



gio informale reso dall'equipaggio del dirigibile al maggiore Enrico Grassi, in occasione di una qualche situazione particolare, come un cambio di comando o qualcosa del genere. Ritenendo che il documento sia di un certo interesse, ne riassumo di seguito il contenuto, con l'integrazione di alcune brevi note sull'aeronave e sul comandante della missione, attinte dalle fonti citate in bibliografia.

### La missione

La prima pagina del fascicolo contiene i dati salienti della missione compiuta su Trento dal dirigibile militare "Angelo Berardi" – già M.11 – il 14 ottobre del 1920, nell'ambito delle cerimonie ufficiali di annessione della Città al Regno d'Italia. Il dirigibile decollò dal "Cantiere" (non vi sono riferimenti espliciti alla località di partenza, ma dal contenuto delle pagine di

## Una missione del dirigibile militare "Angelo Berardi"

di Paolo Stanchina

### Prologo

La visita al mercatino dell'antiquariato modernariato che si tiene nel fine settimana in molte piazze di città e paesi nostrani è, sono certo, un "rito" coltivato da molti di noi, appassionati di vecchi aerei, sempre a caccia di libri, foto, manuali, oggettistica e quant'altro.

Talora infatti può capitare di trovarvi - proposti a prezzi spesso iperbolici - articoli di sicuro interesse, ma destinati la maggior parte delle volte a rimanere sulla bancarella. Più raramente può anche capitare l'occasione unica da cogliere al volo, mentre altre volte si fatica a comprendere l'effettivo valore di quanto ci viene offerto... In una di queste girelle della domenica mattina, non molto tempo fa, mi è capitata tra le mani una modesta cartelletta, con un titolo pressoché insignificante ("Trento Redenta X OTTOBRE MCMXX - Al Magg. Enrico Grassi"), contenente una manciata di fogli dattiloscritti e alcune foto originali in bianco-nero, raffiguranti delle vedute aeree di Trento. Un'occhiata al contenuto, leggo qualche riga: ... "Dirigibile Berardi" ... "scopo dell'ascensione"... , quanto basta per far scaturire un minimo di interesse verso l'articolo: una rapida trattativa con il venditore, e mi approprio della cartelletta per una cifra che ritengo ragionevole.

Più tardi, analizzando con calma il fascicolo, realizzo che si tratta di una copia dattiloscritta (carta copiativa, le fotocopiatrici non esistevano ancora) del rapporto autografo, redatto dal comandante del dirigibile (il magg. Attilio Calderara), di un volo propagandistico tenutosi su Trento in occasione delle cerimonie ufficiali di annessione della Città Irredenta al Regno. L'assenza di numeri di protocollo e di timbri di qualsiasi tipo dimostra che non si tratta di un documento ufficiale del R.E.: la dedica in copertina fa pensare piuttosto ad un omag-

prosa successive è evidente trattarsi del 2° Cantiere Dirigibili di Boscomantico, Verona) alle ore 11.05 con equipaggio formato dal com.te magg. Calderara, com.te in 2ª cap. Revello, piloti ten. Tombesi e ten. Urbani, motoristi aiut. batt. Larosi e maresciallo Benvenuto e quattro passeggeri (cap. Comini, soldato Porta, "fotografo", e due giornalisti) per un totale di dieci persone. Venne seguita la rotta Cantiere - Grezzana - Bosco Chiesanuova - M. Castelgomberto

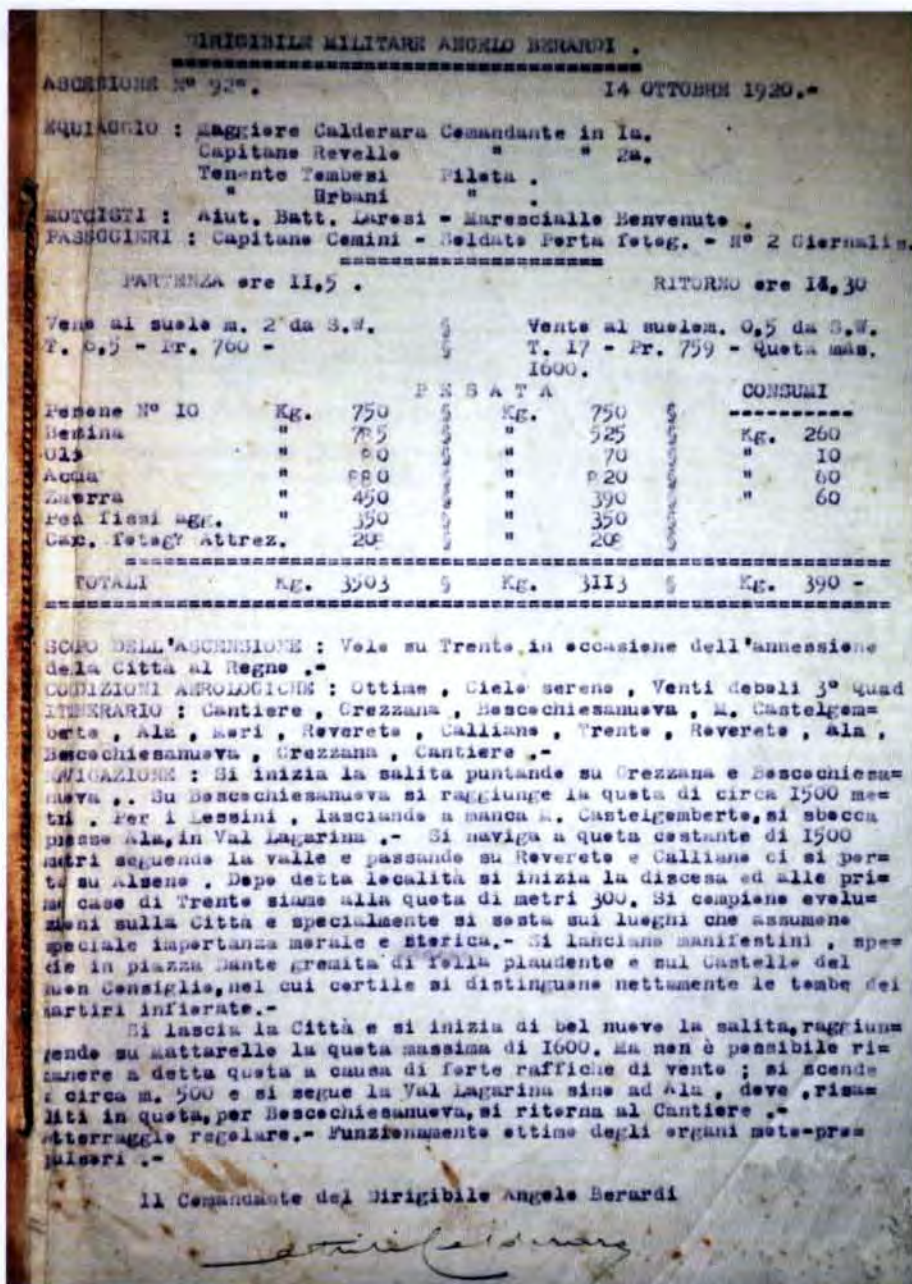
In alto: Trento, piazza del Duomo. Sulla destra si nota l'ombra del dirigibile lambire il Duomo (archivio Stanchina).

Top: Trento, the airship shadow is evident near the Cathedral.

In basso: La copertina del fascicolo porta la dedica al magg. Enrico Grassi. Si noti che la data in copertina, 10 Ottobre 1920, non corrisponde a quanto riportato nel rapporto contenuto al suo interno, datato 14 ottobre (archivio Stanchina).

Bottom: the front cover of the booklet, with the dedication to Major Enrico Grassi. There is a difference between the date written on the booklet and the actual date of the raid.





– Ala – Mori – Rovereto – Calliano – Trento – Rovereto – Ala – Bosco Chiesanuova – Grezzana fino a tornare al Cantiere (ove atterrò alle ore 14.30), con l'obiettivo di sorvolare Trento, le sue piazze e i suoi monumenti per lanciarvi dei manifestini commemorativi e per effettuare delle riprese della città (con il fotografo erano infatti imbarcate attrezzature foto-

In alto: la prima pagina del fascicolo è una copia dattiloscritta su carta velina del rapporto di missione. Il foglio è vergato in calce da Attilio Calderara (archivio Stanchina).

Top: the first page of the booklet is a copy of the mission report, signed by Attilio Calderara.

grafiche per 208 kg di peso).

Interessanti alcuni dati tecnici della missione (anzi, "ascensione", per esattezza la 92ª): dalla tabella della pesata si evince che l'aeronave decollò al peso totale di 3503 kg e atterrò al peso di 3113 kg, con un consumo, nelle quasi tre ore e mezza di volo (su una percorrenza complessiva, calcolata in base alla rotta dichiarata, di circa 160 km), di 260 kg di benzina, 10 kg di olio, 60 kg di acqua e 80 kg di zavorra, totale 390 kg (non è citato il peso dei volantini, è da presumere che rientrassero nella zavorra). La quota raggiunta e mantenuta nel tragitto di andata fu di 1500 metri, scendendo a 300 metri durante il sorvolo della città, mentre nel ritorno, dopo aver toccato la quota massima di 1600 metri all'altezza di Mattarello, per via delle forti raffiche di vento incontrate il dirigibile ridiscese e si mantenne alla

quota di 500 metri. Il comandante si ferma sul fatto che il dirigibile compì evoluzioni e sostò sui luoghi di speciale importanza morale e storica: piazza Dante "gremita di folla plaudente" e il castello del Buon Consiglio con le tombe dei martiri dell'irredentismo (Cesare Battisti, Fabio Filzi e Damiano Chiesa). Con asciuttezza il Comandante conclude dichiarando atterraggio regolare e funzionamento ottimo degli organi motopropulsori.

### Prosa

Le successive quattro pagine del fascicolo contengono una prosa dal titolo "Volando su Trento..." - scritta nel tipico stile enfatico e retorico dell'epoca con abbondanza di termini usciti ormai dal vocabolario di uso corrente - che l'autore tenente Urbani dedica al maggiore Grassi, qui di seguito trascritta integralmente, per completezza documentaria.

*...altam supra volat ardea nubem...*

*Tra breve volerem su Trento in giubilo.*

*Tra breve porteremo il saluto della Madre Patria alla Città purificata dall'amore e dal martirio. Dolcezza nuova in noi; in noi è lo sguardo anelante del credente in attesa dell'Eucarestia. Patria! Il tuo nome non ci ha mai infiammati tanto di fede.*

*Partiamo: comandi brevi, manovra rapida, rombo di motori. L'Aeronave s'innalza maestosa nel cielo, che mai parve a noi così chiaro.*

*Passiamo su Boscochiesanuova, paese di fate e maghe, tanto ci appare grazioso nelle sue molteplici ville, nei suoi boschi minuscoli, nei suoi giardini fioriti. Lasciamo a sinistra il Baldo e per i Lessini lussureggianti di vegetazione sbuchiamo in Val d'Adige. Ecco Ala, ecco lo Zuga, ecco Passo Buole le Termopili d'Italia dove nel Maggio del 1916, contro i saldi petti di saldi Battaglioni la folle rabbia del nemico s'infranse. Ecco Monte Spill, Monte Corno, il Roite, il Pasubio... Ben altrimenti ti vidi o Pasubio, quando abbarbicato alle tue pendici, attendevo con ansia febbrile l'ora dell'assalto, ed a fomentare vieppiù l'odio contro il nemico, se ciò era possibile, additavo ai miei Alpini i nostri morti disseminati lungo i tuoi roccioni biancastri. Ecco il Col Santo, che al confluire della Val Arsa coll'augusta Val Terragnolo, domina laggiù Rovereto. Rovereto, meta agognata di un giorno, che porta ben visibile le tracce dell'obice come i piccoli paesi eroici sui quali l'Aeronave avanza rapida.*

*Nettamente si distinguono le lunghe linee geometriche delle trincee, le ben costruite piazzole, i ridotti, in qualche tratto fasci di reticolati.*

*O loschi seminatore di zizzania, io ben vorrei che foste meco in volo onde indicarvi i monti consacrati dal sangue, e dirvi: Vedete o senza Patria, quei roccioni scoscesi, quei diripi, quelle vette nevose, quei terribili diacciai, quelle trincee franate, quei paesi distrutti?*

Là, o senza Patria, lietamente consacrammo alla Patria la nostra bella e forte giovinezza; là lietamente molti di noi s'immolarono alla grande causa. E radiosa visione era la Gran Vittoria, che voi, che intanto rumavate menzogna e tradimento, cercate ora di toglierci. Come ben la sapemmo ottenere sapremo ora ben difenderla.

Lontano le pallide Dolomiti anelano all'infinito azzurro dei cieli...

Scendiamo nella Valle; dove fino a poco tempo addietro regnava la morte, l'uomo pazientemente ricostruisce. Ed accanto ai ruderi delle case, ecco risorgere nuove case, ecco che l'uomo pazientemente ricopre i fossi delle trincee e di nuovo chiede alla fertile terra i suoi frutti.

Che è in lontananza quella grande piramide di argento? E' l'Adamello dai diacciai imponenti. Passata la stretta di Chiesuole, dove l'Adige fa gonfio ecco che appare come per incanto, Trento.

Trento, rocca di fede, Tu ci apparisci quale ti sognammo nelle insonni notti di trincea, quale ti sognammo nei notturni voli di guerra, quando scesi a seminare morte, temevamo che qualche bomba mal diretta, facesse strage dei fratelli. E il Tuo gran cuore pulsava all'unisono dei nostri...

Ecco il Castello del Buon Consiglio...

Lo indico con dito tremulo ai compagni. Nei fisi occhi leggo gioia ineffabile, nei fisi occhi scorgo qualche lagrima.

L'Aeronave sembra anch'essa invasa da fremiti nuovi.

Mirabilmente obbediente alla volontà dell'uomo volteggia agile, si abbassa a sfiorare i tetti delle case, si alza, scende di nuovo.

E' tutta una festa di luci e canti; sventolio di bandiere applausi frenetici, miriade di manifestini multicolori che il Dirigibile lancia dall'alto. Ecco il monumento a Dante. Dante austero e pio indica la più nobile via. Dante, simbolo di Italianità, altare di fede, il forte popolo di Trento sotto la tua egida seppa tenacemente lottare, tenacemente attendere...

Nel cortile del Castello appaiono le tombe dei Martiri affiorate. Cesare Battisti, io ti rivedo quale ti vidi su Monte Corno una notte di tormento! Nostro compagno di armi! Ci mostravi la via dell'eroismo, e colla tua voce calda di passione ci parlavi della tua bella Trento... Eri tutta luce per noi... ed il nemico ti tese l'agguato. Poco dopo rivedesti la tua Trento per l'ultima volta.

Addio popolo di Trento, addio belle fanciulle che dai terrazzini sventolate il tricolore e ci lanciate baci; viviamo un'ora attesa ardentemente da anni, un'ora che sovrasta la speranza e supera il fato.

Torniamo... L'Aeronave si alza di belnuovo al disopra dei monti, le eliche brillano al sole. Tutto è pace nella valle, i casolari fumano, le mandre pascolano nei verdi prati. Un sentimento strano ci invade, ci sentiamo migliori, sentiamo di amare con affetto nuovo e più intenso il simile che laggiù soffre e tribola... Lievemente mi sovengono i versi del poeta dell'amore e della pace, versi che sono balsamo alle nostre anime...

Salute o genti umane affaticate / Tutto trapassa e nulla può morir / noi troppo odiammo e sofferimmo. Amate / Il mondo è bello e santo l'avvenir.

Ed il sogno cessa quando lontano appare Verona; Verona lambita dall'Adige indomito sulle cui rive sembra ancora sentir risuonare l'eco delle barbare cavalcate del vecchio Re Teodorico...



Castello Del Buonconsiglio  
Tombe Dei martiri Battisti e Finzi

### Il dirigibile "Angelo Berardi"

Questo dirigibile militare di tipo semirigido (cubatura 12500 m<sup>3</sup>, lunghezza 83 m, diametro 17 m, altezza 27 m, carico utile 4950 kg, due motori Maybach-Itala D1 da 180 CV, velocità massima 60 km/h) fu progettato, come altri della classe "M", dal gen. Gaetano Arturo Crocco. L'aeronave, appartenente alla variante "alta quota", fu costruita nel 1916 come M.11 nello Stabilimento Costruzioni Aeronautiche (SCA) di Roma per l'involucro e nelle Officine Savigliano (TO) per la navicella e le parti strutturali. Portata a Campi Bisenzio (FI), vi fu gonfiata il 17 febbraio 1917 e compì la prima ascensione il giorno seguente. Il dirigibile venne intensamente impiegato dall'Esercito (partecipò anche alle operazioni di ripiegamento sul Piave nell'ottobre e novembre 1917) ai comandi del maggiore Angelo Berardi che vi effettuò 86 voli dei quali ben 64 di bombardamento. Pesantemente armato, poteva trasportare circa 1000 kg di bombe ed era provvisto di una piattaforma collocata sopra all'involucro con una torretta dotata di una mitragliatrice Fiat-Revelli mod.1914 calibro 6,5 mm ed una pistola mitragliatrice Villar Perosa calibro 9 mm, mentre nella navicella erano presenti altre quattro mitragliatrici, tre pistole mitragliatrici ed un cannone Vickers Terni 37/40. Nel dicembre 1918 il Berardi, dovendosi recare in licenza a Taranto, sua città natale, si imbarcò come passeggero sul dirigibile O.5 che doveva effettuare un volo di trasferimento da Ciampino a Grottaglie, ma non vi giungerà mai in quanto il 4 dicembre del 1918 l'aeronave O.5 precipitò in mare con la morte di Berardi e del motorista di bordo. Pertanto in sua memoria il 15 febbraio del 1919 lo M.11, che nel frattempo era stato trasferito a Ciampino per essere sottoposto a completa revisione, fu ribattezzato "Angelo Berardi".

Dislocato nuovamente a Boscomantico, nel giugno 1920 ricevette provvisoriamente la navicella dello M.3, ed effettuò numerose ascensioni tra cui la missione su Trento del 14 ottobre di quell'anno. Il 13 maggio 1921 fu inviato a Ciampino,

In questa pagina: le fotografie contenute nelle ultime pagine del fascicolo sono delle riprese aeree di Trento e dei suoi monumenti: in queste due immagini è ripreso il Castello del Buon Consiglio. Si noti l'errata grafia del cognome dell'irredentista Filzi nella didascalia originale, trascritto come Finzi (archivio Stanchina).

In this page: photos of Trento, from the last pages of the booklet.



dove nel giugno gli venne sostituita nuovamente la navicella, ricevendone una specificamente progettata dal comandante Bruno Brivonesi per il trasporto passeggeri. Il primo volo, con anche un nuovo involucro, avvenne il 12 luglio 1921. Dopo aver effettuato, tra luglio e dicembre, pochi voli di trasporto passeggeri, venne ridestinato ad impieghi militari alla fine del 1921, con base a Ciampino, volando regolarmente sino al 13 giugno 1923 quando l' "Angelo Berardi" fu rimessato in hangar per essere smontato. Fu radiato e sgonfiato il 27 giugno 1923, avendo effettuato in tutto 383 ascensioni (66 delle quali in missioni belliche durante la Grande Guerra) per complessive 779 ore e 7 minuti di volo. Fu uno dei dirigibili militari italiani con più lunga e intensa carriera sia bellica che postbellica.

I dirigibili militari della classe M furono costruiti, in versioni successive via via migliorate, in 21 esemplari complessivi, e vennero ampiamente utilizzati dal Regio Esercito (gli esemplari M.1-3-4-7-9-10-11-12-14-15-16-19) ma pure dalla Regia Marina (che ebbe in carico, in tempi successivi, gli esemplari M.1-2-6-8-9-13-15-16-17-18).

Furono mezzi complessivamente validi e di buona riuscita tecnica, tanto da suscitare l'interesse del Regno Unito che ne ordinò due: lo M.20 per l'esercito britannico e lo SR-1 per la Royal Navy. Purtroppo non risulta che ne resti conservato alcun reperto.

### Il Comandante della missione

Attilio Calderara (1886-1952), fratello minore di Mario (ufficiale di marina pioniere dell'aviazione, allievo di Wilbur Wright e titolare del brevetto N.1), fu ufficiale di carriera del Genio del R.E., e nel 1912 da tenente si brevettò pilota d'aeroplano a Somma Lombardo (VA), su monoplani Nieuport e Caproni 35 hp. Nell'ottobre del 1913 fu nominato comandante del campo d'aviazione di Bologna, da dove compì numerosi voli. Nel maggio 1915 allo scoppio della guerra era in organico alla 8 Squadriglia Nieuport a Campofornido, presso la quale effettuò svariati voli di ricognizione e, all'alba del 12 luglio, un bombar-

**In alto: il dirigibile "Angelo Berardi" ripreso a Boscomantico nel gennaio 1920, con la navicella dello M.3 (foto da *I dirigibili italiani* di G. Pesce).**

*Top: the airship "Angelo Berardi", in Boscomantico, January 1920, fitted with the nacelle of the M.3.*

**In basso: piazza Dante, l'assenza di folla (si vedono poche persone) fa ritenere che la foto sia stata ripresa non nel giorno delle celebrazioni ma in altra occasione (archivio Stanchina).**

*Bottom: Piazza Dante: the lack of crowd suggests that this picture was probably taken in a day different from the celebration day.*

damento di accampamenti nemici a Gorizia. Promosso Capitano del Genio fu destinato al Battaglione Dirigibilisti dove conseguì il brevetto da dirigibilista; volò sul dirigibile M.3 fino al 1917 come comandante in 2<sup>a</sup>, poi sullo M.14 con lo stesso incarico e infine come comandante. Durante la Grande Guerra venne decorato con una Medaglia d'Argento e due Medaglie di Bronzo. Maggiore nel 1918, assunse il comando dello M.11 nel 1920, e rimase nel Battaglione Dirigibilisti sino al 1922. Transitato negli organici dello Stato Maggiore della Regia Aeronautica nel 1923 a pari grado, fu promosso tenente colonnello nel 1925 e colonnello nel 1927.

Insegnante alla Scuola di Guerra Aerea nel 1929, passò nello Stato Maggiore della 2<sup>a</sup> Zona Aerea Territoriale (Padova), di cui divenne Capo di Stato Maggiore nel 1931. L'anno seguente fu nominato direttore dello SCA di Montecelio-Guidonia, ove rimase sino al 1935, quando fu nominato Addetto Aeronautico presso l'ambasciata d'Italia a Londra. Collocato in ausiliaria nel 1938 per raggiunti limiti di età, venne però richiamato in servizio dopo poco con il grado di generale di Brigata per meriti straordinari, rimanendo nella capitale del Regno Unito sino al gennaio 1940. Rientrato in Italia, lasciò il servizio prima dello scoppio della 2<sup>a</sup> guerra mondiale. Fu autore di pubblicazioni tecniche (tra cui le "Lezioni di aeronautica per gli ufficiali della Scuola di Applicazione di Artiglieria e Genio", Ed. Arti Grafiche L. Giachino, 1929) ma non solo, essendo infatti autore della nota opera divulgativa, che riscontrò una rilevante diffusione, *Nell'azzurro - L'aeronautica dalle sue origini leggendarie ai giorni nostri*, data alle stampe nel 1928 (Ed. Arti Grafiche L. Giachino) e più volte riedita.

### Bibliografia

Ludovico Calderara, Attilio Marchetti: *Mario Calderara aviatore e inventore*, LoGisma - 1999

Filippo Cappello, Basilio Di Martino, Bruno Marcuzzo: *Gli artiglieri delle aquile - L'armamento aereo in Italia durante la Grande Guerra*, Ufficio Storico SMA - 2011

Amedeo Chiusano, Maurizio Saporiti: *Palloni, dirigibili ed aerei del Regio Esercito 1884-1923*, SME-Ufficio Storico - 1998

Basilio Di Martino: *I dirigibili italiani nella Grande Guerra*, Ufficio Storico SMA - 2005

Giuseppe Pesce: *I dirigibili italiani*, Mucchi Editore - 1982



Monumento a Dante