



ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA – Sezione di Bologna

IL SACRARIO DEI CADUTI DELL'AERONAUTICA BOLOGNESE



a cura di Davide Gubellini, Segretario Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Bologna

Ricerca realizzata dalle Associazioni d'Arma:

A.A.A. Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Bologna, Ente Morale con DPR n. 575 del 15.5.1955

ANFCMA- Associazione Nazionale Famiglie Caduti e Mutilati dell'Aeronautica – Sezione di Bologna, Ente Morale con DPR n. R.D. n. 2226 del 27.10.1937

Immagini riprodotte dalle fonti iconografiche descritte nel relativo paragrafo richiamato nell'indice.

Copertina tratta dalla elaborazione di una cartolina di Marcello Dudovich, per la manifestazione aerea del 4 ottobre 1925; recuperata dall'Archivio Brighetti, era già stata riprodotta nel libro "Felsina Aviatrice", di Enrico Ruffini, edito da Aero Club Bologna nel 1998.

Si ringrazia il Colonnello Renzo Bellan, Presidente della Associazione Nazionale Famiglie dei Caduti e Mutilati dell'Aeronautica – Sezione di Bologna, per la collaborazione nella ricerca di documenti utili a perfezionare il censimento degli Aviatori bolognesi caduti in missione di pace e di guerra.

Nella gestione del Sacrario presente nella Basilica di Santo Stefano a Bologna collaborano due Associazioni d'Arma. Questi i loro riferimenti:

ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA (A.A.A.)

Ente Morale – D.P.R. n. 575 del 13.5.1955

Sezione di Bologna – Via Castelfidardo, 11 – 40123 Bologna

Email: bologna.019@assoaeronautica.it

**ASSOCIAZIONE NAZIONALE FAMIGLIE CADUTI E MUTILATI
DELL'AERONAUTICA (A.N.F.C.M.A.)**

Ente Morale – R.D. n. 2226 del 27.10.1937

Sezione di Bologna – Via Santo Stefano, 24 – 40125 Bologna

“Coloro la cui vita è degna di memoria e di stima vivono ancora dopo la loro morte”

(S. Francesco di Sales)

A Pier Luigi Zecchini, già Presidente della Sezione di Bologna della Associazione Arma Aeronautica, nel ricordo del suo instancabile impegno per onorare la memoria dei Caduti.

INDICE

Presentazione - Col. Andrea Plessi, Presidente AAA Bologna: pagina n. 9	
Capitolo 1: Gli esiti di una ricerca storica	pagina n. 13
Capitolo 2: Istruire i giovani alla memoria dei Caduti.	
Percorsi di Educazione Civica per gli studenti	pagina n. 21
Capitolo 3: Cenni di storia dell'Aeronautica bolognese	pagina n. 27
Capitolo 4: Aristide Faccioli, l'ingegnere bolognese	
primo progettista italiano di aeroplani	pagina n. 37
Capitolo 5: Origini, sviluppo e attualità	
dell'Aeronautica Militare Italiana	pagina n. 57
Capitolo 6: La piccola Gerusalemme a Bologna. Origini	
storiche della Basilica di S.Stefano	pagina n. 85
Capitolo 7: La Chiesa della Madonna di Loreto	pagina n. 93
Capitolo 8: Il Sacrario dei Caduti bolognesi	
dell'Aeronautica Militare	pagina n. 99
Capitolo 9: Il censimento degli Aviatori bolognesi	
presenti nel Sacrario	pagina n. 119
Capitolo 10: L'ultimo volo	pagina n. 131
Capitolo 11: I Caduti bolognesi in missioni di pace	pagina n. 177
Capitolo 12: Kindu 1961. Il sacrificio degli Aviatori	
italiani in missione di pace per l'ONU	pagina n. 183
Capitolo 13: Il nostro ricordo	pagina n. 201
Capitolo 14: Un invito agli studenti	
per la didattica dell'educazione civica	pagina n. 205
Bibliografia, sitografia, fonti iconografiche	pagina n. 213

Presentazione:

“L’importanza della memoria storica nelle nuove generazioni”

La memoria storica costituisce la spina dorsale di qualsiasi importante riferimento a fatti, svolte, rivoluzioni sociali che hanno coinvolto o sconvolto tutte le società, rendendo possibile la ricostruzione del loro sviluppo. In particolare, questa ampia ricerca, così fortemente e accuratamente eseguita, vuole partecipare l’intera Bologna a riconoscere i protagonisti che qui vissero, partirono, si sacrificarono per la Patria, onorando l’Arma Azzurra, raccogliendo i loro ritratti sulle mura del Sacrario a loro dedicato, nel complesso straordinario di Santo Stefano, conosciuto da moltissimi come quello delle “Sette Chiese” e presentato, con la sua lunga storia, in questo volume.

Il Sacrario, naturalmente, ha subito restauri e ristrutturazioni necessarie causate da vetustà, da vandalismo e dalla difficoltà di poter eseguire un accurato controllo della struttura, ma le Associazioni Arma Aeronautica e Nazionale Famiglie dei Caduti e Mutilati dell’Aeronautica, insieme a tutti i volontari partecipanti con compiti di svariato genere, hanno svolto un continuo lavoro societario che ha dato la possibilità di rendere omaggio a quei cittadini bolognesi che hanno “chiuso le ali”, di ritrovare la loro rinascita tra fotografie, nomi e ricordi.

Un plauso va, certamente, al Colonnello Renzo Bellan, Presidente della Associazione Nazionale Famiglie Caduti e Mutilati dell’Aeronautica – Sezione di Bologna, per la cospicua ricerca di documentazione utilizzata per il censimento degli Aviatori bolognesi caduti in missione di pace o di guerra.

Il suo apporto è stato poi sicuramente necessario per il controllo di tutte le documentazioni attuali concernenti i familiari della succitata Associazione e il controllo del Sacrario dal punto di vista di agibilità e utilizzazione da parte dei visitatori, disponendo tutte le regole atte alla cosciente gestione del Sacrario stesso.

Il desiderio di rinnovare ricordi e commemorare i Caduti, in questo Sacrario, ha coinvolto molte persone qualificate, tra cui il Dott. Gubellini Davide, per la tenacia e l'attenzione che ha posto nel raccogliere tutti gli elementi storici rivolti alla definizione della storia e dell'assiduo attaccamento all'Arma Azzurra, di quei "ragazzi" degni del massimo ricordo guadagnati nel sacrificio e nel quotidiano impegno dedicato al bene della Patria e alla costruttiva conoscenza dei nuovi mezzi rappresentanti la nuova tecnologia del volo.

Un plauso anche all'eccezionale lavoro di ricerca e di impegno tecnico-storico realizzato in questa ricerca da parte del socio Giampiero Menarini, che si è affiancato al Dott. Gubellini riuscendo a carpire alle foto e ai documenti elementi utili a chiarire e comprendere le scelte tecniche utilizzate nei vari periodi e a riconoscerne le diverse motivazioni.

La mia ultima considerazione è rivolta particolarmente ai giovani che si apprestano ad affrontare la comprensione di questo monumento; non deve essere un freddo ricordo di azioni, errori od opportunità, la memoria di quei "ragazzi", deve insegnarci che il passato va rispettato e capito anche nel sacrificio di chi ci ha preceduti e si è immortalato per le future generazioni.

Bologna, 15 febbraio 2022

Col. Andrea Plessi
Presidente AAA Bologna

Capitolo 1

GLI ESITI DI UNA RICERCA STORICA

Il 13 dicembre 2019, con una Santa Messa celebrata nella Chiesa della Madonna di Loreto, si volle onorare la riapertura del Sacrario dei Caduti dell’Aeronautica Militare bolognese, posta all’interno del complesso della Basilica di Santo Stefano.

Fin dal 1955, il luogo di culto era stato affidato dal Cardinale Lercaro alle Associazioni d’Arma bolognesi: Associazione Arma Aeronautica-Sezione di Bologna e Associazione Nazionale Famiglie Caduti e Mutilati Aeronautica-Sezione di Bologna.



Foto n. 1: 1955, il Cardinale Lercaro davanti al picchetto d’onore



Foto n. 2: il Cardinale Lercaro in processione nella città, dopo l'assegnazione della Chiesa della Madonna di Loreto alle Associazioni Aeronautiche

Purtroppo, in anni recenti, il Sacrario era divenuto inaccessibile al pubblico per motivi di sicurezza; i furti e gli atti vandalici, subiti a causa della assenza di servizi di sorveglianza, ne avevano consigliato la chiusura.

Nel 2019, un piccolo gruppo di volontari riuscì a garantire l'apertura settimanale del Sacrario, allo scopo di renderlo accessibile alle preghiere e al rispetto dei visitatori interessati.

Nel Sacrario si conservano interessanti opere d'arte. La particolarità della Chiesa della Madonna di Loreto è costituita da 414 immagini di Aviatori periti in missioni di pace e di guerra. Uomini in uniforme, moltissimi giovani e sorridenti.

Venni a conoscenza del Sacrario più di 50 anni fa. Nel corso di una visita di istruzione, il Vice Preside della mia scuola, Don Lucio Bernardinello, mostrò a noi, studenti delle Superiori, la Basilica di Santo Stefano.

Era un Monaco Olivetano, una Congregazione dell'Ordine Benedettino, che all'epoca aveva in custodia il complesso stefaniano. Don Lucio ci accompagnò fino al Sacrario per mostrarcì il rispetto dovuto a tanti giovani, poco più che coetanei, caduti nel servizio del dovere e dei loro ideali.

All'epoca non sapevo ancora che, di lì a poco, avrei assolto gli obblighi di leva proprio in Aeronautica, come fece il mio babbo, in piena Guerra Fredda.

Oggi, libero da impegni professionali, sono tra i volontari che presenziano agli accessi del Sacrario. Desidero infatti dare il mio contributo per favorire la memoria dei Caduti dell'Arma Aeronautica.

Per questo motivo, insieme ad altri soci della A.A.A., abbiamo voluto approfondire le vicende personali dei Caduti, attraverso la ricerca delle liste complete degli Aviatori bolognesi, la loro identificazione nel Sacrario e l'analisi storica degli eventi nei quali vissero e perirono.

E' stato un onore poter ricordare il loro percorso di vita.

Attraverso il recupero delle informazioni utili, abbiamo potuto raccogliere alcuni dati che ora desideriamo condividere, nel rispetto della memoria storica di quel periodo.

Questo approfondimento è stato apprezzato dalla Direzione Scolastica di alcuni Istituti cittadini. In particolare, abbiamo ricevuto l'invito a poter intrattenere gli studenti delle classi Quinte del Liceo Artistico "Arcangeli" di Bologna. Diversi Docenti hanno aderito alla nostra proposta didattica, denominata "Percorsi di Educazione Civica".

Per ogni classe interessata abbiamo proposto un paio di interventi dedicati al Sacrario dei Caduti dell’Aeronautica. I contenuti espressi nel corso delle lezioni, organizzate da remoto, ci hanno permesso di ripercorrere alcuni eventi significativi della Storia Contemporanea. Servendoci della Storia dell’Aeronautica bolognese ed italiana abbiamo potuto rappresentare agli studenti i cambiamenti vissuti dalla società italiana nell’ultimo secolo.

Nonostante le difficoltà del contesto, dovute alla emergenza sanitaria, il risultato acquisito è stato positivo. Le classi coinvolte hanno beneficiato anche di altre lezioni, offerte a loro da alcuni Enti interessati all’insegnamento dell’Educazione Civica.

Tutti gli interventi formativi hanno riscosso una attenta partecipazione degli studenti, coinvolti nella sequenza delle immagini e dei documenti a loro proposti.

Per queste ragioni, grazie all’interessamento della Comunità di Concittadini, abbiamo ritenuto utile realizzare una dispensa che potesse riportare i contenuti condivisi durante le lezioni.

Pensiamo infatti che la storia dell’Aeronautica, i nomi, le fotografie ed i luoghi proposti in aula, possano essere di aiuto per le giovani generazioni.

Conoscere la storia vissuta dai nonni e da chi li ha preceduti consente a loro di poter meglio apprezzare i nostri diritti, insieme alla fatica vissuta da chi ce li ha procurati.

Anche l’aspetto statistico della nostra ricerca ha fornito esiti interessanti.

Abbiamo scoperto che nel Sacrario dei Caduti dell’Aeronautica bolognese sono presenti ben undici Aviatori periti durante la Prima Guerra Mondiale, ovvero precedentemente alla costituzione della stessa Arma Aeronautica, avvenuta il 28 marzo 1923. In effetti gli Aviatori periti nella Guerra 1915-1918 erano già arruolati in una brigata specialistica dell’Esercito Italiano, denominata “Corpo Aeronautico”, istituito il 27 giugno del 1912.

Un secondo dato degno di rilievo si riferisce al numero di decorazioni conseguite dai Caduti presenti nel Sacrario.

Le Medaglie d’Oro sono complessivamente quattordici: 1 assegnata durante la Prima Guerra Mondiale, 1 conseguita al valore Aeronautico, 1 riconosciuta per la Guerra di Liberazione del 1943-1945, 1 assegnata per una Missione di Pace sotto l’egida dell’ONU, nel 1961, 10 riconosciute al Valore Militare.

Le medaglie d’Argento sono complessivamente 98, mentre le medaglie di Bronzo risultano 78; infine, le Croci di Guerra sono in totale 34.

Complessivamente, 224 decorazioni, con una percentuale pari al 54% dei Caduti presenti nel Sacrario.

Significativamente, cinque di queste decorazioni sono state assegnate per la partecipazione alla Guerra di Liberazione, come Forza Cobelligerante, secondo sigle informali quali LAI (Libera Aeronautica Italiana), LAN (Libera Aeronautica Nazionale) e similari.

Rispetto ai gradi gerarchici, dei 414 Caduti, 76 sono ufficiali, 127 sottoufficiali e 211 avieri,

La nostra ricerca, nata per onorare la memoria dei Caduti, ha fatto emergere la storia personale di tanti giovani, spesso coetanei degli studenti delle classi interessate.

Una attenzione particolare è stata assegnata al sacrificio del Maggiore Pilota Amedeo Parmeggiani. Comandante della missione Umanitaria dell’ONU, fu trucidato dai ribelli a Kindu, in Congo, l’undici novembre del 1961, insieme ai dodici compagni della missione di pace. Erano disarmati, impegnati esclusivamente a protezione della popolazione locale, vittima della guerra civile di quel Paese. A loro è dedicato un capitolo della nostra ricerca.

A tutti i visitatori, italiani e stranieri che entrano nel Sacrario, ricordiamo in particolare il sacrificio di quei Caduti per la Pace.

Leggere le testimonianze scritte dai nostri ospiti sul libro delle presenze procura una intensa emozione.

Si tratta di persone provenienti da ogni parte del mondo, di età eterogenee. Abbiamo osservato i loro rispettosi silenzi, cercando di rispondere in lingua alle domande.

Alla fine, non era infrequente un commiato con gli occhi lucidi.

Per noi l'onore più grande resta comunque la possibilità di poter aiutare i famigliari dei Caduti nel ritrovare l'immagine del loro caro.

Perché nessuno muore veramente, finché vive nella memoria di chi resta.

Capitolo 2

ISTRUIRE I GIOVANI ALLA MEMORIA DEI CADUTI. PERCORSI DI EDUCAZIONE CIVICA PER GLI STUDENTI

A prima vista, può apparire infrequente osservare una Associazione d'Arma impegnata ad istruire studenti liceali sui temi di Educazione Civica.

In realtà, grazie alla Comunità di Concittadini, la Regione Emilia Romagna è da tempo impegnata nella realizzazione di importanti relazioni tra le diverse aggregazioni presenti sul territorio, siano esse scolastiche o associative, pubbliche o private.

Per questo motivo, a partire dallo scorso anno la sezione di Bologna della Associazione Arma Aeronautica si è impegnata in un progetto didattico dedicato al recupero della memoria degli Aviatori cittadini, caduti in missioni di pace e di guerra.

La coincidenza temporale non è casuale.

Nel 2021, è infatti stato celebrato il 60° anniversario di una strage mai sufficientemente ricordata. In quell'evento, accaduto nelle giornate dell'undici e dodici novembre del 1961, furono uccisi in Congo tredici aviatori italiani impegnati in una missione umanitaria per conto dell'ONU.

Era la prima azione di pace internazionale assegnata all'Italia dalle Nazioni Unite, dopo la conclusione del secondo conflitto mondiale. Il Comandante di quella missione era un cittadino bolognese, il Maggiore Amedeo Parmeggiani. La sua memoria, insieme a quella degli altri aviatori assegnati alla missione umanitaria, viene onorata a Bologna in un luogo dalle caratteristiche straordinarie, di fatto sconosciuto alla cittadinanza.

L'obiettivo didattico delle nostre lezioni è stato quello di affiancare gli studenti in un percorso di approfondimento dei temi legati al ricordo degli aviatori bolognesi, periti in missione di pace e di guerra, dagli albori della aeronautica italiana fino ai giorni nostri. Crediamo infatti che i diritti di libertà di cui godiamo, dipendano anche dal sacrificio di tanti uomini che ci hanno preceduto.

Abbiamo voluto ricordare agli studenti il sacrificio di tanti aviatori, onorandone la memoria in un luogo speciale, il Sacrario dei Caduti dell'Aeronautica bolognese, una piccola chiesa posta all'interno della Basilica di Santo Stefano, a Bologna.

Questo opuscolo riporta i contenuti delle lezioni svolte, approfondendone i concetti esposti in classe.

Oltre alla partecipazione alle missioni internazionali, il servizio reso dall’Aeronautica alla comunità ricopre infatti diversi ambiti, insieme a quello della difesa dello spazio aereo territoriale.

Tra tutti, ricordiamo le attività svolte per la sicurezza nazionale.

Da sempre l’Aeronautica Militare opera in tempo di pace a favore della collettività, per il presidio delle necessità più urgenti, quali le calamità naturali e le emergenze sanitarie.



Foto n. 3: operazione di imbarco di beni di prima necessità

Un altro impegno civile svolto dalla nostra Aeronautica si riferisce alla salvaguardia della sicurezza dei grandi eventi internazionali, come il G20 celebrato a Roma lo scorso anno.



Foto n. 4: elicottero da combattimento A 129 “Mangusta”, ripreso durante l’esibizione delle Frecce Tricolori, a Punta Marina (Ravenna) il 23.6.2018.

Infine, una doverosa citazione spetta alla Squadra Acrobatica delle “Frecce Tricolori”, simbolo internazionale della professionalità dei Piloti del nostro Paese, chiamati a rappresentare l’Italia anche al di fuori dei contesti aeronautici.



Foto n. 5: Frecce Tricolori, esibizione del 23.6.2018, a Punta Marina (Ra)

Capitolo 3

CENNI DI STORIA DELL'AERONAUTICA BOLOGNESE

Nella storia dell'Aeronautica, il ruolo della città di Bologna è stato spesso trascurato. Si tratta di una grave omissione perché fin dai primi esperimenti di volo, i suoi cittadini si sono impegnati in attività pionieristiche ed innovative, spesso con successi degni di nota.

Nella storia dell'aviazione, la presenza di alcuni cittadini bolognesi risulta infatti decisiva.

Già nel 1783, Francesco Zambeccari volò con un pallone aerostatico ad aria calda, a Cheapside, nel Regno Unito. Imitando l'esperimento dei fratelli Montgolfier, Zambeccari divenne il costruttore – pilota di aerostati a idrogeno più famoso del nostro Paese, fino a riuscire a trasportare due passeggeri nel 1803, a Bologna.

Un altro importante pioniere del volo fu il bolognese Aristide Faccioli. Nel 1909 egli costruì il primo aeroplano con motore nazionale, grazie alle competenze professionali legate al suo ruolo di ingegnere e direttore tecnico, presso la FIAT di Torino. Alla sua esperienza aeronautica, così in anticipo sui tempi, abbiamo voluto dedicare un capitolo a parte della nostra ricerca.



Foto n. 6: il Faccioli n. 2, del 1910

Nel 1911, un altro bolognese, Mario Cobianchi, divenne il primo pilota famoso della sua epoca. Rientrato dalla guerra italo-turca, realizzò due biplani e divenne dirigente di due società aeronautiche americane.

Alla vigilia del secondo conflitto mondiale, un progettista cittadino, Adriano Calzoni, si distinse con particolari meriti, divenendo nel 1938 il capostipite di una famiglia molto rinomata, nel settore delle produzioni meccaniche.

Un altro primato bolognese si riferisce al primo aereo a reazione realizzato in Italia. Si deve infatti a Secondo Campini l'invenzione di un principio che all'epoca non era ancora stato sviluppato, neppure a livello internazionale.

Nel 1941, grazie alla realizzazione di un postbruciatore, l'ingegner Campini riuscì nell'impresa di progettare un aereo a getto. Realizzato dalla azienda Caproni, il C.C.2 era un aereo sperimentale dotato di un motore alternativo con un compressore assiale; in coda prevedeva un vaporizzatore e un bruciatore. Il velivolo riuscì a coprire il tratto da Milano a Roma con una velocità di 500 km orari, ad una altitudine di 3.000 metri.



Foto n. 7: tra i primi aerei a reazione, l' F 86 fu prodotto in USA dalla North American Aviation.

Infine, è doveroso ricordare il bolognese che più di tutti ha segnato la storia dell'aeronautica e delle comunicazioni: Guglielmo Marconi.

Senza la sua scoperta della radio, non avremmo avuto nulla di tutto ciò che è oggi presente nelle nostre vite.



ED ANCHE LA RADIO. Guglielmo Marconi e la sua radio nella base di Tobruk, alla fine del dicembre 1911. A sinistra l'ammiraglio Prebitero, a destra l'ammiraglio Aubry, che doveva morire pochi mesi dopo.

Foto n. 8: Guglielmo Marconi a Tobruk, nel 1911

La presenza di tante figure illustri nella storia dell'aeronautica può essere meglio compresa attraverso le vicende legate all'aeroporto della città.

L'aeroporto di Bologna, conosciuto nel mondo con la sigla IATA BLQ, ha oggi una vocazione internazionale, ma ebbe origini militari.

Agli inizi del Novecento, i primi esperimenti di volo nella città si effettuavano ai Prati di Caprara.

Il primo aeroplano in volo su Bologna fu quello del Tenente di cavalleria Ugolino Vivaldi Pasqua, il giorno otto maggio 1910, su un aereo Farman da 70 CV. A fine mese dello stesso anno apparve il primo annullo postale: "Campo d'Aviazione di Bologna". Il tenente Vivaldi Pasqua perì successivamente in un incidente aereo e fu, in assoluto, il primo caduto dell'aeronautica militare moderna.

Nel 1911, all'Ippodromo Zappoli, il quotidiano "Il Resto del Carlino" organizzò una competizione aeronautica con piloti italiani e francesi, sulla tratta aerea Bologna-Venezia-Rimini-Bologna.

Al termine della gara, il pilota Achille Dal Mistro riuscì nell'impresa di realizzare il primo servizio di posta aerea del nostro Paese.

Dal 1913, l'aeroporto di Bologna fu destinato all'attività militare; per questo motivo fu impegnato nella Prima Guerra Mondiale, anche se l'arma aeronautica non era ancora stata fondata.

Nel primo dopoguerra, i Prati di Caprara si dimostrarono non più idonei allo sviluppo della nuova Arma.

Nel 1930 iniziarono quindi i lavori del nuovo aeroporto bolognese, su terreni del Comune di Borgo Panigale.

L'inaugurazione avvenne nel 1931, con la denominazione di "Regio Aeroporto Militare Fausto Pesci".

Il Capitano Fausto Pesci fu un granatiere romano, arruolato nel Battaglione Aviatori dell’Esercito Italiano. Impegnato sul fronte albanese, Fausto Pesci morì nel 1916. Alla sua memoria furono assegnate diverse medaglie al Valore Militare, per il suo comportamento cavalleresco, riconosciuto anche dai piloti austro-ungarici.

Durante il primo dopoguerra, l’Aeronautica bolognese fu protagonista di altri eventi storici.

Nel 1923, Luigi Federico Teichfuss, costruttore svizzero, bolognese di adozione, iniziò a realizzare i primi alianti, sotto le arcate del Velodromo della città. Di fatto, fu il primo inventore – costruttore del Volo a Vela.

Cinque anni più tardi, nel 1928, il radiotelegrafista Giuseppe Biagi, bolognese di Medicina, divenne famoso nel mondo per il suo contributo alla salvezza dell’equipaggio del Dirigibile “Italia”, precipitato sul pack nell’intento di raggiungere il Polo Nord.



Foto n. 9: l'accesso all'Aeroporto di Bologna nel 1936

Nel 1945, l'Aeroporto di Bologna venne completamente distrutto dai Tedeschi in ritirata.

Ricostruito nel dopoguerra, nel 1978 fu intitolato a Guglielmo Marconi.



Foto n.10: l'Aeroporto di Bologna nei primi anni Cinquanta

Seguì un lungo periodo di grande espansione commerciale.

Oggi l'Aeroporto di Bologna rappresenta il quinto scalo aereo nazionale, con un numero annuale di transiti prossimo ai 10 milioni di passeggeri.

La crisi sanitaria ha temporaneamente ridotto l'afflusso dei visitatori, ma la vocazione internazionale dell'aeroporto, favorita dalla posizione geografica della città, garantirà una pronta ripresa economica, attesa al termine dell'emergenza pandemica.

Capitolo 4

ARISTIDE FACCIOLI, L'INGEGNERE BOLOGNESE PRIMO PROGETTISTA ITALIANO DI AEROPLANI

(Ricerca storica di Giampiero Menarini – socio AAA sezione di Bologna)

La storia del volo è molto lunga e complessa, in particolare quando si parla di pionierismo.

Scarsità d'informazioni d'archivio, contraddizioni nei testi di riferimento ed errate interpretazioni documentali complicano le cose dovendo per forza, in mancanza di dati oggettivi, ricorrere a ricostruzioni con il rischio di sconfinare nella fantasia.

Senz'altro la storia aeronautica è una disciplina moderna, anche se le sue radici affondano oltre il secolo. Possiamo dividere la storia dell'aviazione in due parti: la prima intesa come il periodo del più "più leggero dell'aria" ovvero mongolfiere e dirigibili e altro, una seconda parte intesa come del "più pesante dell'aria", gli aeroplani.

I nostri interessi sono rivolti ai pionieri del più "pesante dell'aria" e in particolare ai bolognesi. Il primo nome che vogliamo ricordare è l'ing. Aristide Faccioli, senza dimenticare il figlio Mario che seppur nato a Torino, ebbe una parte molto importante negli esperimenti del padre.

L'ing. Aristide Faccioli fu il primo progettista italiano di aeroplani.

La data più importante per la storia del volo fu sicuramente il 12 dicembre 1903 quando i fratelli Wright, prima stampatori editori, poi costruttori di biciclette con la passione del volo, riuscirono ad alzarsi da terra con un velivolo spinto da un motore endotermico.

Nonostante la grande distanza che separa la spiaggia di Kitty Hawk, nella Carolina del Nord, dall'Italia e la quasi totale mancanza di organi d'informazione, la notizia del volo arrivò anche da noi, tanto che già nel 1904 a Roma fu costituita la S.A.I. (Società Aeronautica Italiana), futura progenitrice dell'Aero Club d'Italia.

Fino alla fine dell'Ottocento Bologna non fu città votata al progresso industriale, il governo della Chiesa aveva sempre osteggiato le novità tecnologiche, prova inconfutabile sia l'ostracismo alla costruzione delle ferrovie, considerate pericoloso veicolo d'idee.

Nonostante ciò la città annoverava diversi pionieri dell'aerostatica, curiosamente anche ecclesiastici, il volo quindi affascinava e coinvolgeva e

proprio a Bologna il 23 dicembre 1848, antivigilia di Natale, in pieno periodo risorgimentale, nacque Aristide Faccioli.

Il futuro ingegnere nacque da famiglia di umili origini. Il padre Girolamo, suonatore di tromba, emigrò a Torino in cerca di miglior fortuna dove, con grandi sacrifici, riuscì a sostenere economicamente gli studi del figlio che si laureò alla Regia Scuola di Applicazione per Ingegneri.

Aristide Faccioli rimase iscritto all'anagrafe del Comune di Bologna fino al 1884, nonostante risiedesse già da un pezzo nella città piemontese.

Cosa abbia fatto Faccioli subito dopo la laurea non lo sappiamo, probabilmente esercitò la libera professione dedicandosi anche alla amata ricerca.

Sicuramente non gli mancavano le idee se tra il 1883 e il 1895 registrò diversi brevetti motoristici: il 15 settembre 1883 al n° 15874 brevettò un “Motore a gas a doppio effetto”, il 15 ottobre 1881 al n° 30929 brevettò una ”Applicazione di motori ad idrocarburi alle autovetture”, il 28 giugno 1892 registrò un “Sistema ad aria compressa per tramvai”, e nel 1895 al n° 39509 brevettò un “Sistema per migliorare la combustione nei motori a scoppio”.

Di certo è in questo periodo che i suoi interessi si allargarono al volo tanto che nel 1895 pubblicò il volume che ancora oggi è una pietra miliare della storia del volo: “Teoria del volo e della navigazione aerea. Ricerche sperimentali. Sulla resistenza dell’aria. Teoria dell’elice e del timone”.

In questo testo con quasi otto anni di anticipo, preconizza l’avvento del “più pesante dell’aria”. Il libro suscitò moltissimi interessi, sicuramente influenzato dal conte Almerico da Schio, progettista del dirigibile “Italia” che nel 1889, sei anni prima, all’Accademia Olimpica di Vicenza così si esprimeva:

“Per ora dobbiamo accontentarci di voler dirigere i palloni che ci servono (?) come ai bambini ai primi passi. Di mano in mano che la meccanica progredirà, dandoci motori leggeri e forti, abbandoneremo man mano il pallone, accostandoci al cosiddetto aeroplano che, procedendo rapido come fa il cervo volante o, l’uccello ad ali tese, salirà, scenderà, si sosterrà in volo per l’impulso proprio e per reazione dell’aria sottostante”.

E' certo che Almerico da Schio conoscesse Faccioli, in quanto lo interpellò per avere un motore adatto al suo dirigibile "Italia". La richiesta del motore avvenne negli anni tra il 1899 e il 1900.

Nella lettera di risposta al Conte Almerico, Faccioli si scusa per il ritardo con cui risponde giustificandosi con l'enorme quantità di lavoro a cui è sottoposto per organizzare il nuovo stabilimento della FIAT di corso Dante, compreso l'acquisto dei macchinari.

Molto orgogliosamente ci farebbe piacere pensare che fra coloro che in qualche modo s'interessarono al lavoro teorico di Faccioli ci fossero anche i F.lli Wright.

Tra la data di pubblicazione del suo libro e il primo volo dei f.lli Wright passarono ancora otto anni. All'epoca la traduzione di testi tecnico-scientifici e tantomeno l'esportazione oltre Atlantico, era cosa rarissima, quindi non sapremo mai se le teorie di Faccioli giunsero alle loro orecchie.

Di certo sappiamo che i Wright chiesero la collaborazione dell'ingegnere francese Octave Chanute, più prossimo all'Italia, che l'editore del primo libro di Faccioli fu Hoepli che, seppur editore in Milano, era pur sempre svizzero con ampi interessi internazionali, ed inoltre il 30 maggio 1899 Wilbur Wright chiese alla Smithsonian Institution di Washington la bibliografia più completa possibile dei testi mondiali di aviazione scritti fino all'ora. Così scriveva:

"Ho delle teorie piuttosto precise su come costruire una macchina volante. Vorrei avere a disposizione tutto ciò che si conosce già e, se sarà possibile, vorrei aggiungere il mio piccolo contributo al lavoro di chi, in futuro, otterrà il successo finale".

I diritti del libro non permettevano di vivere né di finanziare altri studi, così nel 1898 Faccioli entrò come direttore tecnico e socio alla ditta Welleyes Ceirano. I f.lli Ceirano furono tra i pionieri dell'automobilismo italiano, anche se all'epoca realizzavano e commercializzavano biciclette.

Giovanni Battista Ceirano e soci, erano persone lungimiranti e tra gli incarichi a Faccioli ci fu la progettazione di un'automobile.

Così, con il marchio Welleyes, il 20 marzo 1899 fu depositato il brevetto n° 51406 di una vettura a due cilindri orizzontali affiancati di 679 cc a 400 giri/min. con una potenza di 3,5 HP.

Da notare che la disposizione dei cilindri orizzontali fu un'idea fissa di Faccioli, stessa architettura che troveremo anche nei suoi motori per aeroplano.

E' bene ricordare che questo modello non fu il primo della FIAT, fu solo la base di partenza poiché Faccioli spronato da Agnelli rivide il progetto portando la potenza a 4,7 CV ma soprattutto eliminando i difetti di gioventù, in particolare quelli relativi al cambio a cinghie che aveva creato molti problemi che fu sostituito con uno di tipo meccanico.

Un dato interessante si riferisce alla disposizione dei cilindri orizzontali; essa consente una migliore razionalizzazione degli spazi, un abbassamento del baricentro e una buona equilibratura.

Come ormai ufficialmente accettato, l'automobile, in questo caso a tre ruote, nacque nel 1886 ad opera di Karl Benz e Faccioli, appena tre anni dopo, fu in grado di progettare una vettura a quattro ruote completa di sistema direzionale, sospensioni, freni, motore, cambio e trasmissione.

Il progetto risultò di grande interesse così che nello stesso 1899, il senatore Agnelli insieme a facoltosi soci acquistò la ditta Ceirano assumendone anche i dipendenti, tra i quali Faccioli, che così divenne il primo progettista e direttore tecnico della nascente FIAT; non solo, ma alcuni storici gli attribuiscono anche la paternità del marchio aziendale: FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) essendo presente all'atto costitutivo della società, altri ancora ritengono che FIAT significhi Faccioli Ingegner Aristide Torino.

Anche se inizialmente la ragione sociale della nuova azienda era Società Italiana per la Costruzione ed il Commercio di Automobili, solo dopo essersi accorti che il nome era troppo lungo si passò al nome FIAT.

Faccioli migliorò la sua creatura e progettò anche la Tipo 6/8 HP, ma la sua mentalità di progettista sperimentatore, si scontrava con la mentalità industriale del senatore Agnelli che, al contrario, voleva risultati immediati per ricavarne profitti.

Faccioli viene descritto come una persona di piccola statura, segalino, poco incline al sorriso, sempre assorto e vestito di scuro, con una leggera barbetta e due occhi penetranti, presuntuoso al punto da voler creare, ciò che esisteva già, di certo un genio ma caratterialmente instabile e distante anni luce dalla realtà commerciale di un'azienda.

Nel 1901 i contrasti con Agnelli divennero insanabili e, con soddisfazione reciproca, lasciò la FIAT.

L'anno successivo, con la ragione sociale “Ing. A. Faccioli & C°”, fondò una sua azienda per la produzione di parti di automobili e motori, nel 1905 cambiò ragione sociale che divenne “Soc. Faccioli Ferro Rampone” ma nel 1906 la ditta fu posta in liquidazione.

Sono di questo periodo i brevetti n° 75611 descritto genericamente come “Perfezionamenti ai veicoli automobili” e l'81473 “Nuovo processo di fabbricazione dei refrigeranti per automobili” firmati però dal figlio Mario. Riprovò ancora a mettersi in proprio, ma ottenne un identico risultato, e nel 1908 cessò definitivamente l'attività imprenditoriale.

Le sue conoscenze tecniche erano un patrimonio da non disperdere e fu assunto alla SPA (Società Piemontese Automobili), nuova azienda dei Ceirano.

Durante il periodo FIAT, Faccioli non abbandonò il suo amore per l'aeronautica, nel 1896 collaborava alla rivista “L'Aeronauta” e nel 1898 progettò il motore a cilindri contrapposti che realizzò alla SPA di Matteo Ceirano nel 1908 e che montò sul suo triplano Faccioli n° 1. Alla SPA Faccioli non trovò ostacoli, anzi appoggi e poté, tra le varie cose, riprendere la progettazione di un suo velivolo.

La costruzione del velivolo, con un'apertura alare di m. 6,70 e una lunghezza di m. 3,50, fu a carattere familiare, la moglie cucì pazientemente la tela delle ali e il figlio Mario, privo di qualsiasi cognizione di pilotaggio, lo collaudava.

Il pilota stava in posizione eretta e la mancanza di dispositivi di controllo costringeva il pilota a governare il velivolo spostando il peso del corpo per completare le manovre; così fece Mario che il 13 gennaio 1909, sulla Piazza d'Armi, o meglio sul campo demaniale, di Venaria Reale, iniziò i rullaggi con il triplano SPA-Faccioli n° 1.

Il volo non ebbe fortuna ma nonostante la brevità del volo, circa 80 metri prima dell'impatto con il terreno, questo si può considerare il primo volo di un aereo interamente progettato e motorizzato in Italia.

Per quanto riguarda il motore era raffreddato ad acqua ed era un quattro cilindri orizzontali contrapposti con camera di scoppio centrale in comune, in pratica i cilindri che generavano potenza erano quindi otto. L'architettura di questo motore con gli alberi motore alle estremità permetteva l'uso di due eliche in fase tra loro di 90°, controrotanti calettate sugli alberi stessi.

Una simile realizzazione permetteva di annullare la coppia di reazione. L'alesaggio era di 112 mm e la corsa di 150 mm La potenza era di 80 CV a 1200 g/min. con un peso di 240 kg. La cilindrata era di 11.816 cc. Il rapporto peso potenza era di 3 kg/CV decisamente eccessivo.

L'ing. De Maria nel suo volume “Navigazione aerea” del 1909 dichiarava una potenza di 75 CV.



Foto n. 11: triplano Faccioli n° 1

Convinto di aver individuato i difetti Faccioli non si scoraggiò e recuperando quanto possibile mise in cantiere un altro velivolo, questa volta un biplano, con un'apertura alare di 6,40 m., una lunghezza di 3 e un peso totale di 180 kg. che chiamò SPA-Faccioli n° 2.

Nel mese di giugno 1909 l'aereo era nuovamente efficiente e Mario riprese i collaudi a Venaria Reale, ancora non ebbe fortuna, per ben due volte piombò a terra distruggendo il velivolo, fortunatamente però senza troppi danni alla persona. La seconda caduta fu causata dalla rottura dell'elica.

Per quanto riguarda la motorizzazione Faccioli utilizzò un altro motore raffreddato ad acqua da lui progettato, in questo caso era un monocilindrico con i pistoni contrapposti, che possiamo definire bicilindrico, e la camera di scoppio centrale in comune.

L'alesaggio era di 100 mm. e la corsa era di 130 mm. La potenza era di 25 o 35 CV a 1.500 giri/min. con un peso di 48 kg. la cilindrata era di 2.041 cc. Il rapporto peso potenza era sceso a 1,92 kg/CV.

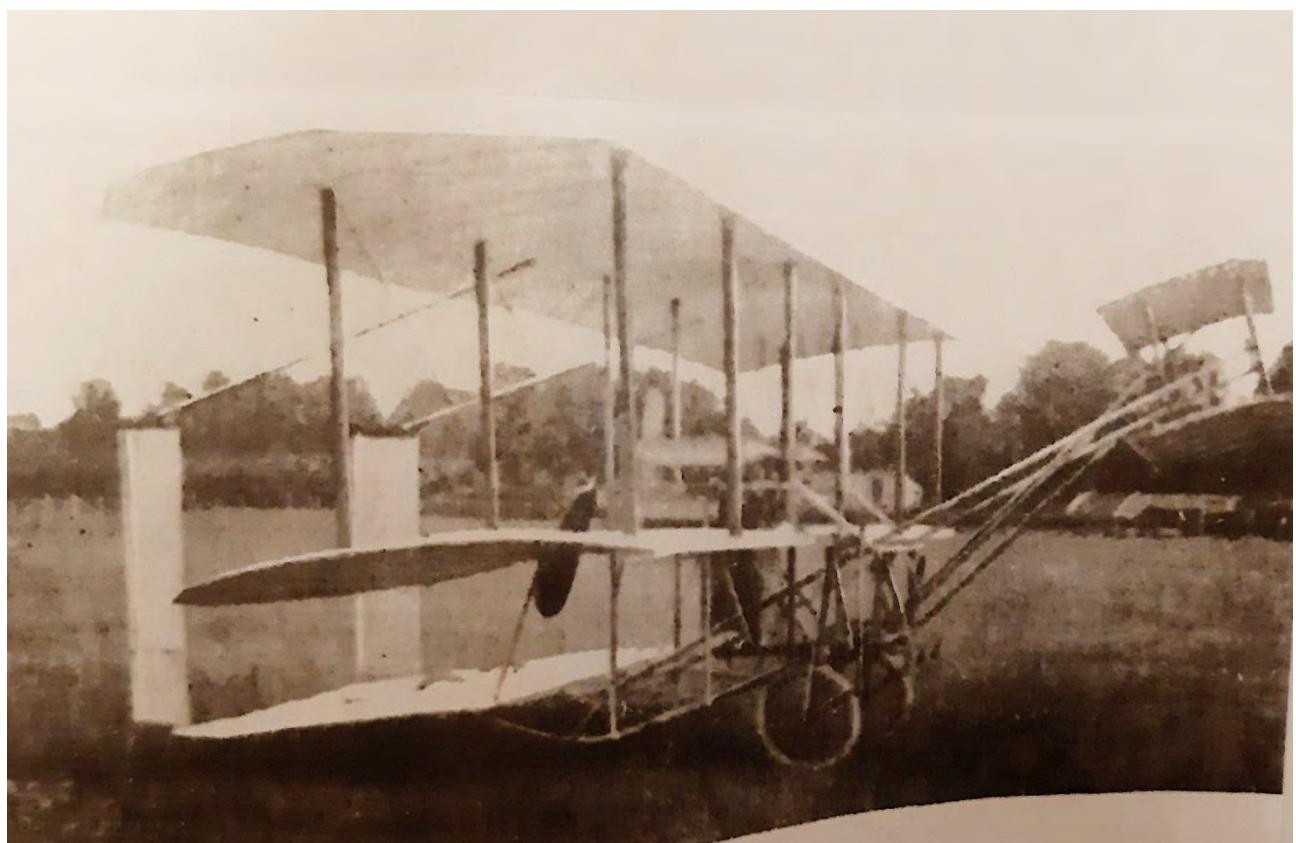


Foto n. 12: aeroplano Faccioli n° 2

Facendo un confronto tra le due motorizzazioni ci si accorge che il motore usato per i Faccioli n° 2 altro non è, più o meno, che un quarto del Faccioli n° 1.

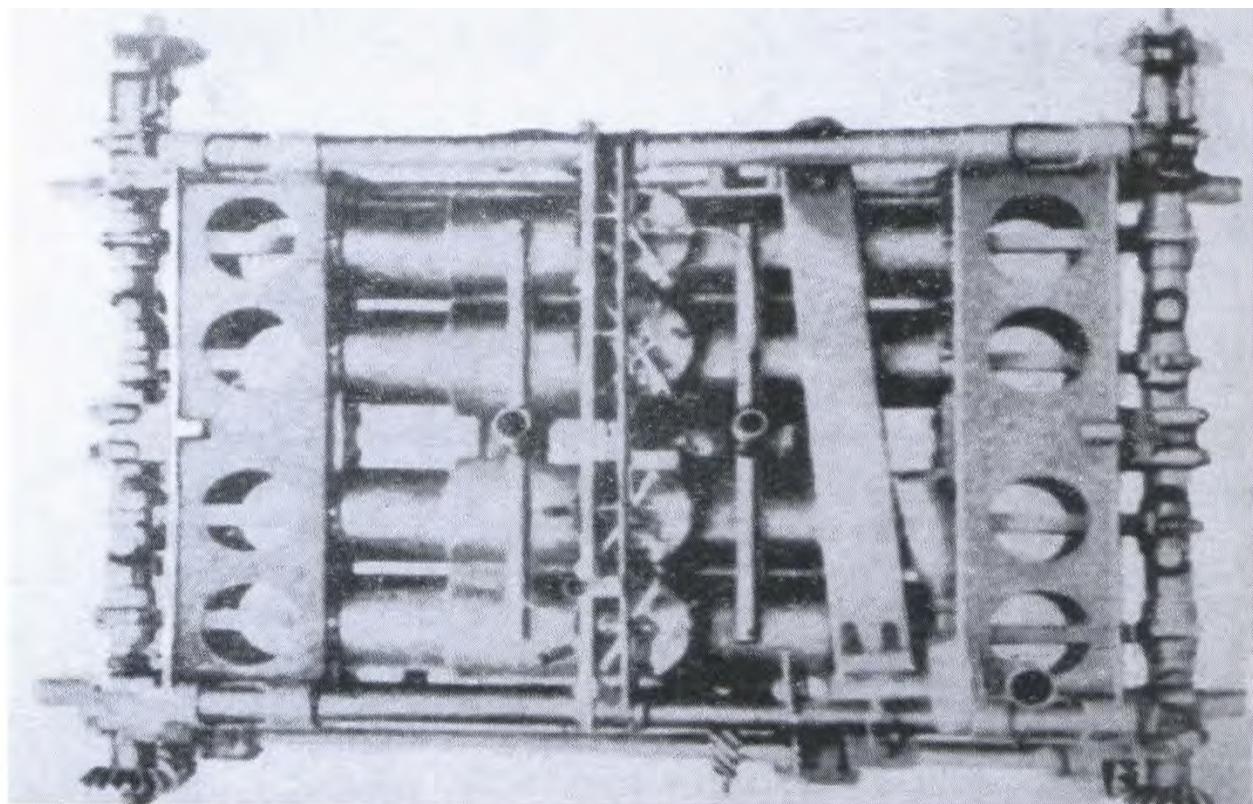
Nessuno riuscirà mai a stabilire la verità ma è pensabile che l'ing. Aristide si sia accorto che un motore da 80 CV per il suo triplano fosse eccessivo sia nella potenza che nel peso e che questa potesse essere la causa dell'incidente, da qui l'idea di ridurre sia il peso della cellula, da triplano a biplano, e anche la potenza e il peso del motore.

Per la verità si trattava di un compromesso tra un triplano e un biplano in quanto al di sotto delle ali principali, spostata verso il retro, era sistemata una terza ala più bassa, sulla quale erano fissati i montanti verticali che fungevano da montanti per i due timoni di coda, i piani erano posizionati nella parte anteriore tipo Canard. La superficie alare era inferiore e le ali erano prive delle alette laterali stabilizzatrici. Anche i timoni erano leggermente diversi.

Faccioli aveva grande fiducia nella sua nuova realizzazione, tanto che aveva iscritto il velivolo al 1° Circuito Aereo Internazionale di Brescia in programma dall'8 al 20 settembre 1909.

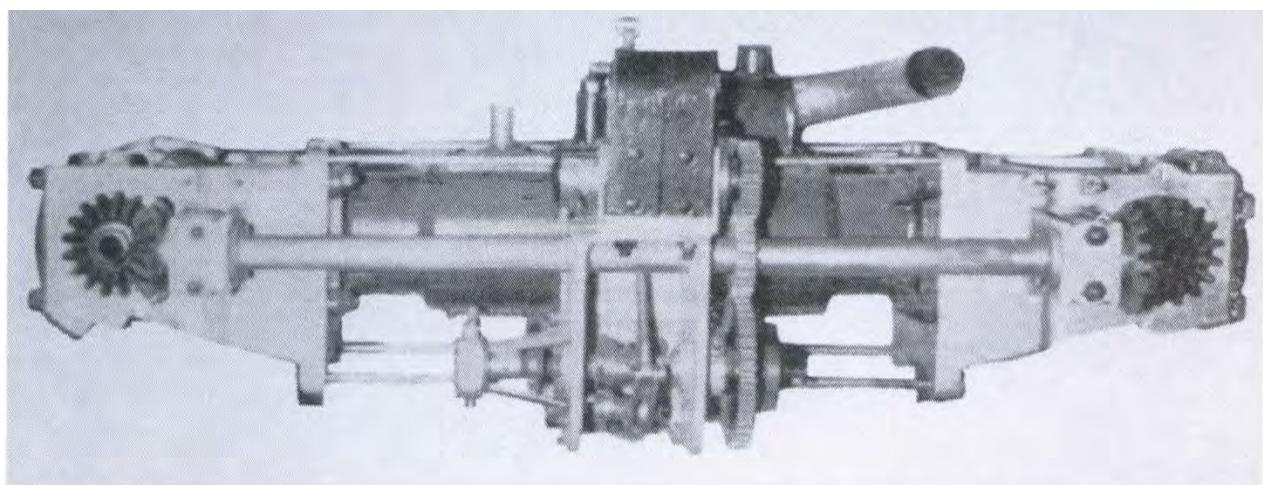
Il velivolo non arrivò a Montichiari, durante i voli di prova, del 6 settembre 1909 iniziati sotto i migliori auspici, a causa di un forte colpo di vento, al terzo tentativo, precipitò.

Il figlio Mario anche in questo caso uscì incolume. L'aereo non partecipò alla gara di Brescia, in compenso un secondo prototipo già in lavorazione fu venduto alla Russia diventando così il primo aereo italiano esportato.



The SPA-Faccioli N.1 engine with its four cylinders, each housing two opposed pistons. At the rear of the engine

A



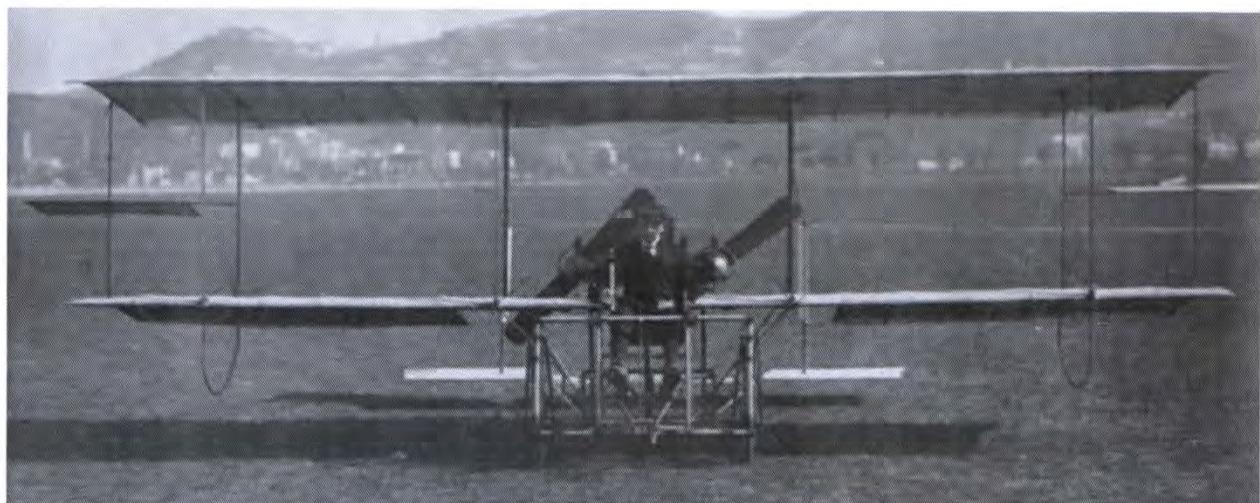
This rear view of the SPA-Faccioli N.2 illustrates that the engine was much more refined than the N.1. Note the magneto driven above the cross shaft and the gear train driven below.

Foto n. 13: i motori dei Faccioli n. 1 e n. 2

La tenacia dell'ing. Aristide non aveva limiti e dopo la distruzione del biplano n° 2, inizio la costruzione del Faccioli n° 3 facendo ancora tesoro dei difetti dei modelli precedenti.

Su questo tipo oltre a diverse migliorie alla struttura, la più importante fu la sostituzione del motore con uno di nuova progettazione. Si trattava ancora di un quattro cilindri contrapposti e camera di scoppio in comune solo che anziché essere in piano come nel primo velivolo, i cilindri avevano rispetto all'asse trasversale del motore una inclinazione di 20°.

Guardando frontalmente il motore si vede la conformazione a rombo.



Mario Faccioli sits on the Faccioli N.3 aircraft in 1910. Note the covers over the N.2 engine's cross shaft bevel gears. Since the propellers rotated in opposite directions, when one was vertical, the other was horizontal.

Foto n. 14: il Faccioli n. 3

L'alesaggio era di 75 mm. e la corsa di 150 mm. La potenza era di ca. 50 CV a 1.600 giri/min. con un peso di 90 kg. quindi con un rapporto peso potenza molto più favorevole.

La cilindrata era di 5.298 cc. Il rapporto peso potenza era di 1,8 kg/CV molto vicino al motore del Faccioli n° 2.

Anche in questo caso gli alberi motore laterali fungevano da alberi porta eliche.

Ancora molte furono le modifiche e finalmente l'11 febbraio 1910 sul campo della Piazza d'Armi di Venaria Reale, l'aereo si alzò in volo per diverse volte meritandosi un articolo elogiativo del celebre giornalista Mario Morasso su "L'Illustrazione Italiana" del 20 febbraio 1910, intitolato "Il successo del primo velivolo italiano a Torino".

Il 22 febbraio 1910 i voli si ripeterono e ad assistere alla manifestazione fu invitato anche D'Annunzio, reduce dalla conferenza "Per il dominio dei cieli" tenuta la sera prima al Lirico di Milano.

La sera del 22 febbraio 1910 ripeterà la conferenza al teatro Vittorio Emanuele di Torino. Per queste conferenze tenute anche in altre città tra le quali Bologna, organizzate da Pilade Frattini di Brescia, D'Annunzio ottenne 30864 lire di anticipo.

A Genova però la conferenza non fu organizzata in un teatro o in un bel albergo, ma bensì in uno stanzone piuttosto grigio e questa fu una buona occasione per D'Annunzio per rompere il contratto con il Frattini, impegnandosi a restituire a quest'ultimo una parte del denaro ricevuto in anticipo. Al termine del volo D'Annunzio andò a congratularsi con la famiglia Faccioli.

Tra il 28 marzo al 5 aprile 1910 a Firenze furono organizzati i "Primi esperimenti d'aviazione" e tra gli iscritti c'era anche Mario Faccioli con il suo biplano n° 3; in questa occasione, per la prima volta, durante la manifestazione fu utilizzato un bollo di Posta Aerea.

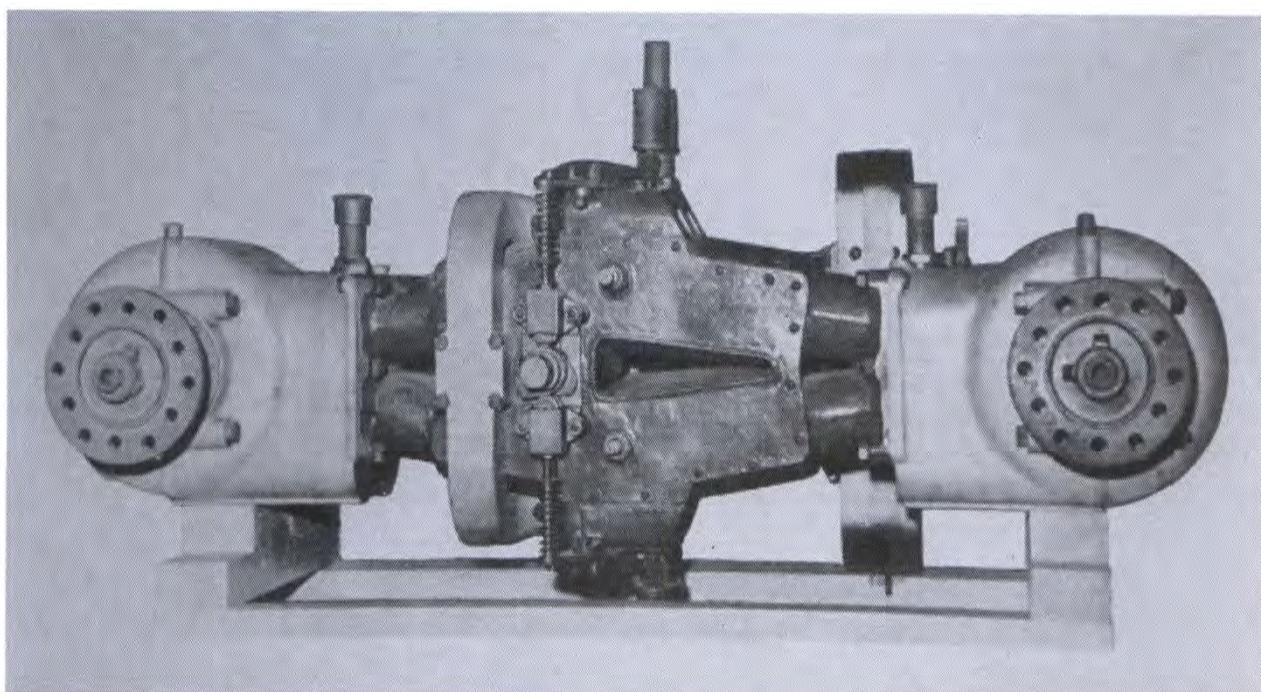
Mario Faccioli volò per ben due volte e in entrambi i casi purtroppo precipitò: pochi danni alla persona ma aereo distrutto.

Uno di questi incidenti fu causato dall'elica che si era svitata dal suo mozzo ed era volata via togliendo trazione al velivolo. Si tenga presente che i motori di Faccioli erano privi di riduttore e le eliche erano montate direttamente sui due alberi motore quindi i giri motore corrispondevano ai giri dell'elica.

Il Piemonte stava diventando la capitale dell'aviazione e dopo l'apertura a Torino della prima Officina di Costruzioni Aeronautiche dell'ing. Franz Miller, il 15 novembre 1909 a Cameri (Novara) fu realizzato un aeroporto con una prima costruzione in legno visibile ancora oggi, e successivamente si procedette alla costruzione delle aviorimesse, una delle quali fu occupata nel giugno del 1910 dalla "famiglia Faccioli".

Dopo altre modifiche al biplano n° 3 e qualche volo riuscito, Faccioli non si accontentava e grazie anche al contributo economico della SPA iniziò la progettazione dello SPA-Faccioli n° 4.

Il velivolo presentava molte altre differenze rispetto al n° 3, maggiore era l'apertura alare, ma soprattutto minore era il peso della cellula che si attestava a 250 kg. motore compreso, che era lo stesso del n° 3 e pesava 50 kg.



The N.3 engine's intake manifold can be seen on the left side of the image; the exhaust ports are also visible to the right of the valves. Note the camshaft extending through the engine, and the pushrods that actuated the valves. The front side of the engine still has its two spark plugs.

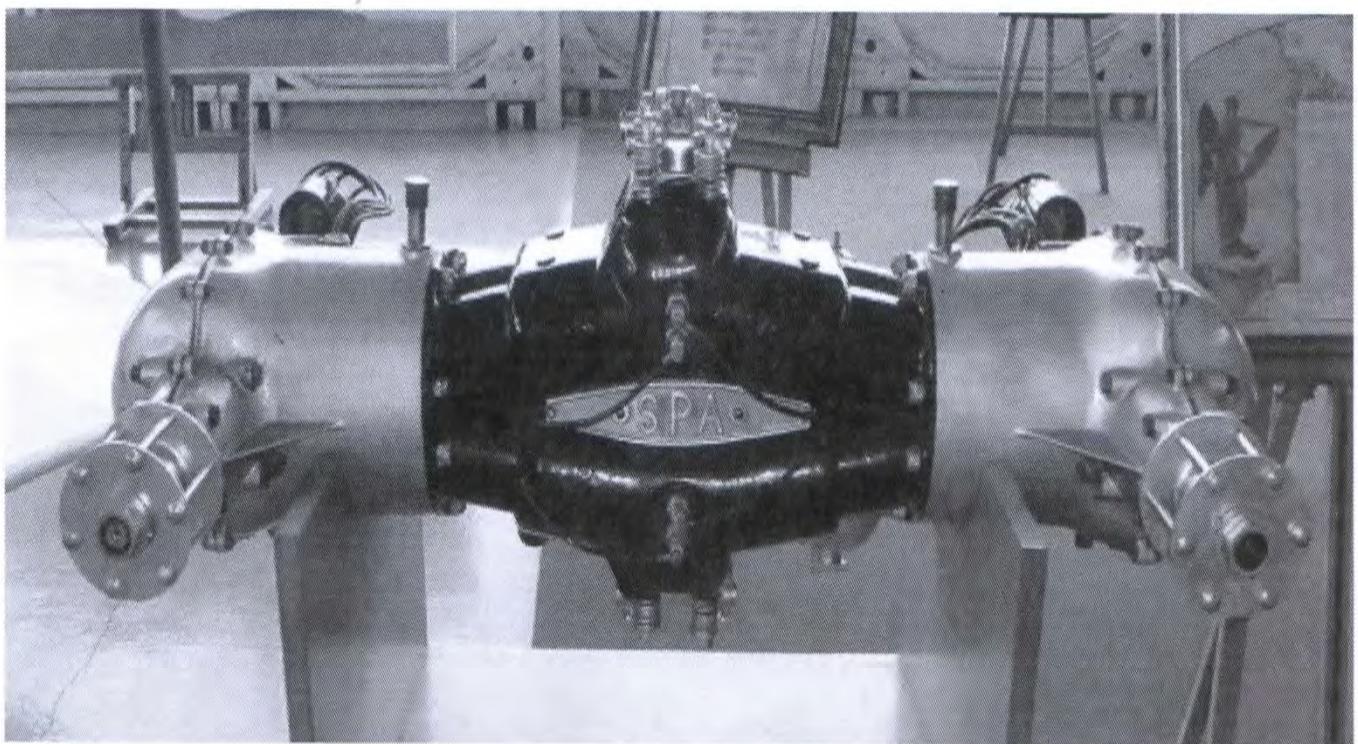
Foto n. 15: il motore del Faccioli n. 3

Curiosamente, dopo decolli, cadute, molte ore di rullaggi e tentativi di alzarsi in volo, il 15 ottobre 1910 Mario Faccioli, pilotando lo SPA-Faccioli n° 4, con motore del n° 3, conseguì a Cameri il brevetto di volo n° 21, e a fine anno, la “famiglia Faccioli” si trasferì sul campo di Torino-Mirafiori.

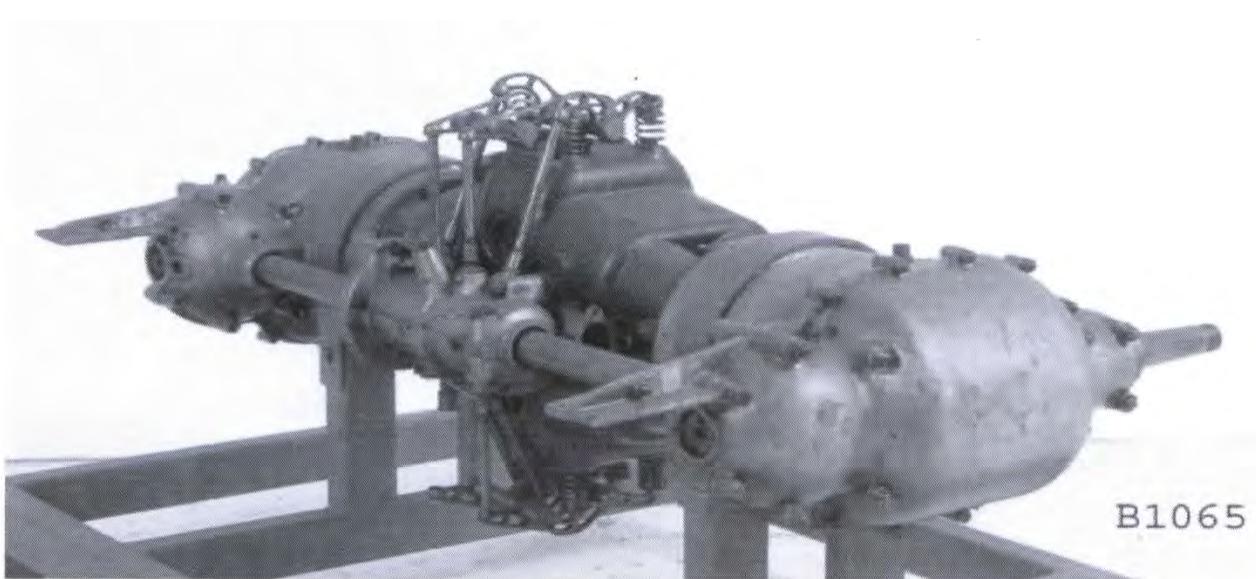
Come già detto il motore del Faccioli n° 4 era lo stesso del n° 3. Esiste anche un motore Faccioli n° 4, mai utilizzato, con la stessa architettura del n° 3 ma con diversi parametri.

L'alesaggio era di 95 mm e la corsa era di 150 mm. La potenza era salita a 80 CV a 1.200 g/min. e addirittura a 90 CV a 1.600 g/min. La cilindrata era di 8.501 cc. Ai lati, i soliti alberi motori.

Questo motore, che pare pesasse intorno ai 200 kg. non fu mai utilizzato e si trova al Museo dell'Aeronautica Militare a Vigna di Valle.



The SPA-Faccioli N.4 was the final refinement of the Faccioli engine line. The magnetos can be seen behind the engine; each was driven from the rear of a crankshaft. Note the two spark plugs per cylinder pair. (W. R. Pearce image)



This rear view of the N.4 engine shows how the cross shaft also acted as the camshaft and directly drove the pushrods. The valves in the foreground are for the intake. The port for the intake manifold can just be seen at the center of the engine. Note the mounts for the magnetos and that the engine is upside-down in its display stand. (Museum of Applied Arts & Sciences image)

Foto n. 16: il motore del Faccioli n. 4

Nel corso del 1911 nelle officine SPA si lavorò sul nuovo SPA-Faccioli n° 5 che tra le varie peculiarità doveva essere motorizzato con il vecchio quattro cilindri contrapposti, migliorato nella coppia ma depotenziato a 50 CV. Alcuni autori riferiscono anche dell'applicazione di due eliche bipala.

A Torino intanto l'aviazione cresceva ancora e s'iniziò a lavorare alla trasformazione del campo di Mirafiori in vero e proprio aeroporto.

Tra il 18 e il 25 giugno 1911 fu organizzata dalla S.A.T. (Società Aviazione Torino presieduta dall'ing. Carlo Montu'), in occasione dell'inaugurazione dell'Aerodromo di Mirafiori, una manifestazione aviatoria con la partecipazione di molti piloti italiani e stranieri, tra gli iscritti anche Mario Faccioli con il biplano SPA-Faccioli n° 4 che dopo una lusinghiera prestazione sulla "Gara quotidiana di maggior percorso" classificandosi al nono posto, si lanciò in una ulteriore performance al fine di aggiudicarsi il premio come miglior pilota italiano.

Le condizioni meteo non erano favorevoli, in particolare il vento che scosse fortemente il velivolo in volo fino al punto da rompere un tirante che, avvoltosi intorno all'elica, causò un nuovo disastro. Con quest'ultimo incidente finì l'epopea dei velivoli Faccioli.

Le teorie di Faccioli erano comunque prese in seria considerazione tanto che nel novembre del 1911 fu invitato come relatore al Congresso della Federazione Aeronautica Internazionale.

L'esperienza acquisita nella costruzione e nella sperimentazione pratica dei suoi velivoli portò l'ing. Aristide a rivedere alcuni concetti espressi nel suo primo libro tanto che l'editore Bocca di Torino si fece carico di pubblicare, nel 1911, il "Trattato di aviazione o dell'equilibrio negli aeroplani". Tra il 1908 e il 1912 Faccioli registrò diversi brevetti legati all'aviazione: ben sette. Come già detto fu sempre il figlio Mario a sperimentare in volo i progetti del padre e la fortuna non mancò, uscendo sempre quasi illeso dai molteplici incidenti.

Le cronache non ci dicono come e quando, ma Mario morì, presumibilmente intorno al 1915. Per l'ing. Faccioli fu un colpo durissimo, non si occupò più di aeronautica, abbandonò completamente l'attività lavorativa e si ritirò, in completa solitudine, dedicandosi a studi di teologia e filosofia.



The Faccioli N.4 aircraft was originally powered by the SPA-Faccioli N.2 engine. In 1911, the eight-cylinder SPA-Faccioli N.3 engine was installed. This image was taken in June 1911, with the N.3 engine installed and Mario in the aircraft.

Foto n. 17: il Faccioli n. 4

Cosa maturò nella mente dell'Ingegner Faccioli è assolutamente impossibile immaginarlo. Il 20 gennaio del 1920 a 72 anni, il grande pioniere, si suicidò gettandosi dalla finestra della sua abitazione. La figura di Faccioli è conosciuta solo dagli appassionati e dagli addetti ha lavori poche sono le attestazioni di stima per questo italiano che con pochi mezzi tentò la via del volo.

Nel 1959 sul muro del vecchio stabilimento SPA a Torino fu affissa una targa che ricordava il cinquantenario del primo volo, nel 2012 il Comune di Bologna gli intitolò la rotonda di fronte all'ingresso dell'Aeroporto Marconi e il 4 luglio 2012 le Poste Italiane lo ricordarono con una emissione filatelica.

Ecco come lo descrisse D'Annunzio: “Rivedo là il piccolo uomo di nervi e d'ossa, affine alla vite e all'ulivo, come attorcigliato in se stesso dalla consuetudine del calcolo difficile, con la bocca un poco irosa nascosta dalla piega dei baffi tra il mento barbuto e il naso ricurvo, con qualcosa d'amaro e di crudo rimastogli dalle lunghe lotte oscure e dalle patite ingiustizie”.

Capitolo 5

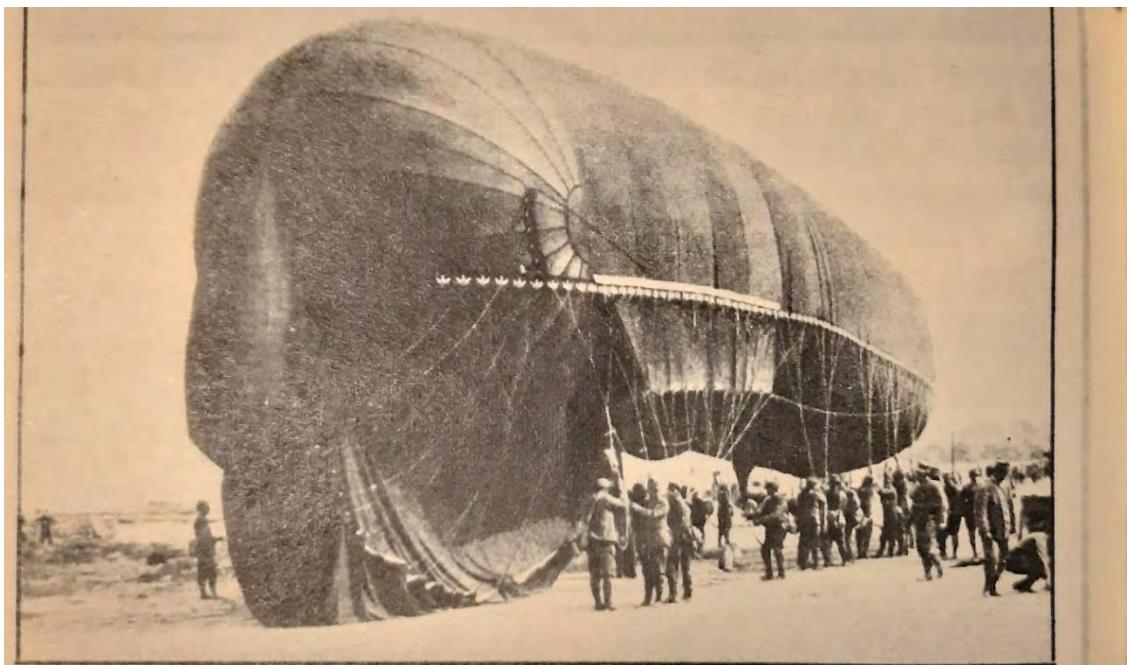
ORIGINI, SVILUPPO E ATTUALITA' DELL'AERONAUTICA MILITARE ITALIANA

Le origini della Aeronautica Militare Italiana risalgono alla invenzione degli aerostati.

Già nel 1884 fu fondato il Servizio Aeronautico Italiano, per la realizzazione di due palloni aerostati impiegati nella Campagna d'Africa Orientale.

Nel 1909, a Centocelle (Roma), fu fondata la prima Scuola di Volo; il primo brevetto di Pilota fu assegnato a Mario Calderara.

Nel 1911 l'Esercito Italiano impiegò la Brigata Aerea nel conflitto italo-turco, combattuto in Libia; in assoluto, il nostro Paese fu il primo ad utilizzare in guerra la nuova arma, all'epoca denominata delle "macchine volanti".



IL PALLONE DRAGO. Un pallone di osservazione, allora chiamato « Drago », viene gonfiato dal Genio alla periferia di Tripoli, il 24 dicembre 1911.

Foto n. 18: il "Pallone di Osservazione" a Tripoli, nel 1911

Nella storia dell'aviazione, il primo velivolo ad uso militare volò su Tripoli, il 23 ottobre 1911, quando l'italiano Capitano Carlo Piana, su un aereo Bleriot XI, effettuò una ricognizione oltre le linee nemiche.



Foto n. 19: il “Bleriot XI” del 1911



Foto n. 20: campo di atterraggio in Tripolitania, nel 1911

Il 24 maggio del 1915 l'Italia entrò in guerra.



Foto n. 21: cartolina per il sostegno finanziario dell'industria bellica, durante la prima Guerra Mondiale

L'aviazione dell'epoca ebbe un ruolo determinante. Come corpo autonomo, era organizzata all'interno dell'Esercito Italiano, in singole Brigate Aeree.

Sul piano industriale, la produzione nazionale e quella su licenza estera giunsero a realizzare 12 diversi tipi di velivoli. Furono tutti impiegati nel conflitto, insieme ad altri aerei di produzione straniera.

L'aeronautica italiana fu presente sia sul fronte orientale sia nel presidio del territorio, per la sorveglianza e la prevenzione degli attacchi aerei nemici.



Foto n. 22: il “Pallone frenato”, posto a difesa aerea di Venezia nel 1916

Come arma autonoma, l'Aeronautica Militare Italiana fu fondata solo nel primo dopoguerra, precisamente il 28 marzo 1923.

Negli anni successivi, e particolarmente negli anni Trenta, lo sviluppo tecnico delle produzioni aeronautiche italiane consentì il conseguimento di numerosi primati mondiali.

Tra il 1927 e il 1939, l'Aeronautica Italiana fece infatti registrare 33 record di velocità, 26 di quota raggiunta in altitudine e 10 di distanza percorsa.

Questi primati assoluti resero famosa la nostra aviazione nel mondo, con effetti positivi sulla produzione industriale nazionale.

I successi internazionali furono numerosi.

Nel 1934, il Capitano Francesco Agello stabilì il record mondiale di velocità per idrovolanti, su un Macchi Castaldi MC 72. Si tratta di un primato ancora oggi imbattuto, pari a 709,20 Km orari.

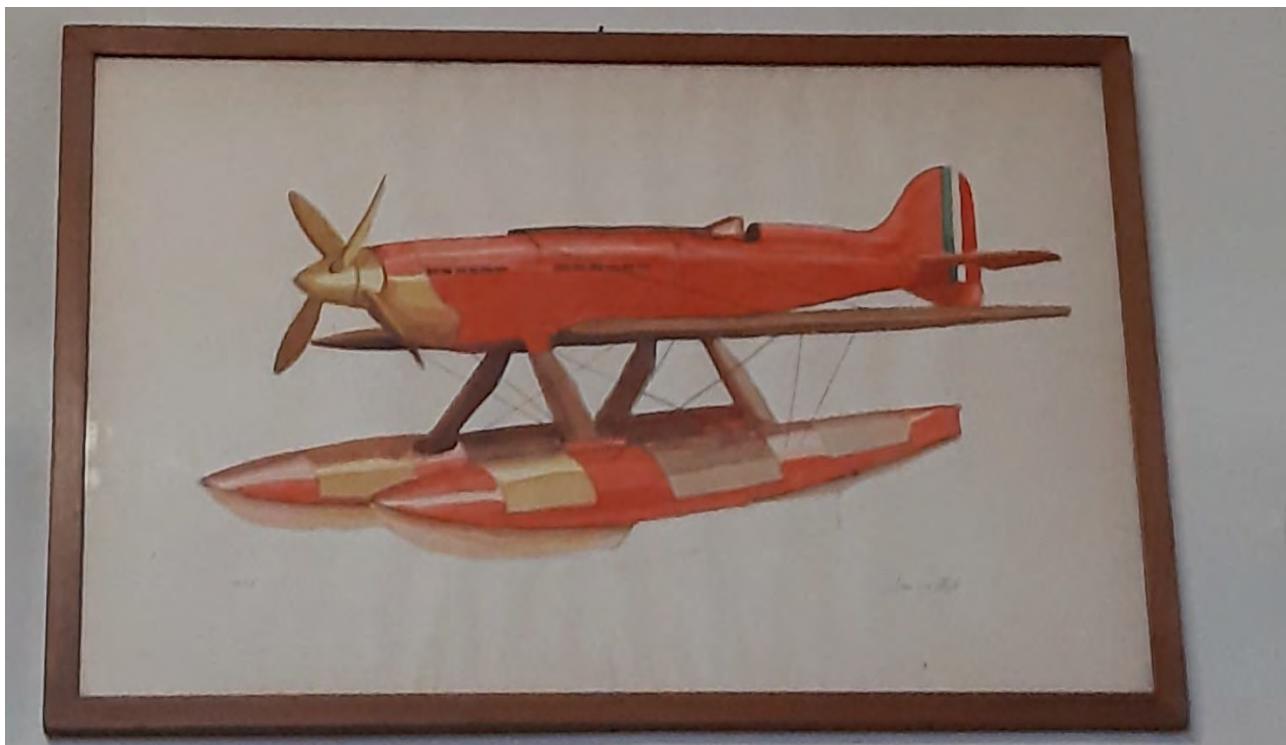


Foto n. 23: l'idrovolante MC 72 di Francesco Agello

Nel 1934, Carina Negrone raggiunse il primato di altitudine, ad una quota pari a 5.544 metri.

Nel 1938, il Generale Mario Pezzi stabilì il record di quota con un velivolo ad elica; su un Caproni CA 113 raggiunse infatti i 17.803 m. di altitudine.

Tuttavia, la maggiore popolarità dei piloti italiani si ebbe con due storici Raid Aerei: il Roma-Tokyo e soprattutto la trasvolata oceanica Roma-New York, cui fecero seguito altre imprese della specie.

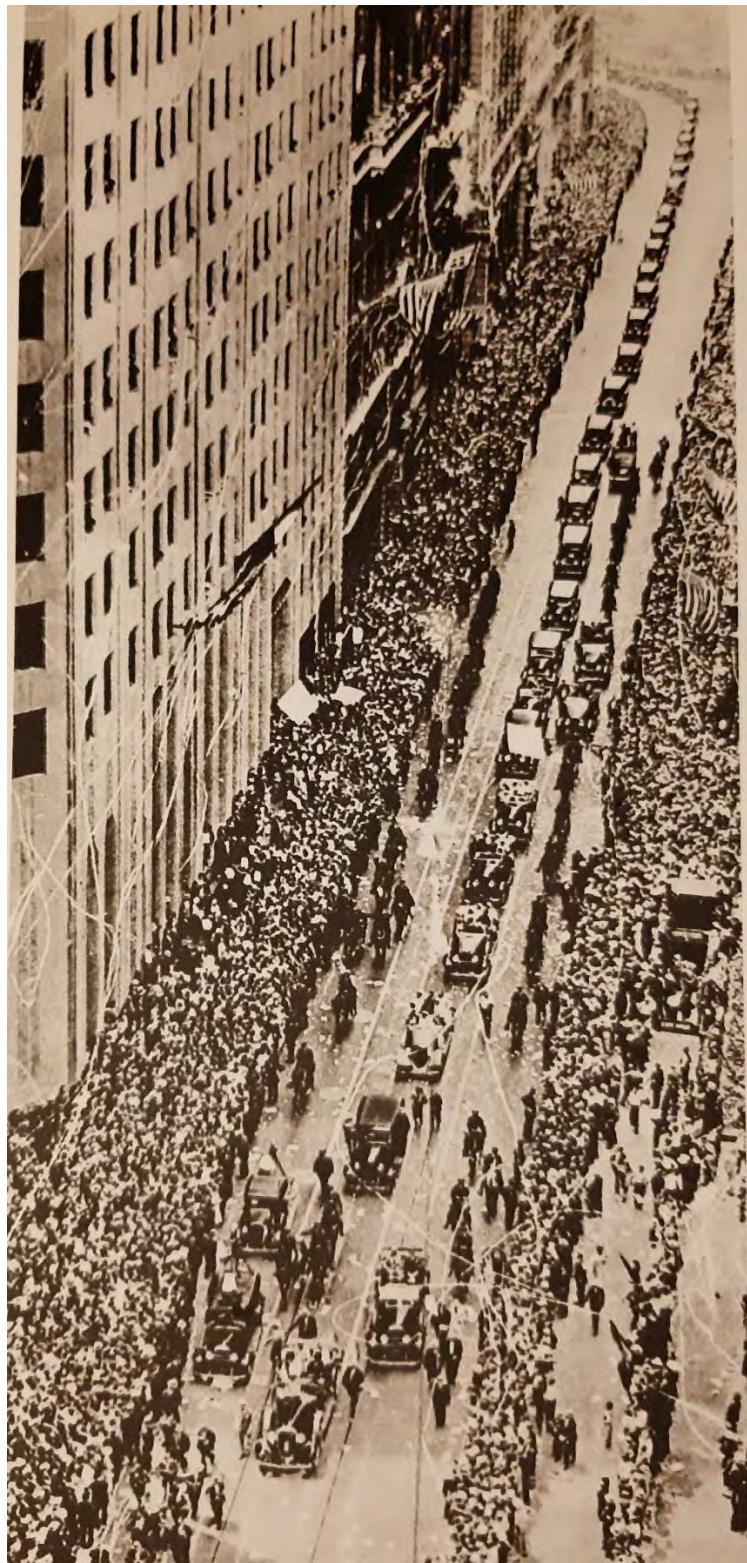


Foto n. 24: 21.7.33; il trionfo dei piloti italiani, festeggiati nella V° Strada a New York, al termine della trasvolata atlantica.



UNA NOTEVOLE IMPRESA AEREA. Il pilota Francis Lombardi, all'inizio del 1930, compie senza scalo il primo volo Trieste-Mogadiscio, realizzando un « raid » realmente spettacoloso. Ecco l'arrivo dell'aereo nella capitale somala.

Foto n. 25: raid Trieste-Mogadiscio, nel 1930

Ecco un breve elenco degli eventi più significativi:

1920: competizione internazionale Coppa Schneider; a Venezia, 1° Luigi Bologna, su SIAI S12;

1920: raid Roma-Tokyo; Arturo Ferrarin su Ansaldo SVA 9 impiega 105 giorni per raggiungere il Giappone;

1921: competizione internazionale Coppa Schneider; a Venezia, 1° Giovanni De Briganti, su Macchi 7bis;

1925: il Tenente Colonnello De Pinedo, su SIAI S 16, raggiunge Melbourne e Tokyo percorrendo 55.000 km in poco più di 6 mesi;

1926: primo volo sul Circolo Polare Artico; il Col. Umberto Nobile sul Dirigibile Norge sorvola il Polo Nord;



Foto n. 26: il Dirigibile “Norge”, in partenza per il sorvolo del Polo Nord

1926: competizione internazionale Coppa Schneider a Norfolk; 1° Maggiore De Bernardi su Macchi 39;

1927: crociera delle due Americhe; il Tenente Col. De Pinedo, su S 55, realizza il raid Italia-Brasile-Stati Uniti, per complessivi 43.820 km;

1931: trasvolate dell'Atlantico Meridionale Italia-Brasile;

1933: trasvolata dell'Atlantico Settentrionale; 44 velivoli completano il raid Roma-New York-Chicago.

L'avvento della seconda guerra mondiale pose fine a queste imprese aeronautiche, seguite con entusiasmo in tutto il mondo.

Nel secondo dopoguerra, anche l'Aeronautica contribuì alla ricostruzione del Paese, in termini di uomini e risorse.

Il periodo fu caratterizzato dalla contrapposizione politica e militare tra i due blocchi di Paesi usciti vincitori dal conflitto.

Da una parte i Paesi del blocco orientale, comprendente l'Unione Sovietica e gli Stati ad essa collegati, in particolare le nazioni dell'Europa dell'Est e quelle degli altri continenti che si identificavano nel modello comunista.

Dalla parte opposta, gli Stati Uniti, con tutti i Paesi dell'Europa Occidentale e le nazioni che si riconoscevano nel modello economico liberista.

Per effetto degli accordi di Yalta del 1945, l'Italia apparteneva al blocco occidentale.

La sua posizione strategica, al centro del continente europeo e, soprattutto, la successiva partecipazione alla N.A.T.O., l'organismo militare occidentale, contribuirono all'obbligo di un impegno preciso, in termini di difesa area nazionale ed internazionale.

Di fatto, tra il 1946 e il 1989, si realizzò un lungo confronto politico e militare di carattere mondiale, difficile e pericoloso, conosciuto con il termine di "Guerra Fredda".

Per lungo tempo, le due super-potenze si contrapposero, secondo una strategia militare che, in caso di conflitto, avrebbe realizzato la “Distruzione Mutua Assicurata” (D.M.A.) dell’intero pianeta.

La teoria prevedeva che, in caso di aggressione nucleare da parte di uno schieramento, la reazione dell’attaccato avrebbe comportato la distruzione reciproca.

La proliferazione delle testate nucleari toccò il suo picco nel 1986, giungendo a contare più di 69.000 bombe atomiche, la metà delle quali realizzate dalle due super-potenze; un pericolo in grado di distruggere la Terra centinaia di volte.

Paradossalmente, questo rischio concreto produsse uno stallo militare, favorendo la pace mondiale, giunta fino ai giorni nostri.

Tuttavia, in diversi momenti tale precario equilibrio è stato sul punto di infrangersi, a causa di situazioni contingenti, a volte anche casuali.

In queste circostanze, il rischio di un conflitto nucleare si è materializzato oltre la teoria esposta.

Due esempi noti si riferiscono alla crisi dei missili sovietici da installare a Cuba, nel 1962 e al falso allarme di attacco americano, registrato dal sistema missilistico di Mosca, il 26 settembre 1983.

Nel primo caso, seguirono ore drammatiche, nelle quali “il mondo tenne il fiato sospeso”, come titolarono diverse testate giornalistiche dell’epoca.

Del secondo evento, se ne venne a conoscenza solo con decenni di ritardo.

Fortunatamente, in ambedue i casi prevalse il buon senso, contro le scelte ideologiche.

Durante la “Guerra Fredda”, l’Aeronautica italiana fu impegnata attivamente nei programmi di difesa aerea. L’impegno strategico decisivo fu costituito dalla installazione dei missili Nike, nell’area settentrionale del Paese.



Foto n. 27: esercitazione per il lancio di un missile Nike

Si trattava di missili a due stadi, del sistema Nike, denominati Ajax e Hercules; erano missili terra-aria a lunga gittata, situati nel Nord Italia, in particolare nel confine orientale. Installati dal 1958, furono alienati nel 2007. Attualmente, la presenza di un sistema missilistico antiaereo è da considerarsi limitata alla difesa di aeroporti o navi da guerra.

La dimensione imponente del sistema missilistico difensivo dell'epoca può oggi apparire eccessiva.

In quegli anni si trattava invece di dover presidiare il territorio nazionale da un rischio tutt'altro che teorico.

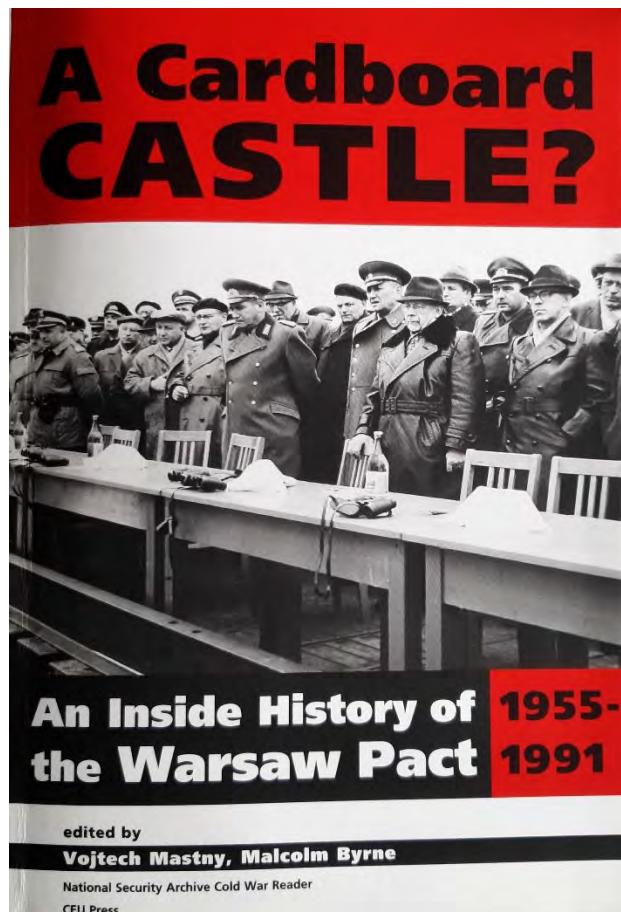


Foto n. 28: copertina del testo dei piani desecretati del Patto di Varsavia

Alcuni documenti del Patto di Varsavia, l'alleanza militare tra i Paesi del blocco socialista, furono desecretati solo nel 2005. In quell'anno vennero resi pubblici i piani di invasione del maggio 1965, elaborati dai servizi segreti dell'Armata Rossa nei confronti dei Paesi dell'Europa Occidentale. Nell'ipotesi immaginata, per prevenire l'attacco della NATO atteso come imminente, l'offensiva nucleare sovietica avrebbe previsto diversi obiettivi. In sequenza: prima il bombardamento delle città di Monaco di Baviera, Innsbruck, Venezia; poi la conquista sul terreno delle città di Vienna, Stoccarda, Bregenz, Brescia e Bologna, entro il 13° giorno dall'inizio dell'attacco nucleare. Si trattava di una precisa strategia, riportata dal "War History Archive" di Budapest.

Nei primi anni Sessanta, il nostro Paese sì impegnò anche nella nascente attività Astronautica.

Già nel 1964 si giunse a cogliere risultati di grande prestigio a livello internazionale.

Nella “corsa allo spazio”, svoltasi in quegli anni di Guerra Fredda tra USA e URSS, l’Italia realizzò il Progetto San Marco. Il nostro Paese divenne la terza nazione al mondo ad aver effettuato il lancio orbitale di un satellite, il primo nell’Europa Occidentale.

Il pieno successo della missione scientifica valse all’Italia una meritata approvazione internazionale.



Foto n. 29: il satellite italiano San Marco, nel 1964

Il prestigio acquisito nella ricerca astronautica non distolse l'impegno dell'Aeronautica italiana nel rapporto con i cittadini.

In effetti, nel secondo dopoguerra anche in Italia fu confermato l'obbligo della leva militare maschile.

Per 143 anni, dal 1861 al 2004, i ragazzi italiani di 18 anni, previa idoneità medica accertata preventivamente presso i Distretti Militari del capoluogo di riferimento, ricevevano una cartolina precezzo che li obbligava all'espletamento del servizio militare.

Nel corso dei decenni, la durata di questo servizio variò a seconda di diverse circostanze.

Naturalmente, l'obbligo era permanente in caso di guerra; in regime di pace, la durata cambiava a seconda dell'Arma alla quale si era chiamati ad assolvere l'obbligo di leva.

Come le altre forze armate, anche l'Aeronautica era impegnata ad arruolare le giovani reclute.

Nel secondo dopoguerra, la divisa degli Avieri non subì cambiamenti particolari.



Foto n. 30: picchetto di guardia a Vicenza, nel 1953

Gli avieri di leva erano suddivisi in due grandi categorie: V.A.M. ovvero Vigilanza Aeronautica Militare, esclusivamente preposta ai servizi di guardia ai siti armati, oppure Governo, come Ausiliari, nelle diverse attività logistiche quali Impiegati, Autieri, Elettricisti, Cuochi, Meccanici, Radiotelegrafisti, ecc.

Tutti gli obbligati di leva dovevano presentarsi nel giorno prescritto e nel luogo indicato nella cartolina prepetto. L'eventuale assenza avrebbe fatto scattare l'avvio di un procedimento penale di diserzione, un provvedimento molto severo, inserito permanentemente nel casellario giudiziario personale, che prevedeva la condanna ai giorni di carcere inflitti dal Tribunale Militare.

Una volta presentatisi in caserma, gli avieri erano avviati alle scuole di addestramento reclute dell'Aeronautica Militare (S.A.R.A.M.).

Giunti alla scuola reclute, il primo evento della vita militare era la dotazione della divisa da lavoro e della "piastrina di riconoscimento", un elemento da indossare sempre, nel corso della permanenza sotto le armi.



Foto n. 31: piastrine militari in uso del 1953 (a sinistra) e nel 1927 (a destra)

Si trattava di una targhetta in zinco o ottone, indicante i dati anagrafici essenziali; erano realizzate con materiali deperibili, cosa che ne rendeva talvolta difficile la lettura. Legate al collo con una catenina o un fil di spago, dovevano servire a identificare un ferito grave o la salma di un caduto.

In realtà, in molti casi l'usura dei materiali fu tra le cause dell'elevatissimo numero di dispersi in guerra e dei militi ignoti.

L'evento conclusivo della scuola di avviamento era il Giuramento.



Foto n. 32: Giuramento degli Avieri alla SARAM di Macerata, 23.11.1980

Era un avvenimento atteso da tutte le reclute con particolare fibrillazione; per la prima volta, dopo 30 giorni potevano rivedere i famigliari e le fidanzate; per l'occasione, la caserma era infatti aperta al pubblico.



Foto n. 33: il curatore della ricerca, in divisa, dopo il Giuramento.

Al termine della cerimonia, ai nuovi Avieri, finalmente in divisa, veniva concessa la libera uscita per il pranzo con i familiari, prima del proseguimento del servizio militare. Alcuni restavano ancora un paio di settimane presso la Scuola Addestramento Reclute, per la frequenza ai corsi specialistici dei reparti di Governo: Dattilografi, Autieri, Cuochi, Elettricisti, ecc.

In realtà, la maggior parte degli Avieri veniva avviata alle singole destinazioni.



Foto n. 34: piazzale della 1° Aerobrigata a Padova, 1981

La “destinazione” era un momento vissuto con apprensione perché di alcuni reparti venivano vagheggiati comportamenti impropri da parte dei militari di leva ormai prossimi al congedo, detti “nonni”, nei confronti degli ultimi arrivati, chiamati “burbe”.

Il fenomeno del “nonnismo”, spesso “gonfiato” ad arte per acquisire attenzione dai più “giovani”, si diffuse in modo preoccupante a partire dagli anni Settanta. Si trattava di soprusi che furono combattuti dalle Autorità Militari con grande attenzione ed efficacia.

In particolare, l’Aeronautica Militare si distinse per una inflessibile severità nei confronti degli autori di comportamenti vessatori, stroncando il fenomeno sul nascere. In caso di responsabilità accertate, anche da denunce anonime, gli autori erano soggetti a trasferimenti in sedi lontane da casa. Ciò rendeva molto più difficile il raggiungimento delle proprie abitazioni, nel momento dei permessi concessi periodicamente, di norma ogni due settimane.

Di fatto, la vita in caserma si svolgeva con grande regolarità. La settimana scorreva veloce, con orari di servizio in tutto simili alla vita “civile”. La giornata era scandita dalle pause per i pasti, alternata ai servizi che erano assegnati periodicamente a ciascun Aviere: nettezza urbana, cucina, pulizia delle camerette, dei servizi igienici e del piazzale, turni di guardia, servizi di vigilanza di giornata.

Se gli incarichi non ricoprivano le giornate di sabato e domenica, si poteva sperare in un permesso, per poter rientrare a casa nei fine settimana, con una licenza di “48 ore”. Decorse le ore concesse, di fronte ad un rientro non puntuale in caserma si subiva una punizione, la cui gravità era commisurata al ritardo registrato.

Per ogni giornata vissuta in caserma, agli Avieri veniva riconosciuto un modesto importo per le proprie spese quotidiane. Considerando l’assenza di oneri economici, alla fine del mese era una cifra che faceva comodo; un altro benefit era costituito dal biglietto del treno, ampiamente scontato, per i militari di leva interessati ai rientri periodici a casa.

Nel corso dell’anno, i migliori avieri potevano essere proposti per una promozione, con i relativi benefici gerarchici ed economici. Il primo grado possibile era quello di Aviere Scelto. Ai migliori di questi, poteva venire proposto, di solito nelle ultime settimane dell’anno, il grado di Primo Aviere.

Era un grado assegnato solo a chi avesse svolto un servizio efficiente per tutta la durata dell'obbligo di leva ed in assenza di punizioni. In caso di richiamo alle armi, avrebbe garantito un grado di Sergente, primo livello dei Sottufficiali.



Foto n. 35: mostrine del grado di Primo Aviere

Escludendo le scelte professionali di ferma per carriera, il servizio militare non era inizialmente una esperienza gradita agli Avieri di leva. Tuttavia si trattava di una efficace scuola di vita, proponendo le difficoltà e le osservanze gerarchiche che i giovani avrebbero comunque dovuto affrontare nella successiva vita “civile”.

In particolare, l'Aeronautica offriva agli Avieri delle valide iniziative per l'impiego del tempo libero. Innanzitutto, la pratica sportiva; ai giovani venivano offerte discipline quali l'atletica e il calcio, proponendo di giocare in squadre selezionate per brigata o reparto, con l'obiettivo di partecipare a competizioni d'arma di carattere nazionale.

Inoltre, tramite alcuni accordi territoriali, i Comandi organizzavano corsi didattici professionalizzanti, con l'impiego di docenti contrattualizzati dagli Enti Regionali di riferimento.

CENTRO ITALIANO RELAZIONI UMANI

00166 ROMA — CORSO VITTORIO EMANUELE II, 287 — TELEFONO 654.22.97

Cod. Ref. 802000062

ZONA ITALIA NORD-EST

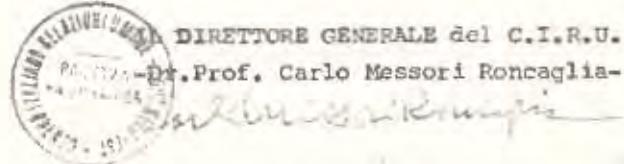
Prot. N. 7135/PRU.

29 Giugno 1981
Via Durando, 74 — Tel. 040.50.44

S I A T T E S T A

che GUBELLINI DAVIDE nato a Bologna
il 18 Luglio 1959 ha frequentato dal 5 Maggio al 23 Giugno 1981,
il Corso speciale breve di formazione alla gestione aziendale per
quadri intermedi, di complessive ore 150 di docenza ed esercitazioni,
istituito per l'anno formativo 1980/81 dalla REGIONE DEL VENETO
e affidato a questo Centro, con provvedimento consiliare n° 98 del
6 Febbraio 1981, ed ha superato la prova finale con esito positivo.

Per gli usi consentiti dalla legge .—



SUPPLEMENTO NR.2 ALL'ORDINE DEL GIORNO NR.189 DEL 8.7.1981

CORSO C.I.R.U. SPECIALE DI FORMAZIONE ALLA GESTIONE AZIENDALE PER
QUADRI INTERMEDI.

Il giorno 29 giugno 1981 si è concluso il Corso di Formazione per quadri intermedi per la conduzione aziendale, organizzato dal C.I.R.U. (Centro Italiano Relazioni Umani) e patrocinato dalla Regione Veneto. I sottostanti Avieri, in servizio di Revo, presso il Comando 1° Aero brigata a Gruppi Dipendenti, hanno seguito il corso e hanno sostenuto positivamente gli esami finali con il punteggio e giudizio a fianco specificati:

AV.SG.	GUBELLINI	David	con	78/10 — OTTIMO
		Andrea	con	76/80 — OTTIMO
		Stefano	con	75/80 — OTTIMO
		Danielle	cor.	73/80 — DISPIACUTO
		G. Luca	con	70/80 — DISPIACUTO
		Mauro	con	59/80 — FIOMO

Foto n. 36: l'Ordine di Servizio della 1° Aerobrigata Padova,
con i diplomati del Corso di Formazione
per Quadri Intermedi a livello Aziendale – 8.7.1981



Foto n. 37: il certificato della Regione Veneto per gli Avieri, 1981

Nonostante questi impegni, nella vita quotidiana dei soldati di leva le giornate erano percepite come una lunga attesa del primo permesso utile per il rientro temporaneo al proprio domicilio.

Spesso il tempo libero veniva impiegato in hobby e passatempi che non di rado favorivano la realizzazione di oggetti di un qualche pregio.



Foto n. 38: modelli in alluminio pressofuso realizzati dal babbo del curatore della ricerca, nel 1953.

Da sinistra a destra, rappresentano un “Vampire” a reazione e un bimotore “Lightning P-38”

Tuttavia, tra i numerosi impegni ricordati, complessivamente l'anno finiva in fretta. Al momento del congedo, insieme alla gioia per la riconquistata “libertà”, non era infrequente percepire un velo di malinconia, nel dover lasciare alcune amicizie acquisite durante il servizio militare.

L'obbligo di leva cessò definitivamente il primo gennaio del 2005. A partire da quella data anche l'Aeronautica si dotò esclusivamente di militari professionisti.

In epoche recenti, l'Aeronautica Italiana ha nuovamente raccolto successi di prestigio; una attenzione particolare merita infatti la Pattuglia Acrobatica delle Frecce Tricolori.

Si tratta dell'unica pattuglia al mondo capace di effettuare le proprie acrobazie utilizzando contemporaneamente 10 velivoli.



Foto n. 39: le dieci Frecce Tricolori in formazione, durante l'esibizione del 23.6.2018 a Punta Marina (Ravenna)

Tanta professionalità è stata premiata nel 2019, con l'ambito riconoscimento internazionale del RAFCTE Trophy, al Royal International Air Tattoo.



Foto n. 40: la formazione acrobatica detta “bomba” eseguita dalle dieci Frecce Tricolori durante l’esibizione del 23.6.2018 a Punta Marina (Ravenna)

La Pattuglia Acrobatica Nazionale, costituita nel 1961, esprime la massima professionalità raggiunta dall’Aeronautica Italiana; viene infatti chiamata ad esibirsi in Italia e all’estero, in rappresentanza della stessa unità del Paese.

Tutti gli anni, i piloti delle Frecce Tricolori realizzano Air Show presso le principali località italiane, allo scopo di mostrare le straordinarie competenze di volo, associate ad una perfetta sincronia di gruppo.

La popolarità del team e l’entusiasmo del pubblico presente ne fanno una esperienza unica alla quale poter assistere.



Foto n. 41: il saluto al pubblico, al termine della esibizione
del 23.6.2018 a Punta Marina (Ravenna)

Capitolo 6

LA PICCOLA GERUSALEMME A BOLOGNA. ORIGINI STORICHE DELLA BASILICA DI SANTO STEFANO

CRONOLOGIA DELLA BASILICA DI SANTO STEFANO, A BOLOGNA

LE SETTE CHIESE: *Chiesa del Crocefisso, Cripta, Chiesa del S.Sepolcro, Chiesa dei SS. Vitale e Agricola, Cortile di Pilato, Chiesa della Trinità (Martiryum), Chiostro e Cappella della Benda.*

ANNO 100 d.C.: tempio di Iside; nel Battistero ancora oggi residuano sette colonne in marmo cipollino nero. Il culto di Iside prevedeva un rito di iniziazione con l'utilizzo dell'acqua del Nilo, come viatico per una vita ultraterrena, donata in premio alla fede vissuta.

ANNO 423 d.C.: trasformazione del tempio in Battistero Cristiano ad opera di S.Petronio, vescovo di Bologna. Secondo la leggenda, l'idea di ricostruire il S.Sepolcro di Gesù giunse al ritorno da un viaggio in Terrasanta.

ANNO 431 d.C.: durante il Vescovato di S.Petronio, venne costruita la Chiesa di S.Vitale; venne inoltre coperto il Battistero e si aggiunse il Martiryum.

ANNO 737 d.C.: i Longobardi costruirono la Chiesa di S.Giovanni Battista.

X SECOLO: l'intero complesso venne devastato dalle invasioni degli Ungari.

XI SECOLO: venne fondata la Compagnia dei Lombardi.

ANNO 1000: i Monaci Benedettini costruirono il Campanile, il Chiostro, il Monastero e la Chiesa del Cenacolo, a sinistra del Campanile. L'antico Battistero venne trasformato nell'attuale Chiesa del S.Sepolcro, a pianta ottagonale e con la cupola a 12 lati.

ANNO 1100: venne realizzata la ricostruzione del S.Sepolcro; è tuttora la più antica, giunta fino ai giorni nostri. La storia del monumento è articolata.

A Gerusalemme, l'originale Santo Sepolcro di Gesu' era stato costruito da Giuseppe di Arimatea; nel 135 d.C. venne distrutto dall'Imperatore Adriano.

Nell'anno 1050, l'Imperatore bizantino Costantino IX volle ricostruire il Sepolcro, basandosi sui disegni dell'originale, giunti fino a lui.

I Crociati, ritornati in patria nel XII secolo, vollero costruire a Bologna una riproduzione del nuovo Sepolcro; è l'opera che ancora oggi si può ammirare nella Basilica di Santo Stefano.

ANNO 1399: venne scoperta una tomba di epoca romana, sotto la Chiesa di S.Vitale e Agricola. Portava inciso il nome "Simone", lo stesso originario di San Pietro. Con ingenuità, il Vescovo dedicò immediatamente la Chiesa a S.Pietro, perché convinto che non si trattasse di una semplice omonimia. L'afflusso dei pellegrini fu tale da danneggiare economicamente la città di Roma, sede del vero Sepolcro di San Pietro. Papa Bonifacio VIII ordinò quindi la sconsacrazione della Chiesa di S.Stefano a Bologna.

ANNO 1407: Papa Sisto IV riaprì al culto la Basilica, dedicandola ai SS. Vitale e Agricola, primi martiri cristiani, uccisi nelle persecuzioni del 304 d.C. Tuttora i sarcofagi dei Santi sono nella Basilica di Santo Stefano.

DAL 1400 AL 1800: massimo sviluppo del complesso.

ANNO 2000: viene effettuata la traslazione della salma di S. Petronio, Patrono della Città, dal complesso stefaniano alla Basilica a lui dedicata, in Piazza Maggiore.



Foto n. 42: la Piazza di S. Stefano, con la Basilica e le due Chiese principali.

Già nell'anno 887, la Basilica di Santo Stefano a Bologna veniva citata con la denominazione di “*Sancta Hierusalemme*”.

La rappresentazione dei Luoghi Santi a Bologna è quindi antecedente l'epoca delle Crociate.

La leggenda vuole che fosse addirittura San Petronio, Vescovo di Bologna fino al 450, a voler ricostruire in città una copia del Santo Sepolcro di Gesù.

In realtà, il complesso stefaniano fu edificato in un luogo già destinato al culto religioso, fin dall'anno 100 dopo Cristo; pare fosse dedicato alla dea Iside.

Numerose sono le opere di pregio storico e artistico presenti nella Basilica, spesso definita “Chiesa delle sette chiese” dai cittadini bolognesi.

Dalla Piazza Santo Stefano si possono osservare le tre Chiese principali.

Da destra verso sinistra, si possono ammirare la Chiesa del Crocefisso, risalente al secolo VIII; al centro, la Chiesa del S.Sepolcro, del V secolo, e a sinistra, la Chiesa dei Santi Vitale e Agricola, costruita nel IV secolo.



Foto n. 43: la Chiesa del Santo Sepolcro

Ognuna di esse conserva dipinti e rappresentazioni religiose di grande rilievo.

Peraltro, in tutto il complesso sono presenti opere degne di citazione:

- nel “Cortile di Pilato” si conserva una vasca in pietra calcarea risalente all’epoca longobarda; il “Catino di Pilato” si può infatti datare al periodo 737-744 d.C.;
- nella “Chiesa della Trinità” viene conservato il presepio più antico del mondo; si tratta di un gruppo ligneo raffigurante l’adorazione dei Re Magi alla Sacra Famiglia. Le statue sono a grandezza naturale e furono realizzate nel XII secolo da un anonimo scultore bolognese;
- il chiostro è su due piani; quello inferiore è precedente all’anno 1000, mentre quello superiore risale al XIII secolo. Nei portici sono affisse numerose lapidi indicanti i nomi dei soldati bolognesi caduti nelle due guerre mondiali del Novecento.

In particolare, sotto ai portici è presente una cappella dedicata ai Bersaglieri, mentre poco distante si può ammirare la Chiesa della Madonna di Loreto, Patrona degli Aviatori, posta all’interno di un edificio di proprietà della antichissima Compagnia dei Lombardi.

Capitolo 7

LA CHIESA DELLA MADONNA DI LORETO

L'attuale Chiesa della Madonna di Loreto in Santo Stefano era un tempo sede della Compagnia dei Lombardi, una società fondata nel 1170.

Risale al 1256 il primo documento attestante l'esistenza della casa quale luogo di convegno della Compagnia.

L'edificio si trova sul fianco sinistro della Chiesa dei Santi Vitale e Agricola, al piano terra del complesso edilizio. L'accesso è possibile sia da Via Santa n. 1, sulla Piazza Santo Stefano, sia dall'interno, attraverso il "Cortile di Pilato".

La Compagnia dei Lombardi sorse per offrire asilo ad un gruppo di rifugiati in fuga dalle lotte tra i Comuni padani e l'Imperatore Barbarossa.

In realtà i fuggitivi provenivano da diverse località, non solo lombarde; dalle matricole della Compagnia nell'anno 1272 risultavano iscritte 173 persone; 42 da Parma, 19 da Brescia, 18 da Reggio Emilia, 14 da Modena, 12 da Mantova, 10 da Verona, 10 da Cremona, 9 da Piacenza, 8 da Milano. Altri soci provenivano anche da Brescello, Lodi, Bergamo, Treviso, Torino, Trento, Pavia, Ferrara, Vicenza, Genova, Como, Padova, Venezia.

I primi aggregati iniziarono a riunirsi nella Chiesa dei Santi Pietro e Paolo, ora detta dei Santi Vitale e Agricola. Gli incontri avvenivano dove ora si trova il Sacrario dei Caduti dell'Aeronautica.

Nel 1445, per poter costruire l'ospedale dedicato a San Bovo, i benedettini si impegnarono ad edificare dei locali da utilizzare per le riunioni, collocandoli sopra l'antica sede della Compagnia.

L'abate di Santo Stefano poté quindi trasformare i vecchi locali in ospedale per gli infermi, i poveri e i pellegrini. Tale ricovero fu attivo fino al 1593, quando la struttura fu trasformata in una Chiesa dedicata alla Madonna di Loreto.

Nel corso del tempo, l'intero complesso seguì le sorti della ricca Compagnia dei Lombardi e della Confraternita.

Purtroppo, nel 1630 il sopraggiungere della epidemia della peste decimò queste organizzazioni, causando una profonda crisi economica. Nel 18° secolo, per esigenze finanziarie, la Compagnia affittò la sala della residenza a diversi pittori emiliani; si può sostenere che molte opere dei medesimi sparse per il mondo furono dipinte a Bologna.

Durante il Settecento, si verificarono alcuni eventi straordinari. In particolare, tra i soci, Prospero Lambertini fu eletto Papa con il nome di Benedetto XIV. Il 4 febbraio 1753, lo stesso Papa Benedetto XIV fu eletto alla carica di Massaro della Compagnia.

Negli anni successivi, egli fece realizzare diversi interventi di restauro, portando i locali allo stato attuale.

Nel 1828 la Compagnia autorizzò provvisoriamente l'apertura di una porta per collegare la sagrestia della Chiesa della Madonna di Loreto con la basilica stefaniana.

L'autorizzazione provvisoria, concessa dopo un lungo contenzioso, doveva essere rinnovata annualmente; di fatto, ancora oggi il Priore della Basilica deve ripetere periodicamente la richiesta di concessione, per conservare aperta la porta che immette sul “Cortile di Pilato”.

Il 7 giugno 1923, al fine di sostenere economicamente la Compagnia, i Lombardi realizzarono degli appartamenti da dare in locazione.

La Compagnia dei Lombardi è una associazione tuttora attiva.

E' oggi costituita da 50 famiglie nobili bolognesi e partecipa alla Consulta delle Associazioni cittadine.

Il 30 maggio del 1955, il Cardinale Giacomo Lercaro concesse in uso perpetuo la Chiesa della Madonna di Loreto all'Associazione Nazionale Famiglie dei Caduti e dei Mutilati dell'Aeronautica, con il concorso della Associazione Arma Aeronautica e dell'Aero Club di Bologna.

I due sodalizi aeronautici crearono quindi il Sacrario dei Caduti, raccogliendo ed esponendo i ritratti fotografici di tutti gli aviatori deceduti in guerra e in pace.

Nel 1985 si procedette ad un restauro impegnativo dell'intero immobile, compresi gli affreschi e le decorazioni a stucco.

Tali restauri non interessarono la Chiesa in quanto i locali non erano più a disposizione della Compagnia dei Lombardi.

Nel 1987 la stessa Compagnia partecipò ai festeggiamenti del IX Centenario dell'Università di Bologna. In quella occasione, venne aperta la Sala della Compagnia, di norma accessibile solo ai soci aggregati per le assemblee e i riti societari.

Capitolo 8

IL SACRARIO DEI CADUTI BOLOGNESI DELL'AERONAUTICA MILITARE

La Chiesa della Madonna di Loreto è un luogo dedicato alla memoria, in grado di emozionare ogni visitatore; sacrari di questo tipo sono infatti rarissimi, in Italia ed in Europa.

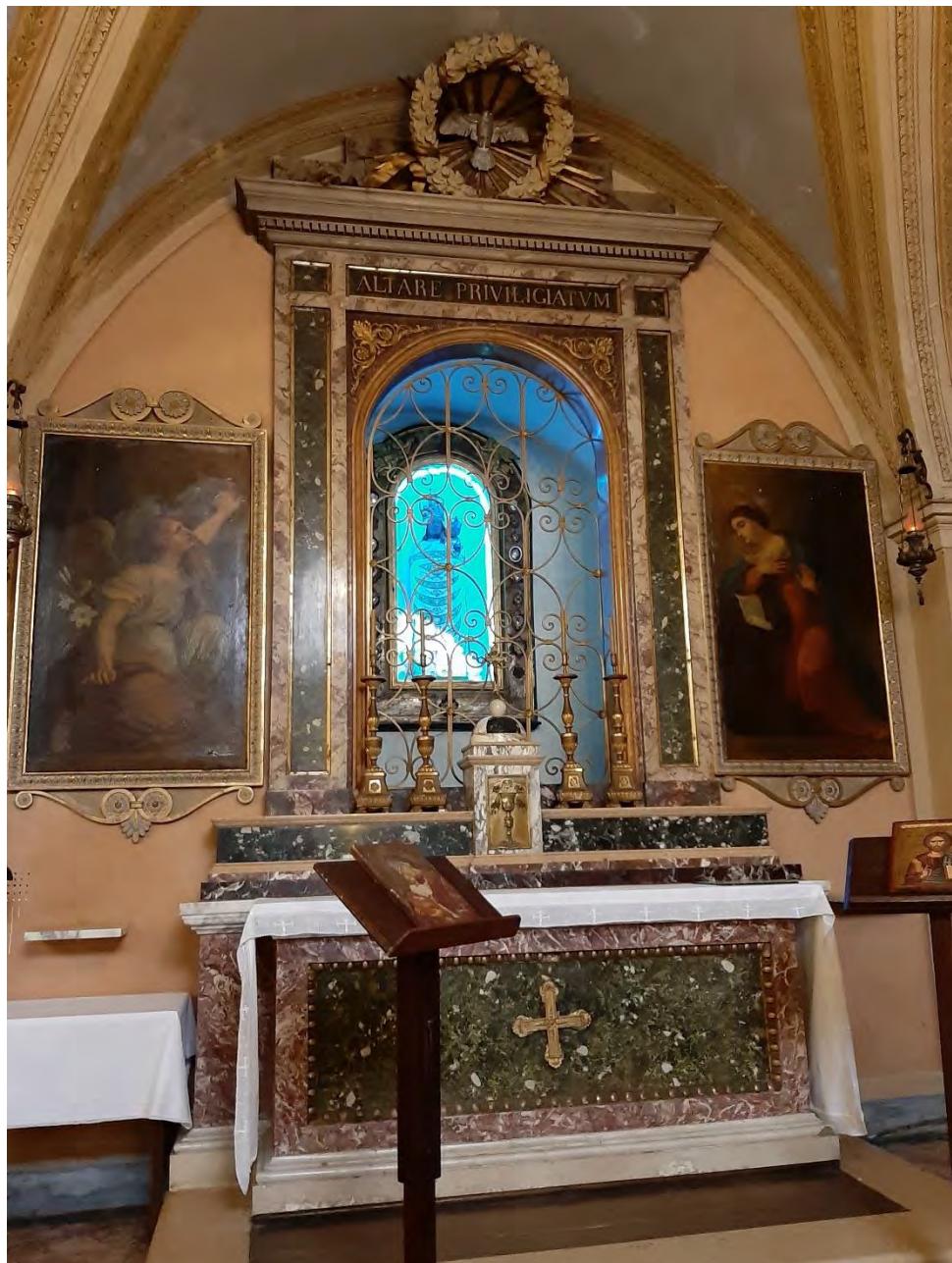


Foto n. 44: l'altare della Chiesa della Madonna di Loreto

Vi si accede attraverso due ingressi.

Il primo è dalla Basilica di Santo Stefano, dal Cortile di Pilato.



Foto n. 45: il Cortile di Pilato

Negli orari preventivamente concordati, si entra dalla porta collocata sul lato sinistro del portico.



Foto n. 46: ingresso alla proprietà della Compagnia dei Lombardi



Foto n. 47: targa indicante il percorso per il Sacrario

Accedendo alla proprietà della Compagnia dei Lombardi, sulla sinistra si apre una porta, anticamente utilizzata per giungere alle campane, tuttora visibili.

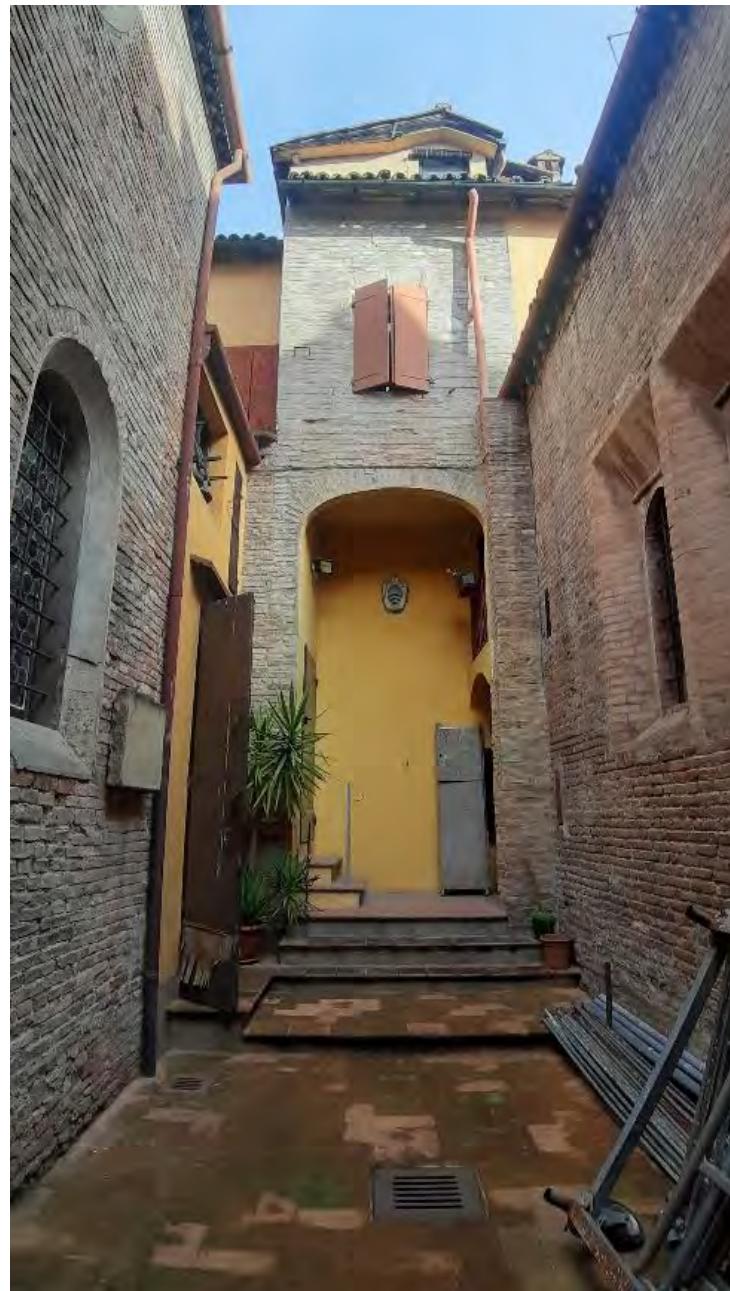


Foto n. 48: entrata della proprietà della Compagnia dei Lombardi.

Entrati nel disimpegno, sulla destra uno stretto corridoio permette l'accesso alla Chiesa della Madonna di Loreto, sede del Sacrario dei Caduti.



Foto n. 49: porta di ingresso alla Chiesa

Il secondo ingresso alla Chiesa è invece indipendente; vi si accede da Via Santa n. 1; è una strada stretta ed è una via laterale alla Piazza Santo Stefano.



Foto n. 50: l'ingresso dalla Via Santa



Foto n. 51: targhe poste a fianco della porta di Via Santa

Nella Chiesa della Madonna di Loreto si onora il ricordo dei Caduti dell'Aeronautica Militare bolognese.



Foto n. 52: altare della Chiesa della Madonna di Loreto

Dal 1955 il luogo è stato assegnato in uso perpetuo all'ANFCMA, l'Associazione Nazionale Famigliari Caduti e Mutilati dell'Aeronautica. L'ANFCMA, insieme all'Associazione Arma Aeronautica, gestisce i locali per l'uso al pubblico.

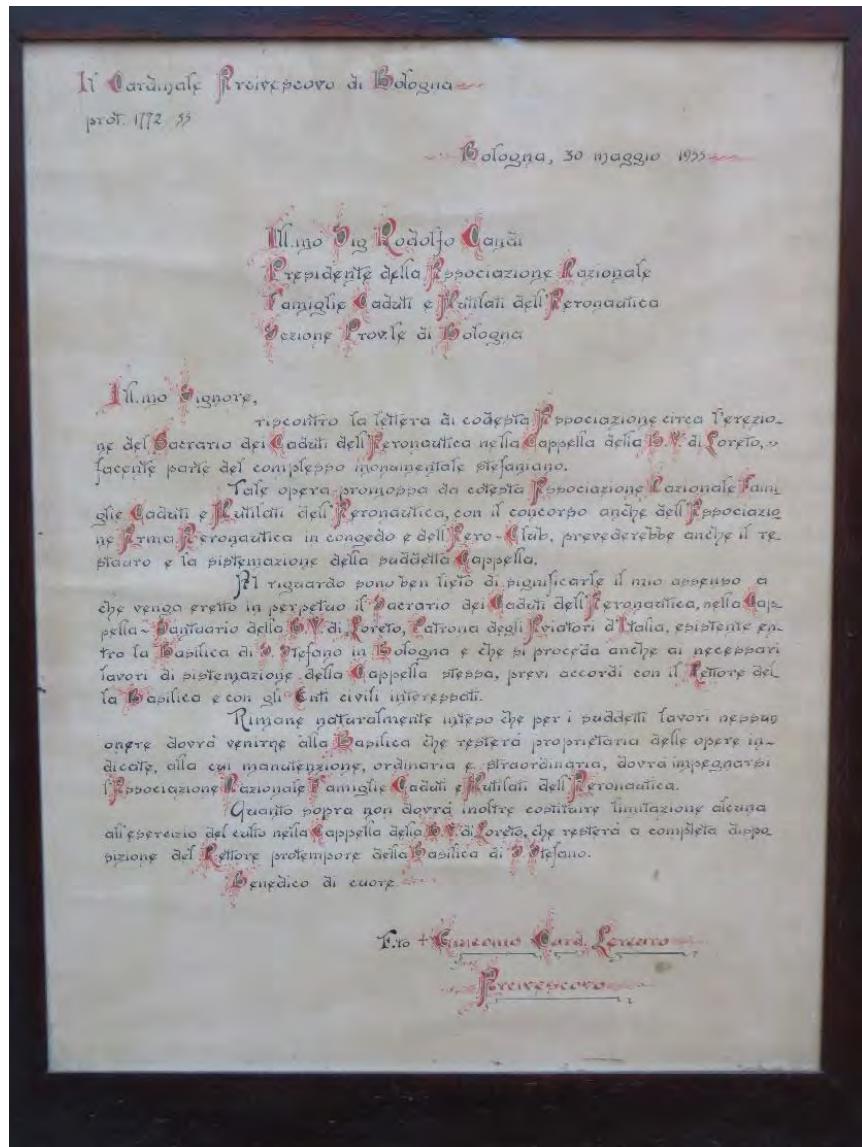


Foto n. 53: la concessione del 1955, a firma del Cardinale
 Lercaro, per l'assegnazione ad uso perpetuo del
 Sacrario dei Caduti dell'Aeronautica.

Nella piccola Chiesa si può ammirare una statua dedicata alla Madonna di Loreto, Patrona degli Aviatori. Nella scultura, posta sopra l'altare, la Madonna sorregge il Bambino Gesù; arricchiscono la sala due antichi dipinti.



Foto n. 54: particolare della statua della Madonna di Loreto

Ciò che rende unico questo luogo sacro è la presenza delle immagini di 414 Aviatori bolognesi, caduti in missione di pace e di guerra, dal 1910 ai giorni nostri.

Si tratta di centododici anni di storia, vissuti attraverso gli sguardi dei giovani aviatori, con la loro storia personale e le loro speranze interrotte.

Gli undici quadri esposti alle pareti della Chiesa raccolgono le foto di ufficiali, sottufficiali ed avieri nati a Bologna o bolognesi di adozione.



Foto n. 55: quadro n.1

Colpisce soprattutto la numerosità dei ritratti, argomento che sorprende i visitatori; il luogo suscita in tutti i presenti una grande emozione.

Spesso, gli ospiti desiderano lasciare una testimonianza scritta del loro passaggio, riportando sul libro delle presenze la loro impressione, il loro nome, il Paese di provenienza.



Foto n. 56: quadro n. 2

Non è raro osservare persone concludere la visita con gli occhi lucidi. Un distinto signore di nazionalità tedesca si confidò con i volontari presenti, piangendo e ringraziando perché, onorando la memoria di quei Caduti, aveva potuto ricordare suo padre, scomparso in guerra nei cieli italiani, “combattendo dalla parte sbagliata”.



Foto n. 57: quadro n. 3

Nel Sacrario sono presenti tutti; gli eroici pionieri della Prima Guerra Mondiale, i partigiani della Guerra di Liberazione, gli Aviatori Co-belligeranti che si unirono agli Alleati dopo l'Armistizio.



Foto n. 58: quadro n. 4

Sono presenti gli Aviatori della Regia Aeronautica Italiana ed anche quelli della Repubblica Sociale Italiana perché crediamo che il rispetto per la morte non debba mai essere di parte.



Foto n. 59: quadro n. 5

Soprattutto, nel Sacrario si onora la memoria delle Vittime di Kindu, il luogo dell'eccidio nel quale trovarono la morte 13 aviatori impegnati nella prima missione umanitaria assegnata all'Italia dalle Nazioni Unite. Tra i Caduti dell'Aeronautica, il Comandante della Missione di Pace, il Pilota Maggiore Amedeo Parmeggiani, Ufficiale bolognese.



Foto n. 60: quadro n. 6

Le immagini dei quadri dedicati agli Aviatori bolognesi si completano con le foto seguenti:



Foto n. 61: quadro n. 7



Foto n. 62: quadro n. 8



Foto n. 63: quadro n. 9



Foto n. 64: quadro n. 10



Foto n. 65: quadro n. 11

Capitolo 9

IL CENSIMENTO DEGLI AVIATORI BOLOGNESI PRESENTI NEL SACRARARIO

L’idea di voler procedere ad un censimento degli aviatori bolognesi caduti in tempo di pace e di guerra si deve al precedente Presidente della Sezione di Bologna della AAA, Maresciallo Pier Luigi Zecchini. Nel corso del suo mandato (2018-2021) egli ebbe il merito di riorganizzare la vita associativa nel capoluogo emiliano. Con la collaborazione del Presidente dell’A.N.F.C.M.A., Colonnello Renzo Bellan, i soci della A.A.A. si adoperarono per una ricerca dettagliata di tutti i nominativi oggetto della nostra ricerca storica.

La prima azione di approfondimento fu svolta proprio nel Sacrario dei Caduti presso la Basilica di Santo Stefano. Potrà apparire curioso, ma nel corso degli ultimi decenni non si era ancora proceduto ad un primo censimento delle immagini esposte nel Sacrario.

Tale verifica permise di rilevare elementi di particolare interesse, fino ad allora ignorati. In realtà, nel sacrario bolognese viene onorata la memoria di 463 aviatori. Di essi, è esposta l’immagine di 395 caduti, mentre di 19 aviatori viene indicato solo il nominativo. A questi 414 aviatori, si devono aggiungere 49 nominativi presenti solo negli archivi della A.N.F.C.M.A., impegnata nel dopoguerra a sostenere amministrativamente le pensioni di reversibilità per le vedove e gli eredi dei Caduti.

La ricerca condotta all’interno del Sacrario permise la conoscenza di fatti sconosciuti e per certi versi sorprendenti. In primo luogo, la presenza di Aviatori bolognesi caduti durante la Prima Guerra Mondiale, ovvero, prima della costituzione dell’Aeronautica, come arma autonoma. Furono 11 i Caduti bolognesi, coraggiosi pionieri emuli di Francesco Baracca, come lui periti in quella che alcuni definirono la Quarta Guerra di Indipendenza italiana.

Un altro elemento emerso nel corso della ricerca interna al sacrario fu la drammatica frequenza della data del decesso, coincidente con il giorno 8 settembre 1943. L’analisi dei dati anagrafici ha permesso una tragica deduzione. Dei 209 soldati della truppa, Avieri, Avieri Scelti e Primi Avieri, caduti nella Seconda Guerra Mondiale, ben 11 morirono in data 8 settembre 1943, ovvero il giorno stesso della resa alle Forze Alleate.

Una percentuale impressionante, pari al 5% del totale; è un dato che testimonia lo sterminio degli Avieri ad opera dei Nazisti, nel momento stesso della dichiarazione dell'Armistizio. Ai nostri Avieri non fu neppure data l'opzione della scelta, solitamente riservata agli Ufficiali e Sottoufficiali Italiani, se continuare la guerra dopo l'otto settembre al fianco dei Nazisti o dichiararsi prigioniero, per essere destinato ai campi di concentramento in Germania. Quei nostri Avieri furono uccisi all'istante, come accadde del resto a diversi soldati italiani nei numerosi teatri di guerra, immediatamente dopo la firma dell'Armistizio

Esaurita la prima fase del censimento, nonostante la tragica numerosità dei dati raccolti, fu chiara a tutti i soci la parzialità dei dati rilevati.

La Seconda Guerra Mondiale ebbe effetti talmente devastanti da far presupporre cifre ancor più rilevanti. Si cercarono quindi nuove fonti per approssimare il più possibile il censimento ad un dato reale. Furono consultati tutti i data base disponibili nel territorio bolognese e nei Comuni di Bologna Città Metropolitana. Si interrogarono anche gli elenchi dei Caduti presso le Associazioni dei Reduci. Al termine di questa seconda fase della ricerca, furono verificati i dati relativi a 137.207 nominativi.

Anche da questa analisi emersero elementi di grande interesse. In sintesi:

1. complessivamente, gli aviatori bolognesi deceduti per cause di servizio in missione di pace e di guerra salirono a 620 unità, comprendendo quelle presenti nel sacrario;
2. di questo dato, ben 127 aviatori bolognesi si riferiscono alla Prima Guerra Mondiale;
3. nella seconda guerra mondiale caddero 455 aviatori bolognesi; fino al 8.9.1943, con le insegne della Regia Aeronautica Italiana. Dopo quella data, per la RSI;
4. 26 aviatori bolognesi arruolatisi al fianco degli Alleati dopo l'8.9.1943 caddero con le insegne della Libera Aeronautica Cobelligerante;
5. in tempo di pace, caddero infine 12 aviatori bolognesi, comprendendo tra questi il Maggiore Parmeggiani, Comandante della Missione umanitaria in Congo, nel 1961.

Un elemento di ulteriore approfondimento è dato dalla partecipazione degli Aviatori bolognesi alla Lotta di Liberazione dal Nazifascismo. Analizzando gli elenchi dei “Partigiani Emeriti”, sono emersi 377 Aviatori bolognesi, estratti da un archivio di 21.660 nominativi.

Questo dato rappresenta una ulteriore conferma della partecipazione attiva alla lotta di liberazione, elemento fondante per la costituenda Repubblica Italiana.

Ai valori così pervenuti mancano in realtà altri dati, numericamente rilevanti, disponibili solo presso il relativo archivio del Ministero della Difesa.

In attesa di ottenere l'autorizzazione all'accesso di queste informazioni, crediamo comunque già importante poter valutare le statistiche a noi pervenute.

Una attenzione specifica merita infine la scelta effettuata dagli Internati Militari Italiani, in sigla I.M.I.

Con tale acronimo si identifica la qualifica assegnata ai militari italiani che, dopo l'armistizio dell'otto settembre 1943, si rifiutarono di continuare a combattere al fianco dei Nazisti o dei fascisti della Repubblica di Salò.

Fu una scelta coraggiosa, che comportò la deportazione nei campi di concentramento, per lavorare in condizioni inumane, soffrendo la fame e le malattie.

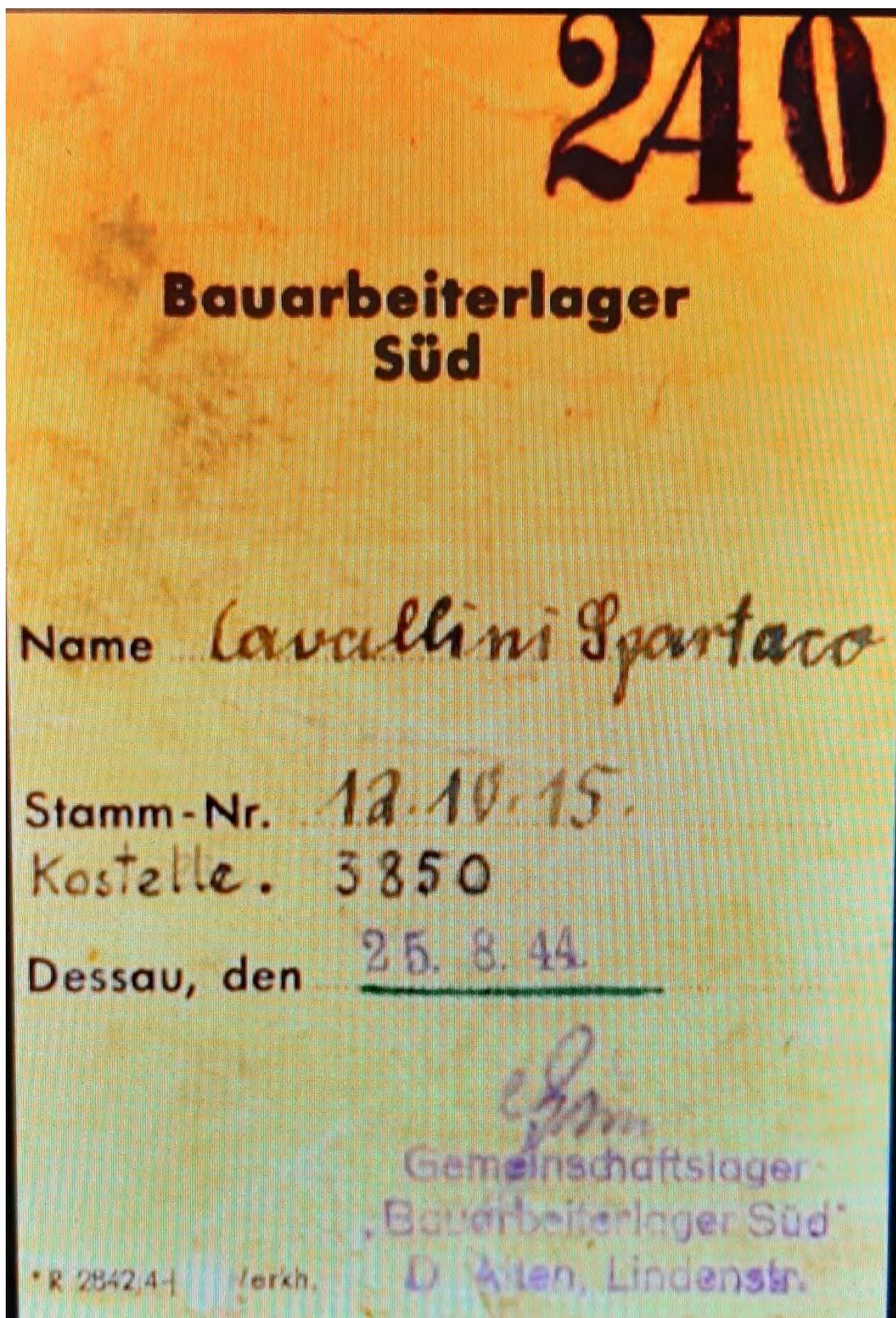


Foto n. 66: il tesserino di un bersagliere, Internato Militare Italiano nel Lager Sud di Dessau, destinato ai “muratori”.

Alla fine del conflitto, i piu' fortunati riuscirono a tornare a casa a piedi, con marce interminabili.

Gli ultimi dati del Ministero della Difesa stimano gli Internati Militari Italiani in circa 800.000 unità, su un totale di 3,7 milioni di militari arruolati all'inizio della Seconda Guerra Mondiale nell'Esercito, nella Marina e nell'Aeronautica.

Di questi, 600.000 furono deportati in Germania.

Alla fine del conflitto, i sopravvissuti riferirono delle condizioni di vita nei lager e del loro rocambolesco ritorno a casa.

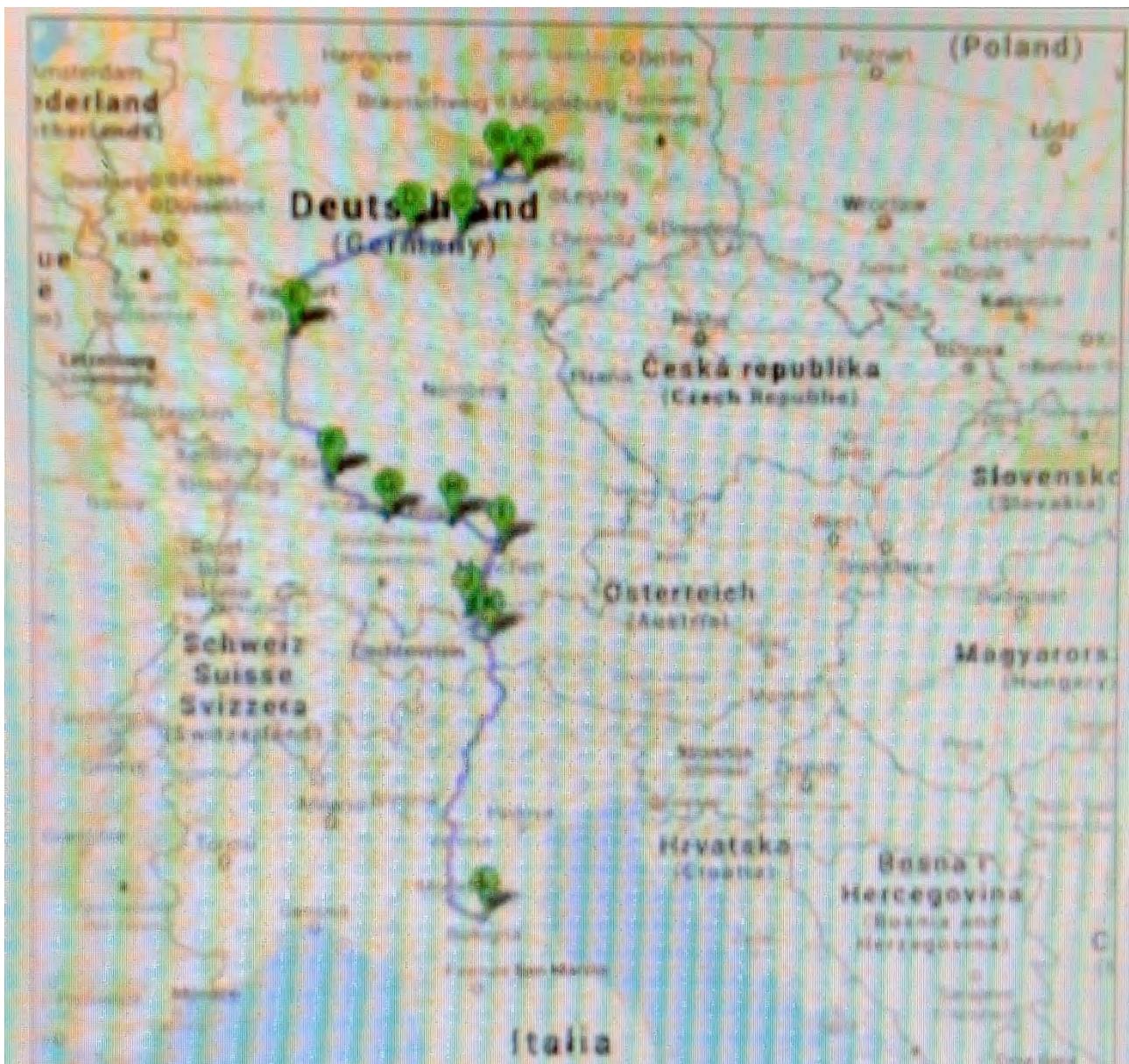


Foto n. 67: il percorso per il rientro a casa, alla fine del conflitto. Dopo 2 anni di lavori forzati, il bersagliere indicato nella immagine precedente impiegò 3 mesi, attraversando l'Europa in macerie, per percorrere a piedi la distanza di 1.100 km, da Dessau fino a Bologna, finalmente a casa.

Un Sottotenente degli Alpini, padre del compagno di scuola di chi scrive, lavorò nei campi di concentramento fino alla fine della guerra. Spesso gli IMI venivano utilizzati temporaneamente in diverse fabbriche militari, distribuite nel vasto territorio occupato dai nazisti.

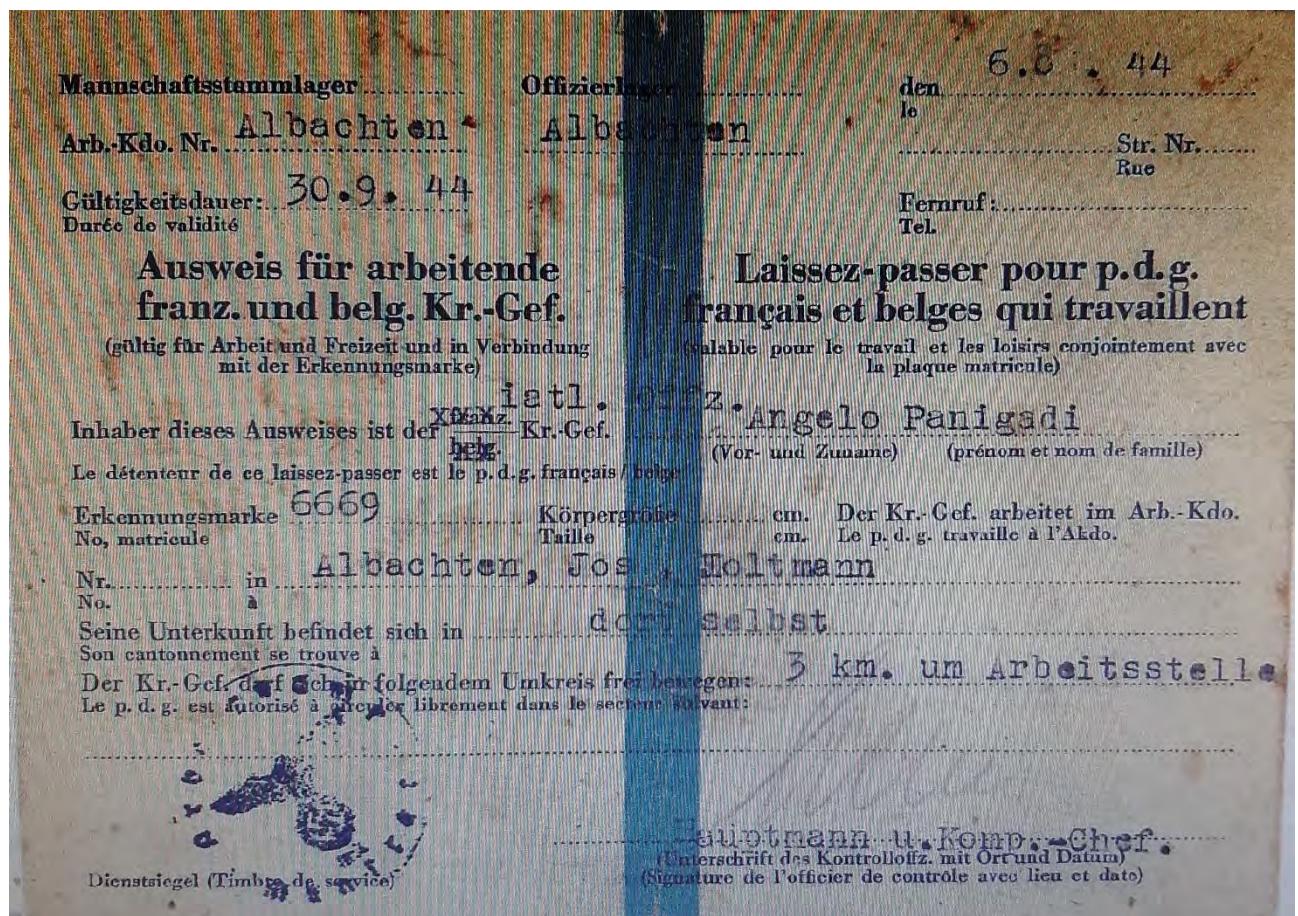


Foto n. 68: Permesso di lavoro transfrontaliero emesso dal Comando Nazista per un sottotenente degli Alpini, Internato Militare Italiano, impiegato in una fabbrica aeronautica con sedi distaccate in Francia e nel Belgio occupato.

Non tutti riuscirono a tornare a casa. Tra gli IMI, si stimano circa 57.000 vittime in prigione, secondo calcoli effettuati per difetto. A loro, con enorme difficoltà e spesso con grande ritardo, giunse ai parenti un riconoscimento formale, come nel caso di un marinaio deceduto in prigione a Reni, vicino ad Odessa in Ucraina.



Foto n. 69: Medaglia d'Onore assegnata di recente alla memoria di un marinaio deceduto in prigione. Si tratta di un riconoscimento emanato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri ai cittadini italiani deportati e internati nei lager nazisti nel periodo 1943-1945.

La memoria è un atto di riconoscenza dovuto a chi si rifiutò di combattere a fianco dei Nazifascisti.

Persone che, a rischio della propria vita, scelsero di lottare per poter sperare in un modo migliore.

Noi che ne siamo eredi abbiamo il compito di preservarne l'insegnamento.

Scriveva Primo Levi: “Senza memoria, non c’è futuro”.

Capitolo 10

L'ULTIMO VOLO

Quali aerei pilotarono i Caduti onorati nel Sacrario bolognese? Da quali cieli non fecero più ritorno?

Crediamo utile mostrare alcune immagini di aeroplani d'epoca, illustrando anche alcune carte geografiche del secolo scorso, per meglio contestualizzare gli obiettivi della nostra ricerca.

Per semplicità descrittiva, seguiremo un criterio cronologico. Già prima della Guerra 1915-18, l'Esercito Italiano organizzò una brigata di specialisti del Genio, dedicata alla Sezione Aeronautica.

Nel 1910, il Reparto autonomo, con sede a Torino, contava 3 velivoli Fairman e 8 aerei Bleriot. Gli anni che precedettero il conflitto registrarono un rapido sviluppo della forza aeronautica italiana; nel 1915 si potevano contare già 86 aerei di produzione francese.

All'epoca, l'industria italiana eccelleva nella realizzazione di idrovolanti e bombardieri, ma durante il primo conflitto mondiale giunse a sviluppare una produzione significativa, fino a 12.000 velivoli registrati nel 1918.

Il maggior teatro di guerra era il fronte nord orientale del Paese, anche se diverse incursioni aeree dei velivoli italiani si spinsero sui litorali nemici, lungo le coste adriatiche, fino in Albania.

Il conflitto fu caratterizzato dalle prime battaglie aeree, nel corso delle quali ogni parte in causa eleggeva i migliori piloti ad esempio per l'intera Nazione. Nel cinema e nella letteratura di genere si diffusero le gesta del "Barone Rosso", Manfred Von Richthofen, di René Fonck, di Edward Mannock, tutti assi dell'aviazione periti in guerra dopo aver abbattuto decine di aerei nemici.

Noto a tutti è il nome di Francesco Baracca, pilota di Lugo, al quale furono attribuiti 34 abbattimenti. A Francesco Baracca fu riconosciuta la Medaglia d'Oro al Valor Militare.



Foto n. 70: Francesco Baracca, davanti al suo velivolo

Anche a diversi aviatori bolognesi furono assegnate importanti decorazioni. Ne riportiamo alcune, comprese nell'elenco degli aviatori caduti durante il primo conflitto mondiale.

GLI 11 AVIATORI BOLOGNESI CADUTI NELLA GUERRA 1915-18:

S.Tenente Pilota BACCILI CESARE, 21.6.1890–27.10.1917, ARG.+BR.

Capitano Pilota CLERICI UMBERTO, 4.2.1883-18.7.1916, ARG.+BR.

Caporale Pilota CORA' ANTONIO, 28.6.1894-31.3.1916

Pilota FORNACIARI GUGLIELMO, ASSO DI GUERRA 1915-18

Soldato Motorista GALLETTI ALFREDO, 6.1.1895-27.6.1918

Primo Aviere MASOTTI OLIVIERO, 1896-1918, caduto a Torino

S.Tenente Pilota MORUZZI VITTORIO. 27.7.1896-2.2.1918

Tenente Pilota ROCCARI CARLO, 21.11.1892-12.12.1918, ARG.

Tenente Pilota ROPPA SASSOLI GUIDO, 15.10.1889-21.5.1918, BR.

Tenente Pilota SELVATICI ENEA, 24.12.1888-22.2.1917

Sergente M.Pil. VASSURA GIANNETTO, 26.2.1894-27.10.1918, ORO

Complessivamente, le decorazioni assegnate agli Aviatori bolognesi, caduti nella Prima Guerra Mondiale furono le seguenti:

1 Medaglia d'Oro al Valor Militare,

3 medaglie d'Argento al Valor Militare,

3 medaglie di Bronzo al Valor Militare.

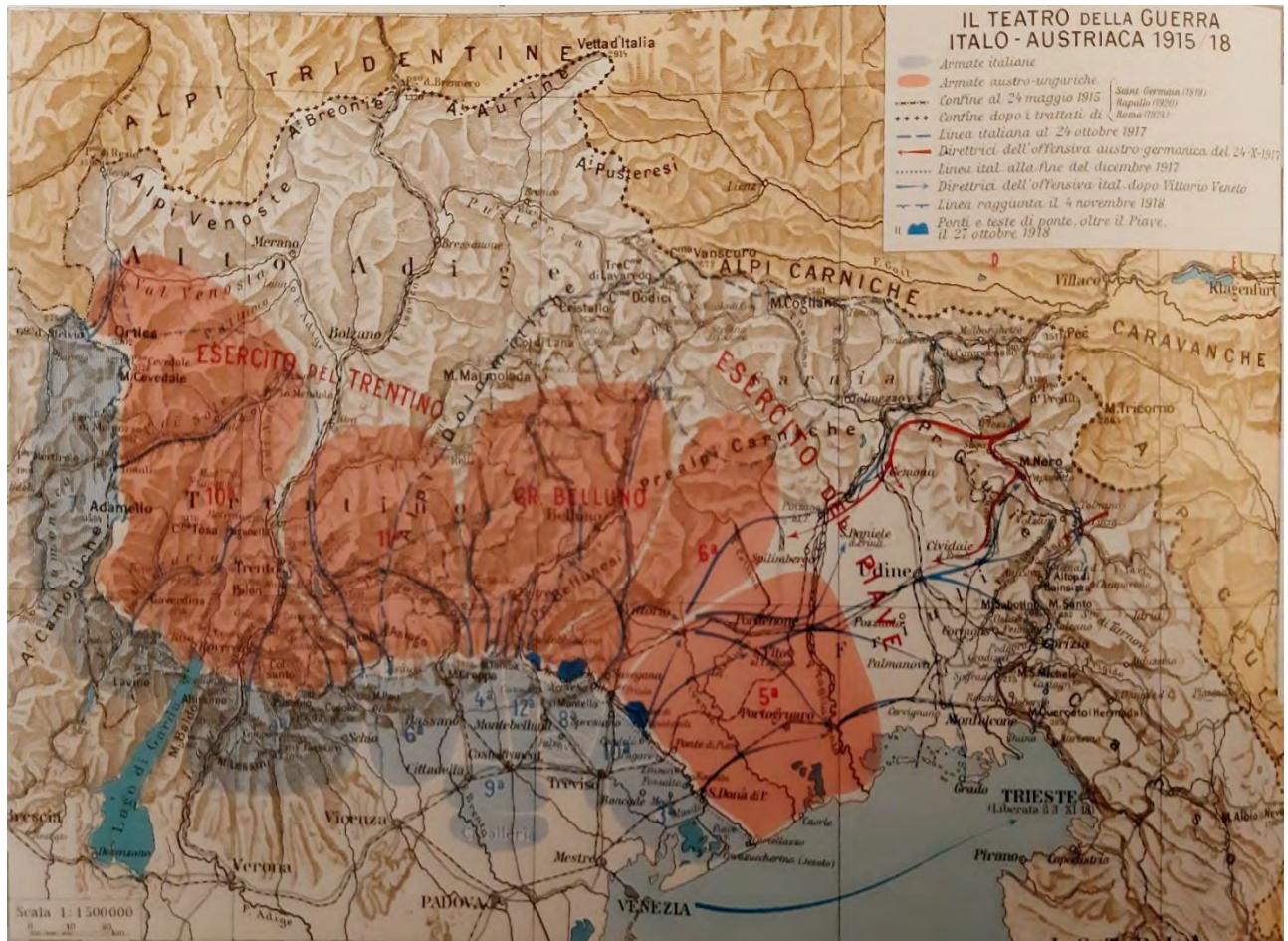


Foto n. 71: il fronte orientale nella Prima Guerra Mondiale 1915-18



Foto n. 72: la 30° Squadriglia "Fairman" nel 1916



Foto n. 73: ancora nel 1917, alcuni soldati erano nominati
“Osservatori dall’Aeroplano”



Foto n. 74: i "ragazzi del '99", diciottenni in prima linea a Caporetto



Foto n. 75: zaino, bandiera e borraccia di un "ragazzo del 99"; tra i reduci, anche il nonno del curatore.



Foto n. 76: i "Cavallieri di Vittorio Veneto";
titolo assegnato ai reduci della
Prima Guerra Mondiale

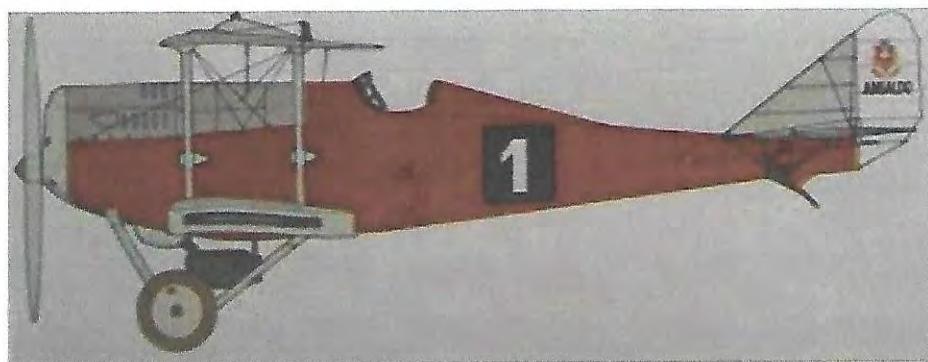


Foto n. 77: modello di aereo SVA Ansaldo



Foto n. 78: idrovolante FBA Modello H, costruito dalla SIAI;
immagine della 2° Squadriglia, a Grado



Foto n. 79: Bombardiere Caproni Ca 33

Nel periodo tra le due Guerre Mondiali, il Regime Fascista avviò campagne coloniali finalizzate alla conquista dei territori africani. Erano aree non ancora conquistate dai principali contendenti europei, quali Inghilterra, Francia e Germania.

L’Aeronautica Militare fu coinvolta in particolare nella Guerra d’Etiopia; nell’ottobre del 1935, si effettuò il primo sistematico utilizzo bellico della nuova arma aerea.

L’impegno si concretizzò anche nella costruzione di nuovi aeroporti.

Nello specifico, 29 furono realizzati in Eritrea e 54 in Somalia.

Nel maggio del 1936, le truppe italiane entrarono ad Addis Abeba, grazie anche ai ponti aerei disposti con i Savoia Marchetti SM 81 e i Caproni Ca 133 partiti dal porto di Assab.

Il Regime celebrò la “nascita dell’Impero” nella A.O.I., Africa Orientale Italiana, teorizzando per le giovani generazioni la necessità della “quarta sponda”. Sui nuovi territori il Regime era infatti interessato a destinare parte della popolazione metropolitana, con l’obiettivo di favorire un importante incremento demografico della popolazione, tema all’epoca ritenuto indispensabile per sostenere il confronto con le altre potenze europee.

Questa cultura demagogica si diffuse capillarmente, in ogni evento della vita pubblica.

Naturalmente, anche il mondo della scuola ne fu coinvolto.



Foto n. 80: Le ambizioni egemoni del colonialismo italiano nell'Africa Orientale.

Pagella del 1940 di un bambino di 4° elementare. All'interno, a matita, un anonimo scrisse: "Non ha tessere", probabilmente riferendosi al padre, tenuto a firmare la pagella. Il bambino non fu promosso.

Numerosi furono gli aviatori bolognesi impegnati nelle campagne africane. Tra questi, quattro sono ricordati nel Sacrario. Di seguito, riportiamo i modelli degli aerei utilizzati in quelle guerre coloniali.

IL « CA 101 » Era un apparecchio dagli usi possibili molto vari: bombardiere, ricognitore, versione civile per 10 passeggeri. Apertura alare circa 20 metri, lunghezza quasi 14, peso tra i 2500 ed i 2600 kg. Spinto da tre motori di potenza oscillante tra 600 e 750 cavalli, poteva volare sui 200 km. l'ora con un carico di bombe di 500 kg. Nel 1933 Mario De Bernardi vi fece un volo Roma-Mosca senza scalo.

IL « CA 111 » Successive modificazioni del « CA 101 » condussero nel 1934 al « CA 111 », monomotore ricognitore a lungo raggio. Armato con 3 mitragliatrici da 7,7 mm e con un carico di bombe per 1000 kg., aveva un'autonomia di volo di circa 1000 km. Nel corso del 1935 un certo numero di « CA 111 » equipaggiati come bombardieri venne inviato in Cina, dove fece ottima prova.

IL « CA 133 » Leggermente più grande dei precedenti, ma da essi derivato, il « CA 133 » venne studiato per il bombardamento veloce, diurno e notturno. Fece un'ottima prova in colonia per la sua straordinaria robustezza. Pesante, a vuoto, circa 4 tonnellate, raggiungeva una velocità massima di 250 km. l'ora con un carico di oltre 1000 kg. di bombe. Fu l'aereo base della guerra in A.O.I. (Dis. di Artano)

Foto n. 81: la serie di aerei Caproni utilizzati nelle guerre coloniali

Durante il secondo conflitto mondiale, l’Aeronautica Militare ebbe un ruolo strategico decisivo.

Dei precedenti primati conseguiti dall’Aeronautica Italiana si è già riferito.



Foto n. 82: parata degli aerei della Regia Aeronautica Italiana;
Aeroporto di Centocelle (Roma) - 4.11.1923.

In realtà, la produzione bellica italiana rimase arretrata, basandosi ancora, all’inizio del conflitto, su caccia biplani o monoplani, costruiti in legno e tela, del tutto inadeguati rispetto alle forze Alleate.



Foto n. 83: biplano RO 37 in volo su Scutari, in Albania



Pioniere dell'Aeronautica - Ufficiale, direttore officine riparazione aeromobili - o Baracca) - Deceduto durante un collaudo con un idro S-59 a Portorose il 26-2-38

Foto n. 84: una squadriglia del 1938 di istanza a Portorose, ora in Slovenia; sullo sfondo un idrovolante S 59

In modo non esaustivo, rappresentiamo di seguito alcune immagini relative ai più diffusi velivoli utilizzati dai piloti bolognesi, nel corso della seconda guerra mondiale.

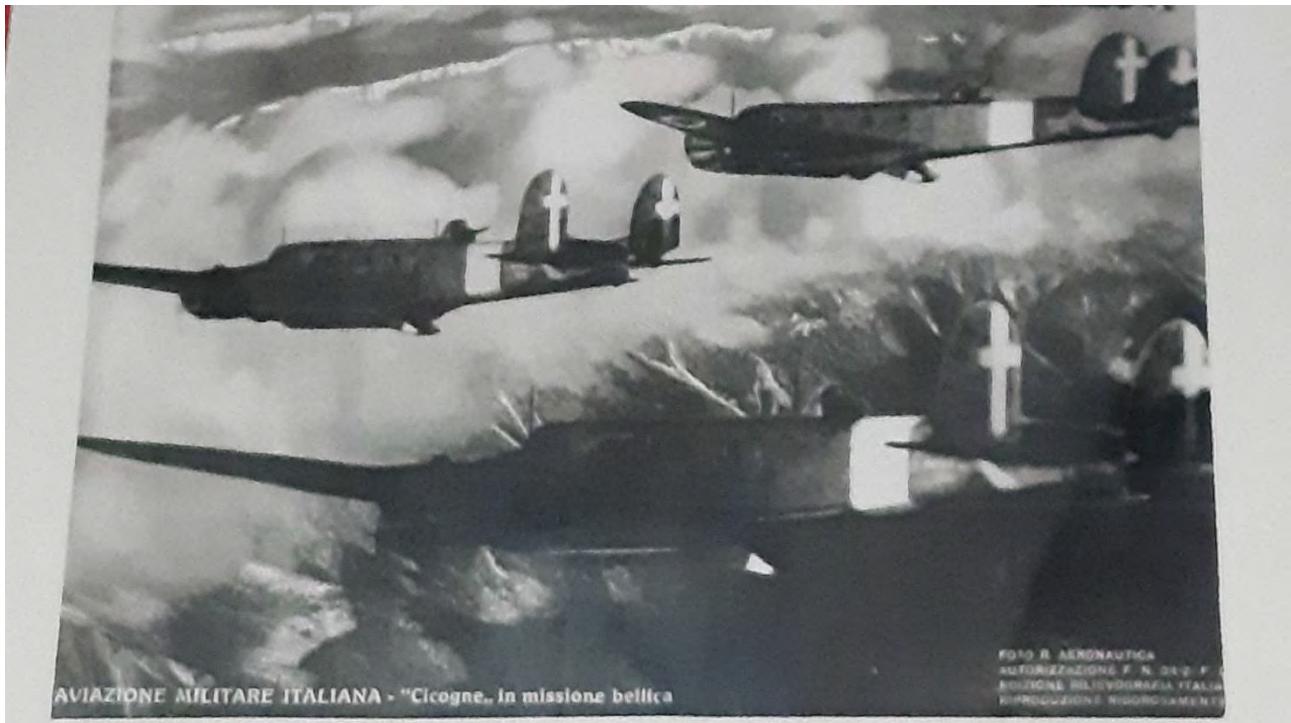


Foto n. 85: bombardieri SM 84



Foto n.86: FIAT RS 14



Foto n. 87: Junkers JU 87



Foto n. 88: Reggiane Re 2005



Foto n. 89: SM 84



Foto n. 90: Idrovolanti di scorta ai Bersaglieri diretti in Albania.



Foto n. 91: SM 79, pubblicato nella copertina dei quaderni di scuola

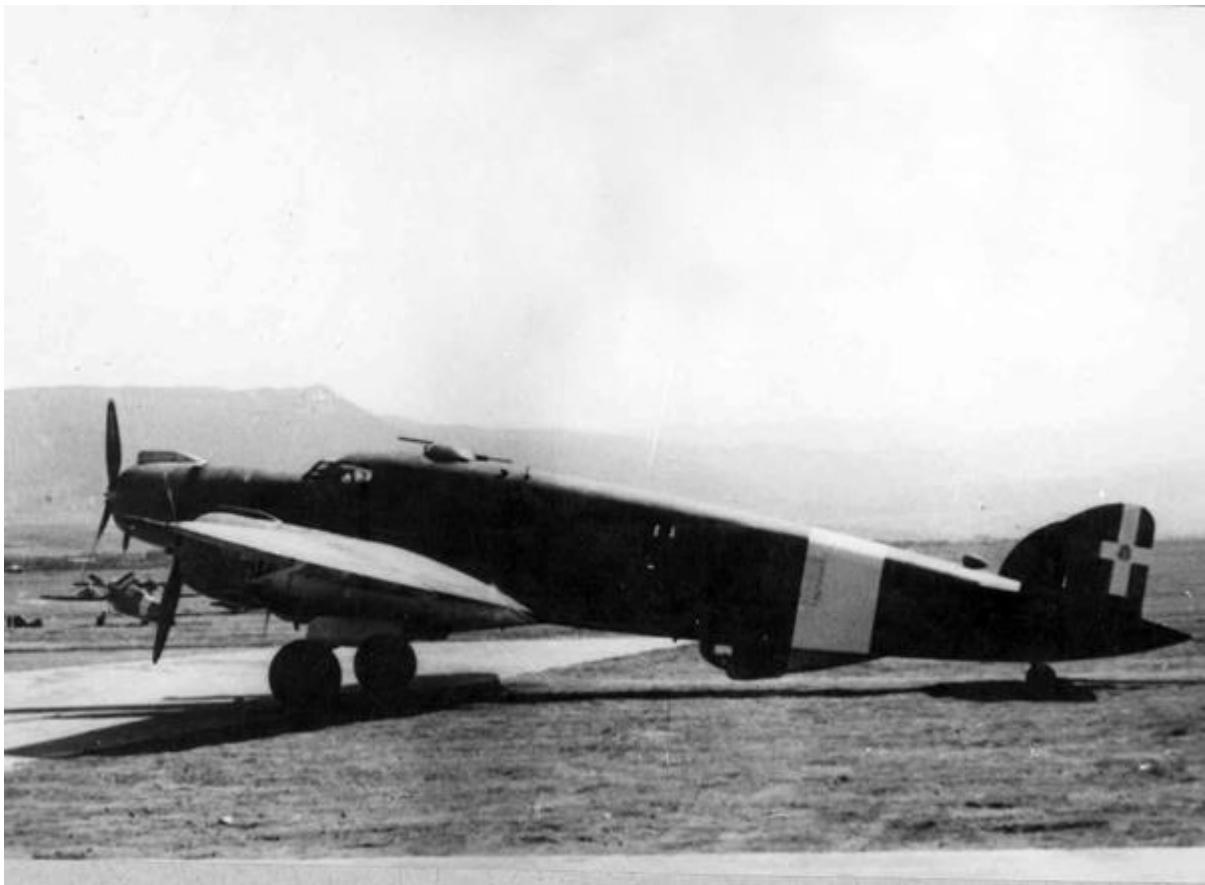


Foto n. 92: SM 84



Foto n. 93: Caproni Ca 314

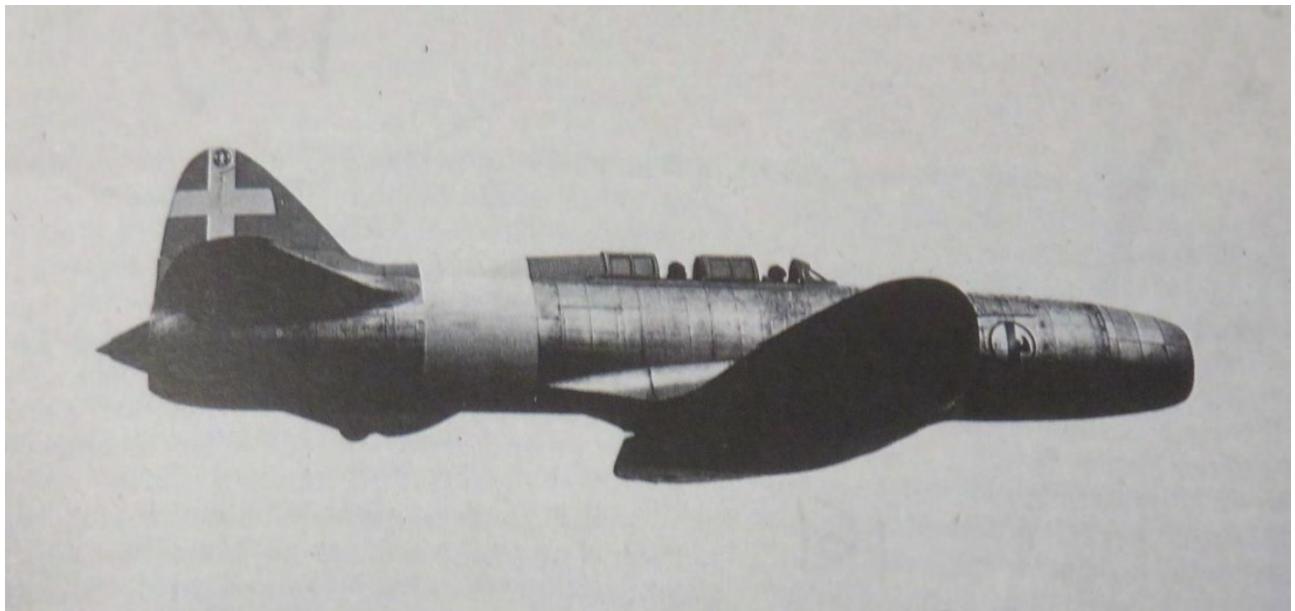


Foto n. 94: Campini Caproni II

REGIA AERONAUTICA ITALIANA



Bombardamento in picchiata
effettuato da apparecchi legionari.

Foto n. 95: copertina di un quaderno scolastico dell'epoca

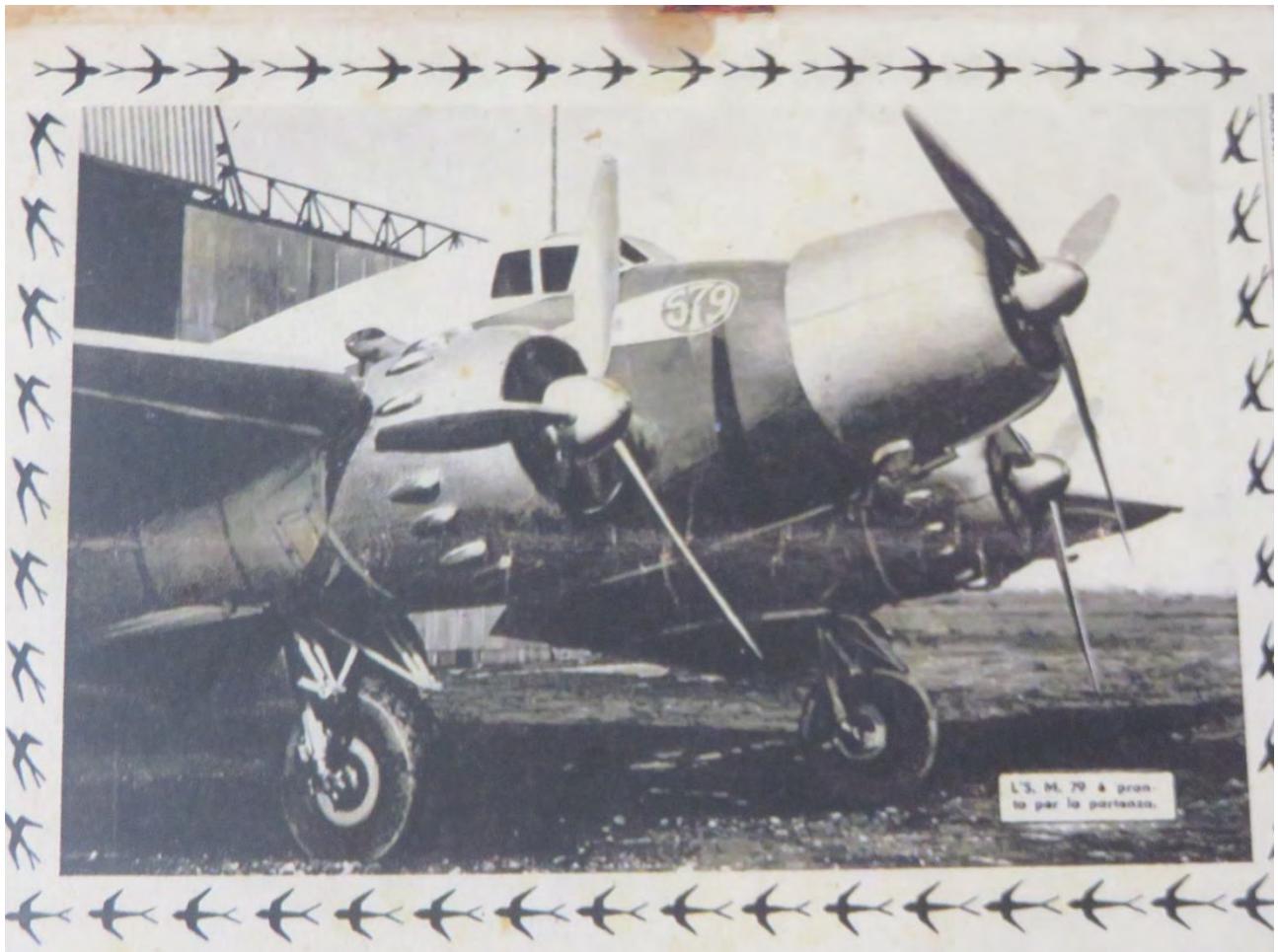


Foto n.96: il trimotore ad elica SM 79, in una copertina di un quaderno

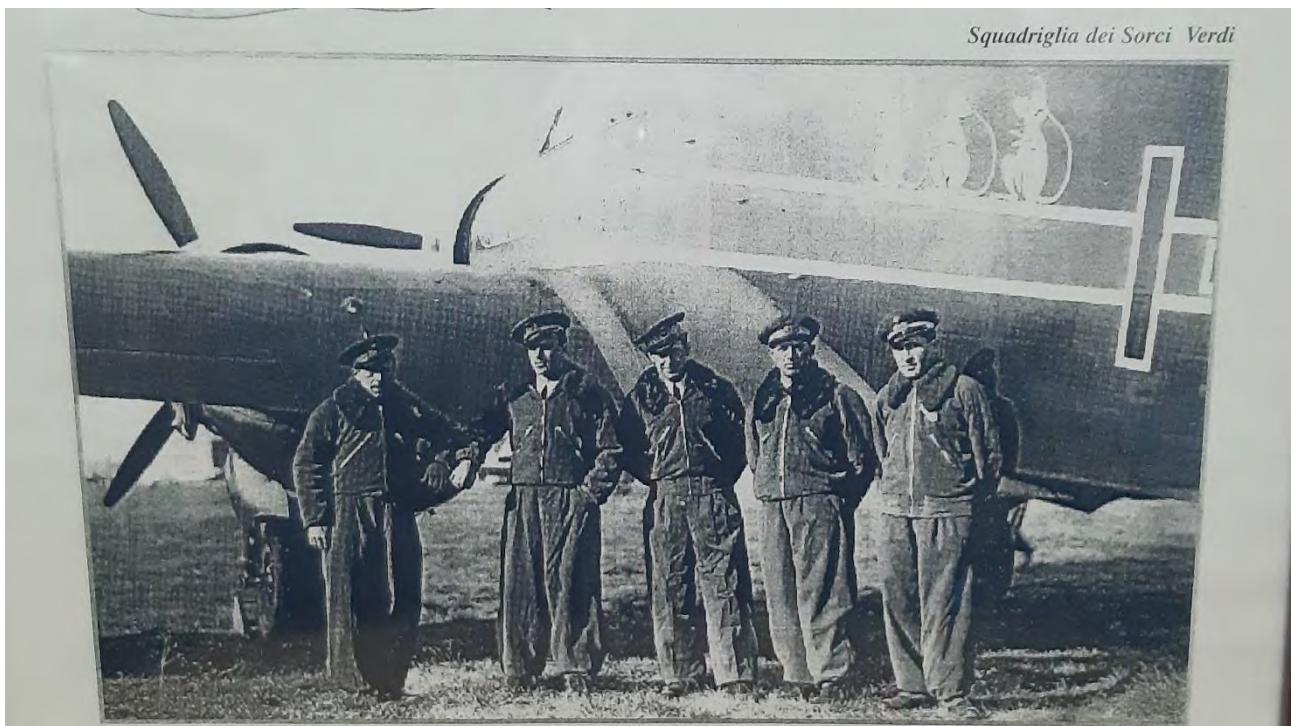


Foto n. 97: la squadriglia dei “Sorci Verdi”, 1941

I teatri di guerra erano numerosi e vastissimi, per una dotazione iniziale di 1.796 aerei operativi; troppo pochi per uno scacchiere geografico comprendente Albania, Libia, Mar Egeo, Africa Orientale, oltre al territorio metropolitano.

Enchiamo di seguito i luoghi nei quali combatterono e caddero gli aviatori bolognesi presenti nel Sacrario; le riproduzioni si riferiscono a cartine geografiche dell'epoca.



Foto n. 98: le Z.A.T., zone aeree territoriali.



Foto n. 99: Italia Settentrionale

ITALIA MERIDIONALE



Foto n. 100: Italia Meridionale

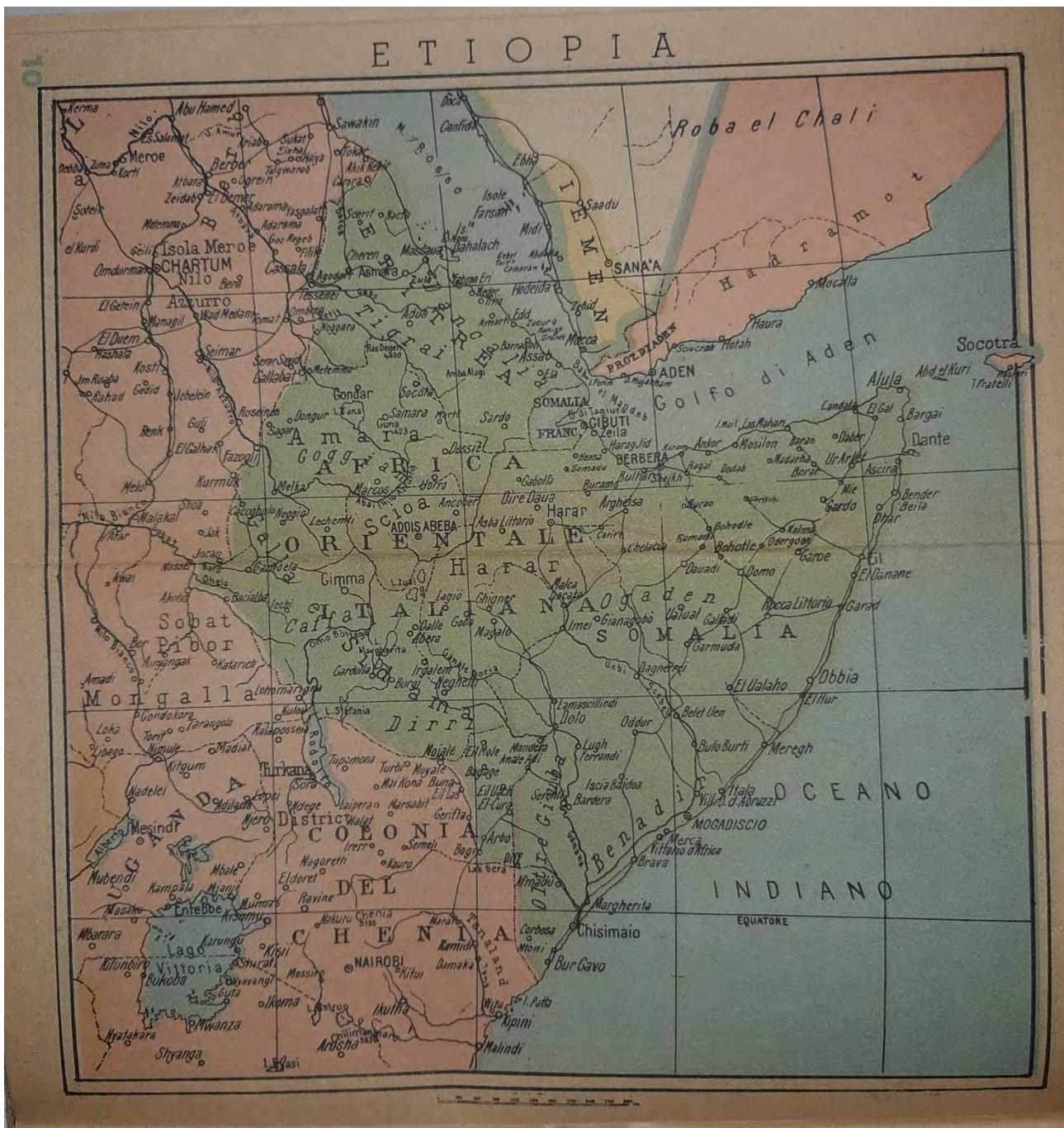


Foto n. 101: Africa Orientale Italiana



Foto n. 102: l'area del Mediterraneo coinvolta nel conflitto



Foto n. 103: il Canale di Sicilia, coinvolto nel conflitto marittimo ed aereo

Nel sacrario bolognese, la maggior parte dei Caduti si riferisce proprio agli Aviatori periti con le insegne della Regia Aeronautica Italiana, nel periodo 1940-43.

Ad alcuni di questi furono riconosciute importanti decorazioni militari. Elenchiamo di seguito le medaglie d'oro assegnate agli aviatori bolognesi.

LE 10 MEDAGLIE D'ORO AL VALOR MILITARE DEL 1940-43

Tenente Pilota BEVILACQUA EZIO, Medaglia d'Oro al V.M.

Maresciallo Pil. BIONDI EZIO, Medaglia d'Oro al V.M.

Capitano Pil. BULGARELLI LORIS, 28.2.09-13.12.40, M. Oro

S.Tenente Pil. DEGLI ESPOSTI UMBERTO, 5.7.08-29.7.30, M. Oro

Tenente Pilota MASI MARINO, 29.6.11-25.1.39, M. Oro

S.Tenente Pilota MOCCHEGIANI GIORGIO, 23.4.17-14.12.40, M. Oro

S.Maggiore Pilota NERIERI LUIGI, 1.12.12-22.12.36, M. ORO

Capitano Pilota TOMASINO BARTOLOMEO, 29.9.12-20.9.41, M. Oro

Maggiore Pilota TOSCHI CESARE, 22.5.06-19.11.41, M. Oro

Capitano Pilota VERNA GIUSELLINO, 6.12.13-27.9.41, M. Oro

Numerosi furono anche gli Aviatori bolognesi che, dopo l'Armistizio dell'otto settembre 1943, scelsero di affiancare le forze alleate nella Liberazione del Paese dal nazifascismo, in un contesto particolarmente rischioso.



Foto n. 104: la prima pagina del Corriere della Sera, 8 settembre 1943

Nella Guerra 1940-43, le forze disponibili, distribuite nelle quattro zone aeree territoriali, (Z.A.T.), Milano, Bologna, Napoli, Bari, erano già state sottoposte ad un elevatissimo sacrificio di vite umane. Dal dieci giugno 1940 all'otto settembre 1943 i morti e i dispersi furono stati calcolati in almeno 12.000 unità, oltre a 5.000 feriti.

All'annuncio dell'Armistizio vennero a formarsi due opposte forze aeree italiane. Nel nord Italia era presente l'AERONAUTICA NAZIONALE REPUBBLICANA (ANR), sotto le insegne della Repubblica Sociale Italiana di Mussolini, ancora al fianco della Luftwaffe e delle forze di occupazione tedesca.

Nell'Italia meridionale, già liberata dall'avanzata delle truppe Anglo-American, operava l'AERONAUTICA COBELLIGERANTE ITALIANA, fedele al cosiddetto Regno del Sud, dove si era insediato il Re Vittorio Emanuele III, a Brindisi.

Questa denominazione non ufficiale raggruppava diverse attività militari, svolte da interi Reparti aerei a favore delle Forze Alleate. In effetti, dopo l'Armistizio, furono numerose le sigle utilizzate dagli Aviatori italiani co-belligeranti.

Tra le diverse denominazioni utilizzate da questa forza aeronautica, sono da ricordare:

Italian Co-belligerant Air Force (ICAF)

Balkan Air Force

Regia Aeronautica

Libera Nazione Aerea (LNA)

Libera Aeronautica Italiana (LAI).

Dopo l'Armistizio, tutte queste sigle si trovarono ad operare nella Guerra di Liberazione del Paese.

Dagli aeroporti di Puglia, Sicilia e Sardegna, gli aerei con la coccarda tricolore furono impegnati in azioni offensive, difensive, di rifornimento, aviosbarco e trasporto, con particolare riferimento all'area geografica dei Balcani, comprendente l'Albania, la Grecia e la Jugoslavia.

Tale inquadramento nelle Forze Alleate fu organizzato allo scopo di evitare scontri aerei tra i diversi equipaggi italiani, evento che non si verificò mai, nel corso dell'intero conflitto. Importante risultò il supporto aereo fornito dalla Regia Aeronautica alle formazioni partigiane Garibaldi e EPLJ, in Jugoslavia.

L'Aeronautica Cobelligerante Italiana poteva contare su un effettivo di circa 2.000 militari, per 200 aeroplani operanti nel Regno del Sud. I velivoli utilizzati erano i seguenti.

Tra i caccia:

i MACCHI: MC 202 "Folgore", MC 205 "Veltro", MC 200 "Saetta";
il caccia delle REGGIANE: RE 2002 "Ariete";
e il caccia della FIAT, CR32 "Freccia".

Tra i bombardieri:

il SAVOIA MARCHETTI SM 79 "Sparviero", il SM 82 "Marsupiale";
lo JUNKERS JU 87D "Picchiatello".

Tra i ricognitori:

il CAPRONI Ca314, il FIAT RS 14, e i
CANTZ 506 "Airone" e il CANTZ 501 "Gabbiano".

Questi aerei erano distribuiti negli Stormi e nei Gruppi insediati a Brindisi, Lecce, Manduria, Leverano, Decimomannu, Milis, Santa Giusta, Porto Conte, Elmas, Taranto, Monserrato, Oristano.

Dall'estate del 1944, le forze aeree alleate, in virtù del contributo offerto dagli Aviatori Italiani, aggiunsero nuovi aeroplani in forza alla Aeronautica Cobelligerante Italiana.

Ai precedenti velivoli si affiancarono:
il bombardiere MARTIN BALTIMORE 187,
e i caccia BELL P-39N-1 AIRACOBRA e
SUPERMARINE SPITFIRE V.

Altri aeroplani di fabbricazione italiana furono utilizzati dai nostri Aviatori Cobelligeranti. Tra questi:

il caccia REGGIANE RE 2001 “Falco II”
e il bombardiere SAVOIA MARCHETTI SM 84,
oltre ad altri velivoli minori, utilizzati per le Scuole di Pilotaggio.

Determinante si rivelò il lavoro dei tecnici, capaci di recuperare i materiali utili per revisionare i velivoli danneggiati. A fianco degli Alleati, l’Aeronautica istituì anche un servizio di controspionaggio e propaganda, attivo soprattutto nel Centro e Nord Italia.

Sotto l’egida del Fronte Militare Italiano Clandestino Aeronautico, molti partigiani si sacrificarono in azioni di guerriglia e sabotaggio. Alla fine del conflitto, l’Aeronautica Cobelligerante Italiana registrò più di 1.600 Caduti.

Nei 20 mesi di guerra, ai suoi Aviatori furono riconosciute 26 Medaglie d’Oro, e 9 Onorificenze Inter-Alleate.

Anche le Bandiere dell’Aeronautica, del 4° Stormo, del 5° Stormo, del 51° Stormo, furono decorate con la Medaglia d’Oro al Valor Militare. In particolare, per la Guerra di Liberazione, furono riconosciute le Medaglie d’Argento allo Stormo “Baltimore” e allo Stormo “Notturno”.

Riportiamo di seguito alcune immagini degli aerei più frequentemente utilizzati dagli Aviatori che scelsero il sogno di una Italia più giusta, spesso a prezzo della loro stessa vita.



Foto n.105: caccia Bell P39 N 1 Airacobra



Foto n. 106: Macchi MC 205 "Veltro"

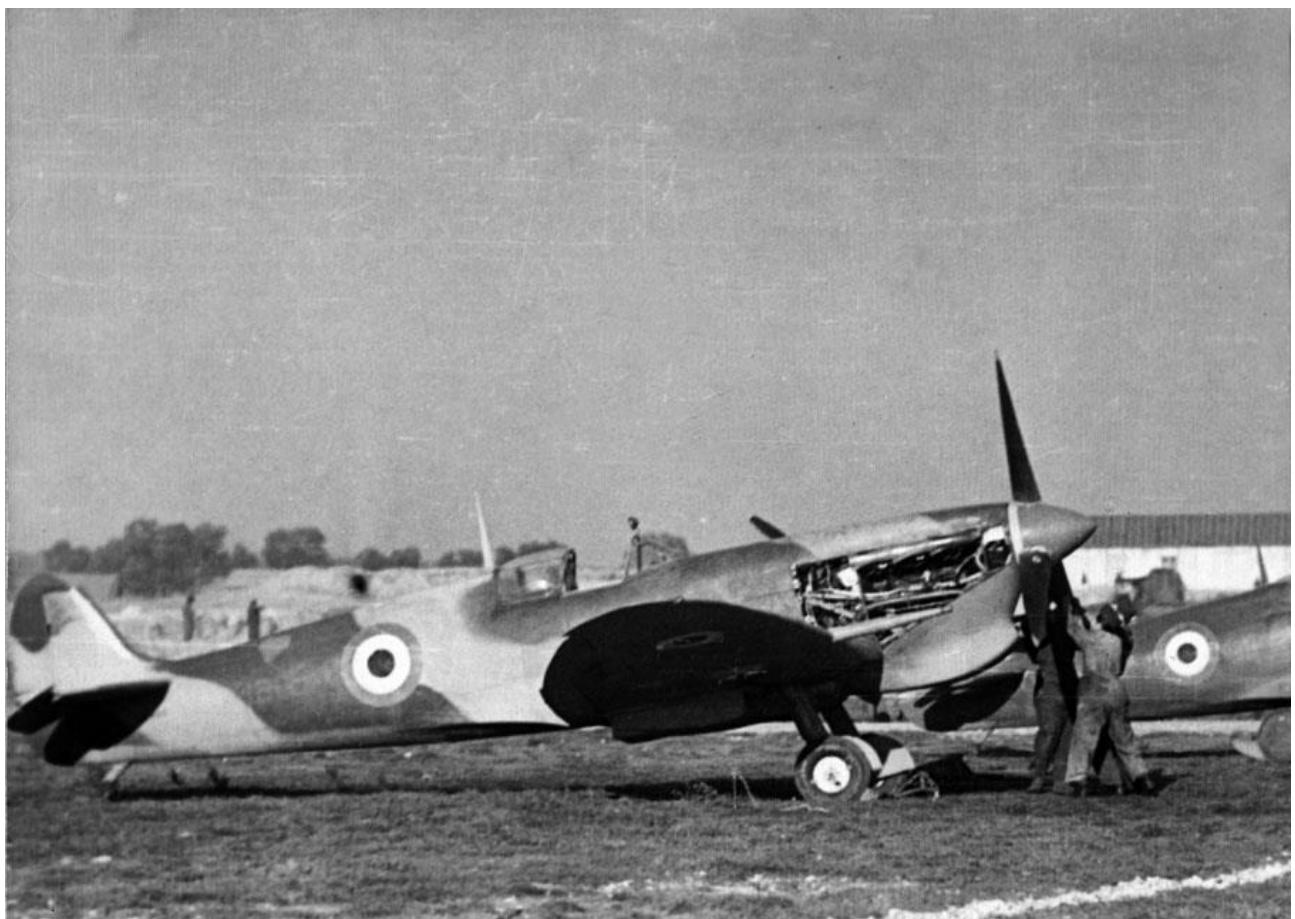


Foto n. 107: Spitfire MKV

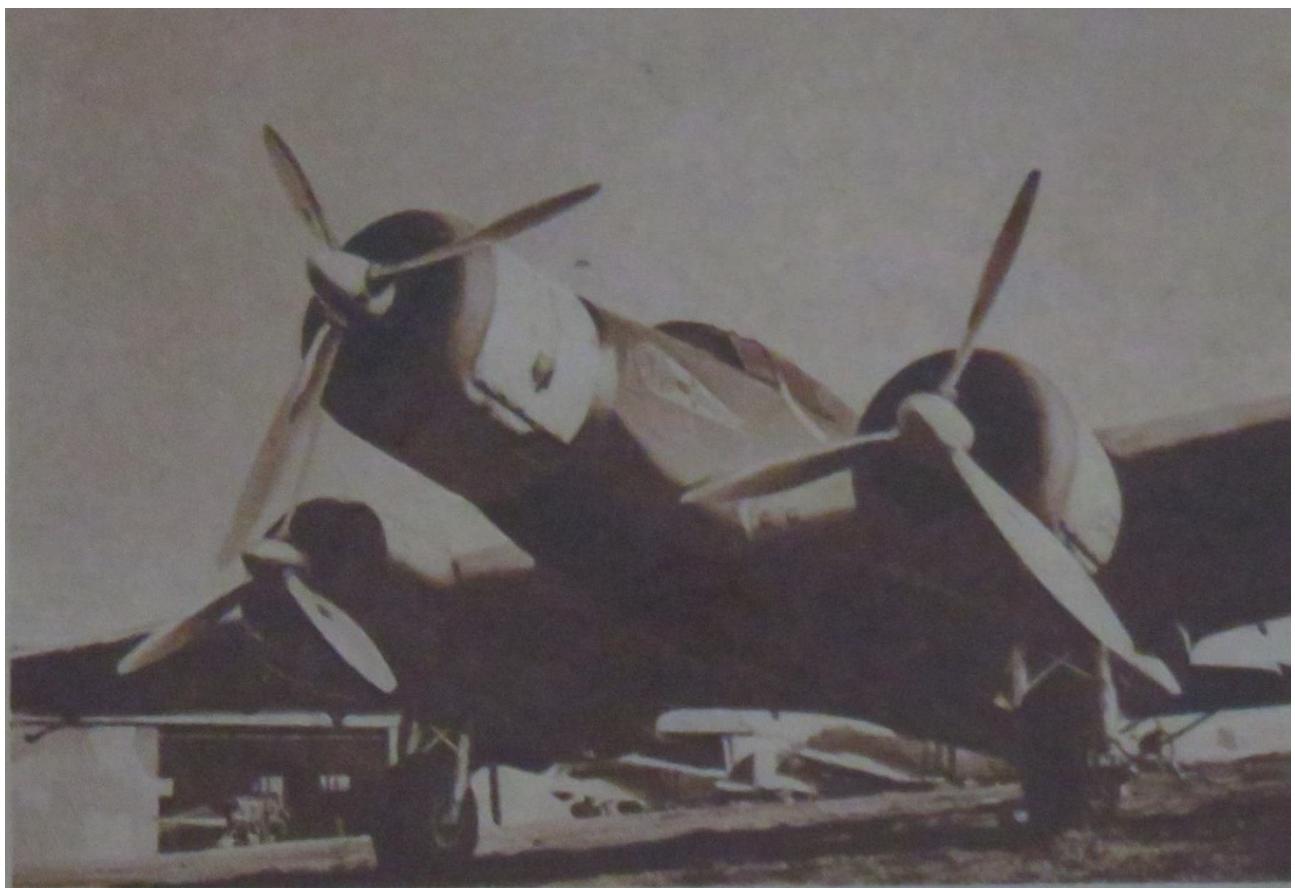


Foto n. 108: trimotore Macchi

Crediamo doveroso onorare la memoria degli Aviatori bolognesi, ricordando il nome dei Caduti ai quali dobbiamo la nostra stessa libertà.

I CADUTI DELLA GUERRA DI LIBERAZIONE

Pilota Istruttore ANGELOTTI ADEN, dec.a Forlì 19.6.1957, M. Oro V.M.
Primo Aviere Marc. GUIDOTTI BRUNO, 8.7.18-12.3.45, M. Bronzo V.M.
Aviere NARDI GIOVANNI, 2.4.23-10.5.44, M. Argento al V.M.
Tenente Pilota PELIZZARI FRANCO, 22.5.27-24.11.56 a Orly
S.Tenente RIZZOLI dott. RENATO, dec.1.11.44, caduto nella Liberazione
S.Tenente MARZOCCHI ANTONIO, dec.17.10.1944 , M. Bronzo V.M.

Capitolo 11

I CADUTI BOLOGNESI IN MISSIONI DI PACE

Nell'immediato dopoguerra, la Regia Aeronautica lasciò il posto alla Aeronautica Militare. Inizialmente, furono numerose le limitazioni imposte dalla comunità internazionale al nostro Paese, uscito sconfitto dalla Seconda Guerra Mondiale.

Nel 1946, il personale dell'Aeronautica non poteva infatti superare le 25.000 unità e gli aerei non dovevano eccedere le 200 unità, da utilizzare esclusivamente per scopi difensivi.

La difficile ricostruzione del Paese condizionò anche la rinascita dell'Arma Aeronautica.

Tuttavia, con l'adesione alla NATO, l'Italia divenne a tutti gli effetti un Paese Alleato. Ciò comportò riflessi positivi importanti anche per l'Aeronautica Militare italiana.

Purtroppo, nel periodo di pace seguente alla seconda Guerra Mondiale, alcuni Aviatori caddero in missione a causa di incidenti di volo.

Tra i velivoli più frequentemente coinvolti fu spesso registrato l'aereo F 104 STARFIGHTER, progettato dalla Lockheed, ma costruito in Italia, per complessivi 246 esemplari, operativi dal 1966 al 2004.



Foto n. 109: F 104 Starfighter

In effetti, uno stato di servizio così prolungato può giustificare solo parzialmente l'elevato numero di incidenti; una ottantina, secondo un calcolo non ufficiale.



Foto n. 110: un F 104 al Museo di Piana delle Orme, Latina

Nell'attualità, l'impegno civile della Aeronautica Militare Italiana si realizza nel trasporto di persone ricoverate, infortunate o bisognose di interventi urgenti.

Dalla comunità nazionale viene giustamente richiesta una risposta immediata anche per calamità naturali ed esigenze sanitarie, come nel recente contesto pandemico.

In queste circostanze, l'apporto dell'Aeronautica italiana è sempre risultato essenziale.

Anche in tempo di pace, gli aviatori si sono distinti per azioni particolarmente benemerite, per il coraggio e l'efficacia mostrata dai piloti.

Ad alcuni di essi viene assegnata una decorazione denominata "Medaglia al Valore Aeronautico".

Si tratta di un riconoscimento istituito nel 1927 dal Regno d'Italia, allo scopo di premiare azioni di coraggio realizzate in volo; dal 1939 fu dedicata solo ai militari distintisi per la particolare competenza tecnica.

L'onorificenza consisteva nella assegnazione di medaglie d'oro, d'argento e di bronzo.

Tra i Caduti bolognesi presenti nel Sacrario, si distinguono alcuni decorati al Valore Aeronautico:

Tenente Col. Pilota PELIZZARI CAV. EGIDIO, 5.5.1896-20.2.1948, ORO

S.Tenente Pilota SGUANCI MARIO, dec. 11.7.1940, decorato al V.A.

Sergente Magg.Pil. BERNAROLI NELLO, 1911-1940, M. Bronzo al V.A.

Maresciallo Pil. RESCA FERRUCCIO, 6.12.1916-12.6.1953, Bronzo VA

Con D.Lgs del 15.3.2010, n. 66, l'onorificenza fu sostituita dall'omonimo riconoscimento, assegnato con Decreto del Presidente della Repubblica e dal Ministero della Difesa, per premiare “atti di coraggio, perizia e filantropia compiuti a bordo di aeromobili in volo”.

Di quest'ultimo riconoscimento, dal 2010 ad oggi, sono state assegnate ad aviatori bolognesi le seguenti onorificenze:

Medaglia d'Argento al Capitano Michele Masini, in data 14.3.2018

Medaglia di Bronzo al Tenente Sandro Oberoi, in data 5.6.2012

Medaglia di Bronzo al Generale di Brigata Elia Baldazzi, in data 18.2.2013

Capitolo 12

KINDU 1961. IL SACRIFICIO DEGLI AVIATORI ITALIANI IN MISSIONE DI PACE PER LE NAZIONI UNITE (ONU)

Per l'Aeronautica italiana, una tragica vicenda avvenne l'undici novembre del 1961, in Congo.

Da un anno nell'ex colonia belga era stata proclamata la dichiarazione di indipendenza.

L'assenza di un graduale processo di democratizzazione del Paese fece emergere i soprusi perpetrati dalle singole etnie rivali presenti sul territorio, fino allo scoppio della guerra civile.

Per lunghi mesi fu difficile comprendere la natura stessa delle parti in causa, le rivendicazioni pretese, gli obiettivi e le contrapposizioni tra le bande militari presenti sul campo.

Le lotte tribali causarono la secessione della regione del Katanga, la provincia più meridionale del Paese, le cui rivendicazioni autonomiste, dichiarate da Moise Tshombe, erano sostenute da diverse milizie di mercenari belgi.

Le autorità congolesi finirono per dividersi, ponendosi a capo dei rivoltosi, gli uni contro gli altri.

La comunità internazionale, in piena guerra fredda, si divise a sua volta.

Gli Stati Uniti supportavano il Presidente congoleso Kasa-Vubu, mentre l'Unione Sovietica fiancheggiava il primo Ministro Patrice Lumumba.



Foto n. 111: il Congo alla dichiarazione dell'indipendenza

In questa situazione drammatica, aggravata dalla presenza di tre contendenti in campo, l'ONU deliberò un intervento finalizzato alla protezione dell'incolumità della popolazione civile,

All'iniziativa di pace, chiamata ONUC, Operation des Nations Unies au Congo, furono chiamate anche le forze armate italiane.

Dopo la fine della seconda guerra mondiale, l'Italia dovette attendere ben dieci anni prima di poter essere ammessa alle Nazioni Unite, a causa dei dinieghi deliberati dall'Unione Sovietica.

Diverse richieste italiane furono infatti declinate, in ragione ai precari equilibri internazionali legati alla Guerra Fredda.

La missione in Congo rappresentava dunque la prima partecipazione italiana ad una iniziativa di pace internazionale promossa dall'ONU.

Già nell'estate del 1960, l'Aeronautica Italiana trasferì nel Paese africano gli aerei della 46° aerobrigata di Pisa, in appoggio ai Caschi Blu dell'ONU.

Le missioni erano molto pericolose; oltre al clima torrido e al territorio selvaggio, i piloti dovevano spesso atterrare senza l'aiuto della torre di controllo dell'aeroporto, priva delle strumentazioni idonee e di frequente occupata dai ribelli.

L'assassinio di Lumumba, il 17 gennaio 1961, fece precipitare la situazione rendendo ancora più pericolosa la missione di pace.

La mattina dell'11 novembre 1961, due aerei C119 italiani, destinati al trasporto di merci assegnate al contingente ONU, partirono da Leopoldville per raggiungere Kindu, allo scopo di portare rifornimenti ai caschi blu malesi.



Foto n. 112: gli equipaggi italiani dei due C 119 dell'ONU

Giunti a destinazione, gli equipaggi italiani, completamente disarmati, si trovavano in sala mensa quando furono aggrediti da un gruppo di militari congolesi di parte governativa. Essi scambiarono i soldati italiani per mercenari belgi al soldo dei separatisti del Katanga, in quei giorni responsabili di violenti bombardamenti a sud di Kindu. Rimasero inascoltati i tentativi del Maggiore Maud, Comandante Malese, di dimostrare la nazionalità italiana degli equipaggi e lo scopo di rifornimento logistico della missione ONU.

Le milizie governative congolesi erano spesso ubriache ed indisciplinate; si erano infatti già rese responsabili dell'assassinio di un volontario italiano della Croce Rossa Internazionale, Raffaele Soru, ucciso proprio a Kindu nel mese di settembre dello stesso anno.

I tredici aviatori italiani, portati in prigione, vennero barbaramente assassinati.

La missione umanitaria in Congo fu funestata anche da due incidenti aerei, avvenuti il 15 febbraio e il 17 novembre dello stesso anno.

Complessivamente, l'Italia pianse 21 vittime, cadute in una missione di pace internazionale.

Per diverse settimane fu impossibile recuperare i poveri resti delle vittime. Inizialmente, i corpi furono sepolti dal custode del carcere in una fossa comune ai margini della foresta, per proteggerli dallo scempio che ne avrebbero fatto gli stessi miliziani governativi.

Settimane più tardi, recuperate le salme, i feretri furono trasportati a Pisa, dove sono tuttora tumulate nella cappella del Sacrario dedicato ai Caduti di Kindu.



Foto n. 113: prima pagina del Corriere della Sera, 12.11.1961

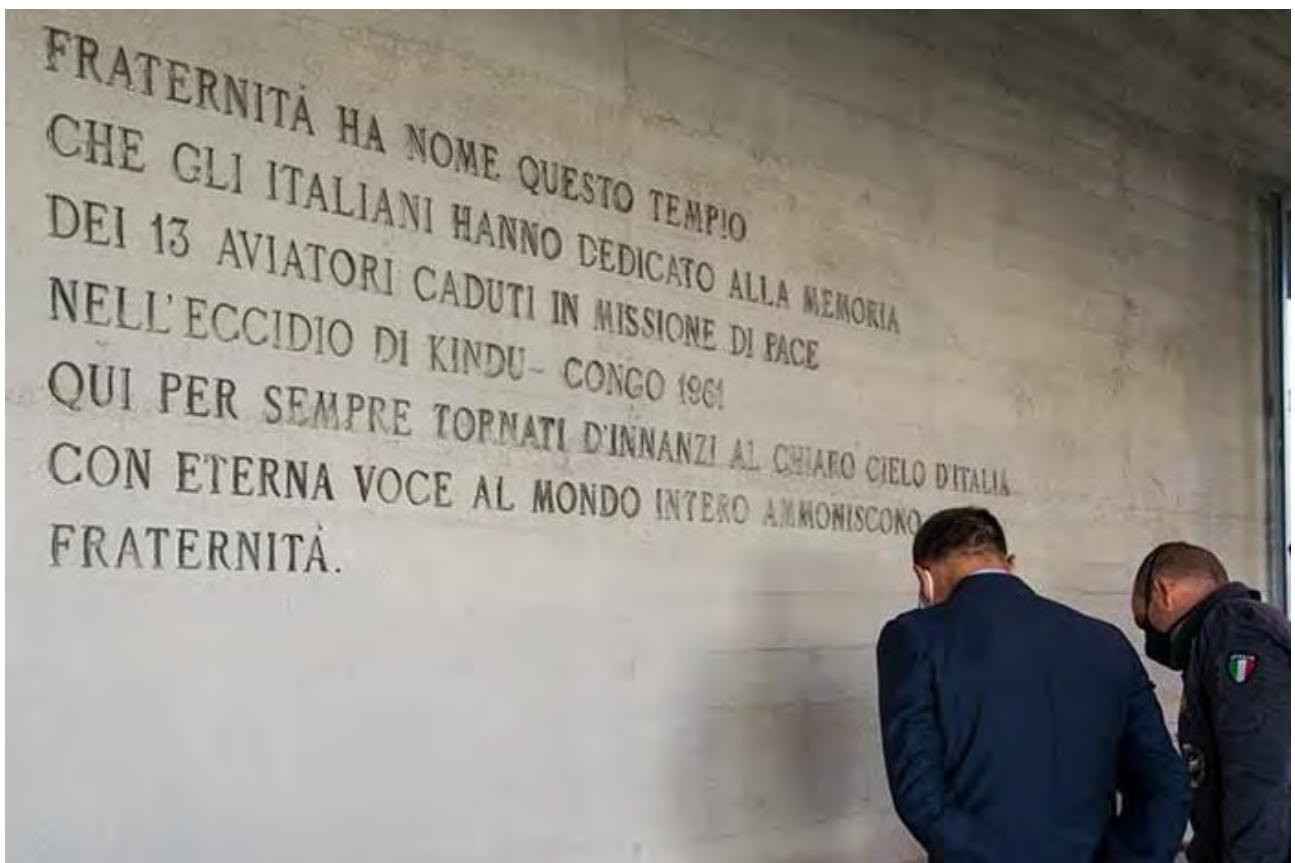


Foto n. 114: lapide a ricordo delle vittime; Sacrario di Pisa.

Questi i nomi delle vittime di Kindu:

Maggiore Pilota PARMEGGIANI AMEDEO, Bologna, 8.4.18-11.11.61,

Comandante della Missione, Medaglia d' Oro al Valor Militare



Foto n. 115: decorazione alla memoria del Pilota Parmeggiani

Sottotenente Pilota Onorio De Luca, 25 anni di Treppo Grande (UD)

Tenente Medico Francesco Paolo Remotti, 29 anni, di Roma

Maresciallo Motorista Nazzareno Quadrupani, 42 anni di Montefalco (PG)

Sergente Maggiore Mont. Silvestro Possenti, 40 anni, di Fabriano (AN)

Sergente Elettromeccanico Martano Marcacci, 27 anni di Collesalvetti (LI)

Sergente Marconista Francesco Paga, 31 anni di Pietrelcina (BN)

Capitano Pilota Giorgio Gonelli, 31 anni di Ferrara

Sottotenente Pilota Giulio Garbati, 22 anni di Roma

Maresciallo Motorista Filippo Di Giovanni, 42 anni di Palermo

Sergente Maggiore Mont. Nicola Stigliani, 30 anni di Potenza

Sergente M. Elettr. Armando Fausto Fabi, 30 anni, Giuliano di Roma (FR)

Sergente M. Marconista Antonio Mamone, 28 anni, I.Capo Rizzuto (KR)

Desideriamo ricordare le altre vittime della missione umanitaria della Aeronautica Militare Italiana in Congo.

Il 15.2.1961, un C-119 precipitò durante il decollo a Luluabourg; restarono uccisi i tre membri dell'equipaggio:

Capitano Pilota Sergio Celli, 44 anni di Roma

Tenente Pilota Dario Giorgi, 25 anni di Trieste

Primo Aviere Italo Quadrini, 21 anni, di Arpino, (FR)

Il 17.11.1961, un secondo C-119 si schiantò al suolo a Kakungwi, nel tentativo di un atterraggio di fortuna. Perirono i quattro membri dell'equipaggio:

Capitano Pilota Elio Nisi, 29 anni di Maglie (LE)

Maresciallo Pil. Giovanni De Risi, 45 anni, di Camposanto (NA)

Maresciallo Mot. Tommaso Fondi, 42 anni di Signa (FI)

Maresciallo Mont. Giuseppe Saglimbeni, 45 anni di Licata (AG)

Come ricordato, il 25.9.1961, morì inoltre il Caporale della Croce Rossa Italiana Raffaele Soru, 40 anni, di Siamanna (AR), a seguito delle ferite subite durante un attacco all'Ospedale da Campo dell'ONU, ad Albertville.

A tutti questi testimoni di pace, fu riconosciuta la decorazione della Medaglia d'Oro al Valor Militare.



Foto n. 116: un C 119 pronto per il carico delle merci

Questo elevatissimo prezzo di vite umane non impedì al contingente italiano di portare a termine l'importante incarico ricevuto dalle Nazioni Unite, per il sostegno alle esigenze della popolazione, nel Congo martoriato dalla guerra civile.

Al termine della missione umanitaria, il 19 giugno 1962, gli aerei italiani avevano infatti assicurato, in quasi due anni, 2.177 voli, trasportando più di 4.000 tonnellate di materiale, oltre a più di 8.000 passeggeri.

Di seguito, riproponiamo alcune immagini dell'epoca, a testimonianza della Missione ONU assegnata all'Italian Air Force.



Foto n. 117: un C-119 in volo su Pisa



Foto n. 118: il C-119 Lyra 5.

E' il bimotore da trasporto della 46° Aerobrigata di Pisa, fotografato all'arrivo a Kindu, poco prima dell'eccidio. Questo è il velivolo del Comandante della Missione Umanitaria dell'ONU, il Pilota Maggiore Amedeo Parmeggiani, di 43 anni.



Foto n. 119: il C-119 Lyra 33.

E' il secondo velivolo atterrato a Kindu; il suo equipaggio fu assassinato nelle medesime circostanze.



Foto n. 120: Le tredici salme al rientro in Italia.
Giunsero su un velivolo statunitense.

Il luogo dell'eccidio, Kindu, è una località nella parte centrale dell'ex Congo belga, oggi Repubblica Democratica del Congo.

La città è posta sulle rive del fiume Congo; all'epoca i piloti utilizzavano la navigazione a vista, tenendo proprio il fiume come punto di riferimento per le manovre di atterraggio. La pista di Kindu era una delle poche dotate di una pista utilizzabile dagli aerei del contingente di pace.



Foto n. 121: il Congo negli anni Settanta

L'anno del 60° anniversario dell'eccidio di Kindu è stato funestato da un'altra strage compiuta in Congo.

Le vittime sono l'Ambasciatore Italiano Luca Attanasio, il Carabiniere di scorta, Vittorio Iacovacci e la guida locale.

Il 28 febbraio 2021 furono uccisi in circostanze ancora da chiarire, da una banda di assassini locali.

Come visibile dal logo affisso al furgone crivellato dai colpi di mitra degli assassini, l'incarico a loro affidato era svolto all'interno di un progetto finalizzato alla alimentazione della popolazione locale, sotto l'egida del World Food Program, Agenzia delle Nazioni Unite...



Foto n. 122: l'Ambasciatore Attanasio e il Carabiniere Iacovacci

...a loro, il nostro pensiero riconoscente.

Capitolo 13

IL NOSTRO RICORDO

“Mamma, ma sono tutti giovani...”

La bambina era appena entrata nel Sacrario degli Aviatori bolognesi, riaperto da pochi minuti, dopo la chiusura disposta da anni, per motivi di sicurezza. Il suo dolore, il suo stupore ammutolì tutti i presenti.

Soprattutto, il ricordo di quella visita, come di tante altre che seguirono, ci insegnò l’importanza della memoria per le persone scomparse, per la vita vissuta da chi ci ha preceduto.

Secondo diverse, antichissime culture, dal Talmud ebraico alle tradizioni orali degli Indiani Nativi Nordamericani, una persona defunta non ci ha mai veramente lasciato fintanto che si pronunci il suo nome.

Per lo stesso motivo, vogliamo onorare la memoria dei Caduti bolognesi.

Tra i visitatori, alcuni pregano, tutti restano in silenzio.

Desideriamo ricordare questi Aviatori in modo speciale.

Vorremmo poter parlare di loro ai giovani e agli studenti in visita al Sacrario.

Perché è nostra intenzione fare di questa Chiesa un luogo importante per la memoria collettiva della nostra Comunità.



Foto n. 123: la sala del ricordo

Capitolo 14

UN INVITO AGLI STUDENTI PER LA DIDATTICA DELL'EDUCAZIONE CIVICA

1. OFFERTA DI CONSULENZA PER LE SCUOLE

La sezione di Bologna della Associazione Arma Aeronautica è composta da una eterogeneità di soci. Sono infatti iscritti Piloti in servizio, personale in quiescenza, ex avieri di leva e appassionati dell'aviazione.

Si tratta di persone con conoscenze culturali interdisciplinari che possono riferirsi a specifiche materie professionali quali ingegneria, tecnica, meteorologia, ma anche altri insegnamenti, quali Storia Contemporanea e Storia Locale.

Da tempo l'associazione è impegnata nella diffusione di tali competenze al pubblico interessato. Attraverso conferenze e dibattiti, i soci propongono approfondimenti sui temi specifici di maggior interesse. Una attenzione particolare è dedicata alla didattica per le scuole. Oltre alle proposte per lezioni incentrate sulle materie professionalizzanti degli Istituti Aeronautici, l'Associazione viene chiamata ad intrattenere gli studenti delle Scuole Secondarie di secondo grado per interventi sui principali temi della Storia del Novecento e della Educazione Civica.

Per quest'ultima materia, la recente reintroduzione nei programmi ministeriali ha accentuato la domanda da parte degli Istituti Medi superiori, interessati ad un approccio eterogeneo alla disciplina.

L'apertura al mondo associativo favorisce infatti una migliore efficacia della comunicazione didattica. L'offerta del servizio educativo da parte della sezione di Bologna della Associazione Arma Aeronautica si articola in diverse modalità:

- organizzazione di lezioni di educazione civica e storia contemporanea in presenza o da remoto, per argomenti e tempistiche condivise con le scuole richiedenti;
- visite guidate al Sacrario dei Caduti, presso la Basilica di Santo Stefano a Bologna, concordate con i docenti delle classi interessate e la Fraternità Francescana, alla quale è affidata la custodia della Basilica stessa.

L'emergenza sanitaria ha naturalmente condizionato l'offerta dei servizi didattici preposti. Tuttavia, anche se da remoto, l'attività formativa non si è arrestata, proponendo i temi più importanti condivisi con i Docenti dell'Istituto.



associazione arma aeronautica
ENTE MORALE - D.P.R.575 DEL 13-5-1955
SEZIONE DI BOLOGNA
MEDAGLIA D'ORO LUIGI NERIERI
Via Castel Fidardo, 11 - 40123 Bologna
Tel. 335.57.22.408 / 375.58.91.144 / E-mail: aaeboologna@libero.it

SPORT E MEMORIA
PERCORSI DI EDUCAZIONE CIVICA

Davide Gubellini
Segretario
Associazione Arma Aeronautica
Sezione di Bologna

KINDU 1961: GLI AVIATORI ITALIANI MARTIRI DELLA PACE

A.S. 2021-2022 - CLASSI IV B - V B - V E - V H - VI - VL - VM
LICEO ARTISTICO F. ARCANGELI - BOLOGNA - 4° Lezione

Foto n. 124 : prima pagina della dispensa delle lezioni agli studenti, effettuate da Novembre 2021 a Febbraio 2022

A causa delle disposizioni sanitarie vigenti, solo alcune classi hanno potuto effettuare le visite in presenza previste al Sacrario dei Caduti.



Foto n. 125: prima pagina della guida agli studenti in visita al Sacrario, svolte nel mese di Febbraio 2022.

Per le altre classi, abbiamo consegnato agli studenti dei documenti descrittivi dei luoghi che avremmo voluto visitare.



Foto n. 126: immagine del gruppo di studenti, docenti e soci della Associazione Arma Aeronautica, al termine della visita di istruzione al Sacrario dei Caduti, nella piazza della Basilica di Santo Stefano a Bologna.

2. CONTATTI UTILI

La Basilica di Santo Stefano si trova in Piazza Santo Stefano 24, a Bologna.

E' aperta nei seguenti orari:

martedì, mercoledì, giovedì, venerdì, sabato:

dalle 7.30 alle 12.30

dalle 14.30 alle 19.30

domenica:

dalle 8,30 alle 13.00

dalle 14.30 alle 19.30

lunedì:

dalle 18.00 alle 19.30

Il Sacrario dei Caduti dell'Aeronautica bolognese è nella Chiesa della Madonna di Loreto, posta all'interno della Basilica di Santo Stefano a Bologna. L'accesso è consentito negli orari già riportati e nel rispetto delle norme sanitarie vigenti, previa richiesta email al seguente indirizzo di posta elettronica:

bologna.019@assoaeronautica.it

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV.: “AAA Bologna; 65° anniversario della fondazione”, Bologna 2019
- AA.VV.: “”Atlante Storico”- De Agostini, Novara 1979
- AA.VV.: “Francesco Baracca, cavaliere del cielo” Poligrafici di Stato, 1968
- AA.VV.: “Geoatlante”- De Agostini, Novara 1967
- AA.VV.: “Il più piccolo atlante del mondo”- Ist. Geografico Centrale, 1940
- AA.VV.: “L’antica Compagnia dei Lombardi” – Silvana Ed., Milano 2019
- Ardito Stefano: “La grande guerra” ITER Edizioni, 2018
- Battelli Francesco: “Un volo lungo 100 anni”- Romano Ed., Firenze 2010
- Costa Tiziano: “I bolognesi per Bologna” Costa Ed., Bologna 2019
- Evangelisti G.: “Bologna nella storia del volo” Ed. Olimpia, Firenze 1994
- Fanti Mario: “Santo Stefano di Bologna”- Ed. Pizzi, Milano 1981
- Farina Paolo: “Eccidio di Kindu”- Ed. Rivista Aeronautica, Perugia 2011
- Greci Roberto: “La Compagnia dei Lombardi” Ed. Ponte N., Bologna 1992
- Malan Mario: “Kindu” – Tip. STEV, Roma 1962
- Manzari Giulio: “La partecipazione delle Forze Armate alla Guerra di
Liberazione”- Ente ed. Arma dei Carabinieri, Roma 2003
- Martellini Amoreno: “Morire di pace” – Il Mulino Bologna 2017
- Mastny Vojtech, Byrne Malcom: “A cardboard castel?” CEU Press 2005
- Matricardi Paolo: “Il grande libro degli aerei” Ed. White Star, Milano 2011
- Ogliari Francesco: “ Ali nel tempo”- Sperling & Kupfer, Bologna 1972
- Poli Marco: “Bologna com’era”- Il Resto del Carlino, Raccolta nov. 2021
- Sgarlato Nico: “Guerra aerea in Italia” - Delta Editrice, Parma 2019

SITOGRADIA

www.aeronautica.museostorico

www.aviation-report.com

wikipedia: basilica di santo stefano a bologna

www.cimiterocertosabologna

www.comunedibazzano

wikipedia: eccidio di Kindu

www.elencoliviovalentinideicadutiedispersidellaRSI

www.GrNet.it Network di informazione su Sicurezza e Difesa

www.icadutibudriesidellagrandeguerra

www.icadutidellagrandeguerra albo d'oro

www.ilfrontedelcielo

www.liceogalvanibologna

www.ministerodifesaeronaumaticamilitare: mezzi e aeromobili 1943-45

www.ministerodelladifesa Kindu 11 novembre 1961

www.museoAMIonline

www.museorisorgimentobologna

www.rassegnastoriacrevalcorese la Grande Guerra

www.secondocampini

wikipedia: 46° brigata aerea “Silvio Angelucci”

FONTI ICONOGRAFICHE

Foto n. 1: collezione ANFCMA Bologna

Foto n. 2: collezione ANFCMA Bologna

Foto n. 3: www.AVIOmedia.NET

Foto n. 4: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 5: immagine di Gabriele Gubellini

Foto n. 6: collezione AAA Bologna

Foto n. 7: www.oldmachinepress.com

Foto n. 8: “Faccetta nera”, dalla “Domenica del Corriere” Milano 26.9.1965

Foto n. 9: collezione “Il Resto del Carlino”, novembre 2021

Foto n. 10: collezione “Il Resto del Carlino”, novembre 2021

Foto n. 11: www.wikipedia: Aeroporto di Roma-Centocelle

Foto n. 12: da Evangelisti “Gente dell’aria” Vol. 2

Foto n. 13: <https://oldmachinepress.com/2017/07/05spa-faccioli-opposed-piston-aircraft-engines/> by William Pearce

Foto n. 14: <https://oldmachinepress.com/2017/07/05spa-faccioli-opposed-piston-aircraft-engines/> by William Pearce

Foto n. 15: <https://oldmachinepress.com/2017/07/05spa-faccioli-opposed-piston-aircraft-engines/> by William Pearce

Foto n. 16: W.R. Pearce image + Museum of Applied Arts & Sciences image

Foto n. 17: <https://oldmachinepress.com/2017/07/05spa-faccioli-opposed-piston-aircraft-engines/> by William Pearce

Foto n. 18: “Faccetta nera”, dalla “Domenica del Corriere” Milano 26.9.1965

Foto n. 19: collezione privata di Pier Luigi Zecchini

Foto n. 20: immagine da “Terre promesse”, Touring Club Italiano, 2004

Foto n. 21: collezione privata di Davide Gubellini

Foto n. 22: raccolta “La Domenica del Corriere”, 1916

Foto n. 23: collezione AAA Bologna

Foto n. 24: “Illustrazione Italiana – 90 anni di storia” - Garzanti

Foto n. 25: “Faccetta nera”, dalla “Domenica del Corriere” Milano 26.9.1965

Foto n. 26: www.wikipedia.org

Foto n. 27: rivista “Oltre il cielo”, 1.10.1960

Foto n. 28: “A cardboard castel?” CEU Press 2005

Foto n. 29: www.wikipedia.org

Foto n. 30: collezione privata Davide Gubellini

Foto n. 31: collezione privata Davide Gubellini

Foto n. 32: collezione privata Davide Gubellini

Foto n. 33: collezione privata Davide Gubellini

Foto n. 34: collezione privata Davide Gubellini

Foto n. 35: collezione privata Davide Gubellini

Foto n. 36: collezione privata Davide Gubellini

Foto n. 37: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 38: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 39: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 40: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 41: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 42: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 43: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 44: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 45: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 46: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 47: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 48: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 49: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 50: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 51: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 52: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 53: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 54: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 55: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 56: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 57: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 58: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 59: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 60: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 61: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 62: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 63: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 64: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 65: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 66: collezione privata di Spartaco Cavallini, bersagliere IMI

Foto n. 67: immagine di Massimo Cavallini

Foto n. 68: collezione privata di Angelo Panigadi, S.Tenente Alpino IMI

Foto n. 69: collezione privata di Mediano Rovinetti o Ruvinetto

Foto n. 70: “Francesco Baracca, Cavaliere del Cielo”,

Poligrafici dello Stato, 1968

Foto n. 71: immagine da “Atlante storico” - De Agostini 1979

Foto n. 72: collezione AAA Bologna

Foto n. 73: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 74: collezione privata di Davide Gubellini

Foto n. 75: collezione privata di Davide Gubellini

Foto n. 76: collezione privata di Davide Gubellini

Foto n. 77: collezione privata di Pier Luigi Zecchini

Foto n. 78: da “La grande guerra” di S.Ardito, ITER edizioni, 2008

Foto n. 79: immagine tratta dal sito web “Museo A.M.I. on line”

Foto n. 80: collezione privata di Davide Gubellini

Foto n. 81: “Faccetta nera”,dalla “Domenica del Corriere”Milano 26.9.1965

Foto n. 82: da “La grande guerra” di S.Ardito, ITER edizioni, 2008

Foto n. 83: collezione AAA Bologna

Foto n. 84: collezione AAA Bologna

Foto n. 85: collezione AAA Bologna

Foto n. 86: www. Ministero della Difesa – Aeromobili Storici 1943-1945

Foto n. 87: www. Ministero della Difesa – Aeromobili Storici 1943-1945

Foto n. 88: www. Ministero della Difesa – Aeromobili Storici 1943-1945

Foto n. 89: www. Ministero della Difesa – Aeromobili Storici 1943-1945

Foto n. 90: collezione privata di Spartaco Cavallini, bersagliere di leva IMI

Foto n. 91: collezione privata di Davide Gubellini

Foto n. 92: www. Ministero della Difesa – Aeromobili Storici 1943-1945

Foto n. 93: www. Ministero della Difesa – Aeromobili Storici 1943-1945

Foto n. 94: www. Ministero della Difesa – Aeromobili Storici 1943-1945

Foto n. 95: collezione privata di Davide Gubellini

Foto n. 96: collezione privata di Davide Gubellini

Foto n. 97: collezione AAA Bologna

Foto n. 98: “Il più piccolo atlante del mondo” 1940- coll. Davide Gubellini

- Foto n. 99: “Il più piccolo atlante del mondo” 1940- coll. Davide Gubellini
- Foto n. 100: “Il più piccolo atlante del mondo” 1940- coll. Davide Gubellini
- Foto n. 101: “Il più piccolo atlante del mondo” 1940- coll. Davide Gubellini
- Foto n. 102: “Il più piccolo atlante del mondo” 1940- coll. Davide Gubellini
- Foto n. 103: “Il più piccolo atlante del mondo” 1940- coll. Davide Gubellini
- Foto n. 104: wikipedia.it
- Foto n. 105: collezione AAA Bologna
- Foto n.106: www. Ministero della Difesa – Aeromobili Storici 1943-1945
- Foto n. 107: www. Ministero della Difesa – Aeromobili Storici 1943-1945
- Foto n. 108: Quaderni di scuola
- Foto n. 109: collezione AAA Bologna
- Foto n. 110: collezione privata di Giampiero Menarini
- Foto n. 111: da Wikipedia: “Kindu 1961”
- Foto n. 112: “Eccidio di Kindu”- Edizioni Rivista Aeronautica, 2011
- Foto n. 113: www.Aviation-Report.com
- Foto n. 114: www.Aviation-Report.com
- Foto n. 115: www.Aviation-Report.com
- Foto n. 116: www. Ministero della Difesa – Aeromobili Storici 1943-1945
- Foto n. 117: collezione privata di Giampiero Menarini
- Foto n. 118: www. Ministero della Difesa – Aeromobili Storici 1943-1945
- Foto n. 119: www. Ministero della Difesa – Aeromobili Storici 1943-1945
- Foto n. 120: www.GrNet.it
- Foto n. 121: da “Geoatlante” – De Agostini 1967
- Foto n. 122: TGcom24.mediaset.it
- Foto n. 123: immagine di Davide Gubellini
- Foto n. 124: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 125: immagine di Davide Gubellini

Foto n. 126: collezione privata Professor Alfredo Sorrini



Alcuni soci della Sezione A.A.A. di Bologna, in visita al Museo Storico dell'Aeronautica Militare Italiana di Vigna di Valle, a Bracciano, Roma.

(Collezione privata di Pier Luigi Zecchini)