

SULLE TRACCE DEL PANTANELLA AIRFIELD

Giuliano De Felice, Sergio Chiaffarata Iannelli, Maria Nunzia Labarbuta, Daniele Mittica, Maria Potenza

Principi imperatori vescovi ... e aviatori

Il patrimonio archeologico di Canosa rappresenta un esempio straordinario per importanza, quantità e durata. Distribuito su di un vasto territorio, abbraccia millenni di storia e rispecchia la ricchezza culturale dell'area. Oggi è possibile estendere questa già lunga sequenza temporale, inserendo anche il patrimonio materiale legato al XX secolo.

Fare archeologia di siti, contesti e paesaggi contemporanei è una pratica ormai consolidata a livello mondiale¹ e, da qualche anno, anche in Italia². Fra le tante possibili letture delle tracce materiali della contemporaneità, gli archeologi riconoscono nei grandi conflitti del Novecento una realtà di fondamentale importanza per comprendere fenomeni e trasformazioni di lunga durata³. È in particolare la matrice tecnologica di quelle che Eric Hobsbawm (1995) ha definito le "guerre totali" del secolo breve, a costituire una chiave di lettura in grado di spiegare numerosi aspetti del mondo contemporaneo, fra i quali l'inedita vastità dei paesaggi, la densa interconnessione tra luoghi estremamente lontani, e il profondo impatto causato da un apparato industriale senza precedenti nella storia.

Sono queste le caratteristiche delle guerre del Novecento che permettono all'archeologia di affrancarsi dalla pignola ricostruzione dei teatri bellici o dal recupero antiquario di cimeli e ad assegnarle, anche nell'età contemporanea, una dimensione "globale". Per puntare alla ricostruzione di un *conflict landscape* del XX secolo è infatti necessario prevedere l'utilizzo delle ormai consolidate strategie, metodologie e tecniche di indagine

archeologica (e quindi stratigrafia, tipologia e tecnologia)⁴, adattare alla lettura di un passato recente e infine prevedere doverose strategie di tutela e valorizzazione. Anche nel caso in cui, come accade nella Murgia barese⁵ o qui a Canosa, siti e contesti risultano quanto mai distanti dai luoghi "tradizionali" della guerra: indagarli e proteggerli diventa un atto necessario nei confronti della Memoria e della Storia, che li sottragga all'oblio o alla presunta estraneità rispetto a paesaggi che troppo sbrigativamente si preferisce considerare stereotipi di bellezza incontaminata. Anche i remoti luoghi del Mezzogiorno d'Italia hanno infatti partecipato delle guerre totali, ospitando campi di prigionia, aeroporti e basi missilistiche⁶ e la loro eccentricità rispetto al centro dell'azione deve essere considerata espressione di una ben nota vocazione periferica, che mostra i lati "imperfetti ma reali" dei processi stessi di modernizzazione⁷. In quest'ottica si inserisce il progetto di indagini archeologiche nel contesto dell'aeroporto militare americano noto come *Pantanella airfield*: uno dei casi di studio inclusi nel progetto PRIN 2022, 'On the Edge: Archaeology and History of Marginal Landscapes of Contemporary Apulia', primo progetto di ricerca in Italia totalmente dedicato allo studio archeologico dei paesaggi marginali del Novecento⁸. Affrontare la ricerca delle evanescenti tracce materiali di un contesto che, per estensione, raggiunge le dimensioni di un moderno hub internazionale, e per il quale esiste una cospicua documentazione scritta e numerose fonti orali e iconografiche, ha richiesto la messa a punto di una strategia multidisciplinare che ha abbinato lo spoglio di materiale d'archivio

con attività di fotointerpretazione e ricognizioni di superficie mirate ad alcune specifiche aree. Nella strategia di intervento, alle ricerche iniziate nel 2022 con i primi sopralluoghi effettuati negli edifici del sito di Masseria Coppe di Maltempo, si sono aggiunte indagini di ricognizione archeologica più approfondite, svolte nel mese di maggio 2024. A queste è seguita, nel 2025, una campagna di indagini archeologiche non invasive, comprensiva di analisi stratigrafica degli elevati e di rilievi topografici e plano-altimetrici, eseguiti mediante aerofotogrammetria e laser scanning. Le attività sono state condotte su autorizzazione della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Barletta, Andria, Trani e Foggia. Ad esse hanno partecipato, insieme con gli autori di queste pagine, anche gli specializzandi della Scuola di Specializzazione in Beni archeologici interateneo delle Università di Bari e di Foggia, coinvolti nella pubblicazione completa dei risultati delle ricerche. (G.D.F.)

Il contesto storico

L'8 settembre 1943, con la proclamazione dell'armistizio di Cassibile che annunciava la resa totale del Regno d'Italia agli Alleati, lo scenario bellico della Puglia mutò radicalmente. Questo evento segnò un punto di svolta cruciale, che innescò una riorganizzazione delle forze militari e delle operazioni strategiche nella regione, dal momento che le truppe italiane, prima impegnate a sostenere l'Asse, si trovarono improvvisamente come cobelligeranti sotto la guida degli Alleati. Il giorno dopo, il 9 settembre, mentre

il re Vittorio Emanuele III giunse a Brindisi dopo aver abbandonato precipitosamente Roma, la Divisione aviotrasportata britannica sbarcò a Taranto con l'operazione Slapstick. In venti giorni le forze alleate risalirono l'intera regione pugliese, nonostante l'ostinata resistenza opposta dalla 1. Fallschirmjäger-Division tedesca (paracadutisti). Fu un settembre caldo e intenso, trascorso tra battaglie, scontri, atti di sabotaggio, danneggiamenti, violenze, requisizioni, stragi di civili e militari italiani sbandati. La Campagna d'Italia, iniziata con lo sbarco in Sicilia, si arrestò sulla linea fortificata Gustav, fra Lazio, Campania e Abruzzo, dove le truppe tedesche si erano ritirate. Da quel momento la Puglia divenne un importante punto di appoggio per le operazioni militari alleate nel Mediterraneo, fra le quali fu la guerra aerea ad acquisire un'importanza significativa⁹.

Ai primi di ottobre tutte le infrastrutture italo-tedesche preesistenti del complesso aeroportuale pugliese erano cadute in mano anglo-americana. L'intervento del Corpo degli ingegneri dell'esercito degli Stati Uniti (*United States Army Corps of Engineers*) fu immediato ed efficiente, dimostrando perfettamente la capacità operativa della macchina di guerra statunitense. In breve tempo, oltre il ripristino e il potenziamento degli aeroporti già occupati, se ne realizzarono di nuovi, trasformando la regione in un sistema di basi aeree, concentrate perlopiù in Capitanata, nell'altopiano delle Murge e nel Salento.

Mentre le operazioni di terra avanzavano lentamente, la guerra aerea poté proseguire con maggiore efficacia grazie alla presenza di circa trenta aeroporti sul territorio regionale, che fungevano da basi strategiche per le missioni aeree alleate, permettendo

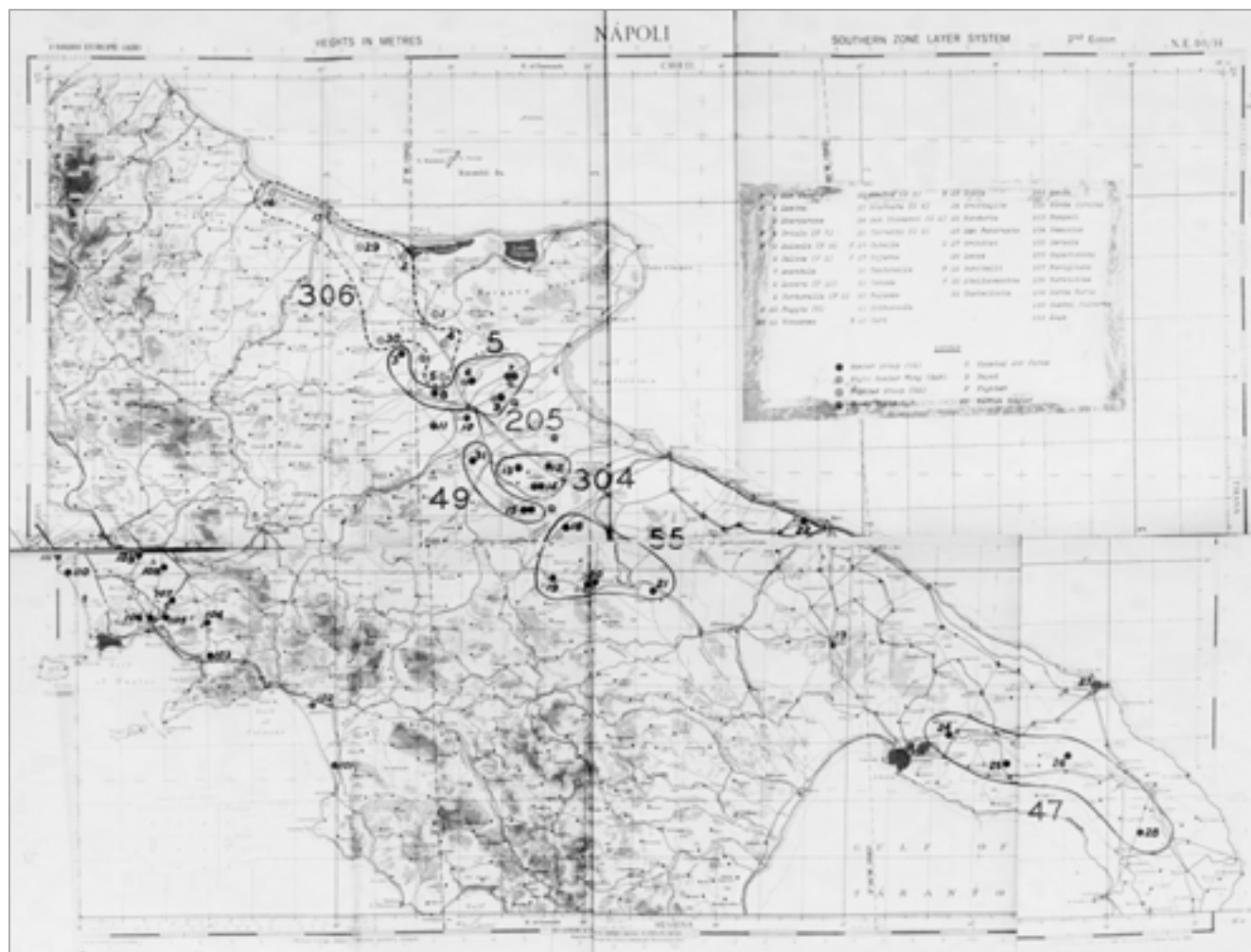
di colpire una vasta gamma di obiettivi in Italia settentrionale, nel Sud della Germania, e in molti territori occupati dai tedeschi. Inoltre, con la sua vicinanza al teatro balcanico, alla Polonia e alla Cecoslovacchia, la posizione geografica rendeva la Puglia un punto di partenza ideale per le operazioni aeree contro impianti industriali, linee di comunicazione e infrastrutture militari.

Alla fine del 1943, per sfruttare al meglio le basi aeree in Puglia e aumentare la pressione sulle forze dell'Asse, il comando dell'aeronautica statunitense decise di riorganizzare le forze aeree. A tale scopo il primo novembre 1943 fu istituita la 15th Air Force (15th AF)¹⁰. In Puglia, essa era composta dal 5th, 47th, 49th, 55th e 304th Bombardment Wing (BW) e dal 306th Fighter Wing (FW; fig. 1)¹¹.

Il 5th BW, proveniente dalla 12th Air Force, dotato di B-17 Flying Fortress, fu trasferito in Puglia e il suo quartier generale fu posto nella città di Foggia, dove rimase dal 13 dicembre 1943 fino al novembre del 1945. I gruppi di bombardieri (Bombardment Groups) furono assegnati agli aeroporti a pista unica in PSP¹² di Tortorella, di Sterparone, di Lucera, di Celone e a quello a doppia pista di PSP di Amendola nei pressi di Foggia¹³. Nel novembre 1943, anche il 47th BW, proveniente dalla 12th Air Force, composto di quattro gruppi di bombardieri B-24 Liberator, fu inviato negli aeroporti di Grottaglie, Manduria, San Pancrazio Salentino e Lecce south (Galatina) in Salento¹⁴. Il 49th BW¹⁵, al termine del periodo di addestramento, nella primavera del 1944 fu inviato dalla Carolina del Sud negli aeroporti di Castelluccio dei Sauri e di Torretta, e stabilì il quartier generale a Bari. Anche il 55th BW, di cui faceva parte il *Pantanella airfield*,

fu trasferito dalla Florida all'Italia al termine del periodo di addestramento, e dislocato, oltre che a Pantanella, a Spinazzola e Venosa. Gli ultimi 4 gruppi di bombardieri B-24, che formavano il 304th BW, furono attivati direttamente in Italia. Questo reparto stabilì il suo quartier generale a Cerignola, utilizzando gli aeroporti di Giulia, San Giovanni e Stornara per le sue operazioni¹⁶. I restanti aeroporti controllati dagli anglo-americani furono destinati a diverse operazioni specifiche, tra cui la caccia (fighter), il trasporto e la ricognizione oppure come piste di atterraggio di emergenza. Nel frattempo, gli aerei britannici del 205° gruppo della Royal Air Force (RAF) presero possesso delle altre installazioni aeronautiche. Con l'avanzare del conflitto, alcune di queste piste d'atterraggio tornarono sotto il controllo dell'aviazione italiana cobelligerante, ampliando così le capacità operative delle forze alleate.

Dall'analisi dell'infrastruttura bellica degli alleati anglo-americani dislocata in Puglia durante il biennio 1944-1945, emerge chiaramente come ogni singolo aeroporto fosse meticolosamente organizzato e integrato all'interno della struttura operativa della 15th Air Force. Ogni base aerea non operava in isolamento, ma in stretta cooperazione con le altre, formando un complesso sistema di supporto e coordinamento. Questa sinergia permetteva una risposta rapida ed efficiente alle esigenze belliche, ottimizzando le operazioni di bombardamento, ricognizione e supporto logistico attraverso l'intera regione. La pianificazione strategica e la collaborazione tra le diverse unità furono fondamentali per il successo delle missioni aeree alleate nel teatro mediterraneo ed europeo, dimostrando l'importanza di una rete ben strutturata di aeroporti e strutture di



1. - AFHRA Reel A6182 - Carta dettagliata della Fifteenth Air Force (15th AF) in Puglia - Airfield Status Report (ASR) del 15 febbraio 1944.

supporto. A dimostrazione di tutto ciò basta ripercorrere le fonti storiche e analizzare le tracce archeologiche lasciate dal 55th BW, poiché questi elementi combinati permettono di ricostruire con precisione la storia e l'impatto del comparto aeronautico nel contesto pugliese della Seconda guerra mondiale. Il 55th Bombardment Operational Training Wing (Medium) venne costituito il 17 marzo 1943 e attivato il 31 dello stesso mese. Fino all'ottobre 1943, vari gruppi furono assegnati al reparto per sco-

pi di addestramento, affinando le loro capacità operative e tattiche. Nell'ottobre 1943, la brigata aerea fu sottoposta a una riorganizzazione e ribattezzata 55th Bombardment Wing (Medium). Successivamente, nel dicembre 1943, cambiò ulteriormente denominazione diventando il 55th Bombardment Wing (Heavy), a indicare un passaggio a operazioni con bombardieri di maggiore capacità. Tra febbraio e marzo 1944, la brigata aerea fu trasferita in Italia e operò all'interno della 15th Air Force, impegnandosi nei teatri di

guerra mediterranei ed europei dalla primavera 1944 fino al maggio 1945. Al termine del conflitto, il 9 settembre 1945, fu dismesso, concludendo così la sua partecipazione alla Seconda guerra mondiale. Nell'area dell'altopiano delle Murge, situata al confine tra Puglia e Basilicata, il Corpo degli ingegneri degli Stati Uniti si adoperò in tempi brevi nella costruzione di tre nuovi aeroporti: Spinazzola, Venosa e Pantanella. Inoltre, a 2 km a nord del campo di fortuna italiano di Palazzo San Gervasio¹⁷, fu approntata

una nuova pista di atterraggio di emergenza (Emergency Landing Ground, ELG). Queste infrastrutture furono progettate per accogliere i gruppi di bombardieri del 55th BW, rafforzando così la capacità operativa nella regione. Il quartier generale (HQ) venne stabilito nel palazzo dell'Istituto scolastico "Mazzini-De Cesare" nella città di Spinazzola, e molte altre strutture furono requisite per ospitare uffici, servizi e alloggi per i militari, garantendo così un'adeguata sistemazione e supporto logistico per il personale.

Poco distante, a 13 km a sud-est di Spinazzola, nei pressi di Poggiorsini, nella piana ai piedi della collina della Rocca del Garagnone, fu realizzato un aeroporto per bombardieri con unica pista in PSP e vie di rullaggio. Qui fu assegnato il 460th Bombardment Group (BG), dotato di bombardieri B-24 Liberator, che entrò in combattimento nel marzo 1944, attaccando obiettivi chiave come raffinerie di petrolio, impianti di stoccaggio, aree industriali, infrastrutture stradali e centri ferroviari.

All'inizio del 1944, a 6 km a nord-est di Venosa, fu allestita dal Corpo degli ingegneri, un'aviosuperficie per bombardieri con un'unica pista realizzata in PSP, ampie vie di rullaggio con postazioni di parcheggio in cemento e area di attendamenti (anche Quonset huts)¹⁸ per il 485th BG, operativo da maggio 1944 in missioni di volo a lungo raggio verso obiettivi strategici in Italia, Francia, Germania, Austria, Ungheria, Romania e Jugoslavia. (S.C.I.)

Il paesaggio e l'articolazione dell'aeroporto: un'indagine globale

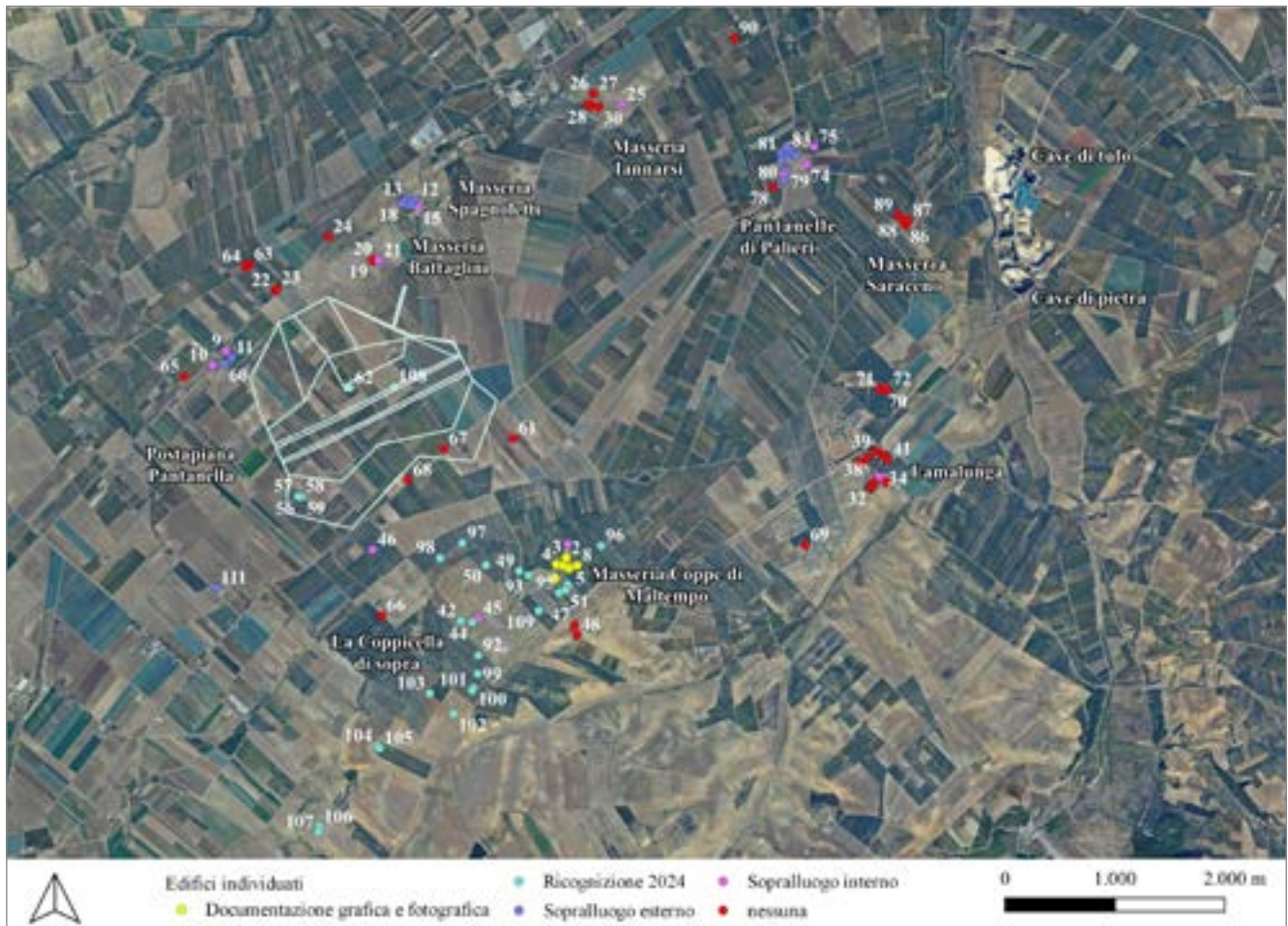
L'aeroporto di Pantanella fu costruito nell'agro di Canosa, a circa 12 km a sud-ovest dell'abitato, in

prossimità del luogo in cui nel 1948 sarebbe sorto il borgo rurale di Loconia. Quest'area è caratterizzata da variazioni geomorfologiche significative, segnate dalla transizione dall'altopiano carsico delle Murge alla vasta pianura del Tavoliere delle Puglie, formata grazie ai depositi di sedimenti fluviali¹⁹. La presenza di terreni alluvionali pianeggianti in questo settore ha svolto un ruolo determinante nella scelta del sito per la realizzazione dell'aeroporto. Il campo di volo, infatti, viene costruito in località Postapiana Pantanella, una piana alluvionale su cui si depositano ingenti quantitativi di ghiaia, sabbia, ciottoli e argilla, che costituiscono un ottimo strato preparatorio per la posa in opera delle piste (AFHRA A0244, 398). L'aeroporto di Pantanella, infatti, era dotato di ben due piste in PSP e di una rete di vie di rullaggio, rientrando, pertanto, nella categoria degli aeroporti più grandi (5b), progettati per i bombardieri pesanti²⁰. Divenuto operativo nel febbraio del 1944, l'aeroporto servì come base per due gruppi di bombardieri del 55th BW, il 464° e il 465°²¹.

L'estensione dell'aeroporto andava ben oltre il campo di volo e occupava un'area di almeno 28 km² in cui, oltre ai due gruppi di bombardieri erano stanziate numerose unità militari, distribuite in maniera ramificata per risultare meno visibili agli aerei nemici (fig. 2). La scelta dei luoghi di installazione fu influenzata dalla presenza di edifici già esistenti (masserie e ville), che vennero requisiti dagli alleati al momento dell'occupazione dell'area. Si trattava di località già consolidate in passato come punti di riferimento del territorio. Le prime rappresentazioni cartografiche della valle dell'Ofanto, risalenti al XVII secolo²², riportano, tra gli insediamenti legati alla pastorizia, alle poste e alle anti-

poste, alcuni dei luoghi che, secoli dopo, ospiteranno gli alleati: Lama-lonca²³, Iannarso, Locone di Pantanella e Posta Piana. Le ultime tre località sono riportate anche nell'atlante delle locazioni della Dogana²⁴ e costituivano tre delle sei poste appartenenti a uno dei due saldi più grandi del territorio di Canosa.

Le ricerche archeologiche sull'aeroporto di Pantanella si sono avvalse di un ampio ventaglio di testimonianze orali e di fonti documentarie. Fra queste ultime, oltre ai microfilm dell'Air Force Historical Research Agency, che contengono innumerevoli documenti – redatti tra il 1944 e il 1945 – in grado di fornire preziose informazioni sulle operazioni di costruzione dell'aeroporto, sulla vita quotidiana durante il suo periodo di attività e sul successivo smantellamento, va menzionato il documentario *On the Wing* del 2006²⁵. Le immagini storiche, le fotografie aeree e le ortofoto acquisite, digitalizzate in formati vettoriali e raster, insieme ai dati raccolti durante sopralluoghi e ricognizioni mirate²⁶, hanno consentito di identificare i diversi settori dell'aeroporto e di localizzare con precisione il campo di volo, nonostante l'assenza di tracce materiali sul terreno²⁷. Per quanto riguarda quest'ultimo, il confronto tra una planimetria delle piste (465th.org), fotografie aeree e immagini satellitari di Google Earth ha permesso di determinarne estensione e posizione topografica, grazie alle tracce ancora visibili nelle foto satellitari²⁸ e alla morfologia di alcune strade interpoderali, che ricalcano il tracciato delle piste di rullaggio. Dopo aver trovato diversi punti di corrispondenza tra le tracce sul terreno e la planimetria del campo di volo, sono state acquisite le coordinate di questi punti per georeferenziarla e integrarla in una piattaforma GIS (fig. 2).

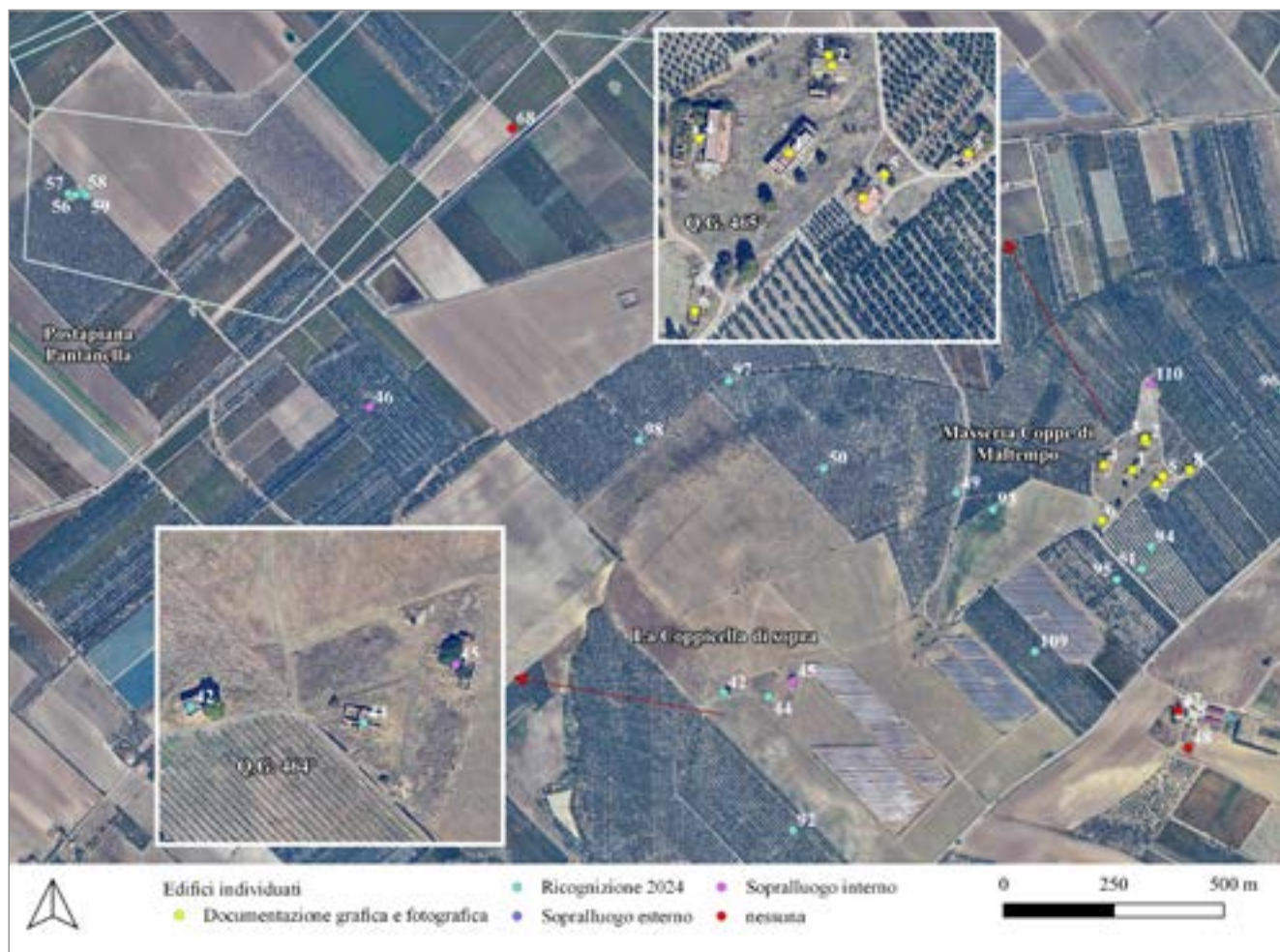


2. - Collocazione topografica delle piste e degli edifici dell'aeroporto, differenziati per attività archeologica svolta sul campo (elaborazione grafica M.N. Labarbuta).

Sono stati individuati 92 edifici che facevano verosimilmente parte dell'aeroporto. Di questi, metà sono stati indagati attraverso sopralluoghi e ricognizioni mirate (fig. 2), che hanno consentito di comprendere l'articolazione del contesto e di ricostruire l'organizzazione interna dei quartier generali dei gruppi militari. Nelle fasi iniziali di occupazione del sito, i due gruppi installarono tende senza una precisa pianificazione²⁹, occupando progressivamente il declivio delle colline che dominavano le piste a sud-est. Si sviluppò così un vasto insediamento che si estendeva

fino alla cima delle alture: il 464° occupò la collina a sud-ovest, in località La Coppicella di sopra, mentre il 465° si insediò sulla collina a nord-est, in località Masseria Coppe di Maltempo (fig. 2; vedi anche fig. 6). Inizialmente, le tende servivano sia come alloggi sia per scopi militari (fig. 3); per questi ultimi, si utilizzavano anche le *Quonset hut*³⁰. A partire dalla fine di luglio del 1944 si iniziano a registrare consistenti trasformazioni edilizie, verosimilmente legate alle caratteristiche geomorfologiche del sito³¹. Vengono costruiti edifici veri e

propri e gli attendamenti sono sostituiti da "strutture ibride", costituite da murature solide e tetti ancora realizzati con tende³². Il materiale utilizzato per le nuove costruzioni è la calcarenite, facilmente reperibile nel territorio canosino³³. A circa 5 km ad est dall'aeroporto sono stati individuati diversi fronti di cava in località Cava di pietre e Cave di tufo. È verosimile che tracce residue di queste strutture – indicate nei documenti americani con il termine italiano "casa" – siano state individuate nel corso delle ricognizioni lungo il versante nord-orientale



4. - Pantanella airfield: quartier generali del 464° e 465° gruppo di bombardieri (elaborazione grafica M.N. Labarbuta).

particolare fortuna, come dimostra la presenza di questo tipo di raffigurazioni anche in altri edifici dell'aeroporto³⁹ e sembra essere stato influenzato dalla *nose art*, stando ai confronti tra i disegni dipinti sulle pareti e le immagini raffigurate sulle carlinghe dei B-24 utilizzati dai due gruppi⁴⁰.

Il tempo libero all'interno dell'aeroporto era organizzato anche con proiezioni cinematografiche, che si svolgevano all'interno di ambienti dedicati (edificio 2, cosiddetto *Stable house theater*, figg. 2 e 6), e con spettacoli teatrali e musicali

in un teatro allestito all'aperto. Era presente anche il *Post Exchange*, o "spaccio militare", dove si vendevano beni di prima necessità, vino e sigarette, come conferma anche l'iscrizione *P.X. beer* dipinta sull'etichetta della bottiglia di birra raffigurata al suo interno⁴¹. I quartier generali disponevano anche di strutture strettamente legate alle operazioni militari; tra queste, la *briefing room* (edificio 4; figg. 3 e 6), originariamente un fienile profondo diversi metri rispetto al piano di campagna⁴², requisito dagli alleati e convertito in sede dell'*intelligence*

grazie alla sua conformazione semi-ipogea, che lo rendeva meno visibile ai nemici. Non mancavano edifici destinati all'addestramento, come le *gunnery school* e le strutture utilizzate per le simulazioni di volo.

Notevole importanza era attribuita alla sfera religiosa, attestata dalla costruzione di due cappelle, una per ciascun quartier generale, finanziate dalle donazioni dei militari stessi (AFHRA B0616, 0166; 1465; 1679). La costruzione di quella del 464° iniziò il 26 luglio 1944⁴³ e fu completata entro marzo 1945, mentre quella del 465° era ancora in fase di



5. - Edificio 8, foto da drone (A. Palermo, ottobre 2022) e foto di dettaglio dell'apparato decorativo (rielaborazione grafica M.N. Labarbuta).

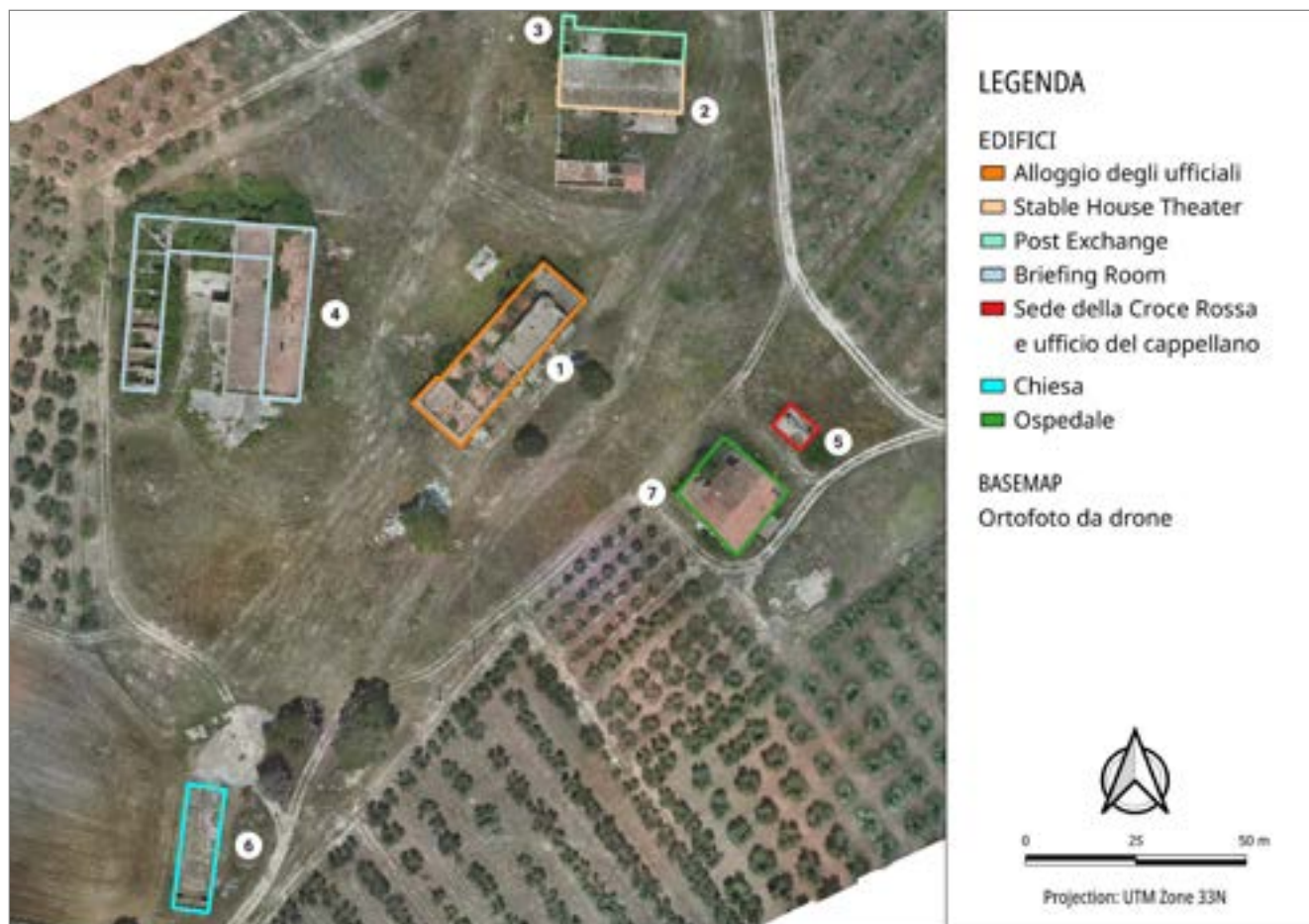
completamento all'inizio dello stesso mese, come dimostra il fatto che le messe venivano officiate nella *Stable house* (AFHRA B0616, 1681). La cappella del 465° è stata identificata con l'edificio 6 (fig. 11), mentre per quella del 464°, verosimilmente demolita in epoca recente, non si hanno riscontri materiali; si ipotizza comunque che fosse situata pressoché al centro del quartier generale. Entrambi gli edifici richiama-vano modelli architettonici non locali, nel tentativo di rendere il campo quanto più possibile "familiare", evocando attraverso le loro architetture elementi della madrepatria. (M.N.L.)

Le strutture del quartier generale del 465°

Le recenti ricerche storico-archeologiche condotte presso il sito di Pantanella hanno permesso di individuare e contestualizzare una serie di edifici contraddistinti in buona parte dal costante utilizzo di materiali locali, fra i quali spicca la calcarenite, ampiamente disponibile e reperibile nell'area di Canosa⁴⁴. A supporto di questi preliminari interventi di studio e in associazione alle fonti a disposizione (documenti di archivio, fotografie, testimonianze orali), è stato possibile analizzare il gruppo di edifici già in-

terpretato come il quartier generale del 465°, ubicato presso l'attuale area della Masseria Coppe di Maltempo (figg. 3 e 6)⁴⁵.

Tra gli edifici principali, si segnala l'edificio 1 (44 x 14,70 m), identificato come alloggio degli ufficiali, orientato in senso sud-ovest-nord-est, realizzato con blocchi di calcarenite e che risulta suddiviso allo stato attuale, in quattro ambienti disposti su due piani, alcuni dei quali interessati da recenti modifiche e interventi strutturali (fig. 7). Mediante l'analisi della documentazione di archivio è stato possibile ipotizzare lo sviluppo di questi ambienti in



6. - Masseria Coppe di Maltempo, quartier generale del 465°. Planimetria generale con indicazione degli edifici (ortofoto M. Potenza, rielaborazione D. Mittica).

relazione al più ampio progetto territoriale della riforma fondiaria che interessò tutto il meridione a partire dal 1950, e che portò ad una serie di attività ed iniziative, quali le bonifiche di vasti territori, la riqualificazione di interi agglomerati rurali e alla costituzione dei consorzi di bonifica ed irrigazione⁴⁶. Alle diverse opere per il miglioramento fondiario dell'area della Masseria Coppe di Maltempo, si possono ascrivere alcune modificazioni dell'edificio 1, che presenta tracce e segni di rifunzionalizzazione.

Nelle relazioni tecniche dell'allora ispettorato agrario del compar-

to di Bari, incaricato di eseguire le istruttorie per conto della Cassa per il Mezzogiorno, si evince come nel 1955 fosse stato eseguito un collaudo relativo alle opere edilizie che avevano portato a dei cambiamenti rispetto ai primi progetti, tra cui l'aggiunta di un primo piano sopraelevato costituito da due ambienti adibiti a camere da letto. Contestualmente era stata modificata la ripartizione interna dei due ambienti posti al piano terra, ognuno con un suo accesso indipendente e coperti da volte a botte; dall'analisi della documentazione del 1955 inerente i progetti di trasformazione,

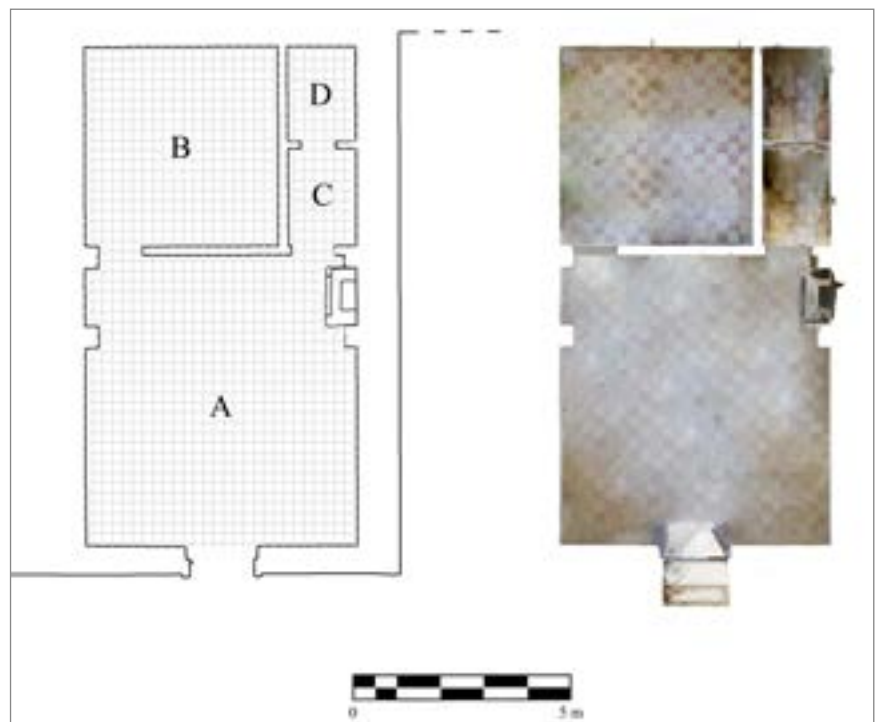
gli ambienti erano rispettivamente caratterizzati da due vani, il primo adibito a soggiorno con cucina del quale si conservano le tracce di una cappa di un camino posto lungo i muri perimetrali nord ed est, separato mediante un setto murario da un altro vano adibito invece a camera da letto, all'interno della quale fu poi ricavato un bagno mediante la posa in opera di un altro muro⁴⁷. Il corpo di fabbrica generale, oltre all'aggiunta di alcune strutture verosimilmente interpretabili come magazzini e una vasca per la pesa agricola, presenta su entrambi i lati corti alcuni portici di cui quello nord-est,



7. - Edificio 1, foto generale (foto da drone A. Palermo, ottobre 2022).

inizialmente previsto con una tettoia spiovente con tegole, in realtà fu costruito con un solaio in cemento. Un aspetto peculiare e interessante circa l'avvicendamento strutturale e funzionale dell'edificio 1 è riscontrabile in uno degli ambienti ancora ispezionabili (ambiente A), al cui interno sono emerse, sotto una copertura di intonaco bianco ormai in evidente stato di degrado, alcune decorazioni dipinte, disposte sulle pareti perimetrali (fig. 8).

Nell'ambiente A è stata individuata una *pin-up* (fig. 9) facilmente assimilabile alle raffigurazioni realizzate sulle carlinghe degli aerei militari (*nose art*), una forma artistica ampiamente in voga durante la Seconda guerra mondiale soprattutto nell'aviazione americana⁴⁸. Impiegata inizialmente per esigenze di tipo pratico, ovvero per il riconoscimento e identificazione dei velivoli, assume progressivamente anche una



8. - Edificio 1, planimetria e ortofoto degli ambienti A, B, C e D da rilievo laser scanner (elaborazione M.N. Labarbuta).

valenza simbolica legata alla cultura popolare dell'epoca e probabilmente come forma di resistenza psicologica da parte dei soldati contro la dura realtà della guerra⁴⁹. Nonostante al momento della prima osservazione la decorazione apparisse molto deteriorata ed esposta solo parzialmente, erano già evidenti le somiglianze tra la figura della *pin-up* e i modelli femminili dell'illustratore Alberto Vargas, pubblicati sulla rivista «Esquire» e divenuti iconici nell'immaginario visivo della Seconda guerra mondiale⁵⁰. Il braccio sinistro appoggiato lungo la gamba sinistra distesa, quello destro piegato in modo tale che la mano possa reggere un cartello che riporta la frase “*Target for Tonight*”, richiama un motivo allusivo ampiamente attestato nella *nose art*. I recenti interventi di consolidamento e di completa esposizione della pittura hanno confermato e meglio documentato tali affinità iconografiche⁵¹. L'ambiente adiacente e comunicante (B) è stato oggetto di successive modifiche per la realizzazione di un piccolo bagno che interrompe la continuità originale dello spazio e delle sue decorazioni. Al suo interno, infatti, sono emerse pitture raffiguranti due bombardieri, ripresi dal basso in posizione di virata, sul cui sfondo si possono individuare alcuni elementi del paesaggio naturale; sulla parete di destra, nello spazio in cui successivamente fu realizzato il bagno (ambienti C-D), si distingue chiaramente la sagoma di una montagna, la cui vetta potrebbe essere quella del Vulture, distante circa 33 km in linea d'aria dalle piste, che gli aviatori distinguevano chiaramente decollando e atterrando a Pantanella, oppure del Vesuvio⁵². Di questa raffigurazione è stato realizzato un restauro virtuale⁵³. Sulla parete di fondo invece sono rappresentate

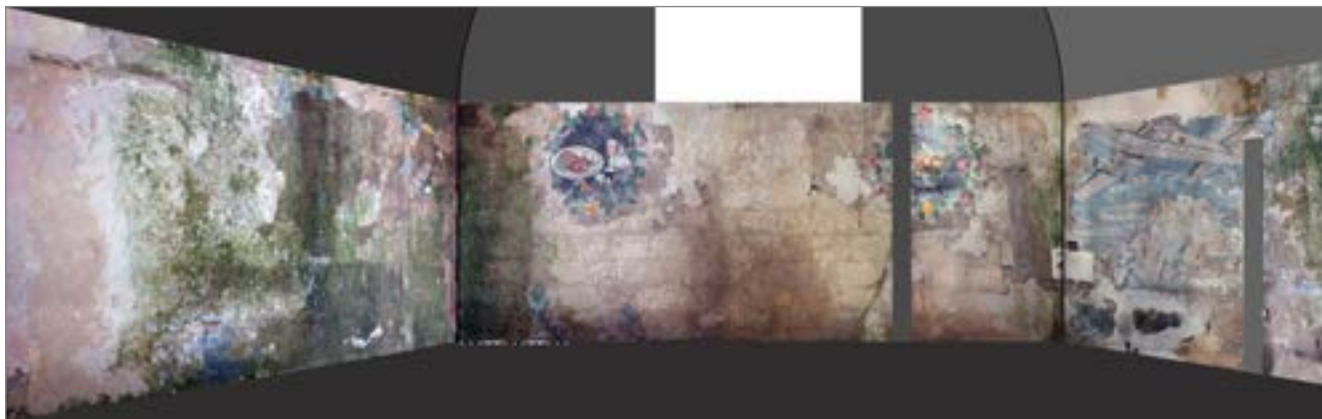


9. - Edificio 1, dettaglio della raffigurazione della *pin-up* dell'ambiente A dopo gli interventi di consolidamento e pulitura (foto G. De Felice, maggio 2025).

due scene di cui una in buono stato di conservazione, raffigurante una tavola imbandita con cibo ed altre suppellettili ed una scritta *Boi*, probabilmente al posto del più corretto *boy*. Fra le due si intravedono le tracce di una terza decorazione simile. Sulla parete di sinistra, infine, a causa del pessimo stato di conservazione si distinguono solo parti di quello che sembra essere un altro bombardiere, in posizione simmetrica rispetto a quello degli ambienti C-D, di cui si colgono, con difficoltà, dettagli di un motore e soprattutto una grande area gialla che potrebbe essere quel che resta della raffigurazione di uno dei timoni di coda di un B-24, che per i bombardieri di Pantanella erano dipinti in questo colore (fig. 10). Nell'area di Coppe di Maltempo sono presenti altre strutture, identificabili, grazie alle fonti di archivio, con la

stable house theater (edificio 2), il *post exchange* (edificio 3), la *briefing room* (edificio 4), la sede della Croce Rossa ed ufficio del cappellano (edificio 5), la cappella del 465° (edificio 6) e l'ospedale (edificio 7)⁵⁴. Della cappella (fig. 11) si conserva il muro perimetrale est recante tracce di intonaco grigio oltre ad alcuni ambienti utilizzati come sacrestia. Dal punto di vista dello sviluppo architettonico, l'edificio doveva presentare in facciata una torre campanaria, in asse con l'unica ampia navata; quest'ultima era a sua volta coperta da un tetto a doppia falda, terminante con un transetto.

Le operazioni di pulizia dalla vegetazione spontanea, effettuate tra il 2024 e il 2025, hanno consentito di mettere in evidenza il crollo strutturato del muro perimetrale occidentale, perfettamente allineato sul piano pavimentale, tanto da rendere



10. - Edificio 1, dettaglio delle pareti decorate degli ambienti B e C con scene dei bombardieri e del banchetto (elaborazione M. Potenza).

chiaramente distinguibili gli archi ogivali delle aperture che si aprivano su ciascuno dei lati della chiesa⁵⁵. Hanno inoltre permesso di far riemergere ampie parti del piano pavimentale, realizzato con piastrelle (le cosiddette cementine), con una decorazione a quadrati rossi e neri. Una cornice a meandro corre lungo i bordi dell'edificio e verosimilmente ne delineava l'intero perimetro interno, allargandosi anche verso le ali del transetto, che però probabilmente non fu mai realizzato, stando a una preliminare lettura delle stratiografie murarie. Infine, è stata individuata una piattaforma rialzata nel settore meridionale dell'ambiente, interpretabile come area presbiteriale, caratterizzata da cementine con decorazione geometrica differente. Da un punto di vista icnografico appare evidente il ricorso ad un modello che rimanda ad architetture religiose largamente attestate negli Stati Uniti⁵⁶, percepibile non solo dall'esame dell'impianto generale ma anche dalla lettura di alcuni dettagli esecutivi (es. la forma delle finestre), il tutto progettato facendo ricorso a materiali e manodopera locale, per essere così funzionale alle specifiche esigenze spirituali della stessa comunità militare di Pantanella. (D.M.)



11. - Cappella del 465°: veduta zenitale d'insieme (foto da drone D. Mittica).

Restauro virtuale delle decorazioni dipinte

Il termine restauro è generalmente associato a qualsiasi intervento volto a rimettere in efficienza un manufatto dell'attività umana. Nei suoi aspetti tecnici e metodologici, tuttavia, a seconda che il restauratore si trovi davanti a un prodotto artigianale-industriale o a un'opera d'arte,

l'intervento cambia: nel primo caso sarà volto al ripristino dell'integrità e, se possibile, della funzionalità del manufatto, mentre nel secondo caso l'intervento dipenderà dal riconoscimento dell'opera d'arte in quanto tale e avrà come fine il ristabilimento della sua unità potenziale. Questo fondamentale principio definisce l'opera d'arte come un prodotto dell'attività umana caratterizzato da una duplice



12. - Veduta aerea e rilievi dell'edificio 1: localizzazione dell'ambiente e del dipinto.

polarità estetico-storica, espressione di un'esperienza artistica in un certo tempo e luogo⁵⁷. Lo stesso presupposto è alla base del restauro virtuale, una metodologia operativa nella quale convergono conoscenze scientifico-umanistiche e competenze informatiche con l'obiettivo principale di favorire l'analisi, la conservazione, la valorizzazione e la divulgazione del patrimonio culturale attraverso strumenti digitali. Il restauro virtuale, in particolare, intende attivare tutte quelle operazioni volte a riconoscere e a ristabilire l'unità potenziale figurativa del manufatto, nel rispetto dei principi di minimo intervento, riconoscibilità e reversibilità, attraverso operazioni tecniche e prassi metodologiche proprie del restauro reale pur lavorando sulla replica digitale dell'opera.

Fra le testimonianze più importanti dell'occupazione americana della masseria in località Masseria Coppe di Maltempo sono da inserire alcune raffigurazioni dipinte, presenti in diversi ambienti del sito, che a causa del loro stato di conservazione precario, sono difficili da cogliere nella loro forma originale, nonostante siano trascorsi solo ottant'anni dalla loro realizzazione.

Il restauro virtuale di un pannello dipinto sulla parete laterale destra del primo ambiente a nord dell'edificio 1 (ambiente A: fig. 12) mostra una raffigurazione, realizzata con vernici a secco, di un bombardiere quadrimotore che sorvola un paesaggio in cui spicca verosimilmente il Monte Vulture o il Vesuvio. L'immagine presenta caratteri comuni al dipinto della *pin-up* dipinta sulla pa-

rete di ingresso, espressione tipica della *nose art* degli anni '40: colori luminosi e brillanti, quasi smaltati, stilizzazione delle forme ed esaltazione di un modello di bellezza non realistica ma idealizzata e per molti aspetti artefatta.

Il restauro virtuale del pannello in esame è stato condotto nel rispetto della metodologia del restauro reale, attraverso diverse fasi: rilievo delle strutture mediante fotogrammetria, riconoscimento del degrado mediante analisi visiva, pulitura in digitale dell'immagine e infine integrazione delle lacune al fine di esaltare l'unità potenziale figurativa.

La documentazione delle strutture ha riguardato l'intero edificio ed è stato condotto con rilievo digitale mediante la tecnica di fotogrammetria 3D. La campagna fotografica,



13. - Stato di fatto e restauro virtuale del dipinto dell'ambiente C.

che ha previsto un totale di 798 fotografie, è stata realizzata con fotocamera digitale con sensore APS-C da 24,2 megapixel e, per le superfici esterne, con drone. L'utilizzo di una lente con lunghezza focale di 35 mm ha permesso di mantenere un angolo di visione elevato senza significativi decadimenti di qualità ai bordi. Il rilievo digitale ha consentito di ottenere un modello in scala dell'edificio 1, grazie all'utilizzo di punti fiduciali rilevati manualmente e successivamente importati nel modello.

Per la realizzazione del restauro virtuale sono state condotte sull'immagine digitale le operazioni di ottimizzazione e di pulitura. L'ottimizzazione ha compreso tutte le operazioni preliminari eseguite sulla fotografia acquisita al fine di migliorarne la qualità e renderla ottimale prima di procedere con il restauro virtuale: valutazione e la correzione del tono, del contrasto, dell'esposizione, del colore e della gamma cromatica. Durante le riprese fotografiche è stata prestata at-

tenzione al posizionamento del ColorChecker vicino al dipinto, al fine di controllare la scala del colore e la scala dei grigi attraverso un riferimento standardizzato. L'immagine così acquisita è stata processata da un software dedicato (ColorChecker Camera Calibration), per riportare i valori tonali dell'immagine digitale a quelli dell'immagine reale.

Per le operazioni di pulitura e, successivamente, di integrazione delle lacune è stato condotto il rilievo puntuale dei colori mediante il software ColorReaderPRO. Il procedimento ha preso avvio dall'analisi visiva della pellicola pittorica con l'individuazione dei punti non soggetti a degrado, per i quali si presume la conservazione delle tonalità cromatiche originarie. I valori di RGB, Lab e Hex letti e registrati elettronicamente sono stati importati nel software di elaborazione grafica e è stato così possibile ricreare il colore da utilizzare nelle successive operazioni di restauro virtuale (fig. 13).

Per l'integrazione delle lacune sono

state adottate metodologie differenti a seconda del variare delle loro caratteristiche di forma, dimensione e posizione. Per le abrasioni della pellicola pittorica è stato possibile procedere con 'ritocco totale' e ottenere l'integrazione in mimetico con un ottimo grado di affidabilità. Per le lacune di grandi dimensioni che interessano le parti laterali e quella superiore è stata proposta l'integrazione in 'monocromia', che nel restauro reale corrisponde al ritocco neutro, al fine di diminuire il disturbo delle parti mancanti e favorire la leggibilità dell'immagine nella sua unità testuale.

Per quanto riguarda l'intervento sul velivolo, alcuni dettagli hanno permesso di identificare l'apparecchio con il bombardiere B-29, prodotto in oltre 3.900 esemplari dal 1941 e divenuto operativo a partire dal 1942 (fig. 14). A consentire l'identificazione è la presenza della copertura in vetro per l'installazione delle mitragliatrici sul lato della fusoliera e i quattro motori laterali, dei quali quelli più interni sono sospesi e quelli più esterni



14. - Immagini di un Boeing 29A (1: da U.S. Air Force photo <https://www.nationalmuseum.af.mil/Upcoming/Photos/igphoto/2000548737/>; 2: da <https://flickr.com/photos/87490663@N08/19926000422>; 3: da National Archives, <https://catalog.archives.gov/id/513968>).

incassati nelle ali. Il riconoscimento del modello ha permesso di trattare differentemente le lacune presenti in corrispondenza dell'ala destra, della parte anteriore e superiore del velivolo; per queste è stato possibile adottare la 'tecnica dell'abbassamento cromatico', ossia un'integrazione imitativa che trova corrispondenza nelle tecniche del tratteggio del restauro reale. Pur essendo realizzato con tinta unita, questo tipo di intervento ha garantito la possibilità di riproporre gli aspetti compositivi e formali dell'immagine e nello stesso tempo di rendere riconoscibile l'intervento ricostruttivo. (M.P.)

Conclusioni

Questo contributo costituisce una breve e preliminare descrizione delle attività di ricerca svolte a Pantanella nel corso delle campagne di indagini archeologiche del 2024 e 2025, che saranno seguite, nelle intenzioni degli autori, da altre indagini indispensabili per dare conto della quantità e della peculiarità

delle tracce materiali emerse. Fra i tanti obiettivi che ci si è prefissati, sarà necessario approfondire ulteriormente l'occupazione dei singoli edifici del quartier generale del 465° ed estendere l'analisi archeologica a quello del 464°, identificato in alcuni ruderi presenti in località La Coppicella di Sopra. Fra gli spunti di ricerca per l'immediato futuro andrà considerato il tema dell'approvvigionamento del materiale edilizio e dell'impiego delle maestranze, mentre l'imponenza delle rovine della cappella richiederà un intervento di scavo stratigrafico, che potrà fornire dettagli importanti per una più completa disamina dei confronti e delle vicende della sua edificazione. Anche le decorazioni murarie richiederanno interventi di studio più approfonditi, volti all'individuazione degli autori e più in generale del rapporto fra committenza e realizzatori e la prosecuzione degli interventi di messa in sicurezza e conservazione. Quel che è certo è che le testimonianze materiali di Pantanella arricchiscono il quadro del patrimonio culturale di

Canosa, e nello specifico di quello archeologico: infatti, nonostante la loro cronologia recente, è la loro natura materiale e stratificata a reclamare quell'attenzione metodologica che solo l'archeologia può offrire. In conclusione, è necessario ribadire che sia il lavoro svolto finora che quello programmato per il prossimo futuro, non potranno prescindere dalla presa in carico del destino dei resti dell'aeroporto, le cui strutture, per non parlare delle decorazioni, versano in uno stato di conservazione a dir poco desolante, fra un incessante sbriciolamento dei muri e un continuo dilavamento delle superfici decorate. Quanto abbiamo presentato in queste pagine pensiamo dimostri ampiamente come l'archeologia dei conflitti contemporanei permetta non solo di identificare e studiare importanti testimonianze storiche, ma anche di proporre la loro tutela e valorizzazione in un processo in grado di coinvolgere una comunità di patrimonio complessa, multigenerazionale e internazionale, incoraggiando una riflessione critica sul nostro presente. Già in questi primi due anni di lavoro

si stanno consolidando i primi tentativi di costruire una comunità, soprattutto grazie all'interessamento di alcuni cittadini di Canosa. Fra di loro ci piace ringraziare Pasquale Ieva e Francesco Morra, storici e collezionisti delle memorie dell'aeroporto che hanno da subito aiutato le indagini mettendo a disposizione il proprio straordinario archivio e Francesco Di Pinto con tutti i soci dell'Associazione Arma Aeronautica di Canosa che da subito hanno mostrato una rara

sensibilità verso la necessaria preservazione dei resti materiali di questo frammento di storia e infine, ma non per ultimo, Sergio Fontana e la Fondazione Archeologica Canosina, interlocutori preziosi per immaginare un futuro concreto per il sito.

Il lavoro delle associazioni, degli storici e degli archeologi e della Fondazione sta iniziando a porre le condizioni per garantire un futuro ai resti dell'aeroporto e soprattutto alle straordinarie testimonianze

identificate a Coppe di Maltempo. È importante però che in futuro sia la comunità canosina nella sua interezza a farsi carico dell'istanza di provvedere alla preservazione di questi resti di un passato recente ma già dimenticato; un passato che anche grazie all'archeologia ha tanto da insegnare alle generazioni future perché mostra, attraverso i resti delle feroci guerre del Novecento, la necessità di lavorare ogni giorno per un mondo di pace. (G.D.F.)

Note

¹ Fra i titoli principali: Buchli, Lucas 2001; Harrison, Schofield 2010; González-Ruibal 2019.

² De Felice 2022 e 2024; Anichini, De Felice, Gattiglia 2025.

³ De Felice 2025.

⁴ De Felice 2022; Manacorda 2024; Augenti 2025; Volpe 2025.

⁵ De Felice 2020 e 2021.

⁶ De Felice 2021; De Felice, Turchiano 2023.

⁷ Cassano 1996; De Felice 2022 e 2023.

⁸ Principal Investigator e responsabile UR1 (Uniba) Giuliano De Felice; responsabile UR2 (Unifg) Maria Turchiano.

⁹ Per quanto riguarda gli aspetti connessi alla presenza della forza aerea statunitense in Puglia, di importanza fondamentale è stata la copiosa documentazione consultata dell'Air Force Historical Research Agency (AHFRA: per il solo aeroporto di Pantanella sono stati consultati oltre 60 microfilm, richiesti al sito airforcehistoryindex.org).

¹⁰ Per una ricostruzione della storia delle unità di combattimento della forza aerea statunitense si veda Maurer, Simpson 1982 e Maurer 1983.

¹¹ Il termine americano "wing" corrisponde genericamente nella nomenclatura militare italiana alle "brigade aeree", mentre "group" equivale a "stormo".

¹² Le Pierced Steel Planking, note anche come Marston mats e, in italiano "grelle" sono lamine d'acciaio rettangolari e forate, ideate dalla U.S. Army Waterways Experiment Station, per realizzare rapidamente le piste di atterraggio. Cfr. De Felice 2024, 39-55.

¹³ Nell'aeroporto di Tortorella fu sistemato il 99th BG, di Sterparone il 483rd BG, di Lucera il 301st BG, di Celone il 463rd BG e di Amendola il 2nd BG e il 97th BG.

¹⁴ Il quartier generale del 47th BW fu

fissato a Manduria, mentre il 98th BG si stabilì nell'aeroporto di Lecce sud (Galatina), il 376th BG a San Pancrazio Salentino, il 450th BG a Manduria e il 449th BG a Grottaglie.

¹⁵ La brigata aerea era composta dal 461st e dal 484th BG, che furono assegnati all'aeroporto di Torretta con doppia pista PSP, in seguito fu aggregato il 451st BG con sede a Castelluccio dei Sauri.

¹⁶ Nell'aeroporto di Giulia era presente il 459th BG, in quello di Stornara il 456th BG e, infine in quello di San Giovanni con doppia pista PSP il 454th e il 455th BG.

¹⁷ All'inizio degli anni Trenta, furono allestiti diversi campi di fortuna da utilizzare in caso di emergenza costituiti dalla sola pista in terra battuta. Oltre alla pista di Palazzo San Gervasio, vennero realizzati anche i campi di fortuna di Apricena, San Severo, Bovino, Ariano Irpino, Cerignola, Lecce nord e Metaponto.

¹⁸ Le Quonset huts sono strutture prefabbricate in lamiera zincata dalla caratteristica forma a sezione semicircolare, facili da trasportare e da montare, che si diffusero nei diversi scenari di guerra. Il progetto fu sviluppato sulla base delle Nissen huts, ideate dagli inglesi già nel primo conflitto mondiale. All'estremità NO della pista dell'aeroporto di Venosa sono stati identificati, nel maggio 2024, i resti di una Quonset hut.

¹⁹ Balducci 2013, 67-82.

²⁰ De Felice, Labarbuta 2023, 100.

²¹ Carl 1989, 27-107; Hill, Karle 2002, 28-195.

²² Ci si riferisce in particolare alle carte disegnate da Antonio Michele alla fine del XVII secolo: Goffredo 2011, 32-36.

²³ Attuale Lamalunga, oggi parte del territorio di Minervino, si trova a 12,5 km a sud-ovest di Canosa.

²⁴ L'Atlante viene realizzato tra il 1735 e il 1760, dall'agrimensore A. Della Croce: Goffredo 2011, 36-37.

²⁵ Nel luglio 2024, Brad Branch, regista

del documentario, è tornato a Pantanella per nuove riprese incentrate sulle recenti scoperte.

²⁶ Tutte le attività di ricognizione sono state realizzate dagli autori di questo contributo sotto la direzione di G. De Felice nella primavera del 2024, su autorizzazione della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Barletta - Andria - Trani e Foggia (ns/prot. n. 927 del 25.01.2024) e hanno riguardato tutti gli edifici situati all'interno del perimetro dell'aeroporto e nell'area delle piste. I dati acquisiti sono stati implementati in una piattaforma GIS (*QGis 3.36.1*).

²⁷ L'unica attestazione è costituita dai moduli di PSP reimpiegati in vario modo in località Pantanella di Palieri, Masseria Coppe di Maltempo e Fasciddo.

²⁸ Per approfondire le cause delle variazioni di leggibilità delle tracce si veda Cantoro, Pelgrom, Stek 2017.

²⁹ Carl 1989, 28.

³⁰ Vedi *supra*, 742.

³¹ Carl 1989, 28; the464th.org.

³² De Felice, Labarbuta 2023, 104-105, fig. 6.

³³ Floyd 1989, 35; Carl 1989, 28.

³⁴ «The tufa block quarries nearby, which had been providing building materials for centuries, suddenly found a demand which the quarries, using the ancient stone axes, could not meet. Imagine their astonishment when a Yankee showed up with a blade (made from a piece of armor plate) mounted on and powered by a motorcycle engine which cut more blocks in an hour than the conventional system could produce in a week»; Floyd 1989, 35.

³⁵ Vedi *infra*, 748 e figg. 7 e 12.

³⁶ Ciascuno dei due gruppi di bombardieri era composto da quattro squadroni: il 464° comprendeva il 776°, 777°, 778° e 779°; il 465° il 780°, 781°, 782° e 783°.

³⁷ Si veda anche De Felice, Chiaffarata Iannelli, Labarbuta 2024.

³⁸ Cfr. De Felice, Chiaffarata Iannelli, Labarbuta 2024.

³⁹ Vedi *infra*, 748-749.

⁴⁰ Sui temi iconografici delle decorazioni pittoriche, i loro modelli e le tecniche esecutive è in preparazione uno specifico approfondimento.

⁴¹ De Felice, Labarbuta 2023, 108-109.

⁴² De Felice, Labarbuta 2023, 108-110.

⁴³ Hill, Karle 2002, 67.

⁴⁴ Morra 2013; De Felice, Labarbuta 2022, 103.

⁴⁵ Per le esigenze di studio, si è scelto di seguire la medesima numerazione degli edifici effettuata durante le prime ricerche condotte a Pantanella.

⁴⁶ Bonini 2012.

⁴⁷ Per facilità di analisi, gli ambienti sono stati nominati come ambiente "1" e

"2", ed i rispettivi vani come "a" e "b".

⁴⁸ Ethell, Simonsen 1991.

⁴⁹ Davis 1990.

⁵⁰ Hanson 2014.

⁵¹ Le operazioni sono state eseguite nell'ambito delle indagini condotte nel 2025, con la partecipazione degli specializzandi della Scuola di Specializzazione in Beni Archeologici interateneo delle Università di Bari e di Foggia, sotto il coordinamento della dott.ssa V. Polito. Gli esiti di tali interventi saranno oggetto di un approfondimento specifico in un contributo attualmente in fase di redazione.

⁵² Poiché il Vesuvio ricorre frequentemente nelle fotografie aeree scattate dagli aviatori e presenta una morfologia compatibile con quella della montagna raffigurata, si potrebbe ipotizzare un'identificazione

con il vulcano campano, senza escludere l'ipotesi alternativa del Monte Vulture..

⁵³ Vedi *infra*, fig. 16.

⁵⁴ Per questi si rimanda alla bibliografia precedente: De Felice, Chiaffarata Iannelli, Labarbuta 2024.

⁵⁵ Nel muro perimetrale est cinque delle sette finestre sono state tamponate probabilmente a seguito del suo abbandono da parte degli americani ed il successivo cambio di destinazione d'uso delle strutture.

⁵⁶ A titolo esemplificativo si può menzionare la chiesa della base militare di Camp Livingstone in Louisiana; si veda <https://www.alexandria-louisiana.com/camp-livingston-louisiana.htm> (ultimo accesso 23/06/2024).

⁵⁷ Principio formulato in Brandi 1963.

Bibliografia

Anichini F., De Felice G., Gattiglia G. (eds.) 2025, *Atti del I convegno italiano di archeologia dell'età contemporanea (CIAC)*, Pisa 30 novembre-1° dicembre 2023, Bari.

Augenti A. 2025, *Archeologia del contemporaneo: considerazioni, riflessioni, proposte*, in Anichini F., De Felice G., Gattiglia G. (eds.), *Atti del I convegno italiano di archeologia dell'età contemporanea (CIAC)*, Pisa 30 novembre-1° dicembre 2023, Bari, 259-272.

Balducci A. 2013, *Dinamiche geomorfologiche del territorio pugliese: tra Murge e Tavoliere*, Geografia Fisica e Dinamica Quaternaria, 36 (2), 67-82.

Bonini G. 2012, *Dinamica fondiaria e paesaggio. A sessant'anni dalle leggi di riforma: dibattito politico-sociale e linee di sviluppo*, Soveria Mannelli (CZ).

Brandi C. 1963, *Teoria del restauro*, Torino.

Buchli V., Lucas G. (eds.) 2001, *Archaeologies of the Contemporary Past*, London and New York.

Cantoro G., Pelgrom J., Stek T.D. 2017, *Leggere un paesaggio difficile dall'alto. Un caso di studio metodologico da un campo aereo della Seconda guerra mondiale nel Sud Italia*, Journal of Cultural Heritage, 23, 12-19.

Carl H.S. 1989, *781st Bombardment Squadron (H) AA 465th Bombardment Group (H) in World War II. 14 August 1943 - 31 July 1945*, Atherton, CA.

Cassano F. 1996, *Il pensiero meridiano*, Bari.

Davis L. 1990, *Planes, Names and Dames: 1940-1945*, vol. 1. Carrollton.

De Felice G. 2020, *Archeologia di un paesaggio contemporaneo. Le guerre del Novecento nella Murgia pugliese*, Bari.

De Felice G. 2021, *Nel campo dell'ar-*

cheologia. Indagini del passato contemporaneo al campo PG 65 di Altamura (BA): storie di prigionieri, partigiani e profughi, Archeologia Postmedievale, 25, 27-40.

De Felice G. 2022, *Archeologie del contemporaneo. Paesaggi, contesti, oggetti*, Roma.

De Felice G. 2023, *Imperfetta o reale? La modernizzazione e le sue tracce attraverso uno sguardo archeologico*, in Moro G., Petrosino D., Romano O. (eds.), *Lungo la via meridiana. Il pluriverso di Franco Cassano*, Calimera, 156-165.

De Felice G. 2024, *L'archeologia del contemporaneo in dieci oggetti*, Bari-Roma.

De Felice G. 2025, *Oltre il conflitto*, in Anichini F., De Felice G., Gattiglia G. (eds.), *Atti del I convegno italiano di archeologia dell'età contemporanea (CIAC)*, Pisa 30 novembre-1° dicembre 2023, Bari, 11-14.

De Felice G., Chiaffarata Iannelli S., Labarbuta M.N. 2024, *Per un atlante storico-archeologico di un paesaggio contemporaneo: gli aeroporti militari del Novecento in Puglia*, in Anichini F., De Felice G., Gattiglia G. (eds.), *Atti del I convegno italiano di archeologia dell'età contemporanea (CIAC)*, Pisa 30 novembre-1° dicembre 2023, Bari, 119-132.

De Felice G., Labarbuta M.N. 2022, *Pantanella airfield. Storia e archeologia di una base aerea americana della Seconda guerra mondiale in Italia meridionale*, Archeologia Postmedievale, 26, 99-113.

De Felice G., Turchiano M. 2023, *Scavare nel contemporaneo. Archeologia e comunità al campo 65 di Altamura (BA)*, Altamura. Rivista storica, bollettino dell'ABMC, 64, 9-27.

Ethell J. L., Simonsen C. 1991, *The History of Aircraft Nose Art: World War I to Today*, Beverly.

Floyd E.G. 1989, *History of 783rd*

Bomb Squadron (H) 465th Bombardment Group (H) (1943 - 1945) Pantanella, Italy (online: 465th.org/History/PDFs/783rd%20History.pdf).

Goffredo R. 2011, *Aufidus. Storia, archeologia e paesaggi della valle dell'O-fanto*, Bari 2011.

González-Ruibal A. 2019, *An Archaeology of the Contemporary Era*, London-New York.

Hanson D. 2014, *The art of Pin-Up*, Cologne.

Harrison R., Schofield J. (eds.) 2010, *After modernity: Archaeological approaches to the contemporary past*, Oxford.

Hill M., Karle B. 2002, *The 464th Bomb Group in World War II: in Action over the Third Reich with the B-24 Liberator*, Atglen, PA.

Hobsbawm E.J. 1995, *Il secolo breve*, Milano (ed. or. *Age of extremes: the short twentieth century, 1914-1991*, London 1994).

Manacorda D. 2024, *Triangolo virtuoso: Tre parole chiave per l'archeologia*, Roma.

Maurer M., Simpson A.F. 1982, *Combat Squadrons of the Air Force in World War II. Historia and Insigna*, New Jersey.

Maurer M. 1983, *Air Force Combat Units of World War II*, Washington, D.C.

Morra, F. 2013, *Gli aerei americani di Pantanella in missione ad Auschwitz* (online: <https://www.canosaweb.it/notizie/gli-aerei-americani-di-pantanella-in-missione-su-auschwitz/>) (ultimo accesso 23/06/2024).

Volpe G. 2025, *Alcune riflessioni metodologiche sull'archeologia dell'età contemporanea*, Anichini F., De Felice G., Gattiglia G. (eds.), *Atti del I convegno italiano di archeologia dell'età contemporanea (CIAC)*, Pisa 30 novembre-1° dicembre 2023, Bari, 235-244.