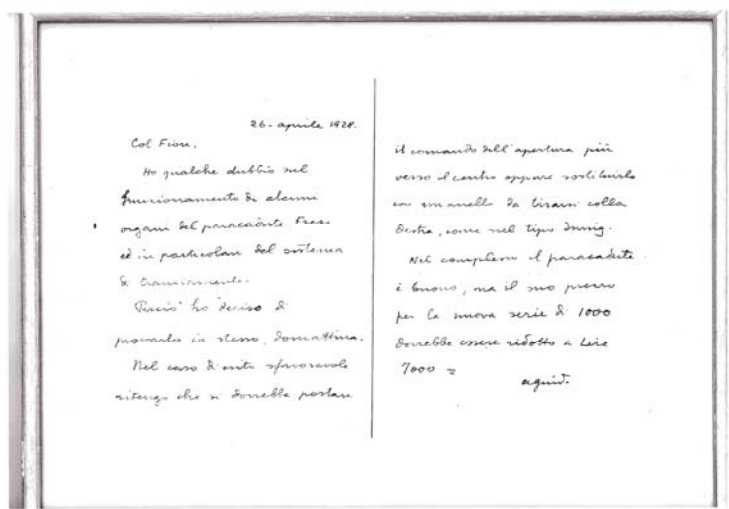


Era la mattina del 27 aprile del 1928, quando il colonnello Fiore, responsabile della Divisione aeromobili del genio aeronautico, trovò sulla propria scrivania un biglietto del generale Alessandro Guidoni che lo avvertiva dell'intenzione di sperimentare personalmente il corretto funzionamento del paracadute Freri, di recente progettazione, in merito al quale Guidoni esprimeva alcune perplessità, in particolare "del sistema di tranciamento".

È questa l'ultima testimonianza scritta lasciata dal generale: quella stessa mattina, infatti, provando il paracadute, Guidoni morì schiantandosi al suolo nei pressi dell'aeroporto militare di Montecelio, che dirigeva.

Anni dopo, decretando la nascita del nuovo comune di Guidonia-Montecelio, avvenuta per Regio Decreto del 21 ottobre 1937, il regime fascista (su proposta dell'allora sottosegretario all'Aeronautica, Italo Balbo) decise di intitolarlo per l'appunto al Guidoni, da tutti celebrato come eroe.

Chiamato nel 1927 ad assumere l'incarico di Capo del Genio Aeronautico dal Sottosegretario di Stato dell'epoca (Balbo), mentre stava svolgendo l'incarico di addetto aeronautico a Londra, egli riusciva, in breve tempo, a trasferire il suo entusiasmo e le sue conoscenze di ingegnere ricercatore e di pilota sperimentatore ai propri collaboratori, riuscendo a riscuotere particolari affermazioni nel campo degli idrovolanti, del lancio di siluri e carichi dall'aeroplano, dell'effetto dei proiettili sui velivoli e sugli hangar protetti, delle navi portaeromobili, ed altre applicazioni ancora.



Il 26 aprile 1928 il Gen. Guidoni, ha lasciato un appunto al suo collaboratore Col. Amedeo Fiore, con il seguente testo: *"Col. Fiore, ho qualche dubbio sul funzionamento di alcuni organi del paracadute Freri, ed in particolare del sistema di tranciamento. Perciò ho deciso di provarlo io stesso, domani mattina. Nel caso di esito sfavorevole ritengo che si dovrebbe portare il comando dell'apertura più verso il centro, oppure sostituirlo con un anello da tirarsi con la destra, come nel tipo Irving. Nel complesso il paracadute è buono, ma il suo prezzo per la nuova serie di 1.000 dovrebbe essere ridotto a*

L. 7.000 - A. Guidoni:"

La mattina dopo all'Aeroporto di Montecelio, il Generale entrava nell'abitacolo del ricognitore R.22, pilotato dal Cap. Prospero Freri, asso del paracadutismo italiano, ideatore del paracadute "Salvator B".

L'aereo prese quota fino a circa 1200 metri di altezza ed a circa 4 km. dal campo Guidoni si lanciò, ma il paracadute si aprì parzialmente "a fiamma", provocando l'incidente mortale.

Nel luogo dell'impatto in cui egli trovò la morte è stato eretto un monumento su cui è scritto: "PIONIERE DELL'ARIA, TECNICO INSUPERABILE, SUPERBO ESEMPIO DI FEDE, DI ENERGIA E DI VALORE, TROVAVA LA MORTE GLORIOSA PRODIGANDOSI OLTRE IL DOVERE".

PROSPERO FRERI

Prospero Freri era nato a Napoli il 25 marzo 1892 ed era diventato ufficiale dei bersaglieri nel 1912; successivamente aveva seguito un corso di pilotaggio (1 dicembre 1914) e cominciato la grande guerra quale pilota di Farman nel maggio 1915.

Freri si rese conto della necessità di un paracadute quando in Albania (1917) un suo uomo precipitò al suo fianco sull'aereo incendiato da 2000 sino a circa 300 metri; qui, col gesto della

disperazione per le fiamme divoratrici che lo avvolgevano, si gettò dal velivolo in fiamme e si sfracellò al suolo. Se avesse avuto il paracadute!!

Quel fatto lo rimuginò ancora nella mente e stavolta proprio a lui doveva succedere. Il 17 maggio 1921, nel cielo di Capodichino, Freri stava volando a bordo di un vecchio bimotore Caudron G4, insieme ad un motorista; ed ecco che a 1000 metri di quota di colpo l'aeroplano, forse per la rottura dei comandi del timone, cominciò a precipitare in vite. Inutile dire che la corsa si fermò al suolo, fortunatamente in un bosco. Il motorista sfortunato morì nell'incidente e Freri, ferito in modo grave, decise durante la degenza di dedicarsi a studiare un tipo di paracadute veramente efficace e facile da usare.

L'arte del paracadute non era nuova, già si faceva risalire a Leonardo e durante il grande conflitto era stato usato dai palloni d'osservazione per mettersi in salvo e da nuclei speciali di commandos dietro le linee nemiche (uno di questi nuclei era costituito dal Tenente degli Alpini Barnaba paracadutato al di là delle linee austriache, dopo Caporetto).

La notte del 9 agosto 1918 invece il tenente degli arditi Tandura fu paracadutato nella zona di Conegliano. Era quello uno dei primissimi lanci in assoluto e il primo per l'ufficiale. Gli inglesi, che c'insegnavano questa nuova specialità, s'erano portati 4 paracadute in tutto. Ci si lanciava con denaro italiano e austriaco e una gabbietta di piccioni per i messaggi. Dietro le linee i commandos degli arditi cercavano di sabotare ponti e ferrovie per far deragliare treni di munizioni e di soldati e cambiare le segnaletiche stradali mettendo nel caos i trasporti austriaci. A quel tempo però i paracadute erano pesanti ed ingombranti e non era assolutamente possibile sistemarli nel piccolo vano del pilota.

Dopo qualche disappunto con il suo primo socio di sodalizio l'iniziativa si ricompose con un ingegnere di origine polacca, Giuseppe Furmanik col quale mise a punto il secondo progetto denominato Salvator. Finalmente nel 1926 l'aeronautica militare accettò il "Salvator B" e risolse il problema del salvataggio degli uomini in volo.

Le prime unità di paracadutisti nacquero in Libia nel marzo del 1938. Ai corsi si presentarono in gran numero libici delle truppe coloniali per essere ammessi ai corsi e superare le impegnative prove attitudinali. Alla fine furono solamente in 450, insieme ai 30 ufficiali e sottufficiali Italiani a superarle. Come insegnante particolare, nonostante l'età, avevano il Ten. Col. Prospero Freri che gli illustrava l'ultimo modello «Salvator D.37», allora ancora in uso nei reparti della Regia Aeronautica. Freri morirà a Roma il 16 ottobre 1965.