



Parco Nazionale
del Cilento
e Vallo di Diano

Bruno Marino

Michelangelo Babino

Piccola storia di un pilota teggiano



Michelangelo Babino



Città di Teggiano



Associazione Arma Aeronautica
Sezione Vallo di Diano
Via G. Florenzano, 3, 84037 Sant'Arsenio (SA)

tel. 349 5839470 - 333 4907136
Tel. 0975 399383 - Fax 0975 399044
E-mail - assoaeronauticadiano@libero.it

Realizzazione grafica
BRUNO MARINO

Tutte le foto, ove non diversamente specificato, provengono dall'album personale del S.Ten. Michelangelo Babino e dalla raccolta della fam. Babino-Zunni. Alcune, recenti, sono dell'autore. Le altre immagini, fra cui quella del gen. Pesce, sono tratte dal web.

Realizzato in occasione della 5° Mostra NON SOLO MODELLISMO
dedicata al S.Ten. pilota Michelangelo Babino

Teggiano 5 - 6 - 7- 8 dicembre 2009

Michelangelo Babino. **Piccola storia di un pilota Teggianese.**

di Bruno Marino.

Anno 1962. I piloti dell'Urano si ritrovano per il ventennale del corso. Venti anni che li separano da quando, poco più che ragazzi, fecero il grande balzo che staccò l'ombra dal loro aeroplano lasciandola a terra. Si rievocano gli anni dell'Accademia, si accarezzano i ricordi, a volte piacevoli, a volte tristi, i più volano ancora, sempre, altri hanno altre occupazioni. Il loro pensiero è ai tanti che, presenti allora agli appelli mattutini dell'Ufficiale di picchetto, ora non lo sono più a quello di chi è loro sopravvissuto. Fra questi il s.ten. pil. Michelangelo Babino, uno dei primi a lasciarli. Quella che segue è una piccola storia dei suoi brevi anni, appena ventuno.

Era nato il 2 febbraio del 1922 a Teggiano, in provincia di Salerno, un piccolo paese di quell'Italia contadina del sud, arroccato su una collina dalla quale si domina il Vallo di Diano in tutta la sua lunghezza. Saranno state le passeggiate lungo le antiche mura, lo sguardo ad ammirare la nebbia giù nella valle che da quella posizione sembra un tappeto di nuvole e la giovane fantasia a dargli le ali del falco. Da bambino fu molto amato in famiglia. Coccolato dalle sorelle, lui unico maschio di sette figli, era l'orgoglio del padre Biagio, il migliore

Teggiano e le sue mura in una foto aerea del 1954 scattata dal Col. Rocco Gallo a bordo di un Texan T6.



Pagina tratta dal quaderno del ventennale del corso Urano



Michelangelo bambino



Casa Babino nella piazza di Tegghiano.
All'angolo c'era la pasticceria del padre Biagio.

dei pasticceri del Vallo.

La terrazza di casa era il laboratorio dove Michelangelo ed i suoi amici si riunivano per costruire i loro modelli di aeroplano e per leggere e parlare di quelle meravigliose macchine volanti. La famiglia della madre, Concetta Zunni, era fra le

più in vista del paese, fra i suoi componenti si contavano lo zio Angelo Zunni, ufficiale medico del Regio Esercito e alti prelati fra cui lo zio Rocco Zunni, arcidiacono e professore di letteratura. Fu chiamato allora a tenerne alto il prestigio, lasciò quindi Tegghiano per affrontare gli studi, prima presso l'Istituto dei Salesiani a Torino e poi nel rinomato Regio Liceo "Tasso" della città di Salerno dove conseguì il diploma di maturità classica nell'agosto del 1939. Il suo sogno però non era quello di continuare la tradizione medica della famiglia né quella delle lettere tanto care allo zio Don Rocco.

Lui sognava di volare!



Il labaro del corso URANO

Michelangelo (nel particolare) con i compagni di Liceo presso i Salesiani a Torino

Il pinguino degli allievi



A dargliene l'occasione fu il concorso per l'ammissione alla Regia Accademia Aeronautica di Caserta, lo superò e fu ammesso alla 1° classe del corso "Urano" per l'anno accademico 1939-1940. Si inizia, è aviere allievo. C'erano tanti ragazzi come lui in Accademia, tutti con la stessa passione e lo stesso entusiasmo. Michelangelo era il più piccolo del suo corso. Fra le centinaia di ragazzi delle quattro sezioni presenti era l'unico nato nel 1922, i maggiori erano del 1917, gli altri a seguire fino al 1921.

Era considerato il "bambino" del corso, per questo motivo era conosciuto da tutti e da tutti vezzeggiato quasi come una mascotte.

Ma Michelangelo era apprezzato dai suoi compagni soprattutto per la sua intraprendenza, la tenacia nel conseguire il risultato, e anche perché era un vero "amicone". Non mancava mai alle partite di calcio nel campo della Reggia che ospitava l'Accademia, alla sera era la sua allegria che accompagnava gli allievi in libera uscita per le strade ed i caffè di Caserta e di Napoli. Ma le sue frequentazioni non erano limitate ai compagni dell'Urano, si fece apprezzare anche dagli aspiranti ufficiali

dei corsi "Sparviero e "Turbine" che precedevano il suo. Fra le sue carte, le cartoline, le lettere ed i libri conservati dalla sua famiglia ci sono anche i libri dei "MAK II 100" che gli ormai ufficiali piloti di questi corsi avevano voluto regalare all'allievo del corso Urano. Michelangelo non si arrabbiava di certo quando veniva chiamato "pinguino" dagli anziani degli altri corsi, anzi attingeva da loro tutte le informazioni che le loro esperienze potevano trasmettergli. Il suo era un vero entusiasmo aeronautico. La sua passione lo induceva a fissare con la macchina fotografica ogni cosa volante gli capitasse a tiro. Le sue foto sono davvero notevoli, piene di drammaticità a tratti cinematografica, a testimonianza che la tecnica e la perfezione erano parte determinante del suo bagaglio culturale.



Sopra:
Il piccolo campo di volo della Reggia di Caserta



Sotto:
Il campo di volo di Capua

L'Accademia Aeronautica.

L'Accademia Aeronautica fu istituita nel 1923. Fino al 1926 fu ospite dell'Accademia Navale di Livorno. Dal 1926 ebbe sede nella Reggia di Caserta dove si sono formati i piloti italiani fino al 1943. Dopo un breve passaggio a Forlì la sede è stata prima a Nisida (1944-1961) per poi passare definitivamente a Pozzuoli.

Il conseguimento del brevetto avveniva dopo 3 anni accademici. Nel periodo 1939-1942 secondo il seguente svolgimento:

1° anno: allenamento al volo con il Breda Ba 25;

2° anno: brevetto di pilota d'aeroplano su apparecchio Breda Ba 25;

3° anno: conseguimento del brevetto di Pilota Militare su apparecchio IMAM RO 41.

Ogni anno veniva formato un corso contraddistinto da un nome caratterizzato dall'iniziale in ordine alfabetico. Dal 1923 ad oggi si sono susseguiti:

AQUILA, BOREA, CENTAURO, DRAGO, EOLO, FALCO, GRIFO, IBIS, LEONE, MARTE, NIBBIO, ORIONE, PEGASO, (REX) ROSTRO, SPARVIERO, TURBINE, URANO, VULCANO, ZODIACO. La serie riprendeva poi con numerazione romana.

Questo biplano è stato tra i più usati nelle scuole di volo italiane fino a tutto il secondo conflitto mondiale.

Fu in servizio per tutto il periodo bellico ed anzi un esemplare sopravvisse nelle Scuole fino al 1947 servendo tra l'altro all'addestramento dei primi sparuti gruppi di allievi della ricostruita Accademia Aeronautica. Si trattava di un biplano con abitacoli in tandem scoperti e protetti da parabrezza, i comandi erano doppi e l'istruttore poteva disinnestare quelli dell'allievo.



Breda 25

SCHEDA TECNICA

Caratteristiche tecniche

Apertura alare: 9,60 m

Lunghezza: 8,30 m

Altezza: 2,90 m

Prestazioni

Velocità: 250 km/h

Tangenza: 4.900 m

Autonomia: 400 Km

Pesi

a vuoto: 750 kg

Motore

Alfa Romeo Lynx da 200 CV

Nato come caccia tattico leggero il Ro.41 venne poi sviluppato come velivolo da addestramento e come tale fu impiegato dalla Regia Aeronautica. All'inizio della guerra (1940) il Ro.41 costituiva il principale trainer nelle scuole di volo italiane. Fu utilizzato anche durante il conflitto, per la precisione in Africa settentrionale con il 50° Stormo. Fu prodotto in più di 700 esemplari, realizzati da IMAM, AVIS e Agusta.



IMAM Ro 41

SCHEDA TECNICA

Caratteristiche tecniche

Apertura alare: 8,81 m

Lunghezza: 6,00 m

Altezza: 2,68 m

Prestazioni

Velocità: 322 km/h

Tangenza operativa: 7.750 m

Autonomia: 550 km

Pesi

a vuoto: 1.010 kg

Motore

Piaggio P.VII C.45 da 390 CV

Armamento:

2 mitragliatrici

Fonte: Aeronautica Militare

Fissava sulla pellicola i momenti spensierati della vita degli allievi dell'Accademia di Caserta e anche quelli della nostalgia di casa assorto nei tanti pensieri mentre osservava questa sua nuova vita dalla piccola scrivania della camera che divideva con i compagni. Ogni aereo a portata del suo obiettivo è ritratto.

I campi di volo di Capua e di Grazzanise, dove gli allievi apprendevano i primi rudimenti del volo, offrivano molte ghiotte occasioni: il piccolo e manovriero Ca 100, i grandi Ca 133 in transito sul campo di Capua provenienti dai cieli d'Africa, il CR 32, l'SM 79, il Ro 41, il Ba 25 il primo amore e il primo sogno, l'MC 200.

La guerra si aprì nel giugno 1940 mentre Michelangelo stava facendo i primi voli con il Ba 25. Il Ba 25 era un aereo generoso e clemente con gli allievi alle prime esperienze. Con questa macchina fu nominato "Pilota d'aeroplano" sul campo di Grazzanise, presso Caserta, nel Settembre del 1941. Per ottenerla aveva dovuto effettuare almeno 40 ore di volo ed aver superato le previste prove di volo, salita in quota, piccolo raid, atterraggio su altro campo e acrobazia. Il campo di Grazzanise era all'epoca un semplice prato sul quale venivano portati dall'aeroporto di Capua, dagli istruttori, gli aerei per le esercitazioni, alla sera



IMAM RO 41

questi riportavano i Ba 25 negli hangars di Capua.

Iniziarono quindi gli studi per il passaggio successivo. Era un aspirante Ufficiale, il prossimo obiettivo diventò la nomina a "Pilota militare". Ottenne questa qualifica nel Giugno del 1942 volando sul Ro 41 dopo aver raggiunto un totale di 72 ore di volo. Chiuse così il corso e quindi nel Settembre del 1942 arrivò finalmente la nomina a Sottotenente.

Macchi MC 200



Savoia Marchetti SM 79



Breda Ba 25



Caproni Ca 100



Caproni Ca 133

Teggiano, il paese natale, dista circa 200 km da Caserta, pertanto Michelangelo appena poteva ritornava a casa per trascorrere un po' di tempo in famiglia. Alcuni dei bambini di allora, signori più che ottantenni oggi, lo ricordano ancora elegantissimo e fiero nella sua uniforme, lo spadino dei cadetti d'Accademia sempre al suo fianco. Michelangelo intratteneva cordiali rapporti con i suoi concittadini, nelle lunghe chiacchierate del pomeriggio estivo era lì a raccontare delle grandi e piccole cose vissute con la Regia Aeronautica e, immancabilmente, si soffermava a parlare degli aeroplani, la sua grande passione.

I piloti in uscita dall'Accademia venivano inviati alle scuole di specializzazione secondo un semplice criterio. I migliori erano destinati alla "Caccia" gli altri a seguire, al "Bombardamento" e alla "Ricognizione". Michelangelo era un tipo intraprendente e



uno dei migliori del corso, venne quindi assegnato alla scuola di pilotaggio "Caccia-Assalto" e inviato all'aeroporto di Ghedi nei pressi della città di Brescia. Fu per lui un dispiacere lasciare i compagni con i quali aveva condiviso tre anni di studi, di impegno certamente molto

Alla Scuola di Pilotaggio
Caccia d'Assalto di Ghedi



Fiat CR 32

faticoso, e di momenti lieti di giovanile e goliardica spensieratezza. Con lui venne assegnato alla scuola di Ghedi anche l'allora Sottotenente Forchetti, "Nino" per gli amici, uno dei migliori "Amiconi" di Caserta. Con lui condivise l'impegno dei piloti d'assalto e con lui si brevettò anche come paracadutista. Ghedi è una grande base, oltre ad essere sede della scuola addestramento caccia-assalto vi erano schierati anche i gruppi da bombardamento 106° e 107° che avevano in forza il Cant.Z.1007 bis. Per l'addestramento d'assalto venivano utilizzati due velivoli, il CR 32 per il basilico ed il CR 42 per quello operativo. L'addestramento basilico prevedeva il volo a bassa quo-

ta, picchiate accentuate per il mitragliamento, sganciamento in picchiata di bombe. Quello avanzato prevedeva poi il mitragliamento ad alto angolo ed il lancio di bombe (venivano impiegate bombe da 50 kg, una per semiala). Il s.ten. Babino seguiva con la consueta professionalità tutte le manovre previste dal programma delle esercitazioni. Tuttavia la sua giovanile esuberanza lo portava ad esprimere, con l'aeroplano, ogni aspetto della sua personalità. Era, forse anche per meridionale tradizione, molto attaccato alla famiglia e quindi alla fine dei voli era solito salutare un cugino, che era segretario comunale in un paese nei pressi di Brescia, sorvolando il municipio e facendo sentire forte il rombo del motore del CR 32. Nei giorni liberi dal servizio, non potendo raggiungere



Fiat CR 42

Teggiano, che questa volta distava oltre 1.000 km dal campo di volo, si recava a trovare una delle sorelle che viveva a Genova. Iniziava così il 1943, la guerra urlava forte. Già tanti piloti non erano più tornati dai loro voli mediterranei, africani e russi. C'era allora l'esigenza di ricolmare i tanti, troppi vuoti. Un'esigenza che indusse ad una forse eccessiva fretta nel richiedere ai nuovi piloti una operatività che avrebbe avuto bisogno di molto

più tempo per la preparazione (c.f.r. – Giuseppe Pesce – Scuola di volo di anteguerra – “Aeronautica” n° 1/2008, pag. 28). Ma non era questo a preoccupare Michelangelo, lui, come tutti i suoi compagni, continuava l'addestramento al volo di guerra con la consueta applicazione. Il destino però aveva in serbo un'altra strada.

Quella infausta mattina di



Gennaio erano iscritti nel ruolo delle esercitazioni prima il s.ten. Forchetti, poi il s.ten. Babino. Michelangelo aveva chiesto ed ottenuto di scambiarsi di posto con l'amico Nino in quanto aveva bisogno del resto della giornata libera per delle faccende da sbrigare nella città di Brescia. Eseguì il programma delle manovre e nel corso di queste si trovò ad un certo punto al vertice di un “looping”, l'aereo in posizione rovescia. Era il momento di richiedere il massimo ai 600 CV del CR 32. Non ci è dato sapere se fu il motore ad avere un calo di potenza o la velocità dell'aereo a non essere stata sufficiente. La vite piatta lo sorprese così nella peggiore delle posizioni possibili. La perizia di Michelangelo fu tale che riuscì a raddrizzare l'aereo nonostante tutto, ma la poca quota alla quale venivano effettuate le



Il Fiat CR 32 del S.Ten. Babino dopo l'incidente di volo

manovre non gli consentì una efficace richiamata. L'aereo impattò il suolo di piatto, senza strisciata né cappottamento, le semiali del biplano piegate su loro stesse dalla violenza dell'urto, Michelangelo fermo nel suo abitacolo. Fu soccorso e velocemente trasportato all'Ospedale Civile di Montichiari, cittadina nei pressi di Brescia dove avvenne l'incidente,



Il Generale Pesce alla cerimonia del 4 Novembre 2008 ad Orte Scalo

Il Generale S.A. Giuseppe Pesce.

Nato ad Alessandria il 5 dicembre 1920.

E' stato alla Regia Accademia Aeronautica di Caserta dal 1939 al 1942 (corso Urano) da cui uscì col grado di Sottotenente Pilota; assegnato all'8° Gruppo Caccia, ha partecipato ad operazioni belliche nel Mediterraneo; dopo l'armistizio, ha partecipato alla guerra di liberazione in qualità di comandante della 92° Squadriglia Caccia. Nel dopoguerra ha comandato vari reparti aerei e Scuole di Volo prima di essere nominato Sottocapo di Stato Maggiore.

Nel 1977 ha fondato il Museo Storico dell'Aeronautica a Vigna di Valle.

Storico ed autore di molti libri ed articoli di storia aeronautica.

E' deceduto il 14 aprile 2009

Caratteristiche tecniche

Apertura alare: 9,50 m

Lunghezza: 7,45 m

Altezza: 2,71 m

Prestazioni

Velocità: 375 km/h

Tangenza operativa: 8.250 m

Autonomia: 780 km/h

Pesi

a vuoto: 1.325 kg

Motore

Fiat A.30 RA da 600 CV

Armamento

2 mitragliatrici



FIAT CR. 32

SCHEDA TECNICA

Divenuto famoso durante la guerra civile spagnola, il CR.32 fu uno dei caccia più apprezzati negli anni a ridosso della seconda guerra mondiale. Il primo reparto ad averlo in dotazione fu il 4° Stormo (1935). Ne furono realizzate quattro versioni (oltre alla base, la bis, la ter, la quater).

Il CR.32 fu ancora impiegato nella guerra 1940-45, in particolare in Africa settentrionale, dove operò ancora con discreti risultati.

La spada da ufficiale del S.Ten. Babino



qui in breve tempo le lesioni riportate lo portarono alla morte. Era il 26 Gennaio del 1943. Grande fu il dolore delle famiglie Babino e Zunni ed anche di tutta la cittadinanza di Teggiano nell'apprendere l'accaduto. I familiari, fra i quali anche lo zio Angelo Zunni, Ufficiale Medico del Regio Esercito, partirono alla volta di Ghedi e qui trovarono il cordoglio di tutti i compagni piloti e dei loro comandanti. Grazie allo zio Angelo venne subito organizzato il triste ritorno a casa, ad accompagnarli c'era anche una nutrita delegazione dei piloti della scuola di Ghedi, fra i quali l'immane Nino. Altri amici di Accademia raggiunsero Teggiano provenendo da altri campi d'Italia. Tutti insieme, con filiale affetto, si strinsero alla madre ed al padre dello sfortunato pilota.

C'è ancora qualcuno in paese che ricorda quei giovani ufficiali in linea a rendere omaggio con le



La cappella della famiglia Babino nel cimitero di Teggiano
Al suo interno la tomba del s.ten. pilota Michelangelo Babino



spade sguainate al collega caduto, di come questi vollero a turno portarne personalmente le spoglie nella cattedrale, e di quell'aquila dorata, conquistata dal figlio, che il padre Biagio portava sul petto e che non toglierà più fino alla morte.

A distanza di tanti anni da quegli avvenimenti casa Babino è ancora uguale a come era allora. Nello studio che affaccia sulla piazza di Teggiano, come in un piccolo museo, ci sono ancora gli oggetti lasciati da Michelangelo ad osservare un mondo ormai totalmente diverso. Lo spadino appeso alla parete, sulla piccola consolle il suo cappello da ufficiale con l'aquila della Regia, sul caminetto la statuetta mascotte del MAK 1100 del corso, nel cassetto della scrivania le sue carte, le foto degli amici del corso e quella, più grande delle altre, della bandiera dell'Urano al vento. Fra i libri c'è anche il quaderno del ventennale del corso che riporta le parole struggenti scritte sulle



Brevetto di Pilota Militare in uso nel 1943



Pagina dal libro del Mak 1100 del corso Urano (tratta dal quaderno del ventennale)

ppio, degli anni
Nelle ultime pagine, dove
sguardo si fa più attento, il cuore batte più
cordo, ogni frase un rimpianto.
« Prima che la realtà divenga ricordo dovrà volgere ancora molte
e quando una polvere fine avrà velato tutte le cose vive e crude di oggi, sfogliando questo libro per ricordare, vorrei che tu rammentassi la nostra amicizia e mi vedessi ancora come adesso, come io farò sempre con te ».

Così scrisse uno dei nostri che non è più. . .
Ma tra i miei ricordi ci sei anche tu, piccolo ed ingenuo bambolotto, che ancora troneggi nelle nostre stanze! Anche tu sei invecchiato, ed al posto di quei cinque lucenti bottoni che spiccavano sulle tue maniche vedo logore striscie

loro foto del libro del Mak II da uno di quei ragazzi caduti: "... quando una polvere fine avrà velato tutte le cose vive e crude di oggi, sfogliando questo libro per ricordare, vorrei che tu rammentassi la nostra amicizia e mi vedessi ancora come adesso, come io farò sempre con te."

Un anziano signore del paese, da bambino abitava vicino casa Babino. Racconta che i ragazzini in nugolo circondavano

Michelangelo desiderosi di conoscere ciò che gli aviatori italiani facevano. Nei suoi ricordi ritorna una parola, spesso pronunciata dal giovane pilota, per lui incomprendibile, e che oggi, ancora ignaro, riporta come "Mac". Era riferita sicuramente al Macchi MC 202 che rappresentava all'epoca il punto di arrivo per i piloti della caccia italiana e che il s.ten. Babino sognava di poter pilotare al più presto. Peccato che la sorte non glielo abbia consentito. □



Macchi MC 202 "fulgore"

Con gratitudine

alla memoria del gen.S.A. Giuseppe Pesce che, con la sua assoluta competenza di storico aeronautico oltre che di testimone diretto di quegli anni essendo stato anch'egli un ragazzo dell'Urano, mi ha fornito gran parte del materiale necessario alla stesura dell'articolo;

Ringrazio:

Il gen. Silvano Bronchini, direttore resp. di "Aeronautica" e la redazione per l'aiuto ricevuto;

Il gen. Nino Forchetti, per la cortese disponibilità;

Il col. Rocco Gallo, allievo nel 1957 del gen. Forchetti, per l'indispensabile testimonianza;

L'Avv. Alberto Zaza d'Aulizio, Presidente della Società di Storia Patria di Caserta, per aver fornito parte della documentazione dell'Accademia Aeronautica;

Le famiglie Babino e Zunni che mi hanno aperto la loro casa ed i loro più cari ricordi.



non hatte l'aria
che l'ala olt vostro sogno.

Michelangelo!



Associazione Arma Aeronautica

Sezione Vallo di Diano

MOVIM T.Col. Vittorio Cannaviello

Via G. Florenzano, 3, 84037 Sant'Arsenio (SA)

tel. 349 5839470 - 333 4907136

Tel. 0975 399383 - Fax 0975 399044

E-mail - assoaeronauticadiano@libero.it

