

Alessandro Guidoni, figlio di Pietro Guidoni e Margherita Gasco, nacque il 15 luglio 1880 a Torino dove compì l'intero corso degli studi sino alla laurea in ingegneria industriale, conseguita al Politecnico nel 1903, unitamente ad un diploma di elettrotecnica presso il Ministero della Regia Marina. Nello stesso anno venne nominato tenente ingegnere del Genio Navale nel cui ambito iniziò una brillante attività di studio e ricerca sia in campo marittimo che aeronautico e nel 1905 conseguì, a Genova, la seconda laurea in ingegneria navale e macchine.

Nel 1909 iniziò gli studi sugli aeroplani e nel 1910 progettò un velivolo a stabilizzazione automatica. Entrato in contatto con pionieri del volo quali Mario Calderara, Manlio Ginocchio, Raoul Pateras Pescara, compì, a La Spezia, una serie di ricerche teoriche e di prove pratiche sugli idrovolanti che culminarono, nel 1911, con la costruzione di un primo idrovolante biplano, con motore da cento HP di potenza, e di un secondo esemplare munito di alette idroplane applicate ai galleggianti.

Allo scoppio della guerra Italo-Turca, Guidoni fu allievo pilota della Squadriglia di Moizo a Tripoli e, tra il 1911 e il 1912, conseguì i brevetti di pilota di aeroplano e di idrovolante. Rientrato in Italia, continuò a progettare e costruire idrovolanti di cui uno bimotore, a struttura metallica, da impiegare come aerosilurante, con il quale venne lanciato un simulacro di siluro del peso di 375 chilogrammi. Dopo oltre tre anni di attività in questo specifico settore fu nominato capo reparto delle costruzioni e riparazioni aeronautiche di Venezia nel biennio 1912-1913 e nel 1914 venne inviato a Taranto con lo stesso incarico. Nello stesso anno ricevette l'ordine di progettare una nave porta idrovolanti, l'*Europa*, e di sovrintendere ai lavori di completamento della nave *Elba*, una sorta di hangar galleggiante pressoché a punto fisso, per ricovero e messa in mare degli idrovolanti che entrò in esercizio nel 1915 e sulla quale, oltre ad esservi destinato quale comandante della Squadriglia imbarcata, effettuò prove di velivoli sperimentali.

Nel 1916 fu nominato capo reparto costruzioni aeronautiche all'idroscalo Sant'Andrea a Venezia e nel 1917 iniziò gli studi sulla resistenza delle strutture sopracquee contro bombe e proiettili e sulla resistenza della carena delle navi alle esplosioni sottomarine di mine e siluri. Progettò, assieme a Gaetano Arturo Crocco, una telebomba a guida giroscopica, chiamata "Crocco-Guidoni", che, lanciata da un dirigibile o da un aeroplano, poteva colpire un bersaglio posto a venti chilometri di distanza. Di questa avveniristica telearma, per la quale si mostrò molto interessata la Marina, cedette gratuitamente allo Stato tutti i diritti derivati dai brevetti ad essa legati. Sempre in questo campo progettò una torpedine a paracadute da lanciare nei porti per bloccare il traffico navale ed un aerosiluro.

Nel 1918 venne nominato ispettore capo dell'Ufficio Studi Aeronautici di Roma e, terminata la Guerra Mondiale, partecipò, come delegato tecnico per l'Aeronautica italiana, al Comitato Interalleato di Parigi, alla redazione della Convenzione Internazionale della Navigazione Aerea e fu membro anche della Commissione Internazionale Aeronautica di Controllo a Berlino.

Promosso colonnello, dal 1920 al 1923 venne inviato a Londra in qualità di addetto militare presso l'Ambasciata d'Italia a Londra e, per questo incarico, rinunciò alla relativa indennità di quarantamila lire che versò in favore dell'Erario. Cosa che gli valse un encomio dalle superiori autorità, sia della Marina che del Commissariato d'Aeronautica. Tenuto in altissima considerazione dagli ambienti aeronautici inglesi per l'interesse degli studi compiuti e per la sua non comune versatilità intellettuale, venne nominato "Honorary Fellow", dalla Royal Aeronautical Society, riconoscimento dato, all'epoca, a sole tredici persone.

Altrettanto importante e di gran prestigio il profilo biografico pubblicato dalla rivista statunitense *Aeronautical Digest* nel 1923, anno in cui, costituitasi la Regia Aeronautica in Forza Armata autonoma, Guidoni vi transitò con il grado di maggior generale ricevendo l'incarico di Direttore Superiore del Genio e delle Costruzioni Aeronautiche, primo Capo del Corpo del Genio Aeronautico.

Nel 1928, lavorando alla realizzazione di un paracadute individuale per i piloti, dotazione non ancora diffusa nei reparti di volo, dubbioso sul perfetto funzionamento di questo equipaggiamento in particolari condizioni d'impiego, volle sperimentarlo personalmente, anche per sopire qualche critica mossagli in questa circostanza.

La prova si svolse il 27 aprile ma, come temuto, il paracadute non si aprì correttamente e Guidoni restò ucciso sul campo d'aviazione di Montecelio, al quale poi è stato il nome di Guidonia, a soli quarantotto anni d'età.

Alla sua memoria venne concessa la Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico la cui motivazione recita "*...Pioniere dell'Aria, tecnico insuperabile, superbo esempio di fede, di energia e di valore, trovava la morte gloriosa prodigandosi oltre il dovere.*"