

caosfera.≡

[www.caosfera.it](http://www.caosfera.it)

creativitoria  
100% MADE IN ITALY

Federico Bardanzellu

## LETTERE DAL DIRIGIBILE U5

UNA TRAGEDIA DELLA GRANDE GUERRA  
NELLA CORRISPONDENZA DI UN PIONIERE DEL VOLO

*Segni*

**Federico Bardanzellu**  
**LETTERE DAL DIRIGIBILE U5**

ISBN 978-88-6628-305-8

copyright 2014 Caosfera Edizioni  
[www.caosfera.it](http://www.caosfera.it)  
soluzioni grafiche e realizzazione

**IN<sup>3</sup>**

Quando venni alla luce, mio padre si ricordò di quell'ufficiale dallo sguardo triste, che ogni mattina sembrava osservarlo, nella penombra della sua stanza, con una certa commiserazione. E mi chiamò con quel nome: Federico.

Da: *Cronache dell'anno del cane ed altre storie*, Trento, 2010.



Il comandante del Dirigibile U5, Ten. Federico Fenu  
(1891-1918)

## LA TRAGEDIA DEL DIRIGIBILE U5

Nell'ultimo anno della Prima guerra mondiale, il 2 maggio 1918, in una giornata di massima limpidezza, il dirigibile U5 (Uselli 5) uscì dall'*hangar* dell'aerostadio della Marina militare di Pontedera per compiere una missione consistente nel servizio di osservazione dei sottomarini nemici nel Tirreno e di scorta ai piroscafi sulla linea Civitavecchia-La Spezia.

L'equipaggio era composto dal tenente comandante Federico Fenu, dal tenente Luigi Giovanni Carta Satta, dal tenente Enrico Magistris, dal sottocapo radiotelegrafista Michele Rosato e dal caporale di marina Tommaso Perrone.

La missione si era svolta in maniera del tutto regolare ma, sulla rotta di ritorno, verso le ore 13:15, la navicella precipitò a terra nel territorio di Castellina Marittima (PI), all'interno della tenuta dei conti Davico. Alla vista dell'immane disastro, la giovane contessa, gridando, chiamò il cappellano che era solito pranzare nella villa e, nell'attimo della tragedia, con voce concitata, gli chiese spontaneamente di recarsi a benedire le povere vittime<sup>1</sup>.

Accorsero immediatamente due militari del locale distaccamento di Valdiperga, il sergente maggiore Balboli e il caporal maggiore Tedeschi<sup>2</sup>, poi i contadini vicini, il pretore di Rosignano Solvay e infine arrivò il comandante dell'aerostadio di Pontedera, seguito

---

1. Vedi capitolo "*Carteggio Fenu*", sotto la data del 28 maggio 1918.

2. Quest'ultimo provvide alla stesura del rapporto; vedi: "*Carteggio Fenu*", sotto la data del 23 maggio 1918 (*Dichiarazione del Caporal maggiore Massimo Tedeschi*).

da un camion con soldati e attrezzi. In una grande buca, tra le macerie del relitto, furono trovati i corpi dei cinque membri dell'equipaggio, deceduti sul colpo - alcuni ancora con il cibo in bocca - data la rapidità in cui si era svolta la tragedia. Prima di sera i cinque cadaveri, composti in altrettante casse, furono trasportati nella cappella privata dei conti Davico e l'indomani all'aeroporto dove venne addobbata una camera ardente<sup>3</sup>.

Due giorni dopo ci fu un grande funerale alla presenza delle autorità civili, militari e religiose; un anno più tardi, i feretri dei cinque giovani, coperti dalla bandiera italiana e da una grande quantità di fiori, accompagnati dal suono triste della banda militare, furono traslati al Cimitero della Misericordia di Pontedera<sup>4</sup>.

In ricordo dei caduti, sul luogo della catastrofe, fu eretto un monumento a spese del Comune.

\* \* \*

Vi fu un'inchiesta del Ministero della Guerra che si concluse con il verdetto d'inaffidabilità di quel tipo di aeronave e la risoluzione del contratto di fornitura di altre dieci unità della stessa serie.

Anche i precedenti dirigibili Usuelli, infatti, non avevano oggettivamente dato prova di funzionalità.

L'U1 e l'U2 erano stati trascinati dalla furia dei temporali mentre erano ormeggiati a terra<sup>5</sup>; l'U3 fu ritirato dall'attività prima dello

---

3. Aldo Castellani, Franco Di Martino, Gabriele Biagi, *Il Nostro Novecento – Castellina Marittima, anima e storia del secolo nostro*, Tagete, Pontedera, 2006, pagg. 20-21.

4. Dal gennaio 1993, al Cimitero della Misericordia permane una lapide commemorativa con il timone originale dell'aeromobile, mentre le cinque salme sono state trasferite al Cimitero militare della Cigna di Livorno.

5. Basilio Di Martino, *I dirigibili italiani nella Grande Guerra*, Ufficio storico A.M., Roma, 2005, pag. 359.

scoppio della guerra mondiale, dopo aver subito il medesimo destino dei due precedenti, pur essendo stato recuperato intatto; l'U4 fu utilizzato solo a titolo sperimentale, ma mai impiegato in operazioni belliche<sup>6</sup>. Anche l'U5 doveva aver raggiunto l'estremo limite di resistenza poiché improvvisamente, al ritorno dalla missione, all'altezza di Castellina Marittima, nel momento in cui virava per puntare verso Volterra, il dirigibile cedeva in ogni sua parte.

In particolare, già tre giorni dopo l'incidente, fu nominata una prima commissione d'inchiesta composta dal capitano di vascello Vittorio Pulino, dal maggiore dirigibilista Tullio Benigni, dal maggiore Luigi Avorio, dal capitano del genio navale Giovanni Pegna e dal giovane ingegnere Umberto Nobile<sup>7</sup>. Tale commissione indicò quale causa immediata del disastro *“la lacerazione quasi istantanea dell'involucro”*<sup>8</sup> e quali cause più probabili della lacerazione le *“anomali sollecitazioni provocate da un violento moto di beccheggio, con tutta probabilità dovuto al distacco del serbatoio di acqua di poppa o a particolari condizioni atmosferiche. Tale ipotesi è avvalorata dal fatto che tra i resti del dirigibile non fu trovata traccia del serbatoio, mentre fu riscontrato che una delle cravatte di sospensione del serbatoio stesso era spezzata in corrispondenza di una sezione di minima resistenza, che per giunta presentava tracce di lesione persistente. I violenti moti di beccheggio, conseguenti al distacco del serbatoio di poppa, dovettero produrre delle tensioni anormali in alcune delle funi di sospensione, che ebbero per effetto la iniziale lacerazione dell'involucro in uno dei suoi punti più deboli, ossia nella intersezione di una delle fasce*

---

6. Basilio Di Martino, *cit.*, pag. 360.

7. *Nota* del Comando del dipartimento della Piazza marittima di La Spezia a Capo di Stato Maggiore della marina – Ispettorato Aviazione prot. 1576 del 5 maggio 1918; il nome di Umberto Nobile era erroneamente indicato in Luigi Nobili.

8. *Verbale della Commissione d'inchiesta*, U.S.M.M. cartella 971.

*di sospensione con la fascia di attacco dei compartimenti*<sup>9</sup>.

Il comandante Fenu si era già reso conto sin dalle prime ascensioni della precarietà della struttura dell'aeromobile e aveva confidato le sue preoccupazioni a un suo amico, in una lettera del carteggio allegato: *“L'U5 è il primo dirigibile entrato in squadra di questo tipo, è un tipo nuovo e noi costituiamo il primo equipaggio; è molto difficile a condursi ed è una baracca dove ogni tanto ti si rompe qualche cosa. Ma non ne parliamo più”*<sup>10</sup>.

Preso visione del verbale della commissione, tuttavia, l'ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina riteneva che si dovesse chiarire esattamente la responsabilità del disastro e, soprattutto, qualora fosse attribuita alla ditta Uselli, si dovesse porre mano alla risoluzione del contratto di fornitura di ulteriori dieci dirigibili alla stessa commissionati e in corso di fabbricazione<sup>11</sup>.

Il Commissariato generale per l'aeronautica, Direzione centrale dirigibili e aerostati, investito del caso, nominò quindi una seconda commissione, di cui facevano parte due membri della prima (Benigni e Pullino), integrati da altri tre<sup>12</sup>. Tra questi ultimi era anche il capitano Raffaele Senzadenari, che aveva già comandato il dirigibile U5, prima del comandante Fenu<sup>13</sup>.

La seconda commissione acquisì le controdeduzioni del

---

9. *Ibidem*.

10. *“Carteggio Fenu”*, lettera a Gaetano Moneti, Pontedera (?) circa novembre 1917.

11. *Nota* del Ministero della Marina – Ufficio del Capo di Stato Maggiore, al Commissariato generale per l'aeronautica, Direzione centrale dirigibili e aerostati, prot 7200 in data 28 maggio 1918, U.S.M.M. cartella 971.

12. *Nota* del Commissariato generale per l'aeronautica, Direzione centrale dirigibili e aerostati, prot 5499D in data 1 giugno 1918, U.S.M.M. cartella 971.

13. Basilio Di Martino, *cit*, pag. 362.

costruttore dell'aeromobile distrutto, ing. Celestino Uselli<sup>14</sup>, il quale attribuì le cause del disastro al presunto scoppio di un “pallonetto” (*ballonett*)<sup>15</sup>, ventilando la presenza - non attribuibile alla ditta costruttrice - di miscela tonante nei pallonetti, prima della caduta del dirigibile. Tale ipotesi fu recisamente respinta, come si evince dalla nota inviata alcuni giorni dopo al Commissariato generale per l'aeronautica da un componente della commissione (il prof. Bianchi)<sup>16</sup>.

La commissione, peraltro, evitò di attribuire responsabilità personali al costruttore o al collaudatore ma fu perentoria nell'indicare i provvedimenti da prendersi:

1) *“... debbasi rinunciare all'impiego delle aeronavi tipo U in corso di costruzione provvedendo a sostituirle con altre di tipo migliore e più sicuro”*.

---

14. Celestino Uselli (Milano 1877-S.Germano Vercellese 1926), alpinista, pioniere dell'aviazione, dirigibilista e costruttore di dirigibili. Fu il primo a scalare la vetta andina del vulcano Chachani (Perù). Nel 1906, un pallone aerostatico da lui condotto fu trascinato da una tempesta nelle acque dell'Adriatico, provocando la morte di due passeggeri e lui stesso si salvò a stento. Nel luglio 1907 raggiunse i 5700 metri in pallone aerostatico e, nel novembre 1908, fu il primo a trasvolare in aerostato le Alpi, partendo dal versante italiano. Nel 1912, stabilì il record italiano di distanza e durata, percorrendo 1112 km in 28 ore. A partire dal 1910, avendo conseguito il brevetto di pilota di dirigibile, si dedicò alla loro progettazione e costruzione installando un laboratorio nel quartiere Bovisa, a Milano. Dopo il fallimento della serie U, nel 1919, a Roma, realizzò il dirigibile T34, che riuscì a vendere negli Stati Uniti. Prima della sua improvvisa scomparsa aveva progettato la realizzazione di un'aeronave ancora più grande.

15. *Nota* di Celestino Uselli al Commissariato generale per l'aeronautica, Direzione centrale dirigibili e aerostati, in data 20 giugno 1918, U.S.M.M. cartella 971.

16. *Pro-memoria per il Commissario generale per l'aeronautica circa la questione “Uselli”*, 29 giugno 1918, U.S.M.M. cartella 971.

2) “... che per ovvie ragioni di necessità militare, si proceda intanto all'immediato recupero di tutto il materiale esistente presso la ditta Usuelli (da essa preparato o ad essa ceduto per l'allestimento dei dieci dirigibili U), che dagli enti competenti sarà giudicato la proficua ed immediata utilizzazione, senza perciò attendere lo svolgimento delle pratiche amministrative conseguenti all'attuazione delle proposte della commissione sottoscritta”<sup>17</sup>.

Tali risultati non furono mai resi pubblici<sup>18</sup>.

\* \* \*

Dietro la vicenda, l'uomo.

Il comandante Federico Fenu, di Francesco e Francesca Ferri, era nato il 3 giugno 1891 ad Ascoli Piceno, ove il padre, sardo di Sassari, insegnante nelle scuole tecniche, era stato temporaneamente destinato; unico figlio maschio della famiglia, poiché un omonimo fratello era premorto ancora bambino.

Trasferitisi i Fenu a Roma, per una nuova destinazione del capofamiglia, Federico s'iscrisse alla facoltà d'ingegneria e, prima ancora della laurea, intraprese la carriera didattica presso una scuola privata<sup>19</sup>.

Nel 1912, improvvisamente, il suo genitore fu collocato con

alcuni anni di anticipo a riposo d'ufficio<sup>20</sup>. Pur fruendo – il padre – di una pensione governativa, ancorché modesta<sup>21</sup>, il giovane studente/insegnante sentì, probabilmente oltre misura, la responsabilità di contribuire al bilancio familiare. Tale situazione, infatti, lo indusse a rallentare gli studi e a rimandare *sine die* il conseguimento della laurea. Tre anni dopo, la decisione di sposare la fidanzata Elvira Tresoldi, anch'essa insegnante e di andare a vivere altrove, contribuì sicuramente ad accrescere i sensi di colpa nell'animo del futuro dirigibilista. Ciò spiegherebbe i reiterati consigli ai genitori di subaffittare la stanza che aveva lasciato per compensare le mancate entrate dovute alla sua uscita dal nucleo familiare<sup>22</sup>. La disponibilità della sorella maggiore Fermina, già sposata e senza particolari problemi economici, di pagare gli studi magistrali alla più giovane sorella Felicità (“Lice”), ancora a carico dei genitori, non sembrerebbe aver alleviato le inquietudini di Federico ma, anzi, averle accresciute, quasi fosse rimasto ferito nell'onore<sup>23</sup>.

\* \* \*

Il 24 maggio 1915 l'Italia entrò in guerra contro l'Austria-Ungheria e, nel dicembre successivo, Fenu fu chiamato alle armi. Arruolato come soldato semplice, fu inviato al 36°

---

20. Cfr.: “*Carteggio Fenu*”, da luogo imprecisato, aprile 1912 e “*Carteggio Fenu*”, sotto la data 19 maggio 1918, ove il prof. Francesco Fenu spiega le ragioni del suo collocamento a riposo in anticipo: “*per essermi rifiutato di convalidare con la mia firma l'ingiustizia di due iniqui professori, caddi sostenendo i diritti della giustizia nella persona d'un povero orfano alunno della mia scuola*”.

21. “*Carteggio Fenu*”, sotto le date 18 febbraio, 9 aprile, 1° ottobre 1916 e 14 dicembre 1917.

22. “*Carteggio Fenu*”, sotto le date 15 dicembre 1915 e 1° ottobre 1916.

23. “*Carteggio Fenu*”, sotto la data 1° ottobre 1916.

---

17. Moreno Ceppatelli, *La perdita dell'aeronave U5*, in: *Storia e battaglie*, mensile, Anno XI, n. 99, Firenze, febbraio 2010, pag. 99.

18. “*Carteggio Fenu*”, sotto la data 19 agosto 1918.

19. Il collegio San Giuseppe De Merode in Roma, presso Piazza di Spagna.

Reggimento d'artiglieria presso La Spezia, ove svolse il primo addestramento.

Durante la ferma, dal 5 dicembre 1915 sino al 29 aprile 1918, il coscritto scrisse ben settantatre lettere ai propri familiari; altra corrispondenza fu intrattenuta principalmente dal padre con le autorità, i propri familiari e i parenti delle altre vittime. Si conservano, infine, tre note precedenti all'arruolamento.

Tale carteggio, che consta di oltre cento lettere o appunti, fu conservato dalla sorella minore del comandante scomparso sino allo scrivente che ne è il pro-nipote, avendo il nonno paterno sposato la sorella maggiore del tenente Fenu.

Dai documenti, pubblicati in allegato, emerge la figura dell'ufficiale scomparso e, sullo sfondo, un periodo storico ormai lontano.

\* \* \*

L'addestramento militare al reggimento di artiglieria della Spezia è durissimo; Fenu scrive: *"...si portano sulle spalle casse di polvere, si accomodano strade con zappa e pala e si battono con quei compressori a mano che si usano anche a Roma. Si trasportano e si caricano granate e le mie mani non sempre resistono al lavoro, tanto più che non si è sostenuti a sufficienza e la mattina mi alzo con le ossa rotte"*<sup>24</sup>. Allo sforzo fisico si aggiunge l'insufficienza del vestiario, in piena stagione invernale: *"Ora ci hanno dato due altre coperte, un sacco che somiglia ad un pagliericcio e un paio di lenzuola. Così ieri sera mi sono finalmente spogliato dopo dodici notti!"*.

Egli giustifica e minimizza questo trattamento pensando a quelli che al fronte, stavano certamente peggio di lui.

Nel marzo 1916, avendo fatto domanda per allievo ufficiale, è ammesso alla Scuola di Applicazioni di Torino e poi spostato

---

24. "Carteggio Fenu", sotto la data 15 dicembre 1915.

all'Accademia Militare nell'Arma del Genio, perché studente d'ingegneria.

Dalle lettere si evince chiaramente che il costume italico della raccomandazione era ampiamente praticato già un secolo fa: *"la nostra compagnia consta di 127 aspiranti, (anche perché molti messi a forza di raccomandazioni)"*<sup>25</sup>; *"Le domande sono state molte e molte le raccomandazioni che i più influenti hanno messo, tanto che io non avendo nessuno credevo essere scartato. Invece hanno in generale preso i titoli più alti di studio ed io sono entrato nei 100"*<sup>26</sup>; *"viceversa ci sono le camorre ed in prima linea ci sono quei nostri compagni che per essere di Torino conoscono già gli ufficiali ed hanno fortissime raccomandazioni. Questi tali forse riusciranno per primi. C'è ad esempio uno che è di Torino ed ha ben dieci milioni ed è questo tale molto protetto dal sottotenente"*<sup>27</sup>.

Fenu racconta di un episodio del quale egli è protagonista. Era stato incaricato dal capitano di redigere le dispense d'aviazione, sulle quali avrebbe studiato tutta la compagnia. L'allievo aveva accettato, pur rendendosi conto che ciò lo avrebbe costretto a rinunciare all'ora e mezzo di libera uscita, in cambio dell'opportunità di conoscere anche gli altri ufficiali insegnanti ed entrare così più facilmente nei cento allievi che avrebbero conseguito la nomina a sottotenente<sup>28</sup>. Tale incarico, tuttavia, è visto di malocchio da un altro ufficiale che, probabilmente, mirava a redigere lui stesso le dispense e che comincia a richiedergli continue correzioni ai manoscritti. Fenu reagisce fermamente, pur mantenendo il rispetto dovuto: *"mi sono alzato e in pubblica classe ho dichiarato che non desideravo occuparmi più di tale argomento e ho subito addotto*

---

25. "Carteggio Fenu", sotto la data 12 marzo 1916.

26. "Carteggio Fenu", sotto la data 7 marzo 1916.

27. "Carteggio Fenu", sotto la data 2 aprile 1916.

28. "Carteggio Fenu", sotto la data 25 marzo 1916.



*le ragioni nella loro cruda verità. L'ufficiale ha subito capito che aveva ecceduto e m'ha consigliato a riprendere l'incarico escludendo ogni estranea influenza; io ho nuovamente ripetuto che desideravo essere esonerato e così con un atto di lealtà e di fierezza che tutti hanno semplicemente commentato me la sono cavata. In questa Accademia c'è questo di buono fra tante cose cattive: che la lealtà è molto apprezzata. Mi è stato anzi assicurato (ma di questo non ne sono sicuro) che il capitano stesso abbia apprezzato il mio atto*<sup>29</sup>.

In una lettera, nella quale descrive le sue ottime votazioni d'esame, Fenu riferisce che, non essendo particolarmente abile nell'equitazione, era andato direttamente dall'istruttore manifestandogli le proprie difficoltà e gli aveva chiesto di sostenere solo gli esercizi più facili, confidandogli candidamente di puntare al minimo della sufficienza, avendo già ottimi voti nelle altre materie. Mentre, dal suo punto di vista, l'allievo riteneva tale richiesta come una manifestazione di umiltà, l'ufficiale la intese come un'offesa alla sua specialità e, infuriato, minacciò di deferirlo alla commissione disciplinare, senza nemmeno fargli sostenere la prova. È grazie all'intercessione degli altri ufficiali che, dopo due ore di discussione, il capitano di cavalleria si calmò e lo ammise all'esame; infine, gli attribuì anche un voto più che sufficiente<sup>30</sup>. Grazie a ciò, Fenu ottenne brillantemente la nomina ad "aspirante" sottotenente e fu destinato al costituendo Corpo dell'Aeronautica Militare, ancora parte integrante dell'Arma del Genio.

\* \* \*

---

29. "Carteggio Fenu", sotto la data 8 aprile 1916.

30. "Carteggio Fenu", sotto la data 14 maggio 1916.

La promozione a ufficiale, tuttavia, determina un altro problema finanziario che Federico vive come un'altra ingiustificata ossessione: l'acquisto della nuova divisa, dell'importo di lire 200 dell'epoca, in quanto lo stipendio d'ufficiale sarebbe scattato solo dopo qualche mese<sup>31</sup>. Il problema si risolve grazie al contributo del suo ex-direttore didattico e della sorella Fermina, ma Federico si farà un altro punto d'onore nel rimborsare alla sorella maggiore quanto dovuto e a contribuire lui stesso all'acquisto dei libri universitari della minore<sup>32</sup>.

Nel frattempo Fenu è temporaneamente assegnato al deposito aeronautico di Oriolo Romano, a pochi chilometri da Roma. L'ambiente che trova, lontano dal fronte, è decisamente privo di sentimento patriottico: *"Qui gli ufficiali sono tutti imboscati e non hanno rispetto per i superiori anzi, parlando coi soldati, danno del buffone al tale capitano, dell'imbecille al tal altro ecc. È una vera indegnità. Naturalmente i soldati poi non rispettano nessuno. Pure i soldati sono degli imboscati; nella nostra compagnia abbiamo i figli del principe (omissis), il marchese (omissis) ed infiniti altri nobili. I soldati hanno automobili, cavalli, motociclette*<sup>33</sup>.

Dopo tre mesi, Fenu è inquadrato nel battaglione dirigibilisti e trasferito a Venezia per le missioni operative. Il suo reparto ha il compito della difesa della città dalle incursioni aeree; egli vi partecipa sui *draken*, palloni frenati che sono innalzati all'arrivo del nemico.

In una lettera nella quale Fenu descrive il suo servizio a Venezia, si evince lo spirito con il quale la popolazione lagunare affronta l'incubo dei bombardamenti aerei: *"La città di Venezia ha molto sofferto per gli attacchi aerei come danni materiali, sebbene fino ad ora non ci sia stato un gran numero di morti.*

---

31. "Carteggio Fenu", sotto la data 14 maggio 1916.

32. "Carteggio Fenu", sotto la data 1° ottobre 1916.

33. "Carteggio Fenu", sotto la data 9 luglio 1916.

*Fino alla sera la città (dato che è molto tempo che non avvengono attacchi diurni), conserva, direi quasi il suo aspetto normale; alle otto di sera invece avviene un cambiamento impressionante: a quell'ora infatti, annunciato dal repentino spegnersi della luce, suona l'ora dell'oscuramento; da quel momento la città muore: è vietata qualsiasi luce anche nelle case private, che devono perciò chiudere ermeticamente le finestre e qualsiasi spiraglio da cui possa trapelare luce: i pattuglioni girano per la città, tutti gli ufficiali, anche liberi dal servizio, devono raggiungere il loro posto; una rete di sentinelle è distesa lungo i tetti della città minacciata, pronte con fucili e mitragliatrici, e tutto cade nel silenzio più profondo fino alle sei di mattina; solo ogni mezz'ora si sente alto il grido delle vedette che si chiamano e si rispondono: "All'aria! Buona guardia!". Questo è ciò che fa più impressione nelle prime notti che si passano a Venezia.*

*Non appena si avverte un attacco, nel gran silenzio si alza improvviso lo stridore delle sirene, segnale d'allarme: allora in un attimo le strade si popolano di gente (giacché gli inquilini d'ogni vicinato si raccolgono in un magazzino, o appartamento, o androne ritenuto il più sicuro e stabilito di comune accordo in precedenza); però, durante questi momenti, la popolazione si mantiene calma e solo i bambini piangono. Noi ufficiali della sezione, appena udito il segnale, abbiamo il dovere di precipitarci dal letto, vestirvi con la massima rapidità e andare per le camerate a fare alzare i soldati e farli ricoverare, sotto la nostra sorveglianza, nel padiglione. Tutto ciò si compie nella più grande oscurità e con grande rapidità, poi tutto ripiomba nel silenzio ed anche i pianti dei bambini terminano. Nella gran calma che segue, si comincia a sentire distinto e lontano, lontano, quasi come il ronzio di una zanzara, il rumore degli aeroplani nemici che vengono sulla città, poi improvvisamente un fragore assordante: sono i nostri soldati con i loro elmi d'acciaio che sparano con cannoni e mitragliatrici dalle*

*terrazze. Il cielo sembra solcato da mille fuochi; ogni tanto, un gran lampo come una fontana di fuoco ed un cupo boato: sono le bombe che cadono.*

*Così si vive per un'ora e mezzo in genere, poi a poco a poco la battaglia si affievolisce, finché tutto ritorna nel silenzio: le sentinelle riprendono a chiamarsi, la gente esce dal rifugio, torna a casa, e noi torniamo a dormire come se nulla fosse".*

\* \* \*

Altri disturbi, come insonnia, dolori addominali, spesso incubi notturni, tormentano Federico Fenu per vari mesi; una sindrome psicosomatica che potrebbe essere riferita ai sensi di colpa, ma – molto più probabilmente – al presentimento della fine. Tale sintomatologia, infatti, improvvisamente scompare, in seguito al suo progressivo riavvicinamento alla religione cattolica.

Il ritorno completo al credo religioso che il padre gli ha inculcato fin da piccolo, tuttavia, ha dei precedenti descritti di passaggio in una lettera dell'epistolario che fanno supporre il possesso di poteri medianici o paranormali da parte del Fenu: "*fin da piccolo io sentivo che alcune volte si agitavano attorno a me delle forze misteriose, che qualche volta mi sfioravano, ma che io mai riuscivo a fermare*"<sup>34</sup>.

La sua partecipazione a una seduta spiritica in casa di amici, nel 1912, lo aveva particolarmente sconvolto, tanto da indurlo ad avvicinarsi alla dottrina della reincarnazione delle anime. Proprio il giorno del suo arruolamento, tuttavia, giunto a Pisa con la tradotta e, nell'attesa di essere trasferito al reggimento di destinazione a La Spezia, ha una specie di "visione mistica" paragonabile a quella che, anni dopo, colpì anche André

---

34. "*Carteggio Fenu*", lettera a Gaetano Moneti, Pisa (?) circa gennaio 1917.

Frossard, l'autore di *“Dio esiste, io l’ho incontrato”*<sup>35</sup>: *“nel Duomo di Pisa, il 5 dicembre 1915, sentii per la prima volta che la mia mente poteva anche concepire l’esistenza di un Dio vero, del Dio dei Cristiani!”*<sup>36</sup>.

Di stanza a Venezia, sotto i bombardamenti nemici, i fenomeni notturni si rinnovano.

Trasferito nei dintorni di Roma (Ciampino, Oriolo, Vigna di Valle), Fenu riprende a frequentare il gruppo romano degli spiritisti e prosegue il percorso di conversione alla dottrina cristiana. In una seduta entra in comunicazione con lo spirito della sorella Flora, perita appena dodicenne qualche anno prima e considera tale contatto come *“miracoloso”*<sup>37</sup>.

Dopo tali esperienze non soffre più di disturbi di alcun genere; il suo entusiasmo religioso lo spinge anche a rivelare ciò nella lunga lettera indirizzata nel 1917 al suo amico Moneti, fervente cattolico, con il quale aveva avuto, in precedenza, un diverbio per contrasti religiosi<sup>38</sup>.

Del suo riavvicinamento al cattolicesimo, dà conferma con un gesto evidente, mettendosi al collo il rosario che il padre gli aveva donato prima che lui partisse soldato e che fu ritrovato sul suo corpo al momento della morte<sup>39</sup>.

\* \* \*

Ottenuta la nomina a sottotenente di complemento (agosto 1916), Fenu è, dunque, trasferito prima all’aeroporto di Ciampino e poi a quello di Vigna di Valle. Qui compone l’equipaggio del

---

35. André Frossard, *Dio esiste, io l’ho incontrato*, Firenze, S.E.I., 1969.

36. *“Carteggio Fenu”*, lettera a Gaetano Moneti, *cit.*

37. *“Carteggio Fenu”*, lettera a Gaetano Moneti, *cit.*

38. *“Carteggio Fenu”*, lettera a Gaetano Moneti, *cit.*

39. *“Carteggio Fenu”*, lettera del Magg. Alberto Stabarin, sotto la data del 14 maggio 1918.

dirigibile P7, utilizzato per l’esplorazione sul mare, davanti alle coste tra Fiumicino e la Torre Clementina. Fenu effettua la prima missione operativa del P7 e le successive quarantasei ascensioni, al comando del capitano Domenico Piccoli<sup>40</sup>. Tra il luglio e il settembre del 1917, Fenu è a bordo del dirigibile scuola ES, sempre al comando del capitano Piccoli. L’ES effettua complessivamente dodici ascensioni (comprese sei missioni operative), non sempre prive di problemi per la sua sicurezza. Alla fine è riconsegnato all’aeroporto di Ciampino per manutenzione<sup>41</sup>.

Il capitano Domenico Piccoli apprezza subito le qualità di Fenu fino a convincerlo a far domanda per conseguire il brevetto di comandante di dirigibile<sup>42</sup>.

Contemporaneamente giunge a Vigna di Valle il dirigibile U5, con molte difficoltà e dopo due infruttuosi tentativi di trasferimento dal cantiere milanese di costruzione<sup>43</sup>. L’aeronave aveva ottenuto il parere favorevole da una commissione di collaudo presieduta dal comandante del Corpo dell’Aeronautica Militare, generale Traianello e composta dal comandante del battaglione dirigibilisti, colonnello Tardivo, dal maggiore Bosio

---

40. Basilio Di Martino, *cit.*, pagg. 293-294. Domenico Piccoli (Schio 1882-Quinzano 1967). Costruì personalmente diversi aerostati; fu il primo in Italia a dotare un aeromobile di motore propulsore costruito in Italia. Il 13 settembre 1909 effettuò la traversata delle Alpi in aerostato. Nel 1910, costruì i primi due dirigibili con materiale interamente italiano, l’Ausonia e l’Ausonia2. Prese parte alla Prima guerra mondiale come capitano istruttore di palloni e successivamente come istruttore e comandante di dirigibili.

41. Basilio Di Martino, *cit.*, pag. 343.

42. *“Carteggio Fenu”*, sotto la data 11 settembre 1918, *Avv. Battista Bardanzellu alla Commissione del gratuito patrocinio presso il Tribunale Civile. Roma*

43. Basilio Di Martino, *cit.*, pag. 361.

e dagli ingegneri Umberto Nobile<sup>44</sup> e Delfino Pesce<sup>45</sup>; a bordo si trovava anche il costruttore Celestino Usuelli, il quale, dopo aver consegnato ufficialmente l'aeromobile, se ne tornò in treno a Milano a costruire altri ordigni del genere che gli erano stati commissionati.

Sempre al comando del capitano Piccoli, Fenu fa parte dell'equipaggio dell'U5, insieme al tenente Enrico Magistris e ad altri due motoristi; la prima missione nel Tirreno è compiuta il 20 settembre 1917 ma, già dieci giorni dopo, il dirigibile deve essere trasferito a Ciampino, dove rimane sino al 23 ottobre per manutenzione.

---

44. Umberto Nobile (Lauro 1885- Roma 1978) progettista, costruttore di dirigibili e trasvolatore. Nel 1918 ideò il primo paracadute e nel 1922 promosse la costruzione del primo aeroplano metallico italiano. Partecipò alla progettazione di grandi dirigibili passeggeri statunitensi. Fu direttore dello stabilimento militare di costruzioni aeronautiche di Roma e insegnò costruzioni aeronautiche all'Università di Napoli. Inquadrato nel corpo ingegneri dell'Aeronautica raggiunse il grado di generale. È universalmente noto per le due trasvolate del Polo Nord - per le quali progettò e costruì i dirigibili Norge e Italia - nel 1926 (con l'esploratore norvegese Roald Amundsen, fece la prima trasvolata del Polo Nord) e nel 1928. Quest'ultima si concluse drammaticamente, a causa delle difficilissime condizioni meteorologiche, e l'aeronave precipitò sulla banchisa; i superstiti furono portati in salvo dopo quarantotto giorni trascorsi in tenda. Tale vicenda e le polemiche che ne seguirono appannarono la sua fama e, messo sotto accusa dal regime fascista, scelse un volontario esilio prima in Francia e poi in Russia. Durante quest'ultimo soggiorno guidò altre spedizioni polari a bordo del rompighiaccio *Malyghin* e progettò vari altri dirigibili. Dopo un breve rientro in Italia espatriò nuovamente negli Stati Uniti dove rimase fino al 1942 tenendo una cattedra al dipartimento di Ingegneria aeronautica dell'Università cattolica di Chicago. Dopo la caduta del Fascismo, rientrò definitivamente e, dal 1946 al 1948, fu deputato indipendente all'Assemblea Costituente.

45. Basilio Di Martino, *cit*, pag. 361.

A tale data l'U5 riparte per l'aeroporto di Pontedera, che raggiunge dopo nove ore di volo, non privo di difficoltà dovute ai venti<sup>46</sup>.

Il 1° novembre 1917, il capitano Piccoli lascia il comando dell'U5. Costruttore di dirigibili e riconosciuto abile pilota, non sembra possibile che Piccoli non si sia reso conto dei difetti strutturali di quella "baracca", come affermava Fenu quando scriveva ai suoi amici<sup>47</sup> o si confidava con i suoi familiari<sup>48</sup>. A Piccoli, il 1° novembre 1917, succede il comandante Raffaele Senzadenari.

Da una nota del "carteggio" emerge che anche il nuovo comandante evitava spesso di imbarcarsi su quella "baracca", tanto che Fenu si trova a doverlo comandare in sua vece, pur senza aver ancora acquisito il brevetto: *"ho avuto un po' da fare in questi ultimi giorni, giacché il comandante dell'U.5<sup>49</sup> è a Roma a causa della grave malattia d'una sorella ed io lo sostituisco.*

*Giovedì scorso ho preso per la prima volta il comando del dirigibile in esplorazione (sempre a causa dell'assenza del comandante) ed abbiamo fatto un bell'atterraggio discendendo senza neppure bisogno di lanciare la solita fune d'atterraggio. Lui tornerà da qui a qualche giorno<sup>50</sup>.*

Tali rivelazioni smentiscono quanto riportato dai documenti ufficiali e cioè che Fenu abbia comandato l'U5 soltanto nelle sue ultime sette ascensioni, dal 21 aprile al 2 maggio 1918<sup>51</sup>, una volta conseguito il brevetto di comandante e la promozione a tenente.

---

46. Basilio Di Martino, *cit*, pag. 362.

47. "Carteggio Fenu", lettera a Gaetano Moneti, *cit*.

48. "Carteggio Fenu", sotto la data 11 settembre 1918, *cit*.

49. In base a quanto riportato da Basilio Di Martino, *cit*, a quella data comandava l'U5 il Cap. Raffaele Senzadenari

50. "Carteggio Fenu", sotto la data 20 gennaio 1916.

51. Basilio Di Martino, *cit*, pag. 362.

Già in precedenza, infatti, era stato costretto a supplire alle assenze di Senzadenari.

Nel frattempo, la moglie Elvira prosegue negli incarichi d'insegnamento ad una classe di settantacinque alunni di Ceccano<sup>52</sup> e la situazione finanziaria dei suoi familiari migliora sensibilmente, essendo il padre riammesso in servizio e nominato direttore della scuola tecnica comunale di Terracina, senza perdere l'assegno di pensione<sup>53</sup>.

\* \* \*

Si giunge così al 2 maggio del 1918, una splendida giornata di sole che inizialmente promette una bella passeggiata sul Tirreno. Ben presto, però, in quota, comincia a soffiare un vento che non fa presagire nulla di buono, essendo ormai evidente che i dirigibili Usuelli non siano in grado di reggerlo, perché privi dell'armatura metallica flessibile atta a tener tesa la stoffa dell'involucro proprio in caso di colpi di vento<sup>54</sup>. Evidente a chi conosceva le vicende dell'U1 e dell'U2, che erano stati trascinati dalla furia dei temporali mentre erano ormeggiati a terra; dell'U3, che era stato ritirato dopo aver subito il medesimo destino dei due precedenti, pur essendo stato recuperato intatto e le traversie già subite dallo stesso U5, nell'attraversamento del vorticoso cielo dell'Appennino durante i tre tentativi di trasferimento dal cantiere di fabbricazione all'aerostadio di Vigna di Valle e durante il successivo volo da Ciampino a Pontedera<sup>55</sup>.

Evidente da tempo anche al comandante Fenu, che insieme ai suoi compagni si era assoggettato a compiere il suo dovere

ma che durante quella 69ª trasvolata aveva ritenuto opportuno scendere dalla quota ideale di 800 metri a una più tranquilla di 150<sup>56</sup> – come risulta dal rapporto della commissione d'inchiesta – ma tale precauzione non sarà sufficiente. Le *“particolari condizioni atmosferiche”* provocano infatti il distacco del serbatoio di acqua di poppa e poi - o contemporaneamente - *“un violento moto di beccheggio”* dell'aeronave<sup>57</sup>. Immediatamente, la tela dell'involucro dell'U5, composta di un solo strato anziché di tre sovrapposti come quella degli altri dirigibili in servizio civile o militare, subisce alcuni strappi ed essendo tessuta in un solo verso<sup>58</sup>, si lacera completamente in tre pezzi. Il gas che mantiene in volo la navicella fuoriesce velocemente e l'aeronave cade a terra di colpo con il tragico risultato che si conosce.

Un lembo di quella tela fu spedito dal Presidente della Croce Rossa di Castellina Marittima al padre del comandante Fenu<sup>59</sup>; quest'ultimo descrive tale lembo come una *“tela trasparentissima, a un solo tessuto, spalmata di cera, somigliante alla stoffa venduta nelle farmacie sotto il nome di unguento in tela”*<sup>60</sup>. Quel lembo sarà conservato in una busta rossa per quasi cent'anni e, con il tempo, la cera, sciogliendosi parzialmente, l'ha attaccato all'interno della busta stessa. Passando di mano in mano, quella busta con la tela cerata

---

56. Il rapporto recita testualmente: *“contrariamente alle abitudini delle aeronavi dirette a Pontedera e alla dichiarazione fatta il giorno precedente dal Comandante del dirigibile U5, circa la convenienza di navigare, in quei paraggi e in quelle ore, a quota 800 metri...il dirigibile aveva convenienza di navigare a bassa quota, per sfuggire al vento più forte e contrario alle alte quote”*. Cfr. *Verbale della Commissione d'inchiesta, cit.*

57. *Verbale della Commissione d'inchiesta, cit.*

58. *“Carteggio Fenu”*, sotto la data 11 settembre 1918, *cit.*

59. *“Carteggio Fenu”*, sotto la data del 30 maggio 1918.

60. *“Carteggio Fenu”*, sotto la data del 9 luglio 1918.

---

52. *“Carteggio Fenu”*, sotto la data 14 novembre 1917.

53. *“Carteggio Fenu”*, sotto la data 10 novembre 1917.

54. *“Carteggio Fenu”*, sotto la data 11 settembre 1918, *cit.*

55. Basilio Di Martino, *cit.*, pag. 361.

incollata al suo interno è ora in possesso dell'autore di queste poche righe, che la conserva come una reliquia.

A Federico Fenu fu intitolata un'aula di ingegneria dell'Università "La Sapienza" in Roma. Alla vedova fu concessa una modesta pensione di guerra ma, come ultima e vergognosa offesa, al momento della restituzione degli oggetti personali del morto, furono sottratte 18 lire per il rimborso di un'indennità concessa per errore<sup>61</sup>.

\* \* \*

Accanto alla figura del comandante scomparso, dal carteggio emerge la personalità di tutte le persone che gli sono state accanto.

Il padre Francesco, soprattutto, il cui gran dolore per la perdita dell'unico figlio maschio fu attenuato dal rinvenimento, sul corpo del caduto, del rosario da lui regalatogli, segno certo della fede ritrovata<sup>62</sup>.

Alla madre, l'immenso dolore per la perdita di un figlio affettuoso rimase solo chiuso nel cuore: la società borghese dell'Italia d'inizio secolo relegava la donna a un ruolo che non prevedeva esternazioni ma solo di soffrire in silenzio. Una sofferenza che, alla vedova del comandante, Elvira Tresoldi, non sembra nemmeno concessa.

Questa donna infelice non riuscì a godersi nemmeno il viaggio di nozze – colpita da un attacco di poliartrite, rimase a letto immobile per due o tre settimane<sup>63</sup> – e non ebbe mai la gioia di divenire madre. Sposatasi a ventiquattro anni, vedova solo tre anni dopo, rimase in stato di vedovanza per altri quarantotto sino alla sua scomparsa, avvenuta nel 1966.

---

61. "Carteggio Fenu", sotto la data del 9 agosto 1918.

62. "Carteggio Fenu", sotto la data del 18 maggio 1918.

63. "Carteggio Fenu", sotto le date del 27 giugno e 15 luglio 1915

Il resoconto che dà delle esequie del defunto marito e dei suoi sventurati compagni di volo sembra la cronaca di un avvenimento come un altro<sup>64</sup>: al suocero inconsolabile, da precisa maestra qual era, fece anche il disegno del monumento funebre dei caduti, senza mostrare il benché minimo barlume di emozione. I compagni di sventura del tenente Fenu, romano di origine sarda e ascolano per caso, erano tre meridionali e un profugo. Il tenente Enrico Magistris, cioè il "decano" dell'equipaggio del dirigibile U5, essendo stato a bordo anche nel travagliato viaggio di trasferimento da Milano a Vigna di Valle, era di Udine. Poiché, peraltro, all'epoca dei fatti, la sua città natale era stata occupata dagli austro-ungarici, calati da Caporetto sino alle rive del Piave, nemmeno l'aerostato di Pontedera aveva notizie dei suoi familiari<sup>65</sup>. Il prof. Francesco Fenu tentò di contattarli con una lettera senza indirizzo<sup>66</sup> che, probabilmente, non giunse mai a destinazione.

Il tenente Luigi Carta Satta risultava inizialmente proveniente dalla provincia di Nuoro ma il Sindaco di Siniscola – a richiesta – lo dichiarava sconosciuto all'archivio di stato civile di quel comune<sup>67</sup>. In seguito l'aerostato di Pontedera indicava in Cagliari, Via Lamarmora, l'indirizzo del suo genitore, sig. Carlo Carta<sup>68</sup>. Quest'ultimo, peraltro, si era trasferito in un'altra abitazione e lamentava il furto di un portafoglio rubato al figlio deceduto, contenente 800 lire, un anello d'oro e vari altri gioielli<sup>69</sup>. Non essendo in grado di scrivere, faceva rispondere alle note del prof. Fenu da un conoscente.

---

64. "Carteggio Fenu", sotto la data del 7 maggio 1919.

65. "Carteggio Fenu", sotto la data del 12 luglio 1918.

66. "Carteggio Fenu", sotto la data del 6 settembre 1918.

67. "Carteggio Fenu", sotto la data del 18 luglio 1918.

68. "Carteggio Fenu", sotto la data del 24 luglio 1918.

69. "Carteggio Fenu", sotto la data del 9 agosto 1918.