

*Persona*

**1880 agosto 27 - 1962 giugno 30**

### **Luoghi**

Nacque a Castellammare di Stabia (NA) nel 1880 e svolse il servizio militare nel Distretto di Nola.<br>Frequentò l'Accademia militare e poi la Scuola di applicazione di artiglieria e genio a Torino negli anni 1900 - 1905.<br>Venne trasferito a La Spezia nel 2° Reggimento artiglieria da costa.<br>Frequentò per un breve periodo la Scuola di pilotaggio di Bleriot in Francia.<br>Dal 1910 fu pilota e comandante in 2a nel cantiere aeronautico di Boscomantico (VR).<br>Predispose e collaudò i dirigibili a Brindisi prima della partenza per la guerra di Libia nel 1911 dove partecipò ad alcune operazioni militari con il dirigibile P.3.<br>Sbarcato a Siracusa nel 1912 venne inviato a Vigna Valle (Roma) presso lo Stabilimento esperienze e costruzioni aeronautiche.<br>Nel 1915, fu assegnato all'Istituto centrale aeronautico (Roma), poi alla Direzione tecnica dell'aviazione militare presso la sede e staccata di Milano e dall'agosto divenne capo del reparto produzione nella sede di Torino. Nel settembre passò nuovamente all'Istituto centrale aeronautico nella sezione distaccata di Torino. <br>Divenne comandante in 1a del dirigibile M.10 e del 3° cantiere dirigibili di Casara della Delizia (PN) nel dicembre del 1916.<br>Tra il 1919 e il 1924 fu a Berlino come ufficiale di collegamento della Delegazione italiana, nella Commissione interalleata aeronautica di controllo in Germania (poi presidente della Delegazione italiana nel Comitato interalleato aeronautico di garanzia, succeduto alla Commissione); nello stesso periodo partecipò a Parigi al Comitato militare di Versailles. Viaggiò anche in Austria, Cecoslovacchia, Belgio, Inghilterra e Polonia.<br>Dal 1925 si trasferì a Roma, prima in aspettativa, poi in altri ruoli militari (Direzione superiore degli studi e delle esperienze e capo dell'Ufficio autonomo armamento presso il campo di Furbara).<br>Morì a Roma nel 1962.<br>Probabilmente possedeva una tenuta con casale a Bulgarnò (Cesena).

### **Altre Forme autorizzate del nome**

Scelzo Luigi

### **Archivi prodotti**

Luigi Scelzo, 1880 agosto 27 - 1962 giugno 30

### **Storia**

Nacque a Castellammare di Stabia il 27 agosto 1880 dalla madre, Murolo Marianna e dal padre Scelzo Giacomo. Svolse il servizio militare come soldato di leva 1° categoria nel distretto di Nola e quindi fu posto in congedo illimitato. Nello stesso anno (1900) si iscrisse all'Accademia militare di Torino e divenne sottotenente d'artiglieria nella Scuola d'applicazione di artiglieria e genio il 10 settembre 1903; l'11 novembre prestò giuramento di fedeltà. Nel 1905 fu promosso tenente d'artiglieria e assegnato al 2° reggimento d'artiglieria da costa a La Spezia, dove, nel 1909 collaborò alla costruzione di un velivolo dello stesso tipo del Wright.<br>Sul finire del 1908, ottenuta una licenza straordinaria per l'estero, si recò in Francia, a la Bleriot, per visitare la Clement - Bayard, casa costruttrice di dirigibili e di motori

assistendo a varie manovre. Nel febbraio del 1910 entrò come allievo pilota di dirigibile presso la Brigata specialisti del genio (Scuola piloti di dirigibili) dove rimase fino all'agosto. Nel dicembre fu assegnato al battaglione specialisti del genio dirigibili nel reparto esperienze aeronautiche e imbarcato quale pilota vicecomandante in seconda sul dirigibile P.3 nel cantiere aeronautico di Boscomantico (VR). Lavorò alle dipendenze dei capitani Crocco, Ricaldoni e del tenente Munari.

Nel corso del 1911, poco prima dello scoppio della guerra di Libia, partecipò all'organizzazione dei cantieri aeronautici di Verona e di Brindisi e nel dicembre, sbarcato a Tripoli allestì i dirigibili P.2 e P.3 che parteciparono alla guerra. Con il dirigibile P.3, del cui equipaggio faceva parte come pilota, eseguì la prima azione bellica di bombardamento (5 marzo 1912) (1). Dopo altre azioni di guerra, rientrò in Italia e fu assegnato allo Stabilimento esperienze e costruzioni aeronautiche di Vigna Valle (Roma). Qui rimase per circa tre anni (dal 31 ottobre 1912 al 29 marzo 1915) con il compito di montare e collaudare i dirigibili oltre che di formare numerosi piloti e specialisti.

Nell'aprile del 1913 compì il primo volo lungo senza scalo da Vigna Valle a Verona (Boscomantico) con il dirigibile P.5, nel giugno del 1913 il primo volo notturno con il dirigibile P.4 e in agosto il volo Campalto – Venezia sempre con il P.4. Altri voli avvennero con i dirigibili M e V. Il 4 giugno del 1913 guidò il dirigibile P.4 che accompagnava il re d'Italia, Vittorio Emanuele III in visita sul lago di Bracciano (2).

Nel maggio del 1915 fu trasferito all'Istituto centrale di aeronautica e poco dopo nominato capo della Sezione tecnica dell'aviazione nella sede distaccata di Milano (Direzione tecnica dell'aviazione militare). Nell'agosto del 1915 gli fu affidata la direzione del Reparto produzione apparecchi e motori della Direzione tecnica dell'aviazione con sede a Torino. Nel dicembre dello stesso anno fu nuovamente trasferito all'Istituto centrale aeronautico (presso la sezione staccata di Torino) e incaricato del montaggio, messa a punto e collaudo dei nuovi dirigibili M.5 e dell'addestramento dell'equipaggio; qui ebbe anche il compito di sorvegliare la costruzione di dirigibili presso l'industria privata: Officine Savigliano, cantiere aeronautico di Mirafiori, cantiere aeronautico di Campi Bisenzio, Cantiere aeronautico di Pontedera.

Oltre all'M.5, mise a punto il primo prototipo di dirigibile d'alta quota, l'M.7, con il quale raggiunse i 5200 metri. Durante questo collaudo (agosto 1916), un temporale squarciò l'involucro e spezzò la struttura metallica. Lo Scelzo riuscì a riportare al campo il dirigibile e l'equipaggio indenne e questo gli valse un encomio (3). Nel dicembre 1916, giunto in territorio dichiarato in stato di guerra, prese il comando del III cantiere aeronautico di Casarsa della Delizia (Pordenone) dove ebbe la possibilità di lavorare sui modelli M.10.

Fu promosso maggiore nel febbraio 1917 e decorato con una seconda medaglia d'argento al valor militare. Nel settembre dello stesso anno fu richiesto e trasferito alla Direzione tecnica dell'aviazione e incaricato della direzione dell'Ufficio collaudi in volo degli apparecchi. Nel novembre, gli fu affidato l'incarico di organizzazione dei depositi e dei rifornimenti territoriali; costituì a questo scopo la Direzione rifornimenti d'aviazione e nel novembre 1918 fu promosso a scelta tenente colonnello nel Corpo aeronautico militare.

Nel dicembre del 1919 fu inviato a Parigi come ufficiale di collegamento, esperto di aeronautica, nella Delegazione italiana presso la Conferenza di pace di Parigi.

Fu nominato vicepresidente e in seguito presidente della Delegazione italiana nella Commissione interalleata aeronautica di controllo in Germania (gennaio 1920) e presidente della Delegazione italiana nel Comitato interalleato aeronautico di garanzia, succeduto alla Commissione (dal maggio 1922 al settembre 1924).

Nel febbraio - marzo 1921 fu a Parigi presso il Comitato militare di Versailles come esperto aeronautico e incaricato della redazione di parte del rapporto tecnico e d'esecuzione per la presa in possesso dei materiali aeronautici ex tedeschi. Durante la sua attività in Germania, portò inoltre a compimento il trasferimento della società Dornier, esperta in costruzioni aeronautiche, a Marina di Pisa; non arrivò a fare altrettanto con la società Junkers perché fu allontanato. Per le cariche ricoperte in questo periodo viaggiò in Austria, Cecoslovacchia, Belgio, Inghilterra e Polonia. Sapeva parlare correttamente tre lingue: francese, tedesco e inglese.

Nell'aprile del 1923 fu sostituito nel suo ruolo e nel maggio del 1924 fu allontanato dall'Aeronautica e messo a disposizione dell'Esercito (10° Artiglieria

pesante campale di Palermo). Nel frattempo partecipò al concorso per 71 posti da ufficiale presso il Genio aeronautico (1° agosto 1923).  
Quindi chiese e ottenne un'aspettativa di due anni, dal 15 gennaio 1925 al 15 gennaio 1927. Nel settembre del 1926, in seguito alla definitiva approvazione, risultò nella graduatoria dei vincitori del concorso del 1923.  
Nel febbraio del 1927 fu promosso tenente colonnello del Genio aeronautico (ruolo ingegneri) e prestò servizio presso la Divisione S.V.A. (Divisione servizi vari e approvvigionamenti).  
Il 1° aprile del 1928 fu trasferito alla Direzione superiore degli studi e delle esperienze (D.S.S.E.) di Roma.  
Fu promosso colonnello a scelta il 18 novembre 1928.  
Assegnato alla 1a categoria Aeronautica fu trasferito nel 1933 presso il campo di Furbara, dove divenne capo dell'Ufficio autonomo armamento, poi (1938) Ufficio centrale armamento.  
Nel periodo tra il 1929 e il 1937 elaborò numerosi brevetti riguardanti armi, bombe, siluri e congegni di utilizzo bellico. Partecipò a esercitazioni presso il campo di Furbara alla presenza di Mussolini, del feldmaresciallo von Blomberg, del re Vittorio Emanuele III e di Hitler (tra il 1934 e il 1938), che avevano lo scopo di dimostrare il funzionamento e gli utilizzi delle armi e congegni realizzati dall'Ufficio autonomo armamento. Fu promosso maggiore generale nel 1935 e tenente generale nel 1938.  
Nel marzo del 1940 fu sostituito nella direzione dell'Ufficio centrale armamento dal generale Pesce. La consegna dell'ufficio avvenne il 30 aprile 1940. Dal 1° maggio fu collocato a disposizione del Ministero ed assegnato in forza amministrativa allo Stabilimento costruzioni aeronautiche. Poco dopo (20 maggio) fu chiamato a far parte della Commissione permanente per lo studio dei problemi della protezione e dell'offesa aerea dove rimase fino al settembre del 1943. Collocato a domanda in congedo speciale ma iscritto nel ruolo degli ufficiali, fu richiamato in servizio temporaneo dal 31 dicembre 1940. Fu posto in congedo per raggiunti limiti d'età con D.L. del 20 febbraio 1945.  
Nel periodo di lavoro alla Direzione superiore degli studi e delle esperienze (D.S.S.E.) e al campo di Furbara (1933 - 1940), si era prodigato in numerose invenzioni di armi e congegni militari, di cui circa una cinquantina vennero brevettati. Di questi in particolare 18, determinarono l'oggetto di una causa contro l'amministrazione aeronautica, che si protrasse fino al 1961 e che lo impegnò per tutto il resto della sua vita. La causa verteva sull'espropriazione e vincolo al segreto da parte dello Stato di questi brevetti, senza che allo Scelzo fosse stata corrisposta un'indennità o un rimborso delle spese da lui sostenute privatamente per il mantenimento in vigore dei brevetti stessi. Il processo, che lo Scelzo commentava nei suoi numerosi promemoria e annotazioni, prese il via dopo una serie di richieste poste dallo stesso al Ministero e mai evase. Dal 1948 in poi si susseguirono diversi tentativi di accordi bonari (nel 1949 e nel 1952) tra le due parti, che però non giunsero a buon fine. Il processo fu sospeso anche a causa di una denuncia penale per truffa a danno dell'Amministrazione aeronautica a carico dello Scelzo e per falso ideologico in certificato amministrativo del gen. Guglielmetti, archiviata poi nel febbraio 1954.  
Dopo quasi quindici anni di causa, il 16 settembre 1961 fu emessa sentenza sfavorevole allo Scelzo.  
Mori a Roma il 30 giugno 1962.  
DECORAZIONI ED ENCOMI  
1912: medaglia commemorativa della guerra italo-turca;  
1913: medaglia di argento al valor militare per le azioni di guerra compiute in Libia;  
- encomio per il trasferimento del dirigibile P.5 dal cantiere di Vigna Valle all'aerostadio di Boscomantico (VR);  
- Croce di cavaliere nell'Ordine della corona d'Italia per speciali benemeritenze aeronautiche;  
1916: encomio del Ministero della guerra per aver dimostrato maestria in occasione della perdita del dirigibile M7;  
1918: encomio dell'Ispettore generale dell'aeronautica per l'attività di direttore dei rifornimenti di aviazione;  
- medaglia d'argento al valor militare per le incursioni svolte con il dirigibile da lui comandato;  
- encomio del comandante superiore d'aeronautica per i rifornimenti prestati ai piloti durante un'offensiva nemica;  
- cavaliere dell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro per speciali benemeritenze acquisite in seno all'Aeronautica;  
1919: Companion nel D.S.O. britannico in segno delle speciali benemeritenze aeronautiche;  
1923: Ufficiale della Legion d'onore per meriti aeronautici acquisiti nel servizio presso la Commissione interalleata di controllo e presso il Comitato di garanzia

aeronautica in Germania;<br>- cavaliere dell'Ordine nipponico del Sol Levante di IV classe per il servizio presso la Commissione interalleata di controllo e presso il Comitato di garanzia aeronautica in Germania.<br>

### **Funzioni, occupazioni e attività**

Appassionato di volo, indirizzò tutta la sua carriera verso questa disciplina, dalla quale apprese la tecnica di pilotaggio e la possibilità di innovazione e perfezionamento dei meccanismi e congegni applicabili ai velivoli. Durante i suoi studi militari venne a conoscenza anche delle tecniche di navigazione marina, a vapore e a vela.<br>Prese parte agli studi e alla costruzione dei dirigibili, alla costruzione della vasca Froude, alla costruzione della galleria del vento e ad altre esperienze sulle eliche, sugli involucri, sulle valvole a gas e sui propulsori. Partecipò alla costruzione delle parti dei dirigibili, alle prove statiche e ai collaudi in officina e all'organizzazione e impianto di nuovi cantieri per dirigibili a Brindisi e a Tripoli.<br>Fu pilota e collaudatore di dirigibili (P.3, P.4, P.5, M.7, M.5) ed ebbe modo di introdurre innovazioni e perfezionamenti sia per quel che riguarda le attrezzature, che per le manovre e il pilotaggio.<br>Intraprese esperimenti sull'uso della telegrafia e sull'armamento dei velivoli, eseguendo prove di tiro a bordo con mitragliatrici, cannoni, bombe e compilando istruzioni e norme. Ideò una torretta per mitragliatrici sul dorso del dell'involucro dei velivoli per la difesa contro gli attacchi dall'alto ed eseguì numerosi esperimenti relativi alla possibilità d'incendio, nel momento di apertura delle valvole del gas a contatto con il fuoco delle mitragliatrici.<br>Nel periodo passato all'estero come ufficiale di collegamento nella Commissione interalleata aeronautica di controllo in Germania, che aveva il compito di far eseguire alla Germania le clausole aeree del trattato di Versailles, redasse numerose relazioni relative alle costruzioni aeronautiche tedesche e all'azione gli alleati intrapresero per trarre profitto dalla situazione tedesca. Riuscì a concludere il trasferimento della ditta Dornier in Italia (per costruzioni belliche) e progettava un'analoga azione per la ditta Junkers e per la Durenmetallwerke (per la fabbricazione di metalli). <br>Dal 1929 al 1940, prima presso la Divisione superiore di studi e esperienze (D.S.S.E.) e poi presso l'Ufficio autonomo armamento, ebbe modo di progettare e brevettare numerosi congegni:<br>- "Spoletta funzionante a distanza predeterminata"; <br>- "Spoletta per scoppio di bombe a quota predeterminata";<br>- "Bomba antinavi";<br>- "Sincronizzazione rotante per tiro attraverso elica";<br>- "Mitragliatrice con comando parziale a motore specialmente per tiro attraverso elica";<br>- "Bomba da aerei ed in genere proiettile incendiario ed illuminante";<br>- "Spoletta ipersensibile di grande prontezza specialmente per i proiettili scoppiettanti di piccolo calibro particolarmente contro aerei con dispositivo per il funzionamento a tempo predeterminato";<br>- "Bomba da aerei ad accensione aerodinamica";<br>- "Sistema di accensione elettrico delle cartucce nelle armi da fuoco in genere ed in particolare per quelle automatiche installate a bordo di velivoli per tiro sincronizzato attraverso l'elica";<br>- "Dispositivo di sincronizzazione elettrica per armi automatiche per tiro attraverso l'elica dei velivoli";<br>- "Torretta per aeromobili con arma a scomparsa compensata aerodinamicamente ed a puntamento parallelo";<br>- "Bomba da aerei o proietto d'artiglieria ad involucri multipli";<br>- "Cupola girevole per armi montate su aeromobili";<br>- "Bomba da esercitazione da aerei specialmente adatta per il rilevamento del punto di impatto in tiri notturni di terreni poco compatti o fangosi";<br>- "Proiettile impennato per arma da fuoco";<br>- "Sistema per il recupero di corpi immersi in acqua";<br>- "Spoletta meccanica a tempo per bombe d'aeroplano e per proiettili in genere";<br>- "Sistema di sicurezza e di accensione per spolette a tempo a miccia specialmente per bombe da aeromobili";<br>- "Disposizione per il comando a tempo di congegni meccanici in genere, ed in particolare spoletta a tempo per proiettili di armi da fuoco e bombe da aeroplano";<br>- "Spoletta a tempo con sicurezza a lamina deformantesi per esplosione, specialmente per <br>bombe da aerei e proiettili in genere a funzionamento subacqueo ritardato";<br>- "Sistema di sicurezza per spolette di proiettili per armi da fuoco";<br>- "Perfezionamento alle spolette ipersensibili a funzionamento aerodinamico";<br>-

"Servocomando pneumatico per lo sparo di una o più mitragliatrici installate su aeroplani o per il comando di altri congegni simili";<br>- "Disposizione per ridurre la velocità delle bombe lanciate in acqua, durante la traiettoria subacquea";<br>- "Spoletta con ritardo pirico per bombe e proietti in genere a latenza";<br>- "Disposizione per frenare sulla traiettoria in acqua le bombe a funzionamento subacqueo ritardato lanciate da velivoli";<br>- "Perfezionamenti alle spolette ipersensibili";<br>- "Bomba spezzoni da aerei o bomba a mano con spoletta fondello";<br>- "Sistema di sicurezza a svincolo ritardato per spolette di proietti scoppianti";<br>- "Perfezionamenti alle spolette per proietti di armi da fuoco";<br>- "Dispositivo per il sostegno elastico dei bilancieri di congegni d'orologeria";<br>- "Ruota elastica per automobili e altri veicoli costituita da elementi piani paralleli cedevoli <br>indipendentemente l'uno dall'altro";<br>- "Congegno di scatto particolarmente adatto per l'accensione delle cariche di aerosiluri, aeromine, aerobombe e ordigni affini";<br>- "Giunto - rinvio universale per trasmissioni ruotanti, specialmente per il comando di trasmissioni per scatole di sincronizzazione per il tiro attraverso l'elica, comunque disposte su veicoli militari";<br>- "Bomba con carica modificatrice della velocità sulla traiettoria";<br>- "Dispositivo di sicurezza per proietti esplodenti specialmente ultrasensibili, svincolantesi a distanza predeterminata";<br>- "Proietto esplodente all'urto";<br>- "Sistema di sicurezza a percorso graduabile per spolette di bombe da aerei e per proiettili in genere".<br>Una parte di questi vennero espropriati o segretati dal Ministero dell'aeronautica che ne vedeva un interessante utilizzo in campo bellico. <br>Dopo il congedo, avvenuto nel 1945, si dedicò alla causa intentata contro l'Amministrazione aeronautica, raccogliendo documenti, annotazioni e promemoria, di cui è ricco il suo archivio.

### Fonti archivistiche e bibliografia

- Fondo Luigi Scelzo, Corrispondenza e documentazione a carattere militare, "Colonnello Scelzo", segn. 1.2.6 e Corrispondenza e documentazione a carattere militare, corrispondenza con la Commissione per lo studio dei problemi riguardanti l'offesa aerea e la protezione antiaerea, segn. 1.2.1;<br>- Fondo Luigi Scelzo, Corrispondenza e documentazione a carattere militare, Relazioni e promemoria relativi alla carriera militare, "Relazione riassuntiva del servizio aeronautico prestato dal ten. col. Luigi Scelzo", segn. 1.2.4;<br>- Fondo Luigi Scelzo, Carteggio e documenti relativi agli atti, copia dello stato di servizio di Scelzo Luigi, segn. 1.4.3.8.<br>- Fondo Luigi Scelzo, Subfondo Istituto centrale aeronautico, Relazioni aeronautiche, segn. 1.6.1. <br><br>Sitografia<br>- <http://search.acs.beniculturali.it/OpacACS/guida/IT-ACS-AS0001-0000619> (consultato il 30 marzo 2017);<br>- [http://www.waw.it.com/act/cera\\_una\\_volta/regia\\_aeronautica/CUV\\_ra\\_2014/L\\_organizzazione\\_manutentiva\\_della\\_Regia\\_Aeronautica.pdf](http://www.waw.it.com/act/cera_una_volta/regia_aeronautica/CUV_ra_2014/L_organizzazione_manutentiva_della_Regia_Aeronautica.pdf) (consultato il 30 marzo 2017);<br>- [https://it.wikipedia.org/wiki/Servizio\\_Aeronautico](https://it.wikipedia.org/wiki/Servizio_Aeronautico) (consultato il 30 marzo 2017);<br>- <http://docplayer.it/9955347-Stato-maggiore-aeronautica-militare-i-primordi.html> (consultato il 30 marzo 2017).<br> <br>

### Note

(1) BERTELLI G. P., Tripoli bel suol d'amore. I ferraresi nella guerra italo - turca, stampato in proprio, Ferrara, settembre 2010, p.49.<br>(2) DI MARTINO B, I dirigibili italiani nella Grande Guerra, Aeronautica militare - Ufficio storico, Roma 2005, pp. 139 - 294, in particolare pp. 274 – 294 per le informazioni sui dirigibili P.4 e P.5 e fotografia a p. 276. <br>(3) Ibidem, p. 172.<br>