

# STORIA DELL'AEROPORTO DI GORIZIA

di Claudio Macrini,

Presidente pro-tempore della Sezione dell'Associazione Arma Aeronautica di Gorizia

Le origini dell'aeroporto di Gorizia risalgono agli inizi del 1900 e si devono far risalire all'attività dei pionieri del volo goriziani Edward e Pepi Rusjan, primi a volare nell'impero austro-ungarico con velivoli monopiano con strutture in canna di bambù, ricoperte di tela e motore da 25 CV di potenza. Tali velivoli erano inizialmente costruiti nel cortile di casa e come campo di volo venivano utilizzati quelli che gli abitanti nella "Campagnuzza", ai margini della città, chiamavano "prati militari", appezzamenti di terreno utilizzati dall'esercito austriaco per attività militari e paramilitari. Gli austriaci erano molto sensibili agli sviluppi connessi al nuovo settore tecnologico del volo e probabilmente furono ben lieti di consentire ai fratelli Rusjan l'utilizzo dei "prati", e molti ufficiali dell'esercito austriaco furono testimoni dei primi voli dell'EDI 1, frutto del perfezionamento ottenuto con quelli che i goriziani avevano già battezzato "trappole di carta".

Quando nel 1909 la zona dei "prati" cominciò ad essere insufficiente i Rusjan spostarono l'attività nella vicina zona di "Campagna Granda" nei pressi dell'abitato di Merna sede del 5° Reparto di Cavalleria, zona che, ampliata negli anni '30, sarà poi sede del nuovo aeroporto di Gorizia.

I pionieri riuscirono anche a trovare un finanziatore disposto ad investire capitali e realizzano l'EDI 2. Organizzarono anche voli che possiamo definire "di propaganda" su Zagabria e Belgrado; purtroppo un incidente di volo nel cielo di Belgrado – si spezzò una semiala – con la morte di Edward che lo pilotava, interruppe il loro futuro aeronautico.

L'Austria intanto si stava rafforzando nel settore dell'aviazione militare e a sud di Vienna, nei pressi di Wiener Neustadt (dove aveva sede, fondata da Maria Teresa 1752, l'Accademia Militare dell'esercito austriaco) operava un aeroporto dotato di tutte le infrastrutture necessarie all'attività di volo, compresa una Scuola di volo.

Col tempo però ci si accorse che la posizione non era l'ideale per le condizioni ambientali che consentivano pochi mesi di operatività, anche a causa delle abbondanti nevicate invernali, tanto che nel 1912 la Scuola di Volo verrà trasferita, con tutte le sue attività, presso l'aeroporto "di Merna", praticamente abbandonato. Qui le attività poterono intensificarsi, anche grazie alla disponibilità di ampie attrezzature, hangar, piazzali, alloggi.

L'approssimarsi di un probabile conflitto con l'Italia, con i confini si può dire a pochi metri di distanza, consigliarono di spostare ad altra sede la sua attività e l'aeroporto risultò abbandonato fino all'arrivo delle truppe italiane, e così lo resterà per alcuni anni.

Il primo conflitto mondiale e il seguente dopoguerra determinarono consistenti cambiamenti nell'intero territorio nazionale; per quanto riguarda in particolare il settore militare, il 28 marzo 1923 venne costituita la Regia Aeronautica come Arma indipendente con legge n.1630, fortemente voluta dall'allora Sottosegretario dell'Aeronautica Italo Balbo. Inizialmente lo sforzo di ammodernamento logistico richiese a tutte le Province "in cui esistono "campi di fortuna" (zone destinate ai soli atterraggi e decolli degli aerei con ridotte attrezzature a terra, proliferati nel corso del primo conflitto mondiale) di migliorarli e renderli adatti all'operatività dei velivoli, provvedendo direttamente col Demanio ad aggiornare gli aeroporti con lo stesso scopo."

Il campo di volo di Merna, oggi Merna-Castagnevizza, in Slovenia, rientrò nel novero di quelli da migliorare ed agli inizi del 1924 si intrapresero i lavori di ammodernamento: venne realizzata una Palazzina Comando, costruiti alcuni edifici destinati alla piena attività operativa e a fine 1925 si procedette al primo insediamento di Reparti di volo con l'arrivo della 38<sup>a</sup> Squadriglia del 63° Gruppo, 21° Stormo Ricognizione aerea, dotate inizialmente del Fiat BR 20 e poi dei Romeo Ro 1, seguiti quattro anni dopo dal Comando del 63° Gruppo con le 41<sup>a</sup> e 13<sup>a</sup> Squadriglia, dotate anch'esse dei Romeo Ro 1.



Nel 1929 venne insediato anche il Comando del 23° Stormo con lo stesso tipo di aerei che opererà su vari fronti fino al settembre 1943. Dal 1930 iniziarono i lavori per le infrastrutture a terra comprendenti tre hangar tipo "Lancini" due nella zona sud-est del campo ed uno a nord-est.

Nell'agosto del 1931 vennero organizzate dal Ministero dell'Aeronautica (istituito nel 1925) le "Grandi Manovre dell'Armata Aerea" al fine di verificare lo "stato dell'arte" della Regia Aeronautica, con il coinvolgimento di 894 velivoli delle varie Specialità: osservazione aerea, collegamenti, caccia, bombardamento. In via provvisoria viene costituito un nuovo Reparto, il 4° Stormo Caccia Terrestre su due Gruppi, il IX con le Squadriglie 73<sup>^</sup> 96<sup>^</sup> e 97<sup>^</sup> ed il X con la 90<sup>^</sup> Squadriglia XVII Gruppo, entrambe del 1° Stormo, dislocate a Campofornido e ad Aviano, e le 84<sup>^</sup> e 91<sup>^</sup> del VII Gruppo dislocate a Ciampino sud.

Al termine delle Manovre, constatato l'ottimo comportamento degli equipaggi del 4° Stormo, venne deciso di renderlo definitivo con sede nell'aeroporto di Gorizia - Merna: nacque così il 1° Stormo Caccia Terrestre con il IX Gruppo Squadriglie 73<sup>^</sup> - 96<sup>^</sup> - 97<sup>^</sup> ed il X Gruppo Squadriglie 84<sup>^</sup> - 90<sup>^</sup> - 91<sup>^</sup> ed i primi piloti iniziarono a giungere a Gorizia dal settembre 1931.

L'aeroporto è ormai completato con una generale risistemazione: un nuovo hangar "Lancini" nell'area nord in aggiunta all'hangar austriaco, tipo Gleiwitz, già esistente da tempo e ceduto da Vienna quale ricompensa per i danni di guerra, trasportato smontato via ferrovia, e poi officine, dormitori e mense, posto di guardia e cinematografo.

Nella zona sud del campo alle spalle dei tre hangar del 4° Stormo troverà anche posto, dopo qualche anno, la "Colonia Elioterapica" voluta da Amedeo duca d'Aosta, comandante dell'aeroporto, per i figli degli agricoltori sloveni che avevano dovuto subire l'esproprio di parte dei loro terreni per le necessità di ampliamento dell'aeroporto stesso.

Il settore nord, adiacente alla strada statale che collega Gorizia a Monfalcone, è occupato dagli edifici dove trovano posto il Reparto Servizi e Cassa e gli uffici ed alloggi dei Carabinieri del

servizio di vigilanza aeroportuale ed una piscina circondata da ampio giardino. Nei pressi, la Palazzina Comando progettata e costruita richiamando lo stile di molti palazzi signorili di Gorizia; di fronte ad essa in conglomerato cementizio si riproduce la Rosa dei Venti, manufatto ancora oggi esistente.

L'attività operativa diviene intensa, e non ci sono sostanziali mutamenti nella sede aeroportuale se non dovuti ad avvicendamenti di Reparti o parziali riadattamenti degli edifici già esistenti. Nel 1936 la Guerra di Spagna porta i prodromi del secondo conflitto mondiale e molti piloti del 4° Stormo si offrono volontari per parteciparvi: o per ideologia o per mettere in pratica tutte le teorie lungamente studiate fino a quel momento e provate solo in esercitazioni a terra ed in volo.

Intanto l'aeroporto viene prescelto dallo Stato Maggiore per i primi esperimenti di siluramento aereo, aerei utilizzati i Siai S 81 e S 79 con adattamento per due siluri sotto la fusoliera con appositi ganci. I siluri sono quelli marini prodotti dalla Società Whitehead di Fiume, opportunamente adattati.

Chiusa la parentesi spagnola con il rientro dei volontari che si erano particolarmente distinti nei combattimenti aerei, giunge il momento delle "grandi scelte" col proclama di Benito Mussolini. Ciò non colse del tutto impreparati i responsabili dell'aeroporto di Gorizia: spazioso quanto mai (risultava uno degli aeroporti europei con pista erbosa con maggiore superficie) il problema fu l'applicazione del piano di mobilitazione e l'afflusso di mezzi e soprattutto personale di terra e di volo.

Verso la fine del 1940 giunge a Gorizia, con velivoli e personale vario la Scuola Caccia di stanza a Campoformido oltre a quello dell'aeroporto di Aiello. Con l'apertura del fronte in Jugoslavia l'attività operativa si intensifica, viene attivata l'osservazione aerea con il 61° Gruppo proveniente dall'aeroporto di Bresso (Milano), e con alcuni ricognitori basati a Campoformido mentre il personale in eccesso viene decentrato in edifici requisiti nelle immediate vicinanze ed è posizionato un reparto di artiglieria contraerea dell'Esercito.

Il tutto comporta anche una serie di incidenti, purtroppo molti con tragici risvolti.

Con l'8 settembre 1943 tutto cambia: nel disastro generale l'aeroporto rimane sguarnito di personale e le truppe di Tito ne prendono possesso, in cerca di armi e benzina; fra il 22 ed il 23 settembre una compagnia corazzata della Wehrmacht e SS obbliga i titini alla ritirata. In ottobre, il litorale Adriatico con la Operation Zone Adriatisches Kuestenland viene annesso al III° Reich. In aeroporto è dislocato, l'83° Gebirgspionierbattailon della Wehrmacht fino al novembre 1943 e nel marzo successivo il 1° LJ77 Jagdgeschwader del 1° Gruppo Caccia della Luftwaffe.

In quei frangenti, il maresciallo Hermann Goering emana degli ordini per far inquadrare i piloti italiani nella Luftwaffe ma Ernesto Botto, pilota pluridecorato ed allora sottosegretario di Stato dell'aviazione della Repubblica Sociale Italiana riesce ad ottenerne l'abrogazione e quindi l'aeroporto è nuovamente operativo sotto il Comando italiano ed è base del Gruppo Aerosiluranti e della Luftwaffe.

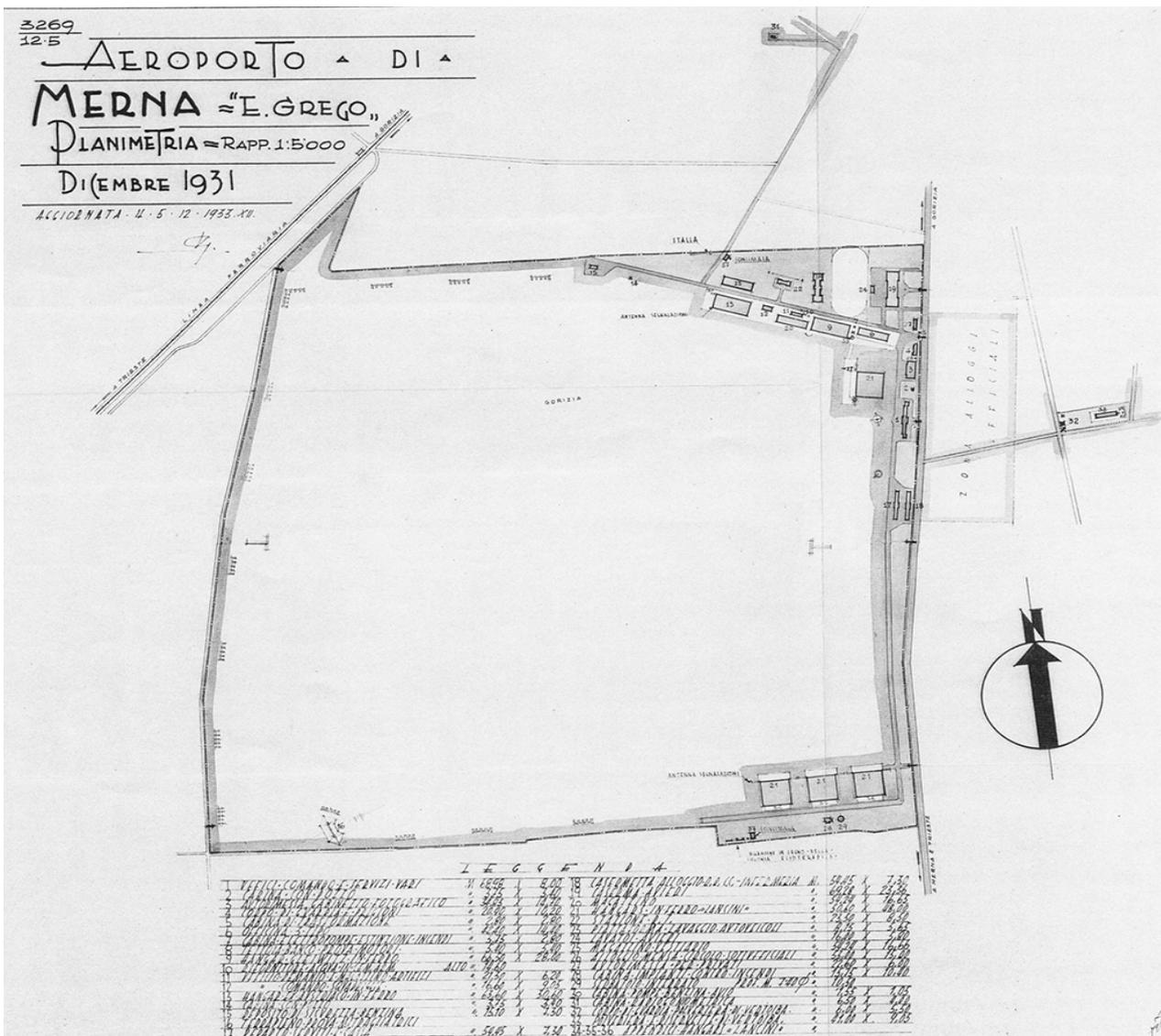
Ben presto, con il vicino campo di Campoformido, diviene oggetto di continui attacchi aerei che comunque non impediscono l'attività del Gruppo Autonomo Trasporto Velivoli che ha il compito di portare a Gorizia tutti i velivoli in buone condizioni sparsi nel resto d'Italia per poi trasferirli in Germania o Austria.

L'inizio della ritirata del contingente tedesco comporta anche il danneggiamento delle infrastrutture ancora operative e l'aeroporto di Gorizia non sfugge alla regola; vengono smantellati i quattro Hangar Lancini ed il grande hangar della Ricognizione aerea.

Il 1° maggio 1945 entrano a Gorizia le truppe neozelandesi del gen. Freyberg ed in giugno a Belgrado una riunione fra rappresentanti dei governi angloamericani e jugoslavi giunge alla conclusione di suddividere il territorio della Venezia Giulia in due zone d'occupazione e la stessa Gorizia sarà divisa praticamente a metà. L'aeroporto rimane nel territorio controllato dagli angloamericani e chiude così la sua attività. Rimane solo lo spazio che occupava, con molti ruderi, edifici malridotti, rottami di aerei (quelli in grado di volare erano già stati da tempo trasportati nei territori ancora occupati dai tedeschi) e il Governo Militare Alleato utilizza tutta la sua ampiezza per accasermamenti, movimentazione di materiali e mezzi fino al 14 settembre 1947.

Con il rientro di tutti gli occupanti ai loro paesi di origine, l'aeroporto ritorna sotto l'amministrazione dell'Aeronautica Militare italiana. Il Trattato di Pace sottoscritto dall'Italia la impegna a smantellare le fortificazioni militari posizionate ai confini con Francia e Jugoslavia e quindi il Demanio aeronautico riacquisisce l'intero complesso ma non può renderlo del tutto operativo: ci si limita a trasferire alcuni avieri in forza al Comando di Udine ed al relativo aeroporto di Campoformido che trovano posto nella Palazzina Comando con una segreteria, amministrazione, cucine e sala mensa.

Nel frattempo a Trieste nel 1946 viene rifondata la SISA-Società Italiana Servizi Aerei, già costituita dai fratelli Cosulich nel 1924 ed operante fino al 1934, quando il Governo italiano procedette all'accorpamento di tutte le Compagnie aeree operanti nel territorio nazionale per costituire la Compagnia di bandiera Ala Littoria. I fautori di questa rinascita sono un gruppo di imprenditori fra i quali Alberto, Paolo e Callisto Cosulich. Vengono acquistati sei bimotori militari Douglas DC 3 che saranno riconvertiti in versione civile dalle Officine Aeronavali di Venezia Lido.





(La stupenda palazzina Comando negli anni '30, con davanti la rosa dei venti tuttora esistente)

Quale campo di volo viene scelto quello di Gorizia (Trieste è ancora sotto l'amministrazione alleata); all'edificio vicino all'ingresso viene aggiunta una sorta di sopraelevazione per l'ufficio di controllo dei voli con personale dell'Aeronautica Militare. Ma dopo quattro anni di attività si verifica quanto già accaduto per la prima SISA con l'assorbimento da parte dell'Ala Littoria, e verrà nuovamente assorbita nel maggio del 1949 nella Avio Linee Italiane - Flotte Riunite. Dopo pochi anni, avverrà il trasferimento operativo all'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

L'aeroporto comunque rimane aperto in quanto vi opera l'Aero Club Gorizia (costituito come Aerocentro negli anni '40) al quale si aggiungerà nel 1954 quello di Trieste con la sua flotta di velivoli ed alianti, e registrato come Aero Club nel 1962. Come tale, per due anni vi saranno organizzati i Corsi di Cultura aeronautica promossi dall'Aeronautica Militare col compito di diffondere le conoscenze aeronautiche e far crescere le nuove leve di piloti.

Nello stesso anno sarà inaugurata - alla presenza del Capo dello Stato Antonio Segni con altre Autorità militari e civili - una grande statua nell'area della palazzina Comando distrutta nel corso della guerra, in corrispondenza dell'ufficio di Amedeo duca d'Aosta al quale era stato dedicato l'aeroporto nel 1942, sostituendo la precedente intitolazione ad Egidio Grego, pilota del primo conflitto mondiale.

Il monumento, opera dello scultore veronese Vittorio di Colbertaldo, su progetto di Paolo Caccia Dominioni, raffigura il Duca in tenuta di volo con lo sguardo rivolto verso l'Amba Alagi. Alla base del complesso una serie di cippi commemorativi dei luoghi più significativi della Grande Guerra e quello indicante l'Amba Alagi; alle spalle del monumento la preesistente Rosa dei venti.

L'aeroporto prosegue quindi la sua attività per diversi anni e nel 1983 Aero Club Gorizia e Aero Club Trieste si fondono per un unico ente: l'Aero Club Giuliano. Nello stesso tempo l'area passa dal Demanio aeronautico del Ministero della Difesa al Demanio del Ministero dei Trasporti mantenendo la qualifica di "aeroporto".

Al Demanio aeronautico rimangono la zona monumentale, dov'è ubicata la statua del Duca d'Aosta, ed il Lapidario posto lungo la strada per Trieste di fronte all'ingresso aeroportuale mentre la Palazzina Ufficiali passa alla Guardia di Finanza che provvede al suo restauro.

In tempi più recenti, vengono proposti diversi progetti per l'utilizzazione del campo non sempre collegati ad suo possibile sviluppo dal punto di vista aeronautico, mentre l'attività aeroportuale si alterna tra l'Aero Club Gorizia, che utilizza l'hangar "Gleiwitz" per il ricovero di velivoli ed alianti con annessa officina, e l'edificio attiguo dove ha sede un club di aeromodellisti. Vi operano l'Associazione Paracadutisti, ospitata nell'edificio a suo tempo autorimessa mezzi antincendio mentre l'Associazione Arma Aeronautica vi ha la propria sede dagli anni 60, in quello che era il Corpo di Guardia. Vi funziona una Scuola di volo che sarà integrata nel 1963 anche dagli allievi dell'Aero Club "Falco" di Furio Lauri operante a Ronchi dei Legionari stante i lavori di riadattamento dell'aeroporto per l'aviazione commerciale. Vengono organizzate gare e manifestazioni anche a carattere internazionale tra le quali, nel 1983, anche un Campionato del Mondo per aeromodelli radiocomandati.

Dalla fine degli anni '90 inizia un periodo critico con l'attività operativa ridotta al minimo che riprenderà tuttavia nei primi anni del 2000 con diversi soggetti aeronautici.

Finalmente, nel 2015, sotto la direzione dell'Ente Nazionale Aviazione Civile avviene il voluto e complesso passaggio dalla gestione diretta all'individuazione tramite gara di un gestore per l'intera area: la società "Aeroporto di Gorizia Amedeo Duca d'Aosta" alla quale viene dato un indirizzo ben preciso per avviare progetti di recupero degli edifici e con possibili interessanti futuri sviluppi di nuove attività operative.



(Uso della pista da parte dei velivoli della SISA)

L'indispensabile premessa per tali nuove attività, è tuttavia il recentissimo riconoscimento del vincolo definitivo da parte della Sovrintendenza per il Friuli Venezia Giulia sulle infrastrutture d'epoca superstiti, di cui solo alcune in discreto stato di conservazione. Ciò contribuirà ad identificare cosa effettivamente debba essere salvaguardato e cosa possa essere abbattuto in quanto fatiscente o di scarso o nullo valore per un aeroporto che, nel corso del '900, è stato protagonista dello sviluppo dell'aeronautica militare ed è parte integrante della storia dell'aviazione italiana.



(L'aeroporto ai giorni nostri con evidenziata in rosso la linea di confine ormai superata nei fatti)

## **BIBLIOGRAFIA**

G. Rusjan, *I fratelli Rusjan, pionieri del volo*, Gorizia, Biblioteca Statale Isontina, 2003

P. Soré, *L'aviazione nel Nord-Est: storia dei campi di volo del Friuli Venezia Giulia 1910-2007*, Milano, GAE, 2007

C. d'Agostino M. Tomarchio, *La Prima compagnia aerea commerciale italiana*, Udine, Aviani & Aviani Editori, 2007

R. Chianese, *Primo e ultimo : diario di un pilota del 4° stormo*, Gorizia, Associazione culturale 4° Stormo, 2010

F. Bugada, C. D'Agostino, *Gorizia Merna, l'aeroporto dimenticato*, Ed.Associazione Culturale 4° Stormo Gorizia, 2015