

Scuola Officina



MUSEO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE DI BOLOGNA

numero 1 2012

GENNAIO - GIUGNO

anno XXXI

ISSN 1723-168X
Spedizione in abb. p. -70%
Filiale di Bologna (ex libero)
Prezzo € 5,00

**A.L.I.A.V. PER UN
FUTURO OLTRE I
PRIMI 100 ANNI**
Giovanni Sedioli

**I PRIMI ANNI
DI ATTIVITÀ
DELL'AEROPORTO
DI BOLOGNA A
BORGO PANIGALE
(1931-1945)**
Enrico Ruffini



I primi anni di attività dell'Aeroporto di Bologna

a Borgo Panigale (1931-1945)

ENRICO RUFFINI

L'articolo riprende alcuni dei contenuti di una ricerca condotta dal Museo del Patrimonio Industriale in accordo con la Società Aeroporto di Bologna (S.A.B.) volta a ricostruire la storia degli aeroporti cittadini dall'inizio del Novecento ad oggi, in occasione degli 80 anni dell'attivazione dello scalo di Borgo Panigale, che cadeva nel 2011. Le ricerche documentarie e fotografiche sono state effettuate dal Museo con Enrico Ruffini, cui si deve anche la stesura di un approfondito saggio storico, ancora inedito, del quale nel progetto iniziale era prevista la pubblicazione con l'apporto della S.A.B.

L'attività aerea su Borgo Panigale ebbe inizio nel 1931, su di un grande prato con i più indispensabili segnali a terra e traffico molto ridotto, solo di giorno e volando a vista. Oggi, è una valida struttura a livello intercontinentale, con pista, raccordi, vie di rullaggio, piazzali, torre di controllo, impianti radar, aerostazione, hangar, magazzini, parcheggi automezzi, di somma utilità per

un gran numero di passeggeri e tanti operatori economici. Come dimostrano le statistiche, che collocano il nostro scalo, l'Aeroporto Guglielmo Marconi, al settimo posto nei movimenti passeggeri, dopo Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tessera, Bergamo, Catania. Ma la via per giungere a questi risultati fu lunga e difficile.



LE PRIME INIZIATIVE

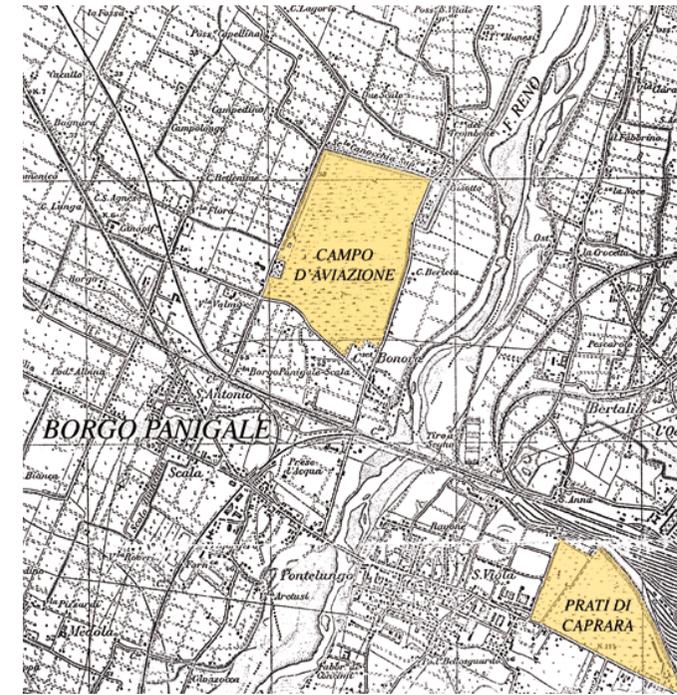
■ Il territorio bolognese, dopo la guerra 1915-1918, disponeva di due aeroporti, con funzioni esclusivamente militari. Uno si trovava ai Prati di Caprara, laddove sorge adesso l'Ospedale Maggiore, ed ospitava la 115^a Squadriglia da Ricognizione. L'altro, che era ad Ozzano dell'Emilia, tra le strade Tolara di sotto e Fossa Galli, serviva per i dirigibili, in collegamento con la più attrezzata base di Ferrara. Venne dismesso alla fine degli anni Venti.

Cessate le ostilità e quasi esaurite le finanze del Ministero, i voli del Regio Esercito si ridussero a poca cosa, tanto da far dubitare se il campo bolognese dovesse rimanere efficiente. Onde recuperarlo, tentarono la prova alcuni aviatori in congedo, che avevano acquistato aeroplani militari ceduti a buon prezzo come armamento superfluo. Sorsero così la SFAT (Società Felsinea Aero Trasporti), l'Aero Club Emiliano "Francesco Baracca" ed il Circolo degli Aeronauti. La loro azione, volontaria ma discontinua, riuscì peraltro a far vivere quel modesto aerodromo, promuovendo il turismo e lo sport. Vedi ad esempio i controlli di tappa nella famosa "Coppa Baracca", durante la quale, nel 1922, ben 35 velivoli sorvolavano Bologna senza atterrare. Troppo grave era l'insufficienza dei Prati di Caprara ad accogliere un alto volume di traffico.

Occorreva maggiore spazio e di ciò si fece interprete il Circolo degli Aeronauti con un esposto al Ministero della Guerra. L'individuazione dell'area dove allestire un aeroporto alternativo venne affidata ad una Commissione della quale facevano parte il Tenente Lodovico Zocca, Presidente del Circolo degli Aeronauti e Segretario Generale della neonata Corporazione Nazionale Aeronautica, l'avvocato Angelo Lodini, Delegato per l'Emilia-Romagna della stessa, il pilota Mario Janelli, gli ingegneri Ivo Magnani e Clemente Sgardi. Le loro indagini a terra ed in volo si conclusero scegliendo la zona occupata dall'aeroporto attuale.

In materia di piloti, aerei ad aerodromi mise ordine il Regio Decreto del 20 marzo 1923 n. 645 che istituiva la Regia Aeronautica quale Arma indipendente ed autonoma rispetto all'Esercito ed alla Marina. Conseguenza immediata, una politica volta a potenziare la flotta e le infrastrutture. Seguirono, a breve termine, i R.D. n. 1513 e n. 1787 del 30 agosto 1925 che accentravano nel Ministero dell'Aeronautica tutte le attività professionali, tecniche ed amministrative.

Sul campo d'aviazione bolognese, dedicato alla memoria del Capitano Fausto Pesci, il riassetto legislativo incrementò le occasioni di volo, sia per l'addestramento militare, sia per le varie manifestazioni di propaganda, il turismo a breve raggio, le esperienze di volo a vela e le gare di aeromodelli. Ma sempre più evidente si confermava l'angusta dimensione del vecchio aeroporto. Il 6 agosto 1926 fu sottoscritta una Convenzione tra il Comune di Bologna ed i Ministeri della Guerra e dell'Aeronautica, che prevedeva la costruzione di un nuovo aeroporto ed una Piazza d'Armi, espropriando il necessario terreno. L'anno successivo questo documento venne completato e perfezionato da altre due Convenzioni relative all'acqui-



sizione delle aree mediante esproprio per pubblica utilità e permuta di aree comunali con aree militari edificabili. A conoscenza di tale intesa, il Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa, corrispondente all'odierna Camera di Commercio, deliberò in data 31 marzo 1928 un contri-

Sulla Tavolettina I.G.M. sono evidenziati i Prati di Caprara, già Piazza d'Armi e Campo d'aviazione, ed il nuovo Campo d'aviazione a Borgo Panigale, inizio anni 1930



Immagine pubblicitaria della B.B. -Brevetti Baroncini di Bologna, 1930

Archivio Enrico Ruffini

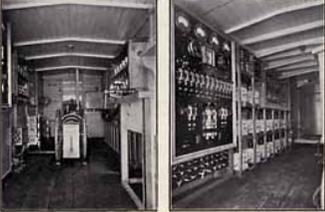
Nella pagina a fianco:

Angelo Lodini, in divisa da ufficiale richiamato per addestramento, davanti ad un vecchio Caproni Ca 32 con marche civili, fine anni 1920

Marta Lodini, Archivio personale

Ingg. BUINI & GRANDI
BOLOGNA
UFFICIO: VIA CASTELIONE, 8 — TELEFONI 21.806 — 21.819
OFFICINA: VIA DEGLI ALBERI, N. 10 — TELEFONO 21.995
TELEGRAMMI: BUINGRANDI

**COSTRUZIONI ELETTROMECCANICHE
IMPIANTI ELETTRICI**



SEZIONE LUCE CARBONATA
Vista interna di un ristorante post-ufficio. Vista interna di un ristorante post-ufficio.
ILLUMINAZIONE AEROPORTI — APPARECCHI PER VOLI NOTTURNI
CENTRALI ELETTRICHE — CABINE DI TRASFORMAZIONE A.T. P.T.
QUADRI DI MANOVRA — QUADRI LUMINOSI DI REGOLAZIONE ecc.

**MINISTERO DELLA MARINA — MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
MINISTERO DELL'AERONAUTICA — CASSA NAZIONALE DELLE
ASSICURAZIONI SOCIALI — ENTI AUTARCHICI ecc.**

Inserzione pubblicitaria della
Buini & Grandi di Bologna, 1932
Da: *Annuario della Aeronautica*
1932-X, Milano, 1932

Frontespizio della Carta di rotta
Roma-Milano ALI-Aviolinee Italiane,
prima metà anni 1930
Archivio Enrico Ruffini

buto di Lire 100.000. Risultando poi necessarie diverse modifiche ad entrambe le Convenzioni, o meglio ai loro schemi, il podestà Leandro Arpinati il 6 febbraio 1929 approvò il testo di un'ulteriore Convenzione che impegnava il Comune ad espropriare un'area di m² 998.827, situata in sinistra del fiume Reno. Tale area sarebbe stata consegnata in proprietà al Demanio statale e quindi all'Amministrazione Aeronautica, per costruire il nuovo Aeroporto. Il Comune si obbligava inoltre a deviare lo scolo Canocchia, a portare l'acqua potabile con idonee condutture e ad assicurare un servizio di autobus tra il Pontelungo e l'ingresso degli edifici in progetto.

Un altro esproprio, di competenza sempre comunale, riguardava l'area di m² 180.618 per una Piazza d'Armi attigua a quella ancora in attività. Come corrispettivo il Demanio cedeva al Municipio una rilevante parte dei Prati di Caprara per m² 215.158 ed un magazzino-deposito del Genio Militare presso le Mura interne di porta San Felice, versando a conguaglio Lire 800.000. Questi accordi trovarono conferma nella Deliberazione Podestarile del 14 agosto 1929, che sarebbe divenuta fondamentale per i rapporti tra il Comune e le varie Amministrazioni dello Stato, a proposito di aeroporti ed immobili demaniali.

Le speranze nel futuro aeronautico di Bologna erano condivise dall'Aero Centro Emiliano e dall'Aero Club. Il primo, costituito il 13 febbraio 1929, intendeva sviluppare non solo la scuola e lo sport, ma anche il lavoro aereo e l'assistenza al traffico commerciale. A somiglianza dell'Aero Centro milanese, agiva come S.p.A., avendo affidato le massime cariche sociali al Comm. Frank De Morsier (Presidente), all'avvocato Gian Luigi Mercuri (Vice Presidente) ed al modenese Tenente Carlo Benassati (Consigliere Delegato). Sembra che riuscissero a mettere in linea un Macchi M 20 e che poi desistessero, per aderire al Reale Aero Club d'Italia, che da tempo era presente a Bologna



con un Ufficio Regionale diretto dal Comm. Arturo Gazzoni. Questo Ufficio coordinava le attività di vari Aero Club e dell'Aero Club Bologna, che nel suo nome ricordava il valoroso Tenente Giuseppe Bortolotti e durante il 1929 obbediva ad una gestione commissariale, secondo la politica di rinnovamento voluta dal Ministro Italo Balbo. Oltre gli obblighi, essa attribuiva al Reale Aero Club ad ai suoi Federati ampie facoltà, ivi compresi l'allenamento degli aviatori militari in congedo e l'uso di terreni aeroportuali demaniali. Una richiesta in tal senso, per l'area di Borgo Panigale sotto esproprio, fu presentata il 18 settembre 1930 al Generale Giuseppe Valle, Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, ed ebbe esito favorevole.

Venne successivamente firmata la Convenzione del 12 febbraio 1931 tra il Ministero dell'Aeronautica e l'Aero Club "Bortolotti", che riconosceva al Sodalizio bolognese, e quindi al Reale Aero Club d'Italia, il diritto di utilizzare per 29 anni un'area vasta ettari 1.52.50 entro il perimetro dell'aeroporto militare. L'Aero Club, che aveva sede amministrativa a Palazzo d'Accursio, dovette allora chiedere finanziamenti per costruire un'aviorimessa, un'officina-laboratorio ed una palazzina sufficienti a mantenere la gestione della sua linea di volo.

Il 27 maggio 1931 ottenne una Convenzione grazie alla quale Lire 50.000 erano elargite dal Comune e Lire



Con il FIAT AS 1 iniziava,
nell'agosto 1933, la Scuola
di volo dell'Aero Club
"G. Bortolotti"
Archivio Foto Pasquini

120.000 dal Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa, nonché Lire 125.000 per costituire un fondo destinabile, se necessario, al saldo dei debiti nel caso venissero esaurite le sovvenzioni dei vari Enti e le risorse sociali.

Al termine del faticoso iter legale-finanziario ebbero inizio i lavori, parzialmente sussidiati da oltre Lire 100.000 che il Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa aveva concesso per le opere più urgenti ed indispensabili. La trasformazione dell'area agricola in campo d'aviazione fu di notevole impegno, risultando necessario eliminare il frazionamento poderale con fabbricati rurali, filari di alberi, rete scolante, viabilità interna, e procedere con livellamenti, drenaggi, semine di prato stabile, canalizzazione, strade di accesso. Ma furono mobilitati uomini e mezzi, senza economia e senza timori di carattere



Uno dei tre Fokker VII utilizzati
da ALI-Aviolinee Italiane sulla
tratta Rimini-Bologna-Milano
nel 1933
Archivio Famiglia Sergio Sarti

ambientale, per cui i collaudi riuscirono perfettamente e l'autorizzazione ufficiale non si fece attendere.

IL CAMPO APERTO AL TRAFFICO

■ L'atto di nascita del nuovo aerodromo comparve sull'Avviso agli Aeronaviganti n. 31, pubblicato il 22 novembre dal Ministero dell'Aeronautica, e fu scritto così: "Sotto la data del 1 Novembre 1931-X è istituito l'Aeroporto di Bologna (Borgo Panigale), che assume la classifica di aeroporto armato di 3^a Classe. Sull'aeroporto 'Fausto Pesci' di Bologna non è più consentito l'atterraggio a causa delle nuove costruzioni che vi sorgeranno. Esso pertanto dalla data odierna deve ritenersi radiato dall'elenco degli Aeroporti della Regia Aeronautica. Gli apparecchi diretti a Bologna atterreranno invece all'Aeroporto di Borgo Panigale. Il Capo dell'Ufficio Aviazione Civile e Traffico Aereo. Molfese". Per aeroporto armato si intendeva quello dove potevano trovare sede unità aree, centri e magazzini di Zona Aerea Territoriale o magazzini principali della Regia

THE EARLY YEARS OF BOLOGNA AIRPORT IN BORGO PANIGALE (1931-1945)

The article resumes some of the subjects of a research carried out in 2011 by the Industrial Heritage Museum in agreement with S.A.B. (Bologna Airport Society), intending to reconstruct the history of the city airports since the early 20th century on the occasion of the 80th anniversary of Borgo Panigale airport. A special attention is paid to the main events concerning the airport in the years 1920-1950.



**UTILIZZATE LA
POSTA AEREA**
COMUNICAZIONI CELERI CON TUTTO IL MONDO

SOPRATASSE (OLTRE LA FRANCAFFURA ORDINARIA):
PER L'ITALIA, COLONIE ED ALBANIA
Lettere (ogni 15 grammi), cartoline, biglietti da visita, partecipazioni, fatture L. 0,50
Stampe, manoscritti, campioni (ogni 50 gr.) . . . 0,80
PER PAESI EUROPEI (ogni 50 gr.) = 0,75

Per le corrispondenze dirette ad ALTRI PAESI e per i PACCHI POSTALI chiedere tariffe agli uffici postali.

Sono validi per l'affrancatura anche i francobolli estereffetti e si può impostare in qualsiasi casella.

INDICARE SULL'INDIRIZZO IN MODO APPARISCENTE:
"PER VIA AEREA." (Estero: "PAR AVION")

Inserzione pubblicitaria
Da: "Il Resto del Carlino",
28 maggio 1932

Aeronautica. Onde meritare una simile qualifica, Borgo Panigale offriva solo le basilari e minime condizioni. Era ubicato secondo 44°32' Nord e 11°18' Est, aveva forma approssimativamente rettangolare e superficie di circa 99 ettari. Si notava dall'alto per la scritta "Bologna" a caratteri bianchi sul terreno, il quadrato segnali e la manica a vento. Mancavano delimitazioni di pista ed impianti luminosi fissi, gli alloggiamenti bastavano per una Squadriglia. L'unico servizio di trasporto pubblico era la linea tramviaria 13 Saffi-Scala, che si fermava al Pontelungo. Il terreno apparteneva al Demanio statale, con assegnazione alla Regia Aeronautica, 2ª Zona Aerea Territoriale, che aveva sede di comando a Padova ed esercitava la sua autorità sulle Tre Venezie, l'Emilia (esclusa le Province di Piacenza e Parma), le Marche (esclusa la Provincia di Ascoli Piceno), le Province di Mantova e Zara. Il traffico successivo all'apertura ufficiale del campo, che conservava la denominazione "Fausto Pesci", fu assai ridotto, data la stagione invernale, con scarsa visibilità, giornate brevi, piogge, terreno spesso impraticabile. Tornata da Poggio Renatico, prese stanza a Borgo Panigale la 115ª Squadriglia, che dipendeva dal LXVII Grup-

po Aeroplani RT (Ricognizione Terrestre) ed utilizzava gli Ansaldo-FIAT A 120.

All'esordio del nuovo Aeroporto la componente aviatoria civile poté solo assistere, senza partecipare attivamente, dovendo ancora discutere questioni di vitale importanza e soprattutto i diritti d'uso sull'area ottenuta in concessione. Se ne occupava l'Aero Club "Bortolotti", guidato dal Commissario Straordinario Arturo Gazzoni e dal suo Vice, l'ingegnere Filippo Serafini. Con delibera del 16 aprile 1932 il Podestà Giovanni Battista Berardi ritenne opportuno approvare uno schema di Convenzione che assegnava i diritti stessi al Reale Aero Club d'Italia, anziché all'Aero Club "Bortolotti". Venne quindi formato un Consorzio per finanziare i lavori di edilizia e sistemazione, nella seguente misura: Reale Aero Club d'Italia Lire 125.000, Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa Lire 100.000, Comune di Bologna Lire 100.000, Amministrazione Provinciale Lire 50.000, per un totale di Lire 375.000. Fu così assicurata l'ultimazione degli edifici (hangar e palazzina servizi), ormai a buon punto il 27 dicembre 1932, quando giunsero in visita al cantiere il Prefetto Guadagnini, il Podestà Berardi, il Vice Presidente del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa De Morsier, il Presidente della Commissione Finanziaria Gazzoni.

Il deciso interessamento dei massimi Enti locali si ricollegava alla politica urbanistica di espansione e di grandi opere perseguita da vari anni. Nel 1926 era stato inaugurato lo Stadio Littorio e si erano conclusi i lavori alla Stazione Centrale, dove i nuovi saloni e sottopassaggi sembravano degni di un vero crocevia ferroviario. Poco dopo, avevano cominciato a lavorare, su vasta scala, i cantieri per la Città Universitaria e l'Ospedale Sant'Orsola. Mentre si decollava dal nuovo Aerodromo, nel 1932, si correva al trotto sul nuovo Ippodromo Arcoveggio. I trasporti su rotaia erano agevolati dallo svincolo per il mercato ortofrutticolo ed attendevano la Direttissima Bologna-Firenze, veloce, elettrificata, in fase di collaudo. Vietato temere per la crisi economica mondiale, che nel 1932 fu avvertita dall'Italia con particolare gravità in molti settori produttivi. La diplomazia europea non doveva affrontare urgenti problemi e spesso si riuniva nella Commissione per il Disarmo, della quale faceva parte l'imoiese Dino Grandi, Ministro degli Esteri.

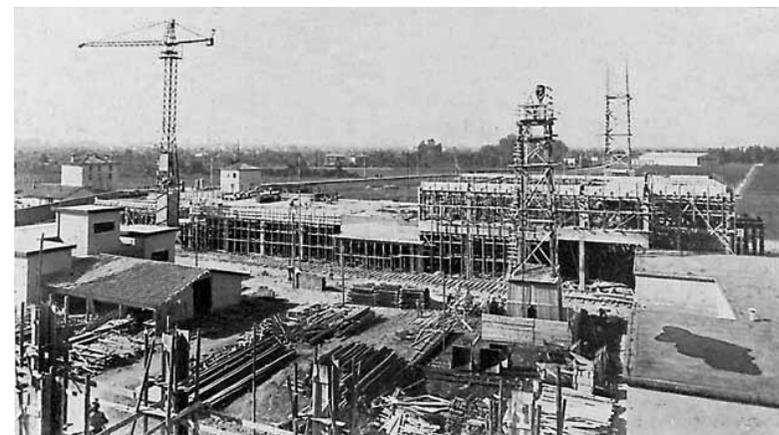
Pur limitando la pratica del volo al favorevole tempo meteorologico, l'esiguità delle infrastrutture a Borgo Panigale impediva il corretto funzionamento di una Scuola di pilotaggio civile, con annesso traffico turistico, e tanto meno lo scalo di linee aeree regolari. Queste ultime già servivano al fabbisogno nazionale, per merito di varie Compagnie: Società Italiana Servizi Aerei (Portorose), Società Anonima Navigazione Aerea (Genova), Società Anonima Aero Espresso Italiana (Roma), Società Aerea Mediterranea (Roma), Società Anonima Avioilinee Italiane (Milano), Società Anonima Adria Aero Lloyd (Tirana). Di esse, la più vicina ad un probabile bacino bolognese d'utenza era certamente la Società Anonima Avioilinee Italiane, concessionaria delle tratte Roma-Milano, Roma-Milano-Monaco-Norimberga-Lipsia-Berlino, Milano-Trento-Bolzano-Innsbruck-Monaco, Milano-Torino. La tratta Roma-Milano sorvolava l'Appennino presso Porretta ma

non toccava Bologna, come invano aveva chiesto l'Aero Centro Emiliano nel 1929.

L'ingresso di Borgo Panigale nel network italiano fu possibile solo dopo un anno, per opera della stessa Società Avioilinee, con i trimotori Fokker F VII da 8-10 posti, che collegarono Milano, Bologna e Rimini nel periodo 2-29 settembre 1933. Tale servizio venne poi sospeso, data la scarsità dei passeggeri verso la fine della stagione balneare, ma ottenne i migliori commenti da parte dei media contemporanei, sempre prodighi di informazioni aeronautiche. Esaltando ovviamente le grandi imprese, come la Crociera Aerea del Decennale (1 luglio-12 agosto 1933) conclusa da 23 idrovolanti SM 55 italiani, che attraversarono due volte l'Atlantico del Nord, oppure il giro del mondo riuscito all'americano Wiley Post sul monomotore Lockheed Vega, o anche i vari viaggi del dirigibile tedesco LZ 127 tra la Germania ed il Brasile.

Il progresso tecnico non si arrestava, ma Bologna sembrava averlo ignorato, per l'inadeguatezza del vecchio campo ai Prati di Caprara. Era invece attivo un coraggioso indotto locale, al passo con i tempi. La B.B.-Brevetti Baroncini fabbricava candele d'accensione, gli ingegneri Buini e Grandi, con la Ditta omonima, fornivano apparecchiature per aeroporti, la SSR Ducati vantava eccellenti condensatori per gli impianti radiotelegrafici, la SIAP non era da meno per gli strumenti meteorologici. Al più alto livello scientifico, Guglielmo Marconi studiava le onde corte e Secondo Campini i motori a reazione. Nell'ambito delle arti figurative, il movimento Futurista dell'Aeropittura aveva nel bolognese Tato (Guglielmo Sansoni) uno dei suoi più validi seguaci.

L'anno 1933 passò alla storia dell'Aviazione civile peroniana sia per lo scalo dei Fokker VII Avioilinee, sia per l'inizio delle regolari lezioni a doppio comando con l'istruttore Primo Ferioli ed il biposto FIAT AS 1 I-BOL.O. Ne ebbe merito l'Aero Club "Bortolotti", in piena efficienza nonostante il crollo del tetto sul nuovo hangar, dopo l'eccezionale nevicata del 21 febbraio.



Frontespizio del Programma ufficiale del Raduno del Littorio 1935
Archivio Enrico Ruffini

AMPLIAMENTO E DISTRUZIONE

■ Molte difficoltà caddero per la saggia amministrazione di Filippo Serafini, succeduto a Gazzoni come Presidente, e con il tempo i voli del Sodalizio divennero più numerosi e sicuri, quando altri velivoli entrarono in linea. Notevole successo ottennero le manifestazioni di propaganda, a base di avioraduni turistici, "battesimi dell'aria", acrobazie, lanci di paracadutisti e di alianti. Alla fine del 1935 la flotta sociale contava 5 apparecchi, più 5 di privati, raggiungendo una somma annua di 1.051 ore di volo. Ben superiori le cifre dell'aviazione militare, che ebbe in consegna un imponente complesso edilizio dovuto ai la-

Cantiere degli imponenti lavori edili eseguiti nel 1935-1936 all'Aeroporto di Borgo Panigale
Da: "Il Comune di Bologna", 10, ottobre 1936



Con il trimotore SM 81
Benito Mussolini arriva a Bologna
per l'inaugurazione dell'Aeroporto,
24 ottobre 1935

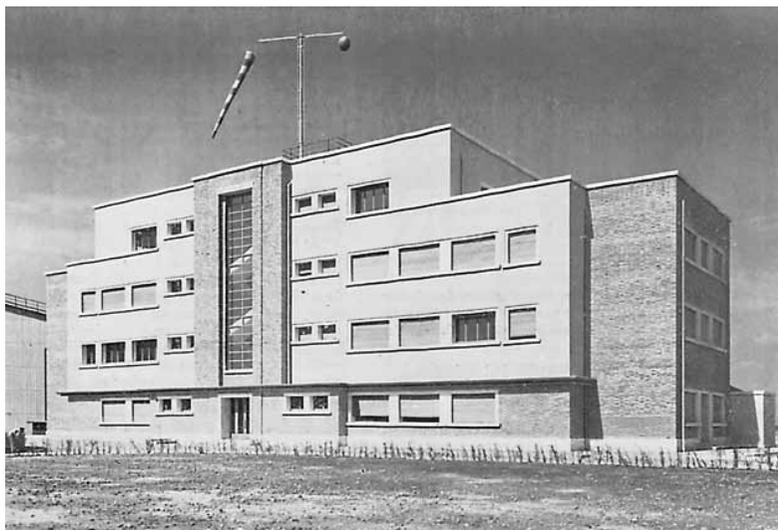
Fondazione Cineteca di Bologna,
Archivio fotografico, foto Camera

vari di varie Ditte locali, prime fra tutte l'impresa Mauro Toschi (strutture murarie) e la S.A. Curti (strutture metalliche). Esse fabbricarono, negli anni 1935-1936, 17 edifici nuovi, comprendenti 4 hangar di m² 3.500 ciascuno, palazzine Comandi ed uffici, caserme per 580 avieri e 100 sottufficiali, officine, garages per 60 automezzi. L'inaugurazione avvenne il 24 ottobre 1936, alla

presenza del Capo del Governo Benito Mussolini e di altre importanti Autorità. Rispettavano gli ordini del Comando locale due Brigate Aeree, nelle quali agivano l'8° Stormo da Bombardamento, con i trimotori SM 81, ed il 21° Stormo da Ricognizione, con i monomotori Ro 37. Anche l'Aero Club, divenuto Sezione bolognese della R.U.N.A. (Reale Unione Nazionale Aeronautica), guada-

Nuova palazzina Comando
dell'Aeroporto

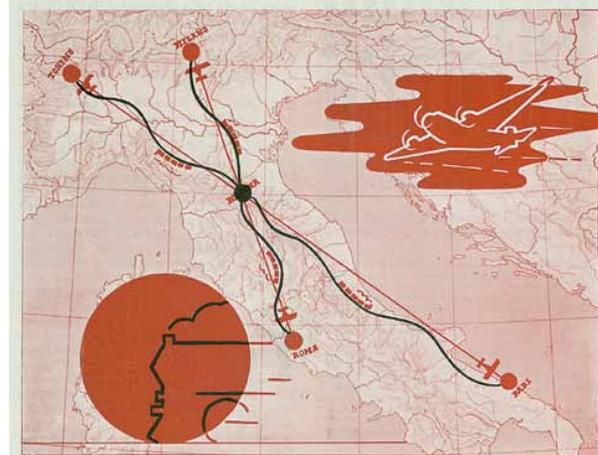
Da: "Il Comune di Bologna", 10,
ottobre 1936



gnò spazio operativo, allestendo uffici, ristorante e magazzino ricambi. Quanto bastava per accogliere un volo regolare Bologna-Roma dell'Ala Littoria, iniziato il 3 maggio 1937 con trimotori SM 73 da 18 posti. Dopo la pausa invernale, il servizio riprese nel 1938 con gli stessi aeroplani e, se necessario, con i trimotori SM 75 a 24 posti. Il decennio 1930, che molti ritengono l'epoca d'oro per l'aviazione mondiale, si concluse a Bologna in un vivace crescendo di opere e di attività. La R.U.N.A. fu maestra di volo a centinaia di allievi piloti ed intervenne alle manifestazioni di propaganda su quasi tutti gli aeroporti italiani. Seppe organizzare come si doveva, il 18 giugno 1939, l'Avioraduno dei G.U.F. (Gruppi Universitari Fascisti), che vide arrivare 80 velivoli, con i migliori acrobati della Regia Aeronautica.

Nel bilancio consuntivo del 1939 apparvero poste record, come 3.112 ore di volo, 81 Brevetti conseguiti, 26 aeroplani di proprietà R.U.N.A., Ministero e privati. I servizi aerei commerciali avevano dimostrato buona regolarità, evitando la notte e la nebbia. Le Avioinee Italiane, con gli SM 73, volavano da Bologna per Milano, Torino, Ancona, Bari, Tirana. L'Ala Littoria, con gli SM 75, provvedeva alle rotte Bologna-Venezia e Bologna-Roma. Decisamente superiori ai risultati del settore civile erano quelli della base militare, sempre più forte ed estesa, fino a misurare circa ettari 185 dopo nuove acquisizioni di terreno mediante esproprio. Disponeva di moderni edifici ad uso Comando, alloggi, mense, infermerie, caserme, autorimesse, magazzini. Gli aerei venivano custoditi in ampie aviorimesse metalliche ed i carburanti in depositi interrati. Per l'assistenza alla navigazione funzionavano una stazione aerologica, una stazione radiotelegrafica, un apparato radiogonio-

BOLOGNA E I TRASPORTI AEREI



Il nuovo aeroporto civile

metrico e potenti fari elettrici vincevano le tenebre. Quando cominciò la guerra, si trovavano a Borgo Panigale forze da Ricognizione del LXVII Gruppo, 115° Squa-

Primi collegamenti in progetto
dopo l'ampliamento dell'Aeroporto

Da: "Il Comune di Bologna", 11-12,
novembre-dicembre 1936



Nuova palazzina R.U.N.A.
dell'Aeroporto. Tra gli aerei in
primo piano, un FIAT AS 1
Da: "Il Comune di Bologna", 11-12,
novembre-dicembre 1936

Aeroporto di Bologna, 3 ottobre 1937. In tuta bianca da volo, gli allievi che hanno appena conseguito il Brevetto di Pilota Civile: da sinistra, Tarozzi, Tomesani e Migliori. Al centro, un funzionario del Ministero dell'Aviazione con l'istruttore Ferioli, in tuta scura, e l'esperto pilota Piero Bancolini

Archivio Giuseppe Migliori



driglia, con i Ro 37 e del LXXI Gruppo, 119ª Squadriglia, con i Ca 311. Le forze da Bombardamento comprendevano i Gruppi CVIII (Squadriglie 256 e 257) e CIX (Squadriglie 258 e 259), con gli SM 79. Vennero poi trasferiti su basi della Sicilia e della Sardegna e sostennero aspre battaglie, dalle quali molti equipaggi non tornarono.

L'armistizio dell'8 settembre 1943 e l'occupazione tedesca fecero scomparire presto il patrimonio di beni mobili sull'Aeroporto. Velivoli e materiale della R.U.N.A. vennero requisiti, senza pagare indennità. Giunsero alcuni reparti da Caccia della Luftflotte ed anche velivoli della ANR (Aeronautica Nazionale Repubblicana) che però non utilizzarono il campo come sede operativa.

Gli Alleati risparmiarono gravi offese, eseguendo solo azioni di mitragliamento e spezzonamento. Ma i Tedeschi furono di diverso avviso e prima di ritirarsi distrussero a forza di cariche esplosive tutto quello che si poteva distruggere. Non rimase pietra su pietra e del grande, prestigioso scalo aereo si salvò appena la memoria.



Cartolina pubblicitaria della compagnia aerea Ala Littoria, 1937

Archivio Enrico Ruffini

SM 73 dell'Ala Littoria in partenza per Roma con 16 turisti in visita alla città e alla Mostra del Dopolavoro. È forse il primo charter giornaliero A/R nella storia dell'Aeroporto di Bologna, 28 agosto 1939

Fondazione Cineteca di Bologna, Archivio fotografico, foto Camera

