

Luigi Buratti



**NEI CIELI PIACENTINI
PIACENTINI NEI CIELI**



RICERCHE STORICHE: Luigi Buratti

TESTI: Franco Villani

GRAFICA: Cinzia Buratti

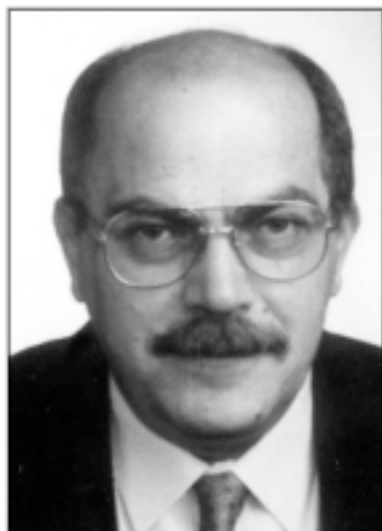
NEI CIELI PIACENTINI PIACENTINI NEI CIELI

Con la collaborazione di:

Guido Campodonico, Pietro Alberti

e del Circolo Filatelico Numismatico e del Collezionismo di Fiorenzuola

Dedicato a...



Giovanni Tagliaferri



Italo Viapiano

*Diversi anni fa, quando iniziai la ricerca dei piloti di aeroplano nati
in provincia di Piacenza, avevo al mio fianco due validi
collaboratori.*

*Due persone capaci, serie e disponibili che con il mio stesso
entusiasmo hanno profuso energie nel lavoro intrapreso.*

*Con il passare del tempo erano diventate per me insostituibili,
le stimavo e le consideravo fratelli, ho sofferto moltissimo per la
loro prematura scomparsa.*

*Ora che questa fatica è giunta al termine,
anche grazie al loro lavoro,
voglio dedicare questa pubblicazione alla loro memoria.*

Luigi Buratti

*Premessa del Col. Pilota Claudio Gabellini
Comandante del 50° Stormo C. B.*



La lettura di queste pagine biografiche, oltre a immergermi in una realtà piacentina ricca di nobili tradizioni aeronautiche, mi ha permesso di conoscere meglio e più "da vicino" la vita degli aviatori piacentini fatta di memorabili gesta ma anche e soprattutto di quei valori umani che, più di ogni altra cosa, fanno la storia.

Non posso non complimentarmi con l'Autore del volume per la meticolosa ed esauriente ricerca storica che, superando tutte le prevedibili difficoltà, ha l'innegabile merito di riscoprire una realtà umana, storica ed aviatoria troppo spesso dimenticata.

Col. PSE Claudio GABELLINI

A handwritten signature in black ink, which appears to be 'Gabellini', written in a cursive style.

Piacentini nei cieli - nei cieli piacentini

Presentazione

È passato un secolo dal giorno del primo volo dell'uomo su di una "macchina" più pesante dell'aria. Un anniversario che un ristretto gruppo di appassionati d'Aviazione ha ritenuto di commemorare raccogliendo in un volume la storia del volo in un limitato ambito del nostro Paese: la provincia di Piacenza. Terra che dal periodo pionieristico del volo a tutt'oggi ha avuto un ruolo importante nell'affermazione dell'Aviazione ed ha fornito una folta schiera di piloti, distintisi sia in guerra che in pace per ardimento e rare capacità professionali. È parso dunque interessante ricordare episodi, circostanze e storia dell'evoluzione dell'Aviazione nel Piacentino, vicende a volte drammatiche ma sempre esaltanti, vissute da piacentini che per grande passione, coraggio e con un briciolo di incoscienza, hanno dedicato la loro vita al volo, talvolta consapevoli di donare la loro stessa esistenza. Sono circa centocinquanta i piacentini che in un secolo hanno voluto "vedere il mondo con gli occhi di Dio". Bellissima espressione con la quale un grande poeta ha voluto indicare chi, librandosi in cielo, prova un'intensa emozione del tutto particolare, un senso di libertà assoluto e di intima soddisfazione, mettendo alla prova le proprie capacità, i propri limiti. "Nei cieli piacentini - Piacentini nei cieli" è frutto di una paziente ricerca condotta in questi ultimi anni, di una collaborazione a più mani che ha portato a raccogliere, per quanto possibile, un'ampia documentazione storica del volo in terra piacentina. Dalle prime manifestazioni aviatorie che all'inizio del secolo scorso hanno visto i piacentini con "il naso all'insù" ad ammirare "quegli strani marchingegni fatti di tela e sottili stecche di legno, spinti dall'incessante frullare di un'elica" alla creazione dei primi campi di atterraggio alla periferia di Piacenza, fino alla realizzazione del grande aeroporto di San Damiano, fulcro in questi ultimi decenni di un'avvincente succedersi di attività aviatorie in campo militare. Il volume si articola essenzialmente in due parti, la prima delle quali specificatamente riservata all'evoluzione del volo in terra piacentina, alla creazione dei primi sodalizi aviatori, alle vicende, in guerra e in pace, che hanno fatto la storia dell'Aviazione nel Piacentino.

Particolari del tutto inediti rendono unica questa parte del volume, interessante, tale comunque da essere considerata dagli esperti cui è stata posta in visione "un'opera che mancava" nella pur ricca storiografia del volo in Italia. . Un volume che ovviamente non ha la presunzione di essere un'opera "completa", ma che racchiude in sé tutto ciò che la grande passione di Luigi Buratti di Fiorenzuola, che è stato l'ideatore di questa iniziativa editoriale, e dello staff di collaboratori, hanno saputo assemblare per offrire un quadro d'insieme sufficientemente corretto su quella che nell'ultimo secolo è stata una parte importante della storia piacentina. Rientrano nella seconda parte anche i tragici fatti che nel corso di due conflitti mondiali hanno direttamente interessato il territorio piacentino ad opera delle Aviazioni militari dei vari paesi belligeranti; i velivoli caduti sullo stesso territorio per avarie riportate in combattimenti aerei; la frenetica attività dell'aeroporto di San Damiano, prima come sede dei mitici BR 20, poi passato alle dipendenze dell'Aeronautica militare tedesca che ha riempito i cieli piacentini dei laceranti sibili degli Stuka. Infine la malinconica e cruenta fine della grande base aerea, ridotta ad un cumulo di macerie dai massicci bombardamenti degli Alleati. Una breve pausa di responsabile riflessione ed ecco, nel giro di un decennio dalla fine del secondo conflitto mondiale, la rinascita dell'Aviazione Militare e Civile. La prima sulla scia delle fulgide tradizioni dell'Arma Azzurra e nel ricordo di quanti per essa si sono sacrificati; la seconda prepotentemente impostasi in campo europeo e mondiale. In entrambi i casi, con l'importante apporto di piloti piacentini. Ed è a questo punto che si rifà la seconda parte del volume, quella che, sia pur in una schematica descrizione, parla di quei centocinquanta piloti piacentini che nell'arco di un secolo hanno costituito una sorta di élite nella società civile e militare piacentina. Molti, decisamente troppi, quelli che in giovanissima età hanno avuto le ali spezzate durante missioni di guerra. Altrettanto numerosi i piloti piacentini che hanno raggiunto i più alti gradi della gerarchia dell'Arma Aeronautica ed anche quelli che hanno saputo affermarsi al comando dei più moderni aeromobili civili su tutte le rotte mondiali. Un'ammirevole caratteristica accomuna questi cavalieri dell'aria piacentini: la discrezione, la modestia al limite dell'umiltà nel ricordo e nei racconti che accompagnano la loro attività di volo.

“Semplicemente un dovere compiuto, magari anche uno slancio d'amore per l'Aviazione, ma nulla di più di quanto avrebbe potuto compiere un fante, un artigliere, un soldato qualunque.”. Ed è con questa modestia che si sono affermati grandi piloti come Ferruccio Ranza di Fiorenzuola, asso dell'Aeronautica, divenuto il successore di Francesco Baracca; oppure la medaglia d'oro al valor militare (ancora vivente) Luigi Gorrini, di Alseno, l'intrepido pilota che ha duellato su tutti i cieli nell'incandescente secondo conflitto mondiale. Ed ancora Giuseppe Rigolli di Castell'Arquato e Giuseppe Beati di Fiorenzuola, entrambi caduti in combattimento e decorati con medaglia d'oro al valor militare, insieme a Pier Giuseppe Scarpetta di Piacenza. Parecchi anche i piloti delle più recenti generazioni, fino ai giorni nostri, assurti ai più alti gradi e a prestigiosi ruoli nella rinnovata Aeronautica Militare. Di ognuno è tracciato un breve profilo, una nota biografica e di servizio sufficienti ad illustrare quanta preparazione, quanti sacrifici e quanta dedizione siano alla base della formazione di un pilota d'aereo, per il quale nulla può essere lasciato al caso, pena conseguenze irreparabili.

Un libro che per i giovani potrebbe costituire sì un monito, ma anche un grande esempio delle fulgide ed elette virtù cui si sono ispirati i piacentini che hanno voluto “vedere il mondo con gli occhi di Dio”.

Franco Villani



Ringraziamenti

Giunto alla conclusione di questo impegnativo lavoro, desidero ringraziare, chi, mettendo a disposizione libri, giornali, documenti, fotografie, ha permesso la stesura di questo volume.

- *L' Aeronautica Militare Italiana*
- *Il Distretto Militare di Bologna*
- *L' Archivio di Stato di Piacenza*
- *La Biblioteca "Passerini Landi" di Piacenza*
- *La Biblioteca Comunale di Fiorenzuola d' Arda*
- *L' Ufficio Anagrafe di Piacenza*
- *L' ufficio Anagrafe di Fiorenzuola d' Arda*
- *L' Associazione "Nastro Azzurro" di Piacenza*
- *M. G. V. M. Luigi Gorrini*
- *Gen. Angelo Corradi*
- *Col. Pilota Claudio Gabellini*
- *Ten. Col. Pinuccio Berzeri*
- *Cap. Francaldi*
- *Dott. Domenico Todarello*
- *M. llo Aiutante Claudio Mollica*
- *M. llo Aiutante Giuseppe De Logù*
- *M. llo Rosario De Rosa*
- *Conte Gianfranco Marazzani Visconti Terzi*
- *Sig. Fiorenzo Longhi*
- *Sig. Roberto Gentilli*
- *Sig. Gaetano Pastoressa*
- *Sig. Pietro Fregghieri*
- *Sig. Gianni Boiardi*
- *Sig. Mario Rizzi*
- *Sig. Adelio Profili*
- *Sig.ra Lucia Nava*
- *Sig. Lucchini Carlo*
- *Sig. Francesco Mazzetta*

Un particolare e caloroso ringraziamento va a tutti i piloti viventi ed ai familiari di quelli deceduti che con generosità mi hanno dedicato tanto del loro tempo.

Luigi Buratti

Bibliografia

- Pantere, La storia del 155° Gruppo Volo dal 1941 al 2000* (2001)
(Gian Andrea Busi, Edoardo Raucci)
- Un aeroporto nella Storia* (Francesca Tassi) (1996)
- La storia dell'aviazione piacentina* (1980)
(Gaetano Cravedi - edito dall'Aeroclub Piacenza)
- Aerofilia Italiana - catalogo descrittivo dal 1898/1941* (1998)
(Fiorenzo Longhi - Edito da Fiorenzo Zanetti)
- Quotidiano di Piacenza "La Libertà"*
- Relazione Bilancio 1995 della Banca di Piacenza*
- Aviatori della Val d'Arda* (1993)
(Edito dal Circolo Filatelico e del Collezionismo di Fiorenzuola)
- Ali in Pace e in guerra 1903/1930* (1996)
(Edito dal Circolo Filatelico e del Collezionismo di Fiorenzuola)
- Storia delle origini dell'Aviazione Italiana 1884/1915* (1977)
(Angelo Lodi)
- 13° Stormo B. T., uno stormo piacentino* (2002)
(Carlo Lucchini)
- Il Ponte* (marzo 1997)
(bimestrale di informazione di Ponte dell'Olio)
- Aviazione per tutti - supplemento dell'Aquilone* (1941)
(piccole storie dell'Aviazione di Piero Botto)
- Pontenure ed il suo territorio* (2002)
(Comune di Pontenure 2002)
- Vespa 2*
(Giacomo Manfredi)
- Storia fotografica dell'Aviazione Italiana* (1984)
(Cesare Falessi e Maurizio Pagliano)
- Pionieri dell'Aviazione Italiana* (1943)
(M. Cobianchi)

Luigi Buratti - Franco Villani

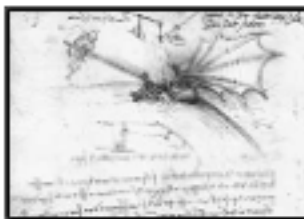
NEI CIELI PIACENTINI

NEI CIELI PIACENTINI

Dai primi voli sugli aerostati ai velivoli supersonici, cento anni di storia dei piloti e dell'evoluzione dell'aeronautica nella nostra terra.



*Il filosofo e matematico
Archita da Taranto*



*Leonardo da Vinci: Studio per
provare la forza richiesta dal
movimento dell'ala nella mac-
china volante*



1° volo dei F.lli Wright

Prima di entrare in quello che più specificatamente è l'argomento di questo volume, occorre fare una veloce premessa partendo dai tempi che, secondo le documentazioni pervenuteci, videro l'uomo alle prese con i primi tentativi di conquistare il cielo. Per millenni, infatti, il cielo è stato il regno incontrastato degli uccelli; solo loro potevano volare indisturbati negli immensi spazi celesti. Il volo di un mezzo più pesante dell'aria progettato dall'uomo fu la conseguenza di tanti studi, di infinite ricerche, di innumerevoli esperimenti, molti dei quali purtroppo finiti tragicamente, in cui si cimentarono studiosi conosciuti o sconosciuti, geniali o empirici, ma tutti ugualmente meritevoli della riconoscenza dell'umanità.

I primi tentativi dell'uomo di uguagliare gli uccelli, si perdono nella notte dei tempi. Il poeta latino Ovidio, ci racconta il tentativo fatto da Icaro, che voleva volare con ali di piuma e cera. Altri studi ed altri esperimenti si susseguirono negli anni. Questa la cronistoria di alcuni di essi:

- 390 AC Archita da Taranto, filosofo e matematico, costruisce una colomba con ali mobili;
- 284/222 AC Aristotele studia il volo degli uccelli;
- 30/60 AC Simon Mago tenta il volo icariano al Circo Massimo di Roma alla presenza di Nerone (e si sfracella al suolo);
- 1060 Oliviero di Malmesbury, monaco benedettino inglese, si lanciò da una torre con ali icariane;
- 1214/1294 Ruggero Bacone si dedicò a studi sul volo umano;
- 1494/1499 Gian Battista Danti, matematico di Perugia si occupò di volo veleggiato e di apparati alati;
- 1490/1499 Leonardo da Vinci si dedicò a studi sul volo degli uccelli, progettò macchine volanti;
- 1484/1558 Cesare Giulio Scaligeri costruì una macchina con ali a molla;
- 1569/1630 Paolo Guidotti studiò a fondo il volo icariano;
- 1648 il fisico Tito Burattini costruì una macchina volante a Varsavia;
- 1742 De Buchueville, marchese parigino, tentò un volo icariano attraverso la Senna;
- 1768 Certo Paushan si dedicò a studi sull'elica;
- 1779 il francese Blanchard costruì un battello con le ali;
- 1843 l'inglese Henson progetta un monoplano con elica quadripala;
- 1860 il visconte Gustavo Ponton Damecourt costruisce una macchina con elica;
- 1890 il francese Clement Ader, il 09 ottobre 1890 fece un volo di 30 metri con un monoplano;
- 1900/1903 i fratelli americani Orville e Wilbur Wright il 17 febbraio 1903 effettuarono un volo di circa 300 metri, considerato ufficialmente il primo volo di un mezzo più pesante dell'aria.

AEROSTATI A PIACENZA

Agosto - Settembre 1908

In occasione dell'inaugurazione del nuovo ponte sul Po, nei mesi di Agosto e Settembre 1908, si organizzarono a Piacenza numerose ed importanti manifestazioni, fra le quali anche un parco aerostatico, cioè venne trasennata un'ampia area entro la quale si sarebbero esibiti "taluni uomini di coraggio" in una serie di ascensioni frenate. Lo spettacolo, che per la prima volta offrì la possibilità di vedere a Piacenza un essere umano elevarsi nel cielo, fu reso possibile con l'utilizzo di un pallone "Zazzetta" di 2.200 mc, con il quale vennero compiute diverse ascensioni fino a raggiungere una quota di circa 80/100 metri.

Il 2 Settembre dello stesso anno l'aeronauta Erminio Donner Flori sostituì il grosso cestone del pallone "Zazzetta" con uno più piccolo ed eseguì un'ascensione libera. Dopo aver fatto salire a bordo Arturo Veneziani, Giuseppe Ricci Oddi, Giorgio Fioruzzi e Giuseppe Torresani, alle ore 16,40 tolse gli ormeggi. Il pallone, sospinto da una leggera brezza, si alzò dirigendosi verso Parma, dopo aver percorso circa un'ora di volo ad una quota di poco più di 200 metri, si abbassò dolcemente in un prato nelle vicinanze di Busseto, precisamente in località Semorivo. Gli aeronauti vennero ospitati nella villa del Cav. Pettorelli e dopo un breve rinfresco ritornarono in treno a Piacenza, partendo dalla stazione ferroviaria di Fiorenzuola d'Arda.

Inutile dire che la vista del pallone lungo tutto l'itinerario Piacenza/Busseto suscitò una sorta di "stupita paura, un'inquieta ammirazione" che lasciò incantate migliaia di persone. L'avvenimento fu immortalato dal fotografo Luca Comerio di Milano, che scattò diverse foto al momento della partenza del pallone da Piacenza.

Piacenza 1908
Cartolina commemorativa
inaugurazione Ponte sul Po

Piacenza 1908
partenza del pallone
"Zazzetta"
(collezione F. Longhi)



UN GENIERE MOTORISTA DI TRAVO IL PRIMO PIACENTINO CADUTO IN VOLO

Giuseppe Castellani, classe 1889, pioniere dell'aria, cadde sull'aeroporto di Centocelle (Roma) il 3 dicembre 1910 durante il collaudo di un aereo militare

La storia dell'Aviazione della Primogenita deve purtroppo registrare anche un triste evento, una sorta di primato in negativo: il primo piacentino caduto in volo, un geniere motorista di Travo, Giuseppe Castellani, pioniere dell'aria, immolatosi il 3 dicembre 1910 nel cielo dell'aeroporto romano di Centocelle, durante il collaudo di un velivolo. Le vicende che portarono alla morte del giovane piacentino sono l'appassionata risultante di un rapidissimo succedersi di incredibili circostanze. Un destino che ha alle sue origini il periodo pionieristico dell'aviazione in tutto il mondo, quando la conquista dei cieli da parte dell'uomo con un mezzo più pesante dell'aria aveva raccolto proseliti soprattutto fra i più giovani. Ed è così che anche Giuseppe Castellani, classe 1880 non seppe sottrarsi al fascino particolare della nascente Aviazione che già aveva conquistato una élite di ardimentosi.

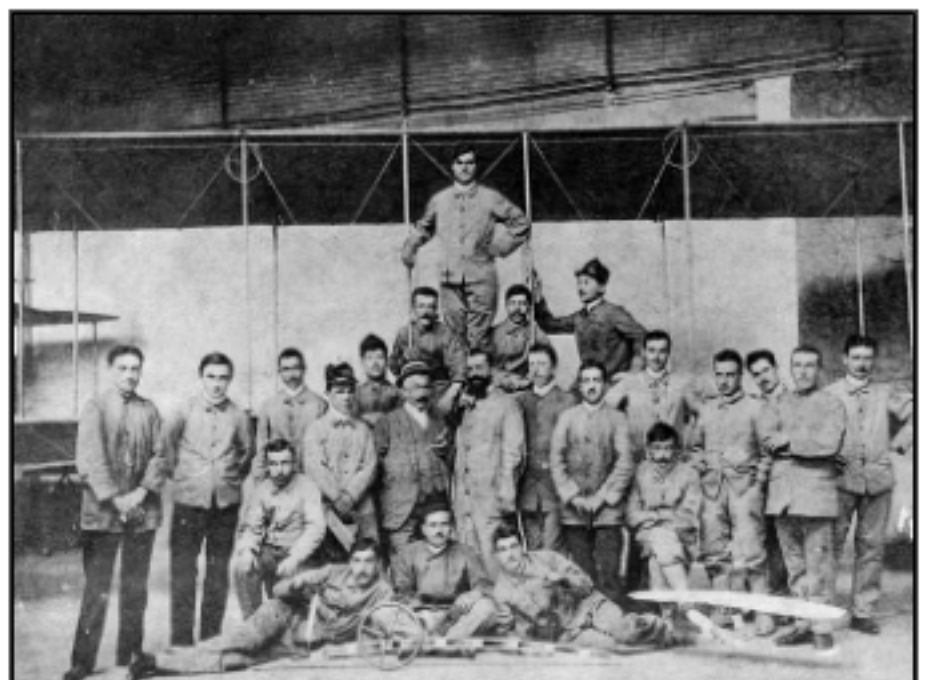
Giovane recluta, Giovanni lasciava la natia Travo, ove i genitori gestivano l'antica trattoria "Della Barca" per raggiungere a Roma il 3° Reggimento Genio della Brigata Specialisti. Dopo il normale periodo di addestramento grazie alle sue attitudini professionali, veniva comandato presso i laboratori di montaggio di aeroplani, che occupavano allora alcuni locali delle Officine "Roma" in via Flaminia. Qui il militare piacentino ebbe modo di venire in contatto con i suoi superiori, che erano anche i primi piloti militari italiani, in un'atmosfera creata quindi da uomini eccezionali le cui gesta andavano oltre la semplice ammirazione. Castellani chiese ed ottenne di far parte della 5^a Compagnia Specialisti, Sezione Aviazione Militare, corpo sceltissimo cui molti ufficiali e soldati ambivano appartenere. Al geniere piacentino, nella sua qualità di motorista, venne affidata la manutenzione del biplano "Sommer" del tenente Saglietti, il quale decedendo poco dopo in un incidente di volo, apriva la lunga schiera dei piloti militari italiani caduti ai comandi di un aereo. Intanto, all'aeroporto di Centocelle la frenetica attività di volo che coinvolgeva velivoli militari e talvolta anche civili, provocò diversi incidenti, alcuni dei quali anche mortali. Il terzo incidente aviatorio avvenuto nei cieli italiani fu quello verificatosi alle ore 16,55 del 3 dicembre 1910 proprio all'aerobase romana. A quell'ora pomeridiana erano in volo per il collaudo di un Farman giunto dalla Francia ed appena finito di montare, l'ingegnere Adorno Cammarota e il geniere Giuseppe Castellani. Nella fase di rientro, dopo un volo a bassa quota sulla capitale, il velivolo si apprestava ad atterrare, quando, probabilmente per una virata troppo stretta e la conseguente scivolata d'ala, l'aereo perse quota e si schiantò al suolo. Cammarota e Castellani vennero subito soccorsi, ma giunti all'ospedale del Celio decedettero entrambi per le gravi lesioni riportate. La sciagura suscitò profondo cordoglio in tutta Italia e la notizia venne comunicata immediatamente ai parlamentari riuniti a Montecitorio per l'esame del bilancio finanziario nazionale.

Il 5 dicembre si svolsero a Roma i solenni funerali delle due vittime, presenti il sindaco Ernesto Nathan e il comandante della base aerea di Centocelle, Ten. Col. Vittorio Cordero di Montezemolo. Dopo il rito funebre le salme vennero inviate nei rispettivi comuni di residenza.

Le spoglie del motorista G. Castellani, scortate da un drappello di Aerostieri, giunsero a Piacenza l'8 dicembre e in serata proseguirono per Travo, dove vennero accolte da tutti gli abitanti del paese, che gli tributano gli ultimi onori prima della sepoltura.

Alla memoria del giovane ardimentoso il Ministero dell'Aeronautica conferì la medaglia di benemerita, quale "Pioniere dell'Aria".

Dal 23 gennaio 1943 l'attestato con la medaglia sono esposti a Travo nella sede dei Combattenti e Reduci e delle Famiglie dei Caduti.



I PRIMI VELIVOLI SU PIACENZA

Le giornate aviatorie nella primavera del 1911 a Piacenza



Ing. Cavicchioni

Nei primi anni del '900 l'aeroplano subisce una evoluzione tecnica decisiva. Finalmente, l'antico sogno dell'uomo è realizzato: una macchina più pesante dell'aria può staccarsi dal suolo e volare nella direzione voluta dal suo pilota. La passione per questa nuova tecnica si diffonde anche a Piacenza, tanto che nel Gennaio del 1910 alcuni giovani appassionati invitano l'Ingegnere Canovetti, esperto di aeronautica, a tenere una conferenza dal titolo "Il momento attuale dell'aviazione".

Nel 1911 si costituisce un apposito comitato promotore per organizzare a Piacenza tre giornate d'aviazione, esattamente nei giorni 25/26/27 marzo. Il comitato, presieduto dall'Ingegnere Bassi, si rivolse all'Ingegnere Cavicchioni, direttore della scuola d'Aviazione di Pordenone, per avere la sua preziosa collaborazione. Il contratto siglato dal presidente del Comitato e dall'Ingegnere Cavicchioni, prevedeva la presenza alle tre giornate aviatorie di Piacenza dei piloti Cagno e Rossi quest'ultimo di Carpaneto Piacentino. Veniva inoltre stabilito che la spesa complessiva avrebbe sfiorato le 17.500 lire, che i due aerei Farman avrebbero raggiunto Piacenza in ferrovia e quindi sarebbero stati trasferiti per essere ospitati negli hangar del neocostituito aerodromo, il quale venne realizzato in piazza Castello, dove gli organizzatori allestirono anche chioschi per ristoro, posteggi per le automobili, gradinate per il pubblico. La manifestazione fu preceduta da una grande campagna pubblicitaria, mentre si predisponavano anche mezzi di trasporto un po' da tutta la provincia. Finalmente, sabato 25 marzo 1911 tutto era pronto; piazza Castello era gremita di folla, sul prato erano schierati i due aerei Farman, presenti i due piloti della Scuola di Pordenone, Umberto Cagno ed il piacentino Giuseppe Rossi. Ma il diavolo ci mise la coda e, purtroppo, il maltempo impedì per tutta la giornata ai piloti di volare. Il giorno successivo con vento ancora forte, alle ore 18, Cagno decise di rimandare l'esibizione. Prova allora a decollare Rossi: il suo velivolo si alza di pochi metri, poi una raffica di vento lo fa precipitare al suolo. Fortunatamente il pilota riporta solo lievi ferite. Intanto, gli organizzatori, visto il perdurare del maltempo, furono costretti a rimandare l'esibizione. Finalmente il 1° aprile il tempo splendido fece ritornare la folla in piazza Castello e alle 16,00 l'aereo di Cagno si levò in volo e compì un largo giro sulla città ad una quota media di circa 200 metri. Per tutto il pomeriggio Cagno alternò spettacolari voli sopra Piacenza ad atterraggi splendidi. Piacenza poté così ammirare il magnifico volo del primo uomo sulla città. Il giorno seguente anche Giuseppe Rossi, ormai completamente ristabilito dall'incidente del 26 marzo, volò a lungo entusiasmando la folla presente.



Programma delle giornate aviatorie di Piacenza



Piacenza 1911: G. Rossi alla partenza nell'aerodromo di P.zza Castello

*Piacenza 1911
G.Rossi e V. Cagno
fotografati in P.zza Castello
(coll. F. Longhi)*



*Piacenza 1911
messa a punto dell'aereo Farman di
Giuseppe Rossi
(collezione F.Longhi)*



*Rarissima cartolina verticale
policroma edita da Ercole (Asanova)
PIACENZA
(coll. F.Longhi)*

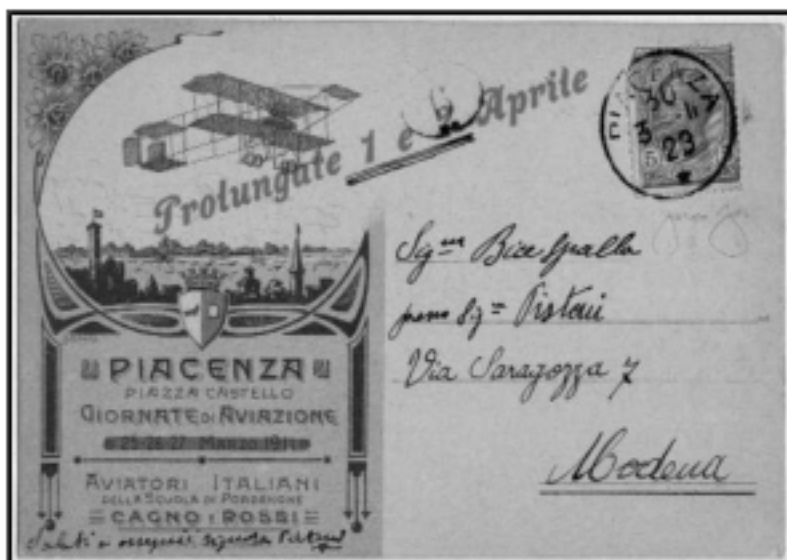


Rare cartoline commemorative
disegnate da Amerio
(coll. F.Longhi)

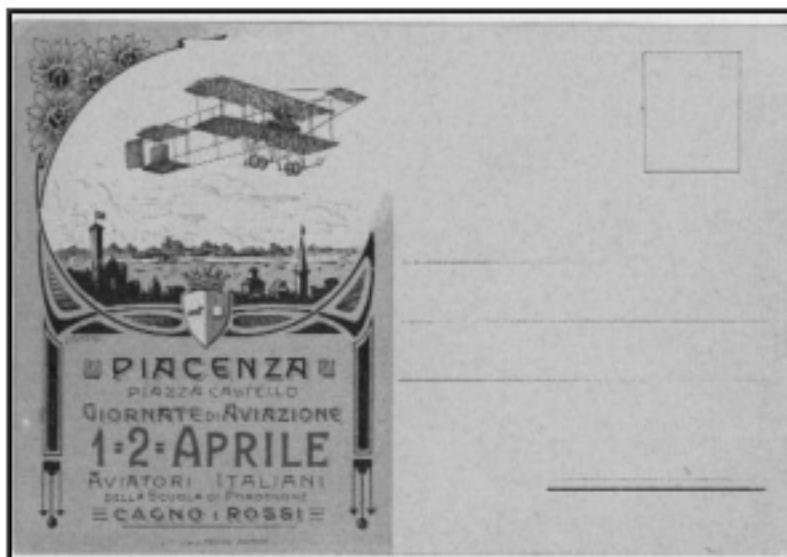
1° edizione
CARTOLINA MARRONE
DATA 25-26-27 MARZO



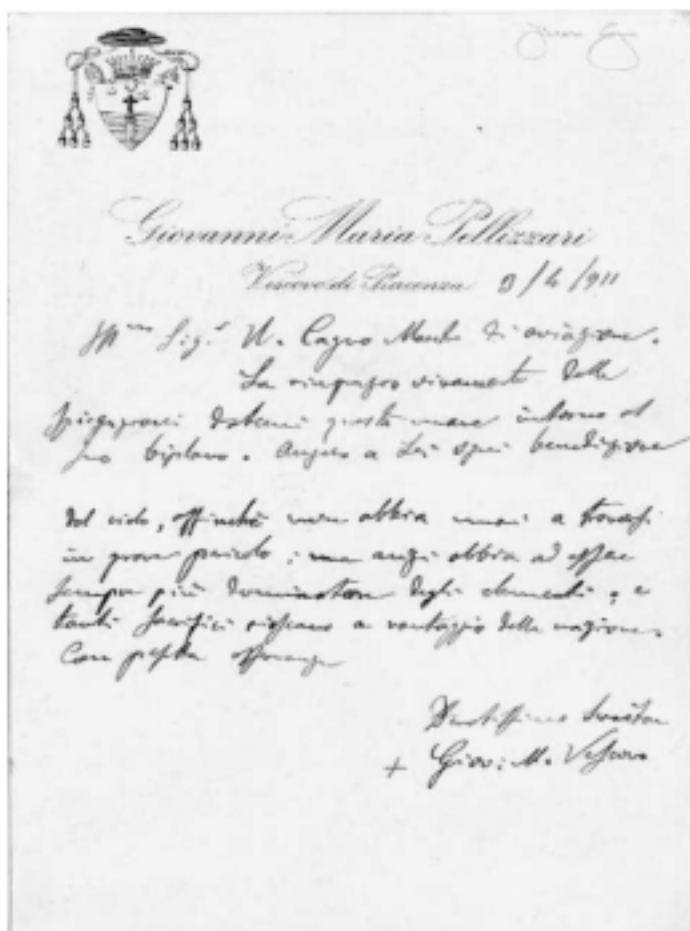
2° edizione
CARTOLINA MARRONE
CON SOVRASTAMPA IN ROSSO
PROLLINGATE 1-2 APRILE



3° edizione
CARTOLINA AZZURRA
CON DATA IN ROSSO
1-2 APRILE



Cartoncino pubblicitario:
 esposto nei negozi e sui tram
 policromo firmato Amerio
 formato cm 24 x 15,6
 (coll. F. Longhi)



Lettera del Vescovo di Piacenza al pilota Umberto Cagno

1911-LA GUERRA ITALO/TURCA

Il 29 settembre 1911 viene dichiarata la guerra Italo/Turca e anche parecchi soldati e marinai piacentini lasciano le loro famiglie e partono per l'Africa. Il 30 novembre dello stesso anno parte da Napoli la "Flottiglia aviatori volontari italiani", della quale fa parte la 1° Squadriglia che conta nel suo organico anche il pilota piacentino Giuseppe Rossi di Carpaneto.



1911
G.Rossi fotografato a Napoli il giorno
della partenza per la Libia

GLI AVVENIMENTI AVIATORI DEL 1912

Il programma delle feste agostane del 1912 a Piacenza prevedevano gincane automobilistiche, corse ciclistiche ed anche due giorni di aviazione, fissati per sabato 18 e domenica 19 agosto. Alle 18 di sabato le tribune di piazza d'Armi erano gremite di spettatori che attendevano con curiosità ed interesse il programma di voli sulla città. Alle 18.10 Romolo Manissero a bordo del



Piacenza 1912
G.Rossi ritratto in compagnia
dei suoi amici di Carpaneto

suo "Bleriot" decollò velocemente e cominciò a volare sulla città, raggiungendo ben presto la quota di mille metri; dopo alcuni passaggi a volo radente sulla piazza d'Armi, atterrò, acclamato dalla folla. Non si



Agosto 1912
G.Rossi vola con l'aereo "Hanriot"

erano ancora spente le ovazioni a Manissero che un aereo "Hanriot" pilotato da Giuseppe Rossi, dopo una breve rincorsa, si alzò dal campo per volare ripetutamente su Piacenza e sull'aerodromo, alternando voli ad alta quota (1500 metri) a voli planè e spettacolari atterraggi. I voli a Piacenza furono ripetuti anche Domenica 19 agosto davanti ad una enorme folla, per la quale si esibirono ancora gli stessi piloti, alternandosi ai comandi dei rispettivi velivoli.

IL PRIMO VOLO SU CARPANETO

Domenica 19 Agosto 1912 in piazza d'Armi a Piacenza era in pieno svolgimento la seconda ed ultima giornata aviatoria, nel corso della quale i piloti Romolo Manissero e Giuseppe Rossi avevano già effettuato diversi voli. Come già riferito, alle 18 si alzò in volo Rossi, dopo alcuni passaggi sull'aerodromo, sorvolò la città per poi dirigersi verso Sud. All'altezza di Porta san Lazzaro il pilota puntò decisamente su Carpaneto, (suo paese natale) volando ad una quota di circa 1500 metri.

Raggiunto il paese, si abbassò a meno di 200 metri sorvolando ripetutamente l'abitato e, prima di far ritorno a Piacenza, fece alcuni giri attorno al campanile, sempre a volo radente sorvolò la sua abitazione, ad una finestra della quale erano affacciate la madre e la sorella.

*Piacenza 1912
G. Rossi a bordo dell'aereo "Hanriot"
poco prima della partenza
per il volo su Carpaneto*



Carpaneto, Viale della Vittoria



L'AEROPORTO DI PIACENZA S.ANTONIO "IL POLIGONO"

Verificate sul campo le enormi possibilità di impiego dell'aeroplano durante la guerra ITALO-TURCA (1912), l'Esercito Italiano istituì il 1° luglio 1912 il Battaglione Aviatori. Con l'avvento del nuovo mezzo le autorità competenti decisero che nei pressi di S. Antonio a Trebbia venisse costruito un campo con tutte le attrezzature necessarie per ospitare e rendere operativo un reparto dotato di velivoli.



Piacenza, 1913:
L'aeroporto in località S. Antonio

La nuova struttura militare inaugurata nel dicembre 1913, comprendeva un hangar per il ricovero degli aeroplani, un'officina ed un deposito carburante.



Piacenza:
campo d'aviazione (cartolina)

Lo Stato Maggiore dell'Esercito dispose che nel nuovo campo di Piacenza si schierasse la XVI Squadriglia. Il 26 dicembre 1913 il tenente pilota Mario Stanziani partì dall'aeroporto TORINO MIRAFIORI alle 12.10 a bordo di un aereo BLERIOT con destinazione Piacenza, che raggiunse alle 13.15, atterrando con un bel volo librato sulla pista erbosa del nuovo aeroporto. Fu il primo aviatore della costituenda XVI Squadriglia BLERIOT autonoma denominata "PIACENZA". L'aeroporto di Piacenza S. Antonio, "Il poligono", come veniva chiamato comunemente dai piacentini, divenne ben presto importante, la sua posizione geografica, infatti, consentiva lo scalo tecnico di velivoli di tutti i reparti schierati nell'Italia settentrionale. Nell'ottobre 1914, venne assegnato alla Squadriglia di Piacenza, il pilota MARIO DE BERNARDI, il quale inizierà da Piacenza una luminosa e fulgida carriera, diventando uno dei piloti più conosciuti al mondo.



Mario de Bernardi

1926 Vincitore della Coppa SCHEIDER
1931 Campione mondiale di alta acrobazia a Clevelan (USA)

All'inizio del 1915 parti dalle piste di S. Antonio il raid PIACENZA-PIADENA-VERONA-BRESCIA-PIACENZA un volo senza scalo di 275 Km. Nel Febbraio 1915, la XVI Squadriglia venne sciolta e fu costituita la XV Squadriglia comandata dal Cap. Pilota Umberto Rossi e composta dai piloti: Ten. Gaetano Turrilli, S.Ten. Ettore Croce, Brigadiere Domenico Cattaneo, Serg. Virgilio Sala. La XV Squadriglia era dotata di aerei Caproni 80HP. Allo scoppio della 1° Guerra Mondiale, l'ispettorato aeronautico spostò molte squadriglie verso i campi del Veneto. Il 30 giugno 1915 la XV Squadriglia venne trasferita da Piacenza a Pordenone, all'aeroporto di S. Antonio rimase il gruppo difesa settentrionale.

Durante l'estate 1916 aerei austriaci bombardarono Milano, sorvolarono Piacenza e Parma, spingendosi fino al porto di La Spezia. Questo episodio allarmò le Autorità Militari Piacentine, convincendole che il campo d'aviazione di S. Antonio era troppo vicino alla città ed anche ad importanti installazioni militari, come le Pertite e Balestite. Venne quindi deciso di trasferire provvisoriamente l'aeroporto in località LE MOSE, ad Est della città.

Questo aeroporto era ancora funzionante nel 1920, infatti, vi facevano scalo gli aerei SVA che effettuavano il servizio postale MILANO-PISA e TORINO-PISA.



*Aeroporto Le Mose (PC) 1920:
Al centro il pilota Ulisse Bubba*

Durante la guerra 1915/18 furono diversi i piacentini che militarono nell'aviazione con la qualifica di pilota. Ricordiamo: Ferruccio Ranza, Giovanni Nicelli, Luigi Antonini, Guido Civardi, Paolo Sbernadori, Alberto Marazzani, Luigi Zoni, Gaetano Mazza, Paolo Moreno, Cesare Cattivelli, Ulisse Bubba, Ettore Della Cella, Luigi Labò, Alessandro Lusardi, Amedeo Polledri...ed altri ancora.

Cartoline illustrate
SALUTI DA PIACENZA
a carattere aviatorio



IL PRIMO ALLARME AEREO A FIORENZUOLA

Sperimentato con successo durante la guerra Italo/Turca del 1912, l'aeroplano dimostrò tutte le sue potenzialità nel corso della Prima Guerra mondiale. Usato in un primo tempo per dirigere i tiri dell'artiglieria, ben presto venne impiegato come vera e propria arma offensiva, per bombardare e mitragliare obiettivi nemici. Per alleviare gli effetti di un eventuale attacco aereo, a Fiorenzuola vennero adottate alcune misure preventive. Si dipinsero tutti i grossi serbatoi di carburanti della Petroli d'Italia di colore verde, fu stabilito che per avvisare i cittadini di un imminente attacco aereo le campane della torre principale dovessero suonare a stormo, tutte le fonti di luce dovevano essere oscurate dopo le ore 20.

Il primo allarme aereo a Fiorenzuola fu dato alle ore 1,30 del giorno 14 giugno 1915; le campane suonarono a distesa, i carabinieri pattugliarono tutta la notte per far spegnere le luci rimaste accese. Ma, fortunatamente, in quella notte nessun aereo nemico sorvolò Fiorenzuola. Ma va ricordato che il 14 febbraio 1916, mentre a Fiorenzuola risuonò l'allarme aereo, alcuni aerei austriaci bombardarono Milano.

Da "Fiorenzuola in tempo di guerra" 1915/1918" memorie dell'architetto Luigi Dodi (i serbatoi di benzina della Petroli, sono stati dipinti e pavesati di verde, onde farli confondere con il verde delle piante e dei prati; per l'eventualità di attacchi aerei nemici)



UN CAMPO DI ATTERRAMENTO A FIORENZUOLA

Nell'archivio comunale di Fiorenzuola è custodito un documento scritto dal Reparto Costruzioni Edili dell'Aeronautica, nel quale si parla di lavori eseguiti nel campo di atterramento. Il protocollo del Comune lo ha registrato in data 19 maggio 1919, si presume quindi che durante la Prima Guerra Mondiale funzionasse nella cittadina sull'Arda un campo dove potevano atterrare e ripartire gli aeroplani. Infatti da testimonianze verbali rilasciate da alcuni anziani del luogo, si è potuto stabilire che il campo era situato a Sud dell'abitato, dove attualmente sorgono gli stabilimenti dell'Agip Petroli.

E' molto probabile che si trattasse solo di un campo ben livellato, con alcuni segnali che permettevano agli aeroplani di atterrare e decollare.

Su questo campo decollò, nell'aprile 1919, l'asso fiorenzuolano Ferruccio Ranza, nel 1921, il pilota Romeo Paraboschi organizzerà sempre sul campo fiorenzuolano alcune giornate di voli con passeggeri pilotando il suo Aviatik 100 HP.

Viale Venezia 22
Milano, il 8 maggio 1919

N. 20690 di Protocollo

Reparto Costruzioni Edilizie d'Aeronautica
MILANO

Risposta al fog. del 4 maggio 1919 N. 1491

OGGETTO: Campo di atterramento

MUNICIPIO DI


Carte Anesse N. Fiorenzuola d'Arda.

Possibilmente nella prossima settimana lo scrivente Reparto potrà provvedere ad effettuare da parte di un proprio Ufficiale al collaudo del lavoro eseguito dai cantonieri Del Ponte e Grandini, e sarà subito dopo corrisposto il saldo in base alla liquidazione del conto.

Con osservanza Il Tenente Colonnello
Capo Reparto

(Stefani)

MUNICIPIO DI FIORENZUOLA D'ARDA
PROTOCOLLO N. 2194
ARCHIV. MAG. 1919.
TITOLO *Chia*



Prospetto ordinare dalla richiesta in base ad il numero della pratica
e l'ordine di loro ufficio.

INTEGRAZIONE: ESIGENZA AERONAUTICA - MILANO
Indirizzo Pubblico: Piazza Duomo, 20 - Milano - Telefono 1120
Telefono 22013

IL PRIMO AEREO A FIORENZUOLA

Nella mattinata del 14 aprile 1919 nel cielo di Fiorenzuola, proveniente da Ovest, si delineò la sagoma di un velivolo biplano, che ben presto, compiendo ampie volute sull'abitato a quota sempre più bassa, si diresse verso est, prendendo terra nel campo che fin dall'epoca della Prima Guerra Mondiale era stato approntato a ridosso della raffineria Petroli d'Italia. L'aereo, uno Spad VII, facilmente riconoscibile per l'inconfondibile radiatore stellare, era condotto da un pilota d'eccezione, il Tenente Ferruccio Ranza, che fino a pochi mesi prima era stato al comando della Squadriglia del "Cavallino Rampante", subentrando a Francesco Baracca, caduto in combattimento.



L'ufficiale pilota Ranza, anch'egli distintosi nel primo conflitto mondiale per l'alto numero di velivoli nemici abbattuti, era nativo di Fiorenzuola, paese nel quale risiedevano ancora gli anziani genitori, che il giovane aviatore decise di venire a trovare approfittando di un trasferimento in aereo da un aeroporto ad un altro per ragioni di servizio. Nelle immagini accanto, il velivolo di Ferruccio Ranza, il primo aereo atterrato a Fiorenzuola, circondato dalla folla accorsa per salutare il concittadino divenuto ormai famoso. Nell'altra foto il pilota fiorenzuolano ripreso con l'anziano padre, Paolo, pochi istanti prima di ripartire.



Il Tenente Ferruccio Ranza nel campo di atterramento a Fiorenzuola 1919

PIACENZA- LE PRIME INIZIATIVE AVIATORIE

Alla fine della Grande Guerra le autorità militari italiane decisero di smantellare tutto l'apparato bellico, cosa che implicò anche lo scioglimento quasi totale dei reparti aerei, per cui l'aerodromo di Piacenza rimase quasi inattivo per oltre tre anni. Il 27 luglio 1920 alcuni ex piloti militari si mobilitarono per riaprire lo scalo piacentino. Si ha notizia in proposito che per tre giorni, Bartolomeo Cattaneo e Paolo Moreno effettuarono voli a pagamento con un velivolo Newport, acquistato da Giuseppe Fiorani e da Ciro Buraschi per sole 1500 lire dal Ministero della Guerra. L'iniziativa ebbe molto successo e permise a parecchi cittadini di Piacenza e provincia di provare l'ebbrezza del volo. Il 22 novembre 1922, presso il campo d'aviazione di S. Antonio, alcuni ex piloti militari piacentini, costituirono la "Squadriglia Aviatori Fascisti", sodalizio che venne intitolato all'asso della Prima Guerra Mondiale, Giovanni Nicelli, di Lugagnano, decorato con medaglia d'argento al valor militare. Allo stesso pilota è ancora intitolato l'aeroporto militare di Venezia. Promotore dell'istituzione della Squadriglia e primo dirigente fu il Colonnello Livio Gaviglio, che all'inizio dell'attività del reparto aereo dotò la Squadriglia di un vecchio modello di Newport e di un velivolo da caccia R.D.



*Il Gagliardetto del Gruppo Aviatori
"G. Nicelli"*



*PIACENZA 1922: Aviatori della
Squadriglia "G. Nicelli"*

Il 18 giugno 1923 il Capo del Governo, Benito Mussolini, nel corso di una cerimonia svoltasi al campo di S. Antonio, consegnò il gagliardetto alla "Squadriglia Aviatori Fascisti". Il Duce, dopo aver passato in rassegna i componenti del gruppo e ispezionato gli aeroplani schierati sul campo, ricevette il gagliardetto dal pilota Luigi Sagliani (di Fiorenzuola) per poi consegnarlo al Comandante Col. L. Gaviglio, il quale lo portò in volo per la prima volta. Nel 1924 al campo d'aviazione di Piacenza vengono apportate alcune modifiche, a conclusione delle quali, l'aerodromo risulterà avere una pista lunga 650 metri e larga 300. Nello stesso anno, il Gruppo Nicelli ebbe come illustre visitatore Italo Balbo, che poi diverrà famoso anche per aver organizzato la prima trasvolata dell'Atlantico con una formazione di 24 idrovolanti. La Squadriglia Nicelli, svolse la sua attività con alterne fortune: organizzò manifestazioni aeree, voli con passeggeri (a pagamento), partecipò a gare aviatorie e voli in diverse località del territorio nazionale. Alla fine del 1928, per ragioni di carattere economico, il gruppo Nicelli cessò definitivamente la sua attività. I piloti che lo componevano fecero capo a Parma, dove nel frattempo si stava sviluppando la fervida attività di un sodalizio aviatorio, che poi dette vita al primo Aeroclub della Città Ducale.

*PIACENZA Lunedì 18 giugno 1923.
Benito Mussolini mentre ispeziona
all'aeroporto piacentino i velivoli della
"Squadriglia aviatori"*



UN NOVELLO ICARO PIACENTINO

Durante il periodo pionieristico del volo, molti strani esperimenti sono stati effettuati per riuscire a vincere la gravità e librarsi nell'aria.

Dal quotidiano Libertà, si apprende lo straordinario esperimento che ha avuto come protagonista Gottardo Gottardi di Sarmato, poi denominato "Novello Icaro". Il 10 dicembre 1921 in un campo alla periferia di Castelsangiovanni, l'Icaro piacentino, si esibì davanti ad una folla di curiosi, cavalcando un marchingegno di sua invenzione, ovvero una bicicletta dotata di elica e di piccole ali sovrapposte. Pedalando di gran lena, Gottardi riuscì a raggiungere la velocità di circa 24 Km all'ora, azionando contemporaneamente l'elica ed impartendo quindi una propulsione al velocipede anche quando fosse riuscito a staccarsi dal suolo. Cosa che avvenne, quando la bicicletta volante si staccò effettivamente da terra e percorse volando alcuni metri, ad una quota di...alcuni centimetri, comunque sempre in volo. Nel riferire l'episodio, il quotidiano piacentino parla anche di "entusiasmo dei presenti", rimasti incantati nel constatare che "si poteva volare anche in bicicletta".



NASCE LA REGIA AERONAUTICA

Il 28 Marzo 1923 segna una data importante per le Forze Armate italiane. Viene infatti istituita la Terza Forza Armata: La Regia Aeronautica, costituita in arma autonoma. Secondo il Decreto di istituzione, la neocostituita Arma Aeronautica, inquadra, amministra e impiega, tutto il personale, il materiale e le infrastrutture che hanno attinenza con l'esercizio dell'attività di volo, nell'ambito militare, sia per l'addestramento che per la difesa. A Piacenza, l'istituzione della Regia Aeronautica è festeggiata con una solenne cerimonia alla quale partecipano autorità militari e civili, che al campo di volo "Poligono" assistono all'esibizione di alcuni velivoli militari, fra i primi ad essere integrati nella neocostituita Forza Armata.



IL PRIMO SCALO AEREO COMMERCIALE

Nel mese di giugno 1927, venne organizzato a Piacenza, un importante convegno sul fiume Po, nel contempo venne allestita una interessante mostra, dedicata al grande fiume.

Il Convegno e la mostra, vennero pubblicizzati in quasi tutta l'Italia, quindi per tutto il tempo della loro apertura, attirarono a Piacenza molti visitatori, illustri studiosi, autorevoli uomini politici. Fra tutte le iniziative predisposte per facilitare l'afflusso dei visitatori, ci fu anche quella di allestire, il primo scalo aereo piacentino. Fu costruito un pontile nelle vicinanze della Soc. Nino Bixio e per tutta la durata della manifestazione, l'idrovolante della prima linea aerea italiana, fece tappa nella nostra città. La prima linea aerea italiana, che fu inaugurata il 1° aprile 1926, collegava giornalmente Trieste e Torino ed era gestita dalla S.I.S.A. (Società Italiana Servizi Aerei). L'idrovolante, attraccò per la prima volta al nostro pontile alle ore 13 del 13 giugno 1927, accolto da numerose autorità cittadine e da un folto pubblico. (purtroppo fino ad oggi non si conoscono fotografie scattate per l'occasione). Nei giorni successivi e fino al 30 giugno 1927, due idrovolanti arrivarono giornalmente a Piacenza, uno proveniente da Torino e diretto a Trieste, alle ore 12,45; l'altro proveniente da Trieste e diretto a Torino, alle ore 14,15. Il compito di questi idrovolanti, era quello di stabilire un collegamento veloce e moderno fra le città dislocate lungo l'asse del Po e la costa adriatica, facilitando il trasporto di posta, persone e merci. Per circa 20 giorni anche Piacenza usufruì di questo importante e innovativo mezzo di comunicazione.



LA SCUOLA DI VOLO A VELA "G.BEATI"



*G.Beati: medaglia d'oro
al valor militare*

Nel 1933, il vecchio ed ormai abbandonato Poligono di Piacenza, divenne sede della Scuola di volo a vela. La Nuova istituzione, dedicata alla memoria della medaglia d'oro al valor militare G.Beati, fu fondata dall'ex pilota Ulisse Bubba, che ne fu anche il primo Presidente. Per le lezioni pratiche, i due istruttori Paolo Moreno e Giuseppe Zanetti, avevano in dotazione, un aliante del tipo "Zoegling", una specie di aquilone realizzato con legno, cartone e tela, contrassegnato con la sigla I-A Bik. Nonostante le esigue risorse, la Scuola continuò la sua attività fino al 1936, quando il vecchio aeroporto venne chiuso e sulla sua area venne edificata la caserma "Ciarpaglini".

Parecchi piacentini si iscrissero alla Scuola di volo a vela, per lo più appassionati di volo, fra i quali ricordiamo i primi a conseguire il brevetto di volo-velista: Renzo Colli, Remo Ugolini, Jeste Massarini, Pippo Veneziani, Giuseppe Gallinari e Fausto Fornasari.

Va ricordato in proposito, che nel 1933 venne esposto alla fiera di Milano, un modello di veleggiatore, che fu molto ammirato dagli appassionati, ma che purtroppo non entrò mai in produzione. Progettato dall'ing. Guglielmo Negri, (di Piacenza) aveva un'apertura alare di 18 metri, era lungo 6.22 metri e pesava 1350 Kg.



*Foto aerea di Piacenza, scattata il 13
giugno 1928, alla quota di 200 metri.*



*1930 Castello di Montanaro
(Pontenure) sorvolato dall'aereo del
Conte Marazzani Visconti Terzi*



L'AEROPORTO "G.MAZZA" DI PIACENZA (SAN DAMIANO)

Il programma, predisposto dal Capo del Governo Benito Mussolini, per il decennio 1930/40, prevedeva la costituzione di numerosi aeroporti militari, dislocati su tutto il territorio nazionale. Uno dei più importanti, per la sua struttura e per la posizione geografica, fu costruito in provincia di Piacenza, in frazione San Damiano nel Comune di San Giorgio Piacentino.

La sua estensione, era compresa nel quadrilatero San Damiano-Rizzolo-Godi-Centovera a 12 Km da Piacenza e a 100 m sul livello del mare, fra i torrenti Nure e Riglio, protetto a Sud dalle colline. Oltre ad essere strategicamente importante, perchè situato sull'asse Torino-Adriatico, al centro dell'Italia settentrionale, fu costruito in una zona, dove la circolazione dell'aria proveniente dall'alveo del torrente Nure, evitava il ristagno di nebbia.



Foto aerea del regio Aeroporto di San Damiano (PC)



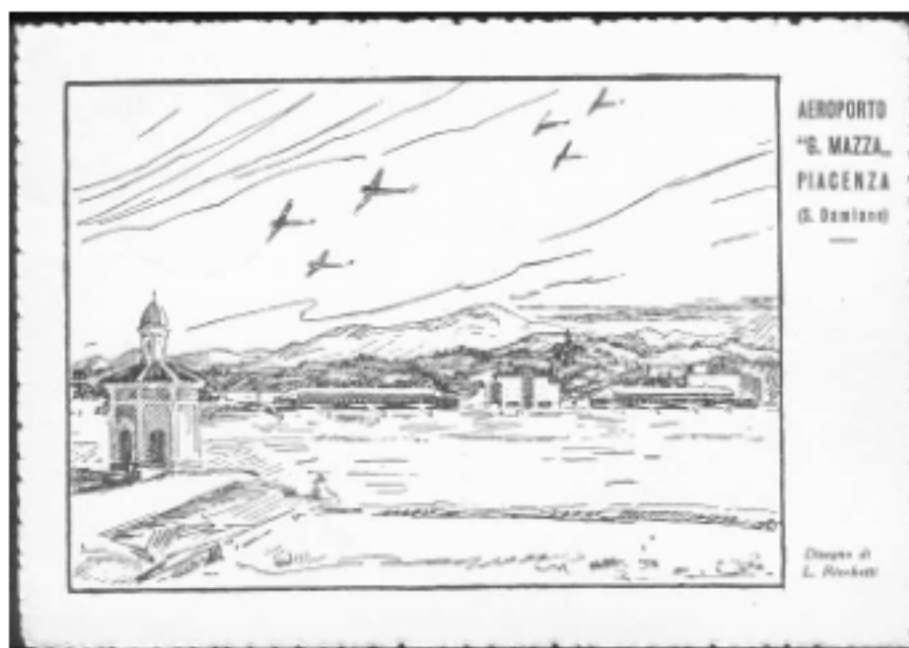
INAUGURAZIONE DELL'AEROBASE DI SAN DAMIANO

Progettato nel 1936, dopo circa un anno di lavori l'aeroporto militare di San Damiano era pronto; la sua pista in erba, misurava 1500 m e come prima dotazione, per il ricovero dei velivoli, vennero costruiti due grossi hangar, capaci di ospitare non meno di una dozzina di aeroplani.

Il 1° dicembre 1937, il Ministro dell'Aeronautica concedeva il nulla osta perché, l'aerobase piacentina, fosse dedicata a Gaetano Mazza, giovane pilota piacentino, caduto nella Prima Guerra Mondiale e decorato con medaglia d'argento al valor militare. Il 28 marzo 1938, in un tripudio di bandiere e gagliardetti di varie Associazioni combattentistiche e d'arma, alla presenza delle più alte cariche militari, politiche, civili e religiose, l'aeroporto "G. Mazza," venne ufficialmente inaugurato. Il 1° luglio dello stesso anno, il Col. pilota Arturo Giordano ne assunse il comando mentre il 14 luglio si schierò sul campo, il 13° Stormo bombardieri terrestri, con il 43° e l'11° Gruppo. L'aeroporto piacentino, dunque, diventa sede permanente del 13° Stormo, composto da due Gruppi di volo: i già citati 11° con la 1^a e 3^a Squadriglia che arriva a Piacenza il 14 luglio, e il 43° Gruppo con la 2^a e 4^a Squadriglia, che si trasferiscono nella nuova sede, due giorni più tardi.

Nella seconda metà dello stesso mese, viene completato il trasferimento di tutto il personale e del materiale, dalla base di Lonate Pozzolo, a quella di San Damiano. A conclusione del trasferimento, il 27 luglio del 1938, giunge in volo la bandiera di guerra dello Stormo, accolta da tutto il personale con una solenne cerimonia. Il 13 settembre del '38, si verifica il primo incidente di volo. Un SM81, in forza al 13° Stormo, mentre sorvola a bassa quota la base, precipita. Dai rottami del velivolo vengono estratti ormai cadaveri il Serg. pilota Rondello e l'aviere scelto Simonazzi.

Saranno i primi caduti di una serie di aviatori del 13° Stormo, morti nei cieli dei vari fronti di guerra, del Secondo Conflitto Mondiale.



*Cartolina Commemorativa
inaugurazione aeroporto a San
Damiano (disegnata dal noto pittore
piacentino L. Ricchetti)*

PRIMI "VENTI DI GUERRA" SULL'AEROPORTO PIACENTINO

I "venti di guerra" che già nel 1939 scuotono l'Europa, fanno intensificare, l'attività di addestramento, cui vengono sottoposti tutti gli equipaggi del 13° Stormo. Per tutto l'anno, si susseguono esercitazioni di voli diurni e notturni, strumentali e a vista, prove di ricognizione e bombardamento.

Il 22 luglio del 1939, un altro grave incidente si verifica, nel perimetro dell'aerobase piacentina. Durante un'esercitazione, una formazione di 5 velivoli BR 20, sorvola a bassa quota la base, ma all'improvviso, un gregario perde quota e va a schiantarsi, sul greto del torrente Nure. Tutti gli occupanti del velivolo, BR 20 matricola 21398, 13° Squadriglia 11° gruppo, perdono la vita.

Il 14 luglio 1939 il Duce, pilotando personalmente l'aereo SM 79, atterra sulla pista di San Damiano, per una breve visita alla base militare. Accompagnato dal Gen. Porro e dal Col. pilota De Capua, passa in rassegna gli uomini del 13° Stormo, compiacendosi poi per le moderne attrezzature in dotazione all'aeroporto.



Formazione di aerei Br 20 sorvola l'aeroporto "G.Mazza"



*S.Damiano 1938 Benito Mussolini
passa in rassegna il personale del
13° Stormo*

SCOPPIA LA GUERRA

10 giugno 1940. L'Italia, dichiarò guerra alla Francia e all'Inghilterra.

Il 13° Stormo B.T. venne inquadrato nella 1^a Regione aerea con sede a Milano, comandata dal Gen. Rino Fourger. All'aeroporto di San Damiano, rimase schierato l'11° Gruppo, mentre il 43°, venne trasferito a Cascina Vaga, un campo di emergenza, nel quale gli aerei si potevano facilmente mimetizzati, tra la vegetazione circostante. Anche le insegne dei bombardieri BR 20 vennero sostituite, si cancellarono le strisce tricolori sui timoni direzionali, sostituendole con la Croce Sabauda.

Le quattro Squadriglie adottarono nuovi distintivi, ispirati ai personaggi di Walt Disney. Durante il periodo bellico, Cascina Vaga, un podere di proprietà della famiglia Ferrari, divenne un campo di rischieramento. Non si trattava di un vero aeroporto, ma di una vasta distesa, dislocata fra Castelsangiovanni e Stradella, a 40 Km da San Damiano. La pista era uno spiazzo tenuto a prato; nella casa colonica vennero installati gli uffici e gli impianti logistici, mentre gli aerei, vennero mimetizzati e nascosti fra gli alberi di un grosso frutteto. Nonostante le ripetute incursioni della ricognizione aerea francese e britannica, Cascina Vaga fu sorvolata varie volte, ma mai individuata.



*Aerei BR 20 mimetizzati fra gli alberi
del campo di schieramento di
cascina Vaga*



*San Damiano 1940:
I nuovi distintivi ispirati ai personaggi
Walt Disney*

BATTESIMO DEL FUOCO PER IL 13° STORMO

Il 13 giugno 1940, venne effettuata la prima azione di bombardamento. In una giornata meteorologicamente pessima, dalla base di San Damiano decollano 10 BR 20 dell'11° Gruppo che alle 11 raggiungono Fayence nella Francia meridionale, dove sganciano il loro carico di bombe, da una quota di 4000 metri. Alle 13 in punto tutti i velivoli fanno ritorno a San Damiano. Tragica sorte invece, per i BR 20 del 43° gruppo che decollano nella stessa mattinata dalla base di Cascina Vaga. La 5^a Squadriglia bombarda l'aeroporto di Hjerres, mentre la 3^a Squadriglia, con molte difficoltà riesce a raggiungere l'idroscalo di Hjerres dove sgancia le sue bombe da 100 e 40 chili. Durante la fase di rientro, i BR 20 del 43° Gruppo, vengono intercettati dai caccia francesi, che riescono a colpire ed abbattere due bombardieri italiani. Ed è in questa prima azione di Guerra, che il 13° Stormo deve registrare i suoi primi caduti. Otto membri dei due equipaggi dei velivoli abbattuti perdono la vita. Ed è anche in questa circostanza, che si verifica uno dei più barbari episodi del secondo conflitto mondiale. Protagonista il Serg. Magg. pilota Giuseppe Goracci, che, con l'aereo in fiamme, e dopo aver aiutato gli altri membri dell'equipaggio a lanciarsi con il paracadute, si getta a sua volta dal velivolo. I commilitoni vengono uccisi a fucilate, durante l'atterraggio sul suolo francese, mentre Goracci, dopo essere riuscito a toccare terra quasi illeso, viene assalito da un'orda di contadini e gendarmi che lo aggrediscono e poi lo uccidono a colpi di bastone.

Aveva 22 anni. Alla memoria del giovane ed eroico pilota italiano, verrà concessa una medaglia d'oro al valor militare, la prima altissima ricompensa assegnata nella Seconda Guerra Mondiale. In ricordo dei caduti in quell'azione venne dedicato un sacello, costruito sul lato Nord dell'aeroporto di San Damiano, alla periferia dell'abitato di Centovera, tutt'ora esistente.

Il 13° Stormo bombardieri, pur avendo la sua sede all'aerobase di San Damiano, occupò lo scalo piacentino solo per brevi periodi. Infatti, per ragioni belliche, fu impiegato prima sul fronte della Manica, per azioni di bombardamento notturno sull'Inghilterra, poi nei Balcani, ed infine in Africa settentrionale. Il 16 luglio 1941, alla presenza del Comandante la 1^a Squadra aerea Gen. Tedeschini Loli, tutti i BR 20 del 13° Stormo decollarono definitivamente dalla base piacentina, con destinazione Barce, in Cirenaica.



FUNERALI SOLENNI ALL'AVIERE MOTORISTA...POI RISUSCITATO



L.Marengi

La sensazionale vicenda di Luigi Marengi, di Fiorenzuola, primo aviere motorista del 13° Stormo, dato per morto perchè abbattuto in pieno deserto, ma poi ...risuscitato dopo quattro anni di prigionia.

Prima di concludere la pur sommaria storia dell'eroico 13° Stormo, vale la pena di raccontare un'esperienza al limite dell'inverosimile vissuta da un aviere piacentino, Luigi Marengi, di Fiorenzuola, classe 1917, primo motorista a bordo di un BR 20, della 1^a Squadriglia del 13° Stormo. Marengi ha partecipato a tutti i cicli operativi nei quali questo reparto di volo è stato presente su cinque fronti nell'ultimo conflitto mondiale.

La singolarità del caso si riferisce al fatto che l'aviere fiorenzuolano, precipitò ben tre volte con il proprio velivolo, è stato "sepolto", ha avuto un regolare funerale ed è rientrato a casa dopo quattro anni di prigionia e a tutt'oggi è ancora considerato fra i "caduti" della Regia Aeronautica. Non ancora ventenne, Marengi si arruolò volontario nell'Aeronautica. Dopo aver frequentato corsi di specializzazione, è stato assegnato al 13° Stormo poco prima che questo reparto di volo prendesse sede a San Damiano. Molto apprezzato per le sue capacità, è stato subito chiamato a far parte dell'equipaggio di un BR 20. "Ero innamorato di quel velivolo - ebbe a dire Marengi - perchè a mio giudizio e per quell'epoca era una macchina perfetta, robusta, docile ai comandi e veloce; per me il BR 20 non aveva segreti e riuscivo a controllare i suoi due potenti motori anche nelle condizioni più difficili.

E' fuor di dubbio, però, che chi, come me, era sempre in volo, dovesse mettere in conto anche qualche probabile inconveniente".

E in effetti il primo "inconveniente" toccato al motorista Marengi si è verificato esattamente una settimana dopo l'inizio della guerra. "Avevo già partecipato a diverse azioni offensive sul fronte francese - ricordava Marengi - a cominciare dai primissimi giorni del conflitto, partendo da San Damiano e ritornando alla base con il mio velivolo sforacchiato dai caccia o dalla contraerea nemica; niente di serio, però.

Il primo guaio mi capitò il 18 giugno 1940, quando il bimotore in volo di trasferimento dalla Lombardia a San Damiano cominciò a fare i capricci. Volavamo a bassa quota, forse meno di 100 metri, quando sia al pilota che a me è parso chiaro che il velivolo non avrebbe potuto reggere ancora per molto; inutile tentare di riprendere quota ed eventualmente lanciarsi con il paracadute. I motori non ce l'avrebbero fatta. Tutto questo - ricordava Marengi - è capitato quando ormai mancavano poche decine di Km da San Damiano ed eravamo già in assetto di atterraggio con i carrelli fuori.

Il momento più terribile è stato quando sulla traiettoria del velivolo è comparso l'abitato di San Giorgio piacentino. Non più sorretto dai motori, il bombardiere continuava a perdere quota, tanto da farci presumere che saremmo precipitati proprio sul paese. "Si butti nel torrente" ricordo di aver detto al pilota. Con un'estrema manovra il pilota virò largo verso destra puntando sul Nure dove, fra una nuvola di sassi e acqua il BR 20 toccò il greto.

Poi, un'interminabile sequela di sobbalzi e, finalmente, il bimotore, un pò malandato si fermò”.

Più drammatico è stato il secondo incidente di volo capitato al motorista fiorenzuolano. Nell'autunno dello stesso anno, 1940, la Squadriglia cui apparteneva Marengi si era trasferita in una base del Belgio per azioni di bombardamento notturno sull'Inghilterra. In una di queste missioni il BR 20 di Marengi accusò una forte vibrazione subito dopo aver sganciato il carico di bombe, ad una quota di circa 3000 metri. “Il velivolo - raccontava Marengi - entrò subito in vite puntando il muso verso terra, da dove provenivano ancora i bagliori delle esplosioni e il fuoco della contraerea. Disperatamente, sia su istruzione del pilota che per mia iniziativa, ricorsi a tutte le manovre di emergenza del caso: nulla da fare, il bimotore pareva impazzito e continuava la sua folle picchiata verso terra. Istantaneamente mi feci il segno della Croce, ormai rassegnato all'imminente fine. Quando Dio volle, mancavano solo poche centinaia di metri dal suolo, il bombardiere cominciò a rispondere ai comandi e si rimise in assetto normale, sfiorando il suolo inglese. In qualche modo, attraversata la Manica, rientrammo alla base.”

Il terzo ed “ultimo” incidente, quello per il quale a tutt'oggi il Marengi è ancora considerato fra i “caduti” del 13° Stormo, è capitato in Africa settentrionale, dove l'aviere di Fiorenzuola era giunto con la 1^a Squadriglia di San Damiano dopo aver partecipato al ciclo operativo nei Balcani ed in Grecia. “Era la mattina del 22 novembre 1941 - raccontava Marengi - quando, partiti dalla base di Barce per un'azione di mitragliamento e bombardamento a bassa quota contro una colonna corazzata inglese all'interno del deserto libico, il mio bombardiere fu gravemente colpito dalla reazione avversaria. Con la fusoliera squarciata ed il motore di destra in fiamme, riuscimmo a stare in formazione con gli altri velivoli per circa 100 Km; poi il BR 20 sbandò paurosamente e finimmo in pieno deserto. Sia pure un pò contusi, io e gli altri membri dell'equipaggio scendemmo precipitosamente dal portellone dell'aereo in fiamme. Dietro una duna di sabbia era però apposta una camionetta inglese che aprì contro di noi un fuoco micidiale. Fu così che rimasero uccisi il pilota ed il Comandante della Squadriglia, Ten. Edoardo Ottaviani, il secondo pilota Serg. Magg. Decio Paltrinieri, il primo Aviere armiere Pompeo De Paolis ed il marconista Francesco Gasparri.”

Luigi Marengi, con la tuta di volo trapassata dai proiettili inglesi, rimase miracolosamente indenne e fu subito catturato e inviato in un campo di concentramento, prima in Egitto, poi con un viaggio insidiato dai siluri dei sommergibili tedeschi, fece il periplo dell'Africa e giunse negli Stati Uniti, dove rimase come prigioniero di guerra fino al 1946.

Intanto su segnalazione degli altri velivoli della stessa Squadriglia rientrati alla base, venne inviata nel deserto una squadra di soccorso che provvide a seppellire nella sabbia le salme dei componenti dell'equipaggio del BR 20 precipitato. Al rientro della pietosa missione la squadra di soccorso riferì che “tutti i componenti del BR 20 erano deceduti”; fu così che il nome di Luigi Marengi fu ufficialmente inserito fra i caduti del 13° Stormo, dove figura tutt'oggi.



I familiari di Marenghi ebbero poi confermata la notizia del decesso del loro congiunto da un illustre concittadino di Fiorenzuola, il Gen. Ferruccio Ranza, che a quell'epoca comandava l'Aeronautica militare dislocata nei Balcani. Il Gen. Ranza, accompagnandola con propri sentimenti di cordoglio, inviò alla famiglia Marenghi copia del messaggio avuto dal Comandante del 13° Stormo. Nel documento, conservato fra i ricordi del Marenghi, si legge fra l'altro: Eccellenza, è con sincero dolore che Vi comunico il decesso del 1° aviere motorista Luigi Marenghi, avvenuta il 22 c.m.

Lettera indirizzata al Gen. Ranza che annuncia la morte dell'aviere L.Marenghi

I cari camerati componenti l'equipaggio sono già stati recuperati e tumulati in vicinanza del velivolo distrutto. Non avrei voluto dare una così triste risposta alla Vostra lettera dell'11 c.m., con la quale mi chiedevate notizie del compianto Marenghi, che sempre si prodigò molto ed ottimamente e che al termine del ciclo operativo in atto avrei proposto per il passaggio in servizio di carriera....."



Immagine dei funerali del 1° aviere motorista Luigi Marenghi (alla cerimonia partecipò anche il Gen. Ranza.)

A Fiorenzuola vennero celebrati riti in suffragio del "povero" Luigi Marenghi e la famiglia portò il lutto per un anno. Fu soltanto dopo quattro anni che, tramite la Croce Rossa Internazionale, si seppe che l'aviere fiorenzuolano era invece sano e salvo e si trovava in prigionia negli Stati Uniti. Rientrato in patria verso la fine del 1946, Marenghi riabbracciò i suoi cari e continuò per un altro anno il servizio nella ricostruita Aeronautica Militare, prima di congedarsi e dedicarsi all'attività di trasportatore.

1942 A SAN DAMIANO ARRIVANO I TEDESCHI

L'Aeroporto "G.Mazza" diventa l'aerobase della Luftwaffe "L.40686"



A San Damiano la bandiera tedesca sventola insieme a quella italiana

Dopo il definitivo trasferimento del 13° Stormo, l'aeroporto di San Damiano viene occupato da un reparto dell'Aeronautica tedesca, la Luftwaffe, mentre la Regia Aeronautica, viene relegata ad un ridotto spazio nel quale operava un'officina per la riparazione dei BR 20. Nei primi mesi del 1942, lo scalo piacentino è sotto il comando della 11^a Flotta aerea germanica in Italia e a San Damiano è attivata una scuola di pilotaggio della Luftwaffe.

Le alterne vicende della guerra, rendono le piste del nostro aeroporto sempre più importanti per le strategie italo/tedesche, per cui oltre che per la scuola di pilotaggio, l'aeroporto viene impiegato anche prima come scalo per i trasferimenti aerei verso il Sud, poi come base aerea di guerra per azioni contro gli alleati, quindi come punto di rischieramento. E' in questo periodo che nei cieli piacentini volavano pochi aerei italiani, ma tanti Junkers Ju 87 (il famoso Stuka) Ju 88, Focke Wulf 190, Messerschmitt 109 BF e G. E' di questo periodo, cioè nell'ottobre 1942, la decisione dello Stato Maggiore della Regia Aeronautica Italiana, di chiedere alla Luftwaffe la cessione di sette Stuka usati, che furono prelevati dalle file di un reparto di volo di stanza a San Damiano. I velivoli furono consegnati alla 209^a Squadriglia e alla 259^a tra il 19 ed il 27 ottobre. Si trattò degli Ju 87 contrassegnati dai seguenti numeri matricola: 5899-6024-6041-6054-6233-6285 e 6295. Nonostante questi sette velivoli presentassero un alto grado di usura, vennero immediatamente impiegati, con equipaggi italiani, nelle operazioni di bombardamenti in picchiata contro le fortificazioni dell'isola di Malta. Ma gli aerei alleati intanto sorvolano, fotografano e quindi bombardano, lo scalo di San Damiano più volte; i bombardamenti più massicci datano 14 e 25 maggio 1944.

Nello stesso periodo sempre più frequenti si susseguono i drammatici atterraggi di velivoli tedeschi, colpiti durante azioni di guerra, nel Centro e Sud Italia. Sono scene quasi quotidiane: Ju 88 con motori in fiamme, aerei con la carlinga sfiorata dalla contraerea alleata, equipaggi decimati, cadaveri che vengono allineati nei pochi hangar ancora efficienti, pronti per essere trasportati in Germania. Così morirono decine di piloti della Luftwaffe, alcuni dei quali avevano stretti rapporti di affettuosa amicizia, con giovani piacentine.

Dopo i devastanti bombardamenti alleati, la base viene gradualmente abbandonata dai tedeschi. Nel marzo 1945 gli artificieri della Wehrmacht minano minuziosamente ogni struttura e quindi distruggono completamente l'aeroporto "G.Mazza".



*1942 Aeroporto di San Damiano
Militari tedeschi
insieme a ragazze italiane*



*1942 Aeroporto di San Damiano
Personale e aerei tedeschi*

SCIAGURA AEREA A PIACENZA

*Un bombardiere tedesco di stanza a San Damiano precipita
sulla città: 30 morti*

Pochi minuti prima delle 22 del 28 aprile 1943 una gravissima sciagura si abbatte sulla città di Piacenza. Un bombardiere tedesco Junkers 88, del reparto volo germanico di stanza a San Damiano, decollato poco prima dalla base piacentina, per un normale volo di addestramento, per cause mai chiarite, improvvisamente ha perso quota ed è precipitato fra lo Stradone Farnese e Via Nicolini. Dopo aver distrutto una casa al numero 26 di Via Torta, il velivolo si è spezzato in due tronconi; la parte anteriore ha percorso ancora circa 600 metri, mentre un motore in fiamme si è abbattuto in Via Nicolini, falciando numerose persone appena uscite dalla chiesa di San Paolo. Pesante il bilancio della sciagura: fra le macerie del fabbricato distrutto e lungo la strada, si contano oltre trenta vittime, alle quali vanno aggiunti tutti i membri dell'equipaggio del velivolo precipitato: il Ten. pilota Harry Brause, il Cap. magg. Gerd Woderk, l'armiere Josheph Gerard.

Secondo voci che circolarono all'epoca, pare che l'avaria ai motori del velivolo germanico, fosse stata determinata da una manomissione al serbatoio, nel quale sarebbe stato versato zucchero.



L'INCUBO NOTTURNO DI "PIPPO"

Gli Alleati, per tenere costantemente in allarme e quindi creare tensione anche nella popolazione civile dei territori occupati dai tedeschi, a partire dal settembre 1943, escogitano una strategia del terrore, facendo volare di notte sorpassati bimotori a lunga autonomia. A ciascuno di questi aerei venne affidata una zona ben definita ed il pilota aveva l'ordine di bombardare, generalmente con spezzoni, e mitragliare ogni fonte luminosa. Anche i piacentini, impararono a conoscere il sordo rumore, che di notte si udiva al passaggio del velivolo solitario. Ogni luce che il pilota di questo aereo riteneva di aver scorto, veniva inesorabilmente bombardata o mitragliata. Il velivolo, tanto per esorcizzare la tragica missione cui era delegato, venne confidenzialmente denominato "Pippo" oppure "Il Ferroviere". Tante furono le supposizioni e le leggende attribuite a "Pippo". Si diceva all'epoca che il pilota notturno fosse un italiano arruolato dagli Alleati, per la conoscenza del territorio. Sta di fatto che con l'utilizzo di questo velivolo, gli Alleati raggiunsero appieno lo scopo che si erano prefissati: seminare panico fra la popolazione, rendendo le notti insonni, e, naturalmente, causando danni e vittime tra gente inerme. Uno stillicidio che ebbe fine soltanto dopo il 26 aprile 1945.



Uno degli aerei usati da "Pippo"

*Fiorenzuola agosto 1944
foto scattata da un aereo alleato
dopo il bombardamento del ponte
ferroviario.*



DIFESA ANTIAEREA (DICAT)



Palazzo Gonzaga

Durante la seconda guerra mondiale, il territorio piacentino subì numerosi attacchi dal cielo. Aerei tedeschi bombardarono più volte la zona montuosa, con l'intento di colpire i partigiani accampati nei boschi, aerei alleati attaccarono prevalentemente obiettivi strategici in pianura, (la via Emilia - Il ponte sul fiume Po - la linea ferroviaria Milano Bologna - la stazione di Piacenza - la Petroli d'Italia a Fiorenzuola)

Per contrastare queste incursioni aeree nelle zone abitate, nella provincia di Piacenza erano operativi alcuni reparti della D.I.C.A.T. (Difesa antiaerea) questi reparti erano formati prevalentemente da personale anziano o riformato.

In città la DICAT gestiva la centrale di avvistamento situata nel palazzo del Tribunale, in via del Consiglio. La centrale era collegata via telefono e via radio con alcune città vicine e con osservatori dislocati sulle colline.

Durante un attacco aereo i militari della DICAT avevano il compito di suonare la sirena per avvertire la popolazione civile, prodigarsi affinché questa raggiungesse i rifugi antiaereo, gestire le postazioni antiaereo già predisposte.

Le difese antiaereo di Piacenza consistevano in alcuni vecchi cannoni rivolti verso l'alto situati sul pubblico passeggio e in via XXI Aprile, di due mitragliatrici posizionate sulla torre del palazzo INA.

A Piacenza vennero aperti diversi rifugi antiaereo: questi erano ricavati nelle vaste cantine dei palazzi pubblici o privati che avevano ottenuto il benessere da un'apposita commissione.

Il primo bombardamento sulla città di Piacenza avvenne tre giorni dopo la dichiarazione di guerra: si trattò dell'incursione di un piccolo aereo francese che lanciò alcuni spezzoni in località tobruk (Borgotrebbeia) fortunatamente senza causare feriti.

A Fiorenzuola, il reparto della DICAT aveva la sua sede nel palazzo Gonzaga, sul belvedere del quale erano sistemate due potenti sirene e una mitragliatrice da 20 mm.

Dopo l'8 Settembre 1943 tutte le competenze in materia di difesa aerea passarono sotto il comando Tedesco, il quale installò diverse batterie da 88 mm nei boschi e lungo il Po.



Palazzo Ina

DOPO LA DISTRUZIONE SAN DAMIANO RISORGE

Per alcuni anni dopo la fine del secondo conflitto mondiale, tutto il vasto territorio, dell'aeroporto militare di San Damiano rimarrà in uno stato di totale abbandono. Cosparsa di rottami di automezzi, di blocchi di cemento, di miriadi di schegge di bombe, l'aerobase non verrà neppure sfruttata per scopi agricoli. Soltanto nel 1948 l'Aeronautica Militare, dopo aver fatto bonificare tutto il territorio dai residuati bellici, ne cederà una parte al ricostituito Aeroclub di Piacenza, che per la sua attività, utilizzerà una parte della pista in cemento, fortunatamente rimasta ancora agibile.

Il sodalizio aviatorio civile, federato con l'Aeroclub Italia, era presieduto dal Gen. Giulio Monteleone ed era intitolato al Ten. pilota Vito Concesi, medaglia d'argento al valor militare, caduto nel Mediterraneo. Per un certo periodo vennero organizzati raduni, manifestazioni aviatorie anche a carattere nazionale, allargando l'attività anche al volo a vela, al paracadutismo e all'aeromodellismo.

Ma il 6 aprile 1949 nasce la NATO e con essa, cambiano gli assetti politici e militari dell'Europa, l'Italia divenne un paese strategicamente importante, situato ai confini con i paesi del contrapposto patto di Varsavia. Fu così che, per ragioni strettamente militari, l'Aeronautica, anche nel quadro delle ricostituite Forze Armate ed in accordo con la NATO, decise di riabilitare l'aerobase piacentina.

Dopo alcuni anni di intensi lavori, l'aeroporto di San Damiano fu ricostituito, su di un territorio maggiore di quello originario, dotato di una pista asfaltata che avrà un andamento parallelo alle colline della Val Riglio e Valnure. Il 15 giugno 1960, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, dispose che al distaccamento di Piacenza-San Damiano, fosse conferita la denominazione di Nucleo Presidio Aeroportuale, al cui comando venne preposto il Col. pilota Mario Falconi, che proveniva da Verona Villafranca. Fu il periodo durante il quale San Damiano venne impiegato come base di rischieramento ed esercitazioni.

Il 29 ottobre 1964 s'insedia il Comando base aerea di Piacenza, cui poco dopo seguirà il trasferimento a San Damiano, del 155° Gruppo dotato di velivoli F 84 F. Era la prima volta che nello scalo aereo militare piacentino prendevano terra aerei a reazione. Poco dopo arrivano a San Damiano anche il 450° Gruppo S.L.O. e il 550°.

*1955/60 Aeroporto di San Damiano
lavori di ricostruzione*



LA GUERRA FREDDA

Gli anni Sessanta furono caratterizzati da una forte contrapposizione fra le due "Superpotenze" USA e URSS per cui la NATO dispose che anche a San Damiano fosse dislocato un reparto dell'Aviazione degli Stati Uniti, un distaccamento dell'US Air Force, formato da un'ottantina di militari comandati dal Magg. Brown. Durante questo delicato periodo, meglio conosciuto come Guerra Fredda, alla base piacentina alcuni velivoli "adeguatamente armati", erano costantemente allertati, 24 ore su 24, pronti a levarsi in volo entro pochi minuti. Il foglio d'ordine n° 9 del 20 marzo 1967 disponeva che in data 1° aprile dello stesso anno, all'aeroporto di San Damiano fosse insediato il 50° Stormo caccia-bombardieri. Per la base piacentina fu un periodo di intensa attività lavorativa: si volava di giorno, di notte e con qualunque situazione metereologica.

Non mancarono gravi incidenti, come quello accaduto il 28 giugno 1965, quando un F 84 F, durante un'esercitazione, perse quota e precipitò nei pressi della frazione Sariano di Gropparello. Fortunatamente il pilota, allievo ufficiale Vittorio Bocca, si salvò lanciandosi con il paracadute. Poco dopo, un altro velivolo dello stesso tipo pilotato dal Cap. pilota Sacchi, oramai in fase di atterraggio si abbattè al suolo a pochi metri dalla pista di atterraggio, incendiandosi. Il cap. Sacchi, al quale era stato ordinato di abbandonare l'aereo, nel tentativo di salvare sè stesso e il velivolo, perse la vita tra i rottami dell'aereo in fiamme.



F84 F THUNDERSTREAK (NORTH AMERICAN REPUBLIC):

PROPULSORE: WRIGHT J65/W3 3250/kG SPINTA
VELOCITA': 1140 KM/ORA
AUTONOMIA: 1600 KM (con serbatoi supplementari 4880 KM)
ARMATO CON 6 MITRAGLIATRICI CALIBRO 12.70

27 APRILE 1967

Il 27 aprile 1967 sulla pista dell'aerobase di San Damiano, si svolse la cerimonia di consegna della bandiera di Guerra al 50° Stormo, presente il Comandante della 1^a Regione Aerea, Generale di Squadra Antonio Giachino, che consegna il vessillo al Col. Ugo Vitrucci, Comandante dello Stormo. Presente alla cerimonia anche il Ministro della Difesa, On. Tremelloni.



27 aprile 1967 cerimonia di consegna della bandiera di guerra al 50° Stormo



1968-1973

A partire dal 1967 e fino al 1973, il reparto di volo effettua il passaggio dal velivolo F84 F all' F 104 S. Ma dopo circa vent'anni di intensa attività lo Stato Maggiore dell'Aeronautica dispone che a partire dal 12 settembre 1973, alla base di San Damiano rimanga solo il Comando aeroportuale. E' così che il 50° Stormo C.B. viene collocato in posizione quadro mentre il 155° Gruppo viene trasferito al 51° Stormo con base a Istrana (Treviso). Ancora una volta, dunque, l'attività e l'importanza dell'aeroporto piacentino ritornano ad essere quasi inesistenti.



F104S REALIZZATO DALLA FIAT AERITALIA SU LICENZA LOCKEED

PROPULSORE: GE/J 79-GE 19
VELOCITA': OLTRE 2 MACH - 2330 KM/ORA
POTENZA 8120 KG/SPINTA
AUTONOMIA: 3450 KM con serbatoi supplementari

VOLA AD UNA ALTEZZA SUPERIORE AI 16.000 METRI
ARMATO CON CANNONE VULCAN 6 CANNE ROTANTI
PUO' TRASPORTARE MISSILI (SPARROW) - BOMBE - RAZZI.

ARRIVANO I TORNADO

L'accordo firmato l'8 dicembre 1987 a Washington fra USA e Unione Sovietica, che decreta il ritiro dall'Europa dei missili a testata nucleare, lasciava il territorio delle potenze occidentali con scarse difese aeree.

Fu allora che il Comando NATO e il Ministero dell'Aeronautica Italiana ripresero in seria considerazione il campo d'aviazione di San Damiano affidandogli un nuovo, importante ruolo. A comandare l'aerobase piacentina venne assegnato il Col. pilota Renzo Rossi, piacentino, mentre la base venne ulteriormente ampliata e rimodernata, pronta ad accogliere i nuovi aerei che le sarebbero stati assegnati: i Tornado.

Il 5 ottobre 1988 il Col. pilota Renzo Rossi lascia il comando al Col. pilota Carlo Maria Crainz, mentre il 1° novembre dello stesso anno, su disposizione dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, viene riattivato il 50° Stormo e con esso anche il 450° Gruppo S.T.O., il 550° Gruppo S.L.O. e la 650^a Squadriglia collegamenti.

Il 23 marzo 1989 il Comandante Col. pilota Carlo Maria Crainz atterra sulla nuova pista, praticamente inaugurandola, con il velivolo MB 326.

Il 23 luglio 1990 viene riassegnato al 50° Stormo anche il 155° Gruppo C.B.O.C. Nello stesso giorno 14 Tornado, provenienti da Ghedi si schierano finalmente sulla pista di San Damiano.



TORNADO PANAVIA MRCA 75

COSTRUITO DA GRANBRETAGNA-GERMANIA-ITALIA
AVIOGETTO BIMOTORE PILOTATO DA UN PILOTA ED
UN NAVIGATORE.

ALA A GEOMETRIA VARIABILE VOLA A BASSA QUOTA ED
ALTA VELOCITA', PUO' VOLARE CON QUALSIASI CONDIZIONE
DI TEMPO UTILIZZA IL SISTEMA T.F.R. SEGUE IL PROFILO DEL
TERRENO.

ANCHE VELIVOLI DI SAN DAMIANO ALLA GUERRA DEL GOLFO

Il 2 agosto 1990 l'Iraq invade il Kuwait. Il Consiglio generale di sicurezza dell'ONU, condanna lo Stato invasore ed adotta alcune risoluzioni per sbloccare la grave situazione ma, vista la determinazione dell'Iraq, autorizza infine il ricorso alla forza.

Il 14 settembre dello stesso anno il Governo Italiano garantisce alla Forza dell'ONU l'invio di 8 Tornado più altri due di riserva.

Si tratta di una importante decisione perchè, dalla fine del Secondo Conflitto Mondiale, è la prima volta che le Forze Armate Italiane partecipano ad azioni di guerra.

Il 25 settembre i Tornado Italiani partono da Gioia del Colle e si schierano alla base di Al Dhafra, negli Emirati Arabi, con il compito di appoggio alle Unità del 20° Gruppo Navale della Marina Militare Italiana. Il reparto di volo autonomo dell'Aeronautica italiana, agisce al comando del Col. pilota Redditi ed è composto da velivoli Tornado provenienti dal 6°-36° e 50° Stormo. Alle ore 6 del 16 gennaio 1991, scatta l'operazione "Desert Storm" e nella notte tra il 16 ed il 17 gennaio le forze aeree alleate attaccano l'Iraq, operazione di guerra alla quale partecipano anche i velivoli Tornado Italiani. Alle ore 6 del 18 gennaio viene comunicato l'esito della prima missione, durante la quale, causa il tempo perturbato, è stato ostacolato il rifornimento in volo. Solo un aereo italiano non è rientrato alla base: il Tornado pilotato dal Mag. Pilota Bellini con a bordo il Navigatore Cap. Cocciolone è precipitato dopo aver effettuato il rifornimento in volo essendo stato colpito dalla contraerea irachena. I due ufficiali, rimasti pressochè indenni, sono stati catturati da militari iracheni e dopo, un trattamento non certo esemplare, considerati prigionieri di guerra. Finalmente, il 28 febbraio 1991 l'Iraq accetta tutte le risoluzioni dell'ONU ed è così che si conclude l'operazione "Desert Storm".

Durante la missione "Locusta" i Tornado italiani hanno effettuato 1096 interventi di guerra, per un totale di 2129 ore di volo. Il 15 marzo 1991 i Tornado italiani lasciano la base "Locusta" e rientrano in Italia.

Il 7 marzo, intanto, il Magg. pilota Bellini ed il Cap. Cocciolone vengono liberati e rientrano in Italia con un volo speciale.

Entrambi verranno poi promossi al grado superiore e destinati ad incarichi presso altri Stormi.



RITORNA A SAN DAMIANO LA BANDIERA DI GUERRA DEL 50° STORMO

L'Aeroporto di San Damiano vive forse la sua celebrazione storica più importante nella giornata del 10 ottobre 1991, quando, alla presenza delle più alte cariche dello Stato, viene riconsegnata la bandiera di guerra del 50° Stormo. Tutto il personale del reparto di volo è schierato sulla pista con un picchetto d'onore in armi in alta uniforme, ad attendere l'arrivo del Capo di Stato.

Sono schierate anche le bandiere di guerra del 51°, del 5°, del 3°, del 53°, del 2°, dell'8° e del 6° Stormo della 1^a Brigata aerea.

Alle 9.25 giunge il Presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, accompagnato dal Ministro della Difesa, ricevuti dai Capi di Stato Maggiore della Difesa e dell'Aeronautica, presenti il Comandante della 1^a Regione aerea, il Prefetto di Piacenza, il Questore ed il Comandante del Gruppo Carabinieri. Sul palco sono presenti i Presidenti del Senato, della Camera, della Corte Costituzionale, della Giunta regionale dell'Emilia Romagna, il Commissario di Governo regionale, il Sindaco di San Giorgio piacentino, la medaglia d'oro al valor militare Luigi Gorrini, autorità religiose ed oltre cento giornalisti.

La cerimonia ha il suo culmine al momento della consegna della bandiera di guerra al 50° Stormo Caccia bombardieri da parte del Presidente della Repubblica, che la porge al Col. pilota Carlo Maria Crainz, Comandante dello Stormo. Lo storico momento è sottolineato dalle note della fanfara dell'Aeronautica Militare, mentre la pattuglia acrobatica "Frecce Tricolori" ha dipinto nel cielo una lunga scia bianca, rossa e verde. Una suggestiva cerimonia che è stata descritta dai principali giornali nazionali e presentata nello stesso giorno da molte emittenti televisive.



1995, RIECCO LA LUFTWAFFE

Insieme a quelli del 50° Stormo si schierano a San Damiano anche i Tornado dell'aviazione tedesca. L'aeroporto militare di San Damiano nel 1995 è stato scelto dalle Autorità preposte quale base per lo schieramento delle Forze aeree germaniche, che partecipano alle operazioni di supporto all'intervento ONU-NATO in Bosnia. I primi arrivi alla base piacentina del contingente tedesco sono iniziati alle ore 11.30 del 21 luglio 1995: in tutto 14 Tornado con 600 militari tra Forze di terra, specialisti e piloti della Luftwaffe. Centocinquanta gli automezzi e 500 tonnellate di materiali vari. I primi ad atterrare sono stati 8 cacciabombardieri "ECR" provenienti da Lecheeld in Baviera, appartenenti al 32° Stormo; dopo circa un'ora sono atterrati altri 6 Tornado da ricognizione "Recce" del 51° Stormo, provenienti dalla base tedesca di Jagel, nei pressi di Amburgo. I velivoli tedeschi sono atterrati in coppia, a bordo del primo "ECR" c'era il Comandante del 32° Stormo, Col. pilota Johann Georg Dora, mentre con il primo "Recce" ha preso terra il Col. pilota Eckard Sowada, Comandante del 51° Stormo. Entrambi i Comandanti tedeschi sono stati accolti dal Comandante della base di San Damiano, Col. pilota Giulio Cacciatore.



Finita l'emergenza Bosnia, il contingente tedesco si è ridotto a 6 Tornado "Recce" e circa 300 militari, ai quali è stato affidato il compito di controllare il rispetto dei trattati di Pace firmati a Dayton.

Ma un'altra crisi internazionale ha nuovamente interessato l'aerobase piacentina. Infatti nel marzo 1999 l'emergenza Kosovo ha di nuovo fatto aumentare le Forze tedesche a San Damiano, facendo ritornare 8 Tornado "ECR" ed anche i militari presenti sono di nuovo saliti a 600. Le missioni sul Kosovo sono iniziate la sera del 24 marzo 1999, quando aerei italiani e tedeschi si sono alzati in volo avendo come destinazione vari obiettivi dell'Ex Jugoslavia, con il compito principale di controllo dello spazio aereo e di apripista ai bombardieri pesanti della NATO.



Cartoline commemorative aerei tedeschi schierati all'aeroporto "G.Mazza"

Dopo 78 giorni di continue missioni, sulla cui specifica funzione è sempre stato mantenuto il riserbo, salvo le dichiarazioni ufficiali periodicamente affidate agli addetti stampa italiani e tedeschi, giovedì 10 giugno 1999 sono stati sospesi i bombardamenti.

All'inizio di luglio, conclusa l'emergenza Kosovo, 10 Tornado e 300 militari della Luftwaffe sono tornati alle loro basi in Germania e all'aeroporto piacentino è ripresa la normale attività.

A questo punto va rilevato, per amor di verità, che negli anni in cui gli uomini della Luftwaffe, piloti, ufficiali addetti ai servizi ed avieri semplici hanno soggiornato nel piacentino, si sono stabiliti rapporti di viva cordialità con la popolazione locale, con i centri nei quali, come Piacenza, Cremona, Fiorenzuola e Salsomaggiore, i militari tedeschi avevano trovato ospitalità. Certo, il loro comportamento, sempre estremamente serio e cordiale, nulla aveva a che fare con quello tenuto da molti loro connazionali, durante il secondo Conflitto Mondiale. Ma, fortunatamente la situazione internazionale e l'avvento dell'Unità Europea ha migliorato i nuovi assetti politici mondiali, contribuendo alla pacifica convivenza fra i popoli.

S.DAMIANO, NON SOLO AEROPORTO, MA FENOMENO DI COSTUME

In settant'anni di storia, intere generazioni di appassionati si sono assiegate lungo la fascia perimetrale della base aerea per seguire dappresso le evoluzioni dei velivoli.

Ormai da settant'anni la base aerea militare di San Damiano è una realtà fra le più vive e rappresentative dell'intero territorio piacentino, un'opera che già al momento della sua realizzazione, avvenuta tra il 1934 e il 1936, era stata concepita per essere tra le più moderne ed efficienti installazioni aeronautiche militari d'Italia. Un prestigioso ruolo che le era stato attribuito sia per la posizione strategicamente importante agli effetti delle possibili azioni difensive ed offensive in caso di eventi bellici, sia proprio per la felice ubicazione, particolarmente favorita per l'assenza di nebbie, che facilita l'attività operativa dei reparti di volo che vi hanno sede.

Ma in tutti questi decenni l'aeroporto di San Damiano ha costituito una sorta di "amabile" istituzione, un qualcosa che è caro ai piacentini, per parecchi dei quali ha condizionato l'esistenza al punto tale che il Piacentino è divenuto terra d'elezione per l'arruolamento nell'Aeronautica Militare. In questo fenomeno, che ha prodotto una fitta schiera di piloti, molti dei quali si sono immolati nei più diversi scacchieri di guerra, mentre altri si sono distinti e continuano a farsi onore nei vari reparti di volo, un ruolo importante lo hanno avuto proprio i primi argentei velivoli del 13° Stormo che ha inaugurato la base aerea piacentina, ossia quei mitici Fiat BR 20 i cui motori hanno lacerato l'aria dei cieli piacentini con il loro armonico ritmo, divenuto ben presto un forte richiamo per generazioni di giovani.

E proprio alla fine degli anni Trenta del secolo scorso appartengono coloro che allora da poco superata l'adolescenza avvertendo il rombo dei motori ed osservando il passaggio a bassa quota dei BR 20 in decollo o nell'atterraggio, sono stati decisamente influenzati nella scelta del loro destino. Sono coloro che, indossata la divisa azzurra, frequentati i corsi dell'Accademia Militare Aeronautica, hanno contribuito ad infoltire questi stormi di aquilotti che avrebbero poi solcato tutti i cieli d'Europa, imponendosi per le loro doti di eccellenti piloti.

Parlando dell'Aeroporto di San Damiano non si può non menzionare quello che in questi settant'anni ha rappresentato una sorta di fenomeno di costume, una passione che, sia pur in misura diversa, ha contagiato una gran parte di piacentini. "Andiamo all'aeroporto" oppure "Ti accompagno a vedere gli aerei a San Damiano". Frasi che un po' in tutte le famiglie sono state pronunciate dai genitori, da un'infinità di padri che, con la scusa di "accontentare i bambini..." hanno scelto questa posta in gioco come premio per un bel voto del figlioletto, ma in realtà per assecondare una propria curiosità, un interesse per un mondo, quello dell'Aeronautica, che forse è rimasto latente fra i desideri irrealizzati della propria giovinezza.

E' così che da decenni, praticamente da quando è stata creata la base aerea piacentina, tutta la fascia perimetrale dell'Aeroporto di San Damiano è

divenuta territorio dal quale assistere, seguire, ammirare le evoluzioni dei velivoli, il loro schierarsi a terra, lo spostamento verso i punti di avvio al decollo, il rombo dei motori al massimo dei giri o il lacerante sibilo dei reattori che precede la partenza. Una platea che, come in ogni teatro che si rispetti, ha i suoi posti privilegiati: la montagna sul lato est, oppure la zona parallela all'andamento delle piste, gli spazi demaniali del Nure verso ovest dove capita di essere letteralmente sfiorati dagli aerei in atterraggio oppure in decollo. Uno spettacolo che non registra crisi, che ha la platea sempre affollata. Fin'anche (e forse ancor più) nei delicati momenti di drammatiche situazioni internazionali. C'è chi ha assistito di primo mattino al decollo dei BR 20 carichi di bombe che nel secondo giorno di guerra (l'11 giugno 1940) del secondo conflitto mondiale hanno compiuto un'azione di bombardamento in territorio francese; c'è anche chi, ancora adolescente, ammirava le incredibili evoluzioni degli Stuka tedeschi, lanciati in forti picchiate addestrative sull'area del campo. Quindi il dopoguerra e la fase di ricostruzione e poi di rilancio dell'importante base aerea militare piacentina. Questa volta intere generazioni di ragazzi (ma anche di adulti) hanno via via seguito dai bordi del campo le "manovre" a terra ed in cielo dei primi velivoli a reazione, degli F 84 e degli F 86 k, degli MB326 e poi ancora degli F 104, quegli elegantissimi siluri volanti, che purtroppo hanno lasciato una scia di lutti tra chi li pilotava. Ed ancora i più recenti Tornado, che sono stati seguiti di giorno come di notte nelle loro missioni di addestramento e di guerra.

Insomma un vero e proprio popolo di appassionati che in questi settant'anni ha seguito passo passo le alterne vicende di quest'area del piacentino relativamente recente, ma oramai così ricca di storia.



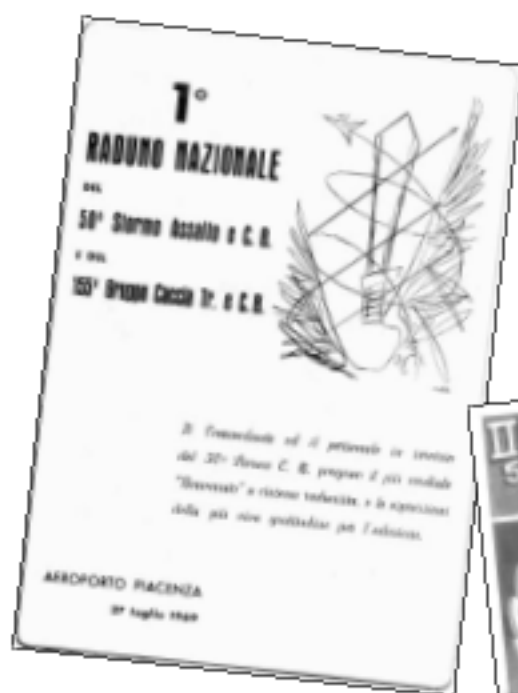
*Affresco raffigurante
l'aeroporto di San Damiano*

TOCCANTI "AMARCORD" NEI RADUNI DEL 50° STORMO E DEL 155° GRUPPO

La base aerea piacentina ha vissuto momenti veramente indimenticabili durante i due raduni nazionali dei militari che hanno prestato servizio nel 50° Stormo e nel 155° Gruppo.

Il primo Raduno si è tenuto il 27 luglio 1969, ed ha visto la partecipazione di oltre 1500 invitati. Molte le autorità, fra esse il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Gen. Duilio Fanali. I partecipanti e le molte migliaia di persone assiegate all'esterno della base aerea, hanno potuto ammirare le spettacolari esibizioni della pattuglia acrobatica "Frecce Tricolore". Naturalmente, le fasi del raduno sono state caratterizzate dagli immancabili "amarcord", da toccanti incontri fra commilitoni che in varie epoche hanno costituito l'organico delle due prestigiose unità aeree. A tutti il benvenuto del Comandante della base, Col. pilota Osvaldo Giannelli.

Il secondo raduno si è svolto il 5 giugno 1992, durante il Comando del Col. pilota Carlo Maria Crainz. Anche in questa occasione la partecipazione è stata massiccia ed ha visto avieri, sottufficiali, ufficiali, accomunati nell'entusiastico ricordo del periodo vissuto all'ombra dei potenti aviogetti in dotazione ai due gloriosi reparti dell'Arma Azzurra.



RICORDATO A FIORENZUOLA IL 70° DELL'ARMA AERONAUTICA

Per ricordare degnamente il 70° anniversario di fondazione dell'Arma Aeronautica, il Circolo Culturale Filatelico e del Collezionismo di Fiorenzuola, in collaborazione con il Comando del 50° Stormo e dell'AIDA (Associazione Italiana di Aerofilia), ha organizzato una serie di manifestazioni che si sono svolte nell'ottobre 1993 nella cittadina sull'Arda.

Il 16 ottobre è stata inaugurata una mostra filatelico-iconografica dal tema "Aviatori della Valdarda" nei locali del prestigioso Palazzo Lucca, nel quale sono state esposte rare collezioni di Aerofilia. La manifestazione ha richiamato a Fiorenzuola i più importanti collezionisti del settore, che con le loro preziose raccolte hanno suscitato grande interesse nei molti visitatori. Nella stessa rassegna si potevano ammirare documenti, fotografie, cimeli, divise di aviatori della Valdarda decorati al valor militare.

Per la circostanza gli organizzatori hanno anche stampato una cartolina ricordo ed hanno predisposto un trasporto speciale di corrispondenza postale, giunto a Fiorenzuola tramite paracadutisti dell'Aeroclub di Parma, che hanno preso terra nella zona del Centro Commerciale Cappuccini. I documenti postali erano annullati con uno speciale bollo postale figurato molto ricercato dai collezionisti. Inoltre il Circolo Filatelico ha stampato un numero unico con interessanti notizie sui piloti ed avieri commemorati, articoli di aerofilia e parecchie interessanti illustrazioni. Nella stessa mattinata, dopo l'atterraggio dei paracadutisti, alcuni velivoli hanno effettuato emozionanti acrobazie nel cielo della zona periferica della città.



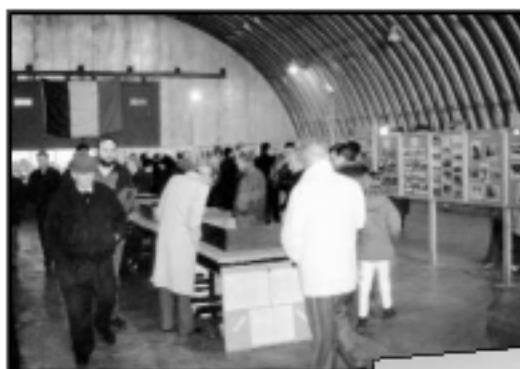
Alcuni momenti della manifestazione

SAN DAMIANO "APRE" AI CIVILI

Come vuole una tradizione ormai consolidata, in occasione della festa delle Forze Armate, che si celebra il 4 Novembre di ogni anno, tutte le strutture militari possono aprire le loro porte ai civili che vogliono visitarle. Quando i Comandanti dell'Aeroporto di San Damiano hanno usufruito di questa possibilità ed hanno quindi aperto i cancelli della base aerea piacentina, migliaia di appassionati hanno approfittato per "vedere da vicino e toccare" quegli affusolati "siluri" che spesso solcano i nostri cieli. Tutta gente proveniente non solo dalla nostra provincia, ma anche da quelle limitrofe: comitive, gruppi di famiglia, singoli cittadini che, con la timidezza e l'emozione che suscitano i luoghi "proibiti", si sono avvicinati nella visita alla base aerea militare.

L'apertura dell'aeroporto del 5 novembre 1995, coordinata e voluta dal Comandante dell'epoca, Col. pilota Giulio Cacciatore, è ricordata per la sua perfetta organizzazione. Molti i velivoli ed i mezzi in dotazione all'aeroporto allineati sulle piste, mentre il personale militare ha accolto i visitatori con squisita disponibilità e cortesia, rispondendo ai vari quesiti posti dai visitatori. In un hangar era possibile visitare una ricca esposizione di modelli di aerei in scala, divise, tenute di volo, foto storiche del reparto, il tutto allestito anche con la collaborazione del Circolo Filatelico di Fiorenzuola.

La bellissima giornata di sole e la temperatura mite, hanno sicuramente favorito l'eccezionale afflusso di visitatori, calcolati in non meno di 20 mila. Per tutta la giornata, le strade di tutta la zona, che da Carpaneto, San Giorgio, Centovera, Godi, Podenzano portano alla base, hanno registrato un eccezionale flusso di autoveicoli, mentre nei campi adiacenti all'aeroporto si sono formati giganteschi parcheggi e parecchie persone per giungere ai cancelli della base aerea, hanno dovuto percorrere a piedi diversi chilometri. Una giornata memorabile, dunque, di quelle che, soprattutto i più giovani, porteranno a lungo nei loro ricordi.



05 novembre 1995
*Immagini dell'aeroporto di
S.Damiano aperto al pubblico*



DEDICATA UNA VIA DI FIORENZUOLA AL GENERALE FERRUCCIO RANZA



*annullo speciale
della Giornata dell'Aerofilia*



*annullo speciale dispaccio postale
Istrana-San Damiano*

Alle 11 del 17 ottobre 1996 una pioggia torrenziale flagellava la zona del campo sportivo sud di Fiorenzuola, dove autorità e migliaia di persone si erano radunate per la cerimonia ufficiale di intitolazione di una via al concittadino Gen. di Squadra Aerea Ferruccio Ranza, personaggio di spicco dell'Aeronautica Militare Italiana, nei due conflitti mondiali. Fra i presenti sul palco delle Autorità, la medaglia d'oro al valor militare, Luigi Gorrini, pilota da caccia ed asso dell'Arma Azzurra nel secondo conflitto mondiale, il sindaco Roberto Martini, il Gen. pilota Francesco Cariati in rappresentanza del Comandante della 1^a Regione Aerea, il Col. pilota Carlo Esposito Comandante del 50^o Stormo ed il Col. pilota Paolo Ranza, figlio del Generale Ferruccio, accompagnato dalla moglie e dai figli.

Dopo i discorsi ufficiali, al momento della cerimonia di intitolazione della nuova via, oltre alla pioggia è scesa una fitta nebbia con nuvole scure che hanno di fatto impedito di assistere al passaggio della Pattuglia acrobatica, già in avvicinamento, ma impossibilitata a sorvolare a bassa quota Fiorenzuola a causa della scarsissima visibilità. Se n'è udita la presenza, ma in pochi istanti il sibilo dei nove aviogetti delle Frecce Tricolori si è allontanato.

Per ricordare questo avvenimento, particolarmente importante per Fiorenzuola, il locale Circolo Filatelico, ha edito un numero unico quasi interamente dedicato al Generale Ranza. Inoltre ha fatto coniare dall'incisore Gianni Bergonzoni due medaglie, una d'argento e l'altra di bronzo, con l'effigie dell'asso fiorenzuolano, ha anche richiesto alle Poste Italiane due annulli figurati con i quali ha timbrato le numerose cartoline commemorative, molto richieste dai collezionisti di tutta Italia.

*Alcuni momenti
dell'inaugurazione*



GENTE DELLA VALNURE NELLA STORIA DELL'AERONAUTICA



La Pro Loco di Grazzano Visconti, con la collaborazione dell'ufficio Comando del 50° Stormo di S. Damiano, l'aiuto del Circolo Filatelico di Fiorenzuola, del Gruppo Ricerca e Immagine di Bettola e di tante altre persone, ha organizzato un'interessante esposizione di cimeli, documenti, fotografie, -divise inerenti alla storia dell'Aeronautica Militare Italiana.

La mostra allestita nelle antiche stalle della Cortevecchia, è rimasta aperta al pubblico da sabato 22 Marzo 1997 a domenica 22 Giugno 1997, ed è stata visitata da molte persone giunte anche dalle province limitrofe.

La manifestazione prevedeva nell'arco della sua apertura diversi appuntamenti tutti attesi e interessanti, sotto l'ampio porticato del complesso rurale, il Gruppo Ricerca e Immagine di Bettola aveva preparato una significativa esposizione di foto e documenti dedicata agli aviatori della Val Nure. Per oltre una settimana sull'aia della Cortevecchia è rimasto esposto un velivolo Tornado, appositamente portato nel borgo medioevale dall'aeroporto di Cameri (NO) grazie all'interessamento del comandante del 50° Stormo Col. Pilota Carlo Esposito.

Lunedì 9 Giugno 1997, nel primo pomeriggio, la pattuglia acrobatica italiana "Frecce Tricolori" ha sorvolato l'Antico Borgo, con il suo volo a bassa quota e con la scia dei fumi tricolore, ha voluto rendere omaggio a tutti gli aviatori della vallata, molti gli appassionati giunti a Grazzano per assistere allo spettacolare passaggio dei velivoli Aermacchi 339, famosi in tutto il mondo.

Lo stemma della manifestazione è stato elaborato dal M.llo Simone Zahami, il quale si è avvalso dell'opera dell'artista Stefano Civardi.

Nel logo è rappresentata la Val Nure con il suo torrente, questo è sormontato dal biscione (simbolo di Grazzano) attorcigliato attorno al Gladio del 50° Stormo che a sua volta abbraccia lo stemma visconteo che è sorvolato da un Tornado. Il Circolo Filatelico di Fiorenzuola, ha richiesto ed ottenuto dalle Poste Italiane, l'utilizzo di un apposito annullo speciale figurato a ricordo della manifestazione.

Il 1° Maggio 1997, nelle vicinanze della mostra aeronautica è stato allestito un'ufficio postale distaccato, dotato dell'annullo speciale figurato con il quale sono state annullate le cartoline commemorative, preparate dai collezionisti.



*Annullo filatelico ricordo della
manifestazione*



LE FRECCE TRICOLORI NEI CIELI PIACENTINI

Le Freccie Tricolori, la famosissima pattuglia acrobatica dell'Aeronautica Militare Italiana, che con le sue emozionanti esibizioni porta sempre alto il nome dell'Italia nel mondo, ha sorvolato parecchie volte i cieli della nostra provincia.

E' sempre stata presente durante le cerimonie importanti dell'aeroporto di San Damiano, in occasione dei raduni nazionali, consegna delle bandiere di guerra dei vari reparti di volo che si sono succeduti all'aerobase piacentina, ed in varie altre circostanze. ma si è esibita anche nei cieli piacentini in circostanze non ufficiali. Infatti, la pattuglia acrobatica nel suo normale addestramento effettua spesso prove di "adattamento" anche su aeroporti diversi dal suo abituale di Rivolto di Udine, come, ad esempio, proprio la base di San Damiano. Ricordiamo in proposito che nel 1996, nel 1998 e nel 2000, quasi sempre nel mese di aprile, parecchi piacentini hanno potuto ammirare le Freccie Tricolori in azione. Ricordiamo infine che anche un piacentino, il Capitano pilota Dimitri Marzaroli, di Podenzano, in epoca recente ha fatto parte della Pattuglia Acrobatica, prima come componente della stessa formazione e poi con il delicatissimo ruolo di solista.



*Aprile 1996
Le frecce tricolori a San Damiano*

IL TORNADO DIPINTO DA UN'ARTISTA DI FIORENZUOLA

Nella Primavera del 2001, un velivolo con una livrea multicolore decolla dalla base del 50° Stormo di San Damiano e sfreccia veloce nei cieli della nostra provincia. E' un Tornado del 155° Gruppo ETS, dipinto per l'occasione da una giovane pittrice di Fiorenzuola, Francesca Lambri, e simboleggia i sessant'anni del Reparto. Fondato infatti a Ciampino Sud il 15 gennaio 1941, nel pieno della seconda Guerra mondiale, si è sviluppato nel suo impiego fino ai giorni nostri, assumendo nel 1995 l'importantissimo ruolo ETS, ossia Electronic Warfare and Tactical Suppression, vale a dire un impiego preminente nella moderna guerra aerea.

Il Comandante del Gruppo, Ten. Col. pilota Enrico Maria Degni e tutto il personale dell'aerobase piacentina hanno inteso ricordare questo anniversario colorando un loro velivolo con questa livrea speciale. L'artista fiorenzuolana ha realizzato quest'opera utilizzando i colori caratteristici delle cosiddette "Pantere Nere", ovvero il celeste cielo, il blu e il viola.



FIORENZUOLA SULLE ALI DELLA SOLIDARIETA'

Il 4 maggio 2002 allo Stadio comunale di Fiorenzuola d'Arda si è svolta la manifestazione "Sulle Ali della solidarietà", organizzata da un apposito Gruppo promotore, con la collaborazione del 50° Stormo di San Damiano. In questo giorno si è voluto ricordare l'aviere Vincenzo Somma nell'anniversario della sua scomparsa, avvenuta proprio alla base aerea piacentina a causa di un tragico incidente. Grazie al contributo di aziende locali è stato possibile donare al locale ospedale un furgone Fiat Doblò.

Il programma della manifestazione, prevedeva un quadrangolare di calcio fra le rappresentative dei Ristoratori, Carabinieri, Guardia di Finanza ed Aviazione militare, oltre all'evoluzione di alcuni velivoli acrobatici.

E' stato in quell'occasione che il cielo di Fiorenzuola è stato ripetutamente sorvolato dalle Frece Tricolore, che con la loro scia verde, bianca e rossa hanno reso omaggio al giovane aviere commemorato ed hanno salutato i presenti allo Stadio.



*Quadrangolare di calcio
"Vincenzo Somma"*



*La Fanfara della 1° Regione Aerea
di Milano*