

Verona, il conflitto, le storie

La città e il Centenario/37



Il fronte del cielo
Iniziativa e mostre

Per il Centenario della Grande Guerra, il Circolo del 72 ha realizzato un progetto multimediale denominato «Il fronte del cielo», che organizza

iniziative di divulgazione dedicate al pubblico e alle scuole, come mostre, incontri e momenti di dibattito. Per informazioni, www.ilfrontedelcielo.it.

IL FRONTE AEREO. Già nel 1910 a Boscomantico venne realizzata la base per i dirigibili. Il primo comandante fu il tenente Manlio Merzari di San Giovanni Lupatoto

Duelli aerei e raid: ecco i cavalieri del cielo

Le aeronavi potevano percorrere grandi distanze e trasportare notevoli carichi. I velivoli invece erano più costosi e sofisticati

Elena Cardinali

Tante storie scritte nei cieli. Anche se non tutti molto conosciuti, sono diversi i veronesi protagonisti di vicende aviatorie nella Grande Guerra. Ad esempio il 19 agosto 1917, il mitragliere di Sanguinetto Dario Nascimbeni, è a bordo di un trimotore Caproni reduce da una azione di bombardamento sul fronte isontino. Nei pressi di Famiano si abbassa per mitragliare le trincee austro-ungariche e viene attaccato da un caccia austriaco biposto. Prima di iniziare il combattimento, i due velivoli si affiancano, l'osservatore austriaco fa un cenno di saluto e la parola passa alle armi. Dopo una breve tenzone, Nascimbeni mette a segno un centinaio di colpi della sua mitragliatrice che abbattano il velivolo avversario. Questa azione gli varrà la medaglia d'argento al valor militare.

«L'episodio di Nascimbeni ci riporta al tenace e duraturo mito che ha accompagnato l'aviazione della Grande Guerra fino a tempi recentissimi, quello fatto di storie di macchine fragili e improbabili e di un pugno di avventurosi eroi che,

Il mitragliere Dario Nascimbeni decorato per il duello aereo con un caccia austriaco biposto

tra un volo e l'altro, si facevano ritrarre accanto ai loro velivoli, impeccabili nella divisa di cavalieri con tanto di stivali e frustino ed interpreti delle ultime reminiscenze cavalleresche del secolo passato», spiega il tenente colonnello della riserva dell'Aeronautica Alessio Meuti, ultimo comandante della base missilistica di Bovolone, appassionato di storia e tra i componenti del Circolo del 72 che, per il Centenario della Grande Guerra, ha realizzato un progetto multimediale denominato «Il fronte del cielo» di cui abbiamo riferito nella precedente puntata.

Questi «cavalieri del cielo», aggiunge Meuti, «furono dei privilegiati, lontanissimi dal fango e dal fetore delle trincee. Furono gli eroi indiscussi di una mitizzazione che ha avuto cantori decisamente eccezionali, come Gabriele D'Annunzio, e, in genere della stampa, che si è ben prestata a sdrammatizzare una realtà che si presentava con ben altri caratteri. Gli studi degli ultimi anni hanno riportato alla luce una realtà ben diversa, complessa e articolata e ci restituiscono la realtà degli uomini, delle operazioni aeree e della nascita di una complessa organizzazione industriale che ha permesso il rapido dispiegamento di macchine sempre più perfezionate e distruttive».

I duelli aerei, così cari alla divulgazione, precisa Meuti, «sono stati ricondotti alla loro realtà effettiva, cioè ad una battaglia senza quartiere per la conquista della superiorità aerea

necessaria per lo svolgimento di quelle che erano le principali attività dell'aviazione, cioè la ricognizione, l'osservazione e la correzione del tiro di artiglieria e il supporto alle truppe combattenti a terra. Il legame tra uomini e industria è altresì interessante per passare da una dimensione mitologica alla mera realtà: ai piloti più meritevoli, cioè a coloro che riportavano vittorie aeree venivano corrisposti dei premi in denaro messi a disposizione dagli industriali per valorizzare i loro prodotti. Anche questo ha contribuito all'esaltazione dei cacciatori, a scapito di coloro che volavano come ricognitori o bombardieri, specialità, come annota Giorgio Rochat, «altrettanto importanti per la guerra, ma meno eclatanti per la costruzione dell'immagine fasciosa dell'aeronautica».

L'aviazione della Grande Guerra non è fatta di soli aeroplani che, anzi, tra i mezzi a disposizione del Regio Esercito e della Regia Marina, erano quelli tenuti meno in considerazione. «La positiva esperienza maturata con i velivoli proprio dagli italiani nel conflitto italo-turco di qualche anno prima, non fu raccolta», dice ancora Meuti, «e complici anche le note ristrettezze finanziarie che anche cento anni fa tarpavano le ali alle forze armate del Regno, il nostro Paese si presentò all'appuntamento del 24 maggio con qualche decina di velivoli in linea, per lo più di modelli già superati. Si puntava sul dirigibile, un mezzo in grado di percorrere grandi distanze e di trasportare un carico utile decisamente notevole e quindi più adatto a condurre operazioni belliche».

Verona fu la prima città italiana ad essere dotata di un aerodromo, o cantiere, per dirigibili, dopo quello di Roma, fin dal 1910 a Boscomantico, e tra i



Soldati italiani davanti a un aereo nemico abbattuto dalla nostra aviazione



Un biplano Farman della 41ª squadriglia FOTO ARCHIVIO DON MAZZA

combattenti di questa specialità si segnala un comandante di aeronave, il tenente Manlio Merzari di San Giovanni Lupatoto. «Un'altra componente delle operazioni aeree era rappresentata dalle sezioni aerostatiche dotate di palloni gonfiabili, che vincolati a terra da una fune, furono largamente impiegati fino al termine del conflitto per la sorveglianza del campo di battaglia», spiega il colonnello Meuti. Che precisa: «Ad un veronese, il tenente colonnello Giacomo Miari De Cumani toccò il comando del primo raggruppamento aerostatici. Il primo reparto aereo per la difesa della città arrivò sul campo di Tombetta alla fine del 1914, quando cominciò a palesarsi che una eventuale entrata in guerra dell'Italia sarebbe stata contro la duplice monarchia austro-ungarica. A dicembre la Dodicesima Squadriglia Farman, allo scoppio

delle ostilità dispone di cinque velivoli Farman, che si trasferiscono ad Asiago agli inizi di giugno a disposizione della Prima Armata. Della squadriglia fa parte anche il sergente pilota Alessandro Borgato di San Massimo, che il 14 novembre si salva, assieme al suo navigatore, dalla rovinosa caduta del proprio apparecchio per un guasto al motore».

Già dai primi giorni di guerra l'aviazione austro-ungarica aveva attaccato le città venete, come Venezia e Treviso, e fu chiaro che la città scaligera non poteva rimanere senza protezione aerea, soprattutto dopo l'incursione su Brescia del 25 agosto 1915. «Il 6 ottobre arrivò a Tombetta la Prima Squadriglia Farman», precisa Meuti, ricordando che per la difesa antiaerea furono mobilitati i reparti della Piazza di Verona e anche gruppi di volontari appositamente organizzati, come i soci della società per il tiro a volo cittadino. «Per l'avvistamento, oltre a vedette piazzate in altura, si sperimentarono congegni acustici come i cosiddetti aerofoni sistemati nella cinta esterna dei forti veronesi. L'allarme era affidato al suono greve e familiare del Rengo, la campana della Torre Lamberti».

Ma la novità del grande conflitto, l'aviazione, si presentò ai veronesi improvvisamente alle 8.05 del 14 novembre. «Era l'attore di un messaggio nuovo e devastante», indica Meuti, «che nei 30 anni successivi si sarebbe materializzato in tutta la sua potenza devastatrice: dal cielo potevano arrivare le bombe. Quella mattina furono 15, portate da tre aeroplani austriaci e causarono la perdita di 38 cittadini, 21 feriti gravi e 11 lievi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Maurizio Battista

I PROTAGONISTI. In Borgo Trento si ricorda D'Annunzio e in Borgo Milano Francesco Baracca e Mario Calderara

Un itinerario tra i temerari del volo

Antonio Locatelli viene ricordato nella via vicino a Porta Nuova: fu nel team dell'impresa su Vienna

Emma Cerpelloni

Il volo su Vienna e i più eroici aviatori della Grande Guerra hanno «planato» anche nelle strade di Verona. A Gabriele D'Annunzio, non solo come aviatore, ma come immaginifico letterato, poeta, romanziere, autore di teatro e di novelle, è stata dedicata la strada che da via Mameli conduce al ponte Garibaldi, nel quartiere liberty della nostra città. In centro storico, in fondo a Corso Porta Nuova, a lato della Camera di Commercio, la strada che conduce in piazza Simoni è intitolata ad Antonio Locatelli (1895-1935), uno degli organizzatori e poi partecipanti del volo su Vienna, la celebre trasvolata compiuta sulla capitale austro-ungarica il 9 agosto 1918 da 11 Ansaldo dell'87esima squadriglia aeroplani detta «La Serenissima». Aviatore

bergamasco, Locatelli svolse le sue missioni, durante la prima guerra mondiale, dal fronte dell'Isonzo a quello del Trentino, con base proprio qui a Verona, a Tombetta.

La sua figura, però, è stata valorizzata dai successivi fatti militari, in particolare della guerra d'Etiopia. Gabriele D'Annunzio, quando Locatelli è morto nel 1935, ricordò con parole molto sentite la sua figura: «Io pongo l'immagine di Antonio Locatelli gemello alato del pericolo sopra quella dei miei compagni più diletta». Con loro nel volo su Vienna c'era un veronese, Alberto Masprone: anzi lui era proprio il comandante di quella famosa spedizione e uno degli organizzatori ed ideatori. Gli è stata dedicata la strada che da via Poiano porta a Quinto, ma anche la palazzina vicina allo stadio Bentegodi, nata come sala stampa dei Mondiali di calcio di Italia '90 e divenuta poi sede di attività sportive, nella palestra, e di incontri pubblici, nella sala Lucchi, oggi in gestione alla Fondazione Bentegodi. Giuseppe Carlo Alberto Ma-

sprone era nato a Poiano nel 1884: nell'Hellas Verona fu calciatore nel ruolo di attaccante, poi fu allenatore e nel 1908-1909 anche presidente. Con Enzo Ferrari ha fondato il «Corriere dello sport». Morì a Milano nel 1964. Ma prima del calcio, è stato anche campione italiano di lancio del disco. Come pilota militare, ebbe il grado di capitano.

Ma l'aviatore più famoso della prima guerra mondiale è certamente Francesco Baracca, a cui è dedicata una via in borgo Milano: è una strada laterale che da corso Milano porta in via San Marco. Baracca, nato a Lugo di Ravenna nel 1888, durante la Grande guerra, abbatté 34 aerei nemici. Il primo successo è datato 7 aprile 1916, sopra il cielo di Gorizia: Baracca atterrò nei pressi dello schianto, per verificare le condizioni del pilota nemico e si congratulò con lui per il combattimento. Il 19 giugno 1918, precipitò con l'aereo in fiamme nel corso di una missione di mitragliamento a bassa quota, sul Montello, forse abbattuto da un colpo di fucile, sparato da terra,



Gabriele D'Annunzio davanti a un Farman con Ermanno Beltramo

mentre sorvolava le trincee austriache. Sulla sua morte sono state formulate varie ipotesi, compresa quella che si sia suicidato, prima dello schianto, per non finire nella mani del nemico. Diceva: «È all'apparecchio che io miro, non all'uomo». Sui suoi velivoli, c'era un cavallino rampante rosso

(stemma del secondo Reggimento Piemonte Reale Cavalleria di cui faceva parte), poi diventato nero sui velivoli dei suoi compagni di squadriglia in lutto. Dal 1932, è lo stemma delle monoposto della Scuderia Ferrari.

Sempre in borgo Milano, c'è anche via Mario Calderara, al-

tra laterale sullo stesso lato di via Baracca che conduce sempre in via San Marco. È dedicata a un altro aviatore della prima guerra mondiale, nato a Verona nel 1879 e morto nel 1944. Mario Calderara, inventore e aviatore, è stato il primo italiano a conseguire il brevetto di volo nel 1909 ed a costruire il primo idrovolante italiano nel 1911. Ma allo scoppio della guerra, essendo assegnato al ministero della Marina, gli fu imposto il ritorno al servizio navale e l'abbandono dell'attività aeronautica. Fu imbarcato su varie navi da guerra e solo alla fine del 1917 fu destinato al comando di una nuova scuola per piloti di idrovolanti sul lago di Bolsena.

Nel quartiere del Saval, troviamo via Umberto Maddalena, nato a Bottrighe (oggi una frazione di Adria nel Rodigino), nel 1894 e morto a Tirrenia nel 1931, anche lui famoso aviatore ed anche lui nei ranghi della marina. Dopo aver navigato come mozzo in Sud America, quando l'Italia entrò in guerra si trovava a Buenos Aires: rientrò in patria il prima possibile per prestare servizio militare, scoprendo che era stato ritenuto un disertore. Risolta la situazione dal console italiano in Argentina, si arruo-

lò nella Regia Marina e poi diventò aviatore per prestare servizio nell'Aviazione di Marina. Conseguì il brevetto su un idrovolante e, in guerra, gli vennero attribuite ben 56 ricognizioni antisommergibile, di cui due compiute con maltempo, tre bombardamenti in sfida alla contraerea nemica e una ricognizione sulle linee nemiche particolarmente pericolosa. Era di base a Brindisi per il controllo del canale di Otranto, un punto strategico: venne insignito di numerose medaglie d'argento, oltre a croci di guerra.

Non ci sono strade a Verona dedicate a Cosimo Rizzotto, altro aviatore veronese, essendo nato a Cologna Veneta nel 1896: gli sono accreditati sei abbattimenti durante la guerra. Arruolato come soldato semplice nel 1913 e assegnato al battaglione aviatori per le sue conoscenze di meccanica, all'entrata in guerra seguì il corso piloti. Assegnato alla 77ª Squadriglia, costituita nel 1916 sul campo di Istrana, nel 1917 conseguì la sua prima vittoria abbattendo un aereo nemico sul cielo di quota 40, nei pressi di Redipuglia. Memorabili anche gli altri abbattimenti che gli fecero ottenere due medaglie d'argento.