

ROMA

1000
LIRE

TASCABILE

CESARE FALESSI

STORIA DEL VOLO A ROMA

Dalle mongolfiere
agli aerei intercontinentali

ROMA-CHICAGO-NEW YORK-ROMA



TASCABILI ECONOMICI NEWTON

Roma tascabile
Collana diretta da Armando Ravaglioli

55

Cesare Falessi

Storia del volo a Roma

Dalle mongolfiere
agli aerei intercontinentali

Ricerca iconografica: Alberto Tagliaferri

In copertina: Ugo di Lazzaro, manifesto per la seconda crociera atlantica (1933)
Design: Alessandro Conti

Prima edizione: settembre 1996
Tascabili Economici Newton
Divisione della Newton & Compton editori s.r.l.
© 1996 Newton & Compton editori s.r.l.
Roma, Casella postale 6214

ISBN 88-8183-492-8

Stampato su carta Libra Cream della Cartiera di Kajani
distribuita dalla Fennocarta s.r.l., Milano
Copertina stampata su cartoncino Galerie Card della Cartiera di Aasekoski
distribuito dalla Fennocarta s.r.l.

Tascabili Economici Newton, sezione dei Paperback - Pubblicazione settimanale, 5 settembre 1996 - Direttore responsabile: G.A. Cibotto - Registrazione del Tribunale di Roma n. 16024 del 27 agosto 1975 - Fotocomposizione: Sinnoi Coop. Sociale s.r.l., Roma - Stampato per conto della Newton & Compton editori s.r.l., Roma, presso la Legatoria del Sud s.r.l., Ariccia (Roma)



Tascabili Economici Newton

Origini del volo

Diremo senz'altro una frase scontata, affermando che l'uomo ha sempre sognato di volare; ma così è stato, probabilmente fin dalla preistoria, quando qualche nostro lontanissimo antenato avrà constatato quanta maggiore velocità e agilità fossero proprie degli uccelli. Attraverso migliaia di anni il sogno è continuato, e Roma non ne è stata priva.

Gli antichi favoleggiano già del volo di Simon Mago, che sfidò addirittura l'apostolo Pietro a volare; il santo Pietro si inginocchiò sulla pavimentazione della Sacra Via: le pietre basaltiche, con due cavità che la leggenda vuole siano dovute alle ginocchia di Pietro, sono situate nella chiesa di S. Francesca Romana. San Pietro pregò il Signore perché la sfida di Simone, considerato un eretico, non si compisse. E difatti Simon Mago cadde durante il volo e ne ebbe le ossa rotte. C'è chi sostiene (tra gli antichi scrittori) che i segni, ovvero le cavità sulle pietre stradali di S. Francesca Romana, siano state provocate dall'urto violento del corpo di Simon Mago. Correva, comunque, l'anno 58 d.C.

Dopo soli due anni veniva registrato un altro celebre "volo": quello di un condannato a morte che per ordine di Nerone, come sostiene la tradizione (e anche Svetonio), avrebbe compiuto una lunga traiettoria in aria, munito di ali posticce, simulando il volo di Icaro per l'edificazione degli spettatori del circo. La traiettoria era stata innescata lanciando il disgraziato in aria con una macchina teatrale; e per giunta, quando toccò terra, quello che ne restava venne divorato da un orso che faceva parte dello spettacolo.

Negli ultimi secoli dell'Impero, tra imperatori deposti, barbari in arrivo e popolo spesso in rivolta, a Roma a tutto si pensò meno che a volare.

Occorrerà aspettare le speculazioni di Leonardo, i progetti di palloni metallici di padre Lana, quelli di "uccelli magnetici" di padre Kircher, per tornare a discutere con un minimo di credibilità del volo. È probabile però che in Vaticano qualcuno fosse più informato al riguardo di quanto si possa pensare. La Chiesa era – bene o male – la massima corporazione scientifica, e negli archivi del Vaticano arrivavano certamente gli echi di quanto veniva fatto al riguardo nel mondo, spesso a cura di religiosi.

Tanto per fare un esempio, oggi si sostiene che il primo piccolo pallone ad aria calda fu fatto sollevare dal gesuita Laurenço de Gusmão, nell'agosto 1709, dinanzi al re del Portogallo Giovanni V, alla regina Maria Anna e al nunzio apostolico cardinale Conti. È stato trovato

perfino un dipinto (conservato in un museo a San Paolo, in Brasile), che illustra la scena. Se tutto ciò è vero, come sembra che sia, è difficile pensare che il Vaticano non ne sia venuto a conoscenza.

Così come qualcuno certamente conosceva il giocattolo a forma di elicottero in mano a un Bambin Gesù in una pala d'altare del 1420 circa, che si trovava in una chiesa di Amiens, in Francia. Lo sconosciuto pittore non aveva fatto altro che riprodurre nel suo dipinto un giocattolo molto in auge, in Francia, a quell'epoca.

È indicativo che nella seconda metà del Seicento il medico e matematico napoletano Giovanni Alfonso Borrelli, che insegnò a Pisa e Firenze, e morì a Roma nel 1679, escluse con dimostrazioni scientifiche che l'uomo potesse volare con le proprie forze: «Est impossibile ut homines propriis viribus artificiose volare possint». (È impossibile il volo artificiale degli uomini con le proprie forze.) In sostanza, tutte le vecchie ambizioni ispirate dal leggendario volo di Icaro venivano a cadere, ivi comprese le teorie – forse un po' troppo azzardate – del grande Leonardo. Borrelli raggiunse questa convinzione accertando che il peso dei muscoli del petto e delle braccia umane è insufficiente, in relazione al peso totale del corpo, a permettere all'uomo di volare.

Sicché, accantonate le ultime speranze di far volare gli uomini con ali posticce si tornò a parlare di mezzi artificiali, di macchine. E macchine erano le vesciche piene di "aria infiammabile", cioè di idrogeno, che un altro napoletano, il commerciante Tiberio Cavallo, suggeriva di utilizzare allorché seppe che l'inglese Cavendish aveva scoperto appunto l'"aria infiammabile", cioè l'idrogeno. Non sono speculazioni sciovinistiche, ma esistono documenti che lo provano, tra cui due lettere di Alessandro Volta in data 28 ottobre e 11 novembre 1783, quindi prima del volo del fisico francese Pilâtre de Rozier (avvenuto il 21 novembre 1783), che è considerato universalmente il primo tentativo riuscito di volo umano.

A Roma sicuramente arrivavano gli echi di queste realizzazioni, e a Roma se ne attendevano le applicazioni pratiche, che arriveranno molto presto.

Aria calda e idrogeno

Un'ascensione realizzata il 21 novembre 1783 porta dunque in volo i primi due uomini della storia dell'aviazione: sono Pilâtre de Rozier – un giovane fisico di 29 anni – e il marchese François Laurent de Arlandes, ufficiale di fanteria.

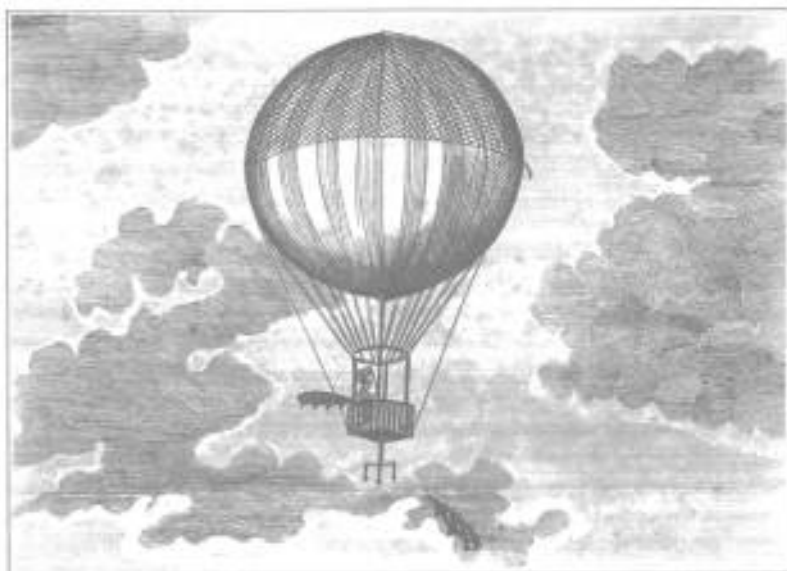
Il pallone, che ha un diametro di oltre dieci metri, è un involucro realizzato in tela e carta, che termina in una piattaforma circolare, inferiore, sulla quale c'è un braciere. Al disopra del braciere il pallone è aperto: fascine di paglia che ardono alimentano di aria calda l'interno dell'involucro. L'aria calda è più leggera di quella circostante, e il pallone riceve una spinta ascensionale che lo fa salire a circa mille metri di

altezza. Un leggero vento gli fa sorvolare Parigi, mentre sotto i parigini battono entusiasticamente le mani. Con un finale avventuroso (comincia a bruciare la parte inferiore della navicella) il pallone ad aria calda compie la traversata di Parigi restando in aria 26 minuti e si posa dolcemente al suolo. È nata l'aviazione.

Il pallone ad aria calda era stato ideato da due fratelli, i Montgolfier, che avevano visto pezzi di carta sollevarsi dal suolo vicino a un fuoco. Sarà quindi battezzato "mongolfiera". Diverso è il pallone a gas, che vola pochi giorni dopo, il primo dicembre 1783. L'ha ideato il fisico Charles (e difatti originariamente i palloni a gas saranno denominati *charlières* in contrapposizione a *montgolfières*); dal punto di vista tecnico il pallone a gas è quanto di più moderno esista in quel momento. Charles ha previsto tutto, compresa la valvola di scarico che serve a far diminuire la pressione del gas quando, salendo di quota, tende a dilatarsi, e se non venisse fatto fuoriuscire un po' di gas l'involucro esploderebbe. L'ascensione del pallone a gas dura due ore e si svolge perfettamente. Indubbiamente è più costoso e complicato, anche perché il gas, l'idrogeno, occorre prepararlo sul posto dell'ascensione. Viene usato acido solforico, che costa e del quale non c'è abbondanza; in seguito, qualche anno dopo, il chimico Coutelle realizzerà un sistema meno costoso: riempie di limatura di ferro alcuni tubi, anch'essi di ferro, che vengono riscaldati fino al calor rosso. Ci si versa poi sopra dell'acqua e l'idrogeno ne viene fuori. Certo, per riempire un pallone ci vuole qualche ora, anche perché ancora non esistono le bombole di gas...

Queste difficoltà non frenano l'enorme ed entusiastico successo della mongolfiera. Il 25 febbraio 1784, per la prima volta dopo i francesi, era un italiano a sollevarsi con una mongolfiera: il conte Paolo Andreani, patrizio milanese. Dopo questo avvenimento, che testimoniò ancora, se mai ce ne fosse stata necessità, della bontà dell'idea, la mongolfiera conobbe una enorme diffusione, in particolare nel corso delle numerose feste patronali che, in Francia e in Italia, vedevano il "lancio" di piccole mongolfiere. In Francia il governo dovette intervenire proibendo, in talune occasioni, questa nuova consuetudine in quanto il piccolo braciere delle mongolfiere, ancorché queste stesse fossero di piccole dimensioni, provocava incendi nei campi, specialmente durante le siccità estive.

A Roma la moda di costruire piccole mongolfiere e di lanciarle durante le feste dilagò. Queste piccole mongolfiere (che poi tanto piccole non erano, perché potevano avere anche qualche metro di diametro) avevano un braciere sistemato su un recipiente di ferro a bordi bassi, leggero assai, chiamato, per la sua forma, "padella". Queste padelle erano pericolosissime, specialmente dentro la capitale dove, come spiega un editto di fine secolo, c'erano ancora i fienili, che facilmente prendevano fuoco (oltre ai tetti delle case). Dicono le cronache che in un solo giorno a Roma capitava di veder volare anche dieci o dodici – e



Con un aerostato simile a questo Lunardi tentò il volo su Roma nel 1788.

talvolta più - di queste mongolfiere affidate solo al vento e all'aria. Le autorità alla fine si videro costrette a proibire tali giochi pericolosi.

Ma l'interesse permaneva vivissimo, tanto che il famoso Vincenzo Lunardi, aeronauta, decise di compiere a Roma un volo in pallone. Sarebbe stato il primo. La storia del volo di Lunardi è veramente bizzarra. Era un ufficiale del Genio napoletano, segretario dell'ambasciatore del Regno di Napoli a Londra. Appassionato di aerostatica, fu il primo uomo a volare in Inghilterra, il 15 settembre 1784, ottenendone una grandissima popolarità. Pensate un po' ad un paese eccentrico come l'Inghilterra, con uno stuolo di appassionati del volo; il paese della RAF e del *Concorde*. E il primo uomo che vi vola è un napoletano (seppure lucchese di nascita... Ne parlano il meno possibile).

Lunardi dunque venne a Roma nell'estate del 1788 e preparò con cura l'ascensione, che avrebbe avuto luogo all'interno del teatro all'aperto ricavato dal mausoleo di Augusto (nella attuale piazza Augusto Imperatore) e che si chiamava *Anfiteatro Corea*, dal nome di Benedetto Correa che l'aveva fatto impiantare e che a Roma si pronuncia con una sola erre (come "guera", "tera", e così via).

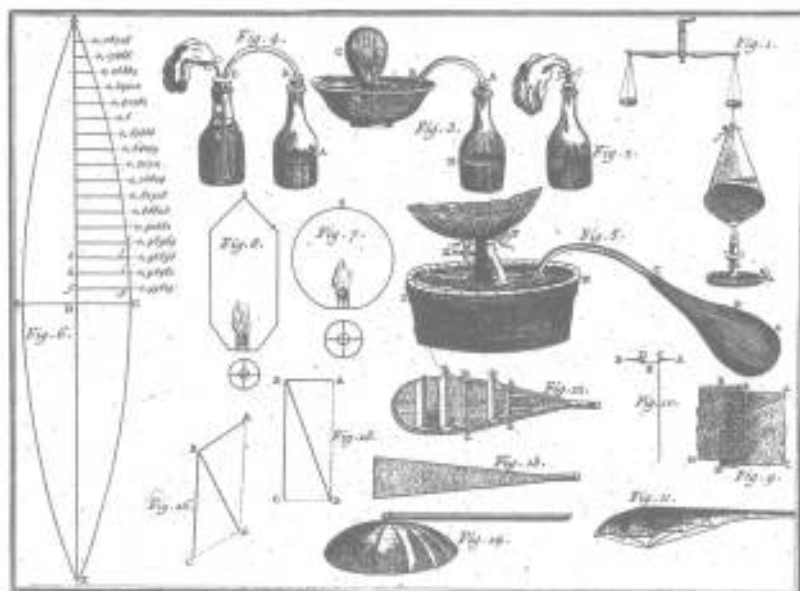
L'ascensione era programmata per le 22 dell'8 luglio 1788; senonché si verificò qualche difficoltà nel riempimento del pallone, e questo stentava a gonfiarsi, mentre la folla dei romani rumoreggiava. Lunardi, uomo deciso e audace, per alleggerire il pallone, fece staccare la pesante navicella, sostituendola con una trave sulla quale si sarebbe seduto cavalcioni. Alcuni dicono che fosse una tavola rotonda. Eseguito rapi-

damente questo lavoro, la faccenda incuriosì uno dei presenti, un certo Carlo Lucangeli, corriere pontificio e costruttore di modelli in legno dei monumenti e palazzi romani. Questo Lucangeli si arrampicò rapidamente lungo una delle funi che assicuravano il pallone a terra, e andò a sistemarsi sulla trave o tavola rotonda che fosse, per vedere come ci sarebbe stato il Lunardi.

Gli addetti al servizio, vedendo una persona salire sulla tavola, tagliarono lestamente le funi per sfruttare al massimo la spinta ascensionale. Cosicché il pallone si levò goffamente in aria col Lucangeli che strillava e implorava aiuto, e si allontanò verso il centro di Roma, dove si impigliò tra i rami di un fico in un monastero (che, dicono, sorgeva in via Panisperna, vicino a S. Maria Maggiore). I Romani menarono gran vanto dell'accaduto, perché dicevano, con molto campanilismo, che il primo volo su Roma l'aveva fatto un romano e non un toscano (ricordiamo che Lunardi, ancorché con passaporto napoletano, era lucchese). Però il giorno dopo il governatore e vice-camerlengo emanò un decreto che vale la pena di riportare per esteso; eccone il testo: «Notificazione. Avendo Vincenzo Lunardi mancato all'obbligazione contratta col Pubblico di quest'alma Città di fare il viaggio aereo con Globo Aerostatico circa le ore 22 del dì 8 corrente luglio, e questo o per maliziosa colpa o per sua ignoranza; perciò in coerenza del nostro Editto, che al medesimo Lunardi fu prima comunicato, e da lui accettato in tutte le sue parti, notificiamo a tutti quelli, che hanno sborsato Danaro o per compra di Palchetti o per Biglietti NEL BOTTEGHINO PERÒ DELL'ANFITEATRO COREA, che potranno presentarsi nel giorno 10 e 11 corrente nel medesimo sito, e colli dovuti riscontri, e Giustificazioni, potranno ricevere il lor danaro sborsato, o destinarlo a quell'uso, che sarà più a loro di piacere. Data dal Palazzo del Governo questo dì 9 luglio 1788». Come si vede, il povero Lunardi era addirittura accusato di «maliziosa colpa», ma la nobiltà romana si comportò assai generosamente e rinunciò al rimborso, devolvendo metà dell'incasso al Lunardi stesso, e metà all'improvvido Carlo Lucangeli, che bene o male era stato comunque il primo a volare su Roma.

Altre esperienze romane

La cronaca spicciola romana di quegli anni ci parla di diversi esperimenti compiuti in relazione alla moda dei globi aerostatici, anzi, come scrivevano all'epoca "aereo-statici". Il primo a occuparsene fu un abate che era di professione bibliotecario di Francesco Caetani duca di Sermoneta. Costui, quando seppe dello scalpore suscitato dai primi voli in Francia e dall'esperienza del conte Paolo Andreani a Milano, ordinò all'abate, al secolo Luigi De Cesaris, scienziato dilettante e astronomo del duca, con specola nel palazzo ducale di via delle Botteghe Oscure, di compiere qualche esperimento. Però il primo di questi fu fatto nella villa del Caetani a S. Maria Maggiore; fu usato un intesti-



Strumenti usati da Tiberio Cavallo per riempire con l'idrogeno le bolle di sapone.

no di bue ripieno di idrogeno, seguendo i consigli di Tiberio Cavallo. Il quale, non riuscendo a trovare in Inghilterra una carta impermeabile capace di trattenere il gas, per i suoi tentativi era stato costretto a riempire di idrogeno delle... bolle di sapone! Anzi, si era talmente "specializzato" nel farle, da idearne addirittura un "metodo a macchina" che, a quanto pare, diede ottimi risultati, e del quale ci è stata lasciata una descrizione minuziosa. Sembra che i primi esperimenti del De Cesaris fossero proprio di questo tipo, e che dilettavano grandemente il duca di Sermoneta, tanto che per tutto l'inverno 1783 e 1784 il Caetani si divertì a invitare presso di sé nobili e studiosi per stupirli con il lancio di vesciche di bue ricolme di idrogeno.

Tuttavia non volle ripetere l'esperienza di volo umano dell'Andreani, perché comportava una spesa eccessiva, e quindi diede precise istruzioni al De Cesaris di limitarsi alle piccole sfere o alle bolle di sapone. Né il governo pontificio, refrattario per sua stessa natura a così rivoluzionarie attività, pensò mai di finanziare esperimenti di volo. Suo malgrado, fu proprio il pontefice romano a trovarsi "coinvolto" in un avvenimento aeronautico. Ciò avvenne qualche anno dopo questi fatti, nel dicembre 1804, in occasione della solenne incoronazione di Napoleone Bonaparte, incoronazione alla quale assisteva pure il papa Pio VII, giunto espressamente da Roma.

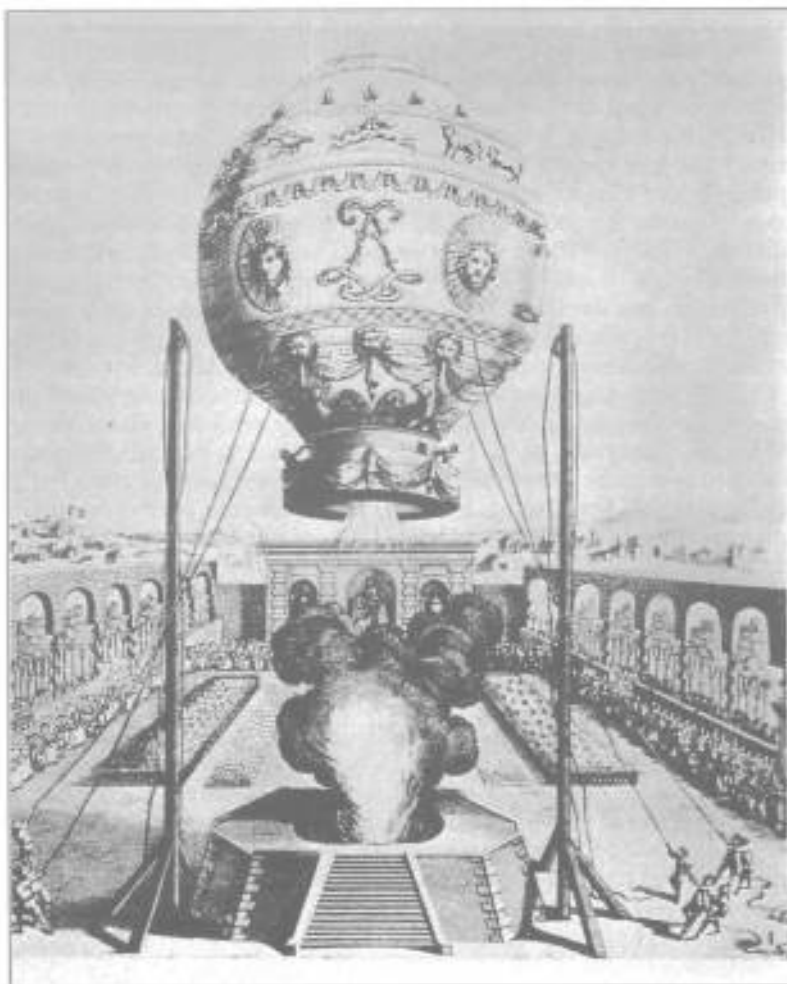
L'incoronazione si svolse a Parigi il 2 dicembre 1804; due settimane dopo un famoso allestitore di feste acrostatiche, André-Jacques Gar-

nerin, costruì per festeggiare l'incoronazione un grosso pallone di seta cerata, con una corona di ben tremila lampioncini in vetro colorato. Il pallone - ripieno di idrogeno - fu fatto innalzare il 16 dicembre 1804 (corrispondente al "25 frimaio", secondo il calendario riformato dalla rivoluzione francese). Però fu investito subito da una forte raffica di vento che fece cadere la "corona" con i tremila lampioncini («brutto presagio per l'imperatore», fu detto e scritto) e subito fece letteralmente sparire il pallone dal cielo di Parigi spingendolo avanti a grandissima velocità. Ebbene, il giorno dopo, sempre preda di una violentissima bufera di vento, il pallone sorvolava il Vaticano e, proseguendo il volo in diversa direzione, giungeva fino al lago di Bracciano nelle cui acque finiva col cadere dopo neanche una giornata completa di volo. Si ritiene infatti che avesse volato per 22 ore, a oltre cento chilometri l'ora.

Caduto nelle acque dinanzi ad Anguillara, recuperato da alcuni pescatori e consegnato a don Filippo Grillo, signore di Anguillara, l'involucro fu conservato nella Floreria Apostolica e malinconicamente esposto in qualche mostra finché, poco più di venti anni fa, papa Paolo VI lo regalò all'Aeronautica Militare che lo conserva, prezioso cimelio, proprio sulle rive del lago di Bracciano, nel museo storico dell'Aeronautica Militare a Vigna di Valle.

Per tutto il secolo si alternarono lanci di mongolfiere durante le sagre paesane, sia nei dintorni di Roma che nei feudi laziali della nobiltà romana; seguirono le esibizioni, fatte con ben altri intenti (e ben altri palloni) da parte di "professionisti" delle ascensioni. Si esibirono perfino delle donne aeronaute, come M.me Blanchard, moglie di Jean-Pierre, famoso per aver attraversato il canale della Manica in pallone; madame Blanchard si innalzò a Roma una volta dall'anfiteatro Coreo e una volta da piazza Navona, rispettivamente nell'ottobre e nel dicembre del 1811. Mentre nel 1824 fu la volta di mademoiselle Garnerin, nipote del costruttore del famoso pallone arrivato in volo da Parigi. La Garnerin si innalzò dal Pincio qualche giorno prima del Natale del 1824 e, raggiunta una certa quota, ebbe il coraggio, come era suo solito, di lanciarsi con un paracadute, scendendo vicino piazza del Popolo.

Ad alcune decine di anni dal primo volo umano, quello di Pilâtre de Rozier, a Parigi, del 21 novembre 1783, esauritasi la spinta iniziale di estremo interesse, cessata la curiosità, diventate di portata comune le tecniche di costruzione delle mongolfiere, le ascensioni si erano trasformate in esibizioni. E qualcuno sosteneva, molto ingiustamente, che *aeronauta* era diventato un sinonimo di *saltimbanco*, di atleta da circo. In realtà l'esibizione in pubblico, facendo pagare una cifra modestissima come "biglietto d'ingresso", dava modo ai vari appassionati di poter compiere più ascensioni nel breve periodo, facendo fronte alle spese ingenti che queste ascensioni comportavano. Del resto anche il duca di Sermoneta aveva raccomandato all'abate De Cesaris di limitarsi a costruire piccole mongolfiere e palloni a gas; l'avarizia verso questo genere di spese non era d'altra parte una caratteristica specifica dei nobili romani: così avveniva in tutte le nazioni europee, e dappertutto gli ae-



Il riempimento di una mongolfiera con aria calda (da una stampa del XVIII secolo).

ronauti si esibivano a pagamento, unico modo di rifarsi delle notevoli spese affrontate.

D'altra parte non era splendido, al riguardo, neanche Napoleone: sul pallone di Garnerin costruito per la sua incoronazione aveva fatto mettere una lettera nella quale si assicurava chi avesse rinvenuto il pallone che, dandone notizia alla corte imperiale, avrebbe ricevuto «30 luigi d'oro». I pescatori di Anguillara, che recuperarono il pallone nel lago di Bracciano, attesero invano il pagamento del premio promesso, e lo stesso Garnerin dichiarò ad amici fidati che Napoleone non intendeva mantenere fede alla parola data. L'imperatore si era reso conto della prestazione eccezionale di quel pallone: in 22 ore da Parigi a Roma! Un vero primato, soprattutto considerando l'epoca. Ma quando si trattò di decidere cosa fare del relitto, nonostante il prestigio della tecnica francese, scrisse al papa chiedendo che il relitto fosse conservato (come avvenne, e ne abbiamo parlato) a cura del Vaticano; l'avarizia aveva prevalso sul risultato scientifico.

Il senso di delusione che aveva preso un po' tutti gli appassionati del volo nasceva soprattutto dall'incontrollabilità del pallone, che dopo l'ascensione si trovava in balia degli agenti atmosferici, né gli aeronauti a bordo potevano dirigerlo come avevano sognato. Questo sogno di poter disporre a piacimento delle vie dell'aria, portò a Roma più di un aeronauta, come il sarto bolognese Vittorio Sarti – che vi giunse nel 1828 con l'idea di farsi finanziare dal governo pontificio un suo marchingegno per dare direzione ai palloni – o come un altro bolognese, l'aeronauta Antonio Comaschi, che pure aveva ideato un "pallone con vela", di forma schiacciata, che avrebbe potuto rivelarsi come l'antenato del dirigibile, ma che in realtà assomigliava molto di più a un coccomero oblungo.

Il Sarti morì senza riuscire a portare a termine la sua invenzione; il governo pontificio, che non lo aveva finanziato o aiutato a reperire finanziamenti, accordò però una modesta pensione alla famiglia, perché una pensione non si nega a nessuno. Quanto ad Antonio Comaschi, egli riuscì a costruire il suo pallone, che però durante la prima ascensione dal Pincio, del 5 dicembre 1842, stentava a gonfiarsi, tanto che l'aeronauta improvvisò a più riprese uno spogliarello in anteprima, cominciando a togliersi il paletot, e poi, continuando il pallone a presentare difficoltà ascensionali, giacca, gilet e altro, finché rimase in maniche di camicia e senza scarpe. Riuscì a malapena ad arrivare al Tevere e a passarlo, scendendo nella località dove poi sarebbe sorta piazza Cavour, il che, per un pallone partito dal Pincio, non era poi un lungo viaggio.

Nel 1846 venne a Roma, per compiere ascensioni, anche l'aeronauta francese Francisque Arban; finalmente uno che dichiarò subito di voler fare ascensioni per guadagnare soldi. In effetti in un paio d'anni fece a Roma quattro ascensioni, ma soldi ne guadagnò pochi assai, tanto che il papa (Pio IX) si commosse e gli concesse una piccola sovvenzione, facendogli anche restituire il pallone che le autorità gli avevano sequestrato su richiesta di taluni creditori.

Ma l'attenzione per le ascensioni era viva, e il principe Alessandro Chigi era sempre pronto a patrocinare l'arrivo di nuovi aeronauti. C'era anche una nuova ondata di entusiasmo, per il fatto che Arban era riuscito per ben due volte, partendo da Roma, a raggiungere Rieti, e questi erano qualificabili come "viaggi aerei".

Col tempo le occasioni di volare in pallone si moltiplicarono e dopo l'annessione di Roma al regno d'Italia furono quasi tutte eseguite al velodromo Salaria, che sorgeva tra le ville Borghese e Torlonia. A Roma si esibì persino l'aeronausta Cirillo Steffanini, di Milano, meglio noto come *Capitan Stephenson*; era il suo "nome d'arte", in quanto "lavorava" con la compagnia di Henri Blondeau, un aeronausta-saltimbanco che girava l'Europa dando spettacoli aeronautici con contorno di giocolieri e clown. In una locandina per una esibizione a Pistoia (3 aprile 1887) si legge testualmente: «Straordinario e variato spettacolo artistico, aeronautico, ginnastico e musicale». Il nostro Steffanini, degno allievo di tanto maestro, eseguì a Roma dei numeri che lasciarono stupiti i romani. Innalzatosi dal velodromo Salaria (era la sua terza ascensione, il 29 novembre 1896) il pallone fu portato dal vento verso S. Pietro. Ma quando fu sopra il Tevere, all'altezza di ponte Milvio, *Capitan Stephenson* si spogliò e si tuffò nel fiume; da notare che l'aeronausta non si trovava in una navicella, ma su un trapezio, al quale, prima di tuffarsi, si era appeso per i piedi. Mentre Steffanini nuotava verso la riva, la mongolfiera dalla quale si era lanciato, ripresa quota, aveva terminato il suo volo contro degli alberi, facendo sbattere al vento i calzoni di *Capitan Stephenson* ancora appesi al trapezio; l'aeronausta salì sulla riva, si asciugò alla meglio, andò alla mongolfiera e si infilò i calzoni tra gli applausi del pubblico. I giornali dell'epoca danno un certo risalto alle cronache delle ascensioni del milanese, e non mancano di sottolineare che era socio della famosa società sportiva (pure di Milano) denominata "Forza e Coraggio". Lo stesso nome Steffanini l'aveva dato alla sua mongolfiera; che oltretutto era stata costruita con losanghe di stoffa bianche e azzurre, che molto probabilmente, sostiene qualcuno, ispirarono i fondatori della Società Sportiva Lazio nella scelta dei colori sociali.

Ma intanto stavano maturando due avvenimenti che avrebbero rivoluzionato abitudini e organizzazione del volo a Roma. Una, che il ministero della Guerra appariva più che mai deciso a potenziare il settore del volo; e poi che in uno sconosciuto paesino degli Stati Uniti due fratelli, costruttori di biciclette, stavano per dare il via alla più sensazionale avventura dell'umanità: il volo dinamico.

La compagnia aerostieri

Il 6 novembre 1884 è una data sconosciuta: invece fu determinante per lo sviluppo successivo dell'aviazione in Italia, sia civile che militare. È quella la data, infatti, riportata sulla Circolare del ministero della



Roma, 1894: il primo aerostato della Brigata specialisti dell'esercito al gazometro.

Guerra, di quando fu costituita la *Sezione Aerostatica* del Genio militare, con sede nel forte Tiburtino, uno dei quindici forti che formavano la cintura fortificata di Roma. Il forte era stato costruito sulla via Tiburtina, in una zona malsana dove regnava la malaria, tanto che poco dopo fu deciso di concentrare al forte Tiburtino solo il materiale, e di acquartere invece i genieri alla caserma che avevano a Castel S. Angelo. Il comando della sezione aerostatica fu dato al tenente del Genio Alessandro Pecori Giraldi, valente aeronausta, che aveva compiuto parecchie ascensioni. Suo grande amico e collaboratore era il padre scoliopio Francesco Denza, che fu direttore della Specola Vaticana. Padre Denza, al quale il Comune di Roma ha dedicato - ai Parioli - una bellissima strada, che va da via Bertoloni al piazzale del parco delle Rimembranze, fu un insigne meteorologo, che ricavò molti dati sull'attività dei venti dagli strumenti collocati a bordo dei palloni pilotati da Pecori Giraldi, e certamente ebbe una grossa influenza sul ministero della Guerra per la costituzione della sezione aerostatica. Ma soprattutto si creò ufficialmente la prima organizzazione che si occupava di aviazione in modo permanente.

I palloni furono inizialmente due, del volume di 550 m³, acquistati in Francia. Ogni pallone, di seta impermeabilizzata con verniciatura, era trasportato su un carro a cavalli; un secondo carro trasportava un verricello meccanico, azionato da una caldaia a vapore della potenza di 5 cavalli; un terzo carro portava un generatore di idrogeno, in grado di produrre in un paio d'ore l'idrogeno necessario per gonfiare un pallo-

ne. Su un ultimo carro si trasportavano corde, attrezzi e un'ancora. Il cavo del pallone era lungo 500 m e questa era l'altezza massima prescritta per l'ascensione frenata; ma i due palloni furono anche impiegati in ascensioni libere e salirono ben oltre i 500 m. L'ufficiale osservatore nella navicella di vimini era collegato a terra con un telefono, il cui filo correva lungo il cavo di ormeggio.

L'impiego di palloni al servizio dell'esercito dimostrò che l'aviazione cominciava a interessare i militari. Tanto che due parchi aerostatici, l'uno formato da quelli acquistati in Francia, l'altro espressamente ordinato in Inghilterra, furono inviati tra il dicembre 1887 e il gennaio 1888 in Abissinia, per la campagna contro il Negus. I palloni furono impiegati per l'osservazione dei movimenti nemici, ma frattanto la campagna era giunta al termine e nel maggio 1888 i due aerostati tornarono a Roma. Alla fine del secolo, a seguito di un turbine di vento che distrusse parzialmente le installazioni aerostatiche del forte Tiburtino, si decise di spostare la sezione ai Prati, più esattamente nella zona vicina al Tevere dove si costruì in seguito la caserma Cavour, che fu sede per tanti anni dei dirigibilisti, come vedremo poi.

Se ci dilunghiamo su questo episodio dell'aerostatica militare è perché ai primi del secolo – dal gruppo di ufficiali che gravitava intorno al reparto – fu fatta una poderosa opera di propaganda per l'idea aviatoria, che portò frutti copiosi. Intanto gli aerostati militari acquisivano sempre maggiore importanza, partecipando a programmi scientifici di rilevazione dell'atmosfera, e soprattutto effettuando fotografie aeree di Roma e delle zone archeologiche. Nel 1902 la sezione aerostatica fu trasferita al forte Trionfale; si effettuavano ascensioni libere con partenza da Roma e voli fino ai paesi limitrofi (per esempio, Bracciano verso nord o Rocca di Papa verso est). E tra il 1902 e il 1903, impiegando l'attrezzatura fotografica della sezione, fu effettuato il primo rilievo aerofotografico di un tratto del Tevere, fra ponte Milvio e ponte Margherita. In seguito – negli anni a venire – il corso del Tevere fu fotografato dall'alto fino al mare; e il rilievo effettuato fu utilissimo per l'esecuzione dei lavori di sistemazione delle sponde. L'aviazione cominciava a ripagare.

Una cosa che pochi sanno della sezione aerostatica, che tra l'altro aveva assunto da tempo la denominazione di "compagnia specialisti", è che quando si verificò – il 28 dicembre 1908 – lo spaventoso terremoto di Messina, che provocò circa centomila vittime, palloni del Genio furono inviati nella sfortunata città siciliana ed eseguirono accurati rilievi aerofotografici subito impiegati per l'opera di ricostruzione. I primi anni del XX secolo segnarono a Roma il ritorno di un nome glorioso (sia pure a modo suo...) dell'aerostatica: nientedimeno che il *Capitan Stephenson*, cioè Cirillo Steffanini, terminato lo scapigliato periodo trascorso con la "banda" Blondeau, aveva chiesto di entrare nella sezione aerostatica come operaio civile; ed era stato assunto molto volentieri, considerata la sua invero notevole esperienza. E in occasione di feste del corpo riesumò la vecchia mongolfiera "Forza e Coraggio",

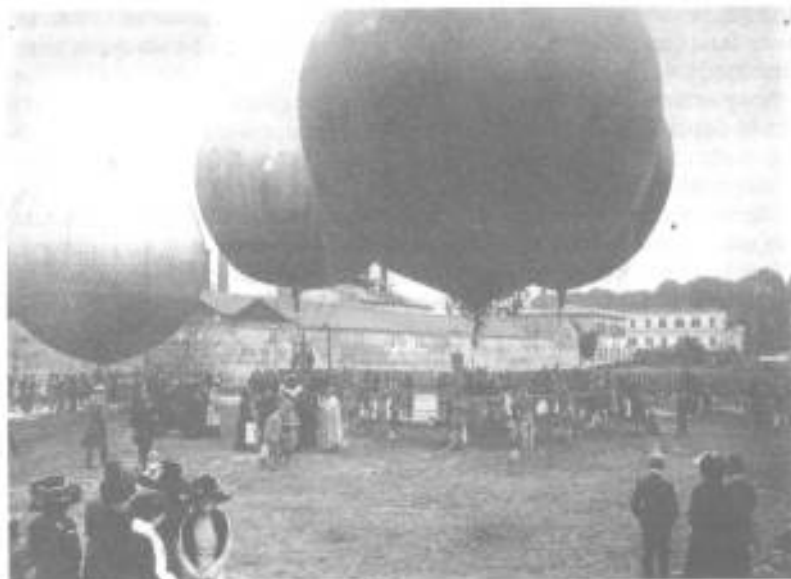
quella, per intenderci, dalla quale si era tuffato nel Tevere nel 1896. Le fece fare qualche volo, l'ultimo dei quali nel 1905. Ed è da quest'anno che l'aviazione diventa a Roma una attività di tutto rispetto.

Nei paesi più avanzati del mondo si stava registrando un grande interesse dei civili per le attività aviatorie; e nascevano associazioni aeronautiche come funghi. A Roma gli ufficiali piloti del Genio promuovevano continuamente incontri e conferenze per divulgare l'arte del volo: tanto che, insieme a un gruppo di civili, decisero di costituire un'associazione che raggruppasse cultori e appassionati di aviazione. L'associazione fu fondata il 30 ottobre 1903, ebbe il nome di Società Aeronautica Italiana, ed era composta inizialmente da 80 soci fondatori, tra cui sei signore. Dal lungo ed esauriente saggio del generale Angelo Lodi, pubblicato dall'Ufficio Storico dell'Aeronautica militare nel 1982, dal titolo *Il volo a Roma*, ricaviamo i nomi di queste gentili appassionate di aviazione e facciamo una considerazione: le donne hanno partecipato, in Italia, allo sviluppo del volo in maniera più incisiva di quanto si possa credere. E diciamo subito che la prima donna che volò in aeroplano, sebbene francese, compì l'impresa a Torino; mentre a Roma, nell'aprile 1909, volava la prima italiana (ma ne parleremo in seguito).

Le sei socie fondatrici della Società Aeronautica Italiana erano dunque: la contessa Vera Bracceschi Meniconi; la signora Caroline De Filippi Fitzgerald; la signora Grace Filder; la duchessa Nicoletta Graziosi; la dottoressa Margherita Mengarini; e un'altra straniera, la signora Barbe Wolkoff.

I piloti erano sette, tutti ufficiali del Genio aerostieri. E presidenti della SAI furono il professor Filippo De Filippi, instancabile viaggiatore-alpinista delle catene montuose più selvagge del mondo; a De Filippi successe nel 1907 il senatore Roux e poi il principe Scipione Borghese, vincitore della famosa gara automobilistica Pechino-Parigi. La sede era in via delle Muratte, 70. La SAI acquistò anche a Parigi un pallone di 1250 m³, che veniva gonfiato con gas illuminante.

Naturalmente era un ambiente molto mondano, come testimonia la presenza di tanti appartenenti alla nobiltà e all'alta società romana, ma questo ambiente mondano ebbe il merito di richiamare l'attenzione perfino della famiglia reale. Vittorio Emanuele III partecipò almeno a una conferenza, e la regina madre Margherita accettò di fare da madrina al battesimo del pallone, che fu chiamato "Fides I": la cerimonia di battesimo avvenne il 16 giugno 1904 e, nota curiosa, invece del classico champagne si usò un tubo di vetro pieno di aria liquida, che dopo la rottura del vetro si condensò sotto l'aspetto di minuscoli fiocchi di neve. Il volo inaugurale, con partenza dalla porta del Popolo, si concluse a Grottaferrata. C'è una osservazione da fare riguardo alla Società Aeronautica Italiana: l'aeroplano, il più pesante dell'aria, aveva volato la prima volta nella località di Kitty Hawk, negli Stati Uniti, solo il 17 dicembre 1903. L'associazione era stata quindi fondata "prima" che la macchina dell'entusiasmo popolare galvanizzasse gli animi in tutto il



Roma, fine Ottocento: i preparativi per una "caccia alla volpe aerea".

mondo. Altra osservazione: il pallone – e quindi il volo – stavano diventando lo sport preferito della buona società italiana e romana in particolare. Tanto che per tenere in continuo addestramento gli aeronauti, i militari idearono una particolare forma di "caccia alla volpe" (senza volpe, sostituita da un pallone) alla quale si partecipava con palloni in volo libero invece che con cavalli. L'idea ebbe una grandissima popolarità, e le cacce alla volpe aeronautiche si alternarono alle consuete cacce alla volpe tradizionali, che la buona società romana amava fare nelle ancora desolate plaghe dell'Agro Romano.

Tutto questo fervore di iniziative, di grande popolarità, anche di buone frequentazioni, giovava moltissimo alla nascente aviazione. Che intanto aveva già compiuto il primo passo verso la "navigazione aerea", cioè la possibilità di muoversi in aria, non secondo il capriccio degli elementi atmosferici, ma seguendo una determinata rotta predisposta e seguita dall'uomo. Ciò era stato reso possibile dall'avvento del "dirigibile", cioè un aerostato fornito di organi di propulsione e di direzione, che quindi poteva essere "diretto" (donde il nome).

A Roma il dirigibile non arrivò subito; il primo dirigibile italiano – fatto costruire dal conte Almerico Da Schio – volò nel 1905, il 17 giugno, nelle vicinanze di Schio. L'aeronave, lunga quasi 38 m, era stata realizzata col concorso del Genio militare, che aveva preparato la seta impermeabilizzata dell'involucro, e dalla Pirelli di Milano che aveva costruito la "carena elastica" del dirigibile in para. Era mossa da un mo-

tore da dodici cavalli, portava tre aeronauti e riusciva a volare alla velocità massima di 30 km/h, velocità che ne faceva un "dirigibile" solo in assenza di vento. L'aeronave di Almerico Da Schio durò solo pochi giorni: infatti, dopo alcune ascensioni (a una delle quali assistette anche la regina madre Margherita), il 3 luglio fu sgonfiata e in seguito modificata e munita di un motore nuovo. Seguì comunque un lungo periodo di inattività, dopodiché ripresero i voli sperimentali che il 7 aprile 1909 portarono a un grave incidente in atterraggio e al conseguente smantellamento dell'aeronave.

A Roma si seguiva con interesse quanto avveniva nel campo del "dirigibile", ma era un interesse distaccato: per la Società Aeronautica Italiana, in quanto sarebbe costato troppo acquistare un dirigibile; per i privati, perché non esistevano aeronavi in vendita; per i militari, dal momento che il ministero della Guerra voleva prima accertare come andasse a finire l'avventura di Almerico Da Schio. A Roma intanto il nuovo comandante della Brigata Specialisti, maggiore Maurizio Moris, aveva proposto a due suoi ufficiali, ingegneri e studiosi del volo entrambi, i tenenti Gaetano Arturo Crocco e Ottavio Ricaldoni, di dedicarsi allo studio di un dirigibile militare. Crocco diventò con gli anni uno dei massimi studiosi di scienze aeronautiche e spaziali del mondo; non per niente, quand'era un brillante professore universitario alla Scuola d'Ingegneria Aeronautica dell'Università di Roma, gli allievi ripete-
vano una filastrocca che diceva:

Tutto ciò ch'io vedo o tocco
l'ha inventato Arturo Crocco.

Fu in effetti uno studioso universale, le cui applicazioni spaziavano dalle alette idroplane dell'aliscafo (fu il primo a realizzarle) agli strumenti di navigazione, dalla progettazione di nuovi modelli semirigidi di dirigibile ai razzi e alle astronavi. Nel 1919, quando i due famosi aviatori inglesi Alcock e Brown effettuarono la prima traversata dell'Atlantico, usarono a bordo del loro *Vickers "Vimy"*, un bimotore militare col quale effettuarono il volo, un indicatore di rotta progettato da Arturo Crocco.

A quest'uomo straordinario, e al suo valoroso collega e ingegnere Ricaldoni, si deve la costruzione del primo dirigibile militare, che fu anche il primo dirigibile a volare su Roma. Inizialmente fabbricato nella caserma Cavour in Prati, il dirigibile fu poi trasferito smontato a Vigna di Valle, dove, negli stabilimenti aeronautici colà approntati, fu definitivamente montato. A Vigna di Valle effettuò un primo volettto di pochi chilometri il 3 ottobre 1908: era lungo 63 m, aveva una capacità volumetrica di 800 m³, ed era sospinto alla velocità di 45 km/h da un motore da 120 cavalli. Il 31 ottobre 1908 il dirigibile *N. 1* effettuò il volo Vigna di Valle-Roma e ritorno, percorso di un'ottantina di chilometri, per compiere il quale impiegò un'ora e 35 minuti. Sorvolò maestosamente Roma a soli 50 m d'altezza, lungo tutto il Corso fino al Campidoglio; poi effettuò ancora un giro sul Quirinale e infine cominciò il

viaggio di ritorno, mentre i romani acclamavano vivamente. Era la prima volta che un dirigibile sorvolava Roma e si trattava di un grande avvenimento; il fatto poi che fosse stato costruito a Roma, alla caserma Cavour, da due ufficiali pure residenti a Roma, deliziava i cittadini della capitale, che si sentivano all'apice del progresso. Pochi giorni dopo il dirigibile fu ricoverato in un hangar, smontato e modificato dando origine al *N.1 bis* (tra l'altro sull'*N.1* volò, tra gli altri, il nostro vecchio amico *Capitan Stephenson*, ormai da dodici anni nella Brigata Specialisti dove era diventato capo-operaio).

Dopo il primo volo dell'agosto 1909, fu combinata - nell'anniversario del famoso sorvolo su Roma, il 31 ottobre 1909 - una nuova impresa: il dirigibile, partito da Vigna di Valle, si diresse lungo la costa verso Terracina e Gaeta, proseguendo per Napoli. Il raid suscitò grande entusiasmo; dopo il sorvolo di Napoli - che avvenne all'13,45 - il dirigibile passò sul porto, dove sostava una squadra navale francese, e quindi si accinse al ritorno a Roma. Qui atterrò, dopo 14 ore di volo, avendo necessità di rifornirsi, perché aveva terminato il carburante per il motore. Erano trascorse 14 ore dalla partenza da Vigna di Valle, ma già attraverso il telegrafo i corrispondenti dei principali quotidiani italiani mandavano i loro messaggi eccitati: il volo Roma-Napoli-Roma rappresentava una autentica novità!

A Roma il dirigibile era atteso, e quando fu sul cielo della capitale puntò verso l'allora piazza d'Armi, che sorgeva dove oggi c'è all'incirca piazza Mazzini. Qui l'aeronave toccò terra per il rifornimento, richiamando una gran folla. Tra l'altro a Roma, proprio quel giorno, vi erano grosse manifestazioni popolari organizzate dai socialisti a favore dell'anarchico spagnolo Francisco Ferrer y Guardia, che il governo spagnolo aveva fatto fucilare ritenendolo responsabile dei moti popolari di fine luglio, che avevano avuto esito sanguinoso. C'era dunque una grande folla in giro per le strade di Roma, e le autorità furono ben liete di dirottare verso il dirigibile l'entusiasmo e la solidarietà per un uomo politico di sinistra che poteva tramutarsi in un martire e suscitare disordini. Purtroppo l'impresa venne amareggiata da un incidente che si verificò proprio sulla piazza d'Armi: il tenente del genio Pietro Rivetti, mentre dirigeva la manovra di attracco del dirigibile, fu ucciso da una delle eliche, in moto, che lo aveva colpito alla testa.

Il volo Roma-Napoli-Roma fu giustamente celebrato. Non soltanto era il primo lungo viaggio di un dirigibile realizzato in Italia, ma si era definitivamente consacrata la nuova tecnologia che fu chiamata "dirigibile semi-rigido", che si contrapponeva a quella tedesca del "dirigibile rigido" e a quella francese del "dirigibile floscio". In sostanza l'ingegner Crocco aveva ideato una carena articolata, che dava più resistenza all'insieme dell'aeronave, ma non la forzava, come avveniva invece per i famosi dirigibili Zeppelin costruiti in Germania (che erano molto grandi), irrobustiti da una pesante armatura rigida. Il dirigibile italiano aveva dunque anche spiccati accenti di autentica novità tecnico-scientifica. Si accertò inoltre che poteva tenere una velocità media

di 50 km/h. In sostanza era finalmente aperta la strada ai viaggi aerei (va rilevato che proprio in quello stesso anno 1909 - il 16 ottobre, solo due settimane prima del volo a Napoli - il conte Ferdinand von Zeppelin aveva fondato quella che forse è la prima compagnia aerea della storia, la *Deutsche Luftschiffahrt Aktien Gesellschaft*, sbrigativamente conosciuta come *Delag*, che alla fine di giugno del 1910 cominciò a fare voli passeggeri, che erano trasportati in una lunga cabina ricavata da un irrobustimento della carena fissa). Erano comunque tempi entusiasmanti e sembrava che con il dirigibile si fosse finalmente dischiusa la maniera migliore di percorrere le vie dell'aria.

Invece il destino riserbava alla nascente aviazione un futuro diverso, del quale si era avuta una chiara indicazione - ma non molti, all'epoca, lo avevano capito - fin dal dicembre 1903, quando, come abbiamo detto, due fratelli costruttori di biciclette, Orville e Wilbur Wright, fecero volare il primo mezzo "più pesante dell'aria": un aeroplano.

Sebbene il primo volo non arrivasse complessivamente a un minuto di durata, le possibilità intrinseche dell'aeroplano si erano manifestate. Geniali precursori e progettisti intravidero subito le possibilità celate nella macchina dei fratelli Wright. Lo stesso governo americano solo qualche anno dopo il volo si interessò concretamente all'aeroplano, stipulando un primo contratto di fornitura, ma esigendo in cambio garanzie ben precise, tra cui la velocità (65 km/h come minimo); l'autonomia (un'ora di volo) e il carico (due persone oltre il carburante necessario per l'autonomia richiesta). Ma mentre negli Stati Uniti si discute ancora sulle finalità dell'aeroplano (per gli illusi fratelli Wright dovrebbe diventare una specie di "motocicletta dell'aria" a disposizione di tutti, da tenere nel garage domestico), in Francia si compiono esperimenti concreti e nel 1906 vola il primo aeroplano, costruito e pilotato da un eccentrico brasiliano residente a Parigi, Alberto Santos-Dumont. La "moda" dell'aeroplano dilaga in Francia, e si fa avanti una vera folla di costruttori, che si propongono di realizzare i più diversi modelli soprattutto per scopi sportivi.

Poiché in Francia arriva l'eco dell'interesse finalmente suscitato dall'aeroplano dei Wright presso il governo americano, c'è chi chiama i due fratelli in Francia. Sono molto sensibili - da veri americani - allo sfruttamento finanziario della loro invenzione, e d'altronde è un loro giusto diritto. Nel luglio del 1908 Wilbur Wright arriva in Europa con un contratto di un gruppo privato e, mentre il fratello continua nelle presentazioni in America per il governo statunitense, Wilbur comincia a volare con il proprio modello a Le Mans, suscitando grandissimo interesse soprattutto per l'affidabilità del suo aeroplano.

Il 31 dicembre 1908 Wilbur Wright si aggiudica in Francia un vero primato volando per oltre due ore e coprendo una distanza di 123 km.

Se abbiamo concesso qualche riga in più alle vicende francesi, è perché da queste esperienze nasce l'aviazione italiana. I vari ufficiali e sportivi italiani appassionati d'aviazione, e che nel frattempo, come vedremo, avevano creato altri organismi aeronautici, tenevano d'occhio

da tempo la Francia: sia perché era per loro abituale soggiornare spessissimo a Parigi, sia perché, oggettivamente, i francesi stavano facendo molto per l'aviazione.

E a questo punto dobbiamo parlare un po' dei "movimenti d'opinione" che si verificavano a Roma, dove, il 9 febbraio 1909, fu costituito il Circolo Aviatori, che in un certo senso era il prosecutore ideale della Società Aeronautica Italiana (che continuava per proprio conto la sua attività). Il Circolo Aviatori – che era chiaramente sostenuto dai militari – radunò tuttavia molti rappresentanti della nobiltà e della migliore borghesia romana. C'erano ben quattro principi: Scipione Borghese, Filippo Doria, Ludovico Potenziani e Giovanni Torlonia; c'erano industriali, commercianti e politici (per esempio, l'onorevole Sidney Sonnino). E c'erano soprattutto ufficiali aviatori della Brigata Specialisti, che vedevano nell'aeroplano la macchina del futuro, e avevano pienamente ragione.

Il Circolo Aviatori, che era stato fondato ufficiosamente già nel 1907, con l'atto ufficiale di nascita del febbraio 1909 prese la denominazione di Club Aviatori; si proponeva di «promuovere e favorire l'aviazione in tutte le sue applicazioni», nonché di reperire per i soci un garage dove tenere un aeroplano (ricordiamo che in Francia l'attività era soprattutto sportiva) e un luogo di convegno dove si potessero «trovare periodici e trattati di aviazione». Come si vede si dava fin da allora una grande importanza alla stampa specializzata. Era presidente del club il maggiore Morris. Fu lui che volle invitare per una dimostrazione a Roma Wilbur Wright; questi accettò di soggiornare nella capitale per qualche settimana dietro un compenso di 25.000 lire (possiamo paragonarle ad almeno cento milioni attuali); e per altre 25.000 lire (il che portava il totale a 50.000) fece ricostruire una copia del suo aereo, che si impegnò a lasciare al Club Aviatori. Nel "contratto" era previsto che Wright avrebbe insegnato a pilotare l'aeroplano al sottotenente di vascello Mario Calderara, che da anni stava seguendo l'affascinante evoluzione del mezzo aereo. Calderara, poi, con l'aiuto di Wright, avrebbe trasmesso le sue cognizioni al tenente del Genio Umberto Savoia, che così sarebbe diventato il primo pilota addestrato da un istruttore italiano.

La visita e il soggiorno di Wright furono concordati per la primavera del 1909 e intanto il Club Aviatori cominciò a cercare un terreno adatto per le esperienze.

L'aeroplano vola a Roma

L'accordo del Club Aviatori con Wilbur Wright non deve però far pensare che fino a quel momento (primavera del 1909) nessuno a Roma si fosse dedicato alla realizzazione del "più pesante dell'aria". Fin dal momento in cui si era saputo che negli Stati Uniti i fratelli Wright avevano volato con un congegno a motore, in Italia – e quindi anche a Roma – non mancavano coloro che avrebbero voluto risolvere in modo analogo il problema del volo.

Soprattutto Roma appariva la sede ideale di esperienze, perché gli ampi terreni di esercitazione riservati alle nuove caserme al di là del Tevere (dove oggi sorge il quartiere Prati) consentivano una grande libertà di manovra. Su questo terreno – anzi sul prato che costituiva la piazza d'Armi (più o meno corrispondente, come si è detto, all'attuale piazza Mazzini) – si svolse nel giugno 1906 un singolare tentativo di volo, parzialmente riuscito, con un veicolo altrettanto singolare, un autentico "veliero dell'aria", fatto costruire in Francia dall'industriale Bertelli. Costui, nativo di Brescia, si era laureato in chimica e, dopo un periodo di studio e lavoro negli Stati Uniti, aveva realizzato in Italia un'industria farmaceutica, ideando fra l'altro e vendendo per decenni i famosi "cerotti" callifughi che portavano il suo nome. Diventato ricchissimo, Bertelli si dedicò sempre di più agli studi aeronautici e pubblicò anche articoli e almeno uno studio piuttosto ponderoso, anche se di poche pagine, sul concetto che lui definiva dell'"autovol" e che in sostanza preconizzava l'autogiro. Comunque i suoi studi e la sua passione aviatoria lo avevano fatto entrare in contatto col maggiore d'artiglieria Vittorio Cordero di Montezemolo, altrettanto appassionato al volo. Ecco la descrizione del velivolo e dell'evento come lo riporta il volume *Pionieri dell'aviazione in Italia* di Mario Cobianchi, edito dal ministero dell'Aeronautica nel 1943 (comunque – forse per un refuso – l'anno delle esperienze è indicato come il 1905, mentre è accertato che si trattava del 1906): «Il commendator Achille Bertelli, noto industriale di Brescia, appassionato cultore di aeronavigazione, concepiva, nel 1904, un apparecchio atto al volo che denominava "aerostave" [nome composto, sembra, dalle parole "aerostato" e "nave", *N.d.A.*].

Trattavasi di un sistema di diverse ali curve e di piani stabilizzatori a cui sovrastava, in apposito cerchio, un globo aerostatico di forma ovoidale della capacità di 60 m³, che, a parere dell'inventore, avrebbe dovuto fornire all'apparecchio una propria forza di sostentamento. Una leggera navicella in vimini pendeva dall'aerostave. Consigliatosi con l'allora maggiore d'artiglieria Vittorio Cordero di Montezemolo, anch'egli studioso di aeronavigazione, il commendator Bertelli faceva costruire il suo apparecchio nelle officine Surcouf di Parigi. L'aerostave veniva ultimato nella primavera del 1905 e vi venne applicato un primo motore "Antoinette" che subito si dimostrava inadatto [...]. A questa descrizione seguiva una serie di osservazioni inesatte sul motore, ma la realtà è questa: che giunse dalla Francia pressoché inservibile, e Montezemolo rinunciò a farlo montare sull'aerostave. Continuava poi Cobianchi: «Nelle diverse prove nella piazza d'Armi di Roma il maggiore Montezemolo constatava che il palloncino era causa di grande resistenza all'avanzamento, perciò decideva di toglierlo e di sostituirlo con una tela rigidamente tesa sul cerchio del pallone, così da formare un piano orizzontale di sostentamento. Modificato in tal modo l'apparecchio, il giorno 7 giugno 1905 decideva di provarlo alla corda [cioè a traino *N.d.A.*]. L'apparecchio veniva attaccato, con una fune della lunghezza di cento metri, ad un avantreno di artiglieria trainato da tre pa-

riglie di cavalli. Il maggiore Montezemolo, con vero sangue freddo, si piazzava nella navicella. Trainato al gran trotto, si elevava a circa 40/50 metri di altezza per tre ampi giri della piazza d'Armi, fra l'indescrivibile entusiasmo dei numerosi soldati presenti. Sfortunatamente uno dei cavalli cadeva e la corsa era interrotta. L'apparecchio, trovatosi libero, pur mantenendosi in equilibrio scendeva a terra, ma non così leggermente da impedire che la navicella, fragilissima, nell'urto col terreno si sfasciasse, producendo anche alcune avarie all'aerostave. Il maggiore Montezemolo riportava una distorsione al piede e alcune escoriazioni. Gli esperimenti non venivano più tentati».

In pratica si era trattato di un volo a guisa di "cervo volante" o "aquilone" che dir si voglia. (Una curiosità: riesumando il nome di quel primo velivolo sperimentale, l'Aero Club e il Comune di Rieti hanno organizzato nell'estate 1995 una manifestazione di propaganda aeronautica battezzata "Aerostave '95").

Naturalmente in Italia, spesso definita una nazione "di inventori", erano già in molti a occuparsi del "più pesante dell'aria". Al contrario dei francesi, che accedevano direttamente al volo a motore, gli italiani ripercorrevano l'esperienza dei fratelli Wright, realizzando dapprima dei "veleggiatori", cui applicare in un secondo tempo un motore. Il pioniere di questi voli senza motore in Italia era stato senza meno Aldo Corazza d'Este, che provò il suo primo veleggiatore sulle colline di Ca' Barbaro, a pochi chilometri da Este, già dal 1904. L'appassionato progettista era però caduto nell'errore opposto a quello dei contemporanei, realizzando veleggiatori troppo leggeri. Si pensi che il suo primo velivolo senza motore pesava soltanto dodici chili!

Un altro pioniere (raccontiamo questi fatti non legati al volo a Roma solo per rappresentare la situazione nazionale e il grande fervore di progetti) fu il torinese ingegner Aristide Faccioli, della fabbrica meccanica SPA. Il suo triplano aveva la singolare caratteristica di ospitare il pilota in piedi. Quando realizzò il motore, da lui stesso disegnato, era a un solo cilindro, con la potenza di 25 cavalli.

Il primo aeroplano che volò in Italia fu però un velivolo francese, pilotato dall'appassionato Léon Delagrangé, che era stato invitato a venire in Italia per compiere esperimenti d'aviazione. Il comitato, composto di vari appassionati d'aviazione, era presieduto da un ingegnere torinese, Carlo Montù, deputato al Parlamento ed ex ufficiale. Scrive Cobianni nell'opera citata: «Delagrangé aveva allora trentacinque anni. Era nato ad Orleans il 13 marzo 1873: un bel giovanotto biondo, tutto ardore e tutto entusiasmo; scultore di buona fama e brillante scrittore». Aveva anche una nomea - tutto sommato non disdicevole - perché contribuiva a dare più popolarità al personaggio, di *tombur de femmes* ("dongiovanni"). Come vedremo, questa sua... inclinazione gli servirà per stabilire un primato.

Delagrangé venne in Italia per compiere esibizioni in volo a Roma, nel mese di maggio; a Torino, in quello di giugno; e a Milano, a luglio. Fu preceduto da un clamore esagerato, che ai cinici e disincantati ro-

mani fu di sprone per una serie di battute. Secondo la tradizione, perfino il grande Trilussa e il Sor Capanna si scomodarono a fare versi per prendere in giro l'osannatissimo aviatore che aveva fatto affiggere per tutta Roma migliaia di manifesti con la scritta "Delagrangé volerà!" e "Oggi si vola!". Era un grosso battage pubblicitario, che faceva parte degli accordi, per il costruttore dell'aeroplano, Gabriel Voisin, rappresentato dall'ingegner Clovis Thouvenot della ditta Fratelli Voisin. L'aereo era, appunto, un Voisin con motore "Antoinette" da 50 cavalli. Il primo esperimento di volo fu fissato per il 24 maggio a piazza d'Armi; era una bella domenica e moltissima gente decise di assistere allo storico avvenimento: l'aereo sarebbe stato il primo velivolo a sollevarsi, a Roma, con la forza del motore e la spinta dell'elica.

Ma Delagrangé non riuscì a decollare, forse proprio perché era una giornata molto calda, e si sollevò da terra solo di qualche centimetro, dando il via alle maliziose strofette dei già citati Trilussa e Sor Capanna. Scrive Grazia Valci nel primo volume della sua trilogia (*Roma Ruggantina, L'Amore a Roma, Roma Esculapica*, Roma, Gremese, 1985-1987): «Lo stesso straordinario e arrendibile cronista era presente una domenica mattina del 1909 a piazza d'Armi per assistere a un evento d'eccezione, insieme con una gran folla giuntavi

chi cor tranve, chi cor legno
pe' vedé volà 'sto fregno.

L'uomo così poco onorificamente indicato era il pioniere dell'aviazione francese Delagrangé... *omissis*... E quel fregno volò. Risponde sempre er Sor Capanna:

Co' tanta boria
s'arzò quanto 'na pianta de cicoria!

Questi versi furono metricamente corretti poi dallo stesso Trilussa così:

Pieno de boria
s'arzò quanto un mazzetto de cicoria».

Cioè pochi centimetri (come del resto avvenne) perché la cicoria è notoriamente una pianta... "raso-terra".

Comunque Delagrangé si rifecce nei giorni successivi riuscendo ad alzarsi di qualche metro il 26, 28 e 30 maggio. Si esibì poi con successo analogo a Milano e a Torino; qui portò in volo una giovane compatriotta, Thérèse Peltier che, volando l'8 luglio 1908, divenne così la prima donna al mondo ad aver volato su un aeroplano, anche se semplicemente come passeggera. Intanto a Roma la gente pensava al prossimo arrivo di Wilbur Wright e del suo velivolo, il *Flyer*.

Il volo di Wright a Centocelle

Il tanto desiderato Wilbur Wright si presentò a Roma al principio di aprile, atteso con molta impazienza dai funzionari dei ministeri della Guerra e della Marina e dai soci del Club Aviatori. Le possibilità eco-

nomiche dei soci del club erano così buone che tutti si erano quotati per 4000 lire a testa, mentre a carico dei due ministeri restava un contributo complessivo di 14.000 lire.

Potendo spendere, il club prese in affitto dalla famiglia Macchi di Cellere, che aveva una villa sulla via Casilina, un grosso prato, conosciuto come il "pratone di Centocelle". Qui sorgeva molti secoli fa una imponente villa romana, detta "Ad duas Lauros" (ai due lauri, o allori), nome che restò fino a qualche anno fa al cinema della zona. Sembra che il sottosuolo celi ancora le fondazioni della villa; così almeno ha rivelato una fotografia aerea presa fortuitamente negli anni cinquanta, guarda caso proprio da un piccolo bimotore militare. Per quanto si sia tentato, nessuno da allora è più riuscito a ottenere questa splendida immagine del sottosuolo.

Nella villa dei Macchi di Cellere il 6 marzo 1898 fu ucciso in duello il deputato radical-progressista Felice Cavallotti, milanese, che aveva, all'epoca, 56 anni. Oggi sul posto c'è l'Istituto Pio XII dei Fratelli delle Scuole Cristiane. La località deve il nome di Centocelle alla traduzione italiana del nome latino *Centum Cellae*, pare dovuto alla presenza di innumerevoli *box* - come li chiameremmo oggi - della cavalleria romana. A sud-est del prato, proprio al di là di quella che era la confinante via di campagna che delimitava il pratone e passava dinanzi al forte Prenestino (ancora oggi esistente con tutte le sue casematte scavate in terra, e ridotte a fungaie) c'è una torre del XIII secolo, chiamata torre di S. Giovanni nei vecchi documenti (perché si trovava in una proprietà della omonima basilica) e che tutti i romani della zona conoscono come "la Torracchia". La vecchia strada di campagna è stata trasformata in un bel viale che collega il quartiere Prenestino a Cinecittà e che ha avuto cambiato in viale Palmiro Togliatti la trentennale denominazione di via Subaugusta.

Nel pratone di Centocelle il Club Aviatori aveva fatto costruire una baracca di legno e tela con compiti di hangar per ricoverare l'aeroplano di Wilbur Wright, che cominciò subito a prepararsi, ma che si decise a volare solo il 15 del mese.

Fino a quel momento costituì la disperazione dei giornalisti, ai quali non voleva fare dichiarazioni; anzi, nel già citato volume *Il volo a Roma* dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica militare, gli è attribuita una battuta fulminante rivolta a un giornalista che insisteva troppo: «Io conosco un solo uccello che parla, ed è il pappagallo; ma non sa volare molto in alto». Ed ecco la cronaca di quei giorni incredibili narrata dalla viva penna di uno spettatore oculare, il pioniere dell'aviazione Mario Cobianni, nel libro *Pionieri dell'Aviazione in Italia*: «All'alba del 14 aprile, dalla via Casilina e dalla Tuscolana, automobili, carrozzelle, biciclette ed ogni mezzo di trasporto affluivano verso la campagna romana. Una massa di pubblico, costituita in maggioranza di sportivi, era accorsa e attendeva... Ogni tanto si vedeva Wright uscire dall'aviorimessa in maniche di camicia, fischiettando imperterrito, mentre nell'interno



Roma, 26 aprile 1909: Wright vola con un passeggero a Centocelle.

ferveva un intenso lavoro [si stava mettendo a punto il *Flyer*, N.d.A.]. Ma quel giorno, 14 aprile, Wright non volò.

La cronaca di Cobianni dà una descrizione dell'aeroplano, e forse è meglio che la diamo anche noi. Era un biplano con i piani di coda disposti anteriormente, secondo la formula costruttiva che poi sarà chiamata *canard*. Costruito in legno e tela non verniciata aveva un'apertura alare di 12 metri e mezzo. Era propulso da un motore a quattro cilindri, della potenza di 25-30 cavalli, che metteva in movimento, per mezzo di una catena, due eliche in legno, posteriori, che invece di "trainare" il velivolo lo "spingevano".

Al posto delle ruote il velivolo aveva due pattini: per l'involo si usava una rotaia di legno lunga 24 m, che aveva all'estremità opposta all'aeroplano una struttura che sosteneva una corda con un peso di 700 kg. Messo in moto il motore, accertato che le eliche girassero regolarmente, il pilota segnalava di sganciare il peso che cadeva dalla struttura fatta "a capra", portando con sé la corda cui era appeso e che - lunghissima - teneva agganciato l'aeroplano. Questa rudimentale catapulta aveva lo scopo di proiettare in avanti il velivolo, imprimendogli la velocità iniziale sufficiente per farlo innalzare. Quando lo si doveva spostare a terra si usava una tavola fornita di ruote sulla quale poggiavano i pattini. Scrive ancora Cobianni: «All'indomani, 15 aprile, ancora gran folla impaziente e nervosa, ma uguale delusione. Si udivano le prove del motore, che dava segni di ritmo irregolare. Soltanto verso sera, alle 18, si apriva l'aviorimessa. L'aeroplano usciva e, fatto avanzare su due ruote staccate, traversava il prato per venire poi piazzato sulla rotaia. Il peso al pilone, che doveva dargli la spinta, veniva alzato. Tutto era

pronto! Wright, con la sua calma imperturbabile, dopo aver esaminato scrupolosamente il suo apparecchio, fischiettando, andava a sedersi sul seggiolino. Un'ansia improvvisa invase tutti gli astanti! Il vedere quell'uomo che pareva sempre distratto, incurante di quanto avveniva intorno, meravigliava. [...] l'ordine vien dato, un rombo e le eliche sono in moto. L'aeroplano scivola sulla rotaia, si lancia in avanti...». Wilbur Wright è in volo; tranquillo, sicuro, punta verso "la Torracchia", vi passa sopra; dopo una decina di minuti di volo a un'altezza massima di 30 m, descrive un'ampia virata e atterra. I romani accorsi sono soddisfatti: questo sì che è stato un primo volo, altro che quello di Delagrange dell'anno prima...

Dal 16 aprile Wright comincia ad alternare i voli da solo a quelli con passeggeri; fino al 26 aprile volò undici giorni, effettuando 67 decolli e atterraggi; ben diciannove erano con passeggeri (naturalmente ne poteva portare in volo uno alla volta). Prima furono i due "allievi": il sottotenente di vascello Calderara, al quale cominciò subito a insegnare i rudimenti del pilotaggio del *Flyer*, e il tenente Umberto Savoia, la cui istruzione sarebbe stata completata dal Calderara. In effetti Mario Calderara - nel settembre di quell'anno e avvalendosi dell'esperienza fatta con Wright - acquisirà il brevetto di pilotaggio numero uno; sarà insomma il primo pilota italiano riconosciuto tale.

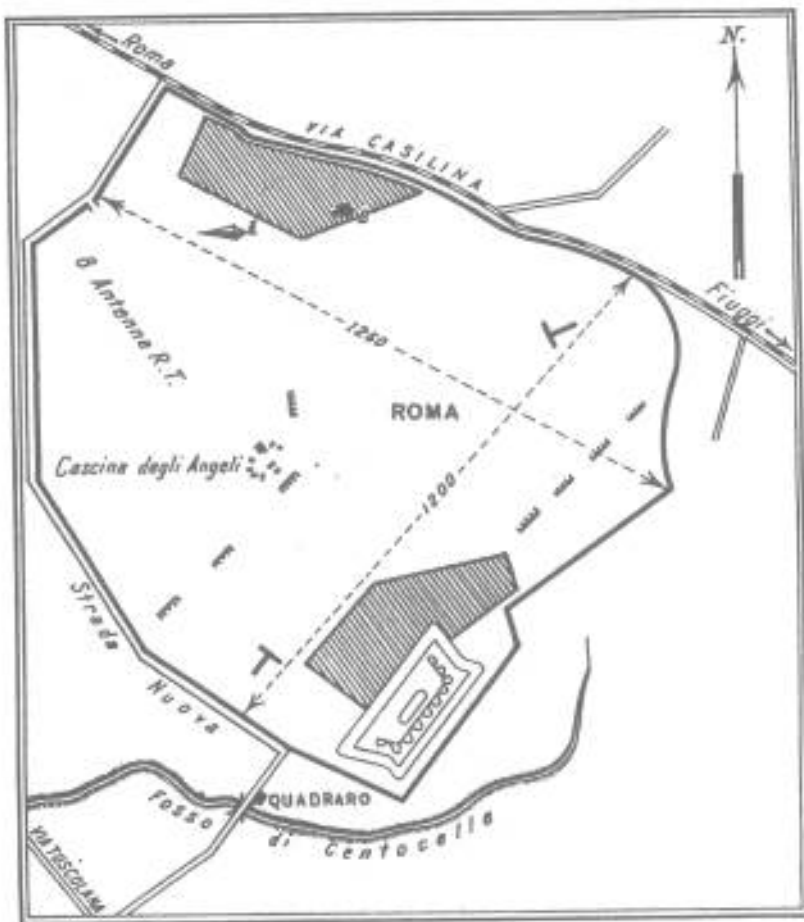
Durante le sue esibizioni Wright si diletta per ben due volte di decolli senza la "catapulta", limitandosi a far deporre i pattini del suo velivolo sull'erba scivolosa, una volta; e l'altra servendosi della rotaia, ma senza il contrappeso. In entrambi i casi il decollo era avvenuto regolarmente, e uno era stato effettuato addirittura con due persone a bordo: in questo caso, però, la "corsa" a terra, sull'erba, fu di 150 m. Era uno degli ultimi voli, di quelli effettuati il 26 aprile. Molte le personalità portate in volo, la maggior parte delle quali già faceva parte del Club Aviatori, come l'onorevole Sidney Sonnino, ex presidente del Consiglio, che volò già il 16 aprile; come l'industriale Oscar Sinigaglia, o i principi Scipione Borghese e Filippo Doria. Wright portò in volo anche alcune signore, la prima delle quali il 24 aprile: era la contessa Mary Macchi di Cellere, nata Monckton. Il padre, un Lord inglese, era stato governatore militare del Canada. La contessa fu così la prima italiana - perché tale ormai era - a volare su un aeroplano, inserendosi di diritto in una famiglia di appassionate sportive. Al Circolo della Caccia di Roma, in piazza Fontanella Borghese, nel grande salone, c'è esposto un quadro che mostra una scena di caccia alla volpe nella campagna romana, con la partecipazione di re Umberto; ebbene, accanto a lui cavalca una intrepida amazzone che è la suocera di Mary, la "vecchia" contessa Macchi di Cellere. Comunque al volo di Wright con la Mary Macchi di Cellere era presente anche il re Vittorio Emanuele III.

Nel 1909 un evento di grande importanza (il circuito aereo di Brescia, che si tenne nell'area di Montichiari, dove poi sarebbe sorto l'aeroporto bresciano ancora oggi in attività) fece una grande propaganda per l'aviazione, facilitando il compito di quanti da tempo credevano in

essa. Le gare di Brescia, che si tennero dall'8 al 20 settembre, videro il concorso dei più noti aviatori dell'epoca; si distinsero fra tutti, per la quantità di gare vinte, l'americano Glenn Curtiss, in seguito capostipite dell'omonima industria aeronautica; e l'italiano Mario Calderara che già conosciamo e che partecipò alle gare con il *Flyer*. Tra l'altro, Calderara si aggiudicò la gara del "chilometro di volo", percorrendo questa distanza alla massima velocità ivi compreso il tempo di decollo: per la cronaca, il tempo impiegato dal Calderara fu di un minuto, 15 secondi e tre quinti (quindi neanche 50 km/h; le automobili erano più veloci). Alle giornate di Brescia ci furono testimoni d'eccezione da tutto il mondo: uno dei "cronisti" era nientedimeno che Gabriele D'Annunzio, mentre dalla Boemia un giornale illustrato mandò un suo giovane collaboratore, lo scrittore Franz Kafka, che aveva all'epoca ventisette anni. Il "giornalista" Kafka scrisse sulla gara un articolo assai interessante. Nel frattempo si andava accentuando la particolare posizione del campo di Centocelle, preso in affitto dal ministero della Guerra, e che sempre più si stava trasformando nel primo vero aeroporto italiano. Qui proseguiva l'attività di volo e didattica del tenente di vascello Mario Calderara, e qui acquisì pratica di pilotaggio il tenente Umberto Savoia, che ebbe il brevetto numero quattro dell'aviazione italiana (una curiosità su Savoia: nel settembre del 1910, durante una serie di voli sull'aeroporto privato di Bovolenta, a pochi chilometri da Padova, portò in volo l'attrice Dina Galli, che fu così una delle prime italiane a volare).

Comunque da Centocelle, sia con il vecchio *Flyer*, riaggiustato dopo una caduta rovinosa fatta dallo stesso Calderara il 6 maggio 1909, sia con altri velivoli che furono acquisiti in seguito, si cominciarono i primi voli a distanza. Roma fu sorvolata la prima volta da un aeroplano il 14 settembre del 1910. Calderara si era alzato in volo pochi minuti dopo le 7 del mattino e alle 7 e un quarto già sorvolava il quartiere di San Lorenzo. Passava successivamente per porta Pia e sorvolava tutta via XX Settembre, giungendo fino alla piazza del Quirinale, dopodiché compiva una evoluzione su piazza Colonna. Poi si dirigeva verso Monte Mario, virava sulla piazza d'Armi (l'attuale piazza Mazzini) e ritornava a Centocelle, dopo un volo di 23 minuti. Il 30 giugno Umberto Savoia aveva compiuto il primo viaggio in aeroplano avvenuto in Italia, collegando Centocelle con Vigna di Valle, dove sorgeva l'hangar del dirigibile militare.

Il 17 novembre, sempre del 1910, accentuando il suo carattere di "scuola d'aviazione", l'aeroporto di Centocelle vedeva la concessione del brevetto, il primo colà conseguito, all'allievo marchese Giulio Gavotti (che poi sarà citato addirittura in una poesia di D'Annunzio per essere stato il primo pilota militare a lanciare bombe da un aereo). In totale, dicono le cronache dell'epoca, nel solo 1910 si effettuarono più di 800 voli e furono addestrati 18 allievi piloti. Alla fine del 1910 sorgevano sul campo di Centocelle 7 aviorimesse, realizzate in ferro e tela, smontabili tutte, tranne una costruita in muratura. Completavano le



Pianta dell'aeroporto di Centocelle nel 1926 (scala 1:15.000).

attrezzature del campo un'officina e un posto di servizio sanitario. E ritroviamo pure *Capitan Stephenson* con compiti di cronometrista e di incaricato delle osservazioni aerologiche. Infine si trovavano aerei civili appartenenti a privati, o che questi avevano progettato e costruito. Però, in data 3 aprile, la scuola militare di Centocelle, la prima scuola italiana di pilotaggio, cessava di funzionare. Il ministero della Guerra ne disponeva il trasferimento ad Aviano, vicino Pordenone. Prima che la scuola cessasse - e pareva che si dovesse abbandonare definitivamente il campo di Centocelle, che ormai per i romani era la culla dell'aviazione - il Sindacato Cronisti Romani organizzò una serie di gare aeronautiche da tenersi all'ippodromo delle Capannelle, alla fine di febbraio del 1911. Vale la pena di accennare a questo evento perché

fece registrare un episodio insolito. L'aviatore belga Jules Fischer, intervenuto alle gare, una volta effettuate le stesse, accettava di portare in volo ospiti di riguardo, e tale era considerata la contessa russa Koutousov. Il galante Fischer decise di far compiere alla contessa un giro su Roma, ma il tempo era ventoso e non se ne fece niente.

Il giorno successivo, domenica 26 febbraio 1911, Fischer ritenta il volo su Roma da solo; e stavolta il vento gli è già favorevole e lo porta a sorvolare il cielo di S. Pietro. Nella biblioteca del papa c'erano Pio X, il cardinale Merry del Val e due monsignori. Racconta Cobiانchi: «Uno di questi, che era uscito un momento, rientrando frettolosamente disse: "Santità, abbiamo una visita dal cielo"».

Il papa rimase ovviamente un po' stupito per questa annunciata visita celeste, ma il monsignore gli indicò l'aeroplano. E sembra che il papa, in seguito santificato, dicesse, da buon trevigiano, in dialetto veneto: «La xe una gran meraviglia...», e aggiunse: «Benedeto! Che el Signor lo protega!».

Il racconto sarebbe stato fatto proprio dal cardinale Merry del Val in una riunione dei giovani da lui fatti assistere. (Rafael Merry del Val era un sacerdote spagnolo, nato a Londra da un diplomatico; morì a Roma nel febbraio 1930, dopo aver ricoperto la carica di segretario di Stato con Pio X.)

Venti di guerra

Il trasferimento della scuola militare di volo da Centocelle ad Aviano ebbe come conseguenza di far intensificare l'attività di volo civile a Roma. Nel 1911 ricorreva il cinquantesimo Anniversario della proclamazione dell'Indipendenza Italiana e varie organizzazioni si misero d'accordo con il quotidiano parigino «Petit Journal» per indire una gara aerea sul percorso Parigi-Roma. Come luogo d'arrivo a Roma fu scelto il campo dei Parioli, prato già riservato a attività sportive e in seguito adibito come sede di impianti sportivi. La gara vide ben venti iscritti, dei quali tuttavia solo dodici si presentarono alla partenza. Volavano tutti con aeroplani francesi.

Per necessità di volo il tragitto doveva svolgersi a tappe, che tuttavia non erano prefissate: gli aviatori si potevano fermare dove riuscivano ad arrivare. I due aviatori più temibili apparvero subito Roland Garros, che pur avendo conseguito il brevetto solo nel luglio del 1910, già dimostrava grandissima abilità di pilotaggio e André Beaumont, un pilota trentenne, molto esperto sulle questioni tecniche, che si stava facendo rapidamente un buon nome come pilota d'aereo.

E infatti, partiti la mattina del 28 maggio 1911 da Parigi, pur con condizioni meteorologiche non favorevoli, sia Garros che Beaumont la stessa sera giungevano ad Avignone, compiendo senza particolari problemi i 645 km del percorso. Il giorno dopo, nonostante ci fosse in atto una vera bufera, entrambi i due aviatori, che ormai avevano distanziato

i loro rivali, giungevano a Nizza, a 840 km da Parigi. Ormai la gara si era concentrata sul duello tra Garros e Beaumont e sembrò che Garros dovesse vincerla. Garros infatti prese decisamente il comando della Parigi-Roma e il 30 maggio compì felicemente il balzo Nizza-Genova, e da qui decollò per Pisa dove arrivò alle 12,15. A quell'ora Beaumont, a causa del cattivo tempo, non si era ancora mosso da Nizza. Ma il 31 maggio, nei pressi di Pisa (per l'esattezza a Castagneto Cardello) Garros ebbe un guasto al motore e nell'atterraggio di fortuna spezzò l'ala destra, per cui fu costretto a tornare a Pisa e chiedere telegraficamente che gli venisse inviato un nuovo aeroplano; a Pisa nel frattempo era arrivato Beaumont, che ne ripartiva alle 12,55; passava su Civitavecchia alle 15,30 e alle 16,10 atterrava al campo dei Parioli: era il 31 maggio 1911.

André Beaumont viene accolto a Roma trionfalmente e allora si verifica un colpo di scena: il suo vero nome non è quello con cui ha gareggiato, ma è l'ufficiale della marina francese Jean Conneau, che ha preso una lunga aspettativa e si sta dedicando all'attività aviatoria senza il coinvolgimento delle forze armate. Ma adesso che ha vinto la prestigiosa gara Parigi-Roma può rivelare la sua vera identità. Intervistato dai giornalisti del «Corriere della Sera», dichiara di aver trovato l'organizzazione italiana perfetta e di aver sempre apprezzato in sommo grado gli studi degli ingegneri Crocco e Ricaldoni, i creatori del dirigibile militare italiano.

Non era l'ultimo riconoscimento dei francesi agli aviatori italiani; la guerra italo-turca, di lì a poco, avrebbe confermato questi sentimenti di grande ammirazione. E quanto ad André Beaumont diventerà il direttore tecnico della società FBA (Franco-British Aviation), costruttrice di un famoso idrovolante a scafo, per ricognizione, che durante la prima guerra mondiale sarà prodotto in qualche migliaio di esemplari, di cui almeno settecento in Italia, e parecchi nei nuovi stabilimenti di Baia e Lucrino, in Campania. L'ultimo (e quarto in classifica) degli aviatori francesi partecipanti alla gara arrivò al campo dei Parioli alle nove e un quarto del 5 giugno e con lui terminò la gara Parigi-Roma. Cominciarono una serie di gare locali, con la partecipazione di una decina di aeroplani e piloti appartenenti a Italia, Belgio, Francia e Svizzera. Ebbe così inizio la «Settimana aviatoria» dei Parioli, alla quale, dicono le cronache, prese parte un «elegante pubblico».

Vi fu una gara di navigazione, denominata «Circuito del Tevere», con un percorso di 50 km lungo il seguente itinerario: Parioli, Tor di Quinto, Marciigliana, Fiume morto, Scorano, Proccio, Tor di Quinto e ancora Parioli. Le gare furono movimentate da un diverbio tra gli organizzatori e i giornalisti (niente di nuovo sotto il sole!); i giornalisti avrebbero gradito di poter circolare liberamente nei vari box degli aviatori, l'organizzazione invece non ne voleva sapere. Fu diramata una protesta con le firme di 18 giornalisti, tra i quali figuravano Lucio D'Ambra, Savorgnan di Brazza, Paolo Scarfoglio del «Mattino» ed Ernesto Batta del «Giornale di Sicilia». C'era pure la firma di protesta di Morresi, del «Messaggero» e di Boutet del «Fieramosca».

E il 5 giugno l'aviatore romano Raimondo Marra, brevettatosi come pilota civile a Centocelle, proprietario di un biplano *Henri Farman*, decise di circumnavigare per primo la cupola di S. Pietro. Detto e fatto, raggiunta la quota di 300 m volò dai Parioli verso il Vaticano e, arrivato sopra la cupola della basilica, la circumnavigava virando con notevole abilità, subito seguito dal francese Garros. Era la prima volta che un episodio del genere si verificava. Il 7 giugno Raimondo Marra si aggiudicava la seconda prova del «Circuito del Tevere» (4 giri per complessivi 200 km), aggiudicandosi il premio di 4000 lire. La folla lo acclamò a lungo soprattutto perché era un aviatore romano; e fu l'ultima occasione perché il giorno dopo, 8 giugno, disputando la finale con tempo nuvoloso, Marra precipitava da circa 100 m d'altezza, perdendo la vita nell'incidente. «Povero Marra», scriveva Cobianchi nel libro *Pionieri dell'aviazione in Italia*. E aggiungeva: «Aveva atteso con tanta fede e volontà queste gare», Cobianchi fu un testimone diretto della settimana d'aviazione ai Parioli, alla quale partecipava con un biplano *Henri Farman*, dello stesso tipo di quello di Marra; anche Cobianchi, bolognese, aveva un brevetto civile, conquistato nel novembre 1910 alla scuola di Pordenone. Marra era comunque uno degli animatori del campo di Centocelle, dove ora si sentiva la mancanza della scuola militare di volo.

Ma intanto si presagivano venti di guerra, che infatti, prima della fine del 1911, cominciarono a soffiare: nella notte fra il 26 e il 27 settembre 1911, il governo italiano notificava al governo turco la decisione di procedere all'occupazione della Tripolitania e della Cirenaica. Dalla *Storia dell'Aviazione* di Catalanotto e Falessi, Milano, Fabbri, 1973-75, riportiamo questa considerazione: «In conseguenza della preparazione bellica, immediatamente iniziata, il comando battaglione specialisti emanava il 28 settembre il famoso *Ordine n.1 Riservatissimo* che costituisce il primo ordine di mobilitazione del mondo di un reparto di aeroplani. Il comando battaglione specialisti ordinava infatti che il reparto d'aviazione predisponesse una flottiglia di aeroplani da fornire al Corpo d'armata speciale e da mobilitarsi in zone pianeggianti d'oltremare». E infatti il giorno dopo alla flottiglia erano assegnati 11 piloti e 9 aeroplani. Il primo volo di guerra di un aeroplano nella storia dell'aviazione avviene alle 16,15 del 23 ottobre 1911, ed è effettuato dal capitano Carlo Maria Piazza, che ha conseguito il brevetto militare solo poche settimane prima di partire per la Tripolitania. Il suo è un volo di ricognizione sull'oasi di Zanzur. Non si valuterà abbastanza l'apporto decisivo dato allo sviluppo dell'aeroplano dalla scelta italiana di farlo partecipare al conflitto; e anche se è una storia che solo indirettamente riguarda il volo a Roma, vale la pena di accennarvi. I circa dieci mesi della guerra italo-turca videro la ricognizione armata, il volo di notte, il bombardamento di obiettivi a terra e l'avvistamento di mine. Subito dopo aver perduto la guerra con l'Italia, la Turchia dovette sopportare la rivolta delle nazioni balcaniche, e nelle guerre che insanguinarono, per quasi due anni, quella inquieta regione gli aeroplani



Roma, forte Trionfale: ascesa di uno "sferico" (1924).

furono all'ordine del giorno. Forniti principalmente dai francesi, e in parte anche dai tedeschi. Mentre l'industria italiana batteva il passo, e così pure l'organizzazione – anche quella militare – tanto che, il 25 ottobre 1914, mentre parte dell'Europa era dilaniata dalla guerra, un regio decreto italiano diceva testualmente: «Il servizio di esplorazione [delle forze armate, *N.d.A.*] è affidato in massima parte alla cavalleria, ai ciclisti e ai mezzi di navigazione aerea...».

Comunque nel 1915 a Roma viene creata la Direzione Generale di Aeronautica; lo scoppio della guerra europea impone una diversa attenzione alle attività aeronautiche. Roma è lontana dal fronte (anzi, "dalla" fronte) come si diceva allora, e il suo contributo è soprattutto di studio e di organizzazione; un episodio merita di essere raccontato, ed è in genere pochissimo conosciuto. Avviene su Roma, nell'agosto 1916, un esperimento sensazionale suggerito da Guglielmo Marconi: due dirigibili, l'*M-6* e l'*M-9*, quest'ultimo realizzato proprio nello stabilimento di costruzioni aeronautiche di Roma, entrano in collegamento radio fra di loro. È la prima volta, nella storia della radio e in quella dell'aviazione, che si può stabilire un *colloquio* tra due macchine volanti.

E infine c'è da ricordare che durante la guerra furono effettuati molti esperimenti di trasporto di posta, con l'aeroplano. Alcuni nascevano da esperienze della guerra navale: i sommergibili tedeschi erano penetrati nel Mediterraneo e, per evitare il troppo frequente impiego dei trasporti navali, fu sperimentata con idrovolanti FBA una linea postale tra Civitavecchia e la Sardegna: ogni aeroplano poteva portare 75 kg di

posta. Si era nell'estate del 1917 e di lì a poco sul fronte settentrionale si sarebbero verificati i fatti di Caporetto. Occorrevano piloti e aeroplani nell'alto Adriatico e il servizio postale ebbe fine.

Un altro esperimento che riguardò Roma fu invece il volo del pilota Mario De Bernardi (che poi sarebbe diventato il più famoso pilota italiano). Il volo, inizialmente programmato per il 19 maggio 1917, a causa del maltempo si svolse solo il successivo 22 maggio. De Bernardi volò da Torino a Roma Centocelle in 4 ore e 11 minuti. La posta era stata portata a bordo alle 10 e mezzo del mattino, a Torino, e andò in distribuzione a Roma alle 16,30: un autentico primato anche oggi.

Però, nell'atterrare a Centocelle, l'aeroplano, un monomotore *Pomilio C* trasformato in monoposto postale si danneggiò, compì quindi il solo viaggio di andata e De Bernardi ritornò a Torino in treno ed effettuò il 26 maggio un secondo volo Torino-Roma. La precisazione della data è d'obbligo, perché molte delle cartoline prestampate per i filatelici recano la data 19 maggio 1917; il francobollo da centesimi 25 fu soprastampato "Esperimento Posta Aerea - Maggio 1917-Torino-Roma-Roma-Torino".

La fine del periodo pionieristico a Roma

Con la Grande Guerra (c'è chi sostiene con l'inizio, chi con la fine) termina nel mondo il periodo pionieristico dell'aviazione. Quali tracce ha lasciato?

Normalmente si ritiene che Roma sia stata solo "lambita" dal fenomeno "aviazione". Invece la città partecipò con idee, realizzazioni e uomini alla grande corsa per il progresso del volo.

Dei 301 "pionieri" dell'aviazione italiana (sono considerati come tali coloro che acquisirono il brevetto di volo prima della Grande Guerra) 18 sono nati a Roma e 4 nella provincia. Abbiamo l'elenco dei romani; tra parentesi indichiamo mese e anno del brevetto di volo.

Giacomo Agosti (febbraio 1914); Umberto Agostoni (marzo 1912); Francesco Almerigi (agosto 1912); Ermanno Beltramo (settembre 1912); Pietro Cipri (giugno 1914); Ciro Cirri (settembre 1910); Ernesto Kerbacher (marzo 1912); Vittorio Emanuele Lazzari (febbraio 1913); Adelchi Manzoni (luglio 1913); Raimondo Marra (marzo 1911); Ettore Marro (agosto 1911); Pier Ruggero Piccio (luglio 1913); Andrea Poggi (agosto 1911); Attilio Poggi (dicembre 1912); Alfredo Rossetti (agosto 1912); Ferruccio Rossi (giugno 1913; era tenente medico, forse l'unico ad acquisire il brevetto di pilota ai tempi dei "pionieri dell'aviazione"); Umberto Rossi (luglio 1913); Tommaso Surdi (febbraio 1911). I "pionieri" della provincia sono: Ettore De Carolis, di Cori (ottobre 1912); Filippo Farina, di Palestrina (giugno 1914); Lorenzo Santoni, di Ariccia (luglio 1911); Umberto Venanzi, di Valmontone (agosto 1912).

Se vogliamo estendere la nostra ricerca anche ai "lazziali", dovremo aggiungere i nomi di: Attilio Gelli, di Tarquinia, Viterbo (aprile 1914);

Francesco Mosca, di Rieti (luglio 1911); Rinaldo Pasquali, di Caprarola, Viterbo (ottobre 1911); Gaetano Turilli, di Rieti (luglio 1913); Ivo Varanini, di Viterbo (luglio 1914).

Ci furono anche i non romani che acquisirono il brevetto civile o militare a Centocelle, né va dimenticato che fin dal 1913 fu fatta costruire a Nettuno, all'interno dell'area del Centro Esperienze d'Artiglieria, una pista per velivoli che serviva per i collegamenti rapidi con Centocelle e anche per una serie di esperienze sull'impiego di mitragliatrici a bordo degli aeroplani, esperienze che – condotte a Nettuno – furono le prime in assoluto nel mondo, ivi comprese le esperienze americane sulla frontiera con il Messico, che sono state sempre considerate le prime in assoluto, ma che risalgono solo al 1914. La pista di Nettuno restò sempre attiva e fu elencata come aeroporto alternato d'emergenza nel portolano ufficiale degli scali predisposto per le compagnie aeree italiane negli anni Trenta; durante la seconda guerra mondiale, dopo lo sbarco alleato del gennaio 1944, fu usata sia come scalo tecnico per i caccia inglesi e americani, sia come punto d'imbarco dei feriti che, con aerei C-47 (variante militare dei bimotori DC-3) venivano "sgomberati" dalla testa di ponte. Tutt'oggi esistente, risulta abbandonata e in grave stato d'incuria, ed è un peccato, perché potrebbe servire per convogliare aerei di turisti sulla splendida costa laziale.

Anche la progettazione e la costruzione di aeroplani, benché concentrata soprattutto in Piemonte e Lombardia, sede di numerosi piccoli insediamenti industriali che potevano facilmente essere convertiti alle realizzazioni aeronautiche, non mancò a Roma. Ricordiamo il monoplano Caselli della Ditta Caselli & Co.; il monoplano *Castellani* di Achille Castellani; il biplano *Chimera*, costruito a Roma dall'ingegner Alessandro Marchetti di Cori; il monoplano *Bernasconi* di Francesco Bernasconi, che ne fece due varianti, provandole entrambe sul campo di Centocelle, l'una nel 1912 e l'altro nel 1913. Durante la guerra Marchetti propose alla Vickers-Terni (che aveva un'officina dalle parti della basilica di S. Paolo), di costruire un caccia metallico, l'*MVT* (Marchetti-Vickers-Terni); fu costruito nel 1917 e nei due anni appresso si aggiudicò vari primati di velocità per aeroplani terrestri, ma non riuscì a superare lo stadio di prototipo: cioè non fu riprodotto in grande serie. Costituì tuttavia una realizzazione di grande interesse per un'epoca nella quale le costruzioni aeronautiche erano solitamente in legno e tela (e questo spiega anche la moltiplicazione delle costruzioni aeronautiche nell'Italia Settentrionale, dove operavano grandi imprese di lavorazione del legname).

A Roma, piuttosto, dove si era costituita nel 1884 la prima sezione aerostatica, si era sempre data grande importanza alla realizzazione dei più leggeri dell'aria. Era nato così, a sussidio del reparto militare, lo SCA, come fu chiamato in seguito, o Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche, che era stato costruito tra la caserma Cavour e il Tevere (lo stabilimento fu demolito in seguito).

Dirigibili ne vennero costruiti, a Roma, in una certa quantità durante la guerra. Oltre allo stabilimento, situato sul lungotevere all'altezza di Prati, c'era un centro sperimentale a Vigna di Valle. Il comprensorio era stato acquistato molti anni prima, ed era costato una cifra per l'epoca enorme: 400.000 lire. Infine si aveva un hangar per dirigibili a Ciampino, dove all'inizio della guerra era stata dislocata una sezione di dirigibili della Marina per la protezione del traffico lungo le coste tirreniche e l'avvistamento di sottomarini. L'aeroporto di Ciampino ebbe origine in questo modo, da una base di dirigibili.

Quando Umberto Nobile, di cui sono conosciutissime le imprese polari, era direttore dello stabilimento di costruzioni aeronautiche, aveva fatto costruire due piccoli dirigibili, l'uno di 900 m³, l'altro di poco più di mille. Erano dirigibili di 32 m di lunghezza e del diametro di 8 m, con una capacità di carico limitata, di soli 500 kg, propulsi da un motore a 40 cavalli. Nobile avrebbe voluto servirsi di questi dirigibili per far apprendere le tecniche di volo e acquisire il brevetto di dirigibilista agli ingegneri che accedevano al Genio aeronautico in base a un concorso per il quale era richiesta la sola laurea in ingegneria, e che non avevano mai pilotato un aeroneve. Ma più spesso se ne serviva per voli personali di spostamento tra la caserma Cavour di Roma e gli stabilimenti di Ciampino. Questi spostamenti, che nel 1924, ad esempio, erano effettuati almeno due volte al mese, facevano (e fanno tuttora) di Roma la prima metropoli al mondo con un "servizio aereo" di trasporto pendolari. Una curiosità: gli operai dello stabilimento e i soldati del Genio aeronautico erano convinti che Nobile avesse battezzato i dirigibili con le iniziali della figlia Maria Rosa; mentre la sigla "MR" che figurava sull'involucro voleva dire "Minimo ridotto" e si riferiva alla classificazione dimensionale dell'aerostato.

A quell'epoca ancora non si era capito bene se il futuro dell'aviazione sarebbe stato "del più leggero" o "del più pesante dell'aria". O meglio, a Roma si era capito subito che il futuro dell'aviazione sarebbe appartenuto all'aeroplano, ma si faceva finta di non capirlo. Più d'uno (come per esempio l'ingegner Felice Trojani – che lavorava presso lo stabilimento aeronautico – nel suo libro *La coda di Minosse*, Mursia 1964) ha dato una interpretazione "politica", affermando che era una struttura nella quale si poteva sempre far assumere un uomo o una donna da sistemare. Donna perché lo stabilimento eccelleva nella preparazione degli involucri, di palloni e dirigibili, ed aveva – come le grandi sartorie – uno stuolo di cucitrici. Comunque dagli stabilimenti romani furono prodotti anche i dirigibili di Nobile che volarono fino al Polo Nord.

Ma intanto la prima guerra mondiale era finita, l'aviazione ne era uscita adulta e si pensava a come servirsene per gli scopi con cui era dichiaratamente nata: il trasporto aereo in tempo di pace. Le industrie aeronautiche – che durante il periodo bellico avevano raggiunto dimensioni inimmaginabili e assunto varie decine di migliaia di piloti, ingegneri e specialisti in tutto il mondo – chiedevano solo di non dover lasciar cadere i progressi aviatori così come si erano manifestati duran-



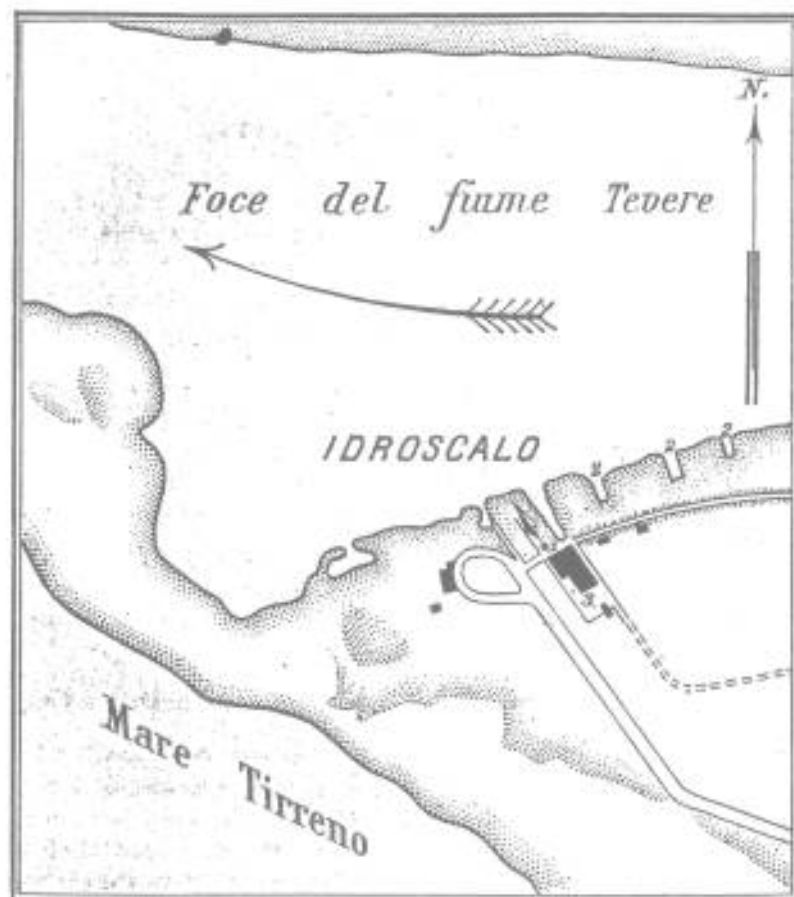
Il dirigibile M5 ("Minimo ridotto") con cui Nobile fa il pendolare tra Roma e Ciampino.

te la guerra. Era chiaro che il periodo pionieristico era terminato. Ai dilettanti e agli appassionati dovevano ora subentrare i professionisti del settore. Come avvenne puntualmente. Comunque nel 1920 da Centocelle decollarono due aeroplani - semplici biplani monomotore SVA, con due soli posti, per pilota e motorista - che effettuarono, a tappe, e impiegandoci oltre tre mesi, il primo collegamento Roma-Tokyo, che fece grande sensazione, soprattutto in Estremo oriente. Il pilota Arturo Ferrarin, considerato il vincitore del raid, decollato da Roma il 14 febbraio arrivò a Tokyo il 30 maggio (1920), dopo aver percorso quasi 18.000 km alla media di circa 160 km/h. Nel 1970 l'ufficio stampa dell'Alitalia fece costruire una replica dell'aeroplano (l'originale, conservato per anni in un museo di Tokyo, era andato perduto a causa degli eventi bellici) e la donò al governo giapponese. Oggi la replica di quell'aereo è conservata presso una base militare, dopo essere stata esposta per breve tempo al pubblico nel padiglione italiano della Fiera di Osaka, sempre nel 1970.

Nascita delle compagnie aeree

Il primo aprile 1926 in Italia cominciò ufficialmente la sua attività il settore del trasporto aereo. La prima compagnia fu la Società Italiana Servizi Aerei, di Portorose (Trieste) che inaugurò un collegamento con idrovolanti sul percorso Trieste-Venezia-Pavia-Torino.

I velivoli ammaravano sul Po sia a Pavia che a Torino; scendevano a



Pianta dell'idroscalo di Ostia nel 1926 (1:10.000).

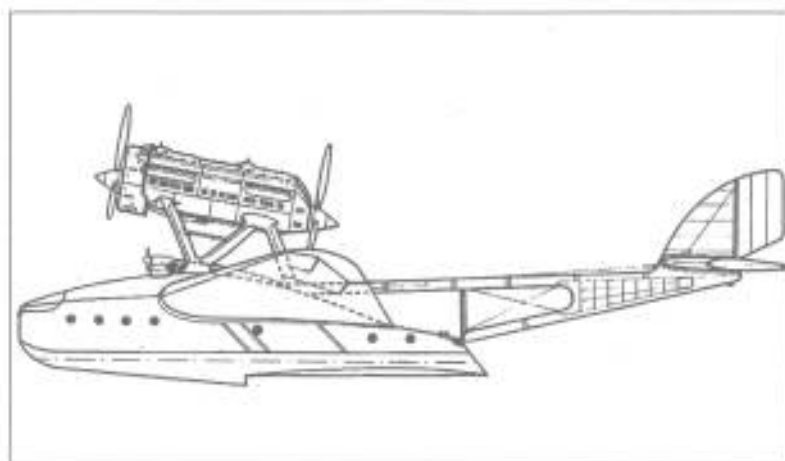
Pavia essendo impossibilitati ad andare a Milano, ma in quegli anni furono gettate le basi per la costruzione dell'Idroscalo, che fu definitivamente pronto al principio degli anni Trenta. Ma già si erano cominciati a introdurre sulle linee italiane molti tipi di aerei terrestri, per cui l'Idroscalo cambiò abbastanza rapidamente destinazione e diventò il "mare" dei milanesi.

A Roma, invece, non c'erano questi problemi. Il primo scalo per idrovolanti fu predisposto alla foce del Tevere, a Ostia Lido, sulla sponda destra risalendo il fiume. Il primo servizio fu inaugurato dalla Società Anonima Navigazione Aerea che dal 7 aprile 1926 cominciò il collegamento, con idrovolanti, Genova-Roma-Napoli-Palermo. In realtà questa linea si divise presto in tre rami autonomi, che erano il Genova-Roma-Genova, il Roma-Napoli-Roma e il Napoli-Palermo-Napoli.

La convenzione con il ministero dell'Aeronautica e dell'Aviazione Civile e Traffico Aereo prevedeva due voli settimanali il primo mese, tre voli settimanali il secondo mese, quattro il terzo mese e, a partire dal quarto mese, un volo giornaliero. Comunque le linee non risultavano affollatissime, anche perché il prezzo del biglietto era alto. Le statistiche ci indicano in 329 i passeggeri che nel 1926 volarono tra Roma e Genova e in 869 quelli che volarono tra Roma e Napoli, per un totale di 1198 persone (669 in partenza, 529 in arrivo). La situazione cominciò a modificarsi a poco a poco.

Il primo febbraio 1927 veniva inaugurata la prima linea aerea che facesse scalo a Centocelle, la Roma-Venezia; in realtà la Società Anonima Transadriatica aveva "allungato" fino a Roma la linea Vienna-Venezia che effettuava dal 18 agosto 1926; poiché però la Roma-Venezia era giornaliera e la Venezia-Vienna trisettimanale, le due tratte erano considerate linee distinte. Il collegamento con Venezia - che era effettuato con aerei *Junkers* di costruzione tedesca - ebbe subito un grandissimo successo, tanto che durante la buona stagione spesso si metteva in linea un altro aereo. Va tenuto conto, infatti, che gli aeroplani usati inizialmente sulla Roma-Venezia-Vienna, i monomotori *Junkers F-13*, potevano trasportare solo quattro passeggeri. Comunque dal primo febbraio al 31 dicembre 1927 fu registrato a Centocelle un movimento di 1197 passeggeri, tra passeggeri in partenza e in arrivo. Vale a dire poco più di tre al giorno; mentre l'idroscalo di Ostia, con due linee (l'una per Genova, l'altra per Napoli), faceva registrare nel 1927, complessivamente, 2825 passeggeri. Potrebbe sembrare un dato trascurabile, specialmente quello di Centocelle, ma dobbiamo riflettere sul fatto che la linea portò a Roma uomini d'affari e turisti di lusso, che cominciavano a spostarsi rapidamente, con il mezzo aereo. Furono complessivamente 22 le nazionalità rappresentate e arrivò a Roma perfino un messicano (contro, per esempio, 72 tedeschi e 70 austriaci).

Il 9 ottobre 1928 fu inaugurata un'altra linea fondamentale nelle relazioni interne, la Roma-Milano, sempre da Centocelle, con trimotori terrestri Fokker. La linea era gestita dalla società anonima Avio Linee Italiane, di proprietà del gruppo Fiat. Al principio, per tutto il 1928, fu basata su frequenze trisettimanali; nei tre mesi di attività trasportò 284 passeggeri, più o meno quanti, negli anni Novanta, ne trasportava sullo stesso collegamento un solo Airbus A-300 dell'Alitalia. In quell'anno 1928 altri due collegamenti internazionali si aggiunsero a quelli che già collegavano via aerea l'Italia: ed erano entrambi attestati all'idroscalo di Ostia. Erano il Roma-Barcellona gestito dalla SANA (Società Anonima Navigazione Aerea) e il Roma-Siracusa-Tripoli, sempre della SANA; quest'ultimo collegamento cominciò il primo novembre 1928, quello con Barcellona il 5 novembre: entrambi avevano frequenza settimanale. Invece il 21 aprile, ricorrenza del "Natale di Roma", una nuova compagnia aerea, la SAM, società a capitale statale, aveva cominciato il collegamento da Roma a Cagliari, con scalo intermedio a Terranova Pausania; prima settimanale, poi bisettimanale dal primo



Vista laterale dell'idrovolante S-55.

luglio, il primo novembre, considerata la richiesta sempre crescente, era già trisettimanale. Esercitato con idrovolanti a doppio scafo S-55, bimotori, il servizio si attestava all'idroscalo di Ostia. Un migliaio di passeggeri, 47 kg di posta, 9 tonnellate di bagagli e 2,4 tonnellate di merci costituivano i risultati della linea a fine anno.

Anno che aveva visto a Roma inaugurarsi, lo stesso 21 aprile, il nuovo aeroporto civile. Denominato "Aeroporto del Littorio" (oggi Aeroporto dell'Urbe) era sorto come iniziativa privata, patrocinata dal governo, che non considerava più l'aeroporto di Centocelle idoneo al ruolo della capitale come nodo dei traffici aerei e punto di smistamento verso l'Africa e l'Asia e, in genere, verso i paesi del Mediterraneo. Tanto che la linea aerea britannica Imperial Airways si serve dei collegamenti italiani per attraversare la Penisola e parte del mare: sbarca infatti i passeggeri a Genova, scalo dove subentra la SANA che li porta a Roma, continuando il volo con gli scali intermedi Roma-Napoli, Napoli-Corfu, Corfu-Atene, Atene-Baia di Suda, Baia di Suda-Tobruk e Tobruk-Alessandria d'Egitto dove avviene di nuovo l'imbarco sui velivoli della Imperial Airways. Le tappe italiane sono effettuate con idrovolanti quadrimotori a scafo Dornier/CAMSA *Superwal*, da dieci passeggeri.

La collaborazione con le compagnie estere è una pratica abitualmente eseguita per rispettare i diritti di reciprocità. Anche la Roma-Venezia-Klagenfurt-Vienna (sulla quale operano adesso i nuovi trimotori *Junkers G-23*) nel tratto Klagenfurt-Vienna è gestita in collaborazione fra la Transadriatica e la compagnia aerea austriaca Oesterreichische Luftverkehr, che alternano sulla tratta i loro velivoli. E il 10 dicembre l'aviazione commerciale italiana ottiene un altro significativo successo cominciando la Roma-Tunisi, gestita dalla SAM.

Questa linea – effettuata con idrovolanti – viene effettuata insieme alla Roma-Cagliari. Gli aeroplani diretti a Tunisi passano due volte a settimana per il capoluogo sardo, in modo che il quadrisettimanale Roma-Cagliari diventa di fatto un giornaliero; però da Roma si può anche prendere un aereo per Tunisi tutti i giorni e difatti la linea viene “arrangiata” così: due volte la settimana, un volo diretto Roma-Tunisi; due volte un Roma-Cagliari-Tunisi; altre due volte un Roma-Palermo-Tunisi. Verso il nord da Roma si arriva fino a Marsiglia, linea ottenuta con il prolungamento della Roma-Genova, effettuata dalla compagnia aerea SANA.

Il 1930 registra un notevole incremento dei passeggeri sulla Roma-Milano, tanto che nel periodo di maggior traffico – primo giugno-30 settembre – le frequenze giornaliere sono raddoppiate: però sulla linea si registrano ancora molte facilitazioni: una statistica dell'epoca ci dice che solo il 21% dei passeggeri paga il biglietto a tariffa intera; il 52% si serve di una tariffa ridotta; il 14% gode di biglietti gratuiti, il 12% viaggia per servizio.

Il primo luglio 1931 altra inaugurazione di linea: la SAM apre il collegamento Roma-Bari-Brindisi con velivoli terrestri, ma, soprattutto, stringe più amichevoli rapporti con la Germania del dopoguerra. Il primo aprile del 1931 (Hitler non era ancora al governo) l'Avio Linee Italiane (gruppo Fiat) e la Deutsche Luft Hansa, compagnia nazionale tedesca, gestiranno il collegamento Roma-Berlino. Ognuna delle due compagnie effettua un servizio trisettimanale, in modo che il collegamento con Berlino sia giornaliero, come il collegamento Roma-Milano; e in effetti la nuova tratta si può considerare un prolungamento della Roma-Milano. Nel 1932 viene unificata la linea con Marsiglia e quella con Barcellona, che diventano un solo collegamento, Roma-Marsiglia-Barcellona effettuato con idrovolanti, così come la Roma-Siracusa-Tripoli diventa la Roma-Napoli-Siracusa-Malta-Tripoli: è interessante notare – dalle statistiche dell'ufficio dell'Aviazione civile – che in tutto il 1932 vengono emessi soltanto lo 0,7% di biglietti “di servizio”, mentre il 14% è a tariffa ridotta. Da un anno e mezzo anche la linea con Marsiglia e Barcellona viene prolungata fino a Cartagena e a Gibilterra. Il collegamento con Gibilterra è soltanto ed eminentemente postale, ma di tanto in tanto capita qualche passeggero che ha fretta e utilizza l'aeroplano per andare a imbarcarsi su qualche piroscafo inglese o francese per il Nord o Sud America. È un avvenimento piuttosto raro: nell'intero anno 1932 solo 37 passeggeri si imbarcano da Roma sulla linea e di questi 35 scendono a Genova: solo uno prosegue per Barcellona e un altro per Cartagena.

Non va dimenticato che tutto il mondo occidentale stava subendo gli effetti della famosa crisi americana del 1929, che in Italia il governo dell'epoca aveva affrontato con mezzi drastici, riuscendo, se non a evitarla, perlomeno a contenerla. Perfino linee prevalentemente “turistiche”, come la Roma-Firenze-Venezia, che era addirittura giornaliera

nel periodo primo marzo-31 agosto, stentavano a viaggiare con una sufficiente occupazione dei posti.

Il primo luglio 1933 la SAM, sempre più autentica e vera compagnia nazionale (e di proprietà dello Stato), inaugurava un collegamento durato soltanto fino al 19 agosto, quindi meno di due mesi. Era il Roma-Aquila-Pescara, all'inizio trisettimanale e quindi giornaliero (sempre escludendo i giorni festivi). Lo scalo dell'Aquila fu attivato soltanto il 15 luglio, ma complessivamente la linea trasportò nei cinquanta giorni in cui fu attiva 277 passeggeri, con una media di 5,6 passeggeri per volo; ma neanche la linea che avrebbe dovuto riscontrare il maggior successo, la Roma-Milano, ebbe miglior fortuna. S'imponeva una razionalizzazione dei servizi e delle compagnie che arrivò puntualmente nel 1934.

Il 28 ottobre di quell'anno, tanto per rispettare una ricorrenza cara al regime, la SAM (Società Aerea Mediterranea) cambiò il nome in quello di Ala Littoria società per azioni, divenendo quella che anche oggi viene chiamata, erroneamente, “compagnia di bandiera”, e che lo stesso Mussolini volle che si chiamasse “compagnia nazionale”. La definizione “compagnia di bandiera”, mutuata dalla marina mercantile, contraddistingue infatti ogni compagnia aerea che abbia le insegne di un dato stato e che lo rappresenti all'estero, cioè dove si possono incontrare aeroplani con “altre bandiere”. L'Ala Littoria, inoltre, stipulava una convenzione anche col governo albanese e rilevava i servizi aerei dell'Albania, già gestiti dalla società (a capitale prevalentemente italiano) Adria Aero Lloyd con sede a Tirana. Ma questo ci interessa meno.

I primi due “assorbimenti” effettuati dalla ex SAM, ora Ala Littoria, furono quelli della SISA e della SANA, cui seguirono gli altri, progressivamente, tranne la ALI (Avio Linee Italiane), appartenente al gruppo Fiat, che rimase sempre indipendente.

Furono anche tagliati molti rami secchi, cioè servizi che si erano rivelati passivi, e furono attivate nuove linee, di cui moltissime da Roma, in quanto il nuovo sistema di trasporti aerei puntava ad avere due poli fondamentali della rete (che sono rimasti, giustamente, fino ad oggi): Roma, in quanto capitale dello Stato; e Milano, capitale degli affari. Un'altra decisione adottata fu quella di intensificare i rapporti di reciprocità con le principali compagnie estere: sì che Roma fu servita anche dalla Deutsche Luft Hansa (allora si scriveva staccato) sulla Roma-Milano-Monaco-Berlino; dall'Air France, sulla Roma-Marsiglia-Parigi; e dalla cecoslovacca CSA sulla Roma-Venezia-Bratislava-Praga. Fu anche tagliata la Roma-Aquila-Pescara, che aveva costituito poco più di un esperimento, sostituita stabilmente dalla Roma-Ancona. Ed era stata attivata (ma questo col volo a Roma c'entra solo indirettamente) una “linea imperiale” che consentiva di andare in volo da Roma ad Addis Abeba, seguendo la rotta Siracusa-Bengasi-Cairo-Wadi Halfa-Kartoum-Cassala-Asmara-Dire Dawa.

La linea aveva una frequenza quadrisettimanale e veniva svolta parte con idrovolanti, parte con aerei terrestri. In totale il volo permetteva di totalizzare, da Roma ad Addis Abeba, 6379 km. Era una linea piuttosto

sto frequentata, che nel 1938, ultimo anno del quale disponiamo delle statistiche ufficiali, vide un movimento complessivo (tenendo conto anche di chi volava all'interno della linea, per esempio da Bengasi all'Asmara) di 2990 passeggeri, il che non era poco. La linea nel 1938 trasportò pure oltre 94 tonnellate di posta e 1,7 tonnellate di giornali.

I collegamenti europei erano molto estesi: da Roma si volava in Spagna, in Portogallo (linea Roma-Pollensa-Melilla dove si innestava con l'altra linea Melilla-Siviglia-Lisbona anch'essa gestita dalla compagnia nazionale italiana); si andò direttamente a Belgrado e Bucarest, a Francoforte e Rotterdam, ad Atene e Rodi. All'interno la Roma-Napoli-Palermo era stata portata anche a Catania; ed era stata attivata per il periodo estivo una Roma-Bologna, che appariva abbastanza frequentata.

Roma era diventata veramente il centro di un sistema di collegamenti aerei che da una parte (verso ovest) arrivava fino all'oceano Atlantico (con Lisbona) e, più a nord, fino al Mare del Nord (con Rotterdam), ma che scavalcava anche la Manica, arrivando a Londra. Dall'altro toccava le principali città mediterranee, arrivando sia a Tetuan (sullo stretto di Gibilterra dalla parte del Marocco), sia all'estremità del Mediterraneo orientale, a Caifa, in Palestina, nonché sull'oceano Indiano, grazie ai collegamenti interni in AOT che prendevano un passeggero a Dire Dava, nodo di traffici, e lo portavano in volo a Mogadiscio.

Ma si stava preparando qualcosa di ancora più sensazionale: il collegamento aereo con l'America (del sud e del nord), con un balzo da Roma a quelli che sarebbero stati individuati come scali intermedi. Il collegamento con l'America Meridionale fu attuato: è una storia affascinante e vale la pena di parlarne un po' più a lungo.

Da Roma attraverso l'Atlantico

A molte nazioni europee sarebbe ambito penetrare profondamente nella vita commerciale ed economica della cosiddetta America Latina. Al termine della prima guerra mondiale, anche per cercare uno sbocco all'industria aeronautica, che paventava la crisi, e all'eccedenza di piloti e specialisti aeronautici, Francia, Germania e Italia rivolsero la loro attenzione all'America Meridionale.

Citiamo solo alcune delle più significative affermazioni. La Francia realizzò nella Guayana quello che è forse il primo collegamento commerciale di tutto il Sud America. La Germania penetrò profondamente in Colombia (dove praticamente non esistevano strade) creando una società mista che attivò numerosi collegamenti aerei, alcuni dei quali, realizzati con idrovolanti, operavano sui grandi fiumi e altri specchi o corsi d'acqua.

L'Italia dedicò subito la sua attenzione all'Argentina, cominciando con una presentazione in volo di aeroplani nazionali, come i Caproni, gli Ansaldo, i Macchi. Tra l'altro il primo plurimotore che volò su Buenos Aires fu proprio un Caproni italiano, il 24 maggio 1919.



La rotta della prima crociera atlantica (1930-31).

Ma quello che contava veramente era il volo dall'Italia.

Nei collegamenti con l'America del Sud conviene – quando non si dispone, come gli aeroplani dell'epoca – dell'autonomia sufficiente, fare scalo sulle coste dell'Africa che si trovano a soli tremila chilometri di oceano Atlantico da quelle del Brasile. Questa era la strada che tutti tenevano d'occhio. I tedeschi però, negli anni Trenta, scelsero anche una via alternativa servendosi di dirigibili *Zeppelin*; i tedeschi le pensarono tutte, e arrivarono persino, per abbreviare il percorso ai collegamenti postali, a lanciare con la catapulta aerei con i sacchi postali da bordo di transatlantici in navigazione, e che fossero arrivati entro i li-

miti di autonomia degli aeroplani da lanciare. Erano stati anche tentati molti voli con scali intermedi: il più spettacolare fu quello italiano, organizzato da Italo Balbo, che decollò da Orbetello il 17 dicembre 1930 e arrivò in Brasile il 7 gennaio del 1931. Può sembrare un tempo esageratamente lungo: invece Balbo aveva fatto volare una intera formazione di dodici idrovolanti, dimostrando che il volo di massa era ormai una strada percorribile. E il ragionamento successivo era questo: se si possono far volare insieme per l'America Meridionale dodici aeroplani, lo sforzo logistico dovrebbe consentire alla stessa maniera di far volare uno o due aeroplani alla settimana. Il che significa avere in mano la possibilità di creare una linea aerea.

In effetti nel 1932 fu convocato a Roma un convegno internazionale dedicato al volo intercontinentale, al quale parteciparono tutti i grandi trasvolatori mondiali. Durante le giornate del convegno, che si tenne a Roma, fu presentato un progetto di linea tra Italia e Argentina, curato fin nei minimi dettagli, ivi compresi tutti i costi e perfino le tariffe della posta e del biglietto di viaggio. Doveva essere realizzato con idrovolanti. Ma c'era in Italia un altro partito, quello dei "terrestri", aviatori che sostenevano che non occorre adattare un complicato sistema di scali sul mare, sui laghi o sui fiumi. Gli aeroplani terrestri, con i miglioramenti che venivano via via verificandosi, sarebbe stato in grado di varcare l'Atlantico. Questo "partito" aveva un argomento inoppugnabile a suo vantaggio: il volo che gli aviatori italiani Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete avevano fatto nel luglio 1928, volando, sia pure con un aeroplano espressamente costruito, ma inequivocabilmente "terrestre", dall'Italia al Brasile. Il volo era stato effettuato in una sola tappa, quindi senza scalo.

La partenza era avvenuta dall'aeroporto di Guidonia-Montecelio, tra Roma (da cui dista poco più di venti chilometri) e Tivoli. Per l'occasione fu costruita, allo scopo di facilitare il decollo, una pista inclinata, ancora oggi esistente e utilizzabile. Il viaggio terminò con un atterraggio di fortuna sulle spiagge di Natal, quindi in Brasile; era durato 51 ore di volo ininterrotto, durante le quali i due piloti, coadiuvati dal motorista Giuseppe Da Monte, avevano percorso oltre 7150 km. Inoltre nel settembre 1935 aveva volato - trasformazione in bombardiere di un aeroplano nato per fare il "corriere postale" - il Savoia-Marchetti SM-79 Sparviero, che risultò addirittura più veloce dei caccia dell'epoca. Di questo aeroplano fu realizzata una variante, denominata CS, o "corsa", che, con l'insegna della famosa squadriglia dei "Sorci Verdi", realizzò alcune imprese straordinarie, tra cui il primo posto nella gara internazionale Istres-Damasco-Parigi e, soprattutto, il volo in due tappe tra l'Italia e il Brasile effettuato nel gennaio 1938. Il percorso si svolse da Guidonia (Roma) a Rio de Janeiro (Brasile) per complessivi 9850 km; fu fatto uno scalo tecnico a Dakar, nel Senegal (Africa).

In seno alla compagnia nazionale prevalse l'opinione dei "terrestri", e furono ordinate alcune modifiche dell'SM-79; i nuovi aeroplani, appositamente studiati per i collegamenti a lungo raggio, ebbero la denomi-

2) Tabella-orario da BUENOS AYRES a ROMA
(per la costa africana)

Distanza progressiva Km.	AEROPORTI	Distanza parziali	Durata volo parziale	Durata progressiva s. gr. tap.	Ora di arrivo (locale)	Ora di part. (locale)	Ora di arrivo Gr.	Ora di part. Gr.	Rotta	Cambi
	BUENOS AYRES					2030		0030		
220	MONTEVIDEO	220	0110							
		780	0400	0110	2210	2310	0140	0240	0100	
940	PORTO ALEGRE			0510	0340	0440	0640	0740	0100	
		855	0430							
1835	SANTOS			0940	0910	1030	1210	1330	0120	
		835	0140							
2170	RIO DE JANEIRO			1120	1210	1400	1510	1700	0144	Cambio U.-A.
		435	0217							
2605	VITTORIA			0217	1617	1720	1917	2030	0113	
		850	0428							
3465	BAHIA			0845	2158	2340	0058	0140	0042	
		800	0412							
4255	PARAIBA			1037	0232	0630	0532	0630	0208	Cambio A.-I.
		3000	1518							
7815	BOLAMA			1518	2218	0100	2318	0200	0242	Cambio L.-A.
		405	0212							
7720	DAKAR			0212	0312	0430	0412	0630	0116	
		180	0057							
7900	SAINT LOUIS			0300	0527	0600	0627	0700	0033	
		890	0440							
8700	V. CISNEROS			0740	1040	1200	1140	1300	0120	Cambio U.-A.
		270	0300							
9880	C. JUBI			0800	1500	1600	1600	1700	0100	
		850	0428							
10210	CASABLANCA			0728	2128	2230	2128	2230	0102	
		305	0137							
10315	TANGERI			0905	0907	0130	0907	0130	0123	Cambio U.-A.
		850	0415							
11365	ALGERI			0415	0645	0700	0545	0700	0115	
		630	0300							
11945	TUNISI			0724	1109	1200	1000	1200	0151	Cambio A.-I.
		575	0252							
12570	ROMA			0254	1553		1453			

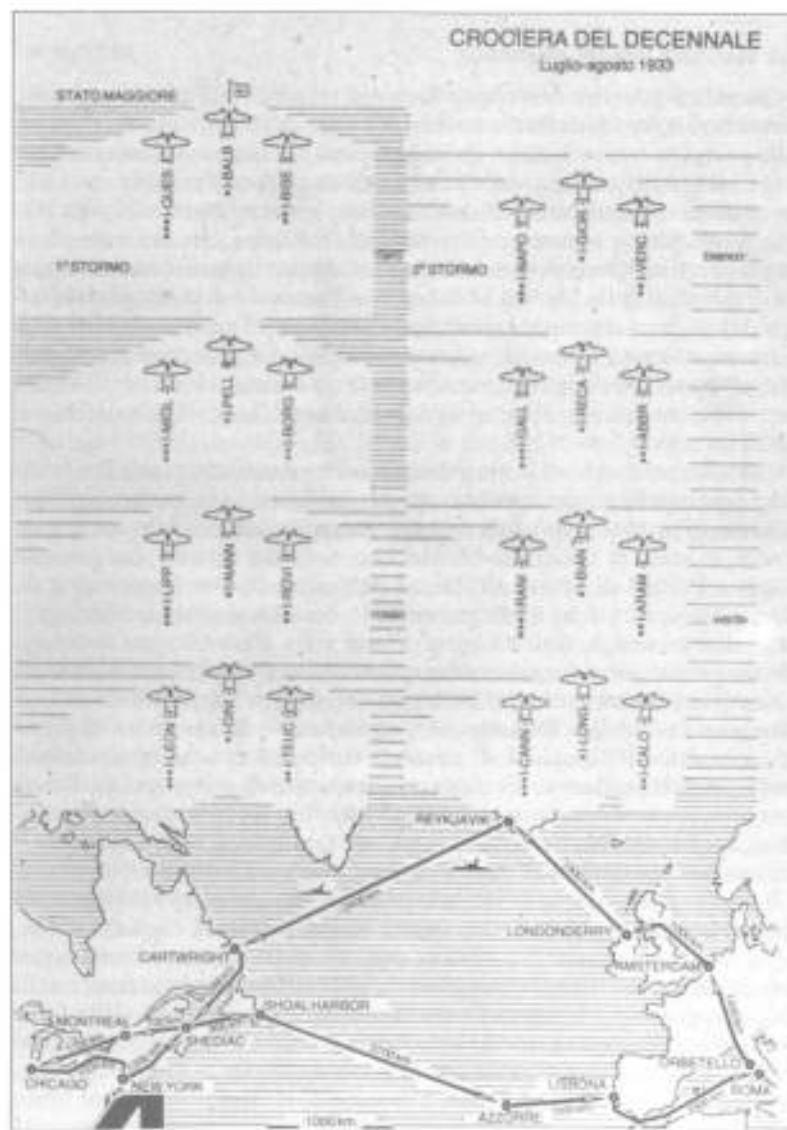
Orari e scali della linea Buenos Aires-Roma (Convegno internazionale del 1932).



Trimotore SM-83 impiegato per i voli da Guidonia-Montecelio al Brasile.

nazione di SM-83 e dovevano, anzi, furono assegnati alla "divisione atlantica" dell'Ala Littoria. Ma all'ultimo momento fu costituita, sempre con capitale dello Stato, una apposita compagnia aerea, che prese il nome di LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane). Per il volo fino in Brasile il governo italiano prese in affitto dal governo portoghese l'isoletta Sal, dell'arcipelago di Capo Verde. Vi costruì una pista ed altre infrastrutture, tra cui un piccolo albergo, perché servisse da scalo intermedio. È ancora oggi in attività. Il collegamento tra Roma e Rio de Janeiro fu inaugurato il 23 dicembre 1939; fu esteso all'Uruguay e all'Argentina, e durò fino al termine del 1941, quando la dichiarazione di guerra del Brasile all'Italia provocò la cessazione della linea. Durante la guerra, però, il collegamento fu usato regolarmente, sia per la posta che per le merci. I passeggeri erano più rari; ma, per esempio, dopo l'autoaffondamento della corazzata tascabile tedesca *Graf von Spee*, a Montevideo, il 17 dicembre 1939, l'ufficiale "politico" della nave rientrò in Germania in gran segreto proprio imbarcandosi come passeggero (sotto falso nome) sulla linea italiana.

La Roma-Rio de Janeiro è stata comunque la prima linea aerea intercontinentale tra l'Europa e l'America Meridionale; nonché la prima linea aerea transoceanica svolta con aeroplani terrestri. Gli stessi americani, che qualche mese prima, in quello stesso 1939, avevano attivato il primo collegamento transatlantico fra gli Stati Uniti e l'Inghilterra, usavano idrovolanti. Grandi, lussuosi, confortevoli, ma sempre idrovolanti, cioè aeroplani nei quali il peso dello scafo penalizzava la capacità di trasporto, cosa che non avveniva sugli aerei terrestri.



La formazione italiana di idrovolanti e la rotta della prima crociera atlantica (1933).

La seconda guerra mondiale

Quando il governo dell'epoca decise di trascinare l'Italia in una folle avventura a fianco della Germania di Hitler, a Roma c'erano, rispetto alla prima guerra mondiale, due nuovi campi di aviazione militari. Uno era l'aeroporto del Littorio, che alla fine degli anni Trenta era passato in gestione al ministero dell'Aeronautica, parte militare, cioè alla Regia Aeronautica. L'altro era il terreno di Ciampino, che era nato come scalo aereo nel novembre del 1917 quando vi aveva fatto base un reparto di dirigibili della Marina Militare, con il compito di pattugliare le coste del Tirreno e tenerle sgombre da sottomarini austriaci o tedeschi. Ciampino era già stato sede degli stabilimenti di costruzioni aeronautiche all'epoca del dirigibile, e qui, sotto la direzione di Umberto Nobile, era stata costruita la famosa aeronave *Norge* (lunga 106 m) che nel 1926 sorvolò il Polo Nord.

Ciampino era sede di reparti da caccia che dovevano costituire la difesa aerea della capitale; all'aeroporto del Littorio facevano capo aeroplani di tutte le specialità, e in più vi era, a poca distanza da Roma, anche lo scalo di Guidonia-Montecelio, sede dei reparti sperimentali (oggi a Pratica di Mare, all'altezza dell'inizio di Tor Vajanica) e da dove (Guidonia) fino al dicembre 1941 decollava settimanalmente il volo diretto nell'America Latina. Molte volte il postale era sostituito da un grosso trimotore da carico pieno di medicinali (moltissimo richiesti) e tornava carico di materiali "strategici", soprattutto mica e diamanti industriali. Quando l'Africa Orientale fu occupata dagli inglesi, molti voli "speciali" di aerei da trasporto carichi di munizioni, medicinali e perfino aerei da caccia smontati, decollarono da Roma per arrivare in volo, senza scali intermedi, fino sui campi ancora presidiati degli italiani in Etiopia. Nonostante la guerra, Roma era ancora il centro motore di traffici aerei intercontinentali.

È inutile dilungarsi sulle vicende belliche, che dal punto di vista della guerra aerea coinvolsero poco Roma, fino a quando la capitale, nel luglio 1943, non cominciò ad essere oggetto di pesanti bombardamenti alleati, che, tra l'altro, danneggiarono irrimediabilmente le costruzioni dell'aeroporto del Littorio. Dopo l'armistizio, gli aeroplani della Luftwaffe si sostituirono a quelli della Regia Aeronautica. Va detto anche come, sebbene privo di reale importanza strategica, a Roma fosse ancora in funzione l'aeroporto di Centocelle, all'epoca ancora ai limiti dell'abitato.

L'ultimo aereo alleato ad attaccare Roma fu un bimotore *Wellington* inglese che nella tarda mattinata del 4 giugno 1944 sorvolò, mitragliandolo, lo scalo ferroviario di San Lorenzo; qualche ora dopo gli alleati facevano il loro ingresso a Roma e le loro macchine aeree atterravano sulle piste erbose di Ciampino, Centocelle e Littorio, che erano state ricoperte con griglie metalliche (le cosiddette "grelle") che garantivano la compattezza del suolo.

La ripresa

Anche dopo la fine delle ostilità su scala mondiale, quando cioè tutto il mondo fu in pace, l'attività di volo a Roma non poté riprendere subito, altro che in qualche sporadico caso.

Le linee civili erano state sostituite dai "Corrieri Aerei Militari", gestiti dalla Regia Aeronautica, che su autorizzazione alleata collegavano Roma con le città dell'Italia meridionale, dapprima, quando i tedeschi erano ancora al di là della linea gotica, e di tutto il Paese poi, dopo il 25 aprile 1945.

Un duro trattato di pace, sull'applicazione del quale vigilava una commissione alleata di controllo, impediva all'Italia di ricostituire le linee civili. Non solo, ma anche di procedere ad attività addestrative o di lavoro aereo che non fossero sotto l'organizzazione diretta alleata. Solo nel 1946 si cominciò a delineare la possibilità di una ripresa aviatoria, e furono costituite le prime compagnie. Come per reazione al rigido inquadramento dell'aviazione di linea voluto dal precedente governo, stavolta furono numerosi i gruppi che si accinsero a gestire le rotte aeree.

A Roma sorsero tre compagnie: la LAI (Linee Aeree Italiane) costituita con l'apporto di capitale americano al 30% (era la TWA che partecipava al capitale della LAI), con i diritti sui collegamenti nazionali, particolarmente la Roma-Milano, e sulla principale linea intercontinentale, la Roma-New York; poi c'era l'Alitalia, costituita con l'apporto del 40% del capitale della compagnia inglese BEA (British European Airways); infine la LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane). Questa compagnia, che era la ripresa pura e semplice della vecchiaia LATI, durò soltanto fino al 1949 e fu incorporata dall'Alitalia. Così pure la compagnia ALI (Avio Linee Italiane) poi fusasi con altre compagnie minori diventando il forte gruppo ALI-Flotte Riunite, al principio del 1950 entrò a far parte della LAI.

Comunque, il 16 settembre 1946 furono costituite a Roma le due maggiori compagnie italiane, la LAI e l'Alitalia.

Tra l'aprile e il giugno del 1947 cominciarono tutte i primi servizi aerei, e tutte le rotte, o quasi, passavano per Roma, per l'aeroporto dell'Urbe, che era il vecchio aeroporto del Littorio. Intanto, però, la ripresa dei traffici imponeva lo svolgimento delle operazioni su un aeroporto con pista di lunghezza maggiore, perché i nuovi aeroplani crescevano continuamente di dimensioni. Infatti, tanto per fare un esempio, fu nel 1950 che la LAI poté incominciare i collegamenti con New York, e quando lo fece fu solo perché ebbe in affitto dall'Argentina un DC-4 passeggeri.

L'Alitalia invece era già "tornata" in Africa e in Sud America, sempre operando da Roma (Ciampino), ma con aeroplani che erano ex bombardieri inglesi: i *Lancastrian*, ottenuti svuotando della configurazione bellica i *Lancaster*, ottimi e veloci quadrimotori le cui performance



Ciampino, 1950: ex bombardiere Lancaster trasformato in aereo da trasporto per l'Alitalia.

principali erano state l'attacco strategico alle industrie naziste. I *Lancastrian* civili erano aeroplani onerosi nella manutenzione e trasportavano soltanto 13 passeggeri (contro i 50-54 dei *DC-4*); praticamente non c'era competizione.

La ripresa delle linee aeree con Roma aveva avuto luogo all'aeroporto dell'Urbe, come si è detto, nella primavera del 1947 (l'Alitalia, tanto per fare un esempio, cominciò i collegamenti con un Torino-Roma, che in seguito proseguì per Catania, il 5 maggio 1947). Entro il 1950 però le compagnie aeree si erano trasferite a Ciampino, e da allora l'aeroporto dell'Urbe è rimasto attivo solo per pochi operatori privati con aerei leggeri e scuole di volo, per l'Aero Club e per i collegamenti con elicottero dell'Esercito, della Polizia di Stato e del Corpo Forestale. All'Urbe è nata l'aviazione leggera dell'Esercito (ALE) che da poco ha perso l'aggettivo "leggera", diventando semplicemente Aviazione dell'Esercito (AVES). I suoi piloti si formarono nelle scuole private dell'aeroporto dell'Urbe; oggi la scuola dell'Esercito si trova a Viterbo.

Nel 1957, anche sotto la spinta emotiva di una serie di incidenti (sei), che avevano penalizzato la LAI negli ultimi quattro anni (1954-1957), ma soprattutto per la considerazione relativa all'esistenza di due forti compagnie aeree a partecipazione statale maggioritaria, il che implicava un grande spreco di risorse, la LAI si fondeva in Alitalia, dando così origine all'unica compagnia nazionale. Poiché la politica Alitalia non prevedeva – come da più parti si sarebbe desiderato – un "bipolarismo" dei bacini di interesse commerciale, lo scalo d'armamento concentrato a Roma richiedeva che al più presto si procedesse all'inaugurazione di un nuovo aeroporto intercontinentale. A

questo lavoro si stava procedendo già dall'inizio degli anni Cinquanta: l'aeroporto sarebbe stato il "Leonardo da Vinci" di Fiumicino.

Il nuovo aeroporto romano

Benché il nuovo aeroporto romano fosse presentato alla stampa nel luglio 1954 con le due piste ortogonali completate e il terminal internazionale finito, occorreva attendere fino al gennaio 1961 per l'inaugurazione ufficiale (che avrebbe dovuto avvenire nel 1960 in concomitanza con lo svolgimento dei Giochi Olimpici a Roma).

Non si riuscì a farlo, per cui il primo aereo di linea atterrò ufficialmente al "Leonardo da Vinci" di Roma Fiumicino poco dopo la mezzanotte del 16 gennaio 1961. Era un volo di una compagnia straniera.

A Fiumicino, dotato di due piste e con la previsione di costruirne altre (almeno tre, di cui una, la terza dello scalo, già in funzione dai primi anni Settanta) lo spazio non mancava, e perciò l'Alitalia realizzò una zona tecnica di rilevante spessore, comprendente officine meccaniche ed elettroniche, hangar per aerei a grande capacità, una centrale pneumatica che è la maggiore in Europa, un banco prova motori, un centro addestramento fornito di vari tipi di simulatori, e così via. La "Città del Volo" dell'Alitalia è stata da trent'anni una delle maggiori industrie della capitale, e per di più a tecnologia avanzata. Nel 1960 l'Alitalia aveva messo in linea i primi aviogetti: nel corto e medio raggio i francesi *Caravelle*, bireattori; nel lungo raggio i quadrireattori Douglas *DC-8*; ai *Caravelle* seguirono i *DC-9* e, con la fine del 1968, l'Alitalia diventava la prima compagnia aerea in Europa a impiegare sulle linee interne esclusivamente aerei a reazione, *Caravelle* o *DC-9*.

Grazie all'impiego degli aeroplani a reazione Roma diventava raggiungibile in meno di un'ora da Milano, Torino, Venezia, Genova; la rapidità delle comunicazioni permetteva così di inserirsi più profondamente nel tessuto connettivo della vita nazionale; e ai residenti nelle altre città di poter sbrigare i propri affari a Roma nell'arco di una giornata, arrivando a Roma con i primi aerei della mattina e ripartendo con quelli della sera.

L'aeroporto di Fiumicino – secondo quella che è un'abitudine della vita nazionale – non è stato esente da scandali, relativi all'ubicazione, all'entità dei lavori, alle possibilità future di sviluppo. Dalle discussioni su Fiumicino e sul futuro si fece lentamente strada l'idea di creare anche per l'aeroporto romano una società di gestione; costituita nei primi mesi del 1974, essa subentrò all'amministrazione statale il primo luglio di quello stesso anno, cominciando con l'incorporare le singole aziende di assistenza, di provviditoria, di trasporto, che facevano capo, ognuna per suo conto alla vecchia amministrazione statale. Sotto il nome di "Aeroporti di Roma" la società cura la gestione degli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino, provvede al loro continuo ammodernamento e ampliamento (seguendo l'evoluzione del traffico in continuo

umento) e predisponendo la privatizzazione della società stessa, privatizzazione che si dovrà verificare prima della fine del secolo. "Aeroporti di Roma", società dell'Italstat (Gruppo IRI), passò poi infatti sotto il controllo dell'Alitalia e solo da pochi mesi è stata ceduta a una società IRI di investimenti finanziari che curerà il piazzamento delle quote azionarie.

L'aeroporto dell'Urbe

Se gli aeroporti di Ciampino e Fiumicino hanno trovato fin dal 1974 nuove forme di gestione, l'aeroporto dell'Urbe è rimasto, in un certo senso, "terra di nessuno".

L'aeroporto sulla via Salaria, che si trova a pochi minuti di auto dal quartiere Parioli, non si è mai ripreso dalla distruzione della guerra; ma, soprattutto, non è mai stato adeguato al crescente traffico aereo e alle dimensioni dei nuovi aeroplani di linea. È evidente che l'aeroporto dell'Urbe non potrebbe accogliere mai operazioni con aerei di grosso tonnellaggio, e già un MD-80, il più diffuso aereo della flotta a medio raggio dell'Alitalia, non potrebbe né atterrare né decollare. La effettuazione di lavori tempestivi alla pista, un suo diverso orientamento, l'opportuna installazione di impianti di atterraggio automatico e così via, avrebbero potuto fare dell'aeroporto dell'Urbe l'autentico *Rome City Airport* sul modello di quel *London City Airport*, che si trova a pochi minuti dalla cittadella finanziaria di Londra, quella City che è il cuore della capitale britannica e uno dei centri finanziari più importanti del mondo.

Ma Roma possiede – a brevissima distanza dall'aeroporto dell'Urbe – una serie di monumenti che non hanno uguali in nessuna altra parte del globo; e lo stesso Vaticano, cioè la sede della cristianità, è vicinissimo all'aeroporto. C'è da attendersi che queste considerazioni pongano l'aeroporto dell'Urbe in una nuova luce come possibile *Rome City Airport* per le manifestazioni del Giubileo (anno Duemila) o per le possibili Olimpiadi dell'anno 2004. Esistono vari progetti per rivivificare il piccolo aeroporto della via Salaria che, non dimentichiamolo, negli anni Trenta fu uno degli aeroporti europei con il maggior movimento di aeromobili e di passeggeri. Attualmente l'aeroporto dell'Urbe non fa parte della società di gestione "Aeroporti di Roma", che non lo volle rilevare. Anzi, da tempo è combattuto tra una spinta innovatrice (operatori che vi sono stabiliti con le loro attività), ed una che lo vorrebbe eliminare trasformandolo in una preziosa area edificabile.

Eppure si tratta di un aeroporto ancora classificato come "internazionale". È un aeroporto che potrebbe ospitare traffico regionale; questo traffico, con gli aerei di cui attualmente si dispone, a turboelica o anche a getto, potrebbe consentire il collegamento diretto fra Roma e città italiane o straniere, entro il raggio di 1000-1500 km. Ciò snellirebbe il traffico già pesante dell'aeroporto di Fiumicino, e anche quello di

Ciampino, sebbene questo scalo ospiti oggi solo una compagnia interna, la Noman, che vi effettua parecchi collegamenti giornalieri con Milano, Olbia e altre destinazioni dell'Italia meridionale.

Attività ultraleggera e VDS

Con la sigla VDS si indica l'attività di Volo da Diporto o Sportivo; con l'aggettivo ultraleggero si indicano aeromobili di peso ridotto che non hanno bisogno di costose pratiche di certificazione (come avviene per tutti gli altri aeroplani). Anche per pilotarli basta un attestato rilasciato dall'Aero Club, che si ottiene dopo poche ore di istruzione. Però questi ultraleggeri – che hanno al massimo due posti – non possono atterrare o decollare sugli aeroporti.

Tutto intorno a Roma c'è stato quindi un fiorire di *aviosuperfici* sulle quali è possibile discendere e involarsi con questi aeroplani. Il fenomeno, che era presente negli Stati Uniti fin dagli anni Sessanta, si è consolidato nell'ultimo decennio, e oggi decine di migliaia di sportivi, in tutto il mondo, usano apparecchi ultraleggeri a motore, definiti anche con la sigla ULM (iniziali appunto delle parole Ultra Leggero a Motore).

La pratica di volo con queste macchine (che però non possono sorvolare l'abitato, proprio perché non sono "certificate" dagli appositi enti tecnici e quindi non danno garanzie assolute) si sta diffondendo sempre di più. Non solo col motore, ma anche senza. Oggi in questo campo sono presenti oggetti volanti dei seguenti tipi:

- aeroplani ultraleggeri a motore;
- deltaplani (ovvero una specie di alianti con vela triangolare alla quale ci si appende prima di gettarsi da un'altura);
- deltaplani a motore;
- parapendii (ovvero "ali" a forma rettangolare, simili a paracadute, con le quali pure si veleggia, saltando da un'altura);
- parapendii con motore; il motore di solito non eccede i 20-25 kg e anche meno, elica compresa, si "porta" sulle spalle, come uno zaino, mentre la "portanza" è affidata alla solita ala rettangolare;
- parapendii con carrello a motore: sembrano una sedia a ruote con elica e motore appesi sullo schienale;
- elicotteri ultraleggeri;
- aerei leggeri, ovvero ULM "certificati" in una speciale categoria semplificata, detti VLA (*Very Light Aircraft*, "aerei molto leggeri");
- elicotteri leggeri, "certificati" in una speciale categoria istituita da pochissimo, per ora solo in Italia, detti VLR (*Very Light Rotorcraft*, "elicotteri molto leggeri");
- autogiri, cioè aeromobili con rotore libero al posto dell'ala e un sistema tradizionale di propulsione con elica. Naturalmente parliamo sempre di autogiri ULM.

Questa grande varietà di macchine per volare praticamente senza controlli ha rivoluzionato il settore dell'aviazione sportiva. Roma non

fa eccezione e il volo sembra oggi finalmente portato a una dimensione universale, facilitata anche dal basso costo di questi aeromobili: il prezzo va dai 3-4 milioni di un parapendio ai 135 milioni di un elicottero VLR ma, in confronto alle macchine volanti tradizionali, sono prezzi ridicolmente contenuti. La parabola del trasporto aereo a Roma per ora si conclude qui, tra la gente del VDS: una pratica di volo a portata di tutti.



Bibliografia essenziale

- L. MANCINI, *Grande Enciclopedia Aeronautica*, Milano 1936.
 M. COBIANCHI, *Pionieri dell'aviazione in Italia*, Roma 1943.
 R.E.G. DAVIES, *History of the World's Airlines*, Londra 1964.
 F. TROJANI, *La coda di Minosse*, Milano 1964.
 M. GULICI, *Quaderni di aviazione civile 1931-1971*, Roma 1973.
 N. ARENA, *Dai Wright all'avvento del Jet*, Roma 1976.
 AA. VV., *The International Encyclopedia of Aviation*, Londra 1977.
 AA. VV., *Ali italiane*, Milano 1978.
 G. APOSTOLO, *Guida agli Aeroplani d'Italia*, Milano 1981.
 A. LODI, *Il volo a Roma*, Roma 1981.
 G. GABRIELLI, *Una vita per l'aviazione*, Milano 1982.
 C. FALESSI, *Balbo aviatore*, Milano 1983.
 C. FALESSI-M. PAGLIANO, *Storia fotografica dell'aviazione italiana*, Roma 1984.
 G. VALCI, *Roma rigantina*, Roma 1985.
 U. NOBILE, *L' "Italia" al Polo Nord*, Venezia 1987.
 AA. VV., *Ali sul mondo, storia dell'aviazione di linea*, Firenze 1990.
 AA. VV., *Il Convegno degli aviatori transoceanici del 1932*, Roma 1992.
 B. LATTANZI, *Vita ignorata del Centro Studi ed Esperienze di Guidonia*, Roma 1992.
 G. CIAMPAGLIA, *I fratelli Wright e le loro macchine volanti*, Roma 1993.



Indice

- p. 7 Origini del volo
 8 Aria calda e idrogeno
 11 Altre esperienze romane
 16 La compagnia aerostieri
 24 L'aeroplano vola a Roma
 27 Il volo di Wright a Centocelle
 33 Venti di guerra
 37 La fine del periodo pionieristico a Roma
 40 Nascita delle compagnie aeree
 46 Da Roma attraverso l'Atlantico
 52 La seconda guerra mondiale
 53 La ripresa
 55 Il nuovo aeroporto romano
 56 L'aeroporto dell'Urbe
 57 Attività ultraleggera e VDS
 59 Bibliografia essenziale



Roma tascabile

1. Armando Ravaglioli, *Breve storia di Roma. Dalle origini ai giorni nostri*
2. Nica Fiori, *Le ville di Roma entro le mura*
3. Paolo Coen, *Le Sette Chiese. Le basiliche giubilari romane*
4. Marcello Teodonio, *Nun sai c'è lo spedale ce se more?*
5. Armando Ravaglioli, *I palazzi del potere*
6. Federico Gizzi, *Le chiese barocche di Roma*
7. Giuliano Malizia, *I ponti di Roma*
8. Ludovico Pratesi, *Il rione Ponte*
9. Armando Ravaglioli, *Piazzette di Roma*
10. Giuliano Malizia, *Proverbi romaneschi*
11. Nica Fiori, *Le ville di Roma fuori le mura*
12. Marcello Teodonio, *Poi comincia er tormento della scola*
13. Giuliano Malizia, *La cucina romana*
14. Ludovico Pratesi, *I cortili di Roma*
15. Federico Gizzi, *Le chiese rinascimentali di Roma*
16. Armando Ravaglioli, *Roma sparita*
17. Mario Verdone, *Le maschere romane*
18. Marcello Teodonio, *Il calendario del Belli*
19. Romolo A. Staccioli, *Le terme di Roma antica*
20. Armando Ravaglioli, *Le grandi piazze di Roma*
21. Francesco Valitutti, *Breve storia della grande Roma*
22. Francesco Valitutti, *Breve storia della grande Lazio*
23. Armando Ravaglioli, *I palazzi della Giustizia*
24. Laura Marino, *Le donne di Roma*
25. Federico Gizzi, *Le chiese medievali di Roma*
26. Nica Fiori, *Le madonnelle di Roma*
27. Laura Rendina, *I chiostri di Roma*
28. Giuliano Malizia, *La cucina ebraico-romanesca*
29. Renato Filizzola, Ornella Sessa, *Trastevere*
30. Armando Ravaglioli, *Il Tevere*
31. Alberto Tagliaferri, *La Roma di Raffaello*
32. Leonella De Santis, Giuseppe Biamonte, *Le catacombe di Roma*
33. Gabriele d'Annunzio, *Roma fine Ottocento*
34. Armando Ravaglioli, *I primi anni di Roma capitale*

35. Federico Gizzi, *Le chiese di Roma del Sette e Ottocento*
36. Stelio Martini, *I negozi d'epoca a Roma*
37. Giuliano Malizia, *I modi di dire romaneschi*
38. Armando Ravaglioli, *Le piazze di Roma capitale*
39. Umberto Mariotti Bianchi, *I trasporti di Roma*
40. Luigi Magni, *I sette re di Roma*
41. Ludovico Pratesi, *Le cupole di Roma*
42. Armando Ravaglioli, *Roma inizio secolo*
43. Giuliano Malizia, *Testaccio*
44. Mario Verdone, *Cinecittà story*
45. Luigi Devoti, *Il vino di Roma*
46. Armando Ravaglioli, *Gli alberghi storici di Roma*
47. Romolo A. Staccioli, *Le elezioni nell'antica Roma*
48. Ludovico Pratesi, *Il rione Parione*
49. Federico Gizzi, *La Roma di Bernini*
50. Armando Ravaglioli, *Il Ghetto di Roma*
51. Carlo Fabrizio Carli, *Roma Liberty*
52. Bartolomeo Rossetti, *I buli di Roma*
53. Paola Staccioli, *I musei nascosti di Roma*
54. Armando Ravaglioli, *I palazzi dei principi romani*
55. Cesare Falessi, *Storia del volo a Roma*
56. Ivana Della Portella, *Roma sotterranea*
57. Paola Staccioli, *I briganti della Campagna romana*
58. Armando Ravaglioli, *Roma città aperta*

Napoli tascabile

1. Gennaro Ruggiero, *Breve storia di Napoli*
2. Renato de Falco, *La donna nei detti napoletani*
3. Aurelio De Rose, *Le fontane di Napoli*
4. Eleonora Puntillo, *Grotte e caverne di Napoli*
5. Gennaro Ruggiero, *I castelli di Napoli*
6. Pasquale Scialò, *La canzone napoletana*
7. Michele Prisco, *Matilde Serao*
8. Enrico Calamaro, *Napoli greca e romana*
9. Gennaro Ruggiero, *Le piazze di Napoli*
10. Vittorio Paliotti, *Santa Lucia*
11. Vittorio Dini, *Masaniello*
12. Mimmo Liguoro, *I posteggiatori napoletani*
13. Giuseppe Mariconda, *Breve storia del grande Napoli*
14. Salvatore Di Giacomo, *Canzoni napoletane*
15. Pietro Gargano, *I mestieri di Napoli*
16. Filiberto Passananti, *I Caffè storici di Napoli*
17. Amedeo Feniello, *Napoli normanno-sveva*
18. Aurelio De Rose, *Le chiese gotiche di Napoli*
19. Aldo Loris Rossi, *Emma Buondonno, I giardini storici di Napoli*
20. Salvatore Di Giacomo, *Taverne famose napoletane*
21. Matilde Serao, *Leggende napoletane*
22. Domenico Scafoglio, *Il gioco del lotto a Napoli*
23. Massimo Rosi, *Napoli entro le mura*
24. Roberto Ormanni, *Napoli nel cinema*
25. Marina Cavaliere, *Porte, portali e roste di Napoli*
26. Gabriele Capone, *Napoli angioina*
27. Maria Giovanna Fasulo Rak, *La cucina napoletana*
28. Giovanni Liccardo, *Le catacombe di Napoli*
29. Mario Buonoconto, *Napoli esoterica*
30. Domenico Scafoglio, *Pulcinella*
31. Sergio Zazzera, *Modi di dire napoletani*
32. Massimo Rosi, *Napoli fuori le mura*
33. Sergio Lori, *Da Totò a Troisi*
34. Luisa Basile, *Delia Morea, Lazzari e scugnizzi*
35. Nicola Della Monica, *Le statue di Napoli*
36. Silvio de Majo, *Ferdinando IV di Borbone*

37. **Filena Patroni Griffi**, *Napoli aragonese*
38. **Giuliana D'Ambrosio**, *Il ventre di Napoli*
39. **Rosa Natalia Russo, Aldo Vella**, *Il Vesuvio*
40. **Carlo De Frede**, *I viceré spagnoli di Napoli*
41. **Sergio Lori**, *Il varietà a Napoli*
42. **Luisa Basile, Delia Morea**, *I briganti napoletani*
43. **Nadia Barrella**, *I grandi musei napoletani*
44. **Pio Cocorullo**, *Eduardo*

Caro lettore,
 ritagli e invii in busta chiusa, dopo aver risposto alle nostre domande,
 la scheda allegata.
 Riceverà in omaggio periodicamente il nostro catalogo.

Dove ha acquistato il libro?

☐ libreria ☐ edicola ☐ ipermercato ☐ regalo

Ritiene di aver acquistato, indipendentemente dall'opera, un prodotto editoriale:

☐ scadente ☐ mediocre ☐ buono ☐ ottimo

Barri con una X le aree di lettura che predilige:

☐ narrativa	☐ filosofia	☐ antropologia	☐ storia
☐ psicologia	☐ poesia	☐ letteratura	☐ saggistica
☐ politica	☐ fiabe	☐ teatro	☐ cucina
☐ architettura	☐ arte	☐ magia	☐ musica
☐ giallo	☐ orrore	☐ fantastico	☐ avventura
☐ fantasy	☐ fantascienza	☐ rosa	☐ archeologia

nome cognome

età professione

via n.

cap città (.....)

prefisso tel

Spedire a: **Agenzia Diffusione Newton**
Via dei Leutari, 35 - 00186 Roma
Tel. 06/68803818

Richiesta volumi arretrati

RT 55

Per ordini di importo inferiore a L. 10.000 inviare, unitamente alla cedola, francobolli di importo pari all'ordine più L. 2.000 in francobolli per contributo spese postali. Per ordini superiori a L. 10.000 si effettueranno spedizioni contrassegno più L. 4.000 per spese postali.

Numero collana	Numero copie	Titolo	Importo

Data _____ Firma _____

ROMA TASCABILE

diretta da Armando Ravaglioli

Esauriente informazione, agile lettura, chiarezza espositiva: questi i caratteri di una biblioteca di rapida consultazione per i curiosi della storia, dei monumenti e delle tradizioni di Roma, per raggiungere il pubblico più esteso con il prezzo più economico.

CESARE FALESSI

STORIA DEL VOLO A ROMA. Dalle mongolfiere agli avioggetti intercontinentali

Roma è sempre stata inserita nelle grandi linee del progresso tecnologico che ha caratterizzato il xx secolo. Fin dall'epoca pionieristica è stata un luogo privilegiato per la nascente aviazione italiana: a Roma ha volato – per la prima volta in Italia – lo stesso inventore dell'aeroplano, Wilbur Wright, uno dei due famosi fratelli Wright; e a Roma ha volato, nel 1909, la prima italiana che abbia messo piede su un velivolo. L'autore ricostruisce l'attività dei "temerari sulle macchine volanti" nella capitale: dal tentativo di volo con pallone aerostatico nel 1788 ai lanci ottocenteschi delle mongolfiere, dal pratone di Centocelle (come primo campo di volo per aeroplani) agli aeroporti dell'Urbe e di Fiumicino, fino all'attuale volo per diporto o sportivo. Oggi, che volare rappresenta un fatto ordinario, è interessante fermarsi a considerare quale contributo di intelligenza e di coraggio sia stato necessario per dare letteralmente le ali alla Città Eterna.

Cesare Falessi, giornalista, si è sempre occupato professionalmente d'aviazione: ha diretto varie riviste sull'argomento, ha ricoperto incarichi di responsabile delle comunicazioni in grandi aziende aeronautiche (inclusa l'Alitalia, di cui è stato capo ufficio stampa) e ha scritto i testi di vari documentari d'aviazione. Da solo o in collaborazione ha scritto una trentina di volumi, quasi tutti centrati sull'aviazione. È presidente onorario dei giornalisti aeronautici italiani.

Lire 1000

ISBN 88-8183-492-8



9 788883 183492

52 RT 055