



Associazione Storica Cimeetrincee

... *per non dimenticare*


[Attività](#)
[Documentazione storica](#)
[Per non dimenticare](#)
[Come fare per....](#)

Dalle Ande alle Dolomiti: un unico cielo e due ali di valore

Note in ricordo di Arturo Dell'Oro, M.O.V.M. della Prima Guerra Mondiale.

di Barbara Rocchi e Davide Rocchi



All'inizio del primo conflitto mondiale gli apparecchi in dotazione alle forze armate italiane erano pochi e tutti di fabbricazione straniera. La situazione nel corso della guerra cambiò completamente: infatti, con l'intensificarsi degli attacchi austriaci l'Italia ebbe la necessità di potenziare la forza dell'aviazione. In origine i compiti degli aerei erano tattico-strategici, ma ben presto furono anche compiti di bombardamento, con i primi apparati telegrafici che miglioravano la comunicazione tra aerei e campi base.

Un rilievo molto particolare fu assunto dalla guerra aerea nei cieli delle Dolomiti: le alte vette e la instabilità meteorologica tipica della zona spingevano i piloti a voli impegnativi di alta quota e a mostrare capacità di improvvisazione, indispensabili data la grande diversità tra lo scenario di guerra e il contesto in cui erano stati addestrati.

I primi aerei nella zona delle Dolomiti giunsero alla Quarta Armata nella primavera del 1916, quando la 48^a Squadriglia di Artiglieria fu assegnata al campo di Belluno. A maggio del 1917 fu inviata anche la 83^a Squadriglia neocostituita con i suoi apparecchi *Nieuport 11 "Bébé"*. Proprio nello scenario di guerra delle Dolomiti si inserisce la figura di Arturo Dell'Oro González, uno dei giovani assi della Prima Guerra Mondiale, Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Arturo era nato a Vallemar in Cile nel settembre del 1896. Suo padre Alessandro, originario del Piemonte, era proprietario di una miniera di salnitro nella regione di Atacama; la madre Margherita González era cilena, morì assai presto e così padre e figlio, dopo vari trasferimenti in Cile e in Argentina, tornarono in Italia.

Arturo fu iscritto come cittadino italiano nel comune di Vagna, che poi dal 1928 fu aggregato a quello di

Domodossola; fu affidato alle cure della famiglia Bignoli, che lo crebbe con i suoi figli Lina e Bernardino. Proprio in quella famiglia, in cui più tardi avrebbe vissuto anche il padre Alessandro che si spostava tra Buenos Aires e Milano, Arturo visse e frequentò in Piemonte i collegi di Stresa e Rivoli, a Milano il corso di meccanica all'istituto industriale.

Nel maggio 1915 all'entrata in guerra dell'Italia, egli partì da Buenos Aires per arruolarsi. È importante ricordare che gli emigrati italiani e i loro figli, anche se sottoposti formalmente agli obblighi di leva, non rischiavano nulla se rifiutavano di prendere le armi. Eppure fu notevole nel conflitto il numero di italiani emigrati nel mondo presenti sul fronte italiano come volontari. Arturo si arruolò nel battaglione piloti aviatori, nominato allievo raggiunse il territorio di guerra a fine maggio 1915, mobilitato con la 30ª Squadriglia aeroplani; ottenne il brevetto di pilota di aeroplano *Farman*.

Nominato sergente, affrontò alla fine del 1915 situazioni ad alto rischio che gli portarono una prima Medaglia d'Argento al Valor Militare sul campo. Per capire già lo spirito e il carattere del pilota, degna di ricordo è la sua ricognizione tra Trentino e Tirolo del 12 novembre 1915. Per il cattivo funzionamento del motore e del congelamento della bussola di bordo, che riduceva pericolosamente le capacità di orientamento, sotto il fuoco dell'antiaerea riuscì comunque ad atterrare in zona italiana anche fuori campo con il suo *Farman*. Per lui il 1916 trascorse con voli in squadriglia da ricognizione con mitragliatrici, conseguì anche il brevetto di volo su apparecchi da caccia *Nieuport 11* al campo di Cascina Malpensa. Breve fu però la sua lontananza dal fronte: infatti, a inizio maggio del 1917 la neonata Seconda Sezione della 83ª Squadriglia da Caccia fu trasferita a San Pietro in Campo vicino Belluno, al comando del tenente Vittorio Bonomi. Tra i suoi piloti c'era anche il sergente Dell'Oro. Più tardi Bonomi esprimerà questo giudizio su di lui: "Aveva un carattere calmo e sorridente, manovrava l'aereo in modo composto anche in impegnative situazioni di guasto. Però era insofferente verso gli allarmi tardivi, il malfunzionamento dei motori e il frequente incepparsi delle mitragliatrici di bordo."

Amareggiato da ciò manifestava l'intenzione di ricorrere allo speronamento del nemico se la mitragliatrice si fosse inceppata. Sembra che alla fine di agosto del 1917 queste siano state le sue parole: "Con l'animo che deve vincere ogni battaglia, attacco il nemico, caricandolo decisamente con il mio apparecchio." Fu proprio quello che, dopo pochi giorni, sarebbe avvenuto nella sua ultima impresa di guerra eroica e drammatica.

Il 1 settembre 1917 alle ore 11:00 del mattino nella Val Cordevole fu avvistato, proveniente dalla Valsugana, un *Brandenburg* austriaco da ricognizione. All'allarme Dell'Oro si alza in volo con il suo *Nieuport 11* e raggiunge il nemico a quota 2 506 metri sopra il massiccio del Pelf, mentre sta rientrando. Tenta l'attacco da posizione sopraelevata, ma è probabile che per l'incepparsi della sua mitragliatrice sia sceso in picchiata contro il *Brandenburg*, che precipita a picco. L'aereo italiano colpisce la cima del Pelf e cade distrutto alle sue pendici. Un'ala e un cuscino si trovavano a centinaia di metri di distanza, mentre il corpo di Dell'Oro fu ritrovato il giorno dopo sull'altro versante del monte. Forse, sganciate le cinghie, il pilota aveva cercato di salvarsi gettandosi dall'aereo in picchiata.

Quel duello aereo del 1 settembre del 1917 si era concluso con tre vittime e, per certi aspetti, poteva ricordare gli scontri dei cavalieri antichi, ai cui codici l'aviazione di allora faceva spesso riferimento. Il 3 settembre nei funerali fu reso omaggio a tutti e tre i piloti caduti: il corteo funebre registrò una enorme partecipazione di militari e civili, mentre aerei lanciavano fiori. Il corteo attraversò Belluno per arrivare al cimitero urbano di Prade, dove vennero sepolti anche i due piloti austriaci, il sottotenente Leopold Müller e il caporale Franz Stanislav. La tomba del pilota italo-cileno aveva una croce a forma di elica. Il giorno seguente un nostro aereo della 48ª Squadriglia sfidò il fuoco nemico per lanciare sul campo di Pergine, oltre a una testimonianza fotografica degli onori funebri resi ai due piloti, anche i loro ricordi di famiglia. Era quella la guerra più dura e difficile vissuta dal mondo, combattuta con armi moderne e micidiali, con numero di vittime altissimo soprattutto tra i giovani. Questi funerali possono richiamare alla mente l'*Eneide* di Virgilio e le descrizioni di giovani vite spezzate sia nelle fila di Enea e dei suoi alleati latini sia fra i loro nemici.

Possono ricordare anche il senso di *pietas*, termine traducibile con "rispetto umano" e "compassione", mostrati dal protagonista. Per tutti può valere l'episodio nel libro X dell'*Eneide* del duello tra Enea e Lauso, figlio di Mezenzio, un re nemico. Lauso cade ucciso da Enea che, però, ne ricomponne il corpo, di cui ordina la immediata restituzione al padre per gli onori funebri.

Già il 2 settembre 1917 all'indomani della morte di Dell'Oro, il tenente Bonomi, comandante nella Seconda Sezione della 83ª Squadriglia da Caccia, propose la sua candidatura alla Medaglia d'Oro al Valor Militare, che venne conferita a inizio 1918 con la seguente motivazione: "Audacissimo pilota da caccia, infaticabilmente sorvolando le alte vette del Cadore, ardito fra gli arditi, piuttosto che rinunciare alla vittoria si lanciava contro un velivolo nemico, lo abbattava con l'urto, precipitando insieme col vinto, esempio altissimo di coraggio e di mirabile abnegazione."

Negli anni Venti decorazioni alla memoria e riconoscimenti furono tributati a Dell'Oro: a lui fu intitolato prima l'aeroporto e poi l'Aero Club di Belluno. Nel 1924 gli fu attribuita la cittadinanza onoraria bellunese *in memoriam*;

nello stesso anno il suo nome fu scelto dalla marchesa Vivaldi Bossiner per rappresentare tutti i caduti della provincia di Belluno sulla prima fusione della campana dei caduti di Rovereto, forgiata con il bronzo dei cannoni inviati dalle nazioni che avevano partecipato alla guerra e inaugurata nel 1925. Anche la sua terra natale, il Cile, gli rese onore: nel 1933 a Valparaiso un istituto di istruzione italiano fu intitolato a Dell'Oro in omaggio al suo spirito di sacrificio (istituto ancora oggi esistente). Venne anche definito "Pietro Micca dell'aria".

Oggi i toni e lo stile di quelle celebrazioni possono sembrare a noi un po' troppo retorici, ma ciò non altera affatto il valore, il coraggio e l'eroismo di questo ragazzo dal volto aperto e dal sorriso simpatico.

Fra i tanti riconoscimenti a lui tributati crediamo sia altamente significativo ricordare la intitolazione ad Arturo Dell'Oro del campo di aviazione di San Giusto a Pisa, avvenuta il 19 giugno 1921 e di cui ricorre quest'anno il centenario. Dal 1940 il campo fu sede del 46° Stormo da Bombardamento della Regia Aeronautica, di cui faceva parte la 274ª Squadriglia, dotata di bombardieri *Piaggio P-108*, a bordo di uno dei quali perse la vita il capitano Bruno Mussolini (7 agosto 1941).

Dal 1954 lo stormo si trasformava in 46ª Aerobrigata Trasporti Medi; infine, nel 1985 prende il nome attuale di 46ª Brigata Aerea. Da questo campo, nei mutati scenari geopolitici del secondo dopoguerra, sono decollate e decollano ancora missioni umanitarie, spesso sotto l'egida dell'ONU, che vedono i suoi aerei e i suoi uomini impegnati nel mondo per portare aiuti e soccorso ben tangibili in catastrofi naturali o in guerre locali il cui costo è pagato dai civili.

È impossibile non ricordare l'operazione denominata *ONUC*, iniziata il 15 luglio 1960, con il compito di garantire l'integrità territoriale e la difficilissima stabilità politica del Congo, all'indomani dell'indipendenza e della fine del dominio coloniale belga. Della operazione facevano parte due aerei della 46ª, due *Fairchild C-119*: uno denominato *LYRA 5* e l'altro *LUPO 33*. I loro equipaggi, tredici tra ufficiali e sottoufficiali, caddero vittime l'11 novembre 1961 nell'eccidio di Kindu. Proprio all'interno dell'aeroporto militare pisano si trova la cappella sacrario ai caduti di Kindu, che contiene le loro spoglie.

Il tragico episodio ebbe un riflesso anche sull'aviazione civile italiana perché i piloti e gli assistenti di volo uomini di *Alitalia* chiesero che la loro divisa fosse dotata di cravatta nera al posto di quella blu in segno di lutto per i tredici aviatori caduti. Tutto ciò è continuato fino al 2015, quando è stato deciso, nel rinnovamento dell'immagine aziendale, di sostituire la cravatta nera degli assistenti di volo con una in fantasia *regimental*; i piloti invece continuano a indossare la cravatta nera di ordinanza.

Le missioni umanitarie hanno impiegato aerei e uomini della 46ª per oltre 750.000 ore di volo: sono ali, uomini e donne di pace che mantengono alto l'onore e il nome d'Italia nel mondo. Di questo dobbiamo sempre esserne ben consapevoli. Quelle ali si levano in volo dal luogo che porta il nome di Dell'Oro, eroe del passato, ed è bello immaginare che, quasi loro angelo custode, sia al loro fianco e dall'alto le protegga e le scorti con il suo aereo nei cieli dei cinque continenti.

Queste note devono in gran parte la loro stesura alle informazioni presenti in *Nel cielo di Belluno – Breve storia di Arturo Dell'Oro*, a cura di Nicola De Toffol, *ISBREC Istituto Storico Bellunese della Resistenza e dell'Età Contemporanea*, 2017.



Articolo gentilmente concesso da **Società Italiana Aviazione Civile**

Vedi articolo originale

ASCET

Tutti i diritti riservati. Non è consentita la riproduzione anche parziale di immagini e testi senza autorizzazione degli autori. Chi volesse collaborare con foto scritte e altro materiale o per contatti può scrivere a cimeetrincee.® Il logo di ASCeT e' un Marchio Registrato. Ogni uso improprio e non autorizzato è perseguibile nei modi consentiti dalla legge. Consulta la privacy



CONTATTI DELL ASSOCIAZIONE

Castello, Calle S.Gioachin 450 - 30122 Venezia

Telefono: +39 3205681304

Email: cimeetrincee@cimeetrincee.it

Web: www.cimeetrincee.it

GET SOCIAL

DEDICATO A...



Questo sito è dedicato a mio nonno Sante Girardini
1895-1978