

I piloti di Città di Castello

Erano nati a Città di Castello i fratelli Michele e Napoleone Rapini, personaggi molto noti nell'ambiente dell'aviazione internazionale. Entrambi conseguirono il loro primo brevetto da pilota nel 1912 in Francia, dove si erano trasferiti. I concittadini ricordavano Michele come “un artiere che si era fatto aviatore, e nell'aspra lotta per il dominio dell'aria si era conquistata fama e ricchezza”. Napoleone si fece onore con una tournée aviatoria in sud America. Fu il primo pilota a volare sui cieli della Bolivia ed ebbe vasta eco il suo raid in Cile da Valparaiso a Santiago: su un aereo Blériot 50 HP, percorse a 200 metri di altezza i 244 chilometri di distanza in meno di 3 ore.

I due fratelli accorsero al richiamo della Patria ed entrarono come piloti nelle squadriglie dell'aviazione militare. Michele avrebbe preferito combattere, ma per la sua esperienza gli si richiese di istruire nuovi piloti. Proprio al termine di un volo di addestramento a Farman 1914 guidato da un praticante un hangar e prese fuoco. Rapini morì tra le fiamme; aveva 28 anni. Di tre anni più giovane, Napoleone continuò a tenere alto il prestigio della famiglia. Appena quattro mesi dopo la morte del fratello, a Mirafiori di Torino ottenne il record di altezza con due passeggeri, salendo fino a 6.306 metri di altitudine con un Caudron G. 4. Dopo la guerra si sarebbe stabilito a Parigi ¹.



Michele Rapini

Tre altri aviatori tifernati morirono nel 1918. A giugno cadde con il suo velivolo a Malpensa Bruno Leoni; guidava per la terza volta. Il 29 ottobre, probabilmente per le cattive condizioni atmosferiche, precipitò a Puegnago, presso Salò, l'aereo da ricognizione con a bordo il tenente aviatore Elio Rossi e il sergente pilota Natale Giambi: erano decollati dal campo di Ponte San Marco (Brescia) per osservare e fotografare il movimento stradale lungo la Val Rendena, da Thiene a Carisolo. Rossi, inizialmente ufficiale di fanteria, era entrato in aviazione frequentando il campo scuola di Centocelle; Giambi, nativo di Città di Castello, risiedeva a Marsiglia ².

Un altro altotiberino combatté con onore nell'aviazione: il mitragliere di aeroplano sangiustinese Costante Pincardini si guadagnò una croce di guerra nell'autunno 1918 ³.

¹ Per le notizie sui Rapini, cfr. “Il Dovere”, 5 maggio e 14 giugno 1915, 24 settembre 1916; un particolare ringraziamento, per le notizie fornite, allo studioso dell'aviazione italiana Gaetano Pastoressa.

² Cfr. *Tenente Elio Rossi. 29 ottobre 1918. Per la Patria 120ª Sq. Aeroplani*, Tipografia Grifani-Donati, Città di Castello 1919; “Il Dovere”, 30 giugno, 7 luglio, 3, 10 e 17 novembre 1918.

³ Cfr. “Il Dovere”, 13 ottobre 1918.

Le peripezie di un pilota di ricognizione

Con una lettera che volle mantenere anonima, un militare di Città di Castello segnalò a “Il Dovere” l’audacia del concittadino Michelangelo Riccardini. L’attenzione dell’opinione pubblica era allora attratta soprattutto dalle gesta dei piloti da caccia: nei loro duelli con gli aerei nemici l’epica della guerra si esaltava ulteriormente nello scenario ancora recente dell’uomo che cominciava a conquistare il cielo. Alcuni di essi sarebbero diventati veri e propri miti: su tutti Francesco Baracca, che cadde sul Montello nel giugno 1918 dopo 34 vittorie negli scontri con i velivoli nemici. Altri 40 piloti italiani poterono fregiarsi del titolo di “assi” per aver conseguito almeno cinque vittorie.

L’estensore della lettera, portando ad esempio Riccardini, volle invece sottolineare il lavoro oscuro, ma prezioso e pericolosissimo, svolto dai piloti dei ricognitori. Tratteggiò anche il brillante ritratto di un amico la cui passione per i motori proiettò da gaudente viveur di provincia a scanzonato e coraggioso combattente nei cieli.

Riccardini aveva preso il brevetto di pilota militare nel settembre 1916: in quell’occasione percorse 200 chilometri, raggiungendo l’altezza di 5.000 metri.

“[...] Trovo ingiusto bensì che la stampa, mentre scrive di questi [*i piloti degli aeroplani da caccia*], taccia e mantenga nel più assoluto silenzio gli *altri*, che montano e solcano il cielo con apparecchi meno veloci, di conseguenza più pericolosi, poiché le loro escursioni sono a scopo di visitare, fotografare, bombardare (se ne è il caso) le retrovie nemiche. Essi pure devono combattere e solo per difendersi poiché il loro scopo non è di attaccare. [...]

L’aeroplano da ricognizione è sempre in territorio nemico, è sempre là, come alta vedetta, e scruta e fotografa per il suo comandante. Il suo occhio vigile ha veduto.

... chilometri internato e dell’aria. Egli è è messo in fuga dagli caccia, ma si difende e Sono rare anzi rarissime



confermare ciò che il suo Egli è la a venti, trenta deve fare il poliziotto disturbato dagli austriaci, apparecchi nemici da qualche volta vince. queste vittorie, ma sono

più difficili delle altre, poiché queste vengono quasi sempre compiute sul cielo nemico, mentre i cacciatori, hanno come primario scopo, di tutelare l’interno della nostra fronte.

Ricordo tra questi l’amico Michelangelo Riccardini, lo ricordo borghese prima della guerra, e me lo consenta, sempre nella *squadriglia* degli scioperati, frequentatori del Caffè Americano. Lo vedo sempre e lo sento ora a giocare al bigliardo, correre per ogni canto della nostra cittadina, molestando, col buggerio che danno i motori a scoppio, i pacifici borghesi, lui insaziabile, avido sempre, felice di quel frastuono assordante.

La guerra fu cruda, improvvisa, per noi abitanti di provincia, ma venne e fu inesorabile; tutti corremmo a combattere, impugnare il fucile, sopportare le fatiche e i disagi di trincea. Protraendosi la lotta, essa ha posto ognuno al posto al lavoro che più gli si confaceva e naturalmente il nostro Michelino, che aveva già provato l'emozione dei piccoli motori a benzina, che aveva con velocità percorso migliaia e migliaia di chilometri, ha voluto provare a volare.

Ci è riuscito, sì, ed è meraviglioso, vola, in territorio nemico in mezzo alle nubi, fra le pallottole di shrapnells come un giorno danzava in mezzo al getto di coriandoli.

Lo vedo discendere dal suo apparecchio sempre lo stesso fanciullone di un tempo; lo vedo togliersi i lunghi guanti che gli cuoprono il braccio sono al gomito, levarsi gli occhialini che gli difendono la metà del viso, accendere la sigaretta e parlare dell'avventura capitata:



‘Sono stato attaccato dagli austriaci ma la ricognizione è stata felice. Si è preso il rilievo desiderato ed ho fotografato con la mia piccola Kodak le nuvole di shrapnells’.

Un altro giorno:

‘Ho avuto un duello austriaco. ero internato a venti chilometri, non ho vinto l'aeroplano, ma ho raggiunto il punto comandato’.

Ancora:

‘Oggi si è riportata la pelle, ma guardate come spilla il nostro serbatoio di benzina. È stata una pallottola di fucile. Fosse stato più distante duemila metri il campo di atterramento, questa volta *ti saluto scuffia!*’.

E ancora.

‘Tre ore in Austria, in mezzo alle nubi; la bussola non funzionava più. Eravamo sperduti: con l'osservatore ci guardavamo in faccia, perplessi... Finalmente la cima di un monte. Si riconosce, ci orizzontiamo e si volge verso l'Italia! ... In questa pazza gioia l'osservatore mi porge uno scritto, eccolo: lo conservo per memoria: *Ce la siam vista, diceva la vecchia!*’. [...]

Il nostro Riccardini presto sarà ufficiale, presto potrà avere qualche decorazione e volerà in apparecchio più veloce, uno che raggiunga 260 chilometri all'ora per travolgere con la pazza velocità quello nemico. E questo quasi che i 160 che faceva il suo ‘Caudronne’ fossero stati insufficienti!! [...]”⁴

⁴ Lettera a firma G. a “Il Dovero”, 19 agosto 1917. Cfr. anche “Il Dovero”, 17 settembre 1916.

A Michelangelo Riccardini, tenente della 48^a Squadriglia aeroplani, fu conferita la medaglia di bronzo al valor militare con la seguente motivazione: “Ardito e abile pilota, ha eseguito numerose importanti ricognizioni, assolvendo sempre il mandato affidatogli, nonostante fosse più volte ostacolato da condizioni atmosferiche avverse e da cattivo funzionamento dei motori. Ebbe parecchie volte l'apparecchio colpito da tiro di artiglieria e mitragliatrici antiaeree. Sostenne due combattimenti aerei: in uno di questi, attaccato da velivolo nemico più veloce e meglio armato, riportò l'apparecchio colpito in 80 punti. Ad onta di ciò, continuò la ricognizione, finché l'osservatore ebbe ultimato il proprio compito”. Cielo delle Dolomiti, ottobre 1916 – settembre 1917 ⁵.

⁵ *Omaggio ai decorati al valore militare del Comune* cit., pp. 39-40. Riccardini avrebbe poi presieduto le sezioni tifernati dell'Istituto del Nastro Azzurro, l'associazione dei decorati al valor militare, e della Croce Rossa Italiana.