

Calcestruzzo sotto il sole del Mediterraneo

Augusta - l'ultimo storico Hangar per dirigibili del Mar Mediterraneo

di Matthias Pfeifer

Durante la Prima Guerra Mondiale i dirigibili erano un'arma di moderna e alta tecnologia. Germania, Gran Bretagna, Francia e Italia li usavano per lo più per i servizi di ricognizione. Non ci sono molti luoghi in Europa che ricordino questa parte della storia tecnica e militare. Molti hangar sono stati costruiti e distrutti o smantellati in seguito. In Europa ne rimangono ancora solo due di questo periodo: uno è a Montebourg-Ecausseville in Francia e l'altro in Augusta, Sicilia. (Un terzo a Soubise, nei pressi di Rochefort-sur-Mer in Francia, probabilmente distrutto da una tempesta nel 2000.)

Essere uno dei pochi hangar rimanenti fa sì che l'edificio in cemento armato di Augusta sia un elemento straordinario per il patrimonio nonché per la tecnica e la storia militare. Si tratta però di un argomento difficile. L'Italia può orgogliosamente guardare indietro su più di 2000 anni di storia e il paese è pieno di esempi di questo patrimonio. Che peso può avere un edificio di nemmeno 100 anni, in confronto a altri molto più antichi e molto più architettonicamente (o piuttosto "artisticamente") validi. Dopo la sua costruzione è stato utilizzato solo per un breve periodo di tempo per il suo scopo originale, di ricovero per dirigibili. È rimasto un sito militare fino ad oggi, ma con il declino dell'uso militare dei dirigibili dopo la prima guerra mondiale ha perso il suo compito originale.

Nei decenni successivi è stato utilizzato come deposito e officina per la base di idrovolanti che ha operato nel porto Megarese e poi per la stazione elicotteri. Ma da molti anni non si fa più alcun uso di questo imponente edificio e il declino strutturale ha lasciato i suoi segni ben visibili. L'enorme peso delle ante delle porte alte più di 30 metri appese ad una trave sotto il tetto ha prodotto nella struttura tensioni non sopportabili. È stata costruita un'imponente struttura collegata a terra con cavi d'acciaio, che dovrebbe fermare i cedimenti. Ma appaiono ancora nuove crepe nella struttura in cemento armato.

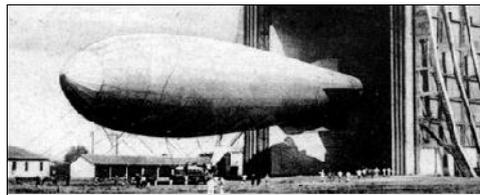


Vista dal cancello d'ingresso

C'è un gruppo di appassionati locali attorno al loro presidente Raffaele Migneco che cercano di conservare questo patrimonio. Le seguenti informazioni sono tratte dal loro sito www.hangarteam.it.

L'Hangar può contenere dirigibili di 12,000 m³ ed è l'unico esempio in cemento armato. La struttura portante è costituita da 15 telai in cemento armato i tamponamenti sono in laterizio su travi di collegamento orizzontali.

Un altro elemento interessante, se fosse stato mantenuto in ordine, era la porta dell'hangar, costituita da un soffietto pieghevole con 14 elementi, ciascuno alto 31m e controllata da un potente motore elettrico.



Le dimensioni massime dell'Hangar sono:

(dim. est.) lung. 105.50 – larg. 45.20 – alt. 37.00 m

(dim. int.) lung. 100.00 – larg. 26.00 – alt. 31.00 m

L'area hangar, compreso lo spazio manovra è di 500 x 400 m con direzione NO-SE, che è l'esposizione [più adatta? – Ed.] alla direzione dei venti della zona.

L'Hangar è stato costruito in modo da fornire al Sud Italia una difesa aerea con dirigibili contro i continui attacchi da sottomarini tedeschi durante la prima guerra mondiale. La sua costruzione è iniziata nel 1917. Si intendeva completarlo in un tempo molto breve, ma non fu stato possibile e, quando in realtà è stato terminato, la guerra era già finita e tutti gli sforzi strategici si dimostrarono inutili. Tuttavia divenne operativo e negli anni '20 l'area militare costituita dall'hangar, le caserme, le cucine, i depositi, le lavanderie, l'infermeria e le abitazioni del comandante e degli ufficiali furono agibili. Il primo dirigibile a volare sopra Augusta fu un O.S. di 5.000 m³ (velocità di crociera: 57 Km/h a 150 m di quota), che era stato trasferito da una base aerea in Centro Italia. Alcuni anni dopo l'ingegnere Nobile, noto per aver sorvolato il Polo Nord con un dirigibile, progettò e realizzò un nuovo tipo di dirigibile da 7.000 m³. Il 29 Agosto del 1925 il Re Umberto I visitò l'hangar. Più tardi, con l'obiettivo di rafforzare la difesa aerea del porto, fu costruita una base di idrovolanti, completa di gru, officine per gli aerosiluranti della Seconda Guerra Mondiale e gli idrovolanti da ricognizione. L'area di decollo dal mare era vicina ai forti "Garçia e Vittoria" ed era lunga 1.200 m. Durante la seconda guerra mondiale Augusta fu teatro di momenti molto duri e battaglie navali e la città fu bombardata più volte, subendo danni pesanti. Per fortuna e probabilmente non a caso, edifici militari come Torre Avalos, i forti "Garçia e Vittoria", il Castello Svevo e l'Hangar con l'idroscalo sono rimasti intatti.

Dopo la guerra e fino al 1958 una società inglese, la BOAC, ha utilizzato la base idrovolanti e-stazione come bacino commerciale tra Inghilterra-Italia-Nord Africa. Per molti anni gli idrovolanti si posarono sulle acque del porto Megarese portando merci e passeggeri. Per un lungo periodo l'Hangar è stato la base per gli elicotteri della Guardia di Finanza.

Il 24 dicembre 1987 l'ordinanza n. 2739 della Regione Sicilia Governo Regione lo ha dichiarato monumento di grande interesse storico. È stato, infine, menzionato a Londra il 25 aprile 1989 alla mostra "Housing the Airship" nella sezione Dirigibili/palloncini e hangar. Completamente abbandonato da allora è stato danneggiato da frequenti azioni di vandali.



Vista dall'alto

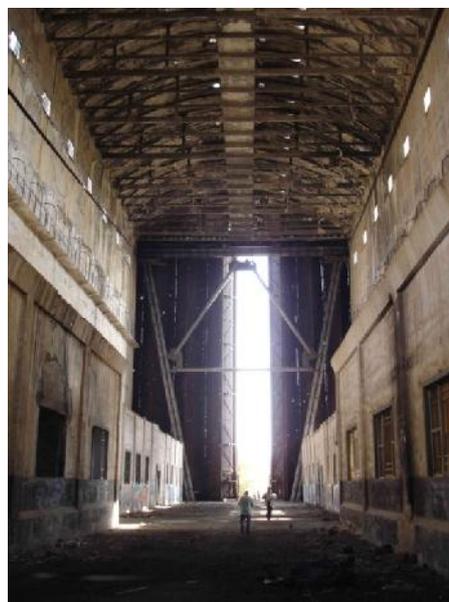
L'hangar è situato su una collina sul lato nord-ovest del porto Megarese, un porto naturale tra la penisola di Augusta e la terraferma.

Visitare questo luogo oggi è un'esperienza assolutamente eccezionale, non solo per gli appassionati di dirigibili. L'intero sito è pieno di palme e la natura ha gradualmente preso possesso degli edifici militari in declino. Più alto delle palme, l'hangar domina il sito visibile da lontano. Ha qualcosa delle rovine Inca nella giungla.



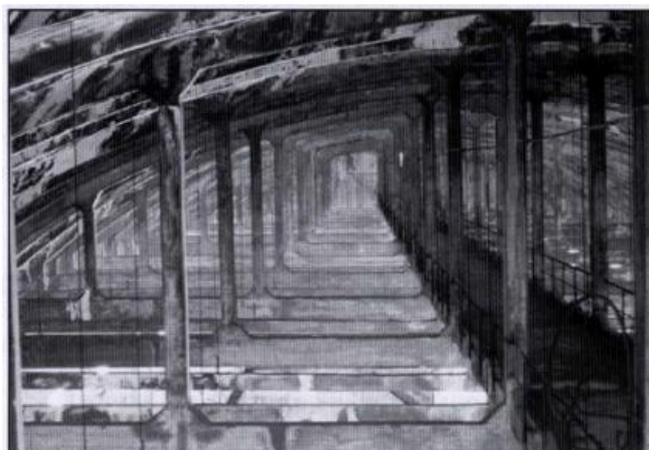
Vista frontale

Le enormi porte d'ingresso sono già molto impressionanti, ma l'interno lo è ancora di più. È lungo e alto come la navata centrale della cattedrale gotica di Colonia, ma due volte più largo.



Vista interna

Come tutti gli hangar per dirigibili ha una passerella sotto il tetto che è stata utilizzata per la manutenzione dei dirigibili. Camminare su di essa è due volte più emozionante oggi: Il punto di vista da 30 metri di altezza è già qualcosa di speciale da solo, ma vedere le grandi crepe nella costruzione di cemento su cui si sta camminando la rende ancora più preoccupante.



La passerella sotto il tetto

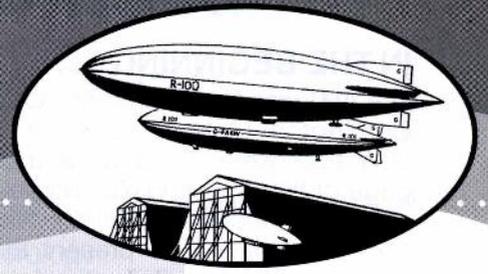
Anche se, quando si raggiunge il tetto la vista straordinaria di Augusta e l'enorme porto naturale Megarese calma i nervi di nuovo. Raffaele Migneco e la sua "Hangar Team" o ricevuto la promessa che le opere necessarie per la conservazione tecnica dell'hangar sarà effettuata al più presto. Ma questo non risolve il problema principale: Quale potrebbe essere l'uso adatto per la costruzione per garantirne la futura esistenza? Questa è la domanda centrale per i rimanenti storici hangar per dirigibili in Europa e oltreoceano. Pochi di loro sono ancora in uso per i servizi di trasporto aereo. Per gli altri l'uso come museo è spesso proposto con tutti i problemi tipici di trovare risorse le finanziarie. Così l'Hangar di Augusta non è in una situazione insolita. Speriamo che le soluzioni si possano trovare per conservare questo, per molti aspetti, edificio unico! [Perhaps Cardington and Megarese should arrange to "twin"? A problem shared is a problem halved - Ed]

THE JOURNAL OF THE AIRSHIP HERITAGE TRUST

PUBLISHED BY THE AIRSHIP HERITAGE TRUST: Spring 2007 Edition No. 50 ISSN: 1753-2175

This Journal is free to Members of AHT (FOCAS): other copies £5.00

Dirigible



A NATIONAL AIRSHIP MUSEUM



THIRD AIM OF F.O.C.A.S. FINALLY ACHIEVED