



Fondato e diretto da **Luca Tatarelli**

# Report Difesa

Geopolitica & Sicurezza

## Intelligo ergo scribo

**IN QUESTO NUMERO**

**CENTO ANNI DELL'ARMA AZZURRA**

Dagli Appennini alle Ande, storia di una grande amicizia fra la Regia Aeronautica Italiana e quella del Perù



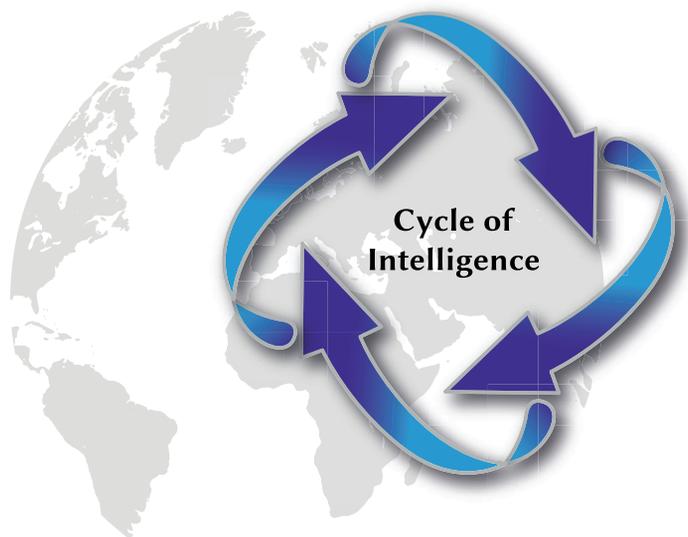
Fondato e diretto da **Luca Tatarelli**

# Report Difesa

Geopolitica & Sicurezza

*Intelligo ergo scribo*

**Quotidiano di  
Geopolitica e di Sicurezza  
nazionale ed internazionale**



[www.reportdifesa.it](http://www.reportdifesa.it)

---

*Reportdifesa.it* è un quotidiano digitale di informazione geopolitica, di temi legati alla difesa nazionale e internazionale, di storia e cultura militare.

Iscritto con R.G. 784/2020 e R.STAMPA 3/2020  
presso il Tribunale di Avellino

**Direzione e Redazione**

Via Piacentile, 44 - San Martino Valle Caudina (AV)

Tel. +393384956262  
redazione@reportdifesa.it  
direttore@reportdifesa.it  
www.reportdifesa.it

**Direttore Responsabile**

Luca Tatarelli

**Vicedirettrici**

Francesca Cannataro  
Giulia Prosperetti

**Reparto Grafico**

Grazia Ferraro

Magazine scaricabile gratuitamente on-line

Seguici su:





# IN QUESTO NUMERO

---

**06**

## **STORIA MILITARE**

**"ARRIBA, SIEMPRE ARRIBA". DAGLI  
APPENNINI ALLE ANDE  
STORIA DI UNA GRANDE AMICIZIA FRA LA  
REGIA AERONAUTICA ITALIANA E QUELLA  
DEL PERÚ (1910 - 1940)**

**07**

**SETTE ANNI DI INCESSANTE LAVORO  
(1933 - 1940)**

**11**

**LA "CAPRONI PERUANA S.A."  
(LIMA, 1937 - 1941)**

**13**

**LA "MISSIONE MILITARE ITALIANA DI  
AERONAUTICA" (LIMA, 1937 - 1940)**

# CENTO ANNI DELL'ARMA AZZURRA "ARRIBA, SIEMPRE ARRIBA". DAGLI APPENNINI ALLE ANDE STORIA DI UNA GRANDE AMICIZIA FRA LA REGIA AERONAUTICA ITALIANA E QUELLA DEL PERÚ (1910 - 1940)

Di Gerardo Severino\*



Lima il Palazzo  
del Governo

**L**IMA - nostro servizio particolare. In alcuni recenti saggi pubblicati da *Report Difesa* abbiamo affrontato il tema dei rapporti militari e di polizia fra Italia e Perù: rapporti intercorsi durante il "Ventennio", in un contesto storico nel quale il nostro Paese varò un articolato programma non solo diplomatico, volto evidentemente non solo a espandere la propria presenza oltremare: una presenza che potremmo definire "politica", ma anche e soprattutto le proprie attività industriali, prime fra tutte quelle relative al settore militare.

Non di meno, in quel medesimo periodo temporale, con l'ascesa al potere del Generale Oscar R. Benavides<sup>1</sup>, sorse l'interesse, sempre da parte del Perù, sia per gli armamenti che per le tecnologie belliche, delle quali l'Italia era già allora leader in Europa, al punto tale da varare importanti progetti volti all'acquisto di bombe e cartucce per mitragliatrici, ma anche di aerei e tecnologie aeronautiche, come approfondiremo a breve, offrendo ai nostri lettori una nuova pagina di storia della Centenaria Aeronautica Militare Italiana..

<sup>1</sup> Oscar Raymundo Benavides Larrea (Lima, 30 aprile 1876 – Lima, 2 luglio 1945) è stato un politico e generale peruviano. È stato Presidente del Perù dal 4 febbraio 1914 al 18 agosto 1915 e dal 28 luglio 1933 al 28 luglio 1939.

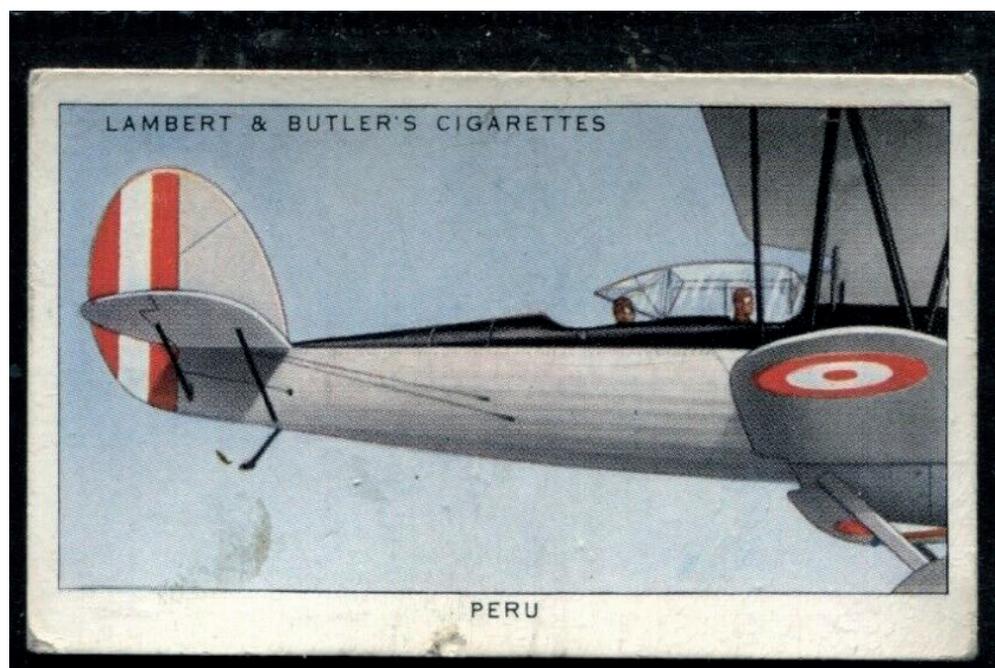
## SETTE ANNI DI INCESSANTE LAVORO (1933 - 1940)

Aveva due anni di vita, la nostra Regia Aeronautica, il 6 settembre del 1925, allorché a Domodossola veniva inaugurato il monumento in onore del grande aviatore di origini peruviane Jorge (Geo) Chavez, spentosi presso l'ospedale di quella città il 27 settembre 1910, a causa delle gravi ferite riportate nell'incidente aereo che lo aveva coinvolto quattro giorni prima, dopo essere riuscito per primo, a bordo del suo Blériot XI, a trasvolare le Alpi, partendo da Briga. Ebbene, sin dal 1910, Geo Chavez era stato, per la nascente Aviazione Militare italiana, un punto di riferimento: un vero e proprio "Pioniere" che alla sua nobile figura aveva legato non solo l'ardire di un uomo di scienza (era laureato in Ingegneria), ma anche e soprattutto il retaggio del grande popolo peruviano al quale apparteneva con orgoglio, e che con pari perizia stava portando avanti importanti progetti finalizzati allo sviluppo del mezzo aereo.

Era stato proprio a Domodossola che lo stesso Console Generale del Perù a Genova, Don Palmiro Macchiavello, aveva voluto ricordare il legame che univa la tradizione aviatoria peruviana a quella italiana, citando non a caso, nel suo discorso dinanzi al Re d'Italia, Vittorio Emanuele III, la straordinaria figura di Francesco De Pinedo, allora Tenente Colonnello e capo di Stato Maggiore del Comando Generale dell'Aeronautica, in quel frangente impegnato nei raid aviatorio a Melbourne, il quale, purtroppo, che come era accaduto al Chavez, avrebbe sacrificato la propria vita al volo, morendo il 3 settembre 1933 in un incidente aereo a New York<sup>2</sup>.

Non solo, ma alla nascita della futura Aviazione Militare peruviana aveva concorso anche la stessa Comunità italiana stanziata in Perù, la quale non aveva di certo fatto mancare il proprio sostegno alla "Liga Peruana Pro-Aviación", che per una fatale coincidenza era stata fondata a Lima proprio il 27 settembre 1910.

Aeroplani militari  
Markings versione  
Perù - Anni Trenta



<sup>2</sup> Cfr. corrispondenza dal titolo "La inauguración del monumento a Jorge Chavez ed Domodossola", in "Perù. Revista mensual ilustrada de vida, cultura e intercambio comercial entre Italia y del Perú", Genova, Consulado General del Perú, n. 4, settembre 1925, p. 43.

Le Forze Armate dei due Paesi, ivi compresa la giovanissima Arma Azzurra, avevano avuto sempre ottimi legami fra loro, tanto da concepire, fra il 1923 e il 1927, anche il distacco in Italia di una importantissima "Missione Militare", capeggiata dall'allora Maggiore Felipe de la Barra<sup>3</sup>.

Un rinvigorimento di tali rapporti si registrò a partire dal 1933, quando salì al potere il prima citato Presidente Benavides, lo stesso che avrebbe trasformato il "Cuerpo de Aviación" in una vera e propria Forza Armata, il "Cuerpo Aeronautico".

Ricordiamo che la Specialità Aeronautica, ufficialmente sorta per effetto della legge 28 gennaio 1919, era stata riformata, con tale denominazione, appena il 20 maggio del 1929, divenendo così autonoma, a verosimiglianza del modello italiano, mentre prima si trovava sotto il Comando della Marina da Guerra.

Non solo, ma in quello stesso frangente storico (1932-1933), l'Aviazione Militare peruviana era stata coinvolta nel suo primo evento bellico, la guerra contro la Colombia. Il Generale Benavides ordinò, dunque, al Ministero della Guerra di avviare le opportune trattative per il futuro acquisto di aerei militari presso la celebre "Società Caproni" di Milano.

Come ci ricorda lo storico dell'Aeronautica Militare Italiana, Generale Basilio Di Martino: "Non a caso fu proprio nel 1933 che si concretizzò una prima commessa per 12 biplani da caccia Caproni Ca.114, una macchina che era uscita perdente nel confronto con il CR.32 ma che in Perù seppe farsi apprezzare, al punto che ne furono subito ordinati altri 24 esemplari, tutti consegnati entro il gennaio del 1935"<sup>4</sup>.

Il contratto d'acquisto fu firmato in tempi record, esattamente il 12 aprile

dello stesso anno, mentre nei giorni seguenti altri contratti avrebbero riguardato la fornitura di munizioni e altre tipologie di armamenti.

Alle non facili operazioni commerciali prese parte il "Banco Italiano", sede di Lima, un Istituto di Credito allora veramente all'avanguardia, il quale, tra la fine degli anni '20 e gli inizi del decennio successivo era stato completamente ristrutturato, anche con il trasferimento in Perù direttamente dall'Italia di personale dalla consociata "Banca Commerciale Italiana".

Il "Banco Italiano" intervenne nel contratto con la "Caproni" anticipando il contante e assicurando i Buoni del Tesoro peruviani con la garanzia della vendita della carta bollata, gestita dal Banco stesso a garanzia di altri crediti vantati verso il Governo di Lima<sup>5</sup>.

A questo primo e decisivo passo fece seguito, nel gennaio del 1935, l'arrivo in Italia dei primi dieci cadetti dell'Aviazione Militare peruviana, ammessi a frequentare i corsi regolari presso la Regia Accademia Aeronautica, allora di stanza presso la prestigiosa Reggia di Caserta.

Quasi contemporaneamente, al Ministero degli Esteri di Lima giunse l'invito, da parte del Ministero dell'Aeronautica italiano, di distaccare in Italia alcuni ufficiali (tre, al comando dello stesso Maggiore Ergasto Silva Guillen, capo del "Cuerpo") dell'Aviazione Militare peruviana, sia allo scopo di prendere visione dell'organizzazione che l'Arma Azzurra si era data nel nostro Paese, ma anche per sperimentare in volo i nuovi apparecchi italiani<sup>6</sup>. Nell'agosto dello stesso 1935, invece, due ufficiali della Regia Aeronautica si recarono a Las Palmas (Lima), ove dal 1922 aveva sede anche la Scuola Centrale dell'Aviazione peruviana "Geo Chavez", dovendo procedere sia ad una prima verifica della "messa a pun-

<sup>3</sup> Cfr. Gerardo Severino, Perù. La missione militare peruviana in Italia del Maggiore Felipe de la Barra, Speciale n. 26 del 27 marzo 2023 di [www.reportdifesa.it](http://www.reportdifesa.it).

<sup>4</sup> Cfr. Basilio Di Martino, Diplomazia Aeronautica ed Esportazioni, in "Storia Militare Contemporanea", fascicolo 2, n. 8 (2021), p. 213, 214.

<sup>5</sup> Cfr. Archivio Storico Ministero Affari Esteri (ASMAE), Affari Politici, 1931-45, Perù, b. 4, Legazione di Lima al M.A.E., in data 25 aprile 1934.

<sup>6</sup> Cfr. ASMAE, Affari Politici, 1931-45, Perù, b. 2, Legazione di Lima al M.A.E., in data 21 gennaio e 23 aprile 1935.

to" dei "Caproni" venduti al Perù, sia e soprattutto per istruire i militari peruviani al loro pilotaggio.

Il lavoro svolto dagli ufficiali della nostra Aeronautica fu molto apprezzato, così come la stessa "messa a punto" degli aeroplani da loro compiuta, tanto è vero che alla fine del 1936 fu concluso l'acquisto, oltre che di altri aerei "Caproni" per un valore complessivo di 25 milioni di lire, anche di materiali aeronautici di ricambio per oltre cinque milioni<sup>7</sup>.

Le operazioni furono portate a termine dal Dott. Quinto Mario Longo, nominato rappresentante della "Caproni" per il Perù, il quale, oltre ai sei aerei Ca 135, riuscì a stipulare, con il Ministero delle Finanze, un contratto per l'acquisto di 16 Ca 110 e 11 motori Isotta Fraschini da 750 HP.

Sulla scia di tale idilliaco rapporto si giunse, quindi, alla fine dello stesso 1936, allorché si conclusero fra i

due Ministeri degli Esteri, ovviamente con l'apporto degli altri Ministeri legati ratione materiae, le trattative per lo stabilimento di una fabbrica della "Società Caproni" nei pressi della stessa storica base aerea di Las Palmas, affidata all'Ingegnere Alberto Bert, un veterano della "Grande Guerra".

Lo stabilimento avrebbe prodotto, grazie soprattutto a tecnici e materiali italiani, entro i successivi dieci anni, aerei per un valore complessivo di 24 milioni di lire.

In realtà, l'apice di tale amicizia, avrebbe raggiunto il culmine nel 1937, quando si decise di inviare in Perù una nostra "Missione Militare Aeronautica", quasi in contemporanea con quella di Polizia, la quale avrebbe coadiuvato la "T" peruviana sia in un attento programma di riorganizzazione, sia nelle attività addestrative vere e proprie.

Caproni Ca 114



<sup>7</sup> Cfr. ASMAE, Affari Politici, 1931-45, Perù, b. 5, Legazione di Lima al M.A.E., "Situazione politica Perù. Anno 1936".

# EUROFIGHTER TYPHOON TECNOLOGIA, PRESTAZIONI E SICUREZZA



L'Eurofighter, il più importante programma aeronautico della storia industriale europea, è un avanzato caccia multiruolo ordinato da nove forze aeree per un totale di 680 esemplari. Leonardo svolge un ruolo chiave nella produzione di componenti aeronautici ed elettronici del velivolo ed è responsabile dell'assemblaggio finale dei caccia ordinati da Italia e Kuwait. Protezione dei cieli h24, 365 giorni all'anno, oltre 400 fornitori e 100.000 posti di lavoro in tutta Europa, di cui oltre 24.000 in Italia.



[leonardo.com](https://leonardo.com)

 **LEONARDO**

ACCELERATING TECHNOLOGY EVOLUTION

## LA "CAPRONI PERUANA S.A." (LIMA, 1937 - 1941)

Una clausola del contratto stilato dal Dottor Longo aveva stabilito che la "Società Caproni" avrebbe costruito in Perù uno Stabilimento industriale, capace di assicurare non solo la manutenzione e la riparazione degli aerei acquistati in Italia, ma anche di provvedere alla costruzione completa di aeroplani e riparazione dei relativi motori.

Fu a quel punto che l'Ing. Giovanni Caproni incaricò il citato Ing. Alberto Bert, il quale aveva da poco terminato l'installazione di una grande fabbrica a Castellamare di Stabia (Napoli) di far nascere nel Paese andino il nuovo stabilimento, dandogli facoltà di scegliere tecnici e maestranze che gli avessero così consentito di rispondere appieno alle esigenze del contratto stilato con il Governo Benavides.

L'abile Ingegnere scelse così i propri collaboratori nelle persone dell'Ing. Cesare Giosi, dei signori Pietro Doccia, Renato Torrian, Luciano Pastorutti e Carlo Codigna, nominati "Capi Sezione", unitamente ai tecnici specializzati Tondini, Sanga, Pirotta, Nesta e altri ancora.

La squadra italiana della "Caproni" fu, quindi, pronta a varcare gli Oceani già sul finire di aprile del 1937.

Preso imbarco a Genova, il 1° maggio, sulla motonave "Virgilio", la quale assicurava le tratte transoceaniche per conto della Compagnia di Navigazione "Italia - Società Anonima di Navigazione", unendo la città della Lanterna a Valparaiso (Cile), la squadra viaggiò assieme ai membri della "Missione Italiana di Polizia", anch'essa destinata in Perù e della quale tratteremo meglio in un prossimo saggio.

Sbarcata al porto del Callao il 23 maggio, la squadra si diede subito

da fare, portandosi immediatamente nei pressi della base di Las Palmas, ove si diede inizio ai febbrili lavori per l'impianto dello stabilimento nell'immenso sito messo a disposizione dal Governo peruviano.

Dopo solo due mesi, superando molteplici difficoltà, la fabbrica fu pronta a operare, e ciò anche grazie al reclutamento di mano d'opera locale (circa 200 operai), oltre a personale amministrativo, il quale fu messo a disposizione del Rag. Aldo Remenghi.

Non solo, ma già nell'arco delle prime settimane dal suo arrivo, tecnici e operai italiani furono in grado di riparare vari aerei, trasformando anche 11 Ca 111, sostituendo i motori di questi apparecchi con i nuovi Isotta Fraschini da 750 HP.

In seguito, la squadra italiana ebbe finalmente la possibilità di assemblare i 6 velivoli Ca 135 e i 16 Ca 110, acquistati in Italia, tanto che questi ultimi avrebbero avuto anche la possibilità di partecipare alla grande manifestazione aerea che a fine luglio fu organizzata in occasione delle Feste Patrie peruviane.

Ben presto, la "Caproni Peruana" si sarebbe fatta notare per la sua produzione, come nel caso di un aeroplano-scuola, del tipo Ca 100 italiano, realizzato però con fusoliera in acciaio, carrello di atterraggio con ammortizzatori speciali e un motore Rimer di 125 HP. Di tali velivoli ne furono realizzati subito 12, già nel corso del 1938-1939, mentre altri sarebbero stati messi in cantiere nei mesi seguenti.

Verso la fine del 1939, l'Ing. Bert dovette però rientrare in Italia, avendogli la "Caproni" commissionato l'allestimento di un nuovo stabilimento. A Las Palmas giunse al suo posto l'Ing. Guido Sacerdote, il quale,

avendo raggiunto un accordo commerciale con la Casa madre italiana, sarebbe stato comproprietario della nascente "Società Anonima Caproni", resa a quel punto autonoma rispetto alla sede italiana.

La "Caproni Peruana S.A." continuò a operare sotto tale forma sino all'aprile del 1941, come approfondiremo meglio più avanti.



*I Caproni Ca 114 prodotti dallo Stabilimento di Las Palmas*

## LA "MISSIONE MILITARE ITALIANA DI AERONAUTICA" (LIMA, 1937 - 1940)

Nel settembre del 1937, a Lima, nel frattempo, era giunto da Rio de Janeiro, ove era Addetto Aeronautico presso la Regia Ambasciata d'Italia, il Generale di Brigata Aerea Ulisse Longo, accompagnatore del gruppo di piloti e tecnici che nel corso dello stesso mese avrebbero partecipato al noto *"Congresso Internazionale Americano di Aviazione"*, altrimenti definito *"Conferencia Tecnica Interamericana de Aviacion"*, alla quale presero parte le rappresentanze aviatorie di ben 14 Paesi.

Come ci ricorda, infatti, il Generale Di Martino: *"Nel settembre del 1937, una squadriglia di 11 CR.32 si esibì in diverse manifestazioni aeree in Argentina, Brasile, Cile, Perù e Uruguay nel quadro del Congresso Internazionale Americano di Aviazione"*<sup>8</sup>.

In verità, il Generale Longo ne avrebbe approfittato per organizzare di fatto la futura presenza in Perù della *"Missione Militare"*, il cui arrivo era preventivato per il mese di novembre.

L'occasione settembrina servì al Generale Longo per rinsaldare ulteriormente i rapporti con la Comunità italiana, come si può comprendere, leggendo la seguente cronaca tolta dal Bollettino Salesiano del gennaio 1938: *"Il 27 settembre u. s. il nostro Collegio di Lima, che educa annualmente un migliaio di alunni, accolse con immensa festa il R. I. Ministro d'Italia Gr. Uff. Giuseppe Talamo Atenolfi, Marchese di Castelnuovo, che accompagnava il Generale Ulisse Longo coi suoi ammirabili ufficiali e piloti della missione aeronautica italiana alla visita delle Opere salesiane. Cantato l'Inno Nazionale Giovinezza, l'Ispettore Don Manachino diede il benvenuto ufficiale salutandolo in un brillante discorso le aquile meravigliose che conoscono ormai non solo il cielo stellato d'Italia, ma tutti i cieli del mondo, ed in tutte le parti sono messaggere intrepide del valore, del genio e della fede della nostra immortale italica gente.*

La base di Las Palmas nel 1939



<sup>8</sup> Cfr. Basilio Di Martino, op. cit., p. 209.

Quindi si svolse il programma di una simpatica accademia di omaggio, coronato dalla parola alata del Generale Longo il quale, ringraziando, assicurò che non si sarebbe mai dimenticato della gloriosa *Repubblica del Perù e dei buoni Salesiani che in tutte le parti del mondo, seguendo gli esempi dell'immortale Don Bosco, fulgida gloria italiana, raccolgono abbondanti frutti della loro attività e sacrificio.* Dall'Istituto salesiano, gli illustri visitatori passarono a quello delle Figlie di Maria Ausiliatrice, ammirandovi lo stesso entusiastico spirito e raccogliendo le stesse fervide cordiali manifestazioni<sup>9</sup>.

La "Missione..." vera e propria giun-

se, sempre in nave (Motonave "Orazio" partita da Genova) al porto del Callao, ma il 21 novembre dello stesso 1937, ricevuta dal Ministro della Marina, Roque Saldias e dal Comandante Generale dell'Aviazione peruviana, Col. Federico Recavarren Cisneros.

Essa fu composta da ufficiali di collaudata esperienza, i quali avevano già dato prova delle proprie grandi doti organizzative, nei vari e delicati incarichi ai quali erano stati sin lì destinati, quindi sicuramente all'altezza di offrire ai colleghi dell'Aeronautica peruviana tutta la propria esperienza, ma soprattutto la propria fraterna amicizia.



*Colonnello Federico Recavarren Cisneros, Comandante Generale del Cuerpo Aeronautico del Perù*

<sup>9</sup> Cfr. Corrispondenza dal titolo "Perù - Lima, Il Ministro e la Missione Aeronautica italiana all'Istituto Salesiano", in Bollettino Salesiano, n. 1, gennaio 1938, p. 11 e 14.

Questa la composizione:

a) **Capo Missione:** Colonnello pilota Pier Luigi Bardella, nato a Venezia il 26 marzo 1889, uno fra i più brillanti ufficiali della Regia Aeronautica, eroico combattente nella "Grande Guerra", il quale era stato soprattutto celebre docente di Scienza della Navigazione Aerea presso la Scuola Superiore di Guerra di Torino, nonché Capo di Stato Maggiore della IV Zona Aerea Territoriale, a Bari

b) **Membro:** Maggiore pilota Donatello Tani, nato il 22 maggio 1905.

c) **Membro:** Maggiore (in seguito Tenente Colonnello di Complemento del Genio Aeronautico - Ruolo Ingegneri, Giovanni Dandolo, nato a Padova il 9 luglio del 1892, già combattente della "Grande Guerra", ma soprattutto uno dei più abili progettisti dell'Aviazione civile e militare italiana<sup>10</sup>

d) **Membro:** Capitano pilota Giovanni Dottore, nato il 25 maggio 1906, esperto pilota e abile istruttore.

e) **Membro:** Tenente Ingegnere e fotografo Luigi Lodi<sup>11</sup>

f) **Membro:** Sottotenente radiotelegrafista Angelo Selleri.

dopo i fortunati esiti del prima citato "Congresso Internazionale Americano di Aviazione".

I membri della "Missione...", animati tutti da un grande desiderio di collaborare, in forma piena ma soprattutto amichevole, con la giovane Forza Armata peruviana, si dedicarono sin dai primi giorni del loro arrivo in Perù, peraltro con grande entusiasmo, allo studio e alla successiva applicazione delle misure che ritennero più idonee a raggiungere i fini per i quali la "Missione..." era stata chiamata dal Governo locale.

Tra queste si possono citare la riorganizzazione di molti dei Servizi del "Cuerpo Aeronautico del Perù", l'istituzione della Scuola per Sottufficiali, ma anche la selezione del personale che in seguito avrebbe raggiunto l'Italia, ove frequentare l'Accademia Aeronautica di Caserta.

Ma la vera straordinarietà che la "Missione..." avrebbe ricoperto in Perù fu data dalla scelta di affidare allo stesso Colonnello Bardella l'incarico di Capo di Stato Maggiore Generale dello stesso "Cuerpo", con il compito di disporre e sovrintendere, con funzioni di comando effettivo, all'addestramento e all'organizzazione di tutta la "Fuerza Aerea". Apprezzati non solo dai colleghi del "Cuerpo Aeronautico", gli aviatori militari italiani sarebbero stati oggetto delle più ampie e affettuose dimostrazioni di amicizia, sia da parte della comunità locale che della stessa comunità italiana sedente allora a Lima.

La Delegazione militare italiana giunse, quindi, in Perù in un contesto storico particolarmente favorevole, in quanto coincise con il momento di maggior celebrità che la Regia Aeronautica stava godendo in tutto il Sud America,

<sup>10</sup> Cfr. Gerardo Severino, Dal Veneto al Perù. Storia di Giovanni Dandolo, una vita al servizio dell'Aeronautica, in [www.giornidistoria.net](http://www.giornidistoria.net), 15 aprile 2023.

<sup>11</sup> Da non confondere con il parigrado, Tenente pilota Luigi Lodi (Bologna, 18 aprile 1910 - Madrid, 15 febbraio 1937, caduto nel corso della Guerra civile in Spagna, decorato di medaglia d'oro al Valor Militare.

Gli stessi sentimenti di affetto avrebbero circondato il Colonnello Bardella e gli altri membri della "Missione..." all'indomani di quel tragico 21 aprile 1938, allorché perdeva la vita, a causa di un incidente automobilistico nei pressi di Lima, il Tenente Colonnello del Genio Aeronautico Giovanni Dandolo, ufficiale di spicco che avrebbe lasciato il vuoto non solo nell'ambito dell'Arma Azzurra ma anche nell'ambito dell'Aviazione Civile, nella quale si era adoperato, in anni e anni, come abilissimo progettista, prima di essere richiamato nell'Arma Azzurra presso il 1° Centro Sperimentale di Roma - Montecelio<sup>12</sup>.



La "Missione Aeronautica Italiana" ebbe di fatto termine il 2 maggio del 1940, chiaramente in relazione all'imminente entrata in guerra del nostro Paese al fianco di Hitler.

Nello stesso mese di giugno di quell'infausto anno, a causa della guerra e della posizione di neutralità assunta dal nuovo Governo peruviano, di certo più moderato rispetto al precedente, spinto dagli Stati Uniti ad assumere una posizione di netta chiusura nei confronti delle potenze dell'Asse, iniziarono i rimpatri dei membri della "Missione Aeronautica".

Nel frattempo, il 28 luglio del 1939, al Presidente Benavides era subentrato il Dottor Manuel Prado Ugarteche, un ricco banchiere e rinomato civilista, il quale aveva ovviamente l'interesse a tenersi buoni i Nord Americani.

Sarà lo stesso Presidente Prado a firmare i Decreti per il conferimento dell'Onorificenza di Commendatore del prestigioso "Orden del Sol del Perú" al Colonnello Bardella, ovvero i gradi inferiori dello stesso Ordine agli altri membri della Delegazione Aeronautica italiana, consegnati in forma solenne al palazzo del Governo.

Il Presidente Prado aveva molto apprezzato l'opera sin lì compiuta sia dalla "Missione..." che dalla stessa "Caproni Peruana S.A.", che peraltro aveva visitato appena assunta la Presidenza. Analoghe ricompense attesero la Delegazione in Italia, alla quale fu elargito il Cavalierato dell'Ordine della Corona d'Italia.

Il Generale  
Pier Luigi Bardella

<sup>12</sup> Cfr. rubrica "I nostri morti", in L'Aerotecnica. Notiziario tecnico del Ministero di Aeronautica e atti dell'Associazione Italiana di Aerotecnica, fascicolo n. 12, 1938, p. 1435 e 1436.

# A 360° CAPABILITIES PARTNER

ELECTRONIC WARFARE, SECURITY, CYBER & INTELLIGENCE, SIMULATION



Il "raffreddamento" dei rapporti fra i due Paesi non fu, tuttavia, immediato. Nel mentre Caserta continuò ad ospitare i cadetti dell'Aeronautica Militare peruviana, fra i quali troviamo anche José Gagliardi Schiaffino<sup>13</sup>, futura figura di spicco dalla "Fuerza Aerea", il quale vi fu ammesso nel 1940, la "Caproni Peruana S.A." di Las Palmas continuò lo stesso a sfornare aerei, contribuendo di fatto all'aumento delle esportazioni e, di conseguenza, al prestigio sul mercato peruviano. Nel dicembre del 1941, a seguito dell'attacco giapponese a Pearl Harbor, il Governo peruviano, che fino a qualche mese prima (dal 5 al 31 luglio) era stato impegnato nella guerra contro l'Equador<sup>14</sup>, s'avvicinò sempre di più verso gli Stati Uniti, e lo fece al punto tale che, alla fine di gennaio del 1942, decise di rompere le relazioni diplomatiche con i "Paesi dell'Asse", fra i quali vi era anche il nostro Paese. Con l'estensione anche al Perù del "Lend-Lease Act"<sup>15</sup>, ebbe inizio non solo l'acquisto di armi nordamericane, ma anche l'invio di ufficiali peruviani negli USA per seguire corsi nelle varie Accademie.

Gli Stati Uniti ottennero una base militare nella zona di Talara e il permesso di attracco di navi da guerra nei porti peruviani.

Nell'agosto '42, il Perù assunse provvedimenti restrittivi contro cittadini italiani, tedeschi e giapponesi residenti e proprietari di imprese e immobili, ma senza usare metodi "polizieschi".

Le relazioni con l'Italia furono, tuttavia, riprese nel febbraio del 1944 e già in quella circostanza, la Legazione italiana di Lima ebbe modo di verificare come gli interessi del nostro Paese in Perù fossero stati rispettati e, quindi, tutelati nel miglior modo possibile. Da ciò, purtroppo, fu esclusa la

gloriosa "Caproni Peruana S.A." che tanto aveva fatto per il grande Paese del Sud America, e non solo per la sua "Fuerza Aerea", evidentemente, la quale nell'aprile del 1941 fu ceduta alla stessa Aviazione peruviana, la quale diede vita al "Arsenal de Aeronautica"<sup>16</sup>.

Era questo, d'altra parte, l'augurio che gli stessi Aviatori italiani avevano lasciato agli amici e colleghi peruviani, salutandosi fraternamente a Las Palmas, nell'estate del 1940. E ci piace pensare come l'ultima frase pronunciata dal Capo Missione Bardella sia stata quella di "Arriba, Siempre arriba" (*In alto, Sempre più in alto*) che il povero Geo Chavez pronunciò, prima di esalare l'ultimo respiro, al cospetto dell'amico e collega aviatore, Juan Bielovucic Cavalié.

\*Colonnello (Aus) della Guardia di Finanza - Storico Militare

© RIPRODUZIONE RISERVATA

<sup>13</sup> José Gagliardi Schiaffino, figlio di italiani emigrati in Perù, nacque a San Vicente de Cañete il 2 febbraio 1916. Tenente Generale dell'Aeronautica Militare del Perù, oltre ad apprezzato politico. Fu Ministro del Lavoro e degli Affari Indigeni (1962-1963); Ministro dell'Aeronautica (1967-1968 e 1980-1981); e, infine, dell'Interno (1981-1983). È morto a Lima l'11 giugno del 2000.

<sup>14</sup> A tale breve conflitto è legata la vicenda eroica del Tenente pilota José Abelardo Quiñones Gonzáles, il quale, il 23 luglio 1941, appena ventisettenne si immolò alla maniera dei kamikaze giapponesi. Partito per una missione di bombardamento su Quebrada Seca il suo caccia North American NA-50 "Torito" venne colpito dalla contraerea nemica e fu avvolto dalle fiamme. L'ufficiale, anziché lanciarsi con il paracadute si diresse con il suo aereo contro una batteria nemica distruggendola. In questa data il Perù celebra la giornata delle forze armate.

<sup>15</sup> Il "Lend-Lease Act" fu approvato l'11 marzo 1941 e consentiva al Presidente degli Stati Uniti di "vendere, trasferire il possesso, scambiare, affittare, prestare, o disporre in altra maniera, a ognuno dei governi [la cui difesa è ritenuta vitale per la difesa degli Stati Uniti stessi dal Presidente] qualsiasi articolo da difesa..." L'atto fu firmato dal Presidente Franklin D. Roosevelt, stanziando un miliardo di dollari US in aiuti Lend-Lease per il Regno Unito già a fine ottobre 1941.

<sup>16</sup> Sull'argomento vgs. Amaru Tincoca Gallegos, *Fabrica de Aviones Caproni Peruana*, Lima, Estudios de Impresiones, 2010



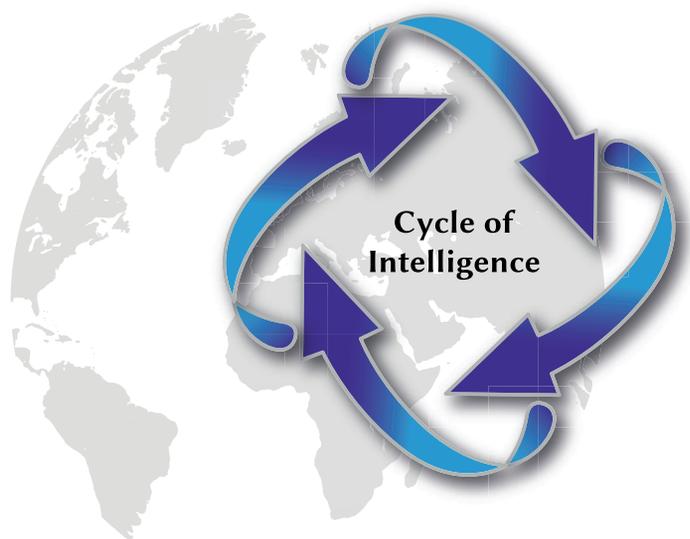
Fondato e diretto da **Luca Tatarelli**

# Report Difesa

Geopolitica & Sicurezza

*Intelligo ergo scribo*

**Quotidiano di  
Geopolitica e di Sicurezza  
nazionale ed internazionale**



[www.reportdifesa.it](http://www.reportdifesa.it)

