

# L'aeroporto di Malcontenta, “trincea volante” del Piave

di Ennio Zara



*Un aereo Pomilio "E", decorato con la testa di leone che contraddistingueva la 28<sup>a</sup> Squadriglia, sul campo di Malcontenta nell'estate del 1918 (U.S.S.M.A.).*

*Nella storia recente della Riviera del Brenta vi sono avvenimenti poco conosciuti o dei quali si è ormai persa quasi del tutto la memoria. È questo il caso dell'aeroporto di Malcontenta, "riscoperto" da poco mentre si cercavano notizie su di una "striscia d'atterraggio" utilizzata negli anni '60 dai piccoli monomotori del Corpo dei Lagunari presso gli archivi dell'Ufficio Storico dell'Esercito a Roma.*

*Dalle ricerche effettuate è emersa l'importanza di questa base aerea che nel 1918 ospitò alcune squadriglie di ricognitori che appoggiarono la III e la X Armata, ossia quelle che, prima per la resistenza sul Piave e poi per lo slancio oltre il fiume, si rivelarono decisive per la vittoria.*

## Dopo Caporetto

Com'è noto, nell'autunno del 1917 i fatti di **Caporetto** costrinsero il Regio Esercito a ritirarsi attraverso la pianura friulano - veneta sino alla linea difensiva del Piave, dove a fatica riuscì a contenere l'avanzata nemica.

La disfatta fece arretrare di oltre 150 Km l'intero fronte, provocando un ingente numero di caduti, prigionieri e sbandati, oltre ad incalcolabili perdite di materiali<sup>1</sup>.

In quei momenti drammatici, gli avvenimenti in corso non poterono ovviamente mancare di interessare anche l'Aeronautica che, oltre agli abbattimenti subiti negli scontri con l'aviazione nemica, fu costretta ad abbandonare buona parte delle basi dalle quali aveva sino ad allora operato ed a distruggere quanto non poteva essere trasportato altrove.

Ciò si rivelò particolarmente doloroso per i tanti equipaggi che dovettero incendiare gli aerei non in grado di volare, anche se i piloti dotati di mezzi efficienti riuscirono a dimostrare ai nostri soldati in difficoltà che, mitragliando e bombardando l'incalzante nemico, in cielo c'era ancora chi poteva combattere.

È ovvio come l'accaduto provocasse nella Forza Aerea una grande crisi che, almeno per quanto riguarda l'osservazione, consentiva a molte squadriglie di far volare giornalmente solo uno o due ricognitori, contro i nove previsti. Situazione questa aggravata dalla scarsità di nuovi velivoli da immettere in linea e dall'intasamento di quegli aeroporti che, come Ca' Tessera e Marcon, avevano accolto buona parte dei nostri apparecchi.

Si evidenziava quindi la necessità di approntare altre piste fra cui, appunto, quella di Malcontenta, probabilmente voluta dai vertici militari per la vicinanza al fronte sul Piave, l'ampia disponibilità di terreni piani ed erbosi, la presenza della strada per Mestre e della ferrovia allora esistente sullo stesso percorso: tali vie di comunicazione erano comode sia con Carpenedo, dove era ubicato il Comando del V Gruppo dal quale il campo dipendeva, sia con Padova e con lo scalo di Fusina, entrambi terminali dotati di magazzini e strutture utili al movimento del personale e dei rifornimenti necessari al suo funzionamento<sup>2</sup>.

Inizialmente, il principale problema incontrato dagli addetti alla costruzione del nuovo aeroporto fu la difficoltà di trovare sul posto alloggi idonei alle loro esigenze. Cosa del resto facilmente prevedibile, visto che ci si trovava ad operare in un piccolo borgo agricolo di nemmeno 2000 abitanti, oltretutto già oberato da una spesso ingombrante presen-

*L'ospedale militare di Mira era stato realizzato nel 1917 per volontà della famiglia allora proprietaria della locale fabbrica di candele, poi nota produttrice di detersivi col marchio Mira Lansa, che per questo scopo aveva adattato un capannone sufficiente ad ospitare una cinquantina di degenti. Anche la vettura asiendale, una lussuosa Isotta Fraschini, venne messa a disposizione delle Autorità militari, ed utilizzata come autoambulanza.*



za di reparti militari di ogni tipo<sup>3</sup>.

Da mesi infatti, ma specialmente dopo la rotta di Caporetto, alcuni capannoni delle due fornaci di mattoni al tempo ancora operative in paese, i vicini forti Poerio e Tron, ed un'ala della locale scuola elementare, ospitavano soldati diretti al vicino fronte del Piave.

Nel frattempo nella nuova chiesa in costruzione, ed in ogni altra struttura disponibile, si improvvisarono ricoveri per quei feriti o ammalati che vi giungevano in treno o in barca, avviando poi, con gli stessi mezzi o le rare autoambulanze, i casi più gravi al ben più attrezzato ospedale militare di Mira, od a quello di Padova.

Arrivata ultima, all'Aeronautica non restò quindi che organizzare per una parte dei suoi uomini il giornaliero pendolarismo con Mestre e Carpendo, ed insediare gli altri, e quelli che materialmente si occupavano della costruzione delle nuove piste, in cascinali vicini.

## La base aerea

Sulle dimensioni dell'impianto di Malcontenta non si sono reperiti dati precisi. Conoscendo però i limiti ad esso imposti dalla strada e dagli edifici che quasi lo circondavano, ed il tipo di strutture che certamente vi trovarono posto a lavori finiti – fra le quali spiccavano i tre hangars di costruzione francese tipo “Bessaneau”, destinati ad altrettante squadriglie di ricognitori – è possibile presumerne una superficie almeno uguale a quello di Marcon, realizzato per farvi operare la 77<sup>a</sup> e l'80<sup>a</sup> Sgl. da caccia, che

aveva la zona di atterraggio, decollo e rimessaggio degli aerei, segnata su carte dell'epoca, in 600 m per 250.

Una superficie simile venne ottenuta a Malcontenta tagliando tutti gli alberi che potevano dare fastidio al movimento dei velivoli, e colmando qualche fossato; la giusta consistenza del terreno, messa in quel periodo a dura prova dalle abbondanti piogge, venne infine ottenuta con opportuni lavori di drenaggio e qualche strato di ghiaia. A completare il campo, non potevano certo mancare le baracche destinate ad ospitare le camerate per i piloti ed il personale di servizio, ma anche un'officina per la manutenzione degli aeroplani e un'aula dove gli allievi osservatori proseguirono il corso di studio, già iniziato a Carpenedo, di cartografia, fotografia e norme per segnalare a terra la correzione del tiro d'artiglieria. E poi la cucina, la sala mensa

La freccia indica l'ubicazione del campo di aviazione di Malcontenta nella carta dell'Istituto Geografico Militare (rilevamento del 1916, ricognizioni generali del 1910)



ed i servizi igienici<sup>4</sup>.

I contatti con Marcon ed i suoi cacciatori rimasero comunque a Malcontenta sempre intensi, facilitati da una **linea telefonica diretta**, mentre un'altra rete assicurava le comunicazioni con Ca' Tessera e la locale stazione radiotelegrafica, alla quale giungevano i messaggi in codice Morse inviati da quei pochi nostri velivoli dotati di apparati trasmettitori<sup>5</sup>.

Se per taluni aerei era ormai regolare l'utilizzo dell'innovativo sistema “del senza fili”, per le truppe a terra non restava che comunicare ai velivoli amici in volo le proprie necessità o indicazioni con **segnali** visibili dall'alto. Fra questi venivano usati specialmente **teli bianchi** variamente disposti sul terreno in modo da trasmettere particolari informazioni a seconda della loro posizione; vi era poi un collaudato sistema di **razzi illuminanti**, ai cui vari colori corrispondevano precise situazioni o richieste ed anche l'**eliografo**, ossia un apparecchio capace di modulare visivamente la luce del sole riflessa da uno specchio.

Terminati i principali lavori, il campo di Malcontenta fu pronto nella primavera del 1918, quando in breve successione poterono distaccarvisi i velivoli di tre squadriglie da ricognizione – la 39<sup>a</sup>, la 38<sup>a</sup> e la 28<sup>a</sup>, appartenenti al già citato V Gruppo aeroplani – per ognuna delle quali si riportano i fatti salienti dell'attività bellica.

## 28<sup>a</sup> Squadriglia

Le prime notizie di questa unità a Malcontenta sono del 25 luglio 1918, quando da Marcon vi si trasferiro-

no i due velivoli scampati al bombardamento aereo austriaco della notte precedente, che aveva provocato la distruzione dell'hangar e di sette ricognitori, fortunatamente senza causare feriti. Rimasta con i soli “PE” n. 6935 e 6951, e quindi scarsamente impiegabile, la 28<sup>a</sup> riusciva a ritornare comunque operativa nel giro di pochi giorni, ricevendo nuovi aerei con i quali poteva continuare le abituali **ricognizioni fotografiche** ed a vista, nonché la **regolazione del tiro d'artiglieria** per la III Armata lungo il basso Piave. Spesso era scortata in queste missioni – come del resto gli altri aerei da ricognizione impiegati in zona – dagli idrocaccia della Regia Marina dislocati nell'isola veneziana di S. Andrea, normalmente attivi dal litorale del Cavallino alla costa friulana sino a Trieste.

Le operazioni sul Piave, pur rischiose, erano ritenute dai piloti di una certa “routine”, purtroppo interrotta il 13 agosto da un fatto luttuoso: la morte sul campo di Malcontenta del sergente Domenico Canali, ai comandi del “E” n. 7856 in fase d'atterraggio. Un incidente simile ad altri avvenuti in precedenza con il S.I.A. 7B, che avevano funestato ed anche bloccato per un certo tempo l'attività della 28<sup>a</sup> e di altri reparti dotati dello stesso tipo d'aereo; un fatto particolarmente grave per gli equipaggi, che li aveva costretti ad utilizzare un paio di vecchi, ma affidabili Savoia Pomilio S.P. 3 recuperati in Lombardia. Anche il lancio di **manifestini** sui territori italiani occu-

pati dal nemico interessava l'attività della squadriglia.

In una di queste missioni, il 7 settembre 1918, si registrava un'altra perdita, per fortuna limitata ad uno dei suoi aerei che, pur irrimediabilmente danneggiato da tiri di fucileria oltre Piave, riusciva a rientrare verso Treviso, atterrando poi sull'ippodromo di quella città. **Nell'estate del 1918, fatti nuovi** stavano ormai mutando la situazione sui vari fronti europei.

Arrestata in Francia l'avanzata tedesca, le forze dell'Intesa passavano al contrattacco, costringendo per la prima volta il nemico sulla difensiva, mentre l'azione dei franco-serbi in Macedonia avrebbe indotto la Bulgaria a chiedere l'armistizio. Sul fronte italiano, dopo il fallimento dell'ultima offensiva austro-tedesca di giugno, ci si preparava alla riscossa e, considerata l'evoluzione generale degli avvenimenti in corso ma anche sotto la spinta degli Alleati, scopi e dimensioni dell'originale **piano offensivo** preparato dal generale Diaz erano destinati a mutare rapidamente: non più rivolto all'attacco su un fronte di una ventina di chilometri, ma di oltre il doppio.

In pratica dalle grave di Papadopoli a Pederobba, garantendo così maggiore libertà di movimento alle nostre truppe le quali, ancor più di prima, avrebbero ricevuto l'incessante appoggio delle forze aeree, con la 28<sup>a</sup> ancora in primo piano.

Ovviamente non mancarono in questa fase momenti critici per i ricognitori di base a Malcontenta, come nel ca-

so del Pomilio "E" n. 18387 che, il 14 settembre, mentre era in volo sulla zona del Piave si salvò dall'attacco di quattro caccia austriaci solo grazie all'intervento di alcuni Hanriot, che non solo riuscirono a respingere gli assalitori, ma ne abbatterono uno.

Nuovi velivoli giungevano intanto alla 28<sup>a</sup> in sostituzione di quelli per varie cause perduti, come nel caso del Pomilio "E" n. 6951 che, in decollo, e per un errore del pilota, andava a sbattere contro il 18502 ed il 19116, fermi sulla pista, mettendoli tutti fuori uso.

Il 17 ottobre, la 28<sup>a</sup> si dedicava ad un incarico da tempo non abituale, inviando cinque dei suoi aerei – assieme ad altri del V Gruppo – a rifornire di viveri e munizioni alcuni Arditi bloccati da un'improvvisa piena su un'isoletta sul Piave, durante un tentativo di attraversamento del fiume.

Tale missione ricorda le tante similari effettuate dopo la rotta di Caporetto, stavolta però compiuta non in aiuto a soldati in ritirata ma impegnati all'offensiva.

In seguito, con la costituzione della **X Armata mista italo-britannica**, la 28<sup>a</sup> veniva assegnata a quel Comando, rimanendo comunque ancora di base a Malcontenta. Durante le tante missioni svolte nella battaglia di Vittorio Veneto, i velivoli della squadriglia spararono migliaia di colpi di mitragliatrice contro le truppe nemiche, eseguirono lo scatto di quasi 500 fotografie ed il lancio di oltre 200 "spezzoni".

L'ultimo caduto della 28<sup>a</sup> si registrò il 27 ottobre, dopo che alcune raffiche di armi automatiche obbligarono un



*Un pilota della 39<sup>a</sup> Squadriglia in posa accanto al suo Pomilio "E" sul campo di Malcontenta nell'estate del 1918. (U.S.S.M.A.)*

*Un aereo Pomilio "E" fotografato probabilmente quando la squadriglia era ancora operativa a Cà Tessera. (U.S.S.M.A.)*



suo aereo ad un rovinoso atterraggio a Candelù, presso Maserada, sulla sponda trevigiana del Piave in mano italiana, causando la morte del pilota – sergente Loero – ed il ferimento dell'osservatore, tenente Cassano. Nonostante il buon andamento delle operazioni non mancarono, anche in questi momenti finali del conflitto, gravi pericoli per i nostri ricognitori: il tiro della contraerea era infatti ancora efficace ed a farne le spese fu proprio un velivolo della 28<sup>a</sup>, colpito, la mattina del 2 novembre sulla zona del Piave e costretto poi ad atterrare in territorio ancora in mano al nemico. Dato inizialmente per disperso, l'equipaggio riuscì tuttavia a nascondersi nella vegetazione, ed a rientrare in seguito alla base. Cessate le ostilità, la 28<sup>a</sup> Squadriglia venne sciolta a Malcontenta alla **fine di novembre '18**, versando alla 38<sup>a</sup> i suoi Pomilio "E" efficienti, ed al magazzino materiali aeronautici di Padova i due vecchi S.P. 3, ancora potenzialmente operativi.

### **38<sup>a</sup> Squadriglia**

Con sei aerei in grado di volare, questo reparto lasciava l'aeroporto di Ca' Tessera per dislocarsi in quello di Malcontenta il **28 maggio 1918**. La squadriglia aveva allora in dotazione il **S.I.A. 7B**, un biplano progettato dalla Società Italiana Aviazione, emanazione della Fiat, sul quale si erano riposte ampie speranze, purtroppo presto svanite a causa dei tanti incidenti di cui diventò protagonista. La serie di pericolose "piantate" di motore e cedimenti strutturali che già aveva colpito i ve-

livoli della 28<sup>a</sup>, non tardò ad allungarsi a Malcontenta con la caduta, il 2 giugno, del **S.I.A. 7B n. 8396**, dai cui rottami vennero estratti, gravemente feriti, il tenente Ferri ed il sergente osservatore Alfonso Carnaggia.

Per capire qual era la criticità della situazione e lo sconforto dei piloti, basterà dire che nei giorni successivi – dal 7 al 13 giugno – cadevano per inconvenienti vari i **S.I.A. 7B n. 8388, 8396 e 8400**, i cui equipaggi riuscivano ad uscirne fortunatamente illesi. I ricognitori perduti vennero in breve rimpiazzati con nuove macchine dello stesso tipo, per cui la 38<sup>a</sup> poteva impegnarsi nella grande battaglia, in corso lungo il Piave, in varie missioni per il tiro d'artiglieria del **XXXI Corpo d'Armata** e di riprese fotografiche a bassa quota.

Il 16 giugno veniva colpito da tiro contraereo e costretto ad un fortunoso rientro alla base il **S.I.A. 7B n. 8402** del tenente Lombardi, con il capitano Rizzani come osservatore. Pochi giorni dopo – il 21 – ancora Lombardi, in volo con un aereo dello stesso tipo, veniva attaccato da un caccia nemico che danneggiava il suo apparecchio, ma il pilota riusciva a rientrare incolume a Malcontenta.

Finalmente, a fine giugno, la squadriglia lasciava definitivamente il **S.I.A. 7B**, ritenuto ormai da tutti troppo pericoloso, ed iniziava il "passaggio" sul **Pomilio "E"**, tuttavia disponibile al momento in soli due esemplari riservati all'addestramento. Considerata la sua importanza per la **III Armata**, i

britannici trasferirono allora alla 38<sup>a</sup> quattro ricognitori R.E. 8 con i relativi piloti, ai quali vennero affiancati nostri esperti osservatori.

Altri due lutti colpirono la squadriglia il 7 luglio, quando uno S.V.A. in prova, ormai conosciuto per essere un biplano robusto ed affidabile, ai comandi del comandante della 38<sup>a</sup> - capitano Rizzani - cadeva subito dopo il decollo, causando la morte di quest'ultimo e del parigrado Bourlot.

Passata sotto la guida del tenente Eliso Pannizzera, in un paio di settimane, tuttavia, la squadriglia riuscì a recuperare la sua capacità operativa ricevendo nove Pomilio "E", ma anche ripristinando due vecchi S.P. 3.

Il 21 luglio, per un incidente avvenuto presso Dolo che causò la morte del sergente Renato Bottiglioni, il reparto dovette purtroppo aggiornare la lista dei suoi caduti.

Un probabile guasto meccanico aveva infatti causato lo schianto a terra del Pomilio "E" n. 7055: un avvenimento grave, reso ancora più doloroso dall'essere quella affidata allo sfortunato aviatore non una vera missione di guerra, ma un volo di trasferimento dal deposito materiali di Rubiera - in provincia di Reggio Emilia - a Malcontenta di un aereo nuovo che si immaginava sicuro. Lo sconforto fra il personale della 38<sup>a</sup> fu tale che "quel giorno - così narra testualmente il diario della squadriglia - i voli di allenamento non furono eseguiti, causa atmosfera agitata".

Il 25 ottobre assumeva il comando della 38<sup>a</sup> il capitano Pietro Colombo, che la

condusse sino alla fine della guerra, quando venne trasferita in un aeroporto ex austriaco situato presso Trieste, dove, con nuovi aerei Fiat R2 sotto la guida del tenente Salvatore Travaglia, rimase attiva fino al suo scioglimento, avvenuto alla fine del 1920.

### 39<sup>a</sup> Squadriglia

Fu la prima squadriglia operativa a Malcontenta dopo esservi arrivata da Ca' Tessera il 14 maggio 1918, inaugurando così il nuovo e non ancora ultimato aeroporto. Principalmente assegnato alla 39<sup>a</sup> - già dal dicembre '17 al comando del capitano Pietro Parpaglia Pinna - era allora il servizio per il controllo e la regolazione del tiro per il XXVIII Corpo d'Armata.

I suoi aerei furono impegnati anche in azioni di bombardamento leggero su obiettivi austro/ungarici e tedeschi lungo la linea del fronte sul Piave, e nelle sue immediate retrovie. La 39<sup>W</sup> svolse pure attività di lancio volantini di propaganda sui territori

*Come si presenta oggi la vecchia cascina dove erano alloggiati i militari di truppa in servizio nel 1917-1918 all'aeroporto di Malcontenta.*



italiani occupati del Veneto e del Friuli, subendo quindi spesso, per la bassa quota di volo, gli effetti del tiro avversario. All'epoca del suo trasferimento a Malcontenta la squadriglia era dotata di alcuni Pomilio S.P. 3 e di due S.A.M.L., robusti biplani cui s'aggiunsero presto - anche per sostituire i mezzi per varie cause perduti - dieci esemplari nuovi di fabbrica.

Per la 39<sup>a</sup>, tale periodo, che coincide con l'acuirsi della battaglia sul Piave, fu di attività particolarmente intensa, anche perché spesso i suoi velivoli dovettero sostituirsi a quelli della 28<sup>a</sup> e 38<sup>a</sup>, bloccati a terra da problemi tecnici. Il 19 giugno, dopo che nei giorni precedenti alcuni aerei erano tornati alla base vistosamente segnati dalle armi nemiche, il primo evento luttuoso colpiva la squadriglia dal suo arrivo a Malcontenta: la morte del tenente pilota Carlo Scavini e del parigrado Mario Beltramolli, abbattuti a Villa Premuda di Treviso con il loro S.A.M.L. n. 3110; il velivolo fu centrato dal tiro di caccia austriaci, nonostante l'intervento in sua difesa di alcuni nostri ricognitori, fra cui quello dello stesso comandante Pinna con il pilota Lusardi, che rientreranno dall'azione con il loro aereo gravemente danneggiato. Quel giorno, Lusardi e Pinna avevano condotto cinque missioni, per circa altrettante ore di volo.

La cosa era stata portata all'attenzione del generale Diaz che, dal suo comando di Abano Terme, incaricava il comandante della III Armata di premiare la 39<sup>a</sup> con un **encomio solenne** di cui

si riporta la motivazione: "Squadriglia da ricognizione in servizio d'artiglieria animata da mirabile fervore, alto sentimento nel dovere e di abnegazione, nella battaglia del Piave con infaticabili voli, cui non valsero a contrastare le nemiche offese, né le avverse condizioni atmosferiche, vigilò dall'alto i passaggi sul fiume, i movimenti e gli attraversamenti di truppe facendoli colpire da concentramenti precisi delle nostre artiglierie: cooperando con magnifica fede alla vittoria. Emanuele Filiberto di Savoia. Piave 15 - 24 giugno 1918".

Stranamente, nel mese di luglio, alcune squadriglie da ricognizione vennero sciolte, e proprio da una di queste - la 37<sup>a</sup> - giunsero a Malcontenta per la 39<sup>a</sup> tre Pomilio S.P. 3 con il relativo personale di volo, mentre l'unità del comandante Pinna lasciava alcuni dei suoi piloti ed i S.A.M.L. per transitare anch'essa, da agosto, sul Pomilio "E".

Nella tarda estate, in attesa dell'offensiva lungo tutto il nostro fronte, il modo di operare dei nostri ricognitori subì sensibili modifiche. Divenne sempre più **multiruolo** - come si direbbe oggi - e quindi spesso rivolto all'attacco al suolo, in azioni che ovviamente comportavano un forte aumento del rischio di essere abbattuti. Cosa che quasi accadde il 4 settembre al tenente pilota Lusardi ed al parigrado Magliocco i quali, dopo aver lanciato manifestini di propaganda sulle linee austriache, si impegnarono talmente a fondo in mitragliamenti a bassa quota contro barconi nemici

sul Piave, da non accorgersi del tiro di fucileria che li aveva inquadrati, colpendoli duramente.

Solo grazie alla sua abilità di pilotaggio Lusardi riuscì a riportare l'aeroplano alla base, per essere già un'ora dopo in volo con un altro Pomilio "E" per una ricognizione fotografica.

Alle sei di mattina del giorno 30 ottobre, dopo un bombardamento d'artiglieria durato alcune ore, i Corpi d'Armata XXVI e XXVIII riuscivano a forzare il Piave a Salgareda, Romanziol, S. Donà, Chiesa-nuova e Revedoli. In questa fase la 39<sup>a</sup> ebbe soprattutto l'incarico di scoprire e segnalare le più attive batterie nemiche, sulle quali veniva poi diretto il tiro dei nostri cannoni.

Dal 31 ottobre la **spinta offensiva** delle truppe italiane ed alleate fu ormai travolgente lungo tutta la linea fra il massiccio del Brenta ed il mare. E, perdute anche le posizioni sul Grappa e sulle Prealpi bellunesi, per gli avversari la battaglia non poté che trasformarsi in una gigantesca ritirata, rallentata solo da azioni di retroguardia e con le truppe messe in difficoltà unicamente nell'attraversamento di corsi d'acqua privi di ponti ed a causa delle interruzioni stradali. Purtroppo, dal 1<sup>o</sup> novembre, le già pessime condizioni del tempo peggiorarono a tal punto da limitare fortemente l'attività aerea.

Non cessarono tuttavia, anche in questa difficile situazione, i voli dei ricognitori di Malcontenta – e della 39<sup>a</sup> in particolare – per appoggiare le operazioni della III e X Armata che, ormai oltre



il Tagliamento, erano impegnate ad inseguire il nemico in fuga ed ormai prossimo alla resa.

Nel pomeriggio del **4 novembre**, giorno della vittoria, si svolse l'ultima missione bellica della squadriglia con una ricognizione dell'S.P. 3 n. 6772 del sergente Del Piero e del tenente Magliocco verso **Udine**, città già in festa per la riconquista, sulla quale i nostri aviatori notarono sventolare il tricolore. Erano le ore 15.15, la guerra era finita da pochi minuti e con essa ogni attività del campo di Malcontenta, che venne **smantellato** di lì a poco, come tutti quelli del circondario.

I terreni vennero restituiti all'agricoltura e della base aerea venne persa ogni traccia. Diversamente da altre unità, la 39<sup>a</sup> sopravvisse a lungo al conflitto.

Variamente dislocata e continuamente equipaggiata con nuovi aerei, rimase, infatti, attiva sino alla seconda guerra mondiale quando, di base in Albania, venne sciolta in seguito all'armistizio dell'otto settembre '43<sup>6</sup>.

*Sopra:*  
la villa Foscari  
in una foto dell'epoca.  
*A destra:*  
un ricognitore S.I.A. S.P. 3 del 1917.

## note

**1** Le perdite furono di oltre 300.000 uomini ai quali si devono aggiungere 3152 cannoni, circa 1700 bombarde, 3000 mitragliatrici, decine di migliaia di fucili con relative munizioni, un centinaio di aerei e 4000 automezzi, nonché tutti i magazzini al di là del Piave caduti intatti in mano al nemico.

**2** Dopo la ritirata di Caporetto e durante il consolidamento della linea difensiva sul Piave, buona parte dei materiali aeronautici relativi al fronte nord – orientale vennero concentrati a Padova, dove si trovavano immagazzinate parti di ricambio, armi, munizioni, combustibili e lubrificanti.

**3** Pesava fra la popolazione di Malcontenta soprattutto la presenza degli Arditi, che erano accampati in una zona di campagna a sud del paese, da poco espropriata per costruirvi una nuova polveriera della R. Marina. Qui si effettuavano anche esercitazioni a fuoco e, dato il particolare impiego del Corpo e le perdite relativamente alte, gli ufficiali erano molto tolleranti sulla disciplina dei loro uomini.

**4** È facilmente immaginabile che il concetto di servizi igienici dell'epoca fosse ben lontano dal nostro attuale standard. Mancando acquedotti, è comunque interessante segnalare che per i necessari rifornimenti idrici ci si serviva di un vicino pozzo artesiano, dotato di una pompa ad azionamento manuale. Identica la fonte per gli usi di cucina, il cui personale è indicato nei documenti ricevuti dall'U.S.S.M.A. come proveniente dal Comando di Treviso.

**5** Vivendo nell'epoca della facile ed immediata comunicazione globale può essere utile ricordare quanto il concetto di "radio" fosse ai tempi della Grande Guerra lontano dal nostro modo di pensare. Si usavano infatti allora apparati del tipo cosiddetto "a scintilla", eroganti solo segnali manipolati secondo il codice Morse. I quali, per le potenze installabili sugli aerei non potevano che avere una portata di una trentina di chilometri, caratteristica questa soprattutto dovuta alla scarsa sensibilità dei ricevitori utilizzati.

**6** Il capitano Pinna, decorato di medaglia d'argento al valore militare a fine novembre '18 con altri ufficiali e sottufficiali che avevano operato da Malcontenta, brevettatosi pilota, diverrà comandante del V Gruppo e sarà protagonista di una brillante carriera nella neonata Regia Aeronautica. Negli anni '30, ai tempi della conquista dell'Etiopia, raggiungerà il grado di generale e poi, dal gennaio del 1940 sino alla caduta dell'Africa Orientale Italiana nell'aprile dell'anno successivo, otterrà il comando delle forze aeree operanti in quei territori. Rientrato in Italia dalla prigionia, nel gennaio del '44 fu nominato Alto Commissario per la Sardegna; lasciò il servizio attivo nel 1946 divenendo in seguito Direttore Generale dell'Aviazione Civile, carica che resse sino al 1952. Morì il 5 ottobre 1966 a Pozzo Maggiore, in provincia di Sassari, dove era nato il 12 gennaio 1891.

## riferimenti bibliografici

- B. Di Martino, *Ali sulle trincee*, Roma, U.S.S.M.A., 1999;
- R. Gentili – P. Varriale, *I reparti dell'Aviazione italiana nella Grande Guerra*, Roma, U.S.S.M.A., 1999;
- P. Ferrari (a cura di), *La Grande Guerra Aerea 1915-1918*, Valdagno, ed. Gino Rossato, 1994;
- R. Caviglioli, *L'aviazione Austro-Ungarica sulla fronte italiana*, Milano, ed. Castiglioni e Archenti, 1934 (rist. 1993);
- E. Zara, *Malcontenta 1917-1918*, in *Storia Militare*, n. 104, maggio 2002.

