

Adalberto Pellegrino

# LE SCUOLE DI VOLO ALITALIA

UNA STORIA LUNGA 60 ANNI  
RACCONTATA DAI SUOI PROTAGONISTI



cartabianca

© 2025 Cartabianca Publishing  
Tutti i diritti riservati

Cartabianca Publishing snc  
Via Crociali 12, 40138 Bologna BO  
info@cartabianca.com  
Tel. 051 2841322  
www.cartabianca.com

Copertina, impaginazione e restauro fotografico: Diego Meozzi  
Editing: Paola Arosio  
Progetto grafico: Andrea Morando

Foto: Alitalia - Ufficio Stampa, Ivan Anzellotti, Alberto Bonzi,  
ANA - All Nippon Airways, Andrew Breeden, Luigino Caliaro,  
Archivio Patrizio Cartia, Flavio Chianese, Alberto De Pasquale,  
Damiano De Tomassi, Marco Febbo, Renzo Gasparrini, Pino Gatto,  
Matteo Giunti, Luigi Macciò, Archivio Diego Meozzi / AZ Fleet,  
Cesare Mora, Filippo Nasseti, Adalberto Pellegrino, Massimo Pinzauti,  
Nanni Pomanti, Alessia Ramaccia, Rivista JP4, Menico Snider,  
Eduardo Sorvillo, Henry Spiteri, Urbe Aero, Renzo Voceri,  
Jon Wickenden, Adam Wright, Elena Zeni

Foto di copertina: i primi due SIAI Marchetti SF-260 consegnati nel 1980  
dalla ditta costruttrice a Milano Malpensa, parcheggiati a breve distanza  
dal Boeing 747 I-DEMU "Geo Chavez" (cortesia Elena Zeni)

Prima edizione: dicembre 2025  
ISBN: 978-88-888-0564-1

**Testimonianze di:**

Luigi Filippo Alonzo, Aldo Bassino, Enzo Boschi, Filiberto Carnabuci,  
Fulvio Chianese, Bruno D'Alba, Damiano De Tomassi, Sandro Fedeli,  
Carlo Galiotto, Renzo Gasparrini, Walter Gori, Paolo Monti, Alberto Notari,  
Alberto Passerotti, Nanni Pomanti, Fabrizio Ramaccia, Giovanni Riparbelli,  
Vincenzo Russo, Renzo Voceri

**Contributi di:**

Gregory Alegi, Ivan Anzellotti, Alberto Bonzi, Luigino Caliaro, Patrizio Cartia,  
Lorenzo Castellani, Flavio Chianese, Damiano De Tomassi, Claudio Del Bufalo,  
Pietro Famà, Marco Febbo, Pino Gatto, Matteo Giunti, Lucio Kraushaar,  
Augusto Laghi, Luigi Lanzetta, Giuseppe Lapenta, Gabriele Lotito,  
Franco Manini, Paolo Monti, Federico Nosedà, Massimo Pinzauti,  
Sandro Raccanelli, Tommaso Zanni, Elena Zeni, Adriano Zini

**Testimonianze – interviste a cura di**

Adalberto Pellegrino

**Coordinamento editoriale**

Adalberto Pellegrino e Diego Meozzi

# PREMESSA



Sin dalla sua costituzione, Alitalia<sup>1</sup> – come altre compagnie aeree nazionali dell’epoca – per l’organico dei suoi equipaggi di volo utilizzò, oltre al personale rimasto dell’aviazione civile prebellica, quello proveniente dai reparti da bombardamento e dai SAS (Servizi Aerei Speciali) dell’Aeronautica Militare o dai CAM (Corrieri Aerei Militari)<sup>2</sup> operativi nell’immediato dopoguerra per effettuare i primi collegamenti fra alcune città italiane.

Tale personale – piloti, motoristi e radiotelegrafisti – già in possesso di adeguate qualifiche professionali venne “convertito” alle esigenze del trasporto aereo commerciale moderno a seguito di appositi “corsi base<sup>3</sup>” e abilitato al servi-

1 Alitalia “Aerolinee Italiane Internazionali” fu costituita a Roma il 16 settembre 1946 e effettuò il suo primo volo di linea Torino-Roma-Catania il 5 maggio 1947.

2 Si trattava del 20° Gruppo Trasporti costituito il 18 novembre 1943 (dal 10 luglio 1944 “Stormo Trasporti”) e, infine, dal febbraio 1946 CAM - Corrieri Aerei Militari che operarono alcune linee interne sin quando – con la firma del trattato di pace (Parigi, 10 febbraio 1947) – furono consentite all’Italia le prime attività di trasporto aereo commerciale.

3 Per i piloti, il “corso base” veniva completato con la conversione dei brevetti di volo da militare a commerciale e con il conseguimento dei brevetti di “fonia internazionale” in lingua inglese e di “navigatore di 1ª classe”.

zio di linea dopo specifici “corsi macchina” e “passaggi in volo” sugli aeroplani della flotta sociale. Per Alitalia tali corsi furono svolti dal servizio addestramento della Compagnia sull'aeroporto di Ciampino<sup>4</sup> in una stanza appositamente attrezzata per i *link trainer* – rudimentali simulatori di volo trasferiti dai locali nei pressi di piazza Augusto Imperatore a Roma dove erano stati installati sin dal 1948 – e da un paio di aule per le lezioni teoriche di navigazione, meteorologia e conoscenza impianti aeromobili cui si accedeva dal ballatoio dell'hangar che ospitava anche la direzione di esercizio.

Nel 1958 sarebbe stata acquisita e attrezzata allo scopo un'intera palazzina costruita alle spalle del predetto hangar nel quale, oltre alla manutenzione degli aeromobili, venivano impartite al personale tecnico navigante, da parte del capo motorista Antonio Bormé, lezioni sull'utilizzazione dei motori. Il primo capo servizio addestramento della Compagnia fu il comandante Angelo Tondi (pilota militare decorato di cinque medaglie d'argento e due di bronzo al valor militare; pilota personale di Benito Mussolini, detentore di numerosi primati aeronautici e pilota collaudatore presso il Centro sperimentale di Guidonia; dal 1953 al 1960 comandante e capo addestramento in Alitalia), coadiuvato dall'ingegner Platone Dragonetti Staffa e dalla “storica” segretaria Maria Cristina Puca, mentre gli allenamenti strumentali erano diretti dal comandante Cesare Prato (già pilota militare del corso Leone dell'Accademia Aeronautica, specializzato nella navigazione e condotta del volo strumentale e insegnante della materia agli equipaggi della LATI – Linee Aeree Transcontinentali Italiane – prebellica).

Per quanto riguarda l'addestramento al volo e per distogliere il meno possibile gli aeroplani della flotta dall'attività di linea, nel 1948 venne acquistato in Gran Bretagna un aereo a uso esclusivo della formazione iniziale. Si trattava del bimotore Avro Anson marche G-AHBN con matricola NK 270, reimmatricolato in Italia



**I *Link Trainer* di Ciampino furono i primi, rudimentali simulatori di volo Alitalia**

|||||||

<sup>4</sup> Da ricordare anche che Alitalia – grazie alla partecipazione azionaria delle inglesi BEA/BOAC – già agli inizi del 1947 aveva inviato ad Aldermaston (in Inghilterra) un gruppo dei suoi piloti perché si familiarizzassero con la tecnica del volo strumentale.



**L'Avro Anson (qui ancora con le marche britanniche) quasi certamente non fu mai utilizzato per l'addestramento dei piloti Alitalia**

come I-AHBN che però si dimostrò subito non idoneo a facilitare la transizione sull'Avro Lancastrian a cui i piloti erano destinati. Accantonato nel 1949 sull'aeroporto di Ciampino – che costituiva la base di armamento della Compagnia – venne definitivamente smantellato nel 1951 contemporaneamente alla dismissione dei Lancastrian dalla flotta sociale.

Dal giugno del 1961 l'intero ciclo addestrativo del personale navigante Alitalia venne trasferito sull'aeroporto di Fiumicino – da poco inaugurato come nuovo scalo internazionale della capitale – dove era stato realizzato per volontà specifica del comandante Marcello Mainetti<sup>5</sup> un moderno ed efficiente Centro addestramento.

Il rapido sviluppo di Alitalia a seguito della fusione con la LAI avvenuta a fine 1957<sup>6</sup> comportò che – ben presto – la fonte di reclutamento di nuovi piloti provenienti dalle Forze Armate risultasse insufficiente nonostante Alitalia, dopo un periodo iniziale riservato all'assunzione di quelli formati dall'Aeronautica Militare, avesse “aperto” la selezione anche a piloti provenienti dall'Aviazione Leggera dell'Esercito (ALE) e dalla Marina Militare.

|||||

<sup>5</sup> Marcello Mainetti aveva frequentato l'Accademia Aeronautica di Pozzuoli. Nei primi anni '50 venne assunto alla LAI - Linee Aeree Italiane, come comandante di Convair e passò ad Alitalia con la fusione del 1957. Nel 1960 fu nominato dirigente e capo servizio addestramento, poi alla fine del 1963 transitò all'ATI - Aero Trasporti Italiani (società del gruppo Alitalia) come direttore generale.

<sup>6</sup> Con l'assorbimento della LAI avvenuto nell'ottobre del 1957 la Compagnia assunse la denominazione di “Alitalia - Linee Aeree Italiane”.



La perdurante espansione del trasporto aereo portò così la Compagnia a decidere – nel 1962 – la costituzione di una propria Scuola di volo che divenne operativa dai primi mesi del 1963 sull'aeroporto di Brindisi Casale con una flotta di quattro MB-326D opportunamente modificati per renderli idonei all'addestramento e alla formazione dei piloti commerciali *ab initio* necessari per le sue esigenze di organico.

Da ricordare che tale iniziativa subentrò a un analogo progetto predisposto dalla DGAC<sup>7</sup> che prevedeva l'istituzione di una Scuola di volo per piloti professionisti con sede operativa a Pescara e uno stanziamento annuo di 2 miliardi di lire.

La Scuola di Brindisi venne realizzata previo un accordo tra Alitalia<sup>8</sup> e il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Aldo Remondino<sup>9</sup> secondo cui la Forza Armata avrebbe collaborato all'iniziativa dell'aerolinea fornendo anche un apposito nucleo di istruttori, al fine di costituire un serbatoio professionale autonomo e adeguato alle necessità del trasporto aereo italiano.

Nel 1967, malgrado i buoni risultati operativi, a causa dei costi elevati dovuti principalmente a una non equilibrata economia di scala quella Scuola venne chiusa.

Intervenne quindi un nuovo accordo con l'Aeronautica Militare – rimasto in vigore fino al 1970 – che ampliò i bandi per il reclutamento di ufficiali piloti di complemento per consentire, dopo la ferma in servizio stabilita allora in 3 anni, il passaggio di un certo numero di quei piloti alle linee civili.

Nel 1980, a causa della rinnovata difficoltà nel reperire piloti dall'Aeronautica Militare (era infatti intervenuto il “blocco” all'esodo da parte di quella Forza Armata, con l'obbligo di ferme pluriennali sempre più estese) e considerata la perdurante necessità di personale navigante di condotta, Alitalia decise di costituire una nuova Scuola di volo per la formazione dei piloti di linea necessari allo sviluppo della Compagnia, ottenendo di poterla stabilire sull'aeroporto di Alghero Fertilia con la dotazione iniziale di quattro SIAI-Marchetti SF-260C (monomotori) e di due Piaggio P-166 DL3 (bimotori), aerei a elica ritenuti più formativi di quelli a reazione utilizzati in passato a Brindisi. Al graduale aumento della flotta addestrativa sulla base di Alghero corrispose un deciso incremento delle abilita-

|||||

<sup>7</sup> Direzione Generale Aviazione Civile: attuale ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile).

<sup>8</sup> Alitalia era rappresentata dall'ingegner Bruno Velani, amministratore delegato dal 1964 al 1969, presidente dal 1968 al 1974 e presidente onorario della Compagnia fino alla sua scomparsa nel 1987.

<sup>9</sup> Il generale Aldo Remondino – andato in pensione il 28 febbraio 1968 – venne cooptato da Alitalia come vicepresidente; successivamente, sarà presidente dell'ATI, della SAM - Società Aerea Mediterranea e, infine, presidente del comitato di sicurezza Alitalia fino alla sua morte, nel 1990.



**L'Aermacchi MB-326D fu il primo (e unico) jet da addestramento impiegato da Alitalia**

zioni ai brevetti di pilotaggio di 3° grado<sup>10</sup>, non limitati alle esigenze di Alitalia, ma estesi alla partecipazione di allievi provenienti da alcune istituzioni e altre aerolinee sia nazionali che internazionali.

A seguito della guerra del Golfo (agosto 1990) e del conseguente aumento degli oneri per il carburante, l'attività venne interrotta ad aprile del 1991 per riprendere nel 1994 e proseguire poi regolarmente fino al 1998.

Nel 1999 venne decisa la costituzione di una nuova Unità di business del gruppo Alitalia denominata "Skymaster". In accordo ai programmi previsti, oltre agli addestramenti effettuati al Centro di Fiumicino per la parte teorica e alla Scuola di Alghero su velivolo bimotore, era stato raggiunto un accordo con la Scuola di volo IFTA (*International Flight Training Academy*) situata a Bakersfield (California, USA) per l'attività su aeromobile monomotore.

Alla fine del 2004, in considerazione (ancora una volta) dei costi ritenuti non più sostenibili per mantenere la struttura operativa, l'amministratore delegato di

|||||

<sup>10</sup> Il brevetto di 3° grado – definito anche "di lavoro aereo" – costituiva, con quello di fonista internazionale e di navigatore di 1° classe, la documentazione necessaria per esercitare la professione di pilota commerciale. Tali qualificazioni verranno successivamente unificate nell'ATPL - *Airline Transport Pilot Licence*, riconosciuta a livello internazionale.



Alitalia Giancarlo Cimoli<sup>11</sup> comunicò all'ENAC la decisione di chiudere definitivamente l'attività della Scuola di volo di Alghero.

La crisi della Compagnia comportò contrazioni di attività anche in altri settori fino alla sua messa in liquidazione e la costituzione – nell'agosto 2008 – di una nuova società<sup>12</sup> con parte del personale anche navigante collocato in cassa integrazione e quindi senza necessità di nuovi piloti.

Le successive iniziative per la formazione di giovani piloti destinati a rinnovare l'organico della Compagnia furono assunte nel 2015<sup>13</sup> con i corsi *Alitalia Cadet Pilot Program* e di nuovo dal 2018 per la formazione di 70 piloti/anno; entrambe le scuole, come vedremo, utilizzeranno per la preparazione teorica gli istruttori e le strutture del Centro addestramento Alitalia a Fiumicino, ma – per l'attività di volo – si serviranno di scuole esterne: rispettivamente l'Etihad Flight College di Abu Dhabi e quella dell'aeroporto dell'Urbe, a Roma.

Gli ultimi tre corsi effettuati a Roma da Alitalia si conclusero nel 2021, dopo di che per il perdurare della crisi societaria<sup>14</sup> – aggravata dalle restrizioni connesse alla pandemia del Covid 19 – cessò ogni attività addestrativa e fu sospesa la trafila selettiva degli aspiranti alla preparazione per diventare pilota di linea.

Adesso, a distanza di anni da quella chiusura, spiace rilevare che non c'è stata nessun'altra iniziativa nazionale per la formazione di piloti commerciali. Ci rimane l'eredità della nostra gloriosa Compagnia di bandiera che – per quanto condizionata dai suoi cicli economico-industriali – è stata la principale (e spesso unica) organizzazione italiana che ha dedicato attenzione e risorse alla formazione di piloti professionali per il trasporto aereo. Ciò ha contribuito in maniera determinante alla costituzione di un capitale umano e professionale altamente specializzato che è stato apprezzato in ogni parte del mondo.

***Adalberto Pellegrino***

|||||

**11** Giancarlo Cimoli è stato presidente e amministratore delegato Alitalia dal 2004 al 2007.

**12** Si tratta di "Alitalia - CAI (Compagnia Aerea Italiana)" costituita nell'agosto del 2008 con l'integrazione di tutte le società del Gruppo "Alitalia - LAI" e della società Air One.

**13** A seguito della messa in liquidazione di "Alitalia - CAI" il 1° gennaio 2015 venne costituita una nuova "Alitalia - SAI (Società Aerea Italiana)" con partecipazione azionaria di Etihad di Abu Dhabi.

**14** Nel luglio 2017, a seguito della decisione del suo Consiglio di amministrazione, "Alitalia - SAI" fu posta in amministrazione controllata e affidata alla gestione di tre commissari straordinari.

# SCUOLA DI VOLO A BRINDISI



## LA PRIMA SCUOLA DI VOLO ITALIANA PER PILOTI PROFESSIONISTI

A seguito dell'assorbimento della LAI – avvenuto alla fine del 1957 – Alitalia, rimasta l'unico vettore commerciale italiano, vide crescere il suo traffico fino a divenire l'ottava aerolinea a livello mondiale per numero di passeggeri trasportati. Il fabbisogno di personale di condotta era tale che la Compagnia attingeva a piene mani dall'Aeronautica Militare, corteggiando i piloti con remunerazioni allettanti e garanzie di carriera molto rapida. L'Aeronautica del resto aveva la necessità di poter impiegare per un certo numero di anni i piloti che uscivano dalle sue Scuole di volo e non poteva permettersi di perderli dopo solo i 6 mesi di prima nomina o, come sarebbe accaduto successivamente, dopo 2 anni (la ferma minima – di allora – per i piloti militari di complemento).

## LA COLLABORAZIONE TRA ALITALIA E AERONAUTICA MILITARE

In quel contesto, nel 1962 si giunse a un accordo tra A.M. e Alitalia inteso a soddisfare le esigenze di entrambe, subentrando altresì all'iniziativa progettata da

Civilavia da cui vennero ottenuti anche gli stanziamenti annuali previsti dal Ministero dei Trasporti. L'ingegner Bruno Velani, amministratore delegato di Alitalia e il generale Aldo Remondino, Capo di Stato Maggiore A.M., gettarono le basi per la nascita di una Scuola di volo ab initio – in grado cioè di formare piloti professionali da allievi senza alcuna pregressa esperienza di volo – che sarebbe stata gestita dall'allora compagnia di bandiera con la collaborazione dell'Aeronautica Militare. Al comandante Marcello Mainetti – capo servizio addestramento dell'aerolinea – venne affidato l'incarico di gestire questo progetto, di cui era un convinto sostenitore. La Scuola avrebbe operato con gli stessi velivoli a getto impiegati dall'A.M. sulla base di Lecce Galatina, sede della SVBA (Scuola di Volo Basico Aviogetti), ma con personale tecnico e logistico di Alitalia. L'Aeronautica, invece, avrebbe messo a disposizione un certo numero di istruttori di volo, alle dipendenze e a carico della compagnia di bandiera, ma con facoltà di rientrare nella Forza Armata quando l'avrebbero ritenuto opportuno. L'A.M. inoltre avrebbe concesso l'utilizzo della base militare di Brindisi mettendo a disposizione hangar, alloggi, servizi e mensa per il personale di terra, istruttori piloti e allievi. Il velivolo-scuola adottato sarebbe stato l'Aermacchi MB-326 (all.1 pag.162), chiamato affettuosamente “Macchino” dai piloti, con le opportune modifiche della parte strumentale e avionica atte a consentire un addestramento specifico di tipo commerciale.

Alitalia fu così la prima compagnia a livello mondiale a possedere una Scuola di volo per formare i propri piloti direttamente su un aviogetto.



La variante D dell'MB-326 fu appositamente realizzata dall'Aermacchi per la scuola di volo Alitalia

# INDICE

Premessa.....	7
Scuola di volo a Brindisi .....	13
Scuola di volo ad Alghero .....	47
Scuola di volo Skymaster .....	87
Dalla Flying Academy di Abu Dhabi alla Cadet Flying School di Fiumicino .....	121
Postfazione .....	135
Bibliografia.....	137
Elenco istruttori scuola di Brindisi .....	138
Elenco istruttori scuola di Alghero .....	139
Aerei utilizzati dalle scuole di volo Alitalia	140
Patch/adesivi.....	153
Check list .....	155
Allegati.....	162

Grazie per aver letto l'anteprima  
del nostro libro

Potete acquistarlo su  
[cartabianca.com/catalogo](http://cartabianca.com/catalogo)

La piccola editoria offre ai nuovi autori più opportunità di pubblicare le loro  
opere e ai lettori di acquistare libri a prezzi più accessibili.

Grazie per il vostro rispetto del lavoro di chi scrive e di chi pubblica.

