

L'aeroporto di Campofornido

(Buongiorno a tutti, siamo i ragazzi della scuola secondaria di Campofornido.

In questa tappa vi racconteremo in tre tappe significative

1. Dalla nascita alla Prima Guerra Mondiale

Durante la prima guerra mondiale, sul territorio friulano sorsero strutture necessarie alle esigenze dell'esercito impegnato al fronte: magazzini, depositi, ospedali, accampamenti per i militari a riposo e per i prigionieri.

L'Aviazione italiana, che aveva ricevuto il battesimo del fuoco durante la guerra di Libia, all'inizio delle ostilità disponeva di pochi e primitivi velivoli, ma già prima della guerra erano stati individuati terreni adattabili facilmente alle esigenze della nuova arma e rapidamente furono creati molti campi d'aviazione.

Gli aeroplani trovavano rifugio in hangar di legno e tela mentre i piloti alloggiavano in baracche o in costruzioni preesistenti. Le squadriglie dell'aviazione da caccia erano schierate a difesa delle città, assieme ai reparti da bombardamento, mentre le squadriglie da ricognizione svolgevano i loro compiti nelle vicinanze della linea del fronte.

Il campo di Santa Caterina veniva utilizzato come campo d'appoggio per le stesse squadriglie di stanza a Campofornido.

L'aeroporto di Campofornido durante il **primo conflitto mondiale** fu il più grande complesso di campi d'aviazione del Friuli e d'Italia, unico dove vennero erette delle aviorimesse in cemento armato e fu la casa di innumerevoli Squadriglie da caccia, da ricognizione e da bombardamento. Molti aviatori di Campofornido e Santa Caterina scrissero pagine di storia con le ardite imprese belliche.

Moltissime furono le decorazioni al valore e molti furono i caduti.

Da Santa Caterina decollarono i nostri primi caccia e sempre da Santa Caterina decollò il **primo aviatore ad abbattere un aereo avversario: Francesco Baracca** che, ancor oggi, dopo cento anni, è ancora il pilota più conosciuto d'Italia. Sempre a Santa Caterina, proprio lui, fece dipingere sul fianco del proprio Nieuport il Cavallino Rampante che

ancora oggi orna le code dei caccia della nostra Aeronautica Militare ed è il padre di quello più famoso che è dipinto sui bolidi rossi della Ferrari.

Dopo la ritirata di Caporetto i campi d'aviazione di Campoformido e di Santa Caterina furono bruciati per non farli utilizzare dalle forze aeree austro-ungariche.



Francesco Baracca a Campoformido

2. Nascita del volo acrobatico collettivo.

Dopo un breve periodo di quasi abbandono, Campoformido rinasce nel 1925 quando, abbandonati i campi a sud (dai quali sono smontate le strutture che vengono ricostruite nel campo nord) le attività di volo si contraggono in quell'appezzamento di terreno triangolare compreso tra la statale Pontebbana, la linea ferroviaria e il paese di Campoformido.

Nel 1927 arriva, da Lonate Pozzolo, il 1° Stormo Caccia della neo costituita Regia Aeronautica. Questa prestigiosa unità d'élite legherà indissolubilmente il suo nome a questo luogo con la guida sapiente ed illuminata del suo secondo comandante, il T.Col. Rino Corso Fougier.

Rino Corso Fougier era un pilota da caccia durante la Grande Guerra, reduce da un viaggio nel Regno Unito dove aveva osservato con interesse l'esibizione di una locale e scoordinata pattuglia acrobatica, decide di creare una nuova disciplina. Lascia a briglie sciolte i suoi ragazzi che in breve tempo creano la magia. Nasce il volo acrobatico collettivo.



Convincendo lo Stato Maggiore della Forza Armata che "il pilota perfetto era quello che aveva la massima padronanza del velivolo in ogni assetto e in ogni circostanza con la massima sicurezza e coordinazione per poter sfruttare al meglio le caratteristiche di volo del velivolo".

I "ragazzi di Campoformido" sono il biglietto da visita dell'Italia, della Regia Aeronautica e della nostra industria.

Il successo è enorme. Campoformido balza agli onori delle cronache divenendo l'aeroporto più famoso d'Italia. La Pattuglia del 1° Stormo si esibirà per molti anni ancora fino a quando il Duca d'Aosta toglierà ad essi questo privilegio.

3.Campoformido scompare sotto le bombe americane

Durante il **secondo conflitto** mondiale gli aviatori di Campoformido saranno presenti a Malta, in Africa e in Sicilia. Dopo l'armistizio del 1943, gli aviatori dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana (hanno aderito alla Repubblica di Salò) che si oppongono alle forze aeree alleate.

Nel dopoguerra il campo friulano ospiterà nomi famosi come: Eisenhower, Montgomery, De Gasperi . In questo campo sarà installato il primo radar di difesa aerea e qui sorsero le prime unità missilistiche di difesa aerea della nostra moderna Aeronautica Militare.

E' altrettanto importante l'attività civile legata soprattutto all'Aero Club Friulano che viene fondato nel lontano 1929 e che sino ad oggi ha formato migliaia di piloti su velivoli a motore o alianti, rappresentando un sicuro punto di riferimento per tutti gli appassionati e gli aviatori friulani.

La storia aeronautica del campo udinese è anche legata alla componente aerea dell'Esercito Italiano che, erede degli aviatori del primo conflitto, risorge e si schiera qui dal 1954. Utilizzando aerei leggeri ed elicotteri solca i cieli friulani fino al 1998

immolando, nei cieli jugoslavi nel 1992, quattro aviatori che furono decorati di Medaglia d'Oro alla Memoria.

Queste sono solo pochissime parole per ripercorrere a volo d'uccello e con sintesi estrema, una storia centenaria e per ricordare che, dagli anni '30, quello che da tutti è conosciuto come Aeroporto di Campofornido, in realtà è l'Aeroporto della Città di Udine.

Bibliografia

Roberto Bassi, *Storia succinta di Campofornido*, scritto

Roberto Bassi, *Il cielo sopra Campofornido, Storia dell'aeroporto della città di Udine*, Campanotto, Parte I, 2008

Roberto Bassi, *Il cielo sopra Campofornido, Storia dell'aeroporto della città di Udine, parte II*, Aviani & Aviani, 2011

Sitografia

<http://www.comune.campofornido.ud.it/index.php?id=33591&L=0>

<https://dalladifesaallapace.wixsite.com/udine/aeroporto-di-campofornido>