

sponda destra del Ticino partecipano due diversi schieramenti (partiti) contrassegnati dal colore rosso ed azzurro.

Il Battaglione Aviatori decide di far partecipare anche alcune squadriglie di aeroplani in completo assetto di guerra.

La V Squadriglia (partito color azzurro) di Busto Arsizio viene decentrata il 4 settembre sul campo d'aviazione di Cremona con i piloti Tenenti De Rada, Francesco Baracca, Giulio Palma di Cesnola e Filippo Di Santa Rosa.

A Busto Arsizio giunge la 2^a Squadriglia (partito color rosso) proveniente dal campo di San Francesco (Torino) con i piloti cap. Lelio Gaviglio, i tenenti Andrea Poggi, Alessandro Raffaelli, il maresciallo Ettore Marozzi ed i sergenti Enrico Burzio e Antonio Palpacelli dotata di velivoli tipo «Savoia-Farman»¹¹.

L'impiego degli aeroplani è prettamente da ricognizione ed esplorazione da parte di entrambi i partiti.

Le informazioni servono infatti a far conoscere, ai rispettivi comandi, i movimenti delle truppe (partiti) nemiche.

Le condizioni meteorologiche particolarmente avverse ne limitano però l'impiego.

Tra l'8 ed il 18 settembre gli apparecchi sono costretti a rimanere a terra senza possibilità di decollo, ma quando vengono impiegati fanno intravedere le grandi potenzialità future che il mezzo aereo può garantire in caso di conflitto quale arma di difesa ed offesa.

Le manovre si concludono il 18 settembre quando il Re passa in rivista le truppe nella brughiera di Gallarate.

Dal 19 al 24 settembre 1913 tutte le squadriglie rientrano sulle basi di appartenenza e così la V Squadriglia torna sul campo d'aviazione di Busto Arsizio.

Alla fine del 1913 si registrano anche degli «attriti» tra il comune di Busto Arsizio ed il Ministero della Guerra.

Il sindaco Tosi con una sua lettera del 27 dicembre 1913 al Ministero della Guerra, richiama l'attenzione degli organismi militari affinché le promesse di dislocare almeno 150 soldati a Busto Arsizio vengano mantenute e chiede quindi che sia collocata un'altra squadriglia o almeno un magazzino di materiale aviatorio con un organico di 150-200 militari.

¹¹ Aeroplano «Savoia-Farman», biplano terrestre costruito in Italia dalla Società Savoia su licenza della ditta francese Farman nelle versioni MF1912 e MF1914. Sarà anche realizzato da altre aziende aeronautiche italiane. Questo apparecchio è impiegato come ricognitore, bombardiere e caccia in grado di raggiungere una velocità di circa 100 chilometri orari.

Il Dormitorio Ottolini ospita infatti 4-5 soldati mentre il resto dell'organico, 25-26 militari, sono accasermati sul campo d'aviazione stesso.

Risulta quindi poco giustificabile pagare, da parte del comune, un affitto per uno stabile (Dormitorio Ottolini) sottoutilizzato e non impiegabile per altri scopi.

In tal senso si segnala un carteggio tra il sindaco Tosi e S.A. Reale «Conte di Torino» per poter far giungere uno squadrone di cavalleria.



Copertina della Domenica del Corriere dedicata alle grandi manovre tenutesi nella Valle Padana.

Con lettera dell'8 aprile 1913 viene chiesto se è disponibile un ufficiale medico in congedo nel comune di Busto Arsizio allo scopo di occuparsi del servizio sanitario delle truppe presenti sul campo. Il Tosi risponde che il dott. Forzinetti, ex ufficiale medico, è disposto a collaborare compatibilmente con i suoi impegni e gli accordi che verranno presi.

Con un'altra Prot. n° 183 del 15 luglio 1913 è richiesta invece la sistemazione della strada d'accesso al campo d'aviazione in quanto impraticabile per la notevole quantità di ghiaia che giace sulla stessa.

La V Squadriglia giunge a Busto Arsizio

Su questo campo viene dislocata la V Squadriglia con in dotazione l'apparecchio monoplano tipo Nieuport¹⁰ costruito su licenza dalla Società Nieuport-Macchi di Varese.

A comandarla è il tenente Leopoldo De Rada mentre gli altri piloti sono i tenenti Giulio Palma di Cesnola, Filippo Di Santa Rosa ed il futuro «asso» dell'aviazione italiana Francesco Baracca.

Con il mese di agosto iniziano a giungere i primi ufficiali piloti e gli apparecchi.

Il 26 agosto 1913 la V Squadriglia è quasi al completo con personale e mezzi e pronta a partecipare alle prossime manovre militari.

Si segnalano i voli del pilota Filippo Valdimiro dal campo della Malpensa a Busto Arsizio, effettuato il 7 agosto e quello del ten De Rada del 26 agosto che parte da questo campo e raggiunge Vercelli dopo aver sorvolato Stresa e le sponde del lago Maggiore.

L'11 agosto il tenente pilota Giulio Palma di Cesnola esegue dei voli su Busto Arsizio raggiungendo anche grandi altezze.

Il 7 settembre 1913 è prevista ufficialmente l'inaugurazione del campo d'aviazione di Busto Arsizio con l'intervento di personalità militari e politiche della provincia ma, come riporta il cronista de «Cronaca Prealpina» del 22 agosto 1913, «per ordine del Comando del Battaglione Aviatori la locale squadriglia di aviazione è destinata alle manovre al di là del Mincio. La Giunta Municipale in considerazione di questo, ha rinviato l'inaugurazione il 28 settembre».

A queste grandi manovre della cavalleria tra la Valle Padana e la

¹⁰ Aeroplano Nieuport-Macchi, è un apparecchio monoplano costruito dalla Società Macchi-Nieuport di Varese nelle versioni mono e biposto da impiegarsi come ricognitore ed aeroplano da caccia.

ibile un uffì-
ppo di occu-
Tosi rispon-
collaborare
o presi.
invece la si-
nto imprati-

in dotazione
dalla Società

i altri piloti
ed il futuro

i piloti e gli

on personale

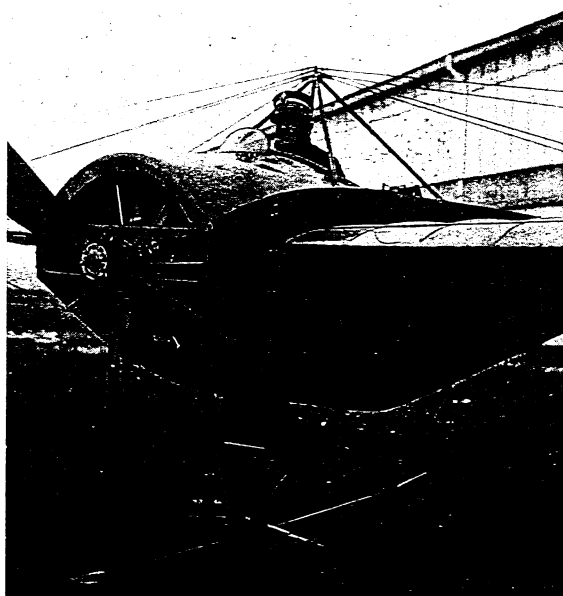
o della Mal-
De Rada del
o aver sorvo-

gue dei voli

one del cam-
tà militari e
aca Prealpi-
one Aviatori
là del Min-
viato l'inau-

Padana e la

Società Macchi-
ed aeroplano da



Il comandante della V Squadriglia
tenente Leopoldo De Rada ripreso sul
suo apparecchio.



Foto scattata il 4 settembre 1913 poco prima della partenza dei piloti della V Squadriglia per il
campo d'aviazione di Cremona.

sponda destra del Ticino partecipano due diversi schieramenti (partiti) contrassegnati dal colore rosso ed azzurro.

Il Battaglione Aviatori decide di far partecipare anche alcune squadriglie di aeroplani in completo assetto di guerra.

La V Squadriglia (partito color azzurro) di Busto Arsizio viene decentrata il 4 settembre sul campo d'aviazione di Cremona con i piloti Tenenti De Rada, Francesco Baracca, Giulio Palma di Cesnola e Filippo Di Santa Rosa.

A Busto Arsizio giunge la 2^a Squadriglia (partito color rosso) proveniente dal campo di San Francesco (Torino) con i piloti cap. Lelio Gaviglio, i tenenti Andrea Poggi, Alessandro Raffaelli, il maresciallo Ettore Marozzi ed i sergenti Enrico Burzio e Antonio Palpacelli dotata di velivoli tipo «Savoia-Farman»¹¹.

L'impiego degli aeroplani è prettamente da ricognizione ed esplorazione da parte di entrambi i partiti.

Le informazioni servono infatti a far conoscere, ai rispettivi comandi, i movimenti delle truppe (partiti) nemiche.

Le condizioni meteorologiche particolarmente avverse ne limitano però l'impiego.

Tra l'8 ed il 18 settembre gli apparecchi sono costretti a rimanere a terra senza possibilità di decollo, ma quando vengono impiegati fanno intravedere le grandi potenzialità future che il mezzo aereo può garantire in caso di conflitto quale arma di difesa ed offesa.

Le manovre si concludono il 18 settembre quando il Re passa in rivista le truppe nella brughiera di Gallarate.

Dal 19 al 24 settembre 1913 tutte le squadriglie rientrano sulle basi di appartenenza e così la V Squadriglia torna sul campo d'aviazione di Busto Arsizio.

Alla fine del 1913 si registrano anche degli «attriti» tra il comune di Busto Arsizio ed il Ministero della Guerra.

Il sindaco Tosi con una sua lettera del 27 dicembre 1913 al Ministero della Guerra, richiama l'attenzione degli organismi militari affinché le promesse di dislocare almeno 150 soldati a Busto Arsizio vengano mantenute e chiede quindi che sia collocata un'altra squadriglia o almeno un magazzino di materiale aviatorio con un organico di 150-200 militari.

¹¹ Aeroplano «Savoia-Farman», biplano terrestre costruito in Italia dalla Società Savoia su licenza della ditta francese Farman nelle versioni MF1912 e MF1914. Sarà anche realizzato da altre aziende aeronautiche italiane. Questo apparecchio è impiegato come ricognitore, bombardiere e caccia in grado di raggiungere una velocità di circa 100 chilometri orari.

Il Dormitorio Ottolini ospita infatti 4-5 soldati mentre il resto dell'organico, 25-26 militari, sono accasermati sul campo d'aviazione stesso.

Risulta quindi poco giustificabile pagare, da parte del comune, un affitto per uno stabile (Dormitorio Ottolini) sottoutilizzato e non impiegabile per altri scopi.

In tal senso si segnala un carteggio tra il sindaco Tosi e S.A. Reale «Conte di Torino» per poter far giungere uno squadrone di cavalleria.



Copertina della Domenica del Corriere dedicata alle grandi manovre tenutesi nella Valle Padana.

A titolo di curiosità tra il 12 maggio ed il 3 giugno 1914 arriverà a Busto Arsizio il 24° Reggimento di Cavalleria «Lodi» con 30 ufficiali, 700 militari di truppa ed oltre 730 cavalli.

All'inizio del 1914 avvengono dei cambiamenti al campo d'aviazione di Busto Arsizio.

Il nuovo comandante è il capitano Pier Ruggero Piccio, gli altri piloti sono i tenenti Guido Tacchini, Giulio Palma di Cesnola, Filippo Valdimiro e Francesco Baracca.

Da sottolineare che il Battaglione Aviatori alla fine del 1913 conta complessivamente 109 piloti con brevetto di 1° grado di cui 97 sono ufficiali ed il resto sottufficiali.

Attività dei piloti della V Squadriglia

L'attività della V Squadriglia registra il volo del cap. Piccio, decollato il 3 marzo alle ore 8.00 da Busto Arsizio, per raggiungere il campo d'aviazione di Mirafiori (Torino) e ritorno.

Il 15 marzo lo stesso cap. Piccio esegue un'altra impresa aviatoria giungendo a Bologna dopo due tappe a Codogno e Piacenza.

Il giorno successivo ritorna a Busto Arsizio con tappa questa volta solo a Piacenza.

Anche il ten. Valdimiro il 21 marzo 1914 vola da Busto Arsizio a Mirafiori e ritorno mentre il ten. Tacchini il 22 marzo riesce ad effettuare lo stesso percorso senza scalo impiegando quasi tre ore volando ad una quota di 1.600 metri.

Il 9 aprile anche il ten. Valdimiro effettua il volo Busto Arsizio-Mirafiori-Busto Arsizio senza scalo.

Da segnalare inoltre un volo del ten. Tacchini il 10 aprile che copre il percorso da Busto Arsizio a Bologna (scalo tecnico) e ritorno pari a 360 chilometri, in meno di tre ore.

Il 14 aprile il cap. Piccio esegue un volo fino a Verona (scalo tecnico) per proseguire verso Padova e ritornare poi a Busto Arsizio dopo aver sorvolato Piacenza e Milano.

Il 22 aprile il ten. Valdimiro effettua un altro volo verso Bologna ma è costretto ad interromperlo per un'avaria al suo apparecchio. Riparato l'inconveniente giunge lo stesso giorno a Bologna.

Il cap. Piccio stabilisce intanto il 25 aprile il primato di durata rimanendo in aria per 10 ore ed il 27 aprile vola da Busto Arsizio a Mirafiori e ritorno.

rà a
700

ione

piloti
limi-

onta
uffi-

ollato
avia-

storia

volta

a Mi-
are lo
quota

Mira-

copre
a 360

enico)
er sor-

na ma
parato

rima-
raffiori



Due fotografie scattate al campo
d'aviazione di Busto Arsizio. In quella
in alto sono ritratti il comandante del
campo, il cap. Piccio, insieme ai
tenenti Tacchini e Valdimiro; in quella
in basso appaiono alcuni componenti
della V Squadriglia.



Quest'ultima prova gli consente di ricevere un encomio da parte delle autorità militari.

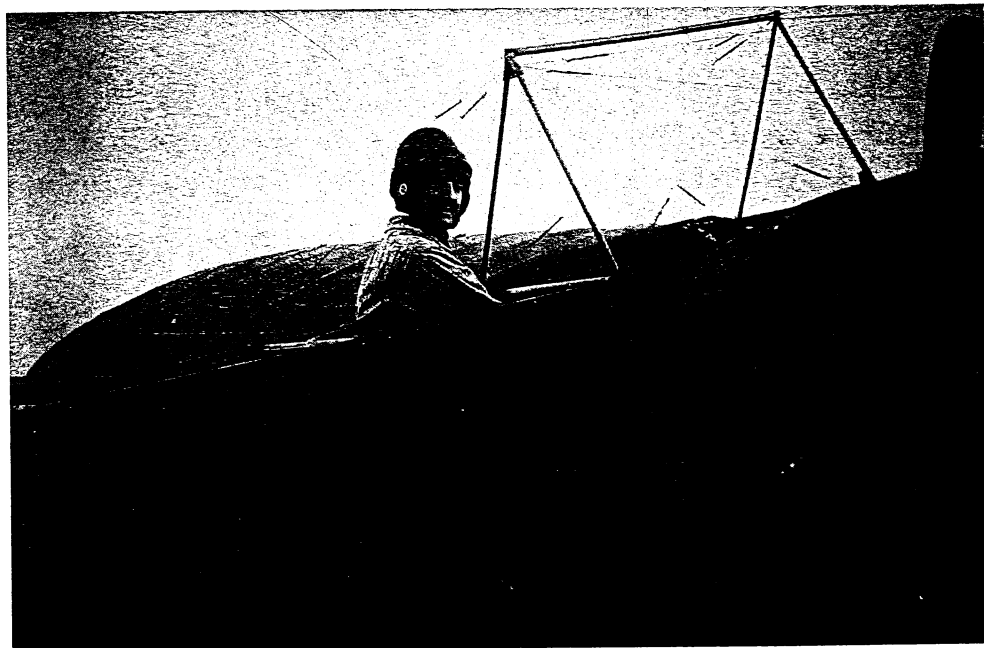
Sul Foglio d'Ordine n° 51 redatto dal Comando Battaglione Aviatori si legge: «Si tributa un vivissimo encomio al cap. Pier Ruggero Piccio, per l'encomiabile riservatezza e per il carattere militare che egli imprese al lungo viaggio aereo da lui compiuto, senza scalo, controllato sul percorso: Busto Arsizio-Mirafiori-Busto Arsizio, volo che presentò le migliori caratteristiche di una importante ricognizione guerresca».

Ma «La Voce del Popolo» del 30 aprile 1914 pubblica anche una curiosa notizia su di un avvenimento, per fortuna a lieto fine, che coinvolge un militare del campo di Busto.

Si legge: «Il sergente aviatore Armando Simoncelli appartenente al Battaglione Aviatori di Busto Arsizio, compare davanti alla Corte d'Assise di Milano imputato di mancato omicidio nella persona della fidanzata Vittorina Poratti.

Dopo la deposizione del Simoncelli, interrotta da lagrime e singhiozzi, e quella di Vittorina Poratti, che affermò essere stata lei ad incitare il sergente a sparare non potendo vivere senza di lui, i giurati hanno dato un verdetto di piena assoluzione per il Simoncelli».

A Busto Arsizio si sperimenta anche, come presso altre squadriglie



Primo piano del pilota Clemente Maggiora protagonista del volo Busto Arsizio-Varese effettuato il 3 maggio 1914.