavia 1979
- Botti, Ferruccio; Cermelli, Mario, *La teoria della guerra aerea in Italia dalle origini alla seconda guerra mondiale (1884-1939)*, Roma, 1989.
- Chao, Chenxiang, *Mosuolini yu yidali faxisi 墨索里尼与意大利法西斯*, Shanghai, Editore Zhongguo huaqiao chubanshi, 2004
- Chesneaux, Jean, *La Cina contemporanea*, Bari, Editori Laterza, 1963
- Chesneaux, Jean; Bastid, Marianne; Bergère, Marie-Claire, *La Cina, vol. I*, Torino, Einaudi, 1974
- Chiang, Kai-shek, *China's destiny*, New York, Roy Publishers, 1947
- Corradini, Piero, *Italia e Cina: dalle prime relazioni consolari al trattato di pace del 1947*, Mondo Cinese, n.76, dicembre 1991
- Corradini, Piero, *Cina. Popoli e società in cinque millenni di storia*, Firenze, Giunti, 1996
- Costa Bona, Enrica; Tosi, Luciano, *L'Italia e la sicurezza collettiva: dalla Società delle nazioni alle Nazioni Unite*, Perugia, Morlacchi Editore, 2007
- Douhet, Giulio, *Il dominio dell'aria*, A. Mondadori Editore, 1955
- Eastman, Lloyd E., *The abortive Revolution: China under Nationalist Rule 1927-1947*, Cambridge Mass., Harvard University Press, 1974
- Fairbank John King; Reischauer, Edwin O.; Craig, A.M.; *Storia dell'Asia Orientale, vol. II: Verso la modernità*, Torino, Einaudi, 1974
- Fairbank, John King, *Storia della Cina Contemporanea*, Milano, Rizzoli, 1988
- Fairbank, J.K; Witchett, Denis; Feuerwerker, Albert, *The Cambridge History of China: Volume 13, Republican China*, Cambridge Mass., Harvard University Press, 1974.
- Fenby, Jonathan, *Generalissimo Chiang Kai-shek and the China he lost*, New York, Carroll & Graf Publishers Inc., 2004
- Ferrari, Paolo (a cura di), *L'aeronautica italiana: una storia del Novecento*, Franco Angeli Storia, 2006
- Galluppi, Massimo, *Storia delle relazioni internazionali dell'Asia Orientale, vol. II*, Napoli, L'Orientale Editrice, 2003

- Garelo, Giancarlo, *Il Breda 65 e l'Aviazione d'assalto*, Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri, Roma, 1980
- Guerri, Giordano B., *Galeazzo Ciano. Una vita 1903/1944*, Milano, Bompiani, 1979
- Lazzati, Giulio, *Storni d'Italia - Storia dell'aviazione militare italiana*, Ufficio storico dell'Aeronautica Militare Italiana, Mursia Editore S.p.A., 1975. Ufficio storico dell'Aeronautica Militare Italiana
- Luo Xionghuai, *Zhongguo kongjun jishi 中国空军纪实*, Pechino, Editore Zhongyang bianyi chubanshe, 2006
- Quartararo, Rosaria, *Roma tra Londra e Berlino. La politica estera fascista dal 1930 al 1940*, Roma, Ed. Jouvence, 2002
- Roberts, John A.G., *Storia della Cina*, Bologna, Il Mulino, 2001
- Rocca, Gianni *I Disperati. La tragedia dell'aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale*, Milano, Mondadori, 1991
- Rochet, Giorgio, *Le guerre italiane 1935-43. Dall'impero d'Etiopia alla disfatta*, Torino, Einaudi, 2005
- Salvemini, Gaetano, *Le origini del fascismo in Italia*, Milano, Ed. Feltrinelli, 1961
- Samarani, Guido, *La Cina del Novecento*, Torino, Einaudi Editore, 2003
- Scaroni, Silvio, *Missione militare aeronautica in Cina*, Ufficio Storico Aeronautica Militare, 1970
- Soong Chiang, May-Ling, *China shall rise again*, Londra, Hurst & Blackett Ltd, 1812
- Spence, Jonathan, *The search for modern China*, II° ed., New York, Norton & C., 1999
- Sun, Yat-sen, *The International Development of China*, Taipei, China Cultural Service 1953
- Taylor Jay, *The Generalissimo: Chiang Kai-shek and the struggle for modern China*, Harvard University Press, 2009
- Tien, Hung M., *Government and politics in Kuomintang China 1927-1937*, Stanford, Stanford University Press, 1972
- Torelli, Felice, *Avventure di un pioniere dell'aviazione*, Gastaldi editore, Milano.
- Tosti, Amedeo, *La spedizione italiana in Cina (1900-1901)*, Ministero della Guerra, Ufficio Storico, Roma, 1926
- Xu Jun, *Zhongguo junshi yuanxiao jiaoyu fazhanshi kongjunjuan 中国军事院校教育发展史空军卷*, Pechino, Editore Junshi kexue chubanshi, 2001

- Xue Guangqian, *Yidali fuxing zhidao* 意大利復興之道, Shanghai, Commercial Press, 1937

FONTI DOCUMENTARIE:

ARCHIVIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE ITALIANA.

In particolare, le serie:

Busta 4:

- Cina. Relazioni e appunti (1934-1936)
- Rapporto di Aramu sulla Scuola d'aviazione in Cina (1934-1936)
- Inviti dalla Cina (1934 set. 27 – 1935 feb. 15)
- Corrispondenza privata di Aramu in Cina (1934 set. 29 – 1937 lug.27)
- Diario (1935 ago 20 –set. 28)
- Quaderno di appunti (1936 gen. 10 – 14)

Busta 5:

- Note caratteristiche su Aramu (post 1936)
- Quaderno per esercitazioni di scrittura in lingua cinese (1934-1936)
- Atlante postale della Cina (1927 – 1933)
- *Chinese new year festivals. A picturesque monograph of the rites, ceremonies and observances in relation thereto*, a cura di Juliet Bredon, Shanghai, elly and walsh limited, 1930
- Observatoire de Zikawei, *Atlas de l'humidité en Chine*, P. Ernest Gherzi, Shanghai, Tousewe, 1934
- *The China provincial atlas and geography. The provinces and outer territories of China with communications and key map, contents and index*, s.l., The north China daily news and herald ltd, 1935
- *English-Chinese memory dictionary. Two thousand commonest terms*, a cura di R. Acott Hall, Shanghai, Chinese American publishing, s.d.
- Cina. Mappa dei siti aeroportuali dell'interna nazione
- Nuovo atlante della Cina popolare

Busta 6:

- Missione militare italiana in Cina. Fotografie (1934 – 1936)

SITOGRAFIA:

- Biografia di Mario De Bernardi :
http://www.alieuomini.it/pagine/dettaglio/uomini,5/mario_de_bernardi,36.html
- Biografia di Pompeo Aloisi : http://www.treccani.it/enciclopedia/pompeo-alois_i_%28Dizionario-Biografico%29/
- Biografia di Antonio Riva : <http://www.anordestdiche.com/la-colonia-dimenticata-di-tianjin-tientsin-in-cina-%E2%80%93-ottava-parte-gli-ultimi-italiani-in-cina-vengono-uccisi-o-espulsi/>
- Storia e descrizione dell'aeromodello Curtiss-Wright CW-21:
http://it.wikipedia.org/wiki/Curtiss-Wright_CW-21
- Storia della colonia italiana in Cina :
http://www.ragionpolitica.it/testo.3619.storia_della_colonia_italiana_cina.html
- Ciano a Shanghai : <http://www.trentoincina.it/mostrapost.php?id=10>
- La colonia dimenticata di Tianjin : <http://www.anordestdiche.com/la-colonia-dimenticata-di-tianjin-tientsin-prima-parte/>
- Fly Boys of Generalissimo : <http://www.warbirdforum.com/cafhist.htm>
- Un «Centoquattro» in Cina : <http://digilander.libero.it/air10/f104/cina.htm>
- Visita delegazione cinese al Comando Logistico Italiano:
<http://www.aeronautica.difesa.it/News/Pagine/VisitadiunadelegazioneCineseComandoLogistico.aspx>
- La crisi economica nei paesi capitalisti negli anni 1929-1933 :
<http://www.resistenze.org/sito/te/cu/st/cust8m05-003968.htm>
- Storia segreta d'oltremare: Mussolini e l'organizzazione della C.A.F.:
http://news.ifeng.com/history/1/midang/200802/0201_2664_387708.shtml
- Sull'indipendenza dell'Aeronautica :
<http://www.aeronautica.difesa.it/storiatradizione/lastoria/Pagine/aeronauticaIndipendente.aspx>