

Quella "cattedrale" militare sulla rada di Augusta

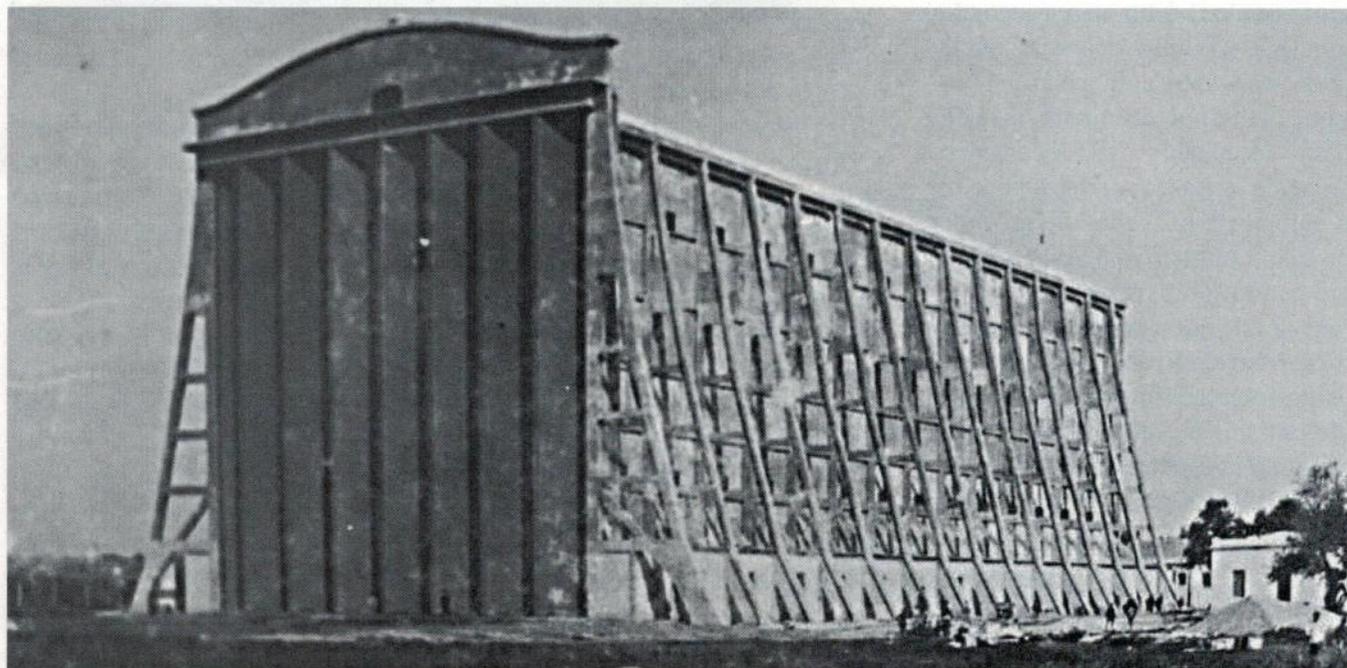
Sono giusto 90 anni esatti che la sua mole da cattedrale gotica svetta maestosa e imponente, tagliando con l'inconfondibile sagoma campaniforme il profilo ondulato dei Monti Climiti. L'hangar per dirigibili di Augusta, con le sue ciclopiche misure, è un monumento unico nel suo genere in Europa. Ed ora, a quasi un secolo dall'inizio della sua costruzione, potrebbe tornare a nuova vita: un aerostato nuovamente ricoverato sotto le sue enormi campate in cemento armato. Ma stavolta non saranno quelli ideati dal generale-esploratore Umberto Nobile per ricognizioni belliche e bombardamenti aerei, bensì i più piccoli e pacifici mezzi della svizzera "Sky cruise".

La società, specializzata

nell'organizzazione di escursioni turistiche dall'alto, è stata contattata per sondare la possibilità di investire nel progetto di portare a spasso nei cieli della Sicilia Orientale quanti vengono in vacanza. E' un sogno neanche tanto impossibile quello che coltiva l'"Hangar team", l'associazione culturale che si sta prendendo cura del monumento a titolo rigorosamente gratuito. Il suo presidente, Ilario Saccomanno, adesso ha anche scritto un libro sul monumento che accudiscono con passione viscerale. Forse, creando intorno all'aerostato un interesse culturale e scientifico, riuscirà ad attrarre sponsor e investitori. Il volumetto ne racconta le vicende, con approfondimenti inediti e soprattutto nuove foto d'epoca, mai pubblicate finora e che

L'hangar di Augusta fu costruito sulla rada per la posizione strategica del porto rispetto al Mediterraneo. Ma la nascente arma aeronautica non arrivò ad utilizzare i dirigibili per i quali la enorme struttura, unica nel suo genere per soluzioni tecnologiche, era stata costruita.

Ora ha un destino di area "protetta", di parco pubblico. Nell'attesa il prof. Ilario Saccomanno ha realizzato un documentatissimo libro.

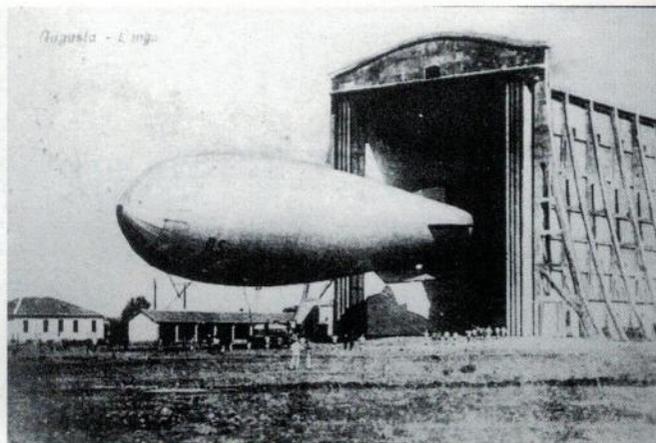


sicuramente forniranno un sostanzioso contributo al lavoro progettuale dei tecnici incaricati del restauro. Si tratta di scatti dal formale rigore compositivo, realizzati durante l'edificazione per documentarne le varie fasi. Per la prima volta vedono la luce dagli archivi storici della ditta costruttrice, la "Società Anonima Cementi Armati e Costruzioni Ing. Antonio Garboli". Questa azienda esiste ancora e, per uno dei casi sorprendenti che i corsi e ricorsi della storia spesso riservano, sta ancora operando nel territorio augustano per un'altra impresa che lascerà il segno nei decenni a venire: l'autostrada Siracusa-Catania. "Sono stati assorbiti dalla Pizzarotti - racconta Saccomanno -. Considerato che già si trovano qui con mezzi e uomini, avevo proposto loro di intersetarsi i lavori di restauro più urgenti. Sarebbe stato un evento fortemente simbolico, ma hanno declinato. Ed ora stiamo cercando in tutti i modi di trovare i fondi necessari per far fronte alle riparazioni improcrastinabili. Il libro che ho scritto nasce proprio da questa esigenza di autofinanziamento. E poi l'idea è quella di farne una guida da offrire ai visitatori che, sempre più numerosi, vengono in visita. Anche perchè intorno all'hangar c'è un parco che si presta a coniugare cultura e ricreazione".

Parafrasando il detto tuareg secondo il quale "il più lungo cammino inizia sempre con un piccolo passo", si potrebbe benissimo affermare che con questo "piccolo libro" di Saccomanno si intende iniziare la realizzazione di un ambizioso progetto che prevede non solo il riutilizzo del vecchio ricovero per dirigibili, ma anche la creazione di un vero e proprio parco storico-naturalistico dell'hangar. Riconvertendo a fini ricettivi le vecchie caserme dell'aeronautica, risistemando i 30 ettari di verde circostante, e ripristinando il vecchio corridoio a mare. L'idea è quella di costruire pure un piccolo pontile realizzato dove un servizio barche con-

sentia ai turisti una fruizione strettamente legata alla visita dei monumenti che si affacciano sul porto, dai Forti Garsia e Vittoria alle mura spagnole che difendevano l'isola di Augusta.

Massimo Ciccarello



UNA MACCHINA DA GUERRA CHE LA STORIA DICHIARERÀ INUTILE

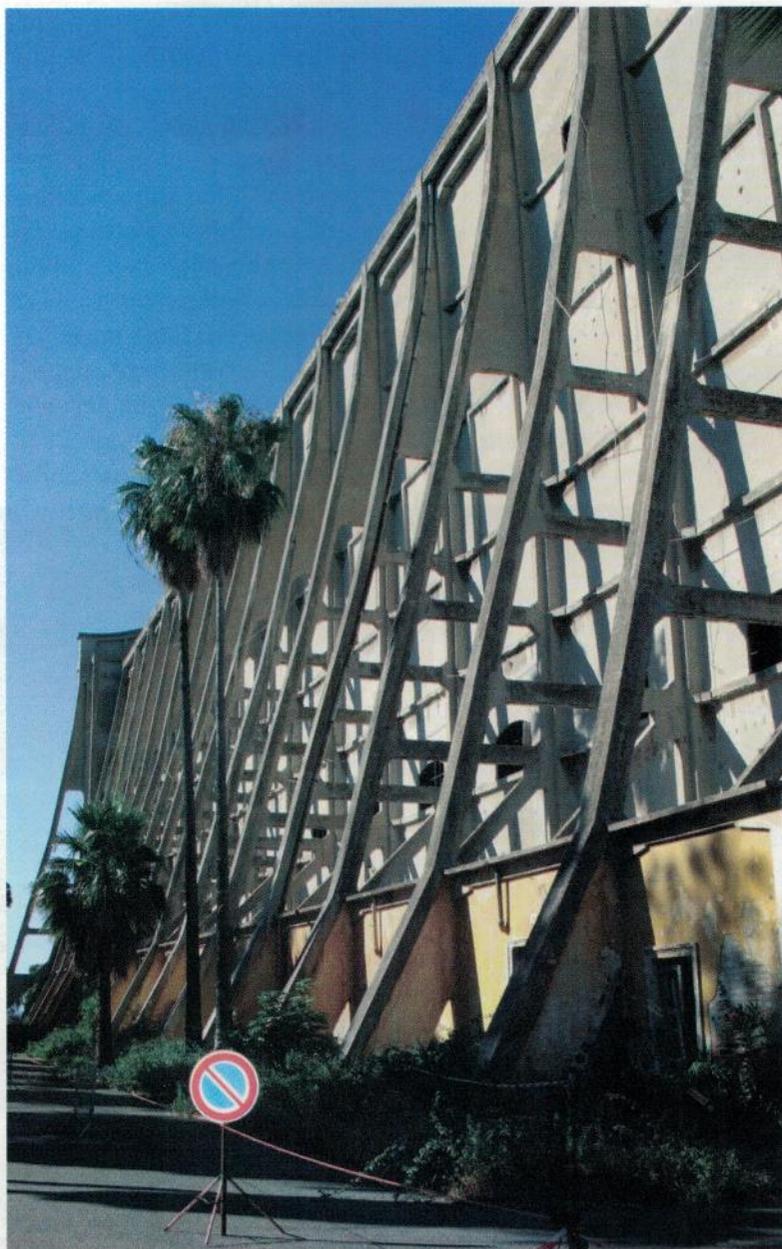
La Grande Guerra infuria sui campi d'Europa. Le macchine volanti in legno e tela di Francesco Baracca hanno una forte aura di romanticismo, ma la loro potenzialità offensiva è limitata. I dirigibili hanno capacità di gran lunga maggiore per ricognizioni ad ampio raggio e bombardamenti aerei; proprio quello che ci vuole per il Canale di Sicilia e lo Stretto di Messina.

Così, nel novembre del 1917, su un crinale di 30 ettari adagiato 32 metri sopra il "cul de sac" della rada megarese, inizia la costruzione del più grande hangar per aeromobili fino ad allora concepito in Italia. Il progetto è dello studio d'ingegneria Antonio Garboli di Brindisi, che ha scelto una soluzione ardita: la struttura di 15 pilastri in cemento armato, anziché all'interno del fabbricato come consuetudine, sorregge mura e volta con uno scheletro esterno. Ne viene fuori una costruzione imponente: 105 metri di lunghezza, 45 di larghezza e 37 di altezza. Con una rimessa lunga 100 metri, larga 26 e alta 31. Quando il cantiere chiude è il 1920. Il conflitto è finito e gli imperi nemici dissolti. I dirigibili rimpiccioliscono. L'"OS" da 5 mila metri cubi assegnato ci sta largo in quel garage progettato per i 12 mila metri cubi. Quando arrivano gli 85 metri del "N2", che il generale-esploratore Umberto Nobile ha sviluppato dal celeberrimo "Norge" della trasvolata polare, lo spettacolo aereo dura un paio di mesi appena. I goffi giganti dell'aria sono ormai sul viale del tramonto.

L'8 settembre 1925 l'ultimo dirigibile lascia per sempre quell'hangar enorme e bellissimo, ma ormai inutile. Sentinella dei cieli sono adesso gli idrovolanti, per i quali viene allestito un idroscalo ai piedi del vecchio piazzale di manovra degli aerostati. Ci sarà un'altra grande guerra e altre pagine di valoroso sacrificio verranno scritte nella zona dell'"aereoporto", come lo chiamano i locali.

Nel dopoguerra arriva anche l'aviazione civile, con gli idrovolanti inglesi della Boac che fanno scalo tecnico sulla rotta verso l'India. Poi è la Guardia di Finanza a prendere il testimone, allocandovi una base elicotteri. Sul finire del secolo è solo oblio e abbandono. Ormai è l'unico in Europa rimasto ancora in piedi. Ce ne sarebbe un altro in Francia, ma è molto più piccolo e di diversa concezione. Resiste al terremoto del 1990 e a un violentissimo incendio. Ed ora, maestoso e imponente, fa da spettacolare quinta ai tramonti sul porto.

Ma.Ci.



Ilario Saccomanno.

Nato ad Agrigento nel 1944, arriva in città con la famiglia nel 1950. Laureato in Fisica, ha insegnato nelle scuole superiori. Nel 2002 è fra i soci fondatori dell' "Hangar team", associazione culturale che annovera 28 soci attivi e 60 sostenitori. Da due anni ne è presidente. "Le 60 pagine del volume - racconta - sono state scritte in un paio di mesi e sono il frutto di una vera e propria passione che ho per questa importante testimonianza del nostro passato".

**THAT MILITARY "CATHEDRAL"
BY THE AUGUSTA HARBOUR**



For 90 years its form of gothic cathedral has been standing majestic and imponent on the wave profile of Climiti Moutains. The airship hangar of Augusta, with its cyclopic measures, is a unique monument in its genre in Europe. And now, at almost a century from that building, it could come back to new life: an airship covered again from its spans in reinforced concrete.

But this time they'll be different, not the ones created by the explorer-general Umberto Nobile to do war recognitions and air raids, but smaller and peaceful ships of the Swiss "Sky cruise". The company, organizer of tourist excursions from the sky, has been contacted to know if it's possible to carry out this kind of trips in the sky of eastern Sicily. It's a not so far a dream that of the "Hangar team", cultural association caring about the monument, free. Its president, Ilario Saccomanno, wrote a book about the monument, telling its story, with unpublished details and photos, surely giving an important help to the technicians in charge for the restoration.

"The book - said Saccomanno - was written in order to find the money necessary to pay this restoration and to have a guide for all the visitors". There's a project to re-use the hangar and to create a real storical and nature park of it, building also a small jetty to carry out a boat service for tourists.