

IDROSCALO DI AUGUSTA

DA AEROSCALO A PATRIMONIO COMUNE

Raffaele Migneco Omodei

CON RASSEGNA FOTOGRAFICA
A cura di Alberto Moscuza

Con il Patrocinio di



ASSOCIAZIONE DI VOLONTARIATO ONLUS

NOTA DELL'AUTORE

L'idea che uno strumento di guerra possa diventare un bene comune, veicolo di cultura, strumento di piacere estetico e luogo di divertimento, è il filo conduttore di questo lavoro.

Non accade sempre: cannoni, aerei, trincee, musei di guerra non sempre riescono a superare il loro significato originario e pur contenendolo diventare qualcosa di più grande e diverso.

E' il caso dell'aerostato di Augusta che pur nascendo da una esigenza di guerra ed essendo uno strumento bellico tuttavia per sua forza intrinseca supera se stesso ed assume significati ed usi correlati al modo di sentire odierno divenendo luogo di svago ma anche di cultura e di bellezza.

Ra aele Migneco

IDROSCALO DI AUGUSTA

DA AEROSCALO A PATRIMONIO COMUNE

Sorge maestoso su un pianoro nel territorio di Augusta, domina la città ed ormai da quasi un secolo appare ad ogni navigante suscitando curiosità e stupore. L'Hangar per Dirigibili di Augusta, dapprima aeroscalo della Regia Marina, in seguito ricompreso nel comprensorio dell'idroscalo della Regia Aeronautica, è sopravvissuto a due guerre, a terremoti, all'incuria ed ai vandali che, in tempi recenti e per un breve periodo, hanno imperversato nell'area.

E' un'opera frutto della scienza e della tecnica ma anche della feconda sensibilità architettonica italiana. Sfida il tempo con la sua forza di coesione delle singole parti costituite da cemento armato, ferro, tiranti ed un immenso portale che da solo è un monumento di archeologia industriale.

Non per nulla nel 2012 un gruppo di ricercatori coordinati dall'architetto Takayoshi Aoki della Università giapponese di Nagoya City, supportati in loco dall'Hangar Team, ha intrapreso una serie di studi ingegneristici sulla durata del cemento armato e sulla struttura complessivamente considerata.

L'Hangar ha rivisto una nuova e diversa vita nel dicembre del 2009 allorché è apparso agli osservatori in città illuminato nella notte, ed immediatamente dopo con la prima Festa dell'Aria organizzata dall'Hangar Team nel 2010, che ha svelato non soltanto la sua attitudine militare ma quella architettonica e sociale e cioè come bene comune da fruire e da amare.

Se questa è la presente e futura vocazione dell'Hangar e del suo parco, non meno importante è la sua origine militare e storica.

“ Il Futuro ha il cuore nel passato”.

Noi partiremo appunto dalle vicende storiche e dai personaggi cui l'Hangar è stato testimone, lasciando ad altri l'approfondimento degli aspetti tecnologici ed ingegneristici del manufatto che pure sono di grandissimo rilievo. Altri ancora sentiranno il bisogno di svelare "la bellezza" che emana il monumento e tanto da apparire all'osservatore più come una "cattedrale" che come un "hangar".

Siamo nel 1917, infuria la I Guerra mondiale, e già la validità del dirigibile come mezzo di offesa viene posta in serio dubbio sia per le migliorate prestazioni degli aeroplani sia per il sostanziale fallimento delle incursioni degli Zeppelin sul territorio britannico. Tuttavia si sostiene che il dirigibile ha una sua validità ove si individuino i criteri di impiego che dovrebbero vedere il dirigibile protagonista nella esplorazione marittima e nel trasporto di materiali su grandi distanze. In particolare per quello che ci riguarda, il Cap. Raffaele Giacomelli del Battaglione Dirigibilisti in un articolo del luglio del 1917, pubblicato sulla rivista "Nuova antologia", sosteneva che il "più leggero dell'aria" era il fattore nuovo della guerra navale. Le aeronavi potevano agire in appoggio alle flotte di superficie come mezzo di scoperta ed esplorazione. Sul mare potevano effettuare con successo la ricerca e la caccia dei sommergibili e la scorta dei convogli in una situazione in cui non erano costrette ad affrontare una contraerea organizzata.

Questa teoria d'impiego ebbe un parziale successo nelle decisioni della Regia Marina, tanto che si ebbe un significativo sviluppo dell'impiego del dirigibile in funzione antisommergibile. Bisogna ricordare che a quel tempo il Mediterraneo era zona di operazioni degli U-Boot germanici i quali imperversavano indisturbati, non esistendo ancora i raffinati mezzi di ricerca e localizzazione che vennero perfezionati solo nella Seconda guerra mondiale. Uno di essi nel marzo del 1918 si addentrò nella rada di Augusta silurando ed affondando un vecchio ex transatlantico britannico, il Massilia, ancorato nel porto con funzioni di carboniera. Si trattava dell'U-89 al comando dell'allora tenente di vascello Karl Doenitz. L'aerostato di Augusta si inserisce appunto in questa nuova visione del dirigibile come mezzo indispensabile per il dominio del mare. Venne concepito dalla Regia Marina nel 1917, anche su indicazione del comando Francese, e progettato dall'ing. Antonio Garboli, uomo di raffinate qualità tecniche e architettoniche; i lavori iniziarono nello stesso anno usufruendo, in parte, della manodopera di

prigionieri austriaci di stanza in un campo nel territorio di Augusta. Nel novembre del 1918, benché ancora in costruzione, lo troviamo indicato nella mappa degli aeroscali italiani in forza alla Regia Marina nel 3° Gruppo Dirigibili alle dipendenze del Comando per i Servizi della Regia Marina in Sicilia, con sede a Messina e comprendente gli aeroscali di Augusta e Palermo.

Venne ultimato nel 1920, dunque a guerra finita, misura metri 105,5 di lunghezza, m. 45,2 di larghezza e m. 37 di altezza. La struttura è costituita da 15 telai in calcestruzzo armato; i tamponamenti in cemento armato alleggerito di minimo spessore, solo parzialmente ancorati alle travi, la soletta di copertura a botte sospesa su una serie di centine a falce.

Quel che è essenziale notare è che la struttura portante che, in un normale edificio è posta all'interno, qui invece è realizzata all'esterno, conferendo alla costruzione un raffinato aspetto architettonico. Tale soluzione fu dettata non solo da esigenze estetiche, di cui Garboli era cultore, ma anche dalla necessità di avere spazi interni privi di strutture che ostacolassero le manovre della aeronave. Inoltre in caso di esplosione - i dirigibili dell'epoca erano gonfiati ad idrogeno - l'energia prodotta avrebbe sparato all'esterno i tamponamenti, solo parzialmente ancorati, risparmiando la struttura portante. Un grandioso portale metallico a soffietto chiude l'edificio per tutto il prospetto.

Ospitò due dirigibili, qui venuti in occasione delle grandi manovre della Marina, per quindi terminare la sua vita come aeroscalo nel 1926, allorché tutta l'area veniva inglobata nell'Idroscalo della appena nata Regia Aeronautica.

La prima aeronave ad essere accolta nell'hangar fu il dirigibile da osservazione O.S da 4.970 mc. progettato da Umberto Nobile, di tipo semirigido, con trave armata, involucro con una camera superiore per il gas, ed una inferiore di compensazione. Era dotato di due motori Colombo da 125 C.V. che consentivano una velocità massima di 90 km/h ed una autonomia di 14 ore a velocità di crociera.

Era l'alba del 25 aprile del 1924 quando gli Augustani videro in cielo l'aeronave che dopo essersi allineata scese scomparendo nell'hangar. Dopo un programma di addestramento al comando del cap. Ilario Ilari nell'agosto dello stesso anno partecipa alle grandi manovre della Marina che si con-

cluderanno il 24 agosto del 1924. Dopo quattro mesi di attività l'aeronave ritorna alla sua base di Ciampino.

Ancora la mattina del 19 agosto 1925 una nuovissima aeronave, la N2 comandata sempre dal cap. Ilari, appare sopra la città e scende anch'essa dolcemente nel suo rifugio. Si trattava del semirigido N2, progettato da Nobile secondo la particolare tecnologia tutta italiana, di mc 7.000, con una lunghezza di 82,3, i cui motori erogavano una potenza di 470 HP. La classe N risulta essere nota perché di essa facevano parte i dirigibili delle grandi imprese polari:

con l'N1, ribattezzato "Norge", Amundsen e Nobile effettuarono con successo la trasvolata del Polo Nord; L'N2 venne costruito come detto per la Marina Italiana; l'N3 per la Marina giapponese, mentre con l'N4 denominato "Italia" Nobile effettuò la seconda spedizione al Polo conclusosi con una tragedia, che determinò la più grande operazione di soccorso mai compiuta e che lasciò col fiato sospeso milioni di persone in tutto il Mondo.

L'N2 partecipa alle manovre navali del 1925 che si concluderanno il 28 agosto, funestate dalla scomparsa in mare del sommergibile "Veniero". L'aeronave collabora alla ricerca del battello fino al tre settembre ma senza successo. L'8 settembre lascia definitivamente l'aerostato di Augusta che si appresta a nuova vita trasformandosi in Idroscalo. L'N2 ebbe vita breve: il 2 agosto del 1926 andò distrutto in mare nei pressi di Gaeta mentre andava incontro al piroscafo "Biancamano", che aveva a bordo l'equipaggio del "Norge" con il comandante U.Nobile, reduci dal volo sul Polo Nord.

Al termine della guerra tutte le nazioni belligeranti abbandonano l'uso del dirigibile, ritenendolo superato, dirigendo le ricerche e gli investimenti sul più pesante dell'aria. Tuttavia il dirigibile se muore come arma rinasce più vigoroso come mezzo di trasporto passeggeri negli anni trenta con le esperienze dei favolosi Zeppelin che attraversavano l'oceano.

Anche in Italia l'arma aerea viene giudicata la più idonea ai compiti futuri determinando la nascita della Regia Aeronautica che nel 1925 prende in carico l'area dell'ex aerostato e con i dovuti ampliamenti estesi dallo spiazzo di manovra sino al litorale, vi destina la 184^a Squadriglia dipendente dal 83° Gruppo del 27° Stormo Idrovolanti.

Vennero alacremenente montati un hangar metallico "Savigliano" di m. 120x27x12 ed un altro hangar di origine tedesca di m. 66x22x5. L'hangar per dirigibile venne destinato ad alloggi, casermaggio, attrezzature logisti-

che, mentre il Comando, le mense e gli uffici vennero posti in palazzine all'esterno. Il nuovo idroscalo venne inaugurato il 28 marzo del 1926 ed intitolato al "T.V. Luigi Spagnolo", Pilota Medaglia d'Argento al V.M. alla memoria, deceduto per un incidente di volo a Valona nel 1917. In suo onore esiste ancora davanti il portale dell'Hangar, una stele in marmo, di recente restaurata "dall'Hangar Team". Nel 1927 anche la 186^a Squadriglia veniva trasferita in via definitiva da Marsala ad Augusta. Dunque la base cresceva e nel 1928 riceveva la visita del Gen. De Pinedo, famoso anche all'estero per le sue trasvolate e nel 1932 di S.E. Italo Balbo, segno evidente della importanza che i vertici militari attribuivano all'idroscalo di Augusta.

Così come i voli dei dirigibili avevano sbalordito gli abitanti di Augusta che con curiosità, ma anche con orgoglio patrio, si erano precipitati in strada per osservare, con gli occhi del tempo, i prodigi della tecnologia, così la Regia Aeronautica giornalmente stupiva gli osservatori in città con i voli giornalieri di addestramento e con il rombo dei motori. Uno dei voli che attrasse la massima attenzione della gente avvenne il 16 giugno del 1933 quando contemporaneamente ammassarono nella rada di Augusta cinque idrovolanti Fairey III britannici, e due enormi Dornier X italiani con una apertura alare di ben 48 metri e dodici motori. Questo particolare transito d'idrovolanti destò un grande interesse in città il cui ricordo perdurò a lungo.

Negli anni tra il 1935 ed il 1936 la base subì ulteriori ampliamenti con la installazione di gru per il sollevamento degli aerei ed altri due hangar in metallo.

Non si creda, però, che la crescente importanza dell'idroscalo sia stata esente da lutti. In tutto il periodo dal 1926 alla fine della seconda guerra mondiale, gli eventi che comportarono la morte di aviatori furono numerosi sia per incidenti di volo che per fatti di guerra. Qui tralascieremo tali avvenimenti non perché poco importanti ma perché esulano dal tema della presente breve trattazione che dà per scontato il valore del loro sacrificio che rese onore all'Aeronautica ed all'Italia.

¹ Di Hangar in cemento armato ne sopravvivono solo due: quello di Augusta e quello di Ecausseville in Francia. E' interessante notare come quest'ultimo, avendo la struttura portante all'interno dello edificio, ha un aspetto e appare agli occhi dell'osservatore come un "capannone". La struttura è gestita dalla "Association des Amis du hangar a dirigeables d'Ecausseville, organizzazione senza scopo di lucro consimile all'Hangar Team. Tra le due organizzazioni intercorrono rapporti di cortesia e scambi culturali.

LA SECONDA GUERRA MONDIALE

Al momento dell'entrata in guerra dell'Italia, 10 giugno 1940, la forza dell'83° Gruppo dislocato ad Augusta era:

- 8 Cant. Z 501 ed 1 RO 43, della 184^a Squadriglia
- 8 Cant. Z 501 della 186^a Squadriglia
- 4 Cant. Z 506 della 170^a Squadriglia

Alla fine del 1942 l'83° Gruppo aveva compiuto 22.528 ore di volo, gli aviatori caduti erano 35, i dispersi 46, i prigionieri 5.

I velivoli persi in azione 11, i velivoli nemici abbattuti 12.

Dal gennaio al luglio del 1943, i numeri non cambiano di molto data la ridotta attività dei nostri idro a seguito dell'ormai dominio del cielo acquisito dagli alleati. Invero, nel luglio del 1943 sono rimasti efficienti una decina di velivoli che nell'incalzare della avanzata alleata vengono resi inutilizzabili dagli stessi avieri. Nelle immediatezze dello sbarco alleato (10 luglio 1943) la piazzaforte di Augusta, com'è noto, si sbandava per mancanza o inesatta comprensione di ordini.

Il comandante della Piazzaforte Amm. Leonardi, per un lasso di tempo eccessivo si era reso introvabile, essendosi recato a Catania per motivi non ancora sufficientemente chiariti, sicché tra ordini e contrordini, l'atteggiamento diffuso, purtroppo, tra la gran parte degli ufficiali e militari di truppa fu quello del "tutti a casa".¹

Gli ultimi a presidiare l'idroscalo furono il Ten. Raffaele Gisondi con circa trenta avieri. La storia, riferita dai parenti del Ten. Gisondi, e per molti versi confermata da quanto riporta il Marcon nella sua opera "Augusta 1940-1943"², si svolge dal 9 al 13 luglio 1943 ed andò in questo modo:

A seguito dell'interruzione dei collegamenti telefonici ad opera, pare, di guastatori britannici, il comandante dell'idroscalo Bertolini si recava a Catania per ricevere ordini precisi. Con la partenza del comandante molti cominciano a disertare ritenendo inutile ogni sacrificio. Frattanto nella confusione generale all'idroscalo finalmente arriva l'ordine di ripiegare su Catania onde sottrarsi alla cattura. Il ten. Gisondi a bordo di un autobus militare con un gruppo di circa trenta avieri si porta a Catania. Qui giunto il Comando di brigata aerea di Fontanarossa ordina al gruppo di tornare ad Augusta e di presidiare l'idroscalo.

Il tenente obbedisce e torna ad Augusta con il gruppo di avieri. Con ammirabile spirito del dovere gli avieri si piazzano lungo il crinale che dall'idroscalo alto guarda sulla rada,³ si trincerano su buche alla meglio ricavate ed aspettano. La mattina del 12 luglio 1943 si presenta all'imboccatura del porto un caccia nemico (probabilmente si tratta dell'Exmoor o del greco Kanaris), che a lento moto si introduce nel porto. Appena a tiro gli avieri scaricano le loro armi leggere (le uniche armi a disposizione degli avieri erano moschetti ed una mitragliatrice da 12,7 smontata da un velivolo)⁴ sul nemico e si disimpegnano velocemente sotto i colpi di cannone del caccia che immediatamente rispondeva al fuoco. Il cannoneggiamento inglese divenne a tratti rabbioso anche perché quasi contemporaneamente da contrada Filonero un cannone tedesco sparò alcuni colpi sulle unità nemiche⁵.

Il cannoneggiamento proiettò una coltre di terriccio sugli avieri e fece una vittima tedesca proprio davanti al cancello dell'Hangar Dirigibili.⁶

Frattanto anche il comandante Bertolini rientra da Catania. Quindi, non potendosi più ripiegare, gli avieri rimasti, in parte si sbandano ed in parte con il comandante ed il tenente presidiano l'idroscalo in attesa dell'arrivo del gruppo motocorazzato della divisione "Sizilien" al comando del col. Wilhelm Schmalz⁷ che era accorso da Catania a supporto di una preannunciata imminente controffensiva italo-tedesca, che però non vi sarà.

A fine giornata dagli uffici dell'idroscalo si ode uno sferragliare di carri. Il comandante Bertolini con altri, credendo trattarsi della preannunciata colonna tedesca si affaccia al cancello dell'idroscalo che dà sulla statale 193 e con sua grande sorpresa viene fatto prigioniero dalle avanguardie della XVII brigata britannica che da "Luogo Grande" avanzava verso Augusta.

Nel maggio del 2011 nell'area dell'ex Idroscalo di Augusta, e precisamente nel crinale alto che si affaccia sul porto, venivano alla luce alcune scatole di proiettili per armi leggere nascoste sotto un sottile strato di terriccio. Gli artificieri venuti da Messina provvedevano all'asporto del materiale rinvenuto. E' probabile che tale ritrovamento sia connesso alla vicenda appena narrata.

All'idroscalo la bandiera italiana viene ammainata definitivamente per lunghi anni e fino al ritorno di velivoli e personale della nostra Aeronautica nell'immediato dopoguerra.

L'VIII Armata britannica prese possesso immediatamente dell'area dell'idroscalo le cui strutture erano rimaste sostanzialmente integre ed utilizzò le banchine e gli scivoli per scaricare i materiali portati dalle navi a sostegno della campagna d'Italia e specificatamente della battaglia nella piana di Catania. Quel che rimaneva degli idrovolanti italiani venne accantonato vicino la ferrovia ed andò rottamato e definitivamente perduto.

Terminata l'invasione della Sicilia nell'Idroscalo si installò un contingente di Royal Engineers fino alla primavera del 1944.

Nel maggio del 1945 venne definitivamente abbandonato dalle truppe britanniche e così sarebbe rimasto sino al ritorno della Regia Aeronautica.

¹ L' Amm. Leonardi venne giudicato per alto tradimento e condannato a morte dalla R.S.I. in contumacia. Nel dopoguerra venne riabilitato.

² Tullio Marcon, "Augusta 1940-43 Cronache della piazzaforte" pag.145 e ss. Ed. Mendola 1976. Il Marcon riporta l'episodio di un gruppo di avieri che ripiegava a Catania in esecuzione di ordini in tal senso e del loro ritorno all'idroscalo per contrordine ricevuto dal Comando brigata aereo di Fontana-rossa.

³ Tra essi della stessa area ove sono stati rinvenuti i proiettili nel 2011.

⁴ Tullio Marcon, - ibidem

⁵ Tullio Marcon, - ibidem

⁶ Si trattava probabilmente del Gefreiten Josef Nescinsky o del soldato Erich Schaumburg del 5° reggimento Panzergrenadier, unici tedeschi che risultano deceduti nella giornata del 12 luglio 1943.

⁷ Il col. Schmalz è noto agli storici per aver comunicato a Berlino, con una certa esagerazione, di aver rioccupato Augusta.

La fugace stagione dei voli interoceanici

Terminata la guerra e partite le truppe britanniche, nel 1946 arriva la massima compagnia aerea britannica, la B.O.A.C. (British Overseas Airways Corporation) la quale ottiene in concessione dal Governo italiano la base ed utilizza lo specchio acqueo del porto e le attrezzature ricettive della Marina a Terravecchia in un primo tempo, al fine di meglio collegare Londra al Medio Oriente a Hong Kong ed all'Australia. Compagno ad Augusta gli idrovolanti Plymouth e Sandrigham e i grandi Solent capaci di accogliere 45 passeggeri.

Le vie di Augusta si colorano di passeggeri in transito di tutte le razze che, dovendo pernottare, si spingono al centro della città facendo acquisti. Nel 1949 per far fronte alle aumentate necessità logistiche e di accoglienza la Compagnia si sposta nella caserma "Vandone " frattanto rimodernata e trasformata in lussuoso albergo.

"L'idroscalo di Augusta - scriveva Oreste Incoronato in "Mediterranea - Almanacco di Sicilia 1949", edito a Palermo dalle Industrie Riunite Editoriali Siciliane - costituisce un tipico esempio di aeroporto internazionale e la prova della convenienza che possono trovare le società estere esercenti linee aeree internazionali.

Questo idroscalo è stato dotato, da appena un anno, di quanto occorre per dare ricetto decoroso e confortevole a viaggiatori esigenti, costretti a sostare poche o molte ore, o addirittura a pernottare, a seconda dell'itinerario e della tabella di marcia degli apparecchi.

Sono sorti, in tal modo, dormitori, cinema, sale da pranzo e da lettura per centinaia di persone, magazzini per il deposito di merci estere e nazionali (pezzi di ricambio, generi alimentari, carburanti, ecc.) officine per montaggio e riparazione, ecc. Si tratta di un complesso organico di impianti che sia per l'assistenza tecnica ai velivoli, sia per l'ospitalità ai viaggiatori, risponde pienamente allo scopo e rende la sosta ad Augusta gradita e ristoratrice.

L'idroscalo per ora è gestito da una Società aerea inglese (BOAC) i cui grossi idrovolanti quadrimotori sono adibiti alla linea Southampton-Sidney col seguente itinerario:

Southampton-Marignane-Augusta-Cairo-Basrah-Bahreïn-Karaci-Calcutta-Bang Kong-Singapore-Sourabaya-Darwin-Bowen-Sidney.

Detta linea ha, inoltre, le seguenti diramazioni:

- dal Cairo per il Sud Africa (Cairo-Khartoum-Portbell-Victoria Falls-Johannesburg)

- da Singapore per il Giappone (Singapore-Hong Kong-Iwakuni)

Il traffico verificatosi attraverso l'idroscalo di Augusta nel periodo che va dal 1 luglio 1947 al 30 giugno 1948 è veramente importante e tende ad aumentare ancora. In detti 12 mesi gli aerei arrivati furono 876 e quelli partiti 875 e trasportarono kg. 41.517 di merce e 19.512 viaggiatori, di cui 19.072 in transito, 200 arrivati e 240 partiti.

L'istituzione di questo idroscalo ha portato un vero sollievo per l'economia di Augusta, in quanto ha dato lavoro a circa 400 tra operai ed impiegati.

Per quanto il personale addetto consumi prevalentemente generi alimentari esteri, sui quali l'Ufficio doganale riscuote regolarmente i diritti di confine, tuttavia una parte del fabbisogno viene acquistato nel mercato locale.

Le spese vengono coperte con lire ricavate da cessione alla banca di lire sterline.

Allo stesso modo viene pagato il personale italiano impiegato, per cui il beneficio che il paese ricava dall'istituzione di questo idroscalo intercontinentale si può riassumere in un ricavo di valuta estera e in un impiego di manodopera"

Malgrado ciò, i rapporti fra i dipendenti e la dirigenza della BOAC andarono improvvisamente a peggiorare sfociando in un conflitto sindacale.

Vi erano rivendicazioni dei dipendenti sui salari e sui turni di lavoro;

I dipendenti della BOAC iniziarono a scioperare, arrivando poi alla occupazione di alcune officine.

Fu la stessa BOAC a risolvere, pragmaticamente, la questione: dopo la fine delle proteste, nel 1950, l'idroscalo di Augusta venne abbandonato e la Sicilia non fece più da sponda alle rotte transoceaniche.

Naturalmente il motivo della chiusura dello scalo va ricercato nel fatto che l'idrovolante non era più competitivo rispetto ai moderni aerei appena messi in linea: le proteste sindacali ebbero il merito o il demerito di accelerare la chiusura dello scalo.

L'idroscalo, come detto, abbandonato dalle truppe britanniche nel maggio del 1945, viene in sordina rioccupato dalla Regia Aeronautica che vi stabilisce un presidio e vi destina la 149^a Squadriglia idrovolanti. Ma la vera svolta si ha nel 1947 allorchè il 14 aprile venne istituito "Il Soccorso aereo

Italiano“ con quattro basi : Milano per aerei, Taranto, Elmas ed Augusta per idrovolanti. I vecchi Cant.Z 506 vengono trasformati in aeroambulanze ed assolvono il nuovo compito sino al 15 marzo del 1958 allorchè il Centro Soccorso di Augusta viene soppresso.

Tra i tanti aviatori transitati in questo periodo ad Augusta mi pare giusto ricordare il maresciallo Fiore, il maresciallo Pietro Forestiere, il ten. medico Innocenzo Galatioto, il maresciallo Amata, il maresciallo Gulli, nonché l'ufficiale pilota Corrado Deodato, comandante dell'Idroscalo dal 1956 al 1958. Figura quest'ultima mitica per le eccezionali imprese compiute nel corso della seconda guerra mondiale. Nel 1940 Deodato fa parte del nucleo sperimentale Aerosiluranti, trasformato poi nella 278° squadriglia Aerosiluranti, dal 1940 al 1943 esegue 17 siluramenti che portano allo affondamento di un incrociatore tipo “Leander”, di una nave per la difesa contraerea, di sei piroscafi, per un totale di 68.000 tonnellate. Viene decorato con due medaglie d'argento con una medaglia di bronzo e con una croce di ferro.

Anche ad Augusta Deodato diede prova della sua generosità in un soccorso in mare estremamente rischioso. Era il 17 ottobre del 1957 e si trattava di prelevare da una nave da guerra americana, a 40 miglia ad est di Catania, un marinaio che versava in pericolo di vita per un'ernia strozzata. Il mare infuriava a forza tre e dunque sia l'ammarraggio che il decollo erano estremamente rischiosi. Tuttavia il comandante Deodato con il pieno accordo del secondo pilota mar. Fiore e del ten. Medico Innocenzo Galatioto, decidono di procedere. L'idro riesce ad ammare e dopo diversi tentativi il motoscafista della nave riesce ad accostarsi ed effettuare il trasbordo del malcapitato. Riferirà poi Deodato che l'unico vero premio dell'operazione fu lo sguardo riconoscente dello sconosciuto marinaio.

Dunque l'Idroscalo nel 1958 chiude ancora una volta e si riempie di erbaccia e rovi. Rivive una breve e parziale rinascita nel maggio del 1965 con la istituzione di una Sezione Aerea della Guardia di Finanza che prende posto nei pressi dell'Hangar per dirigibili in due capannoni prefabbricati all'uopo installati. Nel piazzale antistante, che un tempo servi come aria di atterraggio e manovra, viene ricavata una piazzuola in cemento per l'atterraggio degli elicotteri. Ma anche quest'ultimo alito di vento e speranza cessa il 22 febbraio del 1991 allorchè la Sezione Aerea della G.d.F. viene trasferita a Catania.

L'AEROSCALO SI APRE AL PUBBLICO

Inizia un lungo abbandono che vedrà la natura riprendersi i suoi spazi, nella incuria delle istituzioni che incolpevolmente genera l'arrivo di vandali, di incendi, degrado e oblio. Ciò sino al 2002 quando qualcosa scatta nell'animo della città con una serie di iniziative culturali, di volontariato, di studio e valorizzazione dell'area, nate spontaneamente dalla sensibilità cittadina e fatte proprie dalla associazione di volontari Hangar Team che, concretizzando tali aspirazioni, riesce ad aprire al pubblico l'Aeroscalo ed assicurarne la fruibilità.

L'Hangar Team nasce come fenomeno spontaneo di aggregazione sulla considerazione che lo Stato e gli Enti pubblici territoriali, nella attuale contingenza storica, non sono in grado da soli di efficacemente tutelare i beni storici e monumentali. La esigenza è quella di salvaguardare l'area dell'ex Idroscalo di Augusta comprendente l'Hangar per Dirigibili ed una serie di edifici minori anch'essi di grande pregio storico ed architettonico.

L'idea prende corpo e diventa realtà in data 14/01/2002 quando con atto di pari data reg/to il 19/03/2002 al n. 211 serie 3°, viene fondata la associazione di volontariato " Hangar Team Augusta" con la elezione del Presidente nella persona dell'avv. Raffaele Migneco e dell'Amministratore e legale rappresentante nella persona del giornalista Giovanni D'Anna.

Lo scopo dichiarato è quello di assicurare la conservazione e valorizzazione dell'Hangar e degli edifici minori.

Con Decreto dell'Assessore Enti Locali del 23/05/2003 n. 1412 la Associazione Hangar Team viene iscritta nel registro Regionale delle Associazioni di volontariato di cui allo art. 6 della L.R.S. n. 22/94.

Con istanza del 6/2/2002 prot. n. 394 alla Agenzia del Demanio di Siracusa, che frattanto ha avuto in carico gestionale l'ex Idroscalo, la Associa-

zione chiede la concessione in uso dell'area in questione in catasto al fog. 52 particelle 46,47,52 e parte della 50, e cioè di quella parte corrispondente allo storico ex Aeroscalo, obbligandosi ad assicurare la fruibilità pubblica del sito conformemente alla sua destinazione.

La Soprintendenza ai Beni Culturali di Siracusa in data 8/4/2002 prot. n.910, esprime parere favorevole all'Hangar Team perché portatrice di interessi pubblici, rispetto ad altre richieste avanzate da privati.

Inopinatamente in data 20/04/2004, la Agenzia del Demanio di Siracusa indice una gara per individuare non il miglior progetto di valorizzazione dei beni culturali in oggetto, ma il miglior offerente per la concessione onerosa dell'area dell'ex Aeroscalo, fissando all'uopo la data del 10/06/2004. Reagisce l'Hangar Team, ritenendo violata la normativa di cui al Codice dei Beni Culturali, con ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale di Catania

Frattanto il Comune di Augusta, che già aveva già dichiarato con nota 29/4/2004 la propria perplessità in ordine alla procedura di indizione di una gara pubblica di tal fatta per la concessione di un bene monumentale, pungolato dalla stampa locale, rompe gli indugi e decide di partecipare alla gara onde comunque assicurare la gestione e la fruizione pubblica dell'area. In tale situazione l'Hangar Team ritira le proprie richieste considerando la aggiudicazione al Comune di Augusta come un bene per la città. In effetti il Comune di Augusta diviene concessionario dell'Idroscalo in data 10/06/2004.

Successivamente in data 27/12/2005 con delibera della G.M. n. 398, il Comune di Augusta affida la gestione dell'area e del parco circostante, in forma collaborativa, alla Hangar Team di Augusta ed in data 27/01/2006 viene sottoscritta la relativa convenzione.

Assunta la disponibilità dell'Hangar e del parco, la Associazione pone subito in opera gli interventi di bonifica e messa in sicurezza del parco al fine quantomeno di consentire, nelle more del restauro degli edifici, la fruizione pubblica del parco stesso.

Nel Dicembre 2006, in occasione delle feste Natalizie e dello arrivo del nuovo anno, l'Hangar Team, con la illuminazione della facciata dell'Hangar, sorprende gli Augustani offrendo loro un suggestivo spettacolo notturno. Sempre nel dicembre 2006 si provvede al restauro della stele posta nelle

adiacenze dell'Hangar in ricordo dell'aviatore Luigi Spagnolo al quale è intestato L'Idroscalo.

Frattanto, venutosi a sapere che risultano già finanziati circa euro 2.582.000 sulla base della legge 433/1991 sul sisma del 1990 nella Sicilia orientale, e destinati proprio alla manutenzione dell'Hangar, viene redatto un progetto di consolidamento strutturale a firma dell'ing. Giovanni Chiovetta e dell'architetto C. Cibella.

Trattasi di un progetto di consolidamento e conservazione dell'immobile indispensabile per il successivo recupero funzionale.

Gli interventi più significativi sono:

- *Opere di consolidamento fondazionale dei plinti esistenti con micropali e realizzazione di travi di collegamento tra i plinti in modo da creare delle maglie chiuse.*

- *Demolizione di tutte le superfetazioni murarie interne ed esterne realizzate negli anni.*

- *Consolidamento delle parti strutturali in elevazione.*

- *Rifacimento di parti deteriorate di solaio del primo livello e impermeabilizzazione di tutti i solai del primo livello.*

- *Realizzazione di scossaline gocciolanti nei solai del primo livello.*

- *Rifacimento dei pluviali, sistemazione dell'area di lavoro con pietrisco e stuoia impermeabile in corrispondenza dei compluvi dei solai del primo livello.*

- *Ricostruzione di tutti gli stipiti delle finestre, chiusura di tutti i fori e sarcitura delle lesioni presenti nelle pareti.*

- *Ricostruzioni di alcune pareti mancanti e di setti murari.*

Saranno invece oggetto di successivi interventi la sistemazione della copertura, il recupero del portale, l'adeguamento sismico dello edificio.

Il finanziamento complessivo del progetto ammonta a euro 2.582.284. L'importo a base d'asta per i lavori a euro 1.779.436,04.

L'intervento, gestito dal Comune di Augusta, quale Ente attuatore, approvato nella conferenza di servizi del 27/09/2004, viene aggiudicato nel novembre 2007 alla società consortile Hangar srl. (associazione temporanea di imprese costituita dalla Edil Restauri srl di Paternò e dalla Urania Costruzioni di Messina).

I lavori iniziano nel dicembre 2007 e hanno termine nel gennaio 2010.

Dopo tale data L'Hangar Team inizia una consistente e significativa opera di manutenzione e bonifica dell'area che può sinteticamente riassumersi in una serie sistematica di opere volte a rendere agibile il parco sia mediante pulizia e spianamento dell'originaria area di atterraggio e manovra, sia con la interdizione al pubblico, mediante recinzione, dell'Hangar e degli edifici minori. Vengono individuati dei parcheggi e posto in opera un container per gli uffici addetti alla ricezione. Viene creato un parco giochi per bambini con lo acquisto ed installazione di strutture certificate, con annesse banchine in ghisa o legno.

Vengono poste in opera diverse postazioni di cartellonistica con fotografie storiche e notizie recenti e relizzati interventi di manutenzione sulla galleria allo ingresso principale e sullo schermo del cinema all'aperto.

Nell'aprile del 2010 il prof. Ilario Saccomanno, frattanto eletto Presidente dell'Hangar Team, può annunciare che il parco dell'Hangar è pronto per ricevere una manifestazione di rilievo onde dare all'aeroporto un respiro sociale ed una destinazione culturale in linea con le sue caratteristiche storiche ed architettoniche. Il 15 e 16 maggio 2010 l'Hangar Team lancia la prima "Festa dell'Aria" con il duplice significato di tutto ciò che si libra nell'aria e dell'aria come ambiente sano e pulito, con una serie di manifestazioni ricreative e culturali. Interviene un piccolo dirigibile di metri 40 circa, ad aria calda prodotta da due bruciatori a gas, con motore e gondola, con quattro posti compreso il pilota. Il comandante è Pietro Contegiacomo da Cuneo, esperto dirigibilista noto per le prestigiose vittorie ottenute nei campionati mondiali di manovrabilità e precisione, con un quinto posto in quelle di Sanpietroburgo nel 2008, e con un terzo posto medaglia di bronzo in quelle di Dole in Francia nel 2010.

Purtroppo già di primo mattino infuria un vento molto sostenuto che non permette al dirigibile di volare e neanche di essere gonfiato e la situazione rimane invariata per tutta la festa, cosicché l'evento principale viene meno ed i visitatori hanno potuto solamente ammirare la gondola pilotaggio esposta nello spiazzo antistante l'Hangar.

Nonostante ciò la Festa ha avuto un successo notevole e significativo con la presenza di circa 5.000 visitatori. La stampa ha dato ampio risalto all'evento ed i cittadini hanno dichiarato in varie forme la loro soddisfazione. Sono intervenute, senza particolari formalità, tutte le Autorità di zona ed inoltre personale ed Ufficiali in rappresentanza della Aeronautica militare

del 41° stormo della base di Sigonella di Catania, della Guardia di Finanza sezione aerea, dei Carabinieri. Un elicottero della Guardia di Finanza, dopo una serie di evoluzioni, è atterrato nella mattinata del 16 ed è rimasto a terra per alcune ore suscitando l'interesse dei presenti ed in particolare dei bambini.

Dunque il parco dell'Hangar veniva ufficialmente aperto al pubblico e sarà metà di visite di turisti, studiosi, e cittadini.

Il 27 maggio 2010 il Comandante in capo della squadra navale italiana. Amm. Luigi Binelli Mantelli divenuto poi Capo di Stato Maggiore, ed il contrammiraglio Roberto Camerini, in visita al parco dell'Hangar, hanno voluto manifestare l'apprezzamento della Marina per tutte le iniziative volte alla valorizzazione del patrimonio storico -culturale italiano.

La Festa dell'aria verrà ripetuta per le due edizioni successive del 2011 e del 2012 momento in cui, scaduta la convenzione tra il Comune di Augusta e la Associazione predetta, il parco dell'Hangar verrà nuovamente chiuso.

oooooooo

Nel 2014 vengono rilevate fessurazioni nelle parti in elevazione dell'Hangar che evidenziano la necessità di ulteriori interventi a completamento dell'opera. Lo stesso ing. Chiavetta in una relazione al Comune data 23/09/2014 così si esprime:

“ ... che l'intervento eseguito in fondazione rappresenta solo una parte degli interventi strutturali necessari per assicurare la completa stabilità dello immobile e che gli interventi in elevazione avevano lo scopo di bloccare e conservare le parti fortemente danneggiate;

“ che per non rendere vani i lavori eseguiti, l'opera deve essere completata e resa agibile con l'urgente intervento strutturale in elevazione programmato negli studi progettuali in possesso della Amministrazione Comunale consistenti, in sintesi, nella realizzazione di una struttura interna in acciaio autoportante capace di agganciare e sostenere la struttura esistente in cemento armato e copertura.

“ viste:

Le fessurazioni riscontrate nelle parti in elevazione durante il sopralluogo del 17/09/2014 e precisamente nella trave sommitale della terza campata lato dx rispetto allo ingresso, e negli ultimi due contrafforti del lato sn, che rappresentano segni evidenti di un progressivo deterioramento;

le condizioni di degrado e completo abbandono dei fabbricati in muratura prospicienti l'ex Hangar;

Si consiglia di proseguire nel divieto di fruizione di tutti gli immobili ricadenti nell'area dell'ex hangar, estendendo tale divieto alle aree immediatamente limitrofe agli stessi “.

In aderenza alle indicazioni del predetto ing. Chiavetta, l'Hangar Team, nello stesso 2014, propone al Comune un piano di riapertura, a proprie spese, che ha alla base la recinzione a regola d'arte dell'Hangar e degli edifici minori in modo da rendere fruibile al pubblico solo il parco e la visione dell'Hangar.

La riapertura verrà più volte procrastinata, nonostante la disponibilità dei volontari dell'Hangar Team e la mancanza di altre proposte, per la inadeguatezza dei meccanismi burocratici che caratterizzano il sistema.

Frattanto, l'Assessorato Dei Beni Culturali della Regione Sicilia, accogliendo l'istanza avanzata dall'Hangar Team in data 25/11/2013, con Decreto n. 3028 del 5/11/2014, “considerato che tutta l'area dell'aeroscalo della quale l'Hangar rappresenta l'eccezionalità costruttiva, è da ritenersi un unicum, assimilabile ad una cittadella militare, meritevole di tutela nel suo complesso”, dichiarava il complesso immobiliare denominato “Aeroscalo per Dirigibili” di interesse culturale ai sensi dello art. 10 del codice dei Beni Culturali.

In conseguenza di tale provvedimento, per il complesso monumentale, comprendente l'Hangar, lo spiazzo di atterraggio e manovra, il parco e gli edifici minori, scattavano tutte le norme di tutela e valorizzazione di cui al citato codice.

Cosa rimane del comprensorio dell'idroscalo? Poco e molto.

Molto dell'ex Aeroscalo per dirigibili:

in primo luogo l'hangar con il piazzale di manovra, che rappresentando valori storici, architettonici, tecnologici di grandissimo rilievo, qualifica da solo l'intera area.

Poco dell'ex idroscalo e cioè di quella parte immediatamente a ridosso della battigia le cui fatiscanti costruzioni e gli hangar in metallo sono stati demoliti nel 2014 per far posto alle esigenze del porto commerciale, mentre la relativa area è passata in carico alla Autorità Portuale di Augusta.

Vi sono poi una serie di edifici e manufatti, di grande pregio anch'essi, ancora esistenti che sono rappresentati e numerati nelle piante allegate, nonché l'aviorimessa con magazzino adiacente contrassegnata dai n/ri 23 e 25.

Interesse particolare suscitano:

- "l'Aeroterme", fabbricato a struttura mista in cemento armato e pietra,
- un rifugio antischeggia a struttura mista posto ad ovest dell'Hangar;
- l'alzabandiera, ad est dell'Hangar costituita da una base cementizia sormontata da un traliccio in ferro sulla quale veniva issata la bandiera.

Nella base era inserita una lapide (110x125 circa) fusa con il bronzo del nemico contenente il bollettino della vittoria nella prima guerra mondiale, ritrovata nel 2012, e custodita transitoriamente presso il Museo della Piazzaforte di Augusta.

- lo schermo del cinema all'aperto ad est dell'Hangar, una struttura in muratura mista, semplice ed elegante.

- una torre di controllo in ferro costituita da un'alta piattaforma essenziale, dalla quale con megafono e bandiere venivano effettuate le segnalazioni alle aeronavi in atterraggio.

- un'elica tripala a passo variabile con parti del meccanismo relativo ritrovata nel 2012 e posta entro l'Hangar.

Vi sono infine alcune attrezzature sopravvissute anche ai recenti lavori del 2014 per l'ampliamento delle banchine del porto commerciale, perché saggiamente conservate dalla Autorità Portuale a ricordo dei luoghi.

Le più importanti sono:

- n. 2 gru di piccole dimensioni
- un bunker in c.a. appena sotto la ferrovia
- due guardiole antischeggia.

Commiato

Ma quale futuro si può immaginare?

Bisogna primieramente considerare che la Sicilia sta entrando sempre di più nei circuiti turistici internazionali e le previsioni sono nel senso di un incremento dei flussi di investimento nel settore.

Le industrie petrolchimiche sono in fase regressiva, per equilibri economici globali, e prima o poi lasceranno il territorio.

Di contro, in Sicilia vi è la compresenza di manufatti e opere di grandissimo rilievo, che prima o poi, per loro intrinseca forza e natura, si imporranno su uomini e cose attirando investimenti.

Mancano, al momento in cui si scrive, adeguate infrastrutture stradali e ferroviarie che colleghino la Sicilia all'Europa, ma verranno anch'esse.

L'insieme di tutte queste cose non può che portare ad una Sicilia diversa e più orientata verso una economia di servizi culturali e turistici in coesistenza sinergica con i porti commerciali che potranno esprimere tutte le loro potenzialità quando saranno collegati tramite una rete ferroviaria ad alta capacità con il continente e con l'Europa.

La esigenza principale, dunque, è quella di conservare e valorizzare i preziosi beni di cui disponiamo, ed in primo luogo l'Aeroscalo di Augusta, nella attesa che maturino le condizioni indicate, che già bussano alla porta e che possono solo essere rallentate ma non fermate.

La conservazione, d'altra parte, è una attività materiale frutto dell'animo umano che istintivamente tende a trasmettere qualcosa agli altri, sicché tale sentimento non doveva essere estraneo a quanti sono transitati nell'aeroscalo prima e nell'idroscalo poi.

Quegli uomini che concepirono l'Hangar per dirigibili, la piazza di manovra, le officine, e gli altri venuti dopo che costruirono banchine, hangar metallici, installarono gru, depositi di esplosivi ed ancora officine ed uffici e che volavano nei cieli, sopra i nostri mari, rombando sui tetti delle case, quegli uomini con le loro opere e con la loro presenza, consapevoli o meno, hanno prodotto un bene comune ricco di cultura e storia e perciò di per se stesso affascinante.

Per questo siamo loro riconoscenti ed a loro rendiamo onore.

L'Hangar Team e gli autori ringraziano:

Il Comando Mariòmo di Augusta, Marina militare Italiana.

L'associazione "Lamba Doria".

Amm. Roberto Camerini.

Il prof. Ilario Saccomanno – Presidente dell'Hangar Team.

Avv. Antonello Foresiere - Direttore Museo della Piazzaforte di Augusta.

Architeòo Francesco Urrata.

Architeòo Francesco Lombardo.

Per le notizie storiche e alcune foto fornite:

Alberto Bianco ex elicotterista della G.F. in forza ad Augusta.

Romolo Maddaleni.

Lino e Giovanna Gisondi figli dell'aviere Ten. Raòaele Gisondi.

Salvo e Francesco Miceli, nipoti dell'aviere Col. Tumscitz.

La sig/ra Lidia Storniello figlia dell'aviere Magg. Antonio Storniello.

Bibliografia essenziale

Tullio Marcon - "Augusta 1940-43 Cronache dalla Piazzaforte", Ed. Mendola, Augusta, 1976

Tullio Marcon - "Quarant'anni due idroscali", Ediprint, Siracusa, 1992.

Comando Superiore di Aeronautica - Fondo Ufficio Servizi aeronautici.

Basilio Di Marino - "I Dirigibili Italiani nella Grande Guerra" -

Ufficio Storico Aeronautica Militare, Roma, 2005.

Giuseppe Pesce - "The Italian Airships" - Mucchi, Ed. 1983

Ilario Saccomanno - "L'Hangar per Dirigibili", Augusta, 2007.

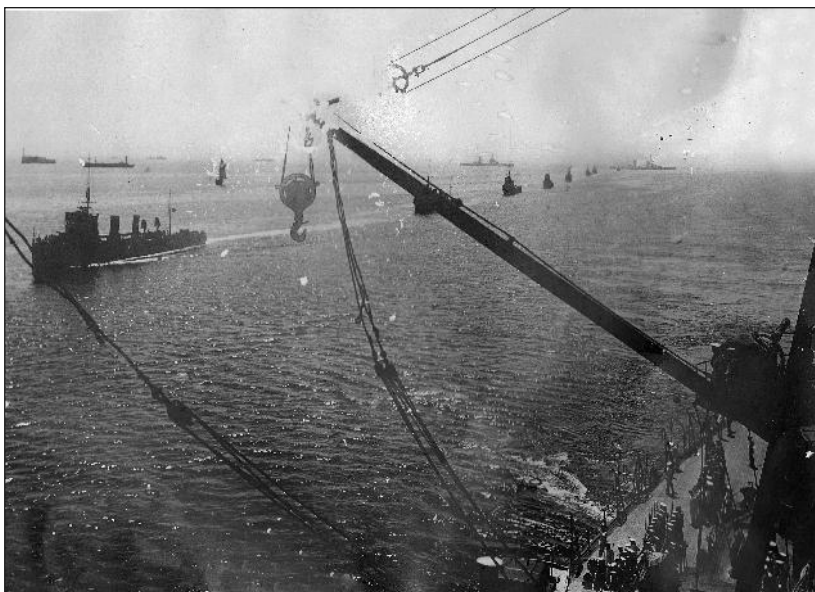
Arch. Francesco Urrata - Tesi di Laurea (2002)

Arch/òo Lombardo Francesco- Cavallo Giovanna - Tesi di laurea (1989)

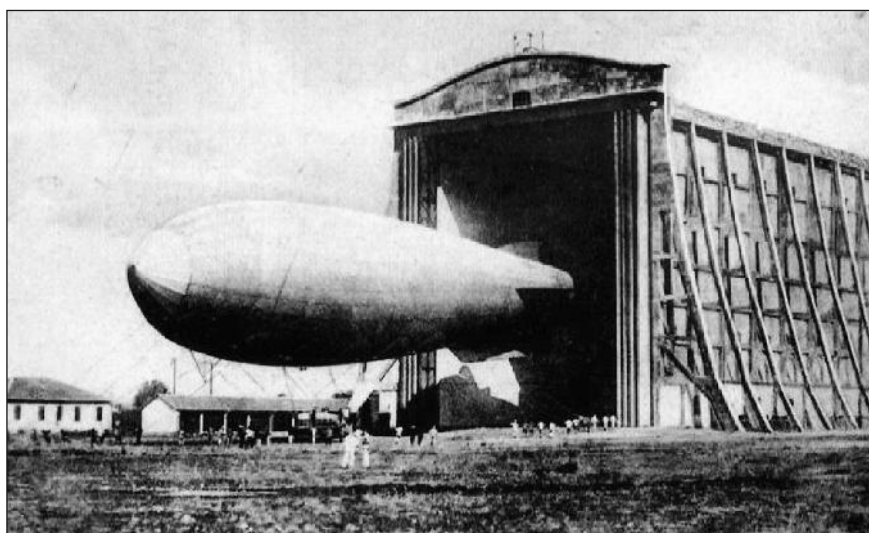
Corrado Deodato – Ricordi di un Pilota 2014- Elle Grafica Fratantonio, Pachino.

Alcuni passi sono tratti dal libro dello stesso autore Raòaele Migneco:

"Più leggero dell'aria-Storia del Dirigibile". Libreria 2012.



*La flosa entra in rada durante le manovre navali del 1924.
Visibile in alto a sinistra Torre Avolos*



1924 Dirigibile OS da osservazione in ingresso nell'hangar



Manovre navali 1924 – sommergibili della I e II flotta all'ormeggio nella attuale zona "Vandone".

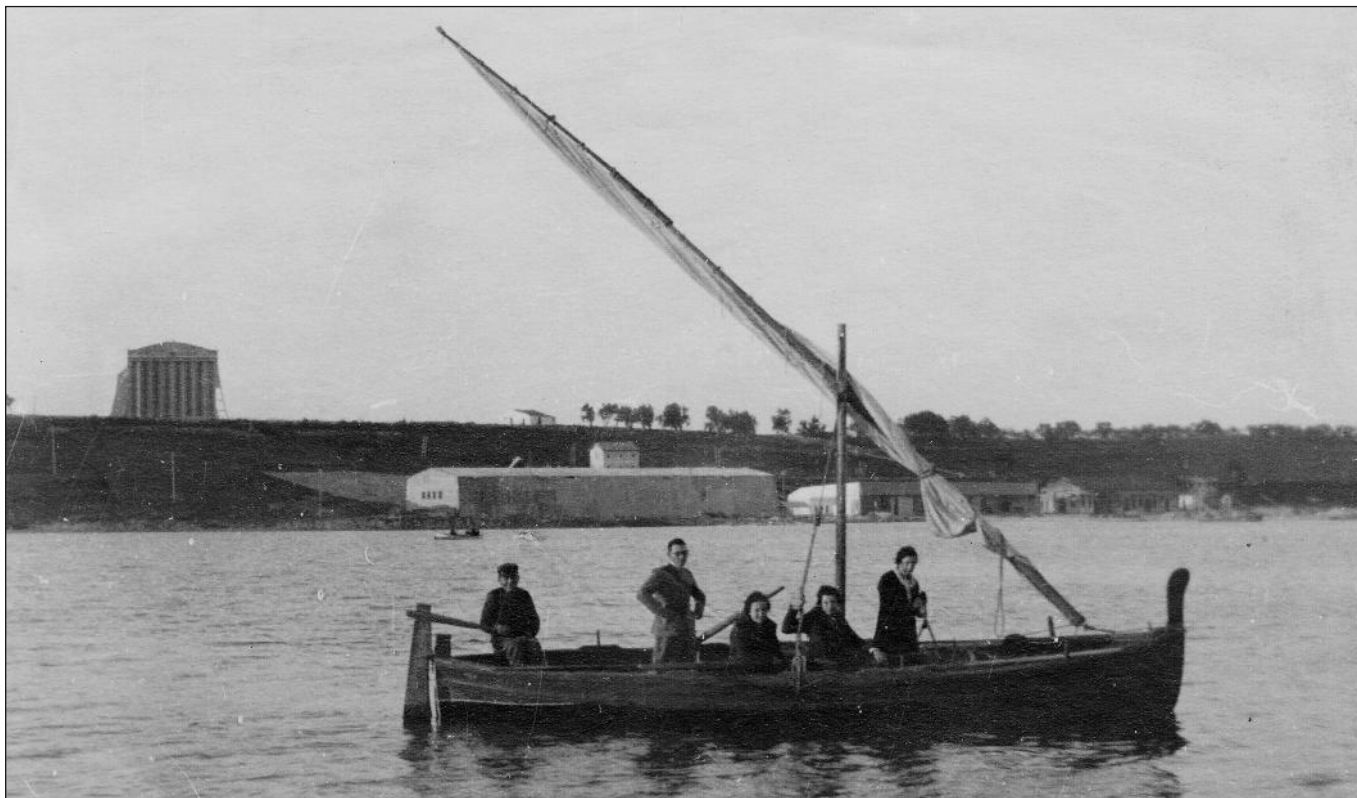


Dirigibile N2 a Ciampino nel 1926

Anni 20, picche o di accoglienza ad u ciale della Regia Marina.
Archivio fotografico Alberto Moscuza.



Tipica barca a vela con sfondo Hangar e Idroscalo di Augusta negli anni 20. Archivio fotografico Alberto Moscuza.



09/08/1932 - Visita di S.E. Italo Balbo. Foto Stornello.



Il Magazzino Lubrificanti ieri e oggi. Archivio fotografico Alberto Moscuza.

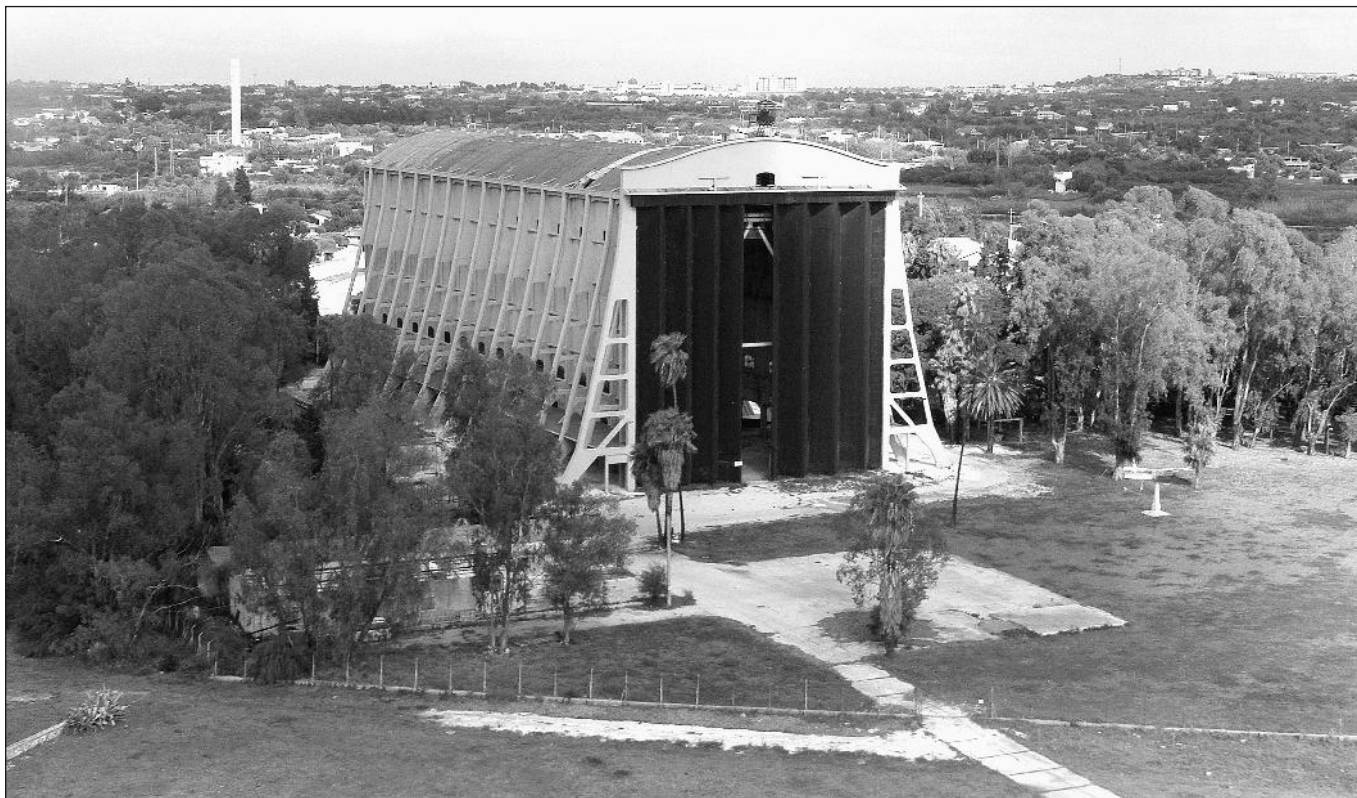


Anni trenta' - Si tra a probabilmente di un giuramento delle reclute.

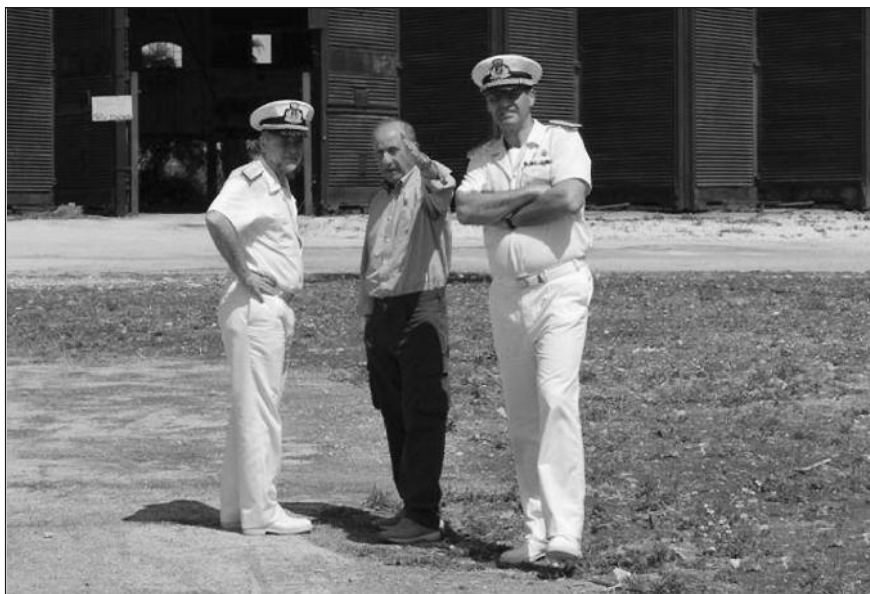




I lavori di consolidamento del 2009.



2012 - Vista dell'Hangar dall'elicero, foto concessa dall'Ammiragliato di Augusta



*2010 – Visita del capo di Stato Maggiore , amm. Luigi Binelli Mantelli
e del Contrammiraglio , Roberto Camerini, accompagna dall'avv. Ra aele Migneco.*



Un momento della Festa dell'aria 2010.



Festa dell'aria 2010, la gondola del dirigibile ad aria calda di Contegiacomo.