



Idrovolante Macchi M-7

sotto la spinta delle esigenze belliche, dopo che i suoi esperti ebanisti si erano cimentati nella realizzazione di ali, eliche e carlinghe in legno, la Piaggio passò alle costruzioni aeronautiche aggiudicandosi la licenza dei biplani franco-britannici “FBA Type A,B,C” e degli idrovolanti “Farman”. Oltre a queste, in breve arrivarono altre commesse e, così, dai cantieri di Sestri Ponente usciranno anche i trimotori da bombardamento “Caproni CA-46” e gli idrovolanti caccia “Macchi M-7”. In totale gli apparecchi assemblati fino alla fine del conflitto saranno più di 900, quasi tutti usciti dalle officine di Sestri, mentre quelle di Finale erano riservate alle revisioni ed alle riparazioni.

Con la fine del conflitto, però, tutte le commesse saranno annullate e tante realtà industriali, “in primis” l’Ansaldo, come abbiamo visto abbandoneranno il settore aeronautico riconvertendo la loro produzione.

La Piaggio, invece, decise coraggiosamente di proseguire e, anzi, di espandersi acquisendo nel 1921 la “SAICM-Società Anonima Italiana di Costruzioni Aeronautiche” con sede a Marina di Pisa. La ribattezzò “CMASA-Costruzioni Meccaniche Aeronautiche Società Anonima”, ne portò la sede legale a Genova pur mantenendone i cantieri in Toscana e, con essa, si dedicò alla costruzione dei grandi idrovolanti tedeschi “Dornier-Wal” che le norme imposte dal Trattato di Pace di Versailles del 1919 impedivano di assemblare in Germania. Gli aerei erano costruiti sia a Marina di Pisa, sulle aree occupate in precedenza dalle “Officine aeronautiche Francesco Oneto”, sia a Finale Ligure e ne verranno completati 48, con alcuni dei quali Rinaldo Piaggio inizierà nell’aprile del 1926 i collegamenti aerei della “SA-

NA-Società Anonima Navigazione Aerea”, pioniera dell’aviazione commerciale italiana assieme alla “SISA-Società Italiana Servizi Aeronautici” degli armatori Cosulich di Trieste. Di questa compagnia ricorderò solo che essa volerà con profitto collegando Genova con Roma, Napoli, Palermo estendendo poi i suoi servizi a Malta, Tripoli, Bengasi, Marsiglia, Barcellona e Gibilterra fino a quando non verrà conglobata nella nuova “Ala Littoria” voluta dal governo nel 1934.

Nel 1924 la Piaggio acquisirà la “CMN-Costruzioni Meccaniche Nazionali” con sede a Pontedera ed entrerà così nel campo della costruzione su licenza di vari propulsori aeronautici, a cominciare dal britannico “Bristol Jupiter”, uno dei più affidabili e famosi motori dell’epoca. L’anno prima, nel 1923, era stata finalmente costituita la Regia Aeronautica e nel 1925 il Ministero dedicato. Ciò diede impulso alle attività della Piaggio che assorbì un’altra azienda del settore, la “Pegna-Bonmartini”, la quale, peraltro, continuerà parte della sua attività come “CNA-Compagnia Nazionale aeronautica” fino al 1934. Con l’acquisizione dei nuovi brevetti, la Piaggio si assicurò la preziosa collaborazione del grande progettista Giovanni Pegna ed iniziò la produzione di una serie di nuovi velivoli caratterizzati da un numero preceduto dalla lettera “P”.

Avremo nell’ordine il “P-1”, piccolo biposto da turismo; il caccia “P-2”; il bombardiere biplano “P-3”. Poi, passando dal “P-6” biplano anfibo al “P-11” biplano terrestre, un più moderno “P-16” bombardiere trimotore monoplano e il trimotore da trasporto “P-23”, il più veloce dell’epoca e capace di trasportare cinque tonnellate di carico.