

LES MERVEILLES DU MONDE: 391 LIDO DI VENEZIA: AEROPORTO NICELLI**(esterno)**

Carissima Compagnia Gongolante,

"*Ti con nu, nu con ti*", l'inizio della commovente dichiarazione dalla città dalmata di Perasto alla resa della Repubblica veneziana, era scritta anche sulle fiancate della squadriglia di aerosiluranti comandata dal *vate* Gabriele D'Annunzio il cui fantasma aleggia ovunque all'aeroporto Nicelli e ne fa un luogo fuori dal tempo. Nota 1



La pista, realizzata sullo spazio dell'antico "Bersaglio" del forte di San Nicolò, sacrificando tutto il lato nordest della cinta muraria, fu utilizzata dal primo dicembre 1915 dai caccia francesi, allora alleati dell'esercito italiano. Nota 1

L'aeroporto civile "Nicelli" (dal nome di un sergente pilota, asso dell'Aviazione, caduto nel maggio 1918) nasceva di fatto il 18 agosto 1926 con il primo volo Venezia-Vienna realizzato con il Monomotore I BOT B Junkers, guidato da Vincenzo Burattini, super decorato pilota di guerra. Nota 2

A bordo, tra i quattro passeggeri, vi era anche l'ing. Renato Morandi che, ancora studente di Ingegneria, aveva conosciuto a Napoli i familiari di Hugo Junkers, allora, il più grande progettista di aerei nel mondo.

Invitato a Dessau, dove avevano sede le prestigiose officine aeronautiche, aveva lì imparato, facendo il lavoro di meccanico, quanto c'era da sapere sugli aerei metallici e sulla loro manutenzione.

Tornato in Italia, con la rappresentanza degli aerei Junkers, convinse i fratelli a gettarsi nell'impresa aviatoria, aiutato dall'entusiasmo di Domenico Giuriati, giovane avvocato veneziano ed ex pilota di guerra e dall'interesse di cose aviatorie di Italo Balbo, ministro del governo fascista di allora.

La compagnia dei fratelli Bruno, Mario e Renato Morandi si chiamava "Transadriatica" e nel 1931 era collegata con Roma, Brindisi, Vienna, Monaco e Graz, disponendo di una rete di tremila Km, con tre milioni di Km. volati. Nota 3

Presidente della S.A.M. (Società Aerea Mediterranea) prima compagnia aerea italiana di bandiera (1931-1934) era il Comandante Umberto Klinger che dirigerà anche L'ALA LITTORIA S.p.a. (1934-1943) impresa partecipata del Regio Ministero dell'Aeronautica di cui riparleremo nella prossima mail. Nota 4

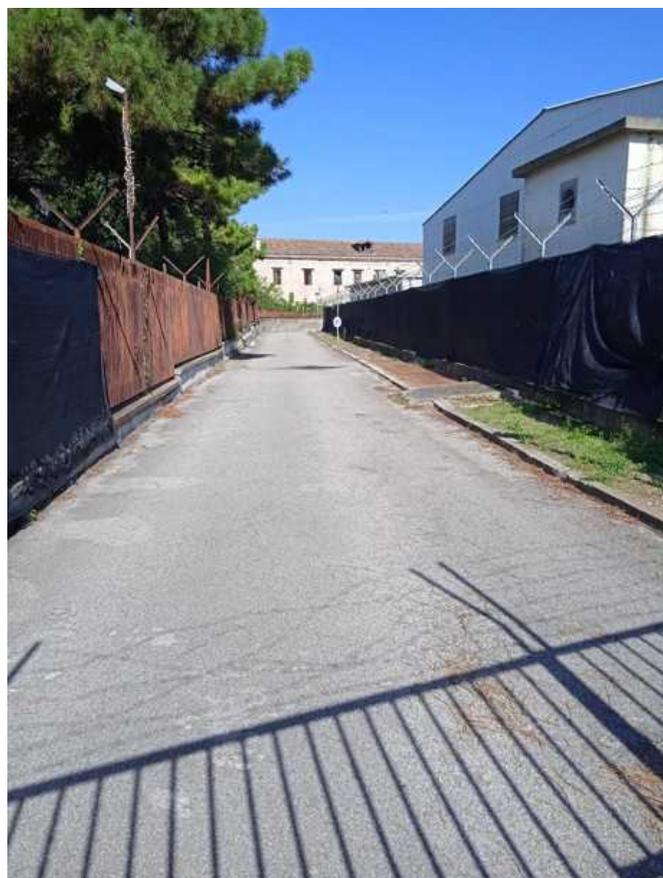
Guardando l'ingresso dell'aeroporto abbiamo sulla sinistra due accessi, uno, in ferro, chiaramente in disuso che porta al convento di San Nicolò e uno, più recente in acciaio, che sembra dare accesso alla Caserma Pepe di cui si vedono, oltre il cancello, le finestre del primo piano del lato verso sud.



Avvicinandoci si scopre però che non è l'accesso alla Caserma dei *"Fanti da Mar"*, ma al 51° stormo caccia *"Ferruccio Serafini"* il cui logo non fa riferimento al leone marciano ma a un più modesto gatto nero con coda fimmeggiante azzurra alle prese con tre topi azzurri, due trattenuti dalle zampe anteriori e uno già stecchito a pancia in su.



Spiando attraverso le sbarre del cancello si ha la conferma che il viale all'altezza della Caserma Pepe devia a destra verso la pista dell'aeroporto.



Oltrepassato l'ingresso dell'aeroporto abbiamo di fronte il lato ovest del fabbricato della aerostazione (1934) il cui progetto è ispirato all'opera di Enrico Prampolini esposta alla Triennale di Milano nel 1933, con la fascistissima scritta ingentilita ai due lati da due "rondinelle" già simbolo della "Transadriatica". Nota 5



Sulla destra del piazzale c'è un rifugio antiaereo realizzato durante la seconda guerra mondiale per dare protezione al personale dell'aeroporto in caso di attacco aereo.

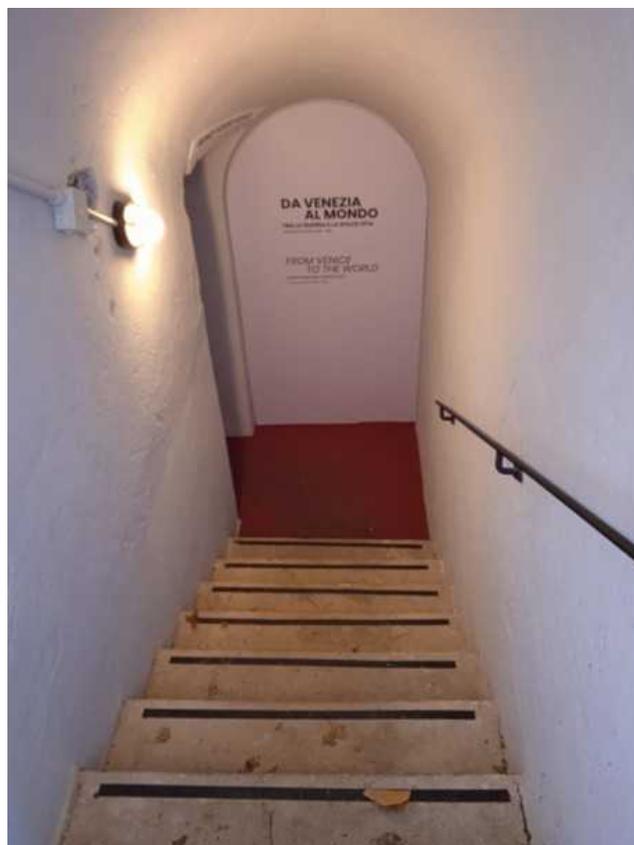


Vi è stata ospitata da luglio a settembre 2024 la mostra "Da Venezia al mondo" che faceva seguito a quella organizzata nel 2023 sul periodo fra la prima e la seconda guerra mondiale.

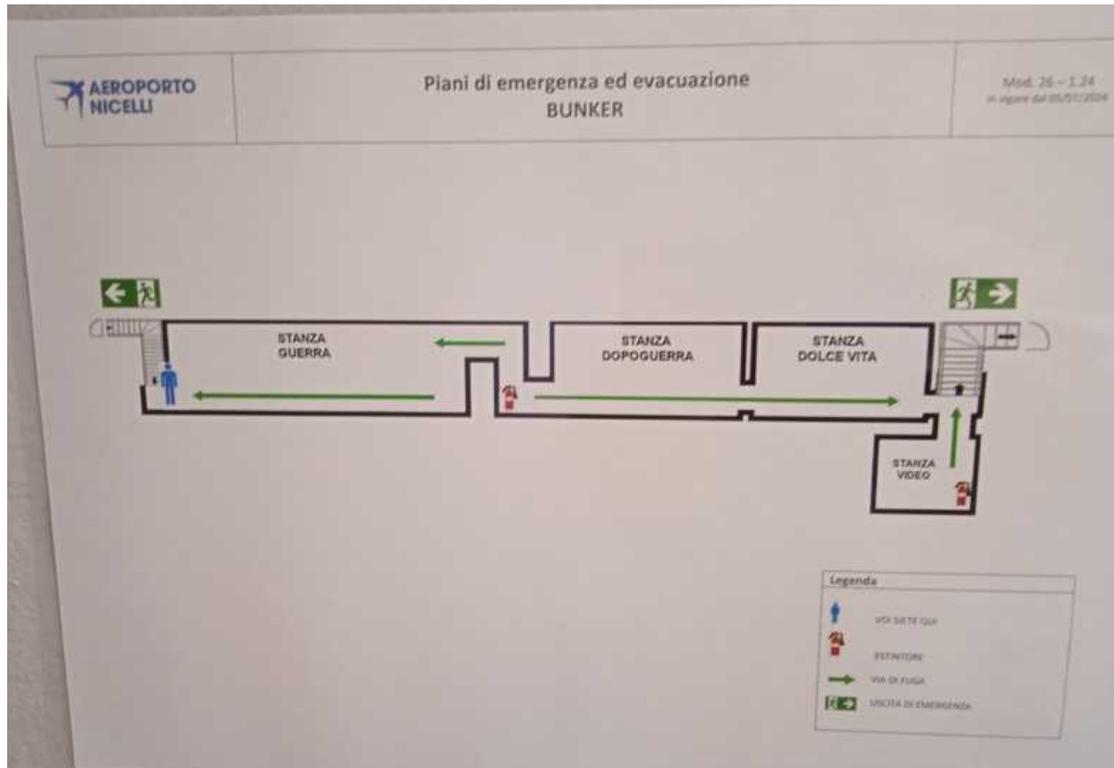
La mostra è stata l'occasione imperdibile per visitare la struttura



scendendo sottoterra.



Gli spazi sono tre



uno più grande dedicato al periodo bellico GUERRA *WAR*



e due più piccoli, uno dedicato al periodo postbellico DOPOGUERRA *POSTWAR*



e uno a LA DOLCE VITA senza traduzione.



Alla fine dei tre vani, ai piedi della scala di risalita, c'è un avviso, solo in inglese, MIND YOUR HEAD che ho capito persino io che parlo solo italiano e veneto misto vicentino-padovano, veneziano.



Tornare a rivedere la luce solare è bellissimo e si lascia volentieri il cemento armato del rifugio



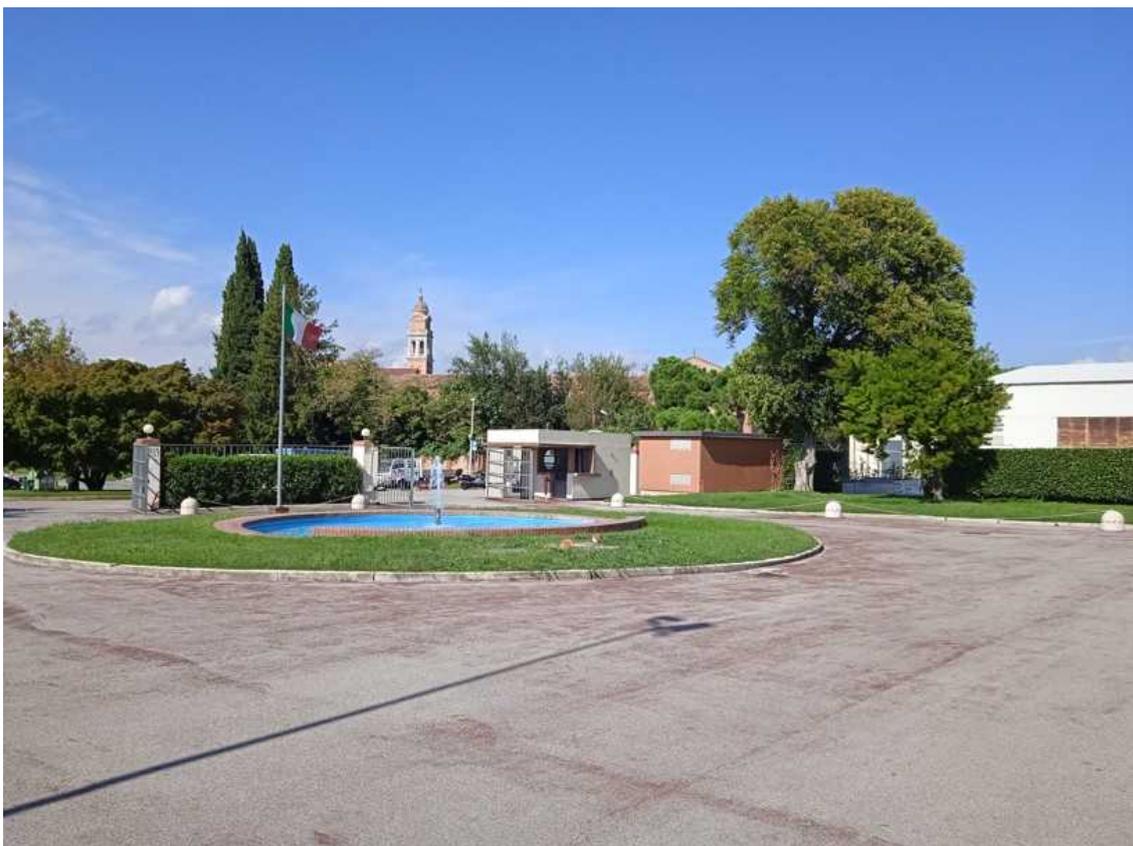
per quello della scala d'accesso, sul lato sud. che porta alla terrazza sovrastante l'edificio aeroportuale.



Sarei salito volentieri per farvi vedere il panorama, che in passato ho potuto ammirare, ma l'accesso è attualmente interdetto e sono dovuto tornare all'accesso sul lato ovest.



Prima di entrare nella hall dell'aeroporto ho dato comunque una occhiata verso Venezia constatando che da terra è visibile solo il campanile di san Nicolò e qualche tetto.



La prossima settimana entreremo dentro l'aerostazione facendo un salto indietro nel tempo di novant'anni.

Basi grandi

Carletto da Camisan diventato venexian metropolitan

Nota 1 pag. 43-44 "Lido Itinerari illustrati tra storie e leggende dell'isola di Luciano Menetto e Lele Vianello, Edizioni Volier, 2013

Nota 2 pag. 75 "Andar in Laguna tra terra e acqua" di Silvana Galassi, Libreria Editrice Il Leggio, 2018

Nota 3 pag. 32 "Lido di Venezia, oggi e nella storia" di Giorgio e Patrizia Pecorai, Edizioni Atiesse

Nota 4 <https://www.trasvolatoriatlantici.it/index.php/ultime-notizie/94-donazione-klinger-allarchivio-storico-dellam>

Nota 5 pag. 26 "Il fascino del Lido di Venezia, itinerari nel verde" di Daniela Simionato-Putz foto di Lou Embo ed. antiga, 2018