

Ferdinando Piani, generale dell'Aeronautica Militare Italiana

Un pilota valtellinese

La bella immagine del 1942 ritrae Ferdinando Piani (1921-2015) durante il suo periodo di istruzione al volo a Caserta presso l'Accademia Aeronautica.

A wonderful 1942 image depicting Ferdinando Piani (1921-2015) during his flight training period in Caserta at the Accademia Aeronautica.

■ ANTONIO MAZZUCCHI

Il giorno 26 ottobre 2015 si spegneva presso l'ospedale di Morbegno il generale Ferdinando Piani.

Con questo articolo voglio far conoscere ai concittadini valtellinesi la figura e le gesta di un uomo meraviglioso, Nando Piani, che per me è stato più di un amico e al quale mi accomunava la passione per il volo.

Ferdinando Piani, detto Nando, nasce ad Albosaggia il 4 aprile 1921, da Carlo e Maria Romeri, gestori di una locanda in località Porto presso le rive dell'Adda. Recentemente ho chiesto alla moglie Olga come Nando avesse scoperto la sua vocazione di pilota e lei mi ha raccontato che tutto risaliva agli anni Trenta del secolo scorso quando un aereo biplano era atterrato nei prati alla periferia orienta-



Comisia Famiglia Ferdinando Piani

le di Sondrio, in zona Cà Bianca. Come molti altri curiosi, anche Nando, allora ragazzino, era accorso per ammirare quella meravigliosa macchina volante, sicuramente assai rara da vedersi nei cieli valtellinesi, figurarsi da vicino. Di fronte a quel prodigio della tecnica che permetteva all'uomo di librarsi in aria come un uccello, di padroneggiare i segreti e di vedere il mondo da una prospettiva del tutto nuova, il giovinetto sentì chiaramente che quella sarebbe stata la sua via, la via dei cieli.

A quei tempi in Valtellina vi erano già alcuni audaci aeronauti la cui figura influenzò sicuramente le scelte future di Nando; erano autentici antesignani che si distinsero nei primi pionieristici anni del volo a motore. Il primo era il grosino Bartolomeo Cattaneo; nato nel 1883, fu il secondo italiano a conseguire il brevetto di volo nazio-

nale nel 1910 e partecipò alle prime manifestazioni aeree su un apparecchio costruito da Bleriot. Nel maggio del 1910, pochi mesi dopo aver ottenuto il brevetto, conquistò il primato mondiale di altezza salendo a 1.670 metri di quota con un monoplano Bleriot.

Il secondo convalligiano era Remo Cadringer, nato a Banzone nel 1902, e noto aviatore degli anni Trenta, nonché pilota pluridecorato di grande esperienza. Nel 1933 partecipò, in qualità di pilota, alla "Crociera Aerea Nord Atlantica", organizzata da Italo Balbo per festeggiare il primo decennale della "Regia Aeronautica Italiana". Nella Seconda Guerra mondiale fu comandante del 150° gruppo aerosiluranti e dopo l'armistizio del 1943 entrò nell'"Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana" coprendo il ruolo di sottocapo di stato maggiore.

A pilot from Valtellina

The passion for flying can originate from the amazement of a child in front of a flying machine. This is what brought Nando Piani to become a protagonist in the history of flight in Valtellina. Other pioneers in the field - like B. Cattaneo and R. Cadringer - strongly influenced him. However, tenacity and passion were in his character. First the Military Aeronautics Academy in Caserta, followed by the experience with the German Luftwaffe, his position as a Pilot Colonel in our armed forces and the command of the Carabinieri Air Group. His sports character brought him to fly on "bobsleighs" during the S. Moritz world championship in 1957. A few years later, after becoming a general, he was the first chair of Associazione Volo Valtellina with seat in Caiolo: thanks to the diversified activities on the territory the structure took up a national and international position.

Ispirato da questi due notevoli personaggi, Nando Piani trascorse la giovinezza studiando e aiutando i genitori nella gestione della locanda al Porto, ma si dedicò con passione anche allo sport, in particolare lo sci, l'alpinismo e l'atletica. Conseguì la maturità presso il "Liceo Classico Piazzi" di Sondrio, un istituto tradizionalmente frequentato dai giovani della società borghese e benestante, soffrendo quindi l'inevitabile classicismo allora assai percepibile in un simile ambiente scolastico. Questa esperienza fu determinante per forgiare il suo carattere e gli permise, con volontà e determinazione, di partecipare e superare il concorso di ammissione all'Accademia Aeronautica Militare di Caserta che frequentò dal 1940 al 1943, ottenendo il brevetto di pilota militare su un biplano "Breda Ba 25". Durante la Seconda Guerra mondiale la sua attività aerea fu limitata in tutto a sole 84 ore di volo e in quel periodo fu anche arrestato mentre rientrava in treno da Milano a Sondrio; una volta rilasciato passò alcuni mesi in Germania al servizio della "Luftwaffe", l'aeronautica militare tedesca, volando sui cacciabombardieri modello "Stuka". Terminato il conflitto, Piani rimase in attesa di richiamo da parte dell'Aeronautica,



Cortesia Pio Gemignani

dedicandosi anche all'insegnamento dell'educazione fisica presso le scuole di Sondrio. Nel 1950 fu finalmente reinserito nell'organico dell'"Aeronautica Militare" come pilota da caccia con il grado di tenente. L'aviatore valtellinese ebbe così modo di sedersi ai comandi dei più prestigiosi aerei militari del momento, i primi jet di provenienza americana, accumulando un'esperienza invidiabile iniziata sui fragili biplani di tela e tubi, proseguita con vari modelli di

Il "Fiat G.91", poi "Aeritalia G-91", cacciabombardiere-ricognitore monomotore a getto e ala a freccia prodotto dall'azienda aeronautica italiana Fiat Aviazione dalla metà degli anni Cinquanta e, sotto, l'"F-51 Mustang", il miglior caccia statunitense a elica nel secondo conflitto mondiale.

caccia ad elica, fra cui gli americani "F-51 Mustang", e terminata poi con gli italianissimi cacciabombardieri "Fiat G-91", per un totale di 1.780 ore di volo.

Nel 1951, Piani si sposò con la concittadina Olga Paindelli, da cui ebbe tre figli, mentre la sua carriera militare proseguiva presso le basi di Bergamo, Cameri, Lecce, Brindisi, Treviso fino al raggiungimento del grado di colonnello pilota. Nel 1957, intanto, era stato costituito il nucleo "Centro Sportivo Aeronautica Militare" tra le cui discipline era inserita la specialità del bob. Anche grazie alle conoscenze dell'aerodinamica e all'applicazione di materiali e tecniche costruttive derivate dagli studi sugli aerei, gli equipaggi italiani furono a lungo fra i migliori al mondo. Quello stesso anno la nazionale italiana di bob a quattro composta da Piani, Eugenio Monti, Lino Pierdica e Renzo Alverà si aggiudicò la medaglia d'argento ai Campionati mondiali di St. Moritz.

Negli anni Sessanta, a testimonianza della considerazione di cui godeva, Piani veniva infine nominato comandante del neonato "Gruppo Aereo dei Carabinieri" di cui curò i primi passi, compresa la formazione del personale impiegato. La sua lunga carriera militare terminava nel 1982 con il



Cortesia Pio Gemignani

The "Fiat G.91", then the "Aeritalia G-91", a fighter-bomber surveillance aircraft with reaction engine and swept wing produced by Fiat Aviazione Italian aircraft manufacturer from the mid-1950s. Below, the "F-51 Mustang", the finest American fighter with propeller in World War II.



Cortesia Famiglia Ferdinando Piani

1957, St. Moritz, Campionati mondiali di bob a quattro; Ferdinando Piani è il quarto a bordo, frenatore. In quell'edizione, l'Italia si aggiudicò una medaglia d'oro e una d'argento.

1957, St. Moritz, four-man bobsled World Championships; Ferdinando Piani was fourth on board, the brakeman. Italy won a gold and a silver medal in that edition.

grado di generale presso il "Comando di stato maggiore dell'Aeronautica" di Roma.

Nel 1983 frequentò il corso per piloti di aliati a Valbrembo e il presidente di quell'"AeroClub", ingegner Capoferri, mi manifesta l'interesse alla realizzazione di una pista di atterraggio in Valtellina. Nello stesso anno il generale Piani riceve incarico dalla società "Stelline" del "Gruppo Credito Valtellinese" per uno studio di fattibilità circa collegamenti aerei fra la provincia di Sondrio ed il resto d'Europa. Il mio primo incontro con Nando avviene in occasione della presentazione del suo lavoro, organizzata dal "Panathlon" di Sondrio. In breve viene fondata la "Società AvioValtellina" finalizzata alla realizzazione di una aviosuperficie presso il Comune di Caiolo.

Con il generale e altri consiglieri di "AvioValtellina" viene elaborato il progetto per una pista in grado di soddisfare le esigenze del traffico turistico medio leggero. Nel 1987 la pista è pronta e viene inaugurata dal ministro della Protezione Civile Giuseppe Zamberletti. Pochi giorni dopo, durante la catastrofica alluvione della Valtellina, l'aviosuperficie ha potuto dimostrare la sua utilità ospitando e coordinando tutti i numerosi elicotteri impegnati nei soccorsi. In contemporanea alla nascita dell'avio-

superficie di Caiolo, viene fondata anche l'associazione "Volo Valtellina" di cui Ferdinando Piani è il primo presidente. L'associazione si trasformerà poi in "AeC Sondrio" con una scuola di volo per velivoli ultraleggeri.

Nel 1990, nominato dal ministro della Protezione Civile responsabile di questo servizio per la Regione Veneto, per tre anni Piani farà la spola con Venezia. In questo periodo a Caiolo furono organizzati dei corsi per piloti di aliati

e successivamente si ottenne licenza per una scuola di ultraleggeri creando in questo modo i primi giovani piloti valtellinesi. Si fece quindi promozione presso gli altri "AeC" italiani e stranieri della struttura aeroportuale di Caiolo e a oggi possiamo affermare che se Caiolo è conosciuto in Europa lo deve al suo aeroporto.

Fu evidenziata la potenzialità di sviluppo del volo a vela, in relazione alla disposizione orografica della Valtellina est/ovest, cosa che ha attratto molti piloti stranieri, in particolare tedeschi di Sindelfingen e di Oerlinghausen, che ogni anno, in primavera, frequentano il nostro aeroporto.

Attualmente presso l'aviosuperficie di Caiolo ha base l'elicottero del 118 che opera 365 giorni l'anno per i soccorsi in tutta la provincia di Sondrio. Artefice di questo importante servizio di soccorso è stato il dottor Giuliano Pradella, primo in Italia a strutturare gli interventi con uno staff super specializzato: piloti e operatori con grande esperienza di volo in montagna, medico rianimatore, infermiere, guida alpina e, in inverno, cane da valanga con il suo conduttore.

Treviso, 1971. Al centro della foto, il generale Ferdinando Piani e la moglie Olga durante la "festa annuale" del Il Stormo.

Treviso, 1971. In the centre of the photo, general Ferdinando Piani and wife Olga during the "annual party" on Il Stormo.

Revisione di GIUSEPPE "POPI" MIOTTI



Cortesia Famiglia Ferdinando Piani