



I cento dieci anni del campo di volo di Gorizia/Merna (1912-2022)

di Bruno Pascoli

Zal 1909 ta Campagnuza i doi bradis Edie e Pepi Rusjan a faserin volà al lór prim aparachio. Pòc dopò tai phàs di Mèrin a si meterin a costruì l' gnoris machinis par volà. Zal 1912 a si narsè una scuola militar par aviators e cumi a tachè la storia dal aeroport di Mèrin.

Quest'anno ricorrono i cento dieci anni della costituzione dell'aeroporto, prima militare poi civile, di Gorizia, pure denominato comunemente di Merna.

Oggi chi percorre il rettilineo della provinciale Gorizia Trieste che dopo il cimitero punta verso l'ex valico di Merna-Miren, vede snodarsi sulla sua destra il muretto che delimita la zona del campo di volo intitolato da 1923 al pilota irredento Egidio Grego e poi dal 1942 ad Amedeo Duca d'Aosta, dimenticato comandante del 4° Stormo caccia della Regia Aviazione tra il 1932 e il 1937. Al di là del manufatto si individuano, in mezzo alla vegetazione, in uno stato di abbandono o comunque di trascuratezza i resti delle strutture dell'aeroporto militare la cui attività per più di cinquant'anni ebbe positivi riflessi sulla vita di Gorizia e dei goriziani.

Saltuariamente nel cielo di Gorizia si sente il lento ronzio delle eliche dei velivoli da turismo che conserva il ricordo degli antichi sorvoli.

Immagini e rumori di un tempo passato che ci richiamano con l'immaginazione sagome alate, eliche, rombo di motori possenti e via vai frenetico di uomini e piloti, dal taube austriaco ai biplani del 4° stormo, dall'alta figura del duca d'Aosta sul suo CR 32 ai trimotori da bombardamento ed ai veloci Macchi 200, dai ricognitori americani Stinson lungo la linea Morgan al DC.3 dal quale scese De Gasperi diretto a Trieste, dai passeggeri dei bimotori civili delle società SISA

e LAI all'inaugurazione della statua al Duca D'Aosta alla presenza delle più alte cariche della Repubblica.

La presenza dei militari, iniziata nel lontano 1912 con i piloti della scuola di volo dell'aviazione militare austro ungarica, è cessata definitivamente il 31 dicembre 1966 quando l'aviere scelto Gian Franco Mian dell'Aeronautica Militare ha chiuso definitivamente la stazione meteorologica dell'Arma azzurra, comunicando ai superiori la cessazione del servizio del Distaccamento aeroportuale di Gorizia.

Ripercorriamo sinteticamente la nascita ed i primi passi del campo di volo di Merna fino all'arrivo del 4° stormo della Regia Aeronautica, partendo da un preambolo che proietta Gorizia nel mondo aeronautico.

IL FRATELLI RUSJAN, PIONIERI DEL VOLO (1909-1910)

La zona pianeggiante che si estende a sud di Gorizia è costituita da un ampio mantello alluvionale con dislivelli decrescenti a «terrazzi» in direzione dell'Isonzo. Sul più vasto di questi, che si sviluppa dalla scarpata della stazione ferroviaria fino al fiume Vipacco, esistevano due estesi prati demaniali: la Campagna Grande, traduzione dallo sloveno di Velike rojce e la Campagna Piccola (Male rojce) o Campagnuza, a nord di Sant'Andrea (Štandrež). Sulla prima si esercitavano periodicamente i dragoni e gli artiglieri delle



FIG. 1
Targa in pietra carsica litografata posta sulla facciata del civico 8 di via Cappella. Nell'edificio al piano terra operava il mastro bottaio Franc Rusjan, sloveno goriziano, padre dei due fratelli pionieri del volo. La madre, Grazia Cabas, era friulana di Medea. I Russjan erano una famiglia numerosa, tre fratelli e due sorelle. Edi era nato a Trieste il 6 luglio 1886, epoca nella quale il padre vi si era trasferito per lavoro (foto dell'autore)

caserme di via Trieste; sulla seconda, denominata militarmente Campo di Marte, si svolgevano le marce ed esercizi vari da parte della fanteria austriaca dislocata nelle caserme presenti in città.

Il 25 novembre 1909, sulla Campagna Piccola, i due fratelli goriziani Rusjan, Edi (Edvard) e Pepi (Giuseppe), realizzarono il sogno di far «volare» il loro prototipo denominato EDA 1, ribattezzato scherzosamente «trapola de carta». Un velivolo biplano dotato di motore di fabbricazione francese, un Anzani da 25 HP, lo stesso con cui Louis Blériot aveva scavalcato la Manica quattro mesi prima. Il velivolo, lungo dodici metri con un ingombro alare di otto, era stato costruito, con carta impregnata e stecche di legno, nell'officina del padre mastro bottaio di via della Cappella 8 a Gorizia (fig.1). Ai comandi Edi, progettista pilota che lo pilotò con un volo di sessanta metri all'altezza costante da terra di due. Il fratello Pepi, che non volle mai volare, era il provetto meccanico costruttore (fig.2). Edvard Rusjan risultò essere il secondo suddito della Monarchia austro-ungarica e uno tra i primi in Europa che riuscì a far staccare da terra un velivolo con l'ausilio di un motore. Per poche settimane, nell'Impero Austro Ungarico, il primato del decollo a motore spetta a Karl Illner, che l'8 agosto 1909 si sollevò con il suo aliante mo-

torizzato a quattro metri e volò per una distanza di quaranta. Illner lavorava per la fabbrica Etrich dalla quale usciranno un paio di anni dopo i primi velivoli, denominati Taube (colomba), adottati dall'aviazione austriaca. Quattro giorni dopo ci fu un secondo volo per cinquecento metri ad un'altezza di dodici e alla velocità di circa 60 km all'ora alla presenza di numeroso pubblico civile e militare. I fratelli Rusjan costruirono in breve tempo altri 6 aerei anche di forma e impostazione tecnica diversa. Questi velivoli furono costruiti in un modesto fabbricato che i Rusjan avevano realizzato sul lato verso Peč (Peci) della Campagna Grande, il grande prato a fianco della strada Gorizia-Merna, dove in seguito si sarebbe sviluppato l'aeroporto militare. La nuova zona era infatti più adatta alle manovre della serie dei nuovi EDA. Il 1910 vide le imprese più o meno fortunate dell'EDA 5 e dell'EDA 6, un monoplano dalle linee molto simili al Blériot, che volò il 29 giugno nel corso di una manifestazione aviatoria cui presero parte anche i piloti carinziani Zablatnik, primo aviatore al mondo ad effettuare un volo notturno, e Heim con due aerei Wright di serie. L'EDA 6 salì fino a 40 metri d'altezza e fece un giro sopra il campo di Merna alla presenza di quasi 15.000 spettatori: Edi Rusjan era entrato di diritto nel novero dei piloti costrut-

FIG. 2
 Monumento in pietra bianca dedicato ai pionieri del volo, i fratelli Rusjan. È collocato davanti la sede dell'ex provincia in Corso Italia a Gorizia. Inaugurato il 25 novembre 2009 è opera dello scultore siciliano Vittorio Balcone. Raffigura fedelmente i due fratelli goriziani, a sinistra Giuseppe - Josip e a destra Eduardo - Edvard. Tra loro è stilizzato un aereo che richiama la sagoma dell'EDA5 (foto dell'autore)



tori di velivoli volanti (fig.3).
 L'EDA 7, un biplano dal lungo corpo parallelepipedo a traliccio, fu l'ultima creazione esclusiva goriziana dei due fratelli e volò nell'agosto del 1910 e poi nel dicembre del 1910, quando Edvard Rusjan da Zagabria, dove si era trasferito per progettare e costruire i suoi velivoli, ritornò a Gorizia per l'ultima volta. Morì, venticinquenne, a Belgrado durante un'esibizione aviatoria il 9 gennaio 1911. Terminava così tragicamente un'intensa e promettente fase del pionierismo aviatorio a Gorizia.



FIG. 3
 L'entusiasmo per il pionierismo aeronautico che si diffuse a Gorizia tra il 1909 ed il 1910 è ben raffigurata nella cartolina edita a Gorizia. Un fantasioso fotomontaggio che richiama il successo della manifestazione aviatoria svoltasi sulla Campagna Grande a fine giugno 1910. Nei pressi della chiesa di borgo di San Rocco una grande folla scruta il cielo affollato oltre che dalle più note macchine volanti del tempo, come quelle di Wright, Blériot e Voisin, anche da una creazione molto simile all'EDA 7 dei fratelli Rusjan, che vola sulla destra dell'immagine. Questo velivolo fu l'ultimo costruito a Gorizia dai due fratelli e si alzò in volo nell'agosto del 1910 (collezione dell'autore)

L'INSEDIAMENTO DELL'AVIAZIONE MILITARE AUSTRO-UNGARICA (1912-1914)

A partire dal 1909, in Europa fu un susseguirsi di primati nel campo della nascente aviazione. Italia, Germania e Francia - alla quale spetta la parte del leone nella diffusione del volo in Europa - stanziarono cospicue risorse economiche per sviluppare l'aviazione militare in quanto avevano intuito la sua importanza strategica sui campi di battaglia. Viceversa l'Austria-Ungheria aveva sottovalutato l'efficacia tecnica e tattica del velivolo. Per di più la crisi economica nella quale lo stato danubiano versava, unita a preconcetti della classe militare, ostacolò lo sviluppo dell'aviazione, che rimase arretrata rispetto a quelle delle altre potenze.

Alla fine del 1911, quando l'Italia già aveva impiegato con efficacia i propri aerei militari durante la guerra di Libia, l'Austria-Ungheria poteva contare su soli 18 velivoli, qualche dirigibile per l'osservazione aerea e aveva una sola scuola di volo a Wiener Neustadt. L'organico sommava in tutto a 13 piloti militari ed a 15 piloti borghesi. A fronte di questo sconsolante panorama finalmente le autorità militari reputarono urgente dare maggiore sviluppo alla forza aerea sia spingendo l'industria nazionale alla produzione di velivoli sia allestendo nuovi campi con relative scuole di volo per brevettare sempre più nuovi piloti.

Il 3 gennaio 1912 sulla livellata distesa erbosa della Campagna Grande, compresa tra Sant'Andrea e Merna, che alcuni anni prima era stata teatro dei voli dei fratelli Rusjan, si stabilì una scuola di volo militare con al seguito tre Etrich «Taube». Sul Giornale Militare (*Militär Zeitung*) del 13 gennaio 1912 apparve il comunicato «Presso Gorizia è stata impiantata una stazione per aeroplani militari. È proibito agli aviatori civili il servirsene». A maggio, alla fine del primo corso di



FIG. 4

Poco tempo dopo l'incidente di volo che costò la vita al tenente Aristide von Petrović (Petrovics nella grafia tedesca), pilota brevettato presso la scuola di volo di Gorizia, venne eretto vicino alla strada per Merna un monumento-ricordo sormontato da un aquila ad ali spiegate. Di esso si persero le tracce già nel corso della Grande Guerra e la sua esatta ubicazione rimane tuttora incerta. Nella foto alcuni ufficiali austriaci che operavano nell'aeroporto. Sul colletto rialzato della divisa grigio azzurra, comune all'epoca a tutto l'esercito austro ungarico, è distinguibile il simbolo del pallone aerostatico che distingueva all'epoca la specialità del personale dedicato all'aviazione. L'ultimo a destra è un pilota nella sua tenuta di volo, caschetto di pelle e pesante giaccone di cuoio imbottito (collezione dell'autore)

volo, vennero consegnati i brevetti da pilota. La scuola di Gorizia venne più volte alla ribalta delle cronache: il 14 ottobre 1913 il tenente Hugo Elsner atterrava sulla Campagna Grande proveniente da Vienna dopo un volo senza scalo di tre ore attraverso le Alpi; nemmeno un mese dopo, il 4 novembre 1913, a causa dell'esplosione in volo del motore, precipitava ai margini orientali dell'aeroporto il tenente Aristide von Petrović, che in marzo aveva sorvolato per primo l'abitato di Gorizia con un aereo. Fu il primo aviatore austriaco a morire per un incidente di volo (fig. 4). Nel frattempo erano stati edificati sul lato Nord delle basse costruzioni adibite ad alloggio per i corsisti e per il personale di terra con accanto un fabbricato adibito ad officina, un deposito carburante e due capannoni per il ricovero aerei, la cui costruzione era già iniziata alla fine del 1911.

Nel febbraio 1914 il Flugfeld (campo di volo 3) di Gorizia-Merna, divenuto intanto base del «Flugpark 3» (Parco velivoli 3) aveva in organico 7 velivoli: 4 antiquati velivoli-scuola del tipo Etrich «Taube», battezzati



FIG. 5

Il «Cyklon», un Lohner B II tipo «C» da ricognizione, pronto al decollo dal Militärflugfeld, il campo d'aviazione militare di Merna. Tre di questi aerei, più moderni degli Etrich «Taube» erano qui operativi già dagli inizi del 1914. Gli aerei del tipo «C» erano contrassegnati da un nome che iniziava con questa lettera. Il «Cyklon» è ripreso davanti all'hangar prefabbricato del Flugfeld di Gorizia (collezione dell'autore)

«Condor», «Habicht» (falco), «Falke» (falcone), «Adler» (aquila) e tre velivoli da ricognizione di produzione Lohner, contrassegnati dalle sigle G-1, Co-1 (Lohner tipo C ex «Cyclop») e E-1, un Lohner tipo E (fig.5). Nell'estate del 1914, con l'inizio delle ostilità della prima guerra mondiale, aerei e piloti, con tutto il personale ausiliario, furono trasferiti in località prossime ai fronti serbo e russo come pure parte delle strutture che ospitavano i velivoli. Quel che rimase fu cancellato dalla furia dei combattimenti sul nuovo fronte provocato dall'entrata in guerra dell'Italia. Il prato della Campagna Grande si presentò ben presto come una distesa costellata da crateri di esplosioni e solcata da trincee. Terminata la guerra per vari anni il campo di aviazione rimase abbandonato e fu sottoposto unicamente alla bonifica degli ordigni bellici inesplosi ed al lento ripristino del piano campagna.

L'AEROPORTO EGIDIO GREGO DI MERNA PRESSO GORIZIA (1925-1931)

Con l'avvento al potere del fascismo, le forze armate furono riorganizzate e per volere dello stesso Mussolini il 28 marzo 1923 fu istituito il Regio Commissariato per l'Aeronautica, che nel 1925 verrà trasformato in Ministero dell'Aeronautica. Nasceva così la

Regia Aeronautica, terza Arma autonoma in aggiunta al Regio Esercito e alla Regia Marina. Uno dei primi provvedimenti in materia fu la legge 23 giugno 1923, n. 1630, a firma di Italo Balbo allora Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica (poi Ministro dell'Aeronautica e Maresciallo dell'Aria), che imponeva l'istituzione di campi di fortuna per gli atterraggi in tutta la penisola. Per la zona di Gorizia, considerata strategica per la sorveglianza aerea del confine con il vicino Regno di Jugoslavia, venne individuato il vecchio campo di aviazione austriaco di Merna, che era stato ufficialmente classificato come «aeroporto militare in disarmo», già livellato nella superficie. Le sue caratteristiche ovvero il manto erboso di circa 150 ettari, soffice ed elastico, che favoriva il rapido drenaggio delle acque meteoriche grazie al substrato alluvionale, la lunghezza delle piste che raggiungevano il chilometro, il loro favorevole orientamento rispetto alle direzioni dei venti principali, e le aree perimetrali prive di ostacoli verticali, fecero sì che il campo di volo rientrò subito tra i siti che rispondevano ai requisiti per assurgere ad aeroporto militare nell'ambito del piano nazionale di potenziamento della neo costituita Arma Azzurra. Iniziarono così i lavori per rendere l'aeroporto funzionale sia per l'operatività di terra che per gli aerei. L'aeroporto venne intitolato a Egidio Grego, il volontario irredento di Orsera, pilota di un idrocaccia, pluridecorato al valore e abbattuto dagli austriaci nel novembre 1917 sul basso Piave.

Verso la fine del 1925 atterrarono i primi aerei militari, i biplani Fiat R.2 della 38ª Squadriglia del LXIII Gruppo del 21° Stormo Osservazione aerea, costituito a Bologna nel dicembre di quello stesso anno (fig.6).

Nel gennaio del 1927, proveniente da Campofornido, s'insediò nell'aeroporto anche il comando del LXIII Gruppo con le rimanenti due squadriglie, la 41ª e la 113ª. Nell'aprile del 1929, anche il Comando del 21° Stormo



FIG. 6

28 marzo 1926. Nel capannone Gleiwitz, ancor oggi utilizzato, gli ufficiali della 38ª Squadriglia del LXIII Gruppo del 21° Stormo Osservazione aerea festeggiano con le autorità locali il terzo anniversario della costituzione della Regia Aeronautica. Al centro, accanto al comandante del campo di volo, si nota la figura del senatore Bombi, podestà del comune di Gorizia. Fanno da cornice due biplani da ricognizione Fiat R.2 (collezione dell'autore)

si trasferì da Bologna a Gorizia. Gli aerei, tutti del tipo Ro.1, presenti nell'aeroporto sommarono a ben 21. Tra personale di terra, comandi e piloti vi operavano più di un centinaio di militari.

L'anno successivo l'aeroporto iniziò ad assumere le caratteristiche di un campo di volo oltremodo strutturato, alla pari di quello limitrofo di Campofornido. Vennero edificate nuove e capaci aviorimesse, autorimesse, magazzini, edifici per l'alloggio e le mense della truppa e degli ufficiali, circoli ufficiali e sottufficiali, un'infermeria e altre strutture minori che si integrarono o sostituirono quelle esistenti.

Il 1° giugno 1931, per le Grandi Manovre Aeree, veniva temporaneamente costituito a Campofornido, dove si era sviluppato da alcuni anni il volo acrobatico, il 4° Stormo Caccia, formato dal IX e X Gruppo. I Gruppi restarono provvisoriamente dislocati a Campofornido e ad Aviano. Visti i successi riportati nelle Manovre svoltesi ad agosto a Ferrara, venne deciso di dare forma definitiva al 4° Stormo Caccia le cui squadriglie, tra settembre e ottobre 1931, si trasferirono nell'aeroporto di Gorizia-Merna in fase di completamento nelle infrastrutture ricet-



FIG. 7

Vista aerea del campo di volo «Amedeo Duca d'Aosta» di Gorizia che si estende su una superficie di circa 150 ettari. Si notano le piste di atterraggio in erba che lo contraddistinguono; quella orientata Est-Ovest supera i 1.150 metri di lunghezza (da www.associazione4stormo.it)

tive e di comando. La storia dell'aeroporto di Merna, denominazione che in quegli anni prevalse su quella di Gorizia, negli anni Trenta viene generalmente associata alla figura del Duca Amedeo di Savoia-Aosta che per cinque anni (1932-1937) fu comandante di Stormi e poi delle Grandi Unità aeree che vi operavano. Fu promotore dello sviluppo del volo acrobatico a Gorizia e fautore di opere benefiche a favore della popolazione locale. A lui nell'aprile 1942, un mese dopo la sua morte nel campo di prigionia di Nairobi, fu intitolato l'aeroporto che ancor oggi porta il suo nome (fig. 7).

Bibliografia:

- Associazione ISONZO-GRS, «...gira, gira l'elica, romba il motor...» *Aviazione e Aviatori a Gorizia 1909-2009*, Gorizia 2009
- Associazione 4° Stormo, *Aquile e pomodori. Storie di piloti del 4° stormo di Gorizia*, Gorizia 2005.
- D'Agostino Carlo, *C'era una volta un campo di volo. Storia dell'aeroporto di Gorizia*, Gorizia 2002.
- Gombač Srečko, *I fratelli Edvard e Josip Rusjan di Gorizia*, Ljubljana 2006
- Löw Hans, *Osterreichs Pionier der Luftfahrt*, Wien 1953
- Rusjan Grazia, *I fratelli Rusjan, pionieri del volo*, Gorizia 2003
- Sorè Piero, *L'aviazione nel Nord Est. Storia dei campi di volo nel Friuli Venezia Giulia 1910-2007*, Milano 2007

Sitografia:

www.associazione4stormo.it