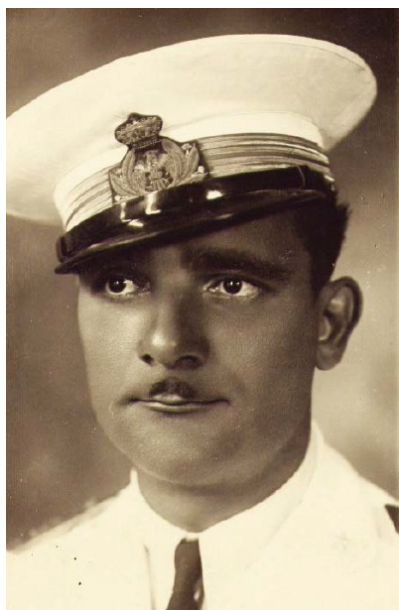


Bocola Willy e Caggia Giuseppe



Circa 76 anni fa, il capitano pilota Willy Bocola e il pari grado Giuseppe Caggia entrambi di origine pugliese, Bocola di San Severo di Foggia, Caggia di Galatina, in provincia di Lecce, allievi rispettivamente del corso “Centauro” e “Falco”, chiusero in Libia, in un incidente aviatorio, la loro giovane esistenza, caratterizzata dalla passione per il volo e per la Regia Aeronautica.

Di Willy Bocola, già noto nei primi anni Trenta per aver fatto parte della famosa “Squadriglia Folle”, l’antesignana della attuale Pattuglia Acrobatica Nazionale, oltre che essere stato record man mondiale di volo rovescio - specialità in gran voga in quel periodo a livello internazionale - le cronache dell’epoca ed il recente contatto con il figlio Sandro hanno permesso di tracciarne un esauriente profilo da proporre al lettore. Viceversa non altrettanto fortunata si è dimostrata la ricerca di documentazione e informazioni sulla vita del cap. Caggia. Non di meno la ricerca ha già avuto un risvolto positivo dal momento che nella sua città natale, il cartello della via a lui dedicata “G. Gaggia”, è stato recentemente integrato, dall’amministrazione comunale, inserendovi l’importante informazione che era un capitano pilota nato il 1909 e morto nel 1936.

La storia del giovane Willy Bocola è particolare se si osservano gli studi intrapresi di nautica per una scelta finale di vita per il volo con l’ingresso nell’Accademia della Regia Aeronautica, anche se è doveroso precisare che il fenomeno non fu raro nella storia dell’Arma Azzurra. Nato il 23 novembre 1919, da Alessandro e Maria Parisi, secondogenito di una famiglia composta da tre

fratelli e una sorella, Manfredo, Willy, Eva e Antonio, dopo aver frequentato l'istituto nautico a Piano di Sorrento e aver conseguito il diploma di capitano di lungo corso, entusiasta nello stesso periodo per il volo, Bocola decise di arruolarsi nella nuova giovane Forza Armata, dove fu ammesso, dopo essere risultato vincitore del 3° concorso, per l'ammissione all'Accademia Aeronautica (1), bandito dall'Aeronautica, dalla sua costituzione in Arma Autonoma. Ironia della sorte, quasi a non tradire del tutto il primo amore, Bocola finì con il frequentare il 1° anno accademico 1925-1926 a Livorno presso l'Accademia Navale della Regia Marina messa a disposizione della Regia Aeronautica ancora priva di un suo edificio idoneo a accogliere e formare i futuri ufficiali piloti. L'anno successivo, il corso "Centauro" e quindi con esso anche l'allievo Bocola, si trasferì nella sede vanvitelliana della Reggia di Caserta. Terminata l'Accademia Bocola è assegnato nel 1929 ad uno dei più prestigiosi reparti della Caccia dell'epoca, il 1° Stormo di Campoformido, una vera "Università del volo" per l'elevato livello d'addestramento che i suoi piloti raggiunsero, anche a prezzo di gravi sacrifici umani, nel volo acrobatico e nel volo in formazione grazie all'intuito e alla determinazione del suo comandante il ten. col. Rino Corso Fougier. Il 1° Stormo era una fucina di veri talenti, e Bocola ben presto, grazie alle sue innate qualità, divenne uno dei componenti della sua "Squadriglia Folle" che costituita con uomini del famoso "arciere alato" iscrisse il suo nome nell'albo d'oro di numerose e prestigiose manifestazioni aeree sia in Italia sia all'estero. In uno dei tanti numerosi incidenti che non di rado avvenivano sul prato verde del "Ferdinando Bonazzi", Bocola riuscì, rinunciando a salvarsi con il paracadute, nonostante avesse il suo apparecchio, urtato da altri gregari, riportato gravissimi danni ai piani di coda divenuti inservibili, a riportare a terra, con non comuni doti di calma e perizia, l'aereo. Bocola all'epoca dell'incidente era diventato da pochi mesi padre per la nascita del primogenito Sandro. Si era sposato nel 1930, con una bella ragazza svizzera di Basilea, Marty Schär. Il matrimonio era stato tenuto nascosto alle autorità militari, perché non avrebbero concesso il nulla osta al giovane ufficiale che non aveva ancora raggiunto l'età minima di 30 anni, richiesta dai regolamenti, per contrarre matrimonio. La famiglia di Bocola prese ad abitare a Trieste dove fu più facile tenere nascosta la nuova situazione e far passare nelle rare occasioni che necessitavano il piccolo Sandro quale figlio del fratello Antonio e a Udine raggiungeva quando aveva la possibilità Willy. Furono anni intensi di voli e di addestramento costellati da grandi successi in tutti i campi di volo in cui Bocola si esibì con il suo 1° Stormo. Nel 1930 partecipò alla manifestazione aerea che si tenne a Roma in occasione del matrimonio del principe ereditario Umberto di Savoia con la principessa Maria Josè. Si ricorda in famiglia che la madre di Bocola

spesso rammentava come il figlio fu prescelto a guidare la pattuglia che nel cielo di Ciampino disegnò il nodo dei Savoia. Nel 1932 lo ritroviamo a far parte quale componente della Squadriglia acrobatica del 1° Stormo che partecipò alla 2a Giornata dell'Ala, un grande evento di carattere aviatorio tenutosi a Roma il 27 maggio, e dal 22-31 luglio dello stesso anno al Meeting Internazionale a Zurigo- Dubendorf. Una bella foto di gruppo, con al centro il comandante Fougier, riprende Bocola in tuta bianca con lo stemma dell'arciere sul petto: un volto inconfondibile con quei baffetti curati e quell'aria da moschettiere. I volti sono distesi e sorridenti nonostante la pattuglia in quell'occasione avesse dovuto esibirsi di fronte al numeroso pubblico svizzero avendo nel cuore e nella mente la notizia della recente scomparsa di un suo componente. Se l'incidente fosse capitato in tempi recenti si sarebbe detto che, alla maniera di una nota canzone, "The show must go on": lo spettacolo deve continuare nonostante tutto. Il 1933 è l'anno in cui Bocola oltre che essere nominato comandante della 80a squadriglia riuscì a strappare, il 14 maggio, sull'aeroporto di Centocelle, su un aereo Ba.19 adatto al volo acrobatico, il record mondiale di volo rovescio ad un altro pilota della Regia, il cap. Colacicchi, e portando la specialità a un tempo di 1h e 51'(6). Immaginiamo quante ore Bocola si era dovuto esercitare, in modo abbastanza "empirico", nel chiuso di una stanza, presso l'aeroporto di Campoformido, montando su una sedia a testa in giù per abituarsi a sopportare l'aumento di pressione sulla testa che inevitabilmente quell'assetto inusuale comportava in volo.

Bocola concluse il ciclo al 1° Stormo con un incidente serio avvenuto sull'aeroporto di Maniago il 31 agosto del 1934 (7) quando capottò con il Ca.100 MM.55758 (8)

Nel 1935 è l'anno del suo passaggio al 2° Stormo di Torino-Mirafiori che montava i nuovi Fiat CR.30 in sostituzione dei Fiat CR.20 Asso. Nel capoluogo piemontese i coniugi Bocola vanno ad abitare in via Moncalvo, nel quartiere residenziale di Borgo Po, che si affaccia sul fiume nella zona precollinare della città e il 26 aprile la famiglia aumentò con la nascita della figlia Heidy. Con il lieto avvenimento, e non essendo più vincolato dall'età, Willy ufficializzò l'unione con la bella Marty. Nel corso dell'anno Bocola fu inviato in missione in Francia quale esperto aeronautico e nell'occasione il Ministro dell'Aria francese lo nominò Pilota Onorario dell'Armata Francese consegnandogli in forma ufficiale nell'ottobre 1935 il distintivo ed il brevetto sul campo di Chatraroux.

Sul finire dell'anno la tensione tra Italia e Inghilterra iniziò a salire per le note questioni delle mire espansionistiche dell'Italia nel corno d'Africa contrastate dal governo britannico che si ergeva a protettore del negus Ailè Selassie imperatore del regno di Etiopia. Per l'Italia a quel punto fu

necessario rinforzare lo schieramento in Libia lungo il confine con l'Egitto controllato dagli inglesi. Alla Regia Aeronautica spettò in quel contesto il compito di pattugliare la costa di mare e l'entroterra cirenaico. Allo scopo venne deciso di inviare in terra d'Africa il 2° Stormo Caccia dotato dei moderni aerei Fiat CR.30 (9).

Non si sa con precisione quando Bocola giunse in Libia con il seguito della famiglia. I ricordi del figlio per il tramite della madre tendono a fermare la data ai primi del 1936 (10). E' sul finire dell'anno, pochi giorni prima del Natale che Bocola, si recò da Bengasi a Tripoli per conferire con il suo vecchio comandante al 1° Stormo, promosso nel frattempo generale di B.A. Rino Corso Fougier e comandante dell'Aviazione in Libia. Con l'occasione di restare a Tripoli ebbe modo di incontrarsi con il cap. Giuseppe Caggia già conosciuto ai tempi dell'Accademia e in procinto di rientrare a Bengasi. A questo punto della narrazione è doveroso inquadrare la figura di Giuseppe Caggia che come si è detto fu accomunato dal destino avverso a quello del bravo pilota acrobatico di San Severo.

Il cap. Caggia era nato a Galatina (Le) il 15 settembre 1909 da Antonio e Maria Viola.

Frequentato il locale e prestigioso liceo Ginnasio "Colonna", nel 1928 fece domanda per l'ammissione nella Regia Aeronautica, partecipando al concorso per allievo ufficiale pilota che ogni anno veniva bandito dal Ministero dell'Aeronautica.

A quell'epoca non tutte le famiglie erano disposte a inviare il proprio figlio ad intraprendere una carriera militare, quale quella aviatoria, ritenuta, non senza motivi, altamente rischiosa. Aspetti di natura economica, inoltre, sbarravano spesso la strada a molti giovani intraprendenti e vogliosi di cimentarsi nella giovane e neonata disciplina militare, in quanto parte delle spese per frequentare i corsi di studi erano a carico delle famiglie dell'allievo (11).

Così avvenne anche in casa Gaggia, dal momento che il giovane Giuseppe, spinto dalla passione per il volo partecipò al concorso contro il volere della famiglia. A concorrere per la 1a classe furono 285 candidati di età compresa tra il 18° ed il 22° anno, gli idonei, alle rigorose visite mediche, furono 111, gli ammessi 70, tra cui Caggia classificatosi al 42° posto. L'ingresso in Accademia avvenne nell'ottobre del 1928.

A 19 anni, Caggia divenne allievo del corso Falco, il sesto in ordine di tempo, da quando nel 1923 era sorta la Regia Aeronautica. Il primo corso era stato l'Aquila, poi in ordine alfabetico, lo avevano seguito il Borea, il Centauro, il Drago e l'Eolo. Questi ultimi erano i corsi della 3a e 2a classe che insieme alla 1a classe del corso Falco frequentarono l'anno accademico 1928-1929 nella nuova sede presso la Reggia "vanvitelliana" di Caserta (12). Il giuramento, momento

altamente significativo per la vita del giovane militare, avvenne alla presenza del generale di B.A. comandante della III Z.A.T. Vincenzo Lombard, padrino del corso, e di tutte le più importanti cariche religiose e civili della provincia di Napoli (13), il 16 dicembre del 1928 e si concluse con la benedizione del nuovo labaro (14) ed la formula di fedeltà al Re e alla Patria.

E' molto probabile che fu durante quell'anno accademico a cavallo tra il 1928 e il 1929 che risalga l'amicizia o la conoscenza tra Bocola e Caggia in quanto entrambi in Accademia e probabilmente agevolata dal fatto che a quei tempi erano relativamente pochi gli allievi delle prime classi a frequentare i corsi.

Come tutti gli allievi, Caggia seguì i corsi di materie a carattere scientifico e militare (15) impartiti nell'Istituto da personale militare e civile. Nel periodo estivo, a conclusione del ciclo di studi, frequentò le sessioni di pilotaggio, presso la locale Scuola di volo di Capua distante da Caserta 15 km, per conseguire prima il brevetto di pilota di aeroplano e poi quello più importante di pilota militare con addestramento su aerei biplani del tipo Breda 4, Breda 9 e Ansaldo 300/4.

Durante i quattro anni trascorsi in Accademia (da allievo nel periodo 1928- 1931 e da ufficiale nel 1932), si distinse per le qualità dello studio, impegno, capacità e per la generosità, risultando tra i primi allievi classificati. Nell'agosto del 1932, a fine corso, con il grado di sottotenente, fu assegnato ad uno dei Reparti operativi (16) della Regia Aeronautica.

Nel 1936, conseguita la nomina a capitano e dietro sua richiesta, Caggia fu inviato in Libia, dove prestò servizio nella 26a Squadriglia, Gruppo dell'Aviazione Cirenaica, il cui comando aveva sede presso l'aeroporto di Bengasi-Berka.

Ritornando alla faticosa giornata del 22 dicembre del 1936, anche Caggia si trovava a Tripoli dove era giunto a bordo di un Ca.309 Ghibli (17) per effettuare una missione ordinata dal Comando dell'Aeronautica della Libia ed ebbe modo così di vedersi con Bocola. In Tripolitania era la stagione delle piogge ed il cattivo tempo aveva reso in quei giorni impraticabile l'aeroporto della Sirte, campo intermedio utilizzato sulla rotta Tripoli-Bengasi (18). Nonostante l'inconveniente, Caggia e Bocola e altri passeggeri del Ca.309 decisero di ripartire per Bengasi per poter trascorrere il Natale con le rispettive famiglie.

Per effettuare un volo diretto da Tripoli-Mellaha a Bengasi, e superare l'inconveniente dell'impraticabilità della pista intermedia della Sirte, il Ghibli, entrato in linea nell'Aviazione Coloniale da poco più di un mese, fu rifornito di carburante al limite del consentito. Molto probabile che il pieno carico, insieme alla pista "allentata" dalle recenti piogge, furono le cause che non permisero all'aereo di superare la fase critica del decollo e a stallare finendo la sua corsa

contro un edificio ai lati della pista. Nel violentissimo impatto, Caggia rimase ferito ed incastrato tra comandi e sedile. Bocola, come era nella sua natura, con un gesto di generosità e altruismo si attardò, per cercare di aiutare Caggia, ad uscire dall'aereo che aveva nel frattempo preso fuoco. Purtroppo il suo tentativo non riuscì ed entrambi gli sfortunati piloti finirono con il perire nel rogo (19) (20).

Le salme (21) furono trasportate in Italia due giorni dopo l'incidente, il 24 dicembre. I funerali furono celebrati nei rispettivi paesi d'origine, San Severo e Galatina, nei giorni successivi il Santo Natale, con la partecipazione commossa di tutta la cittadinanza.

A Willy Bocola, nel 1937, nel corso di una commossa cerimonia cui partecipò la giovane vedova che lasciò da lì a poco la Libia per trasferirsi in Svizzera, fu dedicato, alla memoria, l'aeroporto libico di Benina-Bengasi.

Le foto utilizzate sono p.g.c. della fam. Bocola-Schär via Antonio Inguscio.