

## **FAMIGLIA FENU**

### **FRANCESCO FENU (m. 1855)**

Il capostipite di questa famiglia è Francesco Fenu, medico chirurgo e docente di anatomia all'Università di Sassari. Dall'atto di battesimo dei suoi figli Maria Teresa Sebastiana (n. 1836), Efisia Cristina (n. 1840) e Salvatore (n. 1844) risulta "della cittadina di Bottidda". Nei primi due atti citati risulta "dottore in fisica"; nel terzo e in quello del quarto figlio Francesco (n. 1847) risulta "dottore in medicina". Nell'archivio storico dell'Università di Cagliari risulta un Francesco Fenu nato a Uta (ma, forse, ivi dimorante), iscritto alla Scuola di chirurgia, che il 29 ottobre 1842- sostenne il primo esame annuale di maestro chirurgo.

È deceduto nell'agosto 1855 a seguito dell'epidemia di colera che si abbatté in tutta Europa. Fenu si prodigò per curare gli ammalati sino a contagiarsi egli stesso e morire. Già il 23 luglio 1855 arrivarono allarmanti notizie da Torralba, e Fenu vi si recò, insieme all'arcivescovo Varesini per esaminare e riferire di qual malattia si trattasse. (da: [www.sassari900.it](http://www.sassari900.it), Il cholera del 1855).

Una volta diffusasi l'epidemia anche a Sassari, l'università e la facoltà di medicina furono in prima linea nel suggerire le misure di sanità pubblica e nel prestare soccorso agli ammalati. Nello scalone del Palazzo Municipale una lapide commemora, tra gli altri, il dr. Francesco Fenu ed altri sei medici chirurghi che perirono per la loro abnegazione. (da: [www.sassari900.it](http://www.sassari900.it) , Il cholera del 1855).

Francesco Fenu, tuttavia, non risulta nell'elenco dei deceduti delle parrocchie sassaresi (EUGENIA TOGNOTTI, L'anno del colera. Sassari 1855. Uomini, fatti e storie, Sassari, Editrice democratica sarda, 2000, p. 57 e ss.). Si pensa, perciò, che in punto di morte, si sia fatto ricondurre nel paese natìo per esservi seppellito.

Lasciò la moglie Maria Luigia "Lucia" Sanna (1819-1889) e i figli Efisia Cristina (1840-1922), Francesco Raimondo (1847-1934) e Beatrice (1855-1918). Gli altri due figli, Maria Teresa Sebastiana e Salvatore erano forse premorti.

Lucia Sanna morì a Sassari il 12 aprile 1889. Beatrice Fenu si sposò con lo spedizioniere Antonio Bontà Pittaluga (1835-1921), vedovo e già padre di un figlio, dal quale ebbe sei figli. Efisia Cristina rimase nubile.

La casa della famiglia Fenu era in Sassari, in Via dei Corsi 1, una piccola traversa di Corso Vittorio Emanuele II.

### **Rev. FEDERICO FENU LIGAS**

Nell'archivio storico dell'Università di Cagliari risulta un Federico Fenu Ligas nato a Guamaggiore ed iscritto alla facoltà di Teologia nell'A.A. 1844-45. Si laureò a pieni voti nell'A.A. 1845-46 discutendo la tesi *De causa motiva reprobationis*. Trattasi probabilmente dello stesso rev. Federico Fenu che fu il maggiore oppositore teorico della "Fusione perfetta" tra la Sardegna e gli stati sardi di terraferma, richiesta dal Parlamento autonomo sardo per confluire in quello subalpino. Scrisse un libretto polemico del 1848 *La Sardegna e la fusione con il sardo continentale*, in cui, rivendicando l'indipendenza dell'isola, criticava aspramente la scelta della borghesia sarda di legarsi alle sorti di quella piemontese, trascurando il fatto che sardi e piemontesi non potevano serenamente convivere fra di loro perché li dividevano «...stirpe, costumi, indole, persino più che gli irlandesi dagli inglesi».

### **FRANCESCO RAIMONDO FENU (1847-1934)**

"Non so per quale terribile sgarbo potessi aver commesso, mio nonno mi aveva proibito di comparire al suo cospetto e mia madre, quando vi si recava in visita, mi doveva lasciare presso la portiera " (Claudio Bardanzellu).

Tale aneddoto, riferito da uno dei suoi nipoti, illustra meglio di ogni altro la durezza di carattere e la severità del prof. Francesco Fenu, insegnante negli Istituti tecnici di Stato (poi Direttore didattico). Nato a Sassari dall'omonimo padre e da Lucia Sanna, rimase orfano di padre a soli otto anni. Si diplomò al R. liceo di Sassari (1866). Il 10 agosto 1869 ottenne la patente di maestro elementare. Il 18 settembre dello stesso anno il prof. Michele Coppino, rettore della R. Università di Torino e futuro Ministro della Pubblica Istruzione gli conferì l'abilitazione all'insegnamento della letteratura italiana, storia e geografia nelle scuole tecniche di primo grado.



Francesco Fenu (1847-1934)



Francesca Ferri (1858-1937)

Iniziò a insegnare nella scuola tecnica di Sassari nel 1871. Sposatosi a Civitavecchia il 15 febbraio 1885 con Francesca Ferri (1858-1937), i trasferimenti precauzionali di sede da cui fu colpito furono talmente frequenti che i suoi cinque figli nacquero in cinque città diverse. Sembra, inoltre, che abbia anche subito un paio di attentati alla sua persona, da parte di allievi o di genitori di allievi esasperati. Dopo Sassari e Civitavecchia, lo rintracciamo a Lugo di Romagna (1887-88), Fossano (1888-89), Ascoli Piceno (1890-91), Conegliano Veneto (1895-96), Augusta (1898-99), Cagliari (1906-07), Viterbo e, infine, Roma (1911), in Via Appia Nuova 88. A fine anno scolastico 1911-12 fu collocato a riposo d'ufficio. Dopo la disfatta di Caporetto fu richiamato in servizio e nominato insegnante di materie letterarie e direttore didattico della scuola tecnica di Terracina. Nel 1927 si trasferì in Via Appia Nuova 219; poi gli fu assegnata una casa popolare prima in Via Sannio s.n.c. e poi in Via Amiterno,<sup>2</sup> dove morì il 13 gennaio 1934.

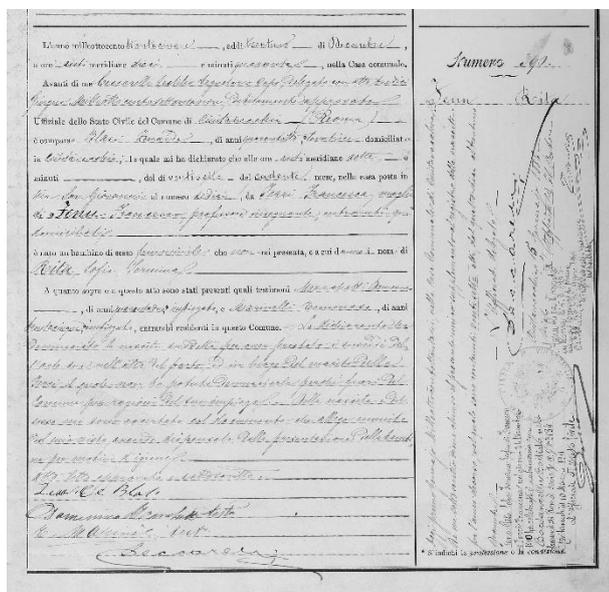
Nella vita privata il professore fu colpito da enormi dolori familiari: la morte in tenera età di due figli (tra cui, Flora, la prediletta, per la quale stravedeva); la "fuga" da casa della primogenita Fermina e del figlio maschio Federico; la morte di quest'ultimo in azione di guerra, nel disastro del dirigibile che comandava. Tali ferite inguaribili addolcirono forse il suo indomabile carattere: tra le carte lasciate ai suoi eredi, rimane infatti una commossa corrispondenza col figlio al fronte e struggenti poesie in ricordo della figlioletta scomparsa.

Alla memoria di quest'ultima scrisse alcuni sonetti ([IT\ICCU\CUB\0268155]) e l'elegia "Visita dopo quattro anni", nel quarto anniversario della sua morte. (1911). Nel 1929 pubblicò 34 sonetti di "Lirica storica" e successivamente altri 42 di "Lirica storica e morale".

Francesca Ferri, moglie di Francesco Fenu, nacque a Civitavecchia l'8 marzo 1858 da Vincenzo e Loreta Migliacci e morì a Roma, in Arco de' Banchi 3, il 12 febbraio 1937. La sua sorella maggiore Maria (1851-1929) si sposò il 23 agosto 1884 a Civitavecchia con Giovanni Battista Stenti nato a Civitavecchia da Luigi e Maria Teresa Lusignani. I due ebbero Maria Teresa (1886-1971) e Rita (1894-1918). La prima figlia si sposò con Mario Tancredi (1888-1970) da cui Giorgio (1914-1990). La seconda rimase nubile.

### (RITA SOFIA) FERMINA FENU (1885-1965)

La primogenita Fermina (Rita Sofia Fermina) nacque a Civitavecchia il 27 dicembre 1885, in una casa oggi scomparsa di Via S. Giovanni 16. Dopo aver girato tutta Italia, al seguito del padre insegnante, risiedeva a Viterbo quando si iscrisse all'Università di Roma, al corso di laurea in materie letterarie. Dovette laurearsi intorno al 1908.



Fermina nel primo decennio del XX secolo. A destra il suo atto di nascita

Nella capitale d'inizio secolo, era la stagione del "blocco popolare" del sindaco massone Ernesto Nathan, a capo di una giunta cittadina comprendente repubblicani, socialisti, radicali e liberal democratici. Apparteneva alla famiglia di origine ebraica che aveva accolto l'apostolo dell'unità d'Italia nel suo esilio londinese. Il 23 aprile 1908, in Campidoglio, Nathan aprì i lavori del Congresso nazionale delle donne italiane (CNDI), che riuniva più di 1400 donne aderenti alle associazioni femminili che si battevano per il diritto di voto alle donne, la parità di retribuzione, la libertà di accesso a tutte le carriere, l'abolizione dell'autorizzazione maritale. Fermina è una di queste, iscritta all'associazione della pedagoga Maria Montessori, che svolgeva un ruolo di spicco in tal senso. Fu forse in uno di questi congressi che conobbe il giovane avvocato sardo repubblicano Battista Bardanzellu, per rimanere insieme tutta la vita.

Pochi mesi dopo, contrariamente al volere paterno, Mina segue la Montessori a Milano, per fondare la seconda "Casa dei bambini" in Via Solari, nel quartiere operaio dell'Umanitaria. Al suo ritorno, il severo padre sassarese non volle riaccoglierla in casa. Mina e Battista, allora, vanno a convivere in

un piccolo appartamento di Via Castelfidardo, vicino alla stazione dove, nel giugno del 1910, nacque il primo dei loro quattro figli maschi. Battista e Fermina regolarizzarono poi la loro unione, sposandosi civilmente in Campidoglio, il 24 dicembre 1910, dall'allora consigliere comunale Ivanoe Bonomi, socialista riformista e futuro Presidente del Consiglio. Testimone di nozze il colonnello dell'esercito Agostino Bardanzellu, zio del marito, che conviveva con loro. Fermina si dedicò all'insegnamento di materie letterarie.

Il 14 maggio 1916, pur riformato per la vista, Battista si arruolò come sottotenente volontario dei bersaglieri e fu destinato a Brescia. In settembre fu dichiarato infermo permanente e collocato in congedo. In quel periodo Fermina gli spediva gli atti di causa, che lui predisponeva e rispediva indietro. Essendo l'unica a capire la sua scrittura - li batteva a macchina e li presentava in tribunale, dopo aver imitato la sua firma.

Nel 1917 nacque Mario e nel 1920, Claudio, entrambi in Via Monserrato 24. Fermina lasciò l'insegnamento ma si affiancò come segretaria al marito che aveva aperto un importante studio legale, specializzato in cause immobiliari. Con la nascita del quarto figlio Franco, famiglia Bardanzellu aumentava; così, nel settembre 1929, Battista provvide al trasloco in una abitazione più adeguata alle sue necessità, sita in Via del Banco di Santo Spirito 48. La casa comprendeva due appartamenti accoppiati, ma con ingressi separati: la vera abitazione, infatti, dava su Arco de' Banchi 3; l'appartamento di Via del Banco di Santo Spirito era destinato a studio legale. Massone e vero mangiapreti, Battista era assolutamente contrario all'educazione cattolica dei figli; contrariamente invece, Fermina era credente ed almeno altrettanto testarda: fece perciò in modo che tutti suoi figli prendessero i sacramenti di nascosto dal marito. Ciò consentì a tutti e quattro di sposarsi in chiesa. Per il resto, furono tutti allevati in base al metodo montessoriano che Fermina aveva condiviso a suo tempo. Ciò favorì la creatività e lo spirito d'indipendenza dei quattro figli, al limite dell'anticonformismo e dello stile bohémien.



Fermina con i primi tre figli al mare, circa 1924



Fermina in vacanza a Francavilla, 1958

Nel frattempo il repubblicano Battista Bardanzellu era stato inserito nell'elenco dei "sovversivi" dal regime fascista. Con lo scoppio della II Guerra Mondiale svolse attività clandestina in favore del Partito d'Azione e poi di capo partigiano di alcune squadre d'azione repubblicane. Onde evitare di essere arrestato sotto gli occhi della moglie e del figlio minore, decise di trasferirli a Montepulciano presso il villino Ballati (cliente di Battista Bardanzellu). La località, pur rivelandosi idonea, sotto il profilo degli "approvvigionamenti", si sarebbe trovata, nei mesi seguenti, proprio ai margini di una delle più importanti zone di guerra partigiana dell'Italia centrale. Fu così che il ragazzo, mentre

proseguiva gli studi in un ginnasio del paese, trovò il modo di utilizzare il proprio tempo come “staffetta partigiana”. Fermina acconsentì che i partigiani occultassero un deposito di armi nel giardino della casa. Nel maggio-giugno 1944, però, il villino in questione fu prima richiesto e poi requisito dai Tedeschi, per alloggiarvi altre truppe. Il sedicenne Franco, con una pistola in tasca, tentò una velleitaria “trattativa” con i militari tedeschi (mentre la madre, dalla finestra, osservava con terrore la pistola ben visibile nella tasca dei calzoncini corti), riuscendo a ottenere una dilazione di poche ore. In quelle poche ore Franco riuscì a convincere (minacciandoli, sembra, con la solita pistola) i partigiani a liberare in fretta il giardino, prima della requisizione nemica. Fermina rimase vedova il 31 gennaio 1956. Suo marito gli lasciò l’usufrutto di tutti i suoi beni di proprietà, che continuò ad amministrare sino alla propria scomparsa. Morì il 6 marzo 1965 all’Ospedale san Camillo di Roma. Anche in vecchiaia, ricordava ai suoi nipoti di aver visto, da bambina, il famoso cow-boy Buffalo Bill; probabilmente intorno al marzo 1890, quando quest’ultimo venne a Roma con il suo circo e fu sfidato (e battuto) dai butteri dell’Agro Pontino.

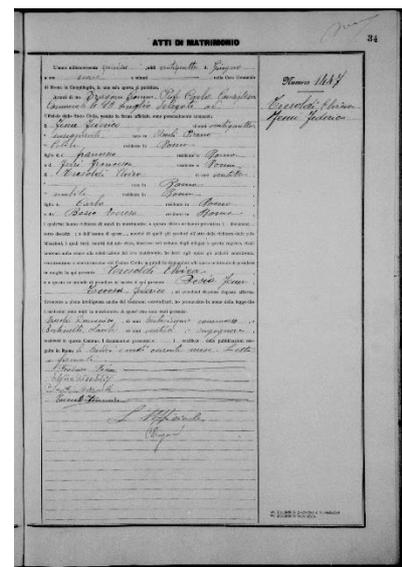
### FEDERICO FRANCESCO ALESSANDRO FENU (n. 1887)

Nacque a Lugo di Romagna il 29 novembre 1887 da Francesco e Francesca Ferri. Visse solo pochi mesi. Morì d’infezione respiratoria a Fossano sicuramente prima del 1891 (quando nacque il fratello omonimo) ma molto probabilmente nel 1888-89, quando il padre insegnava nella cittadina piemontese.

### FEDERICO (EMIDIO SANTE) FENU (1891-1918)



Ascoli Piceno, P.za S. Agostino angolo  
Via della Fortezza (2° piano)  
Casa natale di Federico Fenu



Atto di matrimonio Fenu-Tresoldi

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’aerostato 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. La missione era motivata dal recente bombardamento della città di Portoferraio, effettuato da un sommergibile Austro-Ungarico il 23 maggio 1916, causando sei morti e numerosi feriti<sup>1</sup>

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 del Comune di Castellina Marittima (PI). 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'aeroscalo di Pontedera, seguito 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'aeroscalo di Pontedera, 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, 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.

Il comandante Federico Fenu, di Francesco e Francesca Ferri (foto a lato), era nato il 3 giugno 1891 ad Ascoli Piceno, ove il padre, sardo di Sassari, insegnante nelle scuole tecniche, era stato temporaneamente destinato. Federico s'era iscritto alla facoltà d'ingegneria e, prima ancora della laurea, aveva intrapreso la carriera didattica presso una scuola privata<sup>5</sup>. Il 24 maggio 1915 l'Italia entrò

---

<sup>1</sup> Alessandro Schiavetti, a cura di, *La Grande Guerra. Il mondo contro se stesso*, Cecina, 2015, p. 45.

<sup>2</sup> Quest'ultimo provvide alla stesura del rapporto; vedi: "Lettere dal Dirigibile U5", cit., sotto la data del 23 maggio 1918 (*Dichiarazione del Caporal maggiore Massimo Tedeschi*).

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

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Il collegio San Giuseppe De Merode in Roma, presso Piazza di Spagna.

in guerra contro l'Austria-Ungheria e, nel dicembre successivo, Fenu fu chiamato alle armi. Arruolato come soldato semplice, fu inviato al 36° 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 settantatré 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. Dai documenti, pubblicati nel volume *"Lettere dal dirigibile U5. Una tragedia della Grande Guerra nella corrispondenza di un pioniere del volo"*, Caosfera, Padova, 2014, emerge la figura dell'ufficiale scomparso e, sullo sfondo, un periodo storico ormai lontano.

Nel marzo 1916, avendo fatto domanda per allievo ufficiale, Fenu è ammesso alla Scuola di Applicazioni di Torino e poi spostato all'Accademia Militare nell'Arma del Genio, perché studente d'ingegneria. Ottenuta brillantemente la nomina ad "aspirante" sottotenente, Fenu è destinato al costituendo Corpo dell'Aeronautica Militare, ancora parte integrante dell'Arma del Genio, inquadrato nel battaglione dirigibilisti, è 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.

Alcuni disturbi, come insonnia, dolori addominali, spesso incubi notturni, tormentano Federico Fenu per vari mesi; una sindrome psicosomatica che potrebbe essere riferita al presentimento della fine. Tale sintomatologia, improvvisamente scompare, in seguito al suo progressivo riavvicinamento alla religione cattolica. Di tale riavvicinamento 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>6</sup>.

Ottenuta la nomina a sottotenente di complemento (agosto 1916), è trasferito prima all'aeroporto di Ciampino e poi a quello di Vigna di Valle. Qui compone l'equipaggio del dirigibile P7, utilizzato per l'esplorazione sul mare, davanti alle coste tra Fiumicino e la Torre Clementina. Effettua la prima missione operativa del P7 e le successive quarantasei ascensioni, al comando del capitano Domenico Piccoli<sup>7</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>8</sup>.

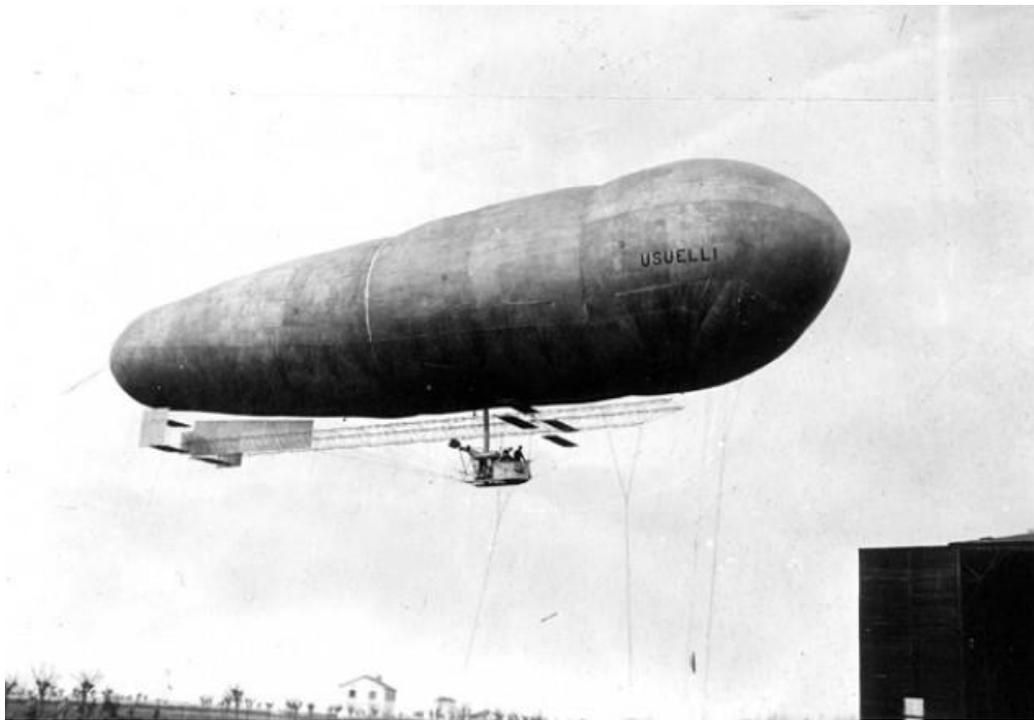
---

<sup>6</sup> *"Lettere..., cit."*, lettera del Magg. Alberto Stabarin, sotto la data del 14 maggio 1918.

<sup>7</sup> Basilio Di Martino, *cit*, pagg. 293-294. Domenico Piccoli (Schio 1882-Quinzano 1967). 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.

<sup>8</sup> Basilio Di Martino, *cit*, pag. 343.

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>9</sup>. L'aeronave aveva ottenuto il parere favorevole da una commissione di collaudo presieduta dal comandante del Corpo dell'Aeronautica Militare, generale Vincenzo Traniello e composta dal comandante del battaglione dirigibilisti, colonnello Cesare Tardivo, dal maggiore Bosio e dagli ingegneri Umberto Nobile<sup>10</sup> e Delfino Pesce<sup>11</sup>; a bordo si trovava anche il costruttore Celestino Uselli.



*Il dirigibile Uselli 5 (U5)*

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. A tale data l'U5 riparte per l'aerostadio di Pontedera, che raggiunge dopo nove ore di volo, non privo di difficoltà dovute ai venti.

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. 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 sull'aeromobile, tanto che Fenu si trova a doverlo comandare in sua vece, pur

---

<sup>9</sup> Basilio Di Martino, *cit*, pag. 361.

<sup>10</sup> Umberto Nobile (Lauro 1885- Roma 1978) progettista, costruttore di dirigibili e trasvolatore.

<sup>11</sup> Basilio Di Martino, *cit*, pag. 361.

senza aver ancora acquisito il brevetto: *“ho avuto un po’ da fare in questi ultimi giorni, giacché il comandante dell’U.5<sup>12</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>13</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>14</sup>, una volta conseguito il brevetto di comandante e la promozione a tenente. Già in precedenza, infatti, era stato costretto a supplire alle assenze di Senzadenari.



Si giunge così al 2 maggio del 1918. Ben presto, in quota, comincia a soffiare un vento che non fa presagire nulla di buono, essendo ormai evidente che i dirigibili Uselli 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>15</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<sup>16</sup>; dell’U3, che era stato ritirato prima dello scoppio della guerra mondiale 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>17</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 69<sup>a</sup> trasvolata aveva ritenuto opportuno scendere dalla quota ideale di 800 metri a una più tranquilla di 150<sup>18</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*

---

<sup>12</sup> In base a quanto riportato da Basilio Di Martino, *cit.*, a quella data comandava l’U5 il Cap. Raffaele Senzadenari

<sup>13</sup> *“Lettere..., cit.”*, sotto la data 20 gennaio 1916.

<sup>14</sup> Basilio Di Martino, *cit.*, pag. 362.

<sup>15</sup> *“Lettere..., cit.”*, sotto la data 11 settembre 1918, *cit.*

<sup>16</sup> Basilio Di Martino, *I dirigibili italiani nella Grande Guerra*, Ufficio storico A.M., Roma, 2005, pag. 359.

<sup>17</sup> Basilio Di Martino, *cit.*, pag. 361.

<sup>18</sup> 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.*

*violento moto di beccheggio*” dell’aeronave<sup>19</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>20</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>21</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>22</sup>. Quel lembo sarà conservato in una busta rossa per quasi cent’anni; passando di mano in mano, quella busta con la tela cerata è ora in possesso dell’autore di queste poche righe, che la conserva come una reliquia.

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. Si è detto delle vicende in cui erano incorsi l’U1, l’U2 e l’U3; l’U4 fu utilizzato solo a titolo sperimentale, ma mai impiegato in operazioni belliche<sup>23</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.

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>24</sup>, indicò quale causa immediata del disastro *“la lacerazione quasi istantanea dell’involucro”*<sup>25</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*



<sup>19</sup> *Verbale della Commissione d’inchiesta, cit.*

<sup>20</sup> *“Lettere..., cit.”*, sotto la data 11 settembre 1918, *cit.*

<sup>21</sup> *“Lettere..., cit.”*, sotto la data del 30 maggio 1918.

<sup>22</sup> *“Lettere..., cit.”*, sotto la data del 9 luglio 1918.

<sup>23</sup> Basilio Di Martino, *cit.*, pag. 360.

<sup>24</sup> *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.*

<sup>25</sup> *Verbale della Commissione d’inchiesta, U.S.M.M. cartella 971.*

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 di sospensione con la fascia di attacco dei compartimenti”<sup>26</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 in una lettera a un suo amico: *“L'U5 è il primo dirigibile entrato in isquadra 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>27</sup>.

Preso visione del verbale della commissione, 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 Usuelli, si dovesse porre mano alla risoluzione del contratto di fornitura di ulteriori dieci dirigibili alla stessa commissionati e in corso di fabbricazione<sup>28</sup>. Si nominò, quindi, una seconda commissione, che acquisì le controdeduzioni del costruttore dell'aeromobile distrutto, ing. Celestino Usuelli<sup>29</sup>, il quale attribuì le cause del disastro al presunto scoppio di un “pallonetto” (*ballonnet*)<sup>30</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>31</sup>. La commissione, quindi, fu perentoria nell'indicare i provvedimenti da prendersi: *rinunciare all'impiego delle aeronavi tipo U in corso di costruzione provvedendo a sostituirle con altre di tipo migliore e più sicuro” e l'immediato recupero di tutto il materiale esistente presso la ditta Usuelli*<sup>32</sup>. Tali risultati furono resi pubblici soltanto dopo 100 anni dall'incidente<sup>33</sup>.

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

---

<sup>26</sup> *Ibidem*.

<sup>27</sup> “Lettere..., cit.,” lettera a Gaetano Moneti, Pontedera (?) circa novembre 1917.

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> Celestino Usuelli (Milano 1877-S. Germano Vercellese 1926), alpinista, pioniere dell'aviazione, dirigibilista e costruttore di dirigibili. Nel 1912, stabilì il record italiano di distanza e durata, percorrendo 1112 km in 28 ore.

<sup>30</sup> Nota di Celestino Usuelli al Commissariato generale per l'aeronautica, Direzione centrale dirigibili e aerostati, in data 20 giugno 1918, U.S.M.M. cartella 971.

<sup>31</sup> Pro-memoria per il Commissario generale per l'aeronautica circa la questione “Usuelli”, 29 giugno 1918, U.S.M.M. cartella 971.

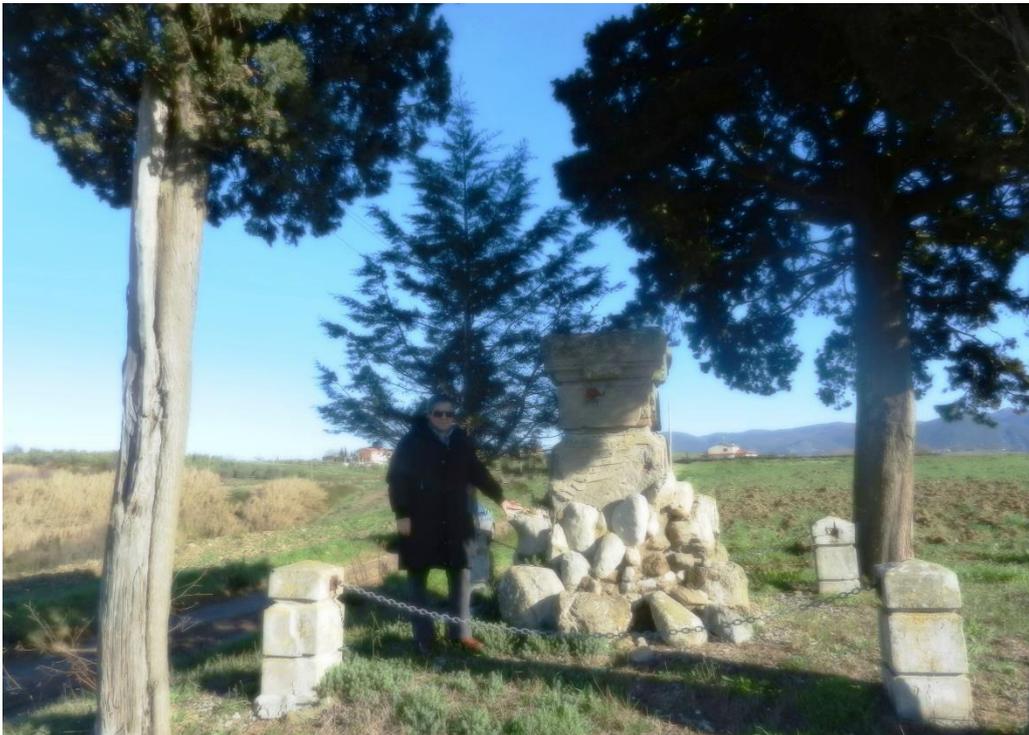
<sup>32</sup> Moreno Ceppatelli, *La perdita dell'aeronave U5*, in: *Storia e battaglie*, mensile, Anno XI, n. 99, Firenze, febbraio 2010, pag. 99.

<sup>33</sup> “Lettere..., cit.,” sotto la data 19 agosto 1918.

momento della restituzione degli oggetti personali del morto, furono sottratte 18 lire per il rimborso di un'indennità concessa per errore<sup>34</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>35</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. Anche il resoconto che la moglie del Comandante Fenu, Elvira Tresoldi dà delle esequie del defunto marito e dei suoi sventurati compagni di volo sembra la cronaca di un avvenimento come un altro<sup>36</sup>: al suocero inconsolabile, da precisa maestrina qual era, fece anche il disegno del monumento funebre dei caduti, senza mostrare il benché minimo barlume di emozione.



*Castellina Marittima, loc. Valdiperga. Mausoleo in onore delle vittime sul luogo del disastro*

Tutti i parenti delle cinque vittime anelavano, se non proprio la “vendetta” nei confronti del collaudatore o del costruttore, almeno che la giustizia umana individuasse il responsabile del disastro e – soprattutto – i superstiti versanti nelle condizioni economiche più disagiate, avrebbero avuto necessità di un equo indennizzo per la perdita dei loro congiunti. Come si è visto, le due

---

<sup>34</sup> “Lettere..., cit.,” sotto la data del 9 agosto 1918.

<sup>35</sup> “Lettere..., cit.,” sotto la data del 18 maggio 1918.

<sup>36</sup> “Lettere..., cit.,” sotto la data del 7 maggio 1919.

commissioni d'inchiesta non se la sentirono di attribuire la colpa ai collaudatori del dirigibile precipitato, essendo costoro i massimi esponenti dell'allora appena nata aeronautica italiana. Tra l'altro, uno dei componenti la prima commissione, l'ing. Umberto Nobile, aveva fatto parte anche della commissione di collaudo.

Il costruttore, Celestino Usuelli, fu colpito esclusivamente dalla risoluzione del contratto di acquisto degli altri dieci dirigibili della stessa serie ma il segreto militare, posto sull'intera vicenda, gli evitò un pesante risarcimento danni ai parenti delle vittime. Il suo destino, tuttavia, non fu meno cruento dei cinque caduti di Valdiperga: nel 1926, scomparve prematuramente a soli quarantanove anni, schiantatosi per un incidente automobilistico sulle strade di San Germano Vercellese.



*A sinistra: Municipio di Castellina Marittima: Lapide in onore dei caduti del Dirigibile U5*

*A destra: Giacca dell'uniforme del Tenente Fenu. Elica e tela cerata del dirigibile U5. Cecina, Mostra per il centenario della Grande Guerra in Toscana*



### **FLORA (TEODORA LUCILLA) FENU (1895-1907)**

Flora Fenu nacque a Conegliano Veneto il 6 febbraio 1895 e morì a Cagliari il 1° luglio 1907, a soli dodici anni. Era la figlia preferita del prof. Francesco Fenu, il quale, dopo morta, le dedicò i seguenti versi.

*Di primavera il sol con l'almo incanto/ dodici volte rallegrò il cor mio;/con  
rossa guancia - spesso udivo il vanto - /dagli occhi belli folgorai pur io./ Di  
caduca beltà diversa - oh quanto! -/immortale vaghezza m'abbellìo/ quando,  
lasciata la vallea del pianto,/ cominciai a brillare in faccia a Dio!/  
Avventurosa! Ché mai nube rea/ dell'innocenza mi turbò il sereno;/ ai genitor  
figlia non fui, ma Dea./ Quando deposi in terra il mortale velo/ io li vidi  
d'angoscia il venir meno; / il ciel mi vinse e piansi allora... in Cielo!*

## FELICITA (AGATA AUGUSTA) FENU (1898-1981)



Felicità Fenu nacque il 10 novembre 1898 ad Augusta, in Via del Corso (oggi Via Principe Umberto), in una casa prospiciente da un fianco la Chiesa dei Cappuccini (oggi demolita per far posto alla scuola elementare “Giovanni Pascoli”). Ebbe come madrina di battesimo la sorella maggiore Fermina, allora nemmeno tredicenne. Conseguì la licenza superiore presso l’Istituto Immacolata Concezione di Nostra Signora di Lourdes di Soriano nel Cimino. Nell’A:A: 1918-1919 si iscrisse al Corso di perfezionamento per i licenziati della Scuola Normale all’Università degli Studi di Roma, dove ebbe come insegnante Giovanni Gentile. Si sposò a Roma, nella Basilica di San Giovanni in Laterano, il 30 novembre 1929, con Mario Manni, coltivatore diretto di Stimigliano. Il matrimonio si concluse con una clamorosa separazione, data la diversità di carattere e di cultura dei due.

Felicità si dedicò all’insegnamento nelle scuole elementari prima a Stimigliano, poi a Monterotondo (1932-1937), una prima volta a Roma, poi a Velletri (1955-57) poi nuovamente a Roma. Fu insegnante fiduciaria nella scuola elementare Vittorio Alfieri, succursale Via dei Gozzadini. Infine si trasferì in Via Lucrino, vicino all’abitazione della figlia Marisa (Maria Luisa).

È morta il 1° dicembre 1981 all’ospedale San Raffaele di Roma, per un male incurabile.