



ARS ET LABOR ALBUM 1

«Il circuito aereo di Milano fu la prima manifestazione aviatoria di largo respiro che si realizzasse in Italia: un avvenimento perciò di grande importanza ed era giusto che venisse collegato, allora come ora, con l'audacissimo tentativo di sorvolare le Alpi.»

Virgilio Ferrari

Il dossier più completo di un grande evento tecnico e umano alle origini in Lombardia di una industria aeronautica tra le più importanti del mondo.

Armando Silvestri (1909-1990) si laureò a soli vent'anni in ingegneria meccanica al Politecnico di Milano, dove fu assistente del Gabinetto di aeronautica di Silvio Bassi. Parallelamente iniziò a pubblicare romanzi di "fantasie scientifiche" sul "Giornale illustrato di viaggi" dell'editore Sonzogno e poi nella collana "Avventure nel cielo". Nel 1951 fondò "Ali", divenuta "Ali nuove", il più diffuso periodico italiano di informazione e propaganda aeronautica e nel 1957, un mese prima del lancio dello Sputnik, creò la rivista "Oltre il cielo", edita anche in Francia e che ebbe tra i suoi estimatori anche Jean Cocteau.

Andrea Curami (1946-2010) docente al Politecnico di Milano di Dinamica dei sistemi aerospaziali, di Meccanica applicata alle macchine e di Storia dei trasporti presso le sedi di Bovisio e di Lecco del Politecnico di Milano. Studioso di storia militare e industriale bellica con particolare attenzione alla meccanizzazione e all'aeronautica. Tra i suoi libri più recenti: *Alfa Romeo & Mille Miglia* (2010); *Alle origini della Breda meccanica bresciana* (con Paolo Ferrari, Achille Rastelli, 2008); *La nascita dell'industria aeronautica*, in *L'aeronautica italiana*, a cura di Paolo Ferrari (2004).

Paolo Pennacchi è professore straordinario di Meccanica applicata alle macchine al Politecnico di Milano dove tiene i corsi di Meccanica delle vibrazioni e di Controllo del comportamento dinamico delle macchine.

ARS ET LABOR ALBUM 1

Armando Silvestri CHAVEZ E IL CIRCUITO DI MILANO

tempi di stampa

Armando Silvestri

Chavez e il Circuito di Milano



Prefazione
di Andrea Curami
e Paolo Pennacchi

 tempi di stampa

ARS ET LABOR
ALBUM

1

Armando Silvestri

Chavez e il Circuito di Milano

Prefazione
di
Andrea Curami e Paolo Pennacchi

Lampi di stampa

Ars et Labor Album è una sezione dedicata a libri con ampia iconografia in seno ad Ars et Labor, collana del sito web "Milano città delle scienze" (www.milanocittàdelle scienze.it) che si propone di presentare in edizione anastatica testi di carattere scientifico e tecnico inquadrati da un'introduzione storico-culturale.

Indice

VII *Prefazione* di Andrea Curami e Paolo Pennacchi

1 *Chavez e il Circuito di Milano*

Edizione originale:
Chavez e il Circuito di Milano
A cinquant'anni dal "Circuito aereo internazionale di Milano
e traversata delle Alpi" / 1910-1960
Quaderni della "Città di Milano" 10, Milano 1960

Edizione anastatica
su gentile autorizzazione del Comune di Milano

Elaborazione grafica
Alessandro Berno

Copyright della prefazione © 2010 Università degli Studi di Milano - Bicocca

Lampi di stampa
Via Conservatorio, 30 - 20122 Milano
ISBN 978-88-488-1116-3
e-mail: lampidistampa@lampidistampa.it
www.lampidistampa.it

In copertina: G. E. Malerba, *Circuito aereo di Milano*,
"Rivista mensile del Touring", XVI, n. 8, agosto 1910, copertina.

Prefazione

di Andrea Curami e Paolo Pennacchi

La tradizione e la logica vorrebbero che ogni libro avesse una e solo una introduzione.

Anche questa edizione di *Chavez e il Circuito di Milano* di Armando Silvestri non si sarebbe dovuta discostare da questo uso e Andrea Curami avrebbe voluto scriverla. Purtroppo, un evento che è sfuggito alla logica ha fatto sì che il volume esca, oggi, con due introduzioni.

Improvvisamente e inaspettatamente, il 24 giugno 2010, Andrea ha lasciato i suoi cari, i suoi amici, i suoi colleghi e incompiuto l'impegno che, con la sua consueta passione, aveva assunto nello scrivere l'introduzione al libro di Silvestri.

Pietro Redondi, che cura questa collana insieme a Domenico Lini, è stato, quindi, costretto a cercare chi fosse in grado di completare il lavoro in breve tempo e ha chiesto a me, che di Andrea ero amico e collega, di scrivere una breve nota introduttiva. Ho accettato con onore questo impegno, che va ben oltre le mie competenze.

Il lettore troverà pertanto l'introduzione originale e incompleta di Andrea e questa mia, che di altro non potrà parlare, non essendo io, in senso letterale, un esperto di vicende legate all'aeronautica, quanto un amatore, specialmente in gioventù. Ma in questo modo sento di assolvere all'impegno che il mio amico

Andrea stava approfondendo in questo suo incompiuto ultimo scritto.

Aveva iniziato a parlarmi di questo progetto, assunto nella tarda primavera di quest'anno, quando, entrambi accomunati dall'abitudine di arrivare presto in ufficio al dipartimento di Meccanica del Politecnico di Milano, ci trovavamo alla macchinetta del caffè, artificiale luogo d'incontro della moderna vita lavorativa. Tuttavia per noi era il modo, credo ricercato con piacere da entrambi, per scambiare opinioni e per me, che lo conobbi da studente e di cui poi sono diventato collega, di attingere al suo immenso sapere su tutto ciò che è mosso da motori, su terra e nell'aria.

Guidato dalla passione, denominatore comune delle sue molteplici attività – come ha rammentato Franco Manzoni nel bellissimo ricordo che di Lui ha pubblicato sulle pagine milanesi del "Corriere della Sera" del 13 luglio – ironizzava non tanto sulla difficoltà di raccogliere la documentazione e di scrivere l'introduzione, quanto sulla burocrazia che sarebbe stata necessaria perché lui, dipendente pubblico, potesse essere autorizzato a percepire una modesta mercede per quest'opera.

Sistematico e metodico come sempre, aveva iniziato il suo lavoro raccogliendo una breve biografia di Armando Silvestri:

Armando Silvestri nacque a Palermo nel 1909 e si laureò nel 1929, diventando il più giovane ingegnere italiano, in ingegneria meccanica al Politecnico di Milano che continuò a frequentare come assistente volontario del Gabinetto di aeronautica del professor Silvio Bassi. Nel 1928 iniziò, parallelamente, a pubblicare romanzi di avventure per l'editore Sonzogno, oltre a "fantasie scientifiche", come amava chiamarle, sul "Giornale illustrato dei viaggi"¹. Diventato capo redattore de "L'Ala d'Italia", di proprietà del ministero dell'Aeronautica, lanciò per lo stesso editore la collana narrativa «Avventure nel cielo» e nel 1951 per le Edizioni Esse, di proprietà di Silvestri, la rivista "Ali", trasformata in "Ali Nuove" nel 1954, che divenne il più diffuso periodico italiano di informazione e propaganda aeronautica. La Esse pubblicò anche "Oltre il Cielo" (con la e di Cielo con una gamba in più), un periodico tabloid che riprendeva le antiche passioni di *pulp fiction* del Silvestri, che già aveva curato nel 1955 l'edizione italiana di *Mondi in collisione*. La grande fortuna del periodico fu quella di aver preceduto di un mese esatto il lancio dello Sputnik sovietico (4 ottobre 1957). La rivista usciva

anche in edizione francese ("Au delà du Ciel"), ottenendo i complimenti di Jean Cocteau, ma nel 1969 con il primo uomo sulla Luna anche la *science-fiction* perse moltissimi estimatori in Italia e la rivista praticamente chiuse. Silvestri morì in miseria a Roma nel 1990, dimenticato anche dall'Unione giornalisti aerospaziali Italia che aveva contribuito a fondare nel 1957 e della quale fu per lungo tempo segretario.

Era quindi passato all'introduzione vera e propria che, come si può osservare facilmente, era ancora *in nuce*, ma già presentava l'impronta caratteristica di Andrea. Spesso egli amava affiancare l'aspetto più propriamente storico alla storiografia industriale e a suoi risvolti economici. Si noti infatti come faccia riferimento alla Caproni, azienda delle cui vicende si era già interessato nel saggio "I Primi Passi dell'Industria Aeronautica Italiana", incluso nel volume *La Grande Guerra Aerea 1915-1918*, curato da Paolo Ferrari e pubblicato nel 1994 da Gino Rossato Editore.

Passava poi a dare alla sua introduzione un respiro assai ampio che voleva inquadrare Milano e la Lombardia nel settore dell'industria aeronautica italiana del dopoguerra e all'inizio del boom economico.

In questa parte toccava le corde dei miei ricordi di adolescente quando gli F-84G o F-86K erano, per me, non veri aerei bensì modellini, i cosiddetti *plastic model kits*, realizzati da aziende ormai estinte quali Airfix, Revell, Heller e altre, che costruivo con certissima passio-

1. La notazione è interessante. Silvestri si dimostra un anticipatore, dato che in quello stesso periodo – ed è evidente l'indipendenza – stava nascendo negli Stati Uniti (5 aprile 1926) *Amazing Stories*, la rivista fondata da Hugo Gernsback, un *pulp magazine* che aprì la strada alla scrittura di Asimov, Heinlein e Clark, per citare solo la grande triade del settore.

(Fra il pubblico e gli «hangars».)



1. IL RE PASSA IN RIVISTA GLI «HANGARS» ED INTERROGA GLI AVIATORI. - 2. VEDUTA DEGLI «HANGARS». - 3. L'AVIATORE CAGNO E LA SUA SIGNORELLA. - 4. CHEUKET PRENDE IL Volo INSIEME ALLA SUA SIGNORELLA SU BIPLANO «FARMAN». - 5. CAPITANO CIRCONDATO DA SUOI AMIRATORI. - 6. GLI AVIATORI COMMENTANO LA MORTE DI CHAVEZ. - 7. LA «DEMOISELLE» DI ATTEMARE AL MOMENTO DI PARTIRE. - 8. L'AVIATORE PAULMAN. - 9. IL CONTE DI TORINO IN COLLOQUIO COL TENENTE SAVOIA.

(L'epico volo di Chavez.)



1. CHAVEZ, UN MOMENTO PRIMA DI PARTIRE. - 2. A POCO METRI DALLA PARTENZA. - 3. IL BIPLANO VALICA LA FORDIA FONTE DEL SEMPIONE. - 4. IL MERAVIGLIOSO E TERRIBILE Volo TRAVERSO LA VALLE VAYRA. - 5. LO SCOPPIO E LA DISCOSTITUZIONE DELL'ESPLE. - 6. LO SCAGLIAMENTO ATTERRAPISTO A DOMODOSSOLA.

ne. Oppure quando leggevo sui volumi di storia aeronautica del concorso LWSF (*Light Weight Strike Fighter*) bandito nel 1953 dalla NATO per un caccia leggero che divenisse equipaggiamento standard per i paesi dell'Alleanza Atlantica e che diede luogo a numerosi prototipi: Fiat G.91, Dassault Étendard VI, Northrop N-156, Aerfer Ariete, Sud-Est Baroudeur e Breguet Taon dei quali il primo fu il vincitore, mentre dal secondo e dal terzo derivarono altri progetti (rispettivamente la famiglia degli Étendard e quella assai longeva degli F-5) destinati a divenire macchine operative.

Il libro su *Chavez e il Circuito di Milano* fu edito nel 1960 e, pertanto, Andrea prendeva lo spunto per sottolineare la vocazione aeronautica lombarda considerando due piani temporali: quello di Silvestri, che dopo cinquant'anni da quegli eventi viveva un momento di fervore aeronautico simile a quello che faceva da corollario agli eventi del Circuito aereo di Milano e del Gran Premio della Traversata delle Alpi, e il suo, che si trovava a scrivere un secolo dopo gli eventi e cinquanta anni dopo Silvestri.

Egli può pertanto ricordarci che il 1960 fu l'anno in cui i primi jet civili cominciarono a operare all'aeroporto di Linate mentre Macchi e Agusta avevano fatto volare, rispettivamente, l'addestratore a getto MB.326 e l'elicottero A.102. Il primo, in particolare, ebbe notevole successo anche di esportazioni, mentre il secondo, che utilizzava ancora un motore radiale a pistoncini, fu rapidamente superato dai nuovi elicotteri con propulsori a turbina.

L'entusiasmo degli anni Sessanta trapelava anche dalle parole dell'allora sindaco di Milano Virgilio Ferrari che, nella prefazione del libro di Silvestri, ricordava un grande pioniere aeronautico milanese, Enrico Forlanini, al quale l'aeroporto di Linate è dedicato.

Tutto ciò comunque è ben noto e come Andrea desiderasse proseguire il suo lavoro non lo possiamo sapere. Posso però formulare un'ipotesi, che costruisco facendo appello alla memoria e alle nostre chiacchierate negli anni.

Avrebbe potuto seguire la sua passione storiografica, cui abbiamo già accennato, considerando l'introduzione del discorso sulla Caproni e sviluppare il tema del *genius loci* aeronautico della zona est di Milano. Avrebbe facilmente potuto ricondursi a ciò considerando che il Circuito aereo di Milano, come viene ben documentato nel libro di Silvestri, era basato sul campo costruito attorno alla Cascina Taliedo in una zona che, oggi, corrisponde approssimativamente a quella delimitata dalle vie Mecenate, Bonfadini e Salomone. Il lettore moderno si stupirà leggendo come, con l'efficienza che caratterizza i milanesi, quello che era stato battezzato *Aerodromo d'Italia*, era già sin dalla sua apertura collegato con una linea tranviaria al Duomo e alla Stazione Centrale.

Mi aiuta in questa convinzione anche un ricordo molto personale: anni fa Andrea mi fece vedere una foto del suo archivio. Era stata scattata durante la prima guerra mondiale da un ricognitore o forse da un dirigibile austriaco che inquadrava proprio la zona di Taliedo,

alle spalle della quale, verso nord e verso Est non si vedevano altro che campagne. Ricordo nitidamente che, oltre alla sorpresa di vedere quanto piccola fosse allora Milano, discutemmo sul fatto che le zone a est del Lambro rispetto a Taliedo e Monluè fossero conformate naturalmente per la costruzione prima dell'Idroscalo e poi dell'aeroporto di Linate.

Da grande appassionato avrebbe percorso l'evoluzione, nel periodo tra le due guerre mondiali, del campo di Taliedo sotto la spinta della nascente aviazione civile e dei nuovi collegamenti aerei da Milano per Roma, Torino Monaco e Berlino. Sarebbe seguito, inoltre, il declino negli anni Trenta, quando fu relegato a campo d'aviazione militare e di servizio per le aziende aeronautiche che erano adiacenti – come appunto la Caproni – ma non si sarebbe fatto sfuggire che, proprio a Taliedo, volò anche, nel 1940, il Campini-Caproni C.C.2, il primo aereo italiano a reazione².

Avrebbe seguito anche la genesi dell'Idroscalo nel biennio 1928-1930, nato con l'esigenza di dotare Milano di uno scalo per idrovolanti che, fino alla seconda guerra mondiale, rappresentavano il velivolo civile tipico per le rotte a lungo raggio. L'Idroscalo, tuttavia, non venne mai completato nelle sue opere

di supporto per questa tipologia di aeromobile, né vide partire gli idrovolanti italiani delle due Crociere Atlantiche. Venne, invece, maggiormente sfruttato per attività sportive e ricreative, per le quali il bacino artificiale milanese è ancor oggi utilizzato.

Infine, avrebbe osservato come, con la costruzione dell'aeroporto di Linate tra il 1933 ed il 1937, si concludesse lo sviluppo della zona est di Milano, dando luogo a quella che allora venne denominata, con una toponomastica pre-gna della retorica del Ventennio, la *Città Aviatoria*.

Ma cosa avrebbe detto di Chavez? Questo non lo posso sapere, né posso fare congetture anche perché, confesso, ho scoperto le sue vicende leggendo il libro di Silvestri. È un personaggio figlio della sua epoca, guidato dal fascino dell'avventura e della sfida con i nuovi mezzi "più pesanti dell'aria". Rientra nel novero dei pionieri dell'aviazione e di certo, agli occhi della società europea del 1910, anche in quella degli eroi. Effettivamente, cimentarsi con il suo Blériot tipo XII nella traversata delle Alpi è stata un'impresa temeraria. Non tutti i lettori moderni, a un secolo di distanza, possono cogliere immediatamente la difficoltà nel raggiungere la quota necessaria per il superamento del valico del Sempione con quel fragile mezzo, estremamente sotto-potenziato, che cederà in fase di atterraggio a causa di fatica strutturale: fenomeno che nel 1910 non era ancora stato scoperto. Silvestri ci spiegherà che in realtà Chavez era già detentore del record di quota massima

2. La Federazione Aeronautica Internazionale accettò di omologare il Campini Caproni CC2 come il primo aereo a reazione al mondo. In realtà vi erano stati in precedenza gli esperimenti segreti di Hans von Ohain e del gruppo Heinkel che, circa un anno prima, avevano fatto volare l'Heinkel He 178, senza contare il Coanda della Romania nel 1910.

raggiunta con 2.680 metri ed era, tra tutti i partecipanti al Gran Premio della Traversata delle Alpi, sicuramente il favorito.

Nel suo volume Silvestri ha il grande merito di narrare questa vicenda, senza troppo indulgere negli aspetti tecnici, restituendole la giusta misura epica, e corredandola di una ricca documentazione iconografica che è sorprendente nella sua capacità di ricreare l'aspettativa ansiosa di quei giorni di un secolo fa, quando l'uomo si accingeva ad attraversare le Alpi con l'ultimo mezzo di trasporto da lui inventato, dopo averlo fatto prima a piedi, poi a dorso d'animali e quindi mediante la strada ferrata (il traforo del Sempione fu completato nel 1905).

Ora il rispetto per le grandi passioni di Andrea mi porta a uscire dal ruolo di voce narrante, farmi da parte, salutare un amico di cui, ogni giorno, sentirò la mancanza ed entrare in quello di lettore, lasciando che le parole di Armando Silvestri, divenute protagoniste già cinquant'anni fa, ritrovino tutta la loro attualità nelle pagine che seguono.

Tra i Libri di Andrea Curami mi piacerebbe fossero ricordati

Alfa Romeo & Mille Miglia, ed. italiana e inglese, Giorgio Nada Editore, Milano 2010.

Alle origini della Breda meccanica bresciana (con Paolo Ferrari e Achille Restelli), Atlante fotografico, Fondazione Negri, Brescia 2008.

I trasporti del Regno. Iniziativa privata e intervento statale in Italia 1861-1946 (con Paolo Ferrari), Fondazione Negri, Brescia 2007.

Mercedes Benz & Mille Miglia, ed. italiana e inglese, Giorgio Nada Editore, Milano 2007.

Porsche & Mille Miglia, ed. italiana e inglese, Giorgio Nada Editore, Milano 2004.

L'artiglieria italiana nella grande guerra (con Alessandro Massignani), Gino Rossato Editore, Novale-Valdagno (Vr) 1998.

L'Industria bellica anni Trenta (con Lucio Ceva), Franco Angeli, Milano 1992.

Testo di Andrea Curami

Cinquant'anni fa Armando Silvestri, nel presentare questo "volumetto", evidenziava

[...] la difficoltà di ricreare l'atmosfera di un'epoca oramai non solamente trascorsa, ma tramontata al di là di temi e di abitudini completamente svaniti.

Oggi ci ritroviamo, ma per altri motivi, a fare nostra quella frase di Silvestri nel commentare le celebrazioni nel 1960 del cinquantenario del Circuito aereo di Milano e della prima traversata aerea delle Alpi compiuta dal ventitreenne peruviano Jorge "Geo" Antoine Chavez Dartnell.

Scriveva, infatti, il sindaco Virgilio Ferrari nella sua prefazione:

Nelle manifestazioni di questi giorni, infatti, si ricordano insieme il nome di un eroico pioniere del volo [...] la prima grande manifestazione aviatoria italiana, una grande industria aeronautica milanese che portò i nomi d'Italia e di Milano nel mondo, e lo sforzo che la nostra città ha fatto in quest'ultimo quinquennio con le sole sue forze per dare alla Lombardia, a tutta la valle del Po, ed all'Italia un modernissimo complesso aeroportuale, espressione della ferma volontà di una grande metropoli del lavoro e della cultura, ed insieme potente mezzo di progresso e di prosperità.

Il Sindaco voleva con le sue parole ricordare la Caproni, grande industria aeronautica che nel 1915 aveva costruito i propri stabilimenti milanesi attorno all'aerodromo di Taliedo sul quale si era disputato il Circuito aereo nel 1910 e che poi l'amministrazione militare aveva provveduto a trasformare, dotandolo di infrastrutture permanenti.

Nel 1960 la Aeroplani Caproni non esisteva più, così come la Piero Magni Aviazione, piccola industria aeronautica che alla fine degli anni Venti aveva trasferito il proprio laboratorio da Meda sul campo di Taliedo, e la V Sezione, quella aeronautica, della Ernesto Breda di Sesto San Giovanni. Non erano riuscite a superare il crollo postbellico delle costruzioni aeronautiche in parte dovuto, anche, al Trattato di pace firmato a Parigi il 10 settembre 1947 che limitava la linea apparecchi della aeronautica nazionale a soli 200 velivoli da combattimento, tra caccia e ricognitori, oltre a 150 aeroplani da trasporto, salvataggio e addestramento (art. 64). In più, l'articolo 53 stabiliva:

L'Italia non dovrà fabbricare o possedere, a titolo pubblico o privato, alcun materiale bellico in eccedenza o di tipo diverso da quello necessario per le forze autorizzate dalle seguenti Sezioni III [relativo alla marina], IV [riguardante l'esercito] e V [l'aeronautica].

Il blocco della produzione aeronautica nazionale non era dovuto ai danni bellici, stimati nel 1953 al 10% dei macchinari e al 30% dei fabbricati, ma, bensì, al fenomeno dei surplus lasciati dagli americani in Italia con la fine della guerra che non solo erano a buon mercato, ma che anche mettevano impietosamente in luce il ritardo tecnologico dell'industria aeronautica nazionale.

"Siamo indietro di 5 anni" sosteneva al Senato il ministro della Difesa Pacciardi nell'ottobre del 1948, così correggendosi nel settembre dell'anno successivo parlando alla Camera:

Nell'esposizione del passato bilancio ho dato un quadro che mi pareva pessimistico, ma che era forse al di sotto della realtà, siamo indietro di dieci anni e dobbiamo riguadagnare il tempo perduto.

Con il superamento, nel settembre del 1951, delle clausole del Trattato di Pace, nel 1952 il governo americano aveva lanciato un programma Off Shore Procurements con il quale acquistava dalle industrie europee equipaggiamenti che poi cedeva gratuitamente ai rispettivi Paesi. Si iniziarono a costruire su licenza ricambi e parti del caccia Republic F.84G per i reparti dell'USAF a cui seguì nel maggio del 1952 un accordo tra la Republic e l'Aerfer per la revisione generale degli F.84G in dotazione alla NATO sull'aeroporto di Napoli-Capodichino. Nel settembre dello stesso anno la Fiat fu incaricata della revisione e della produzione di ricambi del turbogetto in dotazione al velivolo e nel maggio del 1953 ottenne la licenza di costruzione del caccia ogni-tempo F.86K Sabre.

Sulla base di queste esperienze e grazie sempre ai finanziamenti statunitensi, sia l'Aerfer, sia la Fiat elaborarono le loro proposte per un caccia tattico leggero da realizzare in grosse quantità per le aviazioni della Alleanza atlantica. La Fiat, riprendendo nel G.91 strutture e impianti dello F.86K, si aggiudicò nel 1959 il concorso con questo velivolo, ma ben piazzati risultarono anche i prototipi proposti dall'Aerfer.

Il 1960, quindi, rappresentò un momento di grandi speranze per l'industria aeronautica nazionale che sembrava aver riguadagnato "il tempo perduto" grazie anche ai primi voli dell'addestratore Macchi MB.326, progettato ottemperando agli indirizzi emersi in sede di Military Agency for Standardisation della NATO, e dell'elicottero Agusta A.102, entrambi realizzati da industrie lombarde.

Il 26 giugno 1960 era finalmente atterrato il primo volo di linea a Linate [;] la Aeroplani Caproni di Taliedo non esisteva più, così come la piccola Piero Magni, che si era trasferita sull'aerodromo milanese nel 1928. Entrambe si trovarono in gravi difficoltà al termine del secondo conflitto mondiale per il crollo delle commesse militari. Nonostante vari tentativi, portati avanti anche a Taliedo, di riconvertire l'azienda a nuove produzioni (carrozzerie, veicoli ferrotranviari, elettrodomestici, ecc.), nel 1950 l'azienda fu costretta a dichiarare bancarotta.

Tuttavia, alla fine degli anni Cinquanta, grandi speranze erano riposte nell'industria aeronautica nazionale.

Altrettanto grandi speranze il sindaco Ferrari poneva nel futuro di Linate.

Chi ai nostri giorni riesce a percepire il rombo sonoro dei motori di un grosso aeroplano da trasporto, o il sibilo sottile dei getti di un velivolo militare, nell'alto e convulso fragore della vita cittadina, ben raramente alza gli occhi al cielo per veder passare la macchina, rallenta il suo passo o addirittura si ferma. Il volo è divenuto un elemento naturale della nostra vita, e l'aeroplano, sia esso un possente e ululante mezzo di guerra o un maestoso apparecchio da trasporto passeggeri non è che una delle macchine che ci sono familiari compagne in ogni momento della nostra attività.

Queste considerazioni possono portare il lettore a sorprendersi che allora, appena cinquant'anni fa, un complesso di manifestazioni aviatorie fosse in grado di alterare, se non sconvolgere profondamente – come i cronisti più fantasiosi non hanno mancato di affermare con facile iperbole – la vita di una città ordinata e positiva come Milano.

Con queste parole Armando Silvestri apriva cinquant'anni fa il suo racconto degli eventi che avevano caratterizzato il Circuito aereo di Milano e la prima traversata aerea delle Alpi compiuta dal ventitreenne peruviano Jorge "Geo" Antoine Chavez Dartnell.

Il volumetto, come lo chiamava l'autore, faceva parte della raccolta dei *Quaderni della «Città di Milano»*, editi dall'amministrazione civica tra il 1957 e il 1965, in alcuni casi in collaborazione con la Ripartizione educazione milanese allo scopo di farne dono alla fine

dell'anno didattico agli alunni della V classe delle scuole elementari della città.

La collana era diretta da Renato Paggi.

A compilare il volumetto era stato, come detto, Armando Silvestri, estroverso divulgatore di aeronautica e spazio. Era nato a Palermo nel 1909 e la famiglia si era poi trasferita a Milano dove si era laureato in ingegneria industriale al Politecnico, diventando il più giovane ingegnere d'Italia.

All'università conobbe Osvaldo Peruzzi, poi noto illustratore futurista, al quale fu legato da fraterna amicizia formando un sodalizio che firmava i disegni realizzati in collaborazione con la sigla "sasidiatopas", dove "as" sta appunto per Armando Silvestri. Nel frattempo Silvestri aveva iniziato a pubblicare romanzi di avventure per l'editore milanese Sonzogno: a *La banda dei "fazzoletti rossi"*, pubblicato nel 1928, segue l'anno successivo *La meravigliosa avventura* e, quindi, nel 1931 *Lo sceriffo Rosso* e nel 1935 *Il pirata della carovaniere*.

Come Peruzzi non sembra abbia mai esercitato la professione d'ingegnere nelle vetrerie di famiglia a Livorno, così Silvestri iniziò a collaborare con il settimanale "Giornale illustrato dei viaggi e delle avventure di terra e di mare", sempre della Sonzogno e, a partire dal 1931, con il mensile "Il Politecnico" sul quale iniziò a firmare articoli di aeronautica, sui trasporti e di architettura e arti decorative, celandosi sotto vari pseudonimi quali AS VII, ASS, Silvar, Siculus e Sesil, oltre a diventarne redattore capo. [...]

Armando Silvestri

CHAVEZ E IL CIRCUITO DI MILANO



QUADERNI DELLA «CITTÀ DI MILANO»



ARMANDO SILVESTRI

CHAVEZ E IL CIRCUITO DI MILANO

*A CINQUANT'ANNI DAL "CIRCUITO AEREO INTERNAZIONALE DI MILANO
E TRAVERSATA DELLE ALPI" / 1910-1960*

10

QUADERNI DELLA «CITTÀ DI MILANO»



Prefazione

È difficile costringere nei brevi limiti di una prefazione avvenimenti che — già importanti quando si svolsero — ebbero poi nella storia della civiltà un'evoluzione che doveva condurre a sua volta, cinquant'anni più tardi, all'abolizione delle distanze: sei ore fra l'Europa e l'America del Nord!

Queste poche righe vogliono essere perciò soltanto un riconoscente ricordo, ed un memore saluto alla schiera di coloro che primi solcarono arditamente il cielo di Lombardia, ed a Colui che dopo avere per primo sorvolato le Alpi cadde in vista della meta.

Il Circuito aereo di Milano fu la prima manifestazione aviatoria di largo respiro che si realizzasse allora in Italia: un avvenimento perciò di grande importanza, ed era giusto che venisse collegato, allora come ora, con l'audacissimo tentativo di sorvolare le Alpi, di cancellare questa immensa barriera che separava l'Italia dal resto dell'Europa. Se l'entusiasmo dei pionieri dell'aeronautica era grande, quello dei Milanesi, — unito all'ammirazione ed all'ansia — per l'eroico tentativo del giovane e brillante aviatore peruviano, commoveva l'intera città. All'ora prevista per l'arrivo, nessuno più, si può dire, era nelle case: ma sulle terrazze, sui balconi, nelle vie e nelle piazze a scrutare il cielo nell'attesa del messaggero alato; giunse invece la tragica notizia: ma l'eroismo ed il nome di Geo Chavez non furono mai dimenticati, nè mai lo saranno, nella storia dell'aviazione.

Le giornate aeronautiche milanesi, di cinquant'anni or sono non furono soltanto ardimento di singoli, e spettacolo di folla mossa dalla curiosità: ma rivelarono una sorprendente comprensione intuitiva del pubblico nei riguardi dell'importanza del nuovo mezzo di trasporto: una divinazione, quasi, della funzione che esso avrebbe assunto in brevi anni, in pace ed in guerra: purtroppo fu la guerra a sperimentare per la prima il valore del nuovo mezzo di trasporto, anche strumento di offesa, e la bravura dei piloti: parecchi di essi infatti, che avevano partecipato alle giornate milanesi, si distinsero, militari o volontari, nella guerra scoppiata appena un anno più tardi.

Ma non per questo soltanto importa ricordare e celebrare le gior-

PROPRIETÀ ARTISTICA LETTERARIA RISERVATA DEL COMUNE DI MILANO

(Copyright MCMLX by Comune di Milano)

Industrie Grafiche Italiane Stucchi - Milano



PCOLL 14- 10 / A
001

nate aviatorie milanesi delle quali si celebra la cinquantenaria ricorrenza: se è motivo d'orgoglio rammentare con quanto appassionato slancio tanti giovani d'ogni classe sociale si dedicarono in quegli anni al volo, è necessario ricordare, alle generazioni che vennero poi, che nei campi lombardi ebbe infatti la sua culla la società Aeroplani Caproni, che divenne in breve una delle più grandi industrie aeronautiche del mondo: i suoi apparecchi costituirono il nerbo ed il meglio dell'aviazione italiana in due guerre, vennero costruiti in sei Nazioni estere, ed impiegati in almeno una dozzina di Paesi: essi portarono con onore all'estero non soltanto il nome d'Italia, ma anche quello di Milano, mentre assicurarono lavoro ad un grande numero di lavoratori milanesi, fra i quali l'industria aeronautica seppe creare maestranze valoro-rose, abilissime e ricercate.

Poi vennero tempi meno felici e più tardi oscuri, che ricordiamo soltanto per esprimere l'orgogliosa soddisfazione dei Milanesi nel celebrare l'odierna ricorrenza. Nelle manifestazioni di questi giorni, infatti, si ricordano insieme il nome di un eroico pioniere del volo che ad un'ardentissima impresa fece il sacrificio della giovane vita, la prima grande manifestazione aviatoria italiana, una grande industria aeronautica milanese che portò i nomi d'Italia e di Milano nel mondo, e lo sforzo che la nostra città ha fatto in quest'ultimo quinquennio con le sole sue forze per dare alla Lombardia, a tutta la valle del Po, ed all'Italia un modernissimo complesso aeroportuale, espressione della ferma volontà di una grande metropoli del lavoro e della cultura, ed insieme potente mezzo di progresso e di prosperità.

Nè va dimenticato che l'aeroporto che si inaugura si onora del nome di un grande italiano, di un grande milanese, Enrico Forlanini, un altro valoroso pioniere nel campo aeronautico internazionale.

La Mostra aeronautica completa degnamente la serie delle celebrazioni commemorative, di Geo Chavez e della prima grande manifestazione aerea italiana, offrendo all'attenzione dei visitatori i primi tipi di aerei, quelli che cinquant'anni or sono destarono l'ammirazione e l'entusiasmo dei tecnici e delle folle e via via quelli che in una rapida successione hanno portato l'aviazione ai moderni velocissimi apparecchi.

A tutte le Nazioni, agli Enti pubblici e privati, alle associazioni ed alle persone che hanno collaborato alla riuscita della Manifestazione cinquantenaria promossa dall'Amministrazione Comunale di Milano, al Comitato che si è con tanta appassionata attività e competenza occupato della celebrazione, rivolgo a nome della Civica Amministrazione i ringraziamenti più vivi e cordiali, mentre esprimo il fervido auspicio che lo sviluppo dei trasporti aerei, rendendo più facili, frequenti, rapidi i rapporti e gli scambi fra i popoli, affretti ed approfondisca la loro conoscenza reciproca, ne favorisca le amicizie e porti fra di essi la prosperità, e lo spirito di solidarietà e di pace.

VIRGILIO FERRARI
Sindaco di Milano

Milano, 12 settembre 1960

Presentazione

La compilazione del presente volumetto, che ho avuto l'onore di vedermi affidata, ha rappresentato un problema di difficile soluzione sia per il tempo non eccessivamente abbondante a disposizione, sia per la difficoltà di ricreare l'atmosfera di un'epoca oramai non solamente trascorsa, ma tramontata al di là di temi e di abitudini completamente svaniti, avendo a disposizione una documentazione quanto mai frammentaria e manchevole. Il risultato che ora propongo al lettore deve essere considerato non tanto il meglio che si poteva ottenere, quanto il meglio ottenuto nelle condizioni di lavoro ora accennate. Si sarebbe potuto fare certamente di più disponendo di mezzi di ricerca più vasti, e soprattutto di più settimane.

Così com'è, tuttavia, penso che il lavoro possa, alle generazioni di oggi, distratte da tanti avvenimenti e veramente estranee allo spirito di mezzo secolo or sono, dare un'idea di quello che i loro padri, o i loro nonni, sentirono davanti a macchine incerte e a uomini sicuramente coraggiosi ma molto più spesso ignari dei rischi che si apprestavano ad affrontare, in una settimana di appassionanti confronti e di entusiasmi di folla.

Questo lavoro di ricostruzione è divenuto possibile grazie alla collaborazione

disinteressata di alcuni enti ed organizzazioni che desidero qui pubblicamente ringraziare. Prima fra tutti la contessa Caproni-Guasti, ordinatrice del Museo Aeronautico Caproni che oggi è sicuramente la più vasta raccolta di materiale storico-documentario aeronautico nel nostro Paese; poi l'Ufficio Storico del Ministero Difesa-Aeronautica e la Biblioteca Comunale di Milano, specialmente per ciò che riguarda la consultazione dei periodici del tempo. A questo nucleo di fonti fanno corona raccolte di minore vastità ma che non è stato inutile ugualmente consultare.

Nel rintracciare gli avvenimenti descritti nel volumetto, molti nomi familiari, e gloriosi, sono venuti a solleticare la memoria e a risuscitare la commozione del compilatore; ma anche questi nomi e queste glorie sono, per le nuovissime generazioni, tramontate perchè travolte da altri avvenimenti e cancellate dal transmigrare o svanire di oggetti, attività, impianti, organizzazioni. Quanti dei Milanesi di oggi ricorderanno i nomi di ieri, nati dagli avvenimenti dell'altro ieri? Mai come nel mondo e per le cose dell'aeronautica si è avuta la sensazione palpabile, immediata, cocente, del volgere rapido del tempo.

In questi giorni a Milano, forse per ventiquattr'ore solamente, si cerca di

fermarlo, questo tempo, e ridargli la voce e la fisionomia di mezzo secolo or sono. Impresa difficilissima, quasi impossibile. Ad essa chi scrive ha cercato di cooperare cercando di fissare nelle sue grandi linee — ma anche scendendo in qualche dettaglio più curioso o prezioso — il volto di fatti, cose e persone che, in qualche caso inconsapevolmente, hanno fatto storia; e questa sua fatica, accanto al carosello dei velivoli par-

tecipanti alla « Giornata Aerea della Madonnina 1960 » e alla Mostra amorevolmente curata, serva da tributo di ammirazione e di riconoscenza per coloro che, su fragili ed incerte ali, hanno impennato l'umanità di ben più forti ali che le hanno dato l'imperio dei cieli. Oggi non più abbastanza vasti per l'altissimo volo degli uomini.

ARMANDO SILVESTRI

Milano, settembre 1960.

Cinquant'anni fa

Chi ai nostri giorni riesce a percepire il rombo sonoro dei motori di un grosso aeroplano da trasporto, o il sibilo sottile dei getti di un velivolo militare, nell'alto e convulso fragore della vita cittadina, ben raramente alza gli occhi al cielo per veder passare la macchina, rallenta il suo passo o addirittura si ferma. Il volo è divenuto un elemento naturale della nostra vita, e l'aeroplano, sia esso un possente e ululante mezzo di guerra o un maestoso apparecchio da trasporto passeggeri, non è che una delle macchine che ci sono familiari compagne in ogni momento della nostra attività.

Queste considerazioni possono portare il lettore a sorprendersi che allora, appena cinquant'anni fa, un complesso di manifestazioni aviatorie fosse in grado di alterare, se non sconvolgere profondamente — come i cronisti più fantasiosi non hanno mancato di affermare con facile iperbole — la vita di una città ordinata e positiva come Milano.

Eppure è così. E saremmo propensi a considerare con scetticismo i resoconti delle cronache se non ci fossero le fotografie a dimostrarci, con documenti senza alcun dubbio indiscutibili, quanto l'entusiasmo, la meraviglia, la curiosità del pubblico fossero acuite a limiti oggi inconcepibili, e come la città di Milano

fosse meta di un afflusso sterminato di gente che non può trovare confronti neppure nelle giornate fieristiche primaverili del nostro tempo, che pure salutano l'arrivo nella cerchia della metropoli lombarda di comitive di visitatori nutrite e variopinte.

Quelle lontane giornate del settembre 1910 videro un fenomeno analogo. E che si trattasse di un fenomeno ce lo dice lo scetticismo col quale era stato considerato da coloro che pure ne avrebbero beneficiato. Un cronista di allora afferma, infatti, che albergatori e trattori avevano mercanteggiato i loro contributi economici agli organizzatori della manifestazione perchè non credevano ch'essa provocasse realmente un consistente richiamo di pubblico. Quanto poco previdenti quei commercianti! E quanto strana questa loro cecità, dato che Milano era — allora come oggi — città aperta agli ardimenti, alle iniziative, agli entusiasmi.

Ma in fatto di volo era ancora troppo acerba.

Tuttavia le giornate aeronautiche milanesi avrebbero costituito un fatto fondamentale nella storia dell'evoluzione aeronautica del nostro Paese, e se oggi — allo scoccare dei cinquant'anni: mezzo secolo! Tutta la vita di un uomo! — le ricordiamo, è per cercare di rico-

struirne il valore e la sostanza non tanto nella prospettiva storica dei fatti, quanto e soprattutto nel quadro di quel mo-

mento, di quell'epoca, e del significato che quegli avvenimenti presero rispetto ai futuri destini dell'aeronautica.

Una mobilitazione cittadina

La definizione di quelle giornate, tanto per cominciare, seguiva una moda, ma era suscettibile di mettere fuori strada e i contemporanei e, peggio, coloro che — come noi — dopo un bel pezzo di anni si sono piegati sulle carte ingiallite per ricercarvi l'immagine dei fatti. Ufficialmente le manifestazioni milanesi vennero chiamate *Circuito Aereo Internazionale di Milano*, ed intimamente legato a questo titolo — che già ingiustamente circoscriveva i temi delle giornate aeronautiche — seguiva, unito da una semplice congiunzione, ma a caratteri tipografici più piccoli nei programmi ufficiali o no, l'altro proposito: *Traversata delle Alpi*.

Le vicende come si sono svolte hanno capovolto completamente la proporzione delle cose, perchè difatti la drammatica avventura di Chavez vittoriosa sulle montagne, ma vinto dalla fatalità al termine del suo volo, ha preso storicamente il sopravvento, nascondendo dietro un paravento di oblio quanto mai ingiusto le vere giornate aeronautiche milanesi che meritano invece ben altro rilievo. In sostanza il particolare, preso dalla vivida luce della tragedia che ebbe risonanze mondiali, ha finito per far spicco sull'insieme del quadro.

Oggi questa distorsione passionale della prospettiva storica non può essere più legittimata; la figura dell'aviatore peruviano resterà per sempre consegnata alla storia, ma noi non possiamo fare a meno di riportare l'attenzione sulle giornate aviatorie milanesi che meritano uno studio attento e davvero una riesumazione dalle nebbie di un passato che ci sembra più lontano solo perchè

gli anni trascorsi sono stati gremiti di avvenimenti giganteschi.

La città di Milano si era preparata a queste giornate aeronautiche — le prime che si organizzavano nel suo cielo — con una specie di mobilitazione generale. La manifestazione venne messa sotto l'alto patronato di S. M. il Re d'Italia, ed effettivamente Vittorio Emanuele III, e alcuni principi di Casa Reale, onorarono della loro interessata presenza alcune delle giornate più ricche di avvenimenti.

Il Comitato d'Onore messo insieme dagli organizzatori si può considerare come una straordinaria raccolta di personalità altamente in vista della vita italiana del tempo, e la sola elencazione di nomi e titoli occupa una mezza fittissima pagina del Programma ufficiale predisposto per la manifestazione. Apriva la lista S. E. Luigi Luzzatti, Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro dell'Interno, e lo seguivano in bell'ordine i nomi di ben dieci altri Ministri (ma non era forse l'intero Gabinetto?) fra i quali non mancavano quelli del Tesoro e delle Finanze, quelli della Guerra e della Marina, della Pubblica Istruzione e dei Lavori Pubblici. Ai Ministri facevano degna corona i Senatori, che seguivano in numero di ventiquattro: fra essi rileviamo nomi che significano qualcosa nella storia della città e della Nazione, come quelli di Luigi Mangiagalli, dell'ing. G. B. Pirelli, di Piero Sormani, del conte Visconti-Venosta. Sei deputati al Parlamento, fra i quali Filippo Turati e Claudio Treves, il Commissario per il Comune, il Prefetto della Provincia, il Presidente del Consiglio Provinciale, e via via tutte



La copertina della « Guida Ufficiale » stampata dal Comitato organizzatore (Museo Aeronautico Caproni).

le autorità civili erano compresi nell'elenco; il comandante del III Corpo d'Armata con sede a Milano era un altro nome entrato nella storia d'Italia, quello del gen. Carlo Caneva. Incontriamo — infine — una personalità con diretta attinenza alle attività aviatorie, quella del principe Ludovico Potenziani, Presidente della Società Italiana di Aviazione, che era una delle pratiche organizzatrici delle prove; gli era vicino il Direttore del Touring Club Italiano, comm. Federico Johnson, nè mancava il Presidente dell'Automobile Club d'Italia — automobilismo e aviazione in quei lontani tempi erano apparentati in una spericolata visione di audacie e ardimenti quasi sovrumani, nella

fantasia popolare — marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia. Fra le personalità qualificate rileviamo ancora il comm. Palazzo, Direttore dell'Ufficio Centrale Meteorologico, ed il ten. col. Maurizio Moris, comandante della Brigata Specialisti del Genio ed uno degli uomini che dettero una spina dorsale all'aviazione, permettendone di trarne quell'Arma Azzurra di cui la Nazione non può che essere fiera.

Come si vede da queste note, sfrondate da ogni intenzione rievocativa e retorica, la città aveva cercato di dare la maggiore solennità alla sua manifestazione. Era un buon indizio.

Tecnicamente la Società Italiana di Aviazione (che praticamente costituiva l'organo sportivo e tecnico qualificato in materia di aviazione in Italia, a quel tempo) era rappresentata dal sen. Cesare Mangili, che la presiedeva, e dal cav. Luigi Origoni, vice-presidente. Il cav. Origoni doveva, in seguito, essere l'iniziatore di molte delle onoranze tributate a Geo Chavez, eroe sfortunato della Traversata Aerea delle Alpi, e fra l'altro dell'erezione dei monumenti più durevoli che si aggiunsero ai cippi ricordo ai punti di partenza, a Briga, e di caduta, a Domodossola, del gran volo.

Il Comitato Esecutivo, naturalmente, non era costituito da tanti nomi altisonanti, ma quelli che vi erano dentro furono, in conclusione, i veri creatori delle giornate aeronautiche milanesi. Questi li dobbiamo nominare tutti: ma quale milanese se ne dorrà, ritrovando fra essi i nomi di molti uomini che più hanno illustrato la sua città? Presiedeva il Comitato Esecutivo il dr. Gino Modigliani, alla cui attività tutti i testimoni ed i cronisti delle giornate hanno tributato il loro plauso; vice-presidente il cav. Origoni; ne erano membri il prof. Giuseppe Colombo, che doveva essere il vero creatore del Politecnico di Milano, il prof. Giovanni Celoria della stessa Scuola Superiore, il prof.

Lorenzo Malladra, il prof. Pericle Gamba (che fu uno dei più attivi commissari della gara transalpina), l'ing. Ariberto Castelli, il cav. Guido Cagnola, il cav. Guglielmo Folchi, il comm. Francesco Gondrand, il dr. Gildo Guastalla, il cav. Arturo Mercanti, il dr. Alberto Pirelli, il dr. Aldo Weill-Schott; commissario tecnico l'ing. Evaristo Stefani, segretario il dr. Attilio Scalabrini.

Questi comitati erano assistiti da due gruppi di Commissari Sportivi, uno più nutrito per le giornate milanesi, uno meno importante per la traversata delle Alpi (*). I cronometristi erano al servizio di Gilberto Marley, che dirigeva.

Le due prove, che si verificavano in tempi contigui, non si debbono considerare, tuttavia, due episodi di una stessa organizzazione, perchè risalivano a iniziative in parte differenziate. La Traversata Aerea delle Alpi era stata organizzata dalla Società Italiana di Aviazione di Milano insieme alla Commissione Nazionale del Turismo Aereo del Touring Club Italiano, che in quei tempi si guadagnò molte benemeritenze aeronautiche, ed il concorso della Società Immobiliare Lombardo-Veneta, del Comitato Svizzero di Briga e di Comitati locali di Domodossola, Stresa e Varese. Le giornate aeronautiche milanesi erano soprattutto organizzate dalla Società Italiana di Aviazione con il sostegno fattivo e finanziario del Comune di Milano, che aveva compreso tutto l'interesse della manifestazione e vi si era dedicato con grande entusiasmo, e il concorso della Commissione Nazionale del Turismo Aereo del T.C.I. Le due iniziative restavano tuttavia legate dall'unica matrice che trovava il suo lievito nell'entusiasmo milanese.

(*) Elenchiamo qui di seguito i Commissari Sportivi: cav. Arturo Mercanti; dr. Alberto Pirelli; Paul Rousseau; march. Camillo Soragna; nob. Carlo Gabrio Sormani; conte Giovanni Visconti di Modrone; dr. Aldo Weill-Schott. I Commissari Sportivi per la Traversata delle Alpi erano: cav. Arturo Mercanti; Paul Rousseau; nob. Carlo Gabrio Sormani; conte Giovanni Visconti di Modrone.

Non potevano mancare gli scettici, in un tempo nel quale ben poche ali erano riuscite a spiccare il volo, e Milano era pressochè ignara di aviazione, ma l'entusiasmo dell'Amministrazione cittadina doveva dimostrarsi di buona lega, ed un cronista, a cose avvenute, ammetteva addirittura che la città si era « inserita nel novero delle grandi capitali mondiali » ... evidentemente accomunandola a Parigi, a Berlino, a Reims, a Blackpool, insomma a quelle città che avevano già dato ospitalità ai più famosi e celebrati *meetings* d'aviazione.

La partecipazione ai Comitati organizzativi della Società Immobiliare Lombardo-Veneta era suggerita da una questione... utilitaria: questa Società, che vagheggiava (e propagandava nelle pagine del Programma Ufficiale) la costruzione di un « Quartiere della S. I. Lombardo-Veneta » ad occidente della Strada Pallese, aveva messo a disposizione un vasto terreno per trasformarlo in aerodromo (come si diceva allora), e probabilmente contribuì positivamente alla creazione di steccati, tribune, *hangars* di fortuna che costituirono il panorama, meglio lo scenario nel quale si svolsero le gare. Questo terreno limitato a destra dalla suddetta Strada Pallese, con a nord il Lambro e poco lontano le case di Monluè, venne servito da una linea tranviaria; la sua destinazione ad aerodromo venne consacrata definendolo Aerodromo d'Italia, e prefigurava la costituzione del campo di Taliedo, al quale tanta passione e tante glorie dell'aviazione italiana sono rimaste legate. Un campo glorioso, dunque, questo Aerodromo d'Italia improvvisato a metà del 1910, e che purtroppo le esigenze urbanistiche della Milano di oggi non hanno permesso di conservare.

Le date prescelte furono la settimana dal 18 al 24 settembre per il « Gran Premio della Traversata delle Alpi », e

la settimana dalla domenica 25 settembre alla domenica 2 ottobre per le giornate aeronautiche milanesi.

Una mobilitazione cittadina, pertanto,

Difficoltà di un'aviazione giovane

Il « Circuito Aereo Internazionale di Milano », come era indicato nei manifesti che vennero diffusi a migliaia, si inseriva su una serie di avvenimenti sportivi aeronautici che avevano eccitato la fantasia del pubblico.

Il primo volo dei Wright si era verificato solo sette anni prima il 17 settembre 1903; è vero che molti tentativi di volo, molti studi, qualche effettivo « salto » (più che volo) erano stati compiuti in Europa, ma fino a quel momento per i benpensanti il volo restava pura follia e farneticazione. Da sette anni a quella parte, però, una febbre di ardimento pareva avesse preso gli uomini, che costruendo macchine a volte geniali a volte mostruose, e soprattutto audacemente provandole contro ogni logica e ogni prudenza, avevano tratto dal limbo delle cose belle ma impossibili il polo. Si cominciarono a misurare distanze percorse e altezze raggiunte, velocità toccate, risultati singolari; si cominciò a contare a metri, poi si passò ai chilometri. Si ebbero i primi caduti, ed il sangue segnò con una striscia vermiglia le glorie del volo attirando l'attenzione, non più scettica, del pubblico. La Francia, lanciata nella competizione con un fervore straordinario, era in testa a tutte le Nazioni, ed appunto solo un anno prima delle iniziative milanesi erano sbocciati i maggiori avvenimenti.

L'anno avanti — il 25 luglio 1909 — un'impresa che realizzava fantastiche e fantasiose previsioni fino a quel momento avanzate solo da scrittori o poeti, fa esplodere l'entusiasmo popolare: la traversata aerea della Manica, effettuata

non è definizione errata per chi vuole sintetizzare le basi di un'organizzazione che voleva imitare quanto si era fatto altrove. Ma era un'imitazione facile?

da Luigi Blériot, un vero pioniere dell'appena nata aviazione, il primo costruttore su basi industriali di aeroplani. Si iniziarono prove più impegnative, con un serrato crescendo; a Reims, nell'agosto 1909, viene indetta una « Settimana di Aviazione » che è un trionfo sia per gli aviatori, sia per l'aviazione; soprattutto per questa, anzi, che esce definitivamente alla ribalta dell'attualità e diviene un personaggio, sia pure curioso, sorprendente e comunque entusiasmante. Nel 1910, in aprile, una « Settimana di Nizza » rinnova gli entusiasmi di Reims; nello stesso mese il francese Louis Paulhan si porta via un premio di 10.000 sterline (ed a quell'epoca si trattava di una cifra vertiginosa!) messo in palio dal *Daily Mail* vincendo la distanza fra Londra e Manchester (295 chilometri circa). Nell'agosto dello stesso anno si disputa per la seconda volta il cosiddetto « Circuito dell'Est » in Francia, nel quale sono impegnati decine di aviatori ed aeroplani. L'aviazione, insomma, comincia a entrare nel sangue della gente, dopo essere entrata di forza nella cronaca.

E in Italia?

Gli entusiasmi nel nostro Paese sono meno vivaci, non perchè non vi siano giovani coraggiosi che guardano alla nuova attività sportiva con decisione e volontà, ma perchè mancano i mezzi per passare dalle semplici elucubrazioni alle realizzazioni pratiche. In Italia — scriverà qualcuno a proposito della mancanza di aeroplani italiani alle giornate milanesi — non si trovano mezzi per finanziare i costruttori; i quali sono pochi, ammettiamolo, ma ci sono.

Nel 1909 un costruttore solitario — ma certamente uno dei più seri e più solidi studiosi di aeronautica nel nostro Paese — l'ing. Aristide Faccioli, ha costruito un biplano che ha volato: il primo volo di un aeroplano italiano, con motore italiano (era uno *SPA-Faccioli* costruito con la collaborazione dello stesso ingegnere) e pilotato da un italiano (Gianni Faccioli, figlio dello stesso costruttore della macchina). Ma intorno al Faccioli, forse di carattere difficile, comunque schivo di pubblicità (tanto che ancor oggi non si riesce a ricostruire in modo attendibile la fisionomia del suo velivolo iniziatore di un'era nel nostro Paese), grava un singolare silenzio. Vi sono ancora altri costruttori: Altieri-Marra, Antoni, i Cantieri di Voltri, l'ing. Gianni Caproni, Madrigali... ma gli aeroplani di questi costruttori non riescono a vedersi: in ogni modo non sono sostenuti da iniziative industriali, da incoraggiamenti economici... nulla. Aviatori spericolati come Cobiachi, o ingegneri predestinati ad alto avvenire appunto come Caproni, cercano di creare macchine di una certa ambizione, ma sono ancora ai primi tentativi. E quando, nel 1910, i Comitati per le giornate milanesi diramano i loro inviti e cominciano a ricevere le prime risposte, sono i nomi stranieri quelli che si allineano sulle liste di iscrizione.

Anche sportivamente gli inizi dell'aviazione nel nostro Paese non sono stati brillanti. Prima di Milano si erano avuti due altri tentativi di riunioni aeronautiche, e non erano riusciti molto brillanti. Il primo era stato organizzato a Brescia nel settembre del 1909, certo con entusiasmo, ma con scarsi risultati pratici; di esso ci rimangono pochi ricordi sostanziosi, un bel manifesto, una grossa *Guida Ufficiale* che si può considerare una specie di numero unico di divulgazione aeronautica del tempo, ma nel quale stranamente, dopo regolamenti, elenco dei segnali, ecc., non esi-



Un gruppo di cartoline, opere dei pittori Codognato

ste una lista dei concorrenti iscritti, né dei velivoli presenti; e ce n'è ben d'onde. Dalle cronache — forse un po' acide — del tempo rileviamo infatti che l'organizzazione venne definita pietosa e che la situazione sarebbe precipitata nel ridicolo se l'aviatore americano Glenn Curtiss ed il francese Rougier non avessero affrontato alcune prove di volo salvando la situazione; il ten. Calderara, su un aeroplano appartenente all'Esercito, volò pure al « Circuito » bresciano (e anch'esso non era un circuito nel senso moderno), ma fu il solo italiano, ed apparve estremamente mediocre.

A questa prima prova seguirono nel maggio 1910 i « Concorsi Aerei » di Verona, che però i contemporanei non mancarono di criticare pure aspramente;



e Mazza, distribuite in occasione del Circuito Aereo Internazionale (Museo Aeronautico Caproni).



vennero definiti male organizzati, e insufficienti come numero di aviatori e di aeroplani. Effettivamente vi risultarono presenti solo tre velivoli, un biplano *Farman*, un monoplano *Antoinette* ed un monoplano *Blériot*, quest'ultimo pilotato dall'italiano Cattaneo; non c'erano aeroplani di costruzione nazionale, e quell'unico nostro pilota era un ex-meccanico da poco brevettato. Tuttavia il Concorso di Verona rivelò in Cattaneo una bella tempra di ardito e irruente pilota, che, pur non essendo ancora completamente padrone del mezzo, si dimostrò degno di progredire rapidamente per mettersi alla pari con gli altri più famosi piloti stranieri.

Le « riunioni » italiane — come venivano definite, traducendo in buona lin-

gua il termine universalmente usato all'estero di *meetings* — non erano nate sotto buona stella. Entusiasmo, negli organizzatori, ma scarsa capacità conclusiva. Dal settembre bresciano, che si era ridotto ad una serie di esibizioni personali di tre piloti, al maggio veronese, nel quale un egual numero di piloti aveva fatto poco di più, non si era percorsa molta strada. Ed i componenti i Comitati milanesi lo sapevano; ma erano anche decisi ad ottenere un successo, sicché per prima cosa puntarono sul fattore premi.

L'aviazione degli albori — quella che era « esplosa » in Francia dal 1906 in avanti — era sicuramente uno sport d'attrazione e spericolato, ma non era sfuggito all'organizzazione commerciale

numerose sottospecie e varianti, e questo assicurava pure il « successo tecnico » della riunione. Anche i piloti costituivano una schiera di buoni nomi, se non di astri di prima grandezza. Il più famoso era senz'altro Paulhan, che pochi mesi prima aveva vinto il premio del *Daily Mail* traendone fama e — come abbiamo visto — anche non pochi quattrini; Aubrun era anch'egli un pilota francese fresco di allori sportivi, essendo stato definito il « trionfatore del Circuit de l'Est » disputato il mese innanzi; il peruviano Geo Chavez aveva stabilito il primato di quota qualche settimana prima, toccando l'altezza di 2.680 metri, non certo spregevole per un'aviazione che era praticamente al settimo anno di vita; un altro Peruviano, ma naturalizzato francese, Bielvucich, aveva anche lui freschi allori sportivi, avendo compiuto con successo il mese innanzi il *raid* Parigi-Bordeaux; l'unico Inglese presente, Dickson, era stato nominato, poche settimane prima che venisse a Milano, « direttore dell'aviazione inglese », date le sue capacità tecniche, e rientrando in patria vi avrebbe organizzato una prima scuola per piloti militari; avrebbe dovuto volare su un biplano *Bristol* (come infatti figura sul programma ufficiale) ma in realtà ha volato su un biplano *Farman* con motore *E.N.V.* non essendo la macchina inglese ancora utilizzabile; gli altri — Audemars, l'Americano Weyman, Fischer, Pischoff, Brégi, Kueller — erano buoni sportivi, noti su tutti i campi delle riunioni europee.

La schiera di Italiani è esigua, e nessuno fra essi ha grande esperienza di volo. Cattaneo, rivelatosi alle giornate veronesi, ha migliorato notevolmente la sua esperienza, e viene definito dai testimoni dei primi voli di prova « ormai sicuro del suo mezzo »; Ruggerone, che stranamente si fregia dello pseudonimo Eros, che del resto lo aveva reso noto come campione del ciclismo,

è molto più calmo, preciso, riflessivo, ma un po' più acerbo; Cagno ha accumulato sensibile esperienza essendosi brevettato a Cameri ed avendo proseguito a volare a Pordenone, ma da « ex-re del volante » non ha ancora raggiunto una padronanza del mezzo aereo come quella che del mezzo terrestre aveva invece conseguito.

Di aeroplani italiani nemmeno l'ombra. Di questo si indigna l'ing. P. Sabatini, collaboratore tecnico de *L'Aviatore italiano*, settimanale dell'epoca, ed asserisce che è deplorabile il fatto che nessun costruttore italiano si fosse presentato. L'unico apparecchio italiano iscritto alla prova (il monoplano *Madrigali*, che in sostanza era un *Blériot* costruito a Firenze per conto di un certo sig. Madrigali — non assurdo all'onore della storia — da un capo-tecnico delle fabbriche di Blériot) non si fece vivo sul campo di Milano. Tutti gli altri aeroplani italiani — come quello del marchese Filiasi, quello di Altieri-Marra, l'*Issione* costruito dai Cantieri di Voltri per conto di Ferro e del conte Balbi, il monoplano *Antoni* di Pisa, il biplano *Faccioli* di Torino, il *Caproni* costruito nella brughiera gallaratese — non si erano presentati neppure con un'iscrizione formale. Ed ancor più s'indigna il settimanale *La lettura sportiva* contro i piloti della Brigata Specialisti del Genio, che avrebbero dovuto intervenire, almeno uno di essi, invece di stare a « divertirsi » con gli aeroplani dello Stato a Roma... I bravi commentatori non pensano, probabilmente, che dopo la figura piuttosto misera fatta dal ten. Calderara a Brescia, il Comando della Brigata aveva forse deciso di non correre più il rischio del ridicolo permettendo a suoi piloti di partecipare a « riunioni » civili.

Comunque stessero le cose, lo schieramento sull'Aerodromo d'Italia c'era, e imponente: il primo veramente notevole che si impostasse in Italia.

La traversata delle Alpi

Per il Gran Premio della Traversata delle Alpi le cose stavano diversamente. In primo luogo la partecipazione non era libera a tutti, o, per meglio dire, fra tutti gli iscritti sarebbero stati scelti solo cinque aviatori per il cimento. E non abbiamo idea con quale criterio.

Al Comitato di Briga giunsero 9 iscrizioni in tempo utile, e vale la pena ricordarle: su monoplani si iscrissero Cattaneo (su *Blériot*), Chavez (su *Blériot*), Paillette (su *Blériot*), Wiencziers (su *Antoinette*), Aubrun (su *Blériot*), Latham (su *Blériot*); su biplani si iscrissero Weyman (su *Farman*), Parisot (su *Farman*), Wiynmalen (su *Voisin*). La Commissione, dopo attento esame, scartò i concorrenti Latham, Aubrun, Parisot e Wiynmalen e gli altri risultarono designati per effettuare la prova.

Il gruppo di coloro che dovevano affrontare la montagna era quanto mai eterogeneo; vi figuravano difatti un italiano (Cattaneo), un francese (Paillette), un franco-polacco (Wiencziers), un peruviano (Chavez) ed un nord-americano (Weyman). I più qualificati per affrontare realmente la prova apparivano però solo Chavez, detentore del momentaneo primato di altezza e quindi in possesso di un'esperienza di voli in quota che mancava agli altri, e Weyman, in quanto il suo biplano *Farman* era sta-

to studiato appositamente per renderlo un « arrampicatore », alleggerendolo e modificandone la cellula. Gli altri apparivano insufficientemente ricchi di esperienza (soprattutto scarsa quella dei voli in quota), e forniti di mezzi tecnici non molto adatti per garantire un margine di sicurezza adeguato per un'impresa così pericolosa.

Riportandoci alla realtà odierna, quando migliaia di viaggiatori sorvolano ogni giorno l'arco alpino, non sempre degnandosi di concedere un'occhiata ammirativa ai giganti di pietra ammantati di neve che scorrono lenti sotto le solide fusoliere pressurizzate, nelle quali il mordente freddo esterno non arriva neppure, è difficile che ci rendiamo conto dell'emozione che invadeva quegli uomini di 50 anni fa — pensate: solo 50 anni fa! — davanti alle gigantesche pendici montane che, viste dal pianoro del Brigenberg ad appena 900 metri sul mare, apparivano imponenti e terribili.

Il clima di quel confronto può, forse, essere fissato dalle parole con le quali un giornalista dell'epoca e « inviato speciale » sui luoghi che sarebbero stati testimoni dell'ardua impresa descriveva l'ambiente e dava la misura — la sua misura, così come poteva darsi in quel tempo — del valore di essa. Scriveva

Mario Morasso su *L'Illustrazione Italiana*:

« La montagna solenne, dal nome magniloquente — il Sempione — dal corpo massiccio, a sproni e a sghebbi, a mo' di maschio trincerato, è scossa da un ignoto palpito di aspettazione e di meraviglia...

« Ed infatti non vi è ancora impresa fra quelle pur memorabili di cui consta la giovane storia dell'aviazione, non vi è impresa, dico, né la traversata della Manica, né la traversata di Parigi, né il viaggio da Londra a Manchester, né il Circuito della Francia dell'Est, né i voli fra le nubi di Morane e Latham, che sia più importante o significativa

e che abbia una maggior forza di commozione, di questa, del valico aereo del Sempione, e che più di questa induca a meditare e schiuda più facile via al sogno...

« È dopo questo assalto all'Alpe sacra che si potrà con qualche fondamento, con qualche verisimiglianza, fantasticare intorno ai cambiamenti, alle rivoluzioni che la macchina per volare apporterà nel mondo e negli usi e nella esistenza degli uomini ».

Pur nella loro turgidità retorica le parole del giornalista dipingono una situazione che oggi, perchè ci riesca comprensibile, ci impone uno sforzo di « ridimensionamento ». Vediamo citata fra

le imprese importanti la « traversata di Parigi »; non molti mesi dopo le giornate milanesi, le cronache sportive italiane parleranno di una « traversata di Torino » come impresa aerea mirabile; ma

come possiamo ai nostri giorni — quando sono state emanate leggi e regolamenti per impedire il sorvolo delle città che altrimenti sarebbe continuo, pericoloso e fastidioso — concepire l'im-

ISCRITTI PER LA TRAVERSATA AEREA DELLE ALPI

N.	Pilota	Nazion.	Apparecchio	Motore
1	Cattaneo	I	mon. Blériot XI	Gnome 50 CV
2	Chavez	P	mon. Blériot XII	Gnome 50 CV
3	Paillette	F	mon. Blériot XII	Gnome 50 CV
4	Wiencziers	D	mon. Antoinette	Antoinette 60 CV
5	Weyman	USA	bipl. Farman spec.	Gnome 50 CV
6	Latham	F	mon. Antoinette	Antoinette 60 CV
7	Aubrun	F	mon. Blériot XI	Gnome 50 CV
8	Parisot	F	bipl. Farman	Gnome 50 CV
9	Wynmalen	D	bipl. Voisin	E.N.V. 60 CV

AMMESSI ALLA GARA

N.	Pilota	Nazion.	Apparecchio	Motore	Note
1	Cattaneo	I	mon. Blériot XI	Gnome 50 CV	Ritirato senza tentare voli.
2	Chavez	P	mon. Blériot XII	Gnome 50 CV	Compiuta la traversata.
3	Paillette	F	mon. Blériot XII	Gnome 50 CV	Ritirato senza tentare voli.
4	Wiencziers	D	mon. Antoinette	Antoinette 60 CV	Ritirato senza tentare voli.
5	Weyman	USA	bipl. Farman spec.	Gnome 50 CV	Ritirato dopo molti voli infruttuosi per insufficiente quota.



Come si presentava il Gruppo del Sempione che gli aviatori dovevano affrontare dal 18 al 23 settembre 1910 (da *L'Illustrazione Italiana*).

portanza di simili « viaggi entro una stanza » senza rifarci alla statura degli uomini e delle loro macchine?

In quel momento l'uomo che aveva volato più alto di tutti era Geo Chavez, il peruviano che aveva toccato la vertiginosa quota di 2.680 metri; ma le cime alpine che dovevano essere affrontate torreggiavano ben più alte di questo « massimo » delle macchine alate. Il Sempione — il gigante dal « nome magniloquente » — spingeva le sue cime superbe e nevose a 4.000 e 4.005 metri (le punte del Fletch Horn e del Laquin Horn), mentre la cima più bassa del massiccio si spingeva a 3.253 metri (il Simeli Horn); quote, dunque, quasi doppie del massimo che, ai limiti delle sue possibilità di potenza e, ovviamente, di controllo e di pilotaggio la macchina aerea aveva appena toccate.

Il tema del volo non era, per la verità, quello di sormontare le cime del Sempione, ma semplicemente quello di « raggiungere l'Aerodromo d'Italia a Talledo (m. 122 di altezza s. m.) superando il Colle del Sempione (altitudine massima 2.008 m.) e passando per Domodossola, Stresa, Varese, con l'obbligo di effettuare il percorso entro 24 ore dalla partenza ». Non tanto l'arrampicata era la mèta dell'impresa, quanto il volo nelle valli alpine superandone il dorsale e dimostrando che l'arco montano non era più barriera invalicabile. Sostanzialmente si trattava di percorrere una « distanza ideale », ossia in linea d'aria come diciamo oggi, di soli 150 km., molto meno della Londra-Manchester che aveva dato tanta fama a Paulhan, ma non su un terreno piano e privo di accidenti e pericoli. A proposito del volo del francese, Arturo Mercanti scrisse, difatti, che « si trattava di effettuare 300 km. circa, a volo, nel termine di 24 ore dalla partenza, con non più di due scali, sopra un terreno senza accidentalità altimetriche notevoli, un vasto piano da 100 a 150 metri di quota costante, uniforme

di vegetazione, a grandi zone poco alberate e di terra soda e priva di solchi... ». Sulle Alpi la situazione era molto diversa.

Un giornalista, analizzando il percorso, scrisse allora che lo si poteva considerare suddiviso in varie tratte: da Briga al Colle del Sempione, circa 8 km. in netta salita e su un terreno decisamente proibitivo; dal Sempione, lungo la Valle Diverio, fino a Domodossola, per circa 32 km., su un terreno vario e inatterrabile, dominato sulla destra (ossia verso sud) dalle cime del Sempione delle quali abbiamo indicato le quote, e sulla sinistra (ossia verso nord) da quella del Monte Leone, di 3.552 metri: fra queste maestose masse granitiche il Passo coi suoi Ospizi, a 2.001 metri di quota, la massima che l'aviatore avrebbe dovuto superare; da Domodossola la rotta avrebbe dovuto infilare la valle del Toce e giungere fino a Fondo Toce per circa 30 km., su un terreno anche qui difficile, pur se meno minaccioso del precedente; da Fondo Toce a Laveno la rotta attraversava un braccio del Lago Maggiore, su una distanza non certo preoccupante di circa 10 km.; infine da Laveno a Milano si sarebbero discese le sgroppanti propaggini prealpine che vengono a morire sul vasto piano padano, sorvolando un paesaggio di più in più tranquillante, anche se non facile dal punto di vista aviatorio per la presenza di filari, di confini, di strade sempre più fitte, giungendo con un volo di 70 km. fino a Milano. La difficoltà e l'incognita dell'impresa stava nelle prime due tratte, nel tragitto veramente alpino da Briga a Domodossola.

Chavez, *recordman* d'altezza, aveva soltanto 670 metri circa di margine fra il suo massimo e la quota minima da travalicare sul Sempione. E su lui avrebbero continuato a gravare, con la loro silente massa minacciosa, i massicci alpini da oltre 1.500 metri più in su...

La tensione degli aviatori e l'aspettativa ansiosa degli uomini — non solo

degli sportivi — era, dunque, ben giustificata!

Due mentalità a contrasto

Le cronache della settimana che va dal 18 al 24 settembre 1910 ci sono giunte fin qui centrate sulla figura e sull'impresa di Geo Chavez. Non possiamo certo rimproverare gli scrittori di averlo fatto, perchè l'importanza del volo, la bellezza del gesto e la tragica conclusione dell'impresa giustamente spostavano i termini dell'impresa stessa facendone emergere, quasi solitaria, la figura di chi ne era stato l'eroe, fortunato e sfortunato ad un tempo. Ma se vogliamo ricostruire il clima di quelle giornate non possiamo fare a meno di rimettere insieme tutti i fatti e proiettare una luce nuova su particolari che appaiono solo fugacemente nelle cronache, mentre possono sembrare determinanti nel quadro dell'insieme.

La traversata aerea delle Alpi appare, a chi ne scorre i resoconti del tempo giunti fino a noi, quasi un'impresa solitaria affrontata da un solo uomo che volle misurare la sua personalità con la titanica statura dei monti implacabili; ma non è così. Se Chavez fu solo, nella lotta serrata contro i venti e le rocce, al momento della prova, furono prima, e fino all'ultimo, con lui altri uomini, una moltitudine di uomini, che, con ragionata solidarietà, cercarono di fornirgli tutti i dati per affrontare a ragion veduta la battaglia. Ed insieme a questi uomini che con il loro senno, la loro opera e il loro sacrificio gli tesero una mano amica per sorreggerlo, per incoraggiarlo, per affinarli le armi con le quali avrebbe affrontato la montagna minacciosa, altri uomini per grettezza o cecità, per reazioni oscure o per calcolo ingeneroso, furono contro di lui ad aumentargli le

difficoltà ed a creargli gratuiti pericoli.

Bisogna dire che ai due lati della frontiera che correva, invisibile, ma purtroppo — sul metro delle misere cose umane — concreta, lungo le creste alpine, vi fu un netto contrasto di reazione al richiamo della grande impresa ed alla sua preparazione. Il Comitato milanese per la traversata si comportò in modo molto diverso del Comitato di Briga; ed all'interessamento del Governo italiano rispose un interessamento molto diverso e minore, se non nullo, del Governo svizzero federale e di quello cantonale.

Un'impresa come quella del travalicò delle Alpi non poteva affrontarsi semplicemente avviando un'elica e tentando la buona fortuna di un volo più o meno facile: occorreva, al contrario, prepararlo, e con cura. Il problema da risolvere non era solo geografico, o topografico, o tecnico di volo, ma soprattutto meteorologico. Anche se le nozioni sui moti atmosferici erano allora sommarie, agli aviatori era noto che sulle montagne si avevano turbolenze, correnti ascendenti e discendenti, che si formava il cosiddetto « muro d'aria » (quegli strati che oggi chiamiamo ascendenze o discendenze e che si muovono con buona compattezza sulle pareti delle valli) contro il quale si poteva pericolosamente cozzare e che ben difficilmente con le macchine di allora si poteva superare.

Gli organizzatori si preoccuparono, dunque, di garantire gli aviatori mettendo insieme non solo una rete di osservatori meteorologici di fortuna, in aggiunta ai pochi fissati nella zona alpina che il volo avrebbe dovuto sorvo-

lare, ma anche una rete di mezzi di comunicazione che permettesse di fare affluire tempestivamente i dati a Briga, punto di partenza.

L'Esercito italiano rispose subito all'appello. Pattuglie di alpini vennero scaglionate in punti strategici della montagna, ed un Reparto del Genio Telegrafisti inviato da Piacenza fu suddiviso in gruppetti e sistemato sulla rotta che si svolgeva in territorio italiano. Dieci eliografi di modello recente erano stati scaglionati a partire dalla vetta boscosa del Calvario che sovrasta Domodossola, dove ve ne erano due, uno rivolto verso la piana lombarda, l'altro verso le aspre gogaie alpine; altri due stavano sullo Spino, otto chilometri più avanti verso la valle del Monscera, e due ancora sul passo del Monscera, nove chilometri più oltre. Questa linea eliografica serviva la « rotta del Monscera » che era alternativa rispetto a quella del Gondo, che sovrastava le famose gole di questo nome; su questa rotta erano stabiliti due eliografi alla costa del Colmine (sopra Crevola di Ossola), e altri due a Trasquera, un pittoresco villaggio aggrappato ad una parete della gola. Da queste cinque stazioni eliografiche le notizie potevano affluire celermente a Domodossola, da dove telefono e telegrafo potevano diramarle immediatamente a Milano e al mondo.

Ma le linee eliografiche italiane si fermavano al confine. Si era fatto il calcolo che tre altre stazioni opportunamente sistemate avrebbero potuto collegare quelle italiane più avanzate a Briga, e chiudere la linea, ma le autorità svizzere non permisero l'impianto di eliografi italiani, e da parte loro non si curarono di impiantarne con pattuglie svizzere. Le comunicazioni ottiche restarono dunque limitate.

Gli italiani avevano pure provveduto a stendere una linea telefonica apposita per questo avvenimento, partendo da Domodossola; le sue stazioni erano a Cre-

vola, a Gabbio, a Varzio, a Iselle ed a Paglino, che è sul confine. Ancora due chilometri di filo ed il permesso delle autorità cantonali, ed il collegamento sarebbe arrivato a Briga. Ma le autorità cantonali non hanno dato il permesso. Ogni sforzo del Comitato milanese si è infranto contro un muro di ostinazione burocratica; le comunicazioni, se si vorranno, dovranno essere allacciate attraverso la rete normale, inserendosi nel traffico normale. Non si conosce alcun particolare allacciamento che si progetti in Svizzera, nè preparativi di segnalazione di qualsiasi tipo. Non sembra che la Federazione Elvetica approvi il tentativo aeronautico che si fa partendo dal suo territorio.

Tuttavia la città di Briga aveva colto tutto l'interesse che l'avvenimento poteva assumere nei confronti di uno sfruttamento spettacolare dell'iniziativa milanese. I manifesti — tre bei manifesti disegnati uno da Codognato per i « Concorsi Aerei di Milano », uno da Aldo Mazza per il « Circuito Aereo Internazionale di Milano », ed un altro pure da Codognato per il « Valico del Sempione » — diffusi anche in Svizzera, sono stati affissi con uno striscione aggiunto sul quale si legge « *Brigue, Semaine d'Aviation 18-22 Septembre - 10.000 frs. de prix avec traversée des Alpes* ». Di questi 10.000 franchi svizzeri (che allora valgono 100.000 lire italiane) solo 1.000 sono stati sborsati dal Comitato di Briga, il resto sono del Comitato milanese; ma evidentemente questo è un dettaglio che non si ritiene interessante portare a conoscenza del pubblico. Anche la storia della « settimana d'aviazione » a Briga non è vera, dato che i giorni dal 18 al 22 settembre sono da considerarsi l'intervallo durante il quale le partenze saranno buone per la prova di traversata in volo delle Alpi, nè sono previste manifestazioni o voli o altro nel cielo della cittadina; ma il Comitato di Briga ha ritenuto opportuno « organizzare »



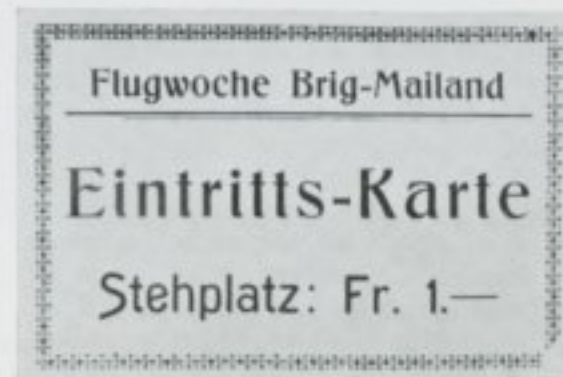
Gendarmi svizzeri, la mattina del 18 settembre — la domenica proibita — a guardia dell'Antoinette di Wiener non ancora montato, sul campo del Brigenberg.

la spianata del Brigenberg, ed infatti (spendendo tre volte di più di quanto ha dato per contribuire al premio) ha fatto predisporre tribunette e steccati attorno agli hangars in modo da far pagare un biglietto a chi vorrà assistere alle partenze.

La burocrazia elvetica del resto frappono altri sorprendenti ostacoli all'espletamento del lavoro della Commissione sportiva e dei Commissari. Infatti un'ordinanza del Governo Cantonale del Vallese impone alle automobili di attraversare il Sempione in un tempo non inferiore alle quattro ore, ciò che impone limiti di velocità inconcepibilmente bassi in un'epoca nella quale si comincia a sentire in tutti i Paesi del mondo il morso di quella « febbre della velocità » che ha travolto tutta la civiltà occidentale; evidentemente in Svizzera ci si difende dal morbo moderno con una barriera di ordinanze severa-

mente applicate. Solo dopo aver sudate quattro camicie il Comitato organizzatore della gara riesce ad ottenere il permesso eccezionale di far viaggiare le automobili-staffette a velocità superiore, impiegando nel tragitto del valico due ore e mezza.

Il biglietto d'ingresso al recinto degli aeroplani sul Brigenberg, intitolato ad una « Settimana Aerea Briga-Milano ».





Gli «hangars» di fortuna costruiti a Briga ed una parte del pubblico accorso a vedere gli aeroplani e gli aviatori.

Questa limitazione ridicola al momento buono sarà travolta, e Luigi Barzini avrà modo di scrivere che «le automobili del Comitato e l'automobile-staffetta, dal guidone numerato e coperto di sigle, vanno e vengono a velocità che le vie della Svizzera non hanno mai veduto».

A Briga, comunque, affluiscono treni speciali, vengono attrezzate *bupettes* volanti e si vendono i biglietti per i posti in tribuna e sul prato per la giornata di domenica 18 settembre.

Dalle notizie ottenute dagli aviatori, che frattanto si spostano con ogni mezzo lungo l'itinerario per studiarlo, è apparso il proposito che nella mattinata di domenica, e molto presto (fra le 5 e le 7 del mattino), essi tenteranno il decollo per Milano, ossia si allontaneranno senza ritorno da Briga. La «settimana

d'aviazione» minaccia di finire in una breve serie di decolli, che nessun turista potrà godersi in quanto turisti, alle 7 del mattino, ben pochi ne gireranno. Si attribuisce questo retroscena alla straordinaria mossa con la quale il Governo Cantonale del Vallese vietò ogni volo prima delle ore 16 della domenica; del curioso divieto Luigi Barzini definisce «abile ideatore» il Consigliere Federale Seiler, membro del Comitato di Briga e proprietario di alberghi che in quel momento si vanno riempiendo con promettente crescendo.

Da parte sua il Comitato organizzatore reagì con veemenza asserendo che gli aviatori dovevano essere lasciati liberi di partire in base alle condizioni meteorologiche, ma le autorità del Cantone Vallese, aggrappandosi ad una «vecchia usanza mezzo religiosa e mez-



Impressioni di L. Bompard, disegnatore della Illustrazione Italiana, colte sul Brigenberg durante l'attesa dei voli. 19 settembre 1910.



Il pubblico svizzero durante la « domenica proibita ».

zo patriottica », non mollano di un minuto. Scrive F. Savorgnan di Brazzà, altro testimone di quegli avvenimenti: « Quelli Svizzeri sono più duri delle pietre. Non si deve volare e non si volerà. Che importa se la giornata sarà propizia all'effettuarsi della stupenda impresa umana, che importa se forse non si presenteranno più le condizioni atmosferiche favorevoli, che importa se tardando di un giorno la traversata non potrà più effettuarsi e gli aviatori correranno maggior rischio di lasciarvi la

vita? Tutto ciò non conta purché gli alberghi facciano buoni affari ».

In effetti la mattinata del 18 settembre presenta una calma magnifica sul massiccio del Sempione, sui suoi valichi, sul versante italiano. Sono condizioni ideali che raramente si verificano così, tutte insieme. Ma nel pomeriggio non sarà più possibile volare.

Gli interessi dei piccoli uomini hanno forse deciso lo svolgersi di una grande impresa, ed hanno fissato i termini di un dramma.

Il dramma di Chavez

Gli aviatori allineati sul campo di Briga, su quel pianoro del Brigenberg che è sovrastato da un costone alto 1.500 m. ed è la prima propaggine del

Sempione, non saranno più di cinque. Paillette arriva solo il 21 col suo *Blériot* non a punto; Wiencziers — che giunge nello stesso giorno — è intimamente con-

vinto che il suo monoplano *Antoinette* non è uno scalatore di altezze. I tre che hanno maggiori probabilità ed affrontano con più serietà l'impresa sono Chavez, Weyman e Cattaneo.

L'italiano è in certo senso molto fresco di brevetto, e finora ha volato solo in pianura. Le sue ricognizioni sull'itinerario sono attente e caute, ma le sue dichiarazioni ai giornalisti un po' spavalde. Fra l'altro, alla domanda di cosa farebbe in caso di *panne* di motore, dichiara che cercherebbe di atterrare sugli alberi ritenendo che questo dia maggiori probabilità di salvezza. La sua affermazione viene criticata aspramente negli ambienti « competenti » di Milano, specie per il fatto che in Francia due accidenti mortali si sono verificati proprio per atterramento forzato su alberi; ma l'opinione di Cattaneo non è poi così azzardata, dato che anche Henri Farman, che si trova a Briga per montare e mettere a punto il biplano di Weyman, fa lo stesso ragionamento.

In treno, in automobile, a piedi, i tre aviatori percorrono l'aspro paesaggio che dovranno affrontare dall'alto, interrogando il cielo. L'accumularsi ed il dipanarsi delle nuvole e delle fasce di nebbia indica loro l'alternata vicenda delle correnti che lambiscono le pareti granitiche, o si ingolfano nelle valli, o si alzano impetuose verso le altezze; il turbinare dei fumi che escono dai camini delle capanne offre altri indizi. Studiano l'alternarsi di questi segni con le ore del giorno, e le differenze che si notano nettissime fra il versante svizzero e quello italiano. Le ore migliori per il volo sono sicuramente, per comune convinzione, quelle del primo mattino. E la giornata di domenica 18 era ideale.

Tutti gli aviatori sono molto seccati dal divieto svizzero; specialmente Chavez che è stato il più attivo, e che si è preparato più seriamente al volo. Gli Svizzeri convenuti al Brigenberg, gli innumerevoli stranieri che hanno gremito

L'ultima foto durante l'ultima ricognizione di Chavez a Briga. Da destra sono Paulhan, sua moglie, Chavez, uno sportivo.



gli alberghi ed i pendii, che si sono disposti lungo le strade alpine come su grandi tribune loro offerte gratuitamente, restano però grandemente delusi: dopo le 16 nessun aviatore mostra di voler muovere il proprio aeroplano dal piccolo *hangar*, e coloro che hanno pagato per entrare nel recinto del « campo di slancio » — come viene indicato lo spiazzo di partenza — sono molto contrariati. L'abbondanza di birra che si trova negli spacci improvvisati, la contemplazione del paesaggio e l'interesse che può presentare il vedere dei meccanici al lavoro attorno a grandi e fragili macchine sconosciute non basta ad appagarli; verso sera qualche grido di protesta e qualche fischio, ma gli Svizzeri non sono temperamenti da imbastire una rivoluzione su una delusione; e la folla si allontana brontolando, ma senza gravi guai. I voli, se ci saranno, sono rimandati all'indomani. Ma il cielo non promette una bella giornata.

In ogni caso, secondo i termini del regolamento, Chavez, poi Weyman, avvertono per iscritto la Commissione che l'indomani, lunedì, hanno intenzione di effettuare la partenza. Cattaneo non ha deciso; Paillette e Wienczers non sono ancora arrivati.

Alla mattina del 19 il cielo non era terso come il giorno prima; nubi dalla parte del Sempione, e aria piuttosto turbolenta. L'attesa è resa più piatta dall'incertezza. I giornalisti guardano, con fantasie pronte alle deformazioni morbose, i preparativi: il lavoro che Weyman fa nel suo *hangar*, al lume di due fari d'automobile, appare fantastico e misterioso come si proietta col gioco delle ombre sulle pareti di tela della baracca; la toletta di volo che fa Chavez nel suo, alla luce di una candela, viene paragonata alla « toletta del condannato a morte ». L'incombere della montagna, che giganteggia lì, davanti al piccolo prato del Brigenberg, incute timore a tutti.

Alle 5,30 qualcuno telefona dal Sempione che il tempo è perfettamente calmo. Lì si sa che si è installato il prof. Maurer di Zurigo, un distinto meteorologo solenne e sentenzioso che sembra una personificazione della figura dello scienziato idealizzata dai romanzi di Giulio Verne. Si fa credito alla notizia che viene dal Simplon Kulm, controllato dallo studioso. Dal Brigenberg si vedono sciarpe di nebbia contorcersi, ma dal Sempione si conferma la massima calma. Sul versante italiano ci sono nebbie nelle valli, ma forse si dissiperanno.

Alle 5,45 l'*hangar* di Chavez si apre ed i meccanici tirano fuori il suo *Blériot*. Le automobili-staffette partono per il Sempione, infrangendo tutti i limiti di velocità imposti dalle autorità cantonali. Nel viaggio incontrano vento forte, a raffiche fredde. Dal colmo del Sempione scende un fiume di nebbia, il cielo è coperto, ed un'altra fascia di nebbia sale verso l'Ospizio. Come mai, da lassù, hanno detto che tutto era calmo e bello? Se ci fosse stato il collegamento eliografico con le stazioni meteorologiche!

Le impressioni dei testimoni di quel tentativo possono essere tradotte nella prosa di Luigi Barzini che correva verso il passo del Sempione su un'automobile; egli ha scritto: « Eccoci a picco sulla valle della Saltine, un orrendo crepaccio che la strada costeggia. Le pareti rocciose del Glishorn rimandano l'urlo rauco della tromba. Ad ogni voltata l'automobile pare che rasenti l'orlo del baratro, in fondo al quale non si guarda senza un brivido. Sono trecento metri di precipizio; il pensiero che il volo umano passerà lì sopra, a mille metri più alto di noi, è angoscioso, è atroce ».

Chavez è partito. Il suo *Blériot* guadagna metodicamente altezza descrivendo tre giri su Briga e Termen; fino a 1.400 metri trova aria calma, ciò che lo incoraggia, poi c'è vento, ma teso e senza apprezzabili turbolenze. Raggiunti



Il monopiano di Chavez sul costone che chiude la rotta che da Briga porta al Sempione, durante uno dei tentativi precedenti il volo.

i 2.000 volge la prua verso il Valico, e supera il costone della montagna che si protende a 1.700 metri: vede l'Albergo, e dirige direttamente. Due strati di nubi inquadrano però la visione dell'edificio, uno superiore, diritto e stabile, l'altro inferiore animato da un movimento turbolento ben visibile dal posto di pilotaggio, che fa inabissare le formazioni di vapore sulla destra e dopo aver traversato la valle le riporta in alto sulla sinistra: era il gioco delle correnti determinate dall'insolazione mattutina delle rocce. Chavez decide di alzarsi ancora, e difatti arriva a 2.400 metri; il motore funziona perfettamente, ciò che dissipa i timori che l'aviatore aveva fino a quel momento (la perdita di fluidità dell'olio per l'abbassamento di temperatura, e l'arresto). Alla quota toccata fila diretto

al Valico, con molta fiducia; ma d'un tratto una manata possente s'abbatte sull'aeroplano e lo fa balzare giù di ottanta metri. L'aviatore si sente scappar sotto il seggiolino; si aggrappa al volantino (che nel *Blériot* è molto piccolo e non costituisce un punto d'appoggio per il pilota) e l'impennata che ne consegue gli sbatte il barometro sullo stomaco. Le turbolenze si impadroniscono del monopiano, che si scrolla, sbanda a sinistra, non si riesce a governare. Chavez non sale più, non avanza più, ed ha tutte le pene del mondo a mantenersi in equilibrio. La sua decisione è presto presa: occorre ritornare. A sinistra le pareti rocciose si allargano nella valle del Bérissal, e l'aviatore vi si dirige picchiando; Briga appare, lontana. Chavez decide di scendere su un prato, per

I valligiani preparano fumate lungo il percorso che presumibilmente seguiranno gli aviatori verso il Sempione. (Dis. di A. Terzi per l'illustrazione Italiana).



vedere come se la caverebbe in un atterraggio di fortuna: tutto bene. Quando narrerà di questa esperienza commenterà: « Sono soddisfatto: mi bastano cinquanta metri ».

La retorica dei corrispondenti si impadronirà del fatto per trarne accenti lirici. Mario Morasso su *L'illustrazione Italiana* scrive: « I primi assalti sono stati respinti dal monte turrito e difeso da un invisibile e maligno esercito di spiriti aerei. I due uomini impavidi, che successivamente, a distanza di pochi minuti, si sono misurati nell'epico duello

contro il gigante, portandosi fin quasi alla sua sommità, hanno dovuto tornare indietro prestamente, inseguiti dai suoi soffi atri e micidiali. E uno di essi, Chavez, quegli che più si avvicinò all'immane antagonista e poté intravederne la fronte terribile, incoronata di nubi, allorché posò nel suo rifugio parve sbiancato ed ebbro, come se fosse tornato da un viaggio ultraterreno ». Luigi Barzini, che è certo il *reporter* più positivo e obiettivo, porta così la sua testimonianza del volo di Chavez preso nelle turbolenze: « Lotta contro il vento, oscil-

la. Pare che batta dei colpi d'ala; ma avanza sempre, rapidamente. Ingrandisce; ne distinguiamo meglio la forma snella, comprendiamo le difficoltà nelle quali si dibatte. Non vuole abbandonare la partita e prosegue in direzione dell'Hotel. Si abbassa ad istanti, si rileva, ha dei guizzi... Lo seguiamo costernati, presi da una commozione violenta e indefinibile che accelera il palpito del nostro cuore, che ci strappa esclamazioni appassionate... Vola a due o trecento metri più in su dell'altitudine del passo del Sempione, e i colpi di vento irregolari lo costringono a un'andatura a ondate. A un tratto si abbassa d'un colpo di una cinquantina di metri, si inclina tutto, volge a sinistra e sparisce dietro le vette irte di pini del Kopfloch, a de-

stra di chi guarda Briga. Poco dopo riappare lontano, più in basso. Si allontana. È un istante, e lo perdiamo di vista. È tornato al nido ».

Quando i giornalisti gli chiederanno il suo parere, Chavez dichiarerà: « La traversata delle Alpi è una questione di vento e di nubi, non di motore o di direzione, come si credeva. Sono sicuro che con una calma relativa io volerei anche a tremila metri su tutte le nebbie possibili e immaginabili fino a Milano, guidandomi con la bussola. Se mi avessero lasciato partire ieri la traversata sarebbe un fatto compiuto ».

Perché dal Sempione avevano parlato di piena calma di vento? Si viene a sapere che il prof. Maurer non si trovava al Simplon Kulm, e che aveva sempli-

Una folla di curiosi era accorsa al Valico del Sempione e si era disposta lungo le strade alpine come su tribune naturali e gratuite.



cemente devoluto l'incarico di ragguagliare quelli di Briga sulle condizioni meteorologiche del valico al direttore dell'Hotel; e questi aveva ritenuto opportuno falsare le notizie onde procurare ai tanti che attendevano il volo il piacere di vedere un aeroplano librarsi sull'Alpe. Se le cose stanno in questo modo si tratta di un raro esempio di incoscienza che ha messo a repentaglio la vita di due aviatori per il gusto di « farli vedere... ».

La prosa di Morasso, che abbiamo riportato più sopra, parlava di due aviatori; in effetti anche Weyman si era levato in volo sul suo *Farman*, ma era rientrato molto prima. Il suo biplano — che pure Henri Farman aveva costruito apposta per la traversata delle Alpi — faticava a guadagnare quota e aveva tendenza a impennarsi; non gli riuscì di superare la quota del costone che gli chiudeva la strada per il Sempione, e così rientrò dopo pochi minuti.

Le ragioni di queste difficoltà vanno ricercate nel fatto che il biplano preparato da Farman è sensibilmente diverso dal tipo normale: la cellula da biplano ad ali di eguale apertura è stata trasformata in sesquiplana, mancando al piano inferiore le due parti estreme (si tratta di 2 metri per parte: la sua apertura è di 4 metri, mentre l'apertura del piano superiore è di 8 metri); lo stabilizzatore anteriore è stato eliminato, ma questo ha mandato all'aria il centraggio, e difatti il velivolo tende a impennarsi; per quanto « alleggerito », esso tuttavia risponde pesantemente al motore ed al timone. Se si aggiunge che Weyman non aveva neppure visto questo aeroplano prima di tentare il volo del 19 settembre dal Brigenberg, si ha un'idea dell'improvvisazione con la quale imprese della serietà di questa, di cui parliamo, si preparavano. Infine Farman non aveva neppure dato un'occhiata alla carta del terreno che il suo aeroplano avrebbe dovuto sorvolare, e

parlava di toccare i tremila metri e volare a quella quota, quando al primo volo non si poterono raggiungere i millecinquecento metri...

L'inquietante leggerezza del concorrente di Chavez appare accentuata dal fatto che, nel pomeriggio del 19, Farman, con tutti i suoi meccanici, si è messo al lavoro per rimontare il piano stabilizzatore anteriore al suo aeroplano. Cinquanta anni fa gli aeroplani si potevano modificare ed improvvisare sul campo!...

A pomeriggio inoltrato di questa giornata la modifica al *Farman* è fatta. Il biplano trasformato è portato sul prato e Weyman vi sale; a chi, sorpreso, si informa se tenterà la traversata a quell'ora, risponde sorridendo che farà solo un volo di prova di tre minuti. Infatti si alza, sempre pesantemente, fa un giro su Briga, ritorna. Occorrono delle regolazioni al piano posteriore, e Farman coi meccanici lavora, mentre Weyman risponde cortesemente ai giornalisti e ai curiosi. Le ombre della sera hanno già invaso le valli, ed i lumi si accendono, quando il biplano riparte per un nuovo volo di prova; ancora due o tre minuti, poi riatterra. Weyman è soddisfatto, dice.

Più soddisfatto è il consigliere Seiler che dichiara confidenzialmente: « Bene, se si continua fino alla fine della settimana con piccoli voli di questo genere noi siamo contenti... ».

I cittadini di Briga all'indirizzo dei Commissari milanesi, riconoscibili ai bracciali e alle bandiere sulle loro automobili, canticchiano sfottendo: « *L'aéroplan reste au plan!...* ».

L'organizzazione svizzera per lo sfruttamento di una « settimana d'aviazione » che Milano le ha regalato funziona bene, con la complicità dei venti.

Il 20 di settembre pioggia, vento e nebbia. Neanche pensare a nuovi tentativi.

Il 21 la temperatura si abbassa, e fa ritenere ai valligiani che l'inverno è ora-



Le automobili dei giornalisti e del Comitato organizzatore seguono le prove degli aviatori.

mai arrivato. Cattaneo ha abbandonato. A Briga sono rimasti Chavez e Weyman, quest'ultimo ancora impegnato con Farman alla messa a punto del biplano. Essa è difficile.

Il 22, mentre Chavez attende ancora, perchè le condizioni meteorologiche non sono convincenti, Weyman fa due tentativi. Il primo dura pochi minuti; dopo l'atterraggio ed un'ulteriore messa a punto del biplano, il secondo tentativo viene prolungato per parecchi minuti nell'intento di guadagnare quota. Ma il *Farman* non ne vuol sapere di salire, e dopo dieci minuti non ha superato la quota minima necessaria per scavalcare il costone di montagna che gli sbarrava la strada del Sempione. Ridiscende. Due brevi voli successivi non hanno serietà portata: è la macchina che *non sale*. E come vorrà superare le Alpi in quel modo?

Chavez non ha tentato. Lo ha dissuaso il suo amico Christiaens ch'egli ha dislocato al Simplon Kulm per evitare uno scherzo simile a quello del giorno 20; Christiaens forse per eccesso di prudenza non ha voluto dare il via all'amico.

Pare evidente che l'unico che potrà affrontare la montagna è Geo Chavez: l'unico aeroplano che può superare la prova è il suo; lui è l'aviatore meglio e più seriamente preparato; solo il tempo dovrà mostrargli benevolenza. E secondo tutti gli esperti ce ne vorrà molta.

Paulhan — un aviatore sul cui coraggio nessuno può dir nulla — dopo una ispezione all'itinerario fatto insieme a Chavez, che è suo amico, si è dimostrato impressionato.

« Penso che bisogna avere un bel fegato per venire qui sopra. Eh, sì, ci debbono essere terribili *remous*, turbini,

venti contrari, un inferno... Certo si potrà farcela, ma in un giorno di calma perfetta. E quassù c'è mai calma perfetta?».

Da parte sua Farman asseriva « con la sua aria fredda e risoluta » che gli attribuisce Luigi Barzini: « L'aeroplano è pronto, è funzionerà a seconda delle esigenze di questa prova. Sono sicuro

Il 23 settembre è la penultima giornata utile per il volo. Non è una giornata ideale perché è fredda, spirano venti discreti anche se non forti, vi sono nubi ed un po' di nebbia.

I soldati italiani dislocati sui monti vi vivono quasi all'addiaccio da dieci, giorni, compiendo con serietà e costanza il loro dovere. Il prof. Maurer considera chiusa l'impresa. Egli ha dichiarato più volte « *C'est fini, c'est fini!* », ma nessuno degli aviatori gli dà retta, mentre i giornalisti e quelli del Comitato milanese ricorrono, forse, a ben collaudati scongiuri. Del resto Barzini non manca di tracciare un pungente profilo del meteorologo, « un tipo vero di scienziato, alto e diritto, fornito di una barba teutonica e di un paio di lenti dottorali », che resterà forse a prototipo del meteorologo come ancor oggi — nonostante tutto il tempo passato, e i progressi, e la trasformazione di questa scienza — molti se lo figurano. « Che volete — egli scrive — il prof. Maurer è troppo scienziato; cerca le previsioni del tempo nelle pressioni barometriche del mondo intero, fa entrare nei suoi calcoli reggimenti di cifre che vengono da ogni parte del globo, da Lisbona a Astrakan, da San Francisco alla Nuova Caledonia, e ottiene dei risultati che sono scientificamente di un'esattezza rigorosa. Ma succede che se il prof. Maurer prevede un forte vento di sud, arriva un flebile

della sua perfezione. Vogliamo effettuare la traversata: assolutamente il volo si farà ». Il costruttore non si rendeva evidentemente conto dei limiti del suo apparecchio; o forse presumeva nel pilota una capacità che non possedeva. Il volo non si fece. Gli ulteriori avvenimenti perfezionarono e conclusero il dramma di Chavez.

Trionfo e morte

vento di nord. È evidente che fra i calcoli dell'illustre meteorologo e il tempo, il tempo è quello che ha torto. Il professore dice quello che dovrebbe logicamente accadere, e fa bene a mantenersi in una dignitosa divergenza con le deplorevoli fantasie di un clima che non conosce discipline. L'altro ieri, per esempio, il prof. Maurer prevedeva un tempo terribile, e il tempo si rasserenò; ieri l'astrologo prevede il bel tempo, e il tempo si è fatto orrendo. Oggi « *c'est fini!* » dice il meteorologo, e lassù al Kulm ricominciano a sperare... ».

Verso le 10 del 23 le notizie che venivano dal Valico erano poco buone, e contraddittorie. Sul versante nord calma perfetta, dal sud vento impetuoso che domina la gran vallata. In Italia una situazione meteorologica eccezionale.

Come la situazione fosse vista da qui ne fa fede la cronaca di F. Savorgnan di Brazza che così descrive l'ansiosa attesa: « L'ansia di sapere mi spinge su per l'erta del Calvario, che i Benedettini hanno trasformato in un meraviglioso eremo di meditazione e di silenzioso raccoglimento. Sulla torretta che ne domina il cocuzzolo è installato il centro del servizio meteorologico del versante italiano. L'uomo ha dato un'anima alla montagna. Senza tregua il sottile raggio di luce lanciato dagli apparecchi eliografici ci porta le notizie

di tutte le cime, dal Monscera, dal Gondo. Da più di otto giorni i nostri bravi soldati, accampati un po' dappertutto, con una abnegazione e uno slancio ammirabili, scrutano le intenzioni della montagna. Due uomini, che dirigono tutto, hanno saputo incutere in ogni anima la fiamma del loro entusiasmo: il prof. Gamba e il col. Raffa. 'Tempo calmo', ripetono gli eliografi. Il prof. Gamba al telefono lancia a Briga l'avvertimento, con voce che trema di emozione: 'Tempo calmo eccezionale: partite! ...' ».

Chavez è impaziente ma tuttora dubbioso. Ad un certo momento salta su un'automobile e si avvia verso il Valico; la macchina — un'automobile da corsa di uno sportivo americano venuto anche lui a vedere — corre come una saetta, ma per tutta la corsa l'aviatore non si

avvede delle spericolate prodezze dello *chauffeur* perché è intento ad osservare il tempo. Sui tremila metri un forte vento dell'est dipana nubi chiare e filamentose, ma sotto c'è calma. Al Simplon Kulm, Christiaens raggiunge Chavez e insieme esaminano la situazione. La valle che porta al Valico è tranquilla, ma dietro al Sempione la valle del Krummbach è percorsa da un vento di 15 km/h a raffiche. Chavez dice: « Bisogna che parta! » e dopo un momento di riflessione, « se non potrò passare atterrò all'Ospizio del Sempione: fin lì arriverò certamente ». Christiaens è negativo; anche Paulhan, giunto al Valico, è dubbioso e piuttosto contrario.

D'un tratto Chavez ha deciso « Parto subito! » esclama, e chiede al suo improvvisato *chauffeur*: « Svelto, a Briga ».

Al Brigenberg spira un'aria di smo-

Chavez al momento della definitiva partenza da Briga: è serio e meditabondo.



bilitazione. Il *Blériot* di Cattaneo è partito quella mattina, smontato, su un carro trainato da cavalli. Paillette e Wiencziers, i cui *Blériot* erano giunti solo il 21 ed erano stati finiti di montare il 22, hanno dato ordine di smontarli nuovamente e abbandonano. Al contrario Farman parla ancora con sicurezza del tentativo che farà Weyman, che in effetti è appena sceso da un volo di prova sfortunato. Si era levato in volo nel tentativo di portarsi a quota utile per superare il famoso costone che gli ha sempre vietato di puntare verso il Valico, ma ancora una volta non ce l'ha fatta; ha spirato in direzione della Valle del Rodano, ma non ha acquistato sufficiente quota per puntare sul Sempione, così è ridisceso. Ma Farman è convinto che un nuovo tentativo sarà decisivo e ne discorre con calma sicurezza; ma i suoi discorsi sono interrotti dalla voce di un Commissario che gli dice: « *Pardon, monsieur*, ritirate l'apparecchio perchè Chavez dichiara di voler partire ».

Chavez è appena giunto e sta già indossando i suoi pesanti indumenti di volo. È grave e pensoso, ma risoluto. Il grande duello con la montagna sta per cominciare.

La cronaca che i milanesi leggeranno l'indomani su *Il momento* non manca di iperboli retoriche; dice: « I gendarmi si schierano lungo il campo per impedire alla folla di invadere il prato, ma è una precauzione inutile. Lo si sente che nessuno si muoverà. Non vi sarà sguardo che perderà di vista l'aviatore per un solo minuto, ma nessuno farà un passo nè dirà una parola che possa in qualsiasi modo danneggiarlo. Non vi è che la folla che intuisce e sente profondamente questi momenti. La folla è eroica e vive coll'anima degli eroi! ».

L'iperbole della cronaca, ed il senso dell'eroismo per l'impresa che stava per compiersi ci danno la misura di essa nei confronti delle condizioni del tempo.

Chavez prende commiato da Paulhan, da Weyman, da Farman, che gli augurano buona fortuna; è calmo. Firma con mano fermissima un verbale che gli porge un Commissario — scartoffie anche allora, dunque! — poi infila i guanti e monta sul seggiolino. Esamina attentamente il barometro, poi osserva la cartina dell'itinerario — una cartina sua che si è costruita nel corso delle molte ricognizioni con ogni mezzo fatte sulla montagna — che ha disposto sottovetro davanti a sé; trova che qualcuno deve averla toccata, ripulisce il vetro e rimette tutto a posto. Osserva il motore e fa segno ai meccanici di mettere

Il Blériot di Chavez mentre punta verso il Valico del Sempione: si è levato a oltre 2.000 metri.



in moto. I primi due impulsi non fanno partire la macchina; al terzo il motore romba. Chavez ascolta e sorride di soddisfazione; dà e toglie gas, poi spegne. I meccanici fanno ripartire il motore, e Chavez per una decina di minuti lo fa girare per scaldarlo. I due meccanici stesi sul prato e che trattengono la coda del monoplano, sono sferzati dal vento dell'elica. Paulhan li avverte di mollare quando Chavez alzerà la mano.

L'aviatore si toglie il berretto, si mette gli occhiali dopo averne pulito i vetri attentamente con il fazzoletto, e rimette il berretto. Si raccoglie, forse ascolta intento il rombo regolare del motore. Alza la mano...

I meccanici mollano la coda del monoplano, che balza avanti. Una breve corsa e si alza. È partito alle 13 29' 29" 3/4 dicono i cronometristi.

Se guardiamo oggi il grafico del volo di Geo Chavez, ricostruito in base alle testimonianze, a quello ch'egli stesso potè dichiarare, e le indicazioni del barometro, vediamo che il pilota peruviano affrontò con decisione e perfetta maestria il viaggio. Nulla in questo volo appare improvvisato. Si può dire che Chavez si fosse ad esso preparato fin dal primo momento in cui aveva deciso di volare.

L'aviatore peruviano, che pur essendo scomparso così presto ha lasciato una traccia incancellabile nella storia dei primordi aviatori dell'uomo, era un uomo singolare. Di famiglia ricca, era consocio di una banca che si chiamava *Hermanos Chavez* e trattava principalmente gli affari con la Francia; per questo aveva una sede a Parigi, alla quale si era fatto destinare Geo, con un altro fratello; ma egli non si interessò mai di affari. Era sportivo nell'animo; e ben presto, in quegli albori del XX secolo che nasceva sotto l'insegna dei motori, lo attirò l'automobilismo, dopo l'equitazione e il calcio. Dell'aviazione si accorse solo a Reims, nel

settembre del 1909 e chiese a Paulhan di fargli da *monteur-amateur*, cioè da dilettante meccanico; questo mostra il grado della sua passione, e la sua serietà nel desiderare di conoscere bene una macchina che molti piloti montavano solo all'ultimo momento — come i cavalieri antichi il loro cavallo da battaglia — senza neppure degnarlo di un'occhiata. Nel febbraio 1910 comincia a pilotare; al suo quarto volo si innalza fino a 500 metri, e nella discesa, della quale ignorava la manovra corretta, fa rizzare i capelli in testa agli spettatori per la tremenda picchiata a pieno motore che esegue. Nei « concorsi » di aviazione ai quali prese parte — ed allora erano molto frequenti — si dedicò ai voli in altezza; a Biarritz si piazzò secondo; a Rouen pure secondo dietro Paulhan; così a Nizza. Volava coi *Farman*, la cui Casa aveva l'abitudine di legare i piloti a sé con un rigoroso contratto, ma nel luglio, scaduto il contratto, passa al *Blériot*. Il suo senso del volo gli dice che si tratta di un apparecchio più adatto ai voli in quota, ed infatti al primo tentativo tocca i 700 metri. L'annuncio della disputa alpina lo affascinò subito, e sul campo di Issy-les-Moulineaux si dette a un intenso allenamento; durante questo stabilì il suo primato di quota — il massimo mondiale — di cui abbiamo parlato. Giunto fra i primi a Briga non stette un minuto fermo, e sicuramente fu il concorrente che preparò con maggior cura meticolosa la sua conoscenza del terreno che doveva sorvolare. Quando partì aveva in mano tutti gli *atouts* per un volo fortunato.

Fece quota girando sulla verticale di Briga, come le altre volte, poi saltando il costone di roccia puntò al valico del Sempione. Nelle valli si alzavano lente le fumate accese dai montanari, ma le indicazioni che fornivano non erano utili in quota. L'aria era calma ed il volo regolare; giunse alto sul Valico, susci-

tando l'entusiasmo e la commozione nei testimoni; l'episodio del frate che si inginocchia sulla strada per benedire il volatore e la sua macchina è stato raccolto da tutti i cronisti. Continua. Ecco una delle narrazioni del suo passaggio fatte da F. Savorgnan di Brazzà: « Chavez continua il suo volo, quand' ecco tutti i venti rimpiazzati nelle valli slanciarsi all'assalto: 'È il vero corridoio dell'inferno, — disse, ricordando l'epica lotta, Chavez; — mi sentii sbattuto, travolto, ora mi sembrava di essere lanciato in alto da una forza irresistibile, ora precipitato vertiginosamente in basso. La mia volontà ha vinto. Davanti a me si ergeva terribile una parete di roccia. Riconobbi il Monscera. Ero troppo basso, sarei andato a schiacciarmi contro la montagna. A sinistra, minacciosa di picchi, fra cime nevose, s'apriva una gola che dall'alto mi pareva un titanico taglio nell'immenso caos. Virai, e protetto da un altro crestone, continuai la mia via innalzandomi. Ero sul Gondo.' Questa lotta fra gli insormontabili ostacoli posti dalla natura e l'uomo a cui la volontà aveva date le ali, aveva qualche cosa di epico, del mitologico. Pareva quasi un Dio dell'antica storia che avesse dichiarato la lotta agli spiriti del vento e della montagna ».

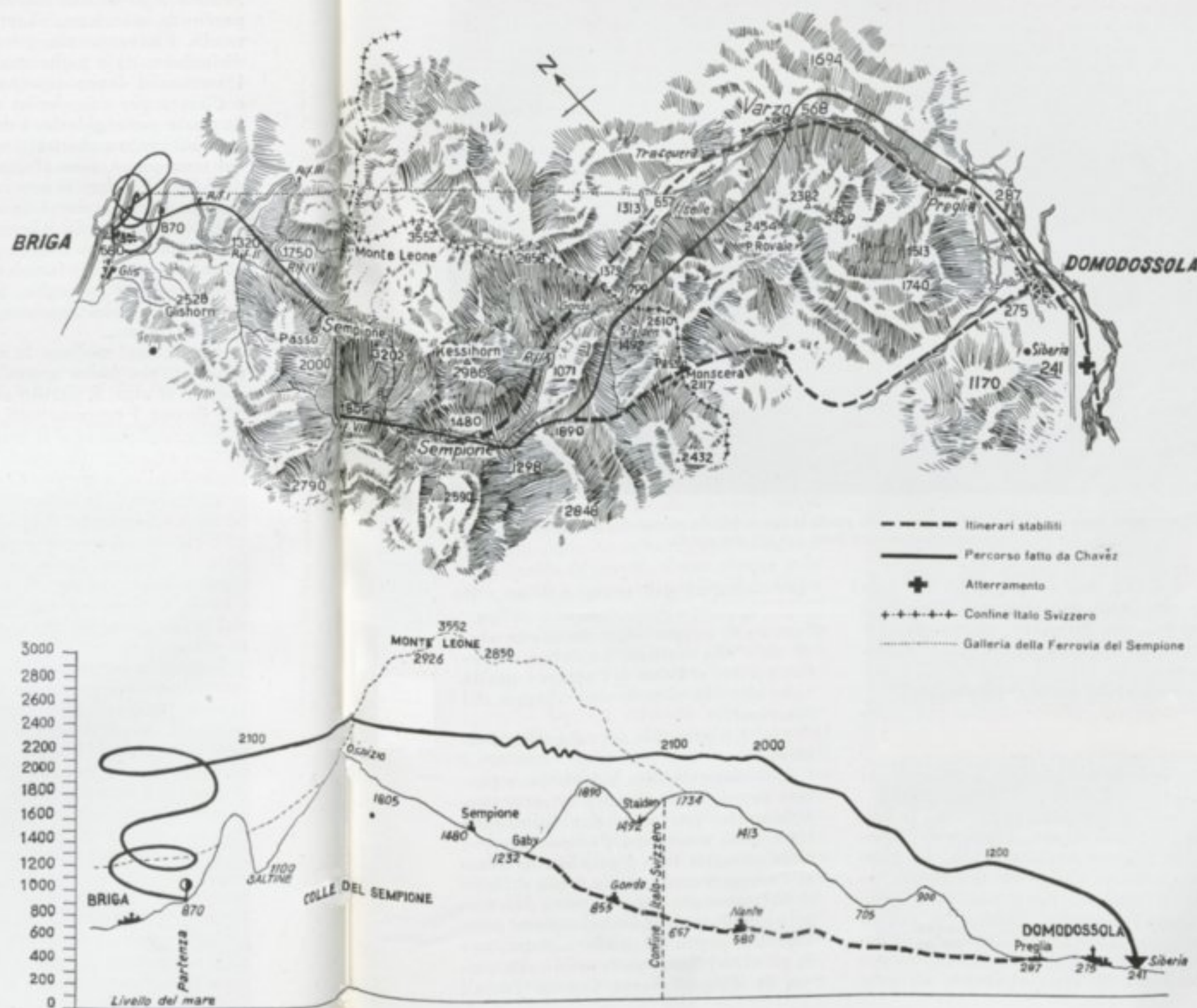
Queste frasi sentono molto di retorica, e riferiscono impressioni non di prima mano; più diretta la cronaca narrata da Luigi Barzini, anche se appesantita dall'artificio del dialogo (che sicuramente non ripete testualmente la conversazione che il giornalista ebbe con l'aviatore); la riportiamo, anche se notissima.

« — È stata dura. Non ho passato il Monscera sapete... »

« Nel parlare del meraviglioso viaggio l'aviatore si anima un po', dimentica la sofferenza. I momenti più difficili della traversata sono quelli che ricorda con maggiore compiacenza. »

« — Immagino che vi siate trovato troppo basso per superare il Monscera. »

Il grafico del grande volo in piana ed in elevazione. Si notino le varianti dagli itinerari previsti e, nel profilo, le quote raggiunte dal veicolo. La località presso Domodossola dove l'aviatore è caduto si chiamava Siberia.





Chavez passa basso sul Colle del Sempione: nelle strade le automobili dei giornalisti e dei commissari lo rincorrono trascurando i limiti... di velocità stabilita.

« — No, no, — risponde. — Avrei potuto benissimo elevarmi. Ma non ho osato... non ho osato. Vi ricordate che vento lunedì? Lo stesso vento improvviso... »

« — Vi ha preso di fianco? »

« — No, soffiava da ogni parte... veniva a turbini, saliva, scendeva, formava vortici... »

« — In qual punto del percorso vi ha assalito? »

« — Quando sono partito era la calma... Sono arrivato al passo del Sempione... Tutto andava bene... La giornata era così chiara che ho potuto vedere l'Hotel, distintamente, poco dopo, passato il Riedalp... Imbocco la vallata di Krummbach, sapete... quella valle dove siamo discesi insieme al mattino, con Paulhan... Mi sono abbassato un poco

per coprimi dal vento dell'est... Ho avuto appena qualche colpo di vento... Temevo di peggio dopo quello che avevo visto alla mattina. La calma è continuata fino al Passo di Fuerggen, quella valle alta che si vede dal villaggio del Sempione... »

« — È il principio del valico del Monscera. »

« — Appunto. Ero ben deciso a passare per di là. Conoscevo la rotta perfettamente: ero salito due volte sulla cima della roccia del Pioltone e avevo nella memoria tutti i valichi... Arrivato al Fuerggen credevo che il più difficile della traversata fosse passato. Ma una prima buffata di vento mi investe mentre passo sopra la strada maestra, ove fa gli ultimi *tourniquets* nella valle, prima di dirigersi verso Gondo. Più di

mille metri... Fino allora avevo volato in direzione di sud; da lì mi dirigevo a sud-est... Appena mi trovo nel passo del Fuerggen, fra il Seehorn a sinistra e lo Tschaggmatthorn a destra, mi sento improvvisamente sbalestrato dal vento... Erano dei veri colpi di mazza improvvisi, ora in su, ora in giù, e mulinelli e vortici... Mi pareva di rimbalzare come una palla. Facevo salti di cinquanta, sessanta metri. Ah, se il barometro avesse registrato, vedreste che zig-zag straordinario segnerebbe!... È lì che ho stancato l'apparecchio. Mi sentivo portar via dal beccheggio. Pareva che l'aeroplano volesse sfuggirmi da sotto. Alternavo i *gauchissements*, lavoravo di *équilibre*... Era una lotta accanita... »

« — La visione della montagna e dei suoi abissi sotto di voi non vi faceva impressione? »

« — No, non ci pensavo. Non vi guardavo... Vedevo avanti a me, a cinque chilometri solo il valico del Monscera, alto, dirupato, e sentivo che non potevo passarlo. I venti lo sbarravano, vi si ingolfavano... Alla mia sinistra si apriva la valle dello Zwischberg che comunica con quella di Gondo. È una stretta gola fra pareti a picco, chiusa fra il Seehorn e il Pizzo Pioltone, più brutta, più stretta di quella di Gondo. E vi sono entrato... non avevo scelta: dovevo decidermi subito o atterrare fra le rocce... »

« — A che altezza volavate? »

« — Sopra i duemila metri, a duemilacenti forse... Ho girato intorno al Seehorn e imboccato la gola. Tre minuti dopo, tre lunghi minuti, vi assicuro, mi trovavo sulla spalla del Pizzo Pioltone, e seguivo la valle poco sotto alle creste... Il vento soffiava assai forte, ma lo avevo alle spalle. Filavo velocemente, forse a più di cento all'ora. Avevo ancora degli sbalzi; ondate di aria mi portavano come una tavola galleggiante sopra la tempesta, ma i dislivelli erano minori di prima. Mi accorgevo tuttavia che l'apparecchio aveva sofferto... Ho percorso

così sette od otto chilometri fin dove la valle si allarga. Ho scorto allora il paese di Varzo, basso, alla mia sinistra, dall'altra parte della valle. Ero almeno mille e cinquecento metri più in alto del villaggio... Le alture sull'altro pendio mi sono sembrate più facili ed ho subito deviato... Puntando su Varzo mi sono abbassato rapidamente, di un cinquecento metri forse, alternando voli *planés* a riprese di motore... Ed ho fatto bene perché ho trovato una zona più calma. Passato Varzo ho volato sempre sulla riva sinistra: ho visto lontano la valle dell'Ossola. Era la fine. Vi sono arrivato in un baleno... Sono passato su Domodossola abbassandomi sempre. Ho scor-

Il Blériot di Chavez nella Valle di Gondo impolverata di neve.





Chavez verso Domodossola.

to lontano il prato, della gente, una gran croce bianca sull'erba: il segnale di atterramento... ».

Il gran volo è descritto con sovrabbondanza di particolari forse abbelliti e letterariamente esaltati, ma esprime con chiarezza il tormento che la macchina e l'uomo hanno dovuto subire. Se si tiene presente che le turbolenze in montagna sono rapide a insorgere ed a variare, che l'ignoranza del regime meteorologico alpino costituiva per Chavez — ed ha costituito per tanti aviatori per molti anni a venire — la minaccia più grave, bisogna dire che il Peruviano è stato favorito da una costante fortuna, e forse consigliato da una sensibilità istintiva che gli ha permesso di superare le difficoltà. Ma proprio questo fatto — che le abbia superate — ci sorprende e ci lascia ammirati, data la fragilità della sua macchina, e l'assoluta impossibilità nella quale si trovava di reagire vincendo con la forza del suo motore l'assalto delle correnti.

La manovra trasversale del *Blériot* di Chavez si effettuava mediante il cosiddetto *gauchissement*, ossia mediante una deformazione elastica del piano alare del quale l'aviatore modificava la curvatura. Questo *gauchissement* è stato il primo modo escogitato per variare la forza portante delle semiali di un aeroplano, e quindi il primo mezzo di controllo dell'equilibrio trasversale; esso però si avvaleva dell'elasticità intrinseca della struttura della cellula, che naturalmente cementava meccanicamente; se si pensa che Chavez dovette lottare duramente non solo durante la maggior parte della traversata alpina, ma anche nelle giornate precedenti durante i tentativi effettuati, non ci può stupire — oggi che l'esperienza e i progressi della meccanica tante cose ci hanno appreso sui fenomeni di « fatica » — il fatto che la struttura del *Blériot* fosse affaticata. Pare che Chavez stesso ne abbia avuto la sensazione — se l'osservazione riportata

LA TRIBUNA illustrata

ABBONAMENTI

Nel Regno, anno L. 5 — All'Estero Fr. 7,50

Il numero Cost. 10 — Arretrato Cost. 20

Si pubblica una volta la settimana — Via S. Andrea, 21 — Milano — Telefono 27-25

Non si restituiscono i manoscritti

Gli annunci a pagamento si ricevono esclusivamente dalla Pubblica Assistenza Volante Roma. Pagine 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100.

N. 48 - Anno XVIII

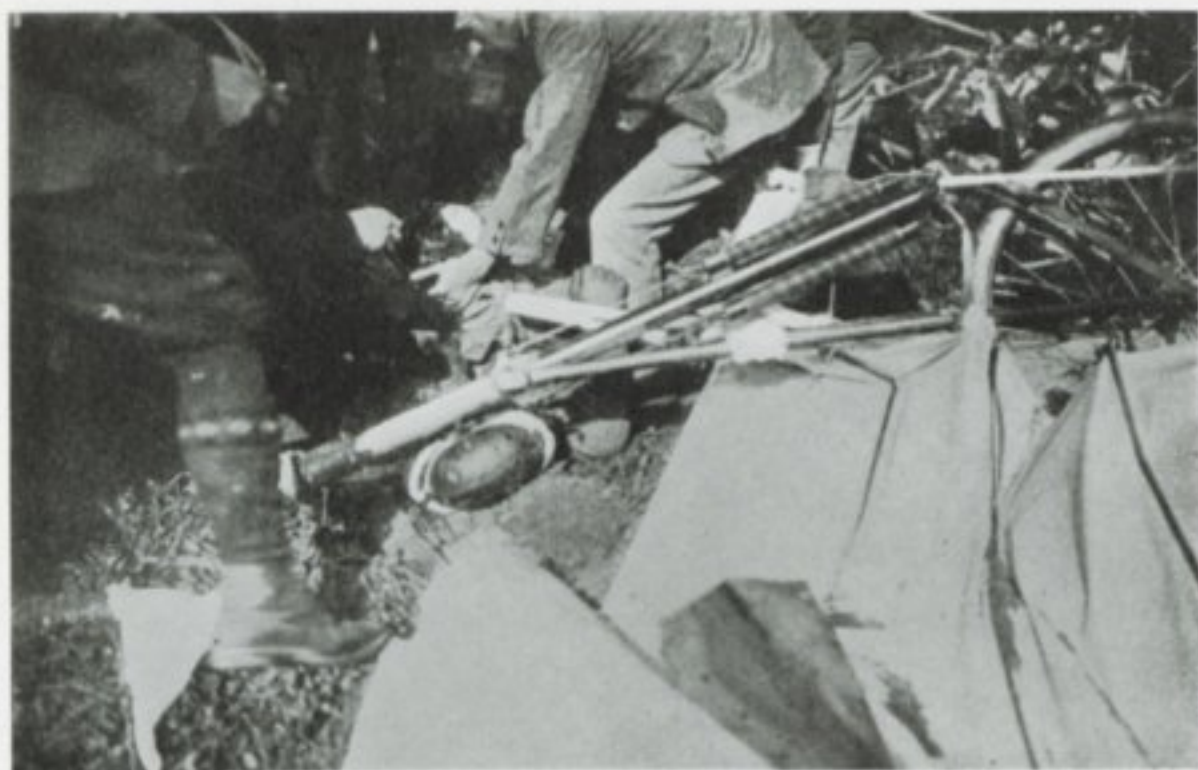
Roma - Domenica 2 ottobre 1910

Anno XVIII - N. 48



L'aviatore Chavez vola vittoriosamente sopra i ghiacciai del Sempione

(segue a p. 37)



Chavez è appena caduto: i primi soccorritori lo liberano dai rottami dell'aeroplano.

da Barzini è stata effettivamente pronunciata dall'aviatore — ma è chiaro ch'egli non avesse una chiara nozione delle sollecitazioni alle quali poteva sottoporre ulteriormente il velivolo ch'è, altrimenti, non si sarebbe impegnato nella rapida picchiata verso il punto d'atterraggio. È bene osservare tuttavia che a quell'epoca gli atterraggi fortemente picchiati erano una pratica largamente seguita da tutti i piloti.

È comunque un fatto che il Blériot vittorioso si diresse velocemente all'atterraggio; possiamo anche pensare che l'aviatore sentisse esaurite le sue riserve di resistenza psichica, ed anelasse a riposare, a distendere infine i nervi. Sono ipotesi. Il fatto che si svolse sotto gli occhi dei Commissari, dei giornalisti, del pubblico, non numeroso ma entusiasta, che lo attendevano vicino al prato d'atterraggio fu quanto di più cru-

dele la sorte possa riserbare ad un valoroso.

Ecco come Savorgnan di Brazzà, che era presente, sul posto, racconta l'accaduto: «Eccolo: giunge. Sopra il cielo si profila una piccola linea oscura. È lui. Il monoplano continua la sua via, altissima, s'avvicina a noi. È un momento di delirio, urliamo tutti, benché le voci siano rese roche dal pianto. Vedo vicino a me una popolana che tiene sulle braccia tese il suo piccino, il quale batte le manine.

«Chavez ha visto i nostri segnali.

«Il ronzo del motore cessa; come aquila che rientra al suo nido, discende fulmineo. L'inclinazione dell'apparecchio è spaventosa.

«L'entusiasmo è enorme, corriamo a caso, come pazzi. Chavez mi ha visto, mi saluta con la mano. La parola muore nella mia gola; è a dieci metri dal suolo.

Uno scricchiolio sinistro, un'ala che si accartoccia. È la caduta.

«La cosa avviene in modo talmente rapido che non so rendermene quasi conto. Davanti a me vedo un ammasso di tele strappate, di corde contorte, di legni spezzati. E sotto tutto ciò sta un uomo».

Una testimonianza diversa, riscritta oggi per la rivista *ALI* dall'unico giornalista sopravvissuto a tanto volgere di anni (A. C. Rossani che si trovava a Domodossola per incarico del *Corriere della Sera*) ci dà sotto un diverso angolo la visione dello stesso avvenimento:

«Lo indovinammo sullo sfondo del Cistella, brizzolato di neve, non più grande di una libellula. Nessuno ormai staccava più gli occhi dal cielo invaso da tanta luce di sole e di gloria; vedevamo l'apparecchio avvicinarsi a velocità inverosimile, forse ancora sospinto dal vento che lo aveva tormentato lungo le infide gole di Gondo.

«Duray agita, pochi metri innanzi la croce di Lorena bianca, una grande ban-



Sollevato pietosamente, Chavez viene allontanato dal Blériot che aveva portato alla vittoria.

diera perché Chavez veda il proprio punto di atterraggio. Il ronzo lontano si è fatto rombo che riempie la vallata.

«Ma perché Chavez non si abbassa? Non ha ancora visto le quasi concitate segnalazioni del compagno? A trecento metri dal campo finalmente scende con

I primi commossi commenti accanto alla carcassa dell'aeroplano.





Il Blériot piantonato dalla Polizia italiana.

una picchiata vertiginosa. In un attimo è sopra di noi, ed è proprio sopra la testa dei presenti che avviene lo schianto dell'apparecchio che s'abbatte trenta

metri più in là, coprendo con i suoi rotami il corpo del trionfatore. Fu tanto fulmineo il trapasso dalla gioia al dolore che, nel fomicabile accavallarsi di emozioni, quasi tutti rimanemmo un istante impietriti. Ma si trattò di secondi, e i più vicini si gettarono in quel groviglio di tele, di legni, di metalli, per ritrovarvi l'eroe. Aveva il viso in sangue, l'occhio spaventosamente sbarrato, gemeva il « *c'est terrible* » con il quale cinque giorni dopo, nell'agonia, commentava i fantasmi della sua impresa che gli popolavano il cervello. Era in vita però, ed i medici presenti accorsi, che avevano subito constatato la frattura della gamba sinistra colpita dal motore, poterono assicurare sullo stato generale del primo uomo che aveva valicato in volo una catena di monti, l'Alpe ».

Un'indagine tecnica moderna direbbe: cedimento di una semiala dalle capacità

Chavez trasportato a braccia all'Ospedale di S. Biagio a Domodossola.



I resti del monopiano di Chavez, raccolti sul luogo della caduta, trasportati a Domodossola.

di resistenza affievolite per fatica, dovuto ad eccesso di sollecitazione. Se Chavez fosse disceso con una picchiata meno precipitosa e ripida forse la rottura non sarebbe avvenuta, ma è certo che l'aeroplano era giunto al limite delle sue possibilità meccaniche: l'ardita picchiata glielo fece superare. Una caduta da dieci metri poteva essere mortale immediatamente se la velocità dell'aeromobile fosse stata più elevata, ma ai 60-75 km./h., valore che presumibilmente poteva avere in quel momento, avrebbe potuto lasciare il pilota pressoché indenne. In verità le ferite apparvero serie, ma non gravi. Più grave, probabilmente, lo stato di *choc*, dovuto più alle emozioni durate lungo l'audace volo rasente le minacce dei monti e contro la beffarda furia dei venti, che

all'improvvisa caduta.

Il senso di ribellione che scosse il pubblico per la crudele conclusione del volo vittorioso può essere chiaramente tradotta dalla turgida prosa di F. Savorgnan di Brazzà, che così scrisse sulla *Illustrazione Italiana*: « Il destino inconsciente ha commesso un'infamia. La montagna, vinta, di un ultimo soffio, a tradimento ha voluto vincere il suo vincitore, spezzando l'apparecchio che è stato testimone della sua sconfitta.

« Fu viltà! ».

Invero si è trattato dell'impari duello fra l'uomo, armato di un fragilissimo e debole strumento di volo, contro fenomeni naturali dei quali ignorava ancora tutto, l'intima essenza, la subdola variabilità, la potenza riposta; ed è ancor mirabile constatarne il successo.

Le giornate milanesi

Mentre questi avvenimenti accendevano l'interesse del pubblico, avvivate dalle prose che i numerosissimi « inviati speciali » sia a Briga che a Domodossola non avevano certo risparmiato, ed esaltavano lo sviluppo drammatico che la conclusione dei tentativi aveva assunto, l'organizzazione per le giornate aviatorie milanesi procedeva con ritmo serrato. Si assisteva ad un prodigarsi di uomini e di mezzi, che metteva ancora una volta in evidenza come l'intenzione di fare veramente bene fosse viva in tutti.

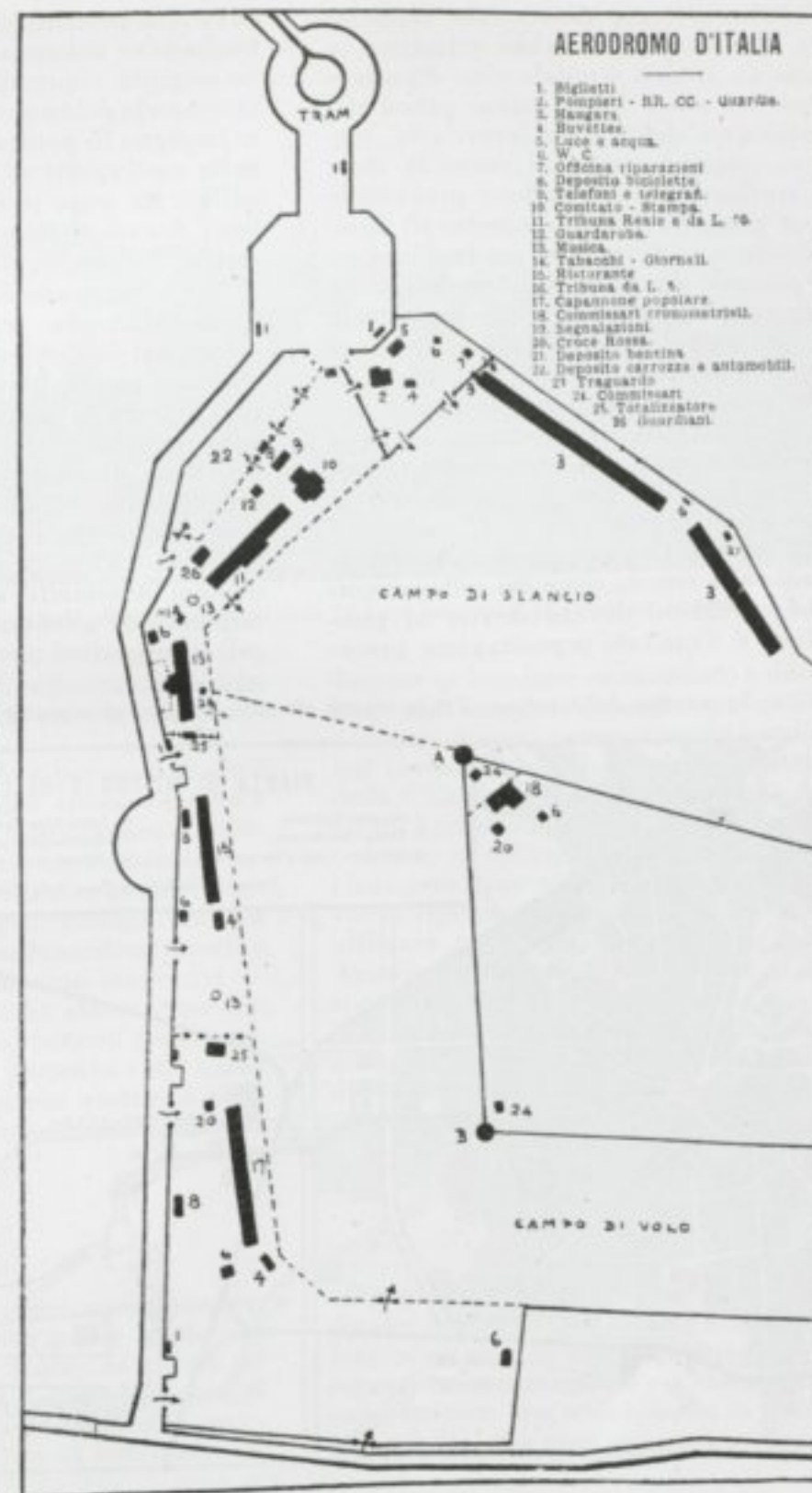
L'inclusione della Società Immobiliare Lombardo-Veneta aveva permesso di disporre di un vasto terreno a est di Milano nella zona di Monluè; l'area, a forma di un grosso trapezio, allargato da una parte con uno spiazzo aggiuntivo e molto allungato lungo la Strada Paullese, conteneva un certo numero di cascine (probabilmente già espropriate in quanto della zona si voleva fare terreno edilizio) che vennero spianate; solo una, la Cascina Taliedo, venne lasciata in piedi perchè mèta di alcune gite « fuori porta » di Alessandro Manzoni. L'aviazione pagava un tributo di ammirazione al « Don Lisander », sebbene questo tributo non abbia resistito molto al tempo, dato che la Cascina Taliedo venne in seguito — e non molti anni dopo — sacrificata alle necessità di espansione del

campo di volo, destinato a restare, nella storia aeronautica italiana, carico di gloria e di ricordi. Gli lasciò solo il suo nome. Entro questo vasto trapezio venne delimitato il « circuito », avente due vertici davanti alle tribune ed il terzo (materializzato in realtà con un triangolo per rendere meno brusca la virata degli aeroplani) lontano verso il Lambro. Mentre il « campo di volo » era contenuto nel trapezio di cui dicevamo, il cosiddetto « campo di slancio » (ossia l'area dalla quale avvenivano i decolli) occupava lo spiazzo che allargava la base del trapezio.

Lo sviluppo complessivo del circuito era di 2,5 km.; da qui deduciamo (in mancanza di misure precise tramandateci dalle cronache) che la massima lunghezza del campo di volo era di 2 km. circa, e la sua massima larghezza non arrivava ad un chilometro. Se oggi siamo indotti a pensare che si trattasse di un « fazzoletto » non dobbiamo dimenticare che cinquant'anni fa un aeroplano impiegava un intero minuto a percorrere un chilometro...

Per collegare questo terreno di volo — a cui si dette, ricordiamo, il nome augurale di Aerodromo d'Italia, ed invero la denominazione non fu poco profetica — alla città era necessario effettuare un raccordo stradale e, ine-

Particolare dell'Aerodromo d'Italia — come appariva in una cartina compresa nella « Guida Ufficiale » — che mette in evidenza i servizi, gli edifici e due (A e B) dei tre piloni delimitanti il circuito.

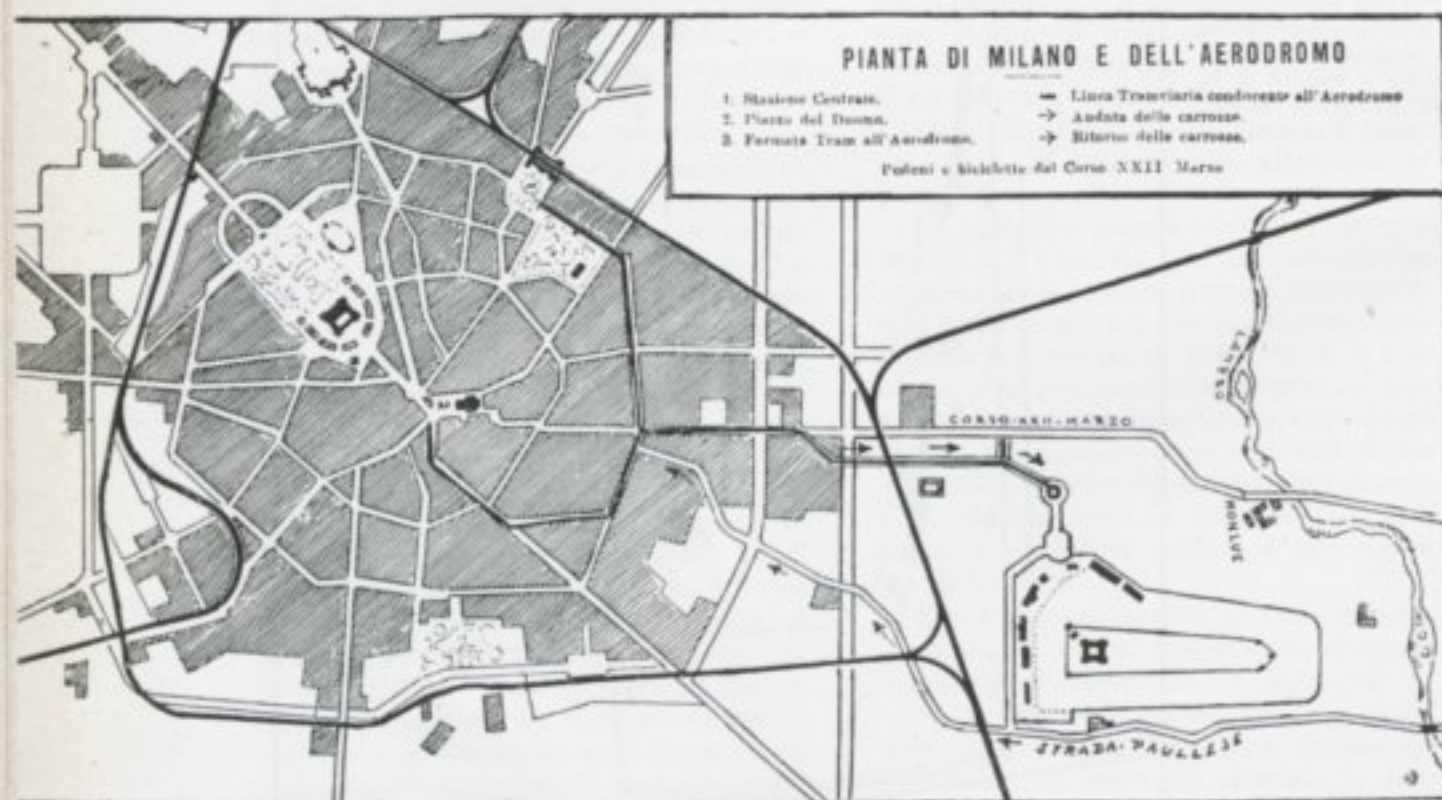


vitabilmente, una derivazione tramviaria. Il Comune non ebbe esitazioni, e creò un tronco stradale che, dipartendosi dal corso XXII marzo prima del cavalcavia della linea ferroviaria, correva parallelamente al corso là dove si trasformava in stradone provinciale (per giungere fino alle cascate di Monluè) con una deviazione per raggiungere il piazzale d'ingresso all'Aerodromo. Su questa nuova strada venne prolungata la linea tramviaria che già correva sul corso XXII marzo, e nel piazzale d'ingresso all'Aerodromo venne creato l'anello di rientro per le vetture. La linea sarebbe servita a due collegamenti, uno con piazza del Duomo, l'altro con la Stazione Centrale.

Mentre il Comune pensava in questo modo alla sistemazione dei collegamenti che avrebbero dovuto servire al pubblico, il Comitato organizzatore proce-

deva alla sistemazione del campo. Una livellazione abbastanza accettabile venne eseguita, coprendo fossi e trincee ed eliminando gobbe e rilievi; ma il maggiore impegno fu naturalmente concentrato nella costruzione di quel complesso di edifici, sia pure provvisori, che avrebbero dovuto ospitare il pubblico ed i servizi. Ed anche in questo settore non si fecero economie. La planimetria dell'Aerodromo che pubblichiamo ci dispensa dal descrivere in particolare questi impianti; ci limiteremo a dire che, raggruppati in due lunghi corpi, vennero costruiti 25 hangars in legno con copertura di zinco, ognuno avente una superficie di 13×14 m. ed un'altezza di 6 m; alcuni fra essi vennero fatti più ampi (14×15 m.), e ciononostante i monopiani *Antoinette*, una volta sul posto, imposero di allontanare le pareti laterali: i progettisti non si erano documen-

La posizione dell'Aerodromo d'Italia rispetto alla città. In mezzo al campo la Cascina Taliedo.



La sfilata dagli hangars: davanti ad alcuni sono le casse contenenti gli aeroplani smontati.

tati, evidentemente, sulle caratteristiche metriche degli aeroplani che sarebbero arrivati...

Una tribuna reale e per posti distinti (L. 20 d'accesso), una tribuna normale (L. 5 d'accesso), un « capannone » popolare (L. 1 d'accesso), un ristorante, cabine telefoniche, palazzine per il Comitato, la stampa, i cronometristi, vennero costruite con quella fantastica rapidità alla quale — nei decenni successivi — la Fiera di Milano ci ha abituati, ma che allora strabiliavano. Sorsero transenne, recinti, « albero di partenza » sul quale avrebbero dovuto essere issati una serie di segnali particolari (formati da ori-

fiamme e bandiere monocolori e bicolori) da leggersi secondo un codice divenuto oramai internazionale (crediamo inventato all'epoca delle giornate della Champagne, a Reims); furono costruiti « piloni » ai limiti del circuito, ecc.

Come al solito, alla sera precedente l'inaugurazione si martellava, si segava, si dipingeva ancora nella furia di ultimare in tempo... Ed intanto dalla Azienda tramviaria si emanavano le disposizioni per la circolazione durante la settimana aeronautica, che avrebbero mandato all'aria le buone abitudini dei Milanesi eccitandone i brontolii ma acuenone la curiosità.

I concorrenti

Frattanto le iscrizioni erano piovute. La politica dei grossi premi in danaro aveva dato i suoi frutti, ed infatti al momento in cui la *Guida Ufficiale*, il programma delle giornate, venne mandato in macchina, ben 45 nominativi si

allineavano sulle tre pagine della « Lista dei concorrenti »; è bene notare subito, però, che fra essi già cinque erano segnati con un asterisco, ciò che significava, secondo una nota inserita in fondo alla tabella, che quei concorrenti « non

CONCORRENTI ISCRITTI AL CIRCUITO AEREO INTERNAZIONALE DI MILANO

N.	Pilota	Naz.	Apparecchio	Motore
1	Paulhan	F	bipl. Farman	Gnome 50 CV
2	Cattaneo	I	mon. Blériot	Gnome 50 CV
3	Kueller	NL	mon. Antoinette	Antoinette 60 CV
4	Kueller	NL	mon. Antoinette	E.N.V. 60 CV
5	Mollien	F	mon. Blériot	Gnome 50 CV
6	Métrot	B	bipl. Voisin	E.N.V. 60 CV
7	Chavez	(°)	mon. Blériot	Gnome 50 CV
8	Paul	F	bipl. Voisin	E.N.V. 60 CV
9	Jullerot	F	mon. Pischoff	E.N.V. 60 CV
10	Labouchère	F	mon. Antoinette	Antoinette 60 CV
11	Ruchonnet	F	mon. Antoinette	Antoinette 60 CV
12	Ravetto	I	bipl. Voisin	E.N.V. 60 CV
13	Niel	F	mon. Nieuport	Darracq 55 CV
14	Cheuret	F	bipl. Farman	Gnome 50 CV
15	Tétard	F	bipl. Sommer	Gnome 50 CV
16	Audemars	F	mon. Demoiselle	Clement-Bayard 40 CV
17	Audemars	F	mon. Tellier	Panhard-Levassor 40 CV
18	Dickson	G	bipl. Bristol	Gnome 50 CV
19	Caillé	F	bipl. Paulhan	Gnome 50 CV
20	Magenta (+)	I	mon. Blériot	Anzani 45 CV
21	Aubrun	F	mon. Blériot	Gnome 50 CV
22	Legagneux	F	bipl. Farman	Gnome 50 CV
23	Thomas	F	mon. Antoinette	Antoinette 60 CV
24	Eros	I	bipl. Farman	Gnome 50 CV
25	Wiencziers	D	mon. Antoinette	Antoinette 60 CV
26	Wiencziers	D	mon. Blériot	Gnome 50 CV
27	Herveu Jeanne (+)	F	mon. Blériot	Gnome 50 CV
28	Madrigali (+)	I	mon. Madrigali	?
29	De Baeder	D	bipl. Sommer	Gnome 50 CV
30	Cagno	I	bipl. Farman	Gnome 50 CV
31	princ. De Nissole	F	mon. Nissole	Gnome 50 CV
32	Bielovucich	F	bipl. Voisin	E.N.V. 60 CV
33	Tyck	B	mon. Blériot	Gnome 50 CV
34	Pizzagalli	I	mon. Hanriot	Anzani 45 CV
35	X (+)	?	mon. Blériot	Anzani 45 CV
36	Brégi	F	bipl. Voisin	E.N.V. 60 CV
37	Weyman	USA	bipl. Farman	Gnome 50 CV
38	Wynmalen	D	bipl. Voisin	E.N.V. 60 CV
39	Amerigo	I	bipl. Aviat	Gnome 50 CV
40	Parisot	F	bipl. Farman	Gnome 50 CV
41	Barra	F	bipl. M. Farman	Renault 40 CV
42	de Robillard	F	mon. Antoinette	Antoinette 60 CV
43	Fischer	B	bipl. Farman	Gnome 50 CV
44	Paillette	F	mon. Blériot	Gnome 50 CV
45	Simon	F	mon. Blériot	Gnome 50 CV

NOTE. — (°) nella « Guida Ufficiale » questo concorrente è indicato come prussiano; probabilmente si tratta di un errore di stampa, volendosi dire peruviano. I nominativi indicati con (+) sono di piloti che ancora non avevano prodotto il bre-

CONCORRENTI EFFETTIVAMENTE PRESENTI
AL CIRCUITO AEREO INTERNAZIONALE DI MILANO

N.	Pilota	Naz.	Apparecchio	Motore	Note
1	Paulhan	F	H. Farman « Gypaète »	Gnome 50 CV	
2 bis	Cattaneo	I	Blériot XI	Gnome 50 CV	
3	Kueller	NL	Antoinette	E.N.V. 60 CV	
6	Métrot	B	Voisin « corsa »	Gnome 50 CV	
8	Paul	F	Voisin « corsa »	Gnome 50 CV	
14	Cheuret	F	H. Farman	Gnome 50 CV	
15	Tétard	F	Sommer	Gnome 50 CV	Aereo distrutto in at-
					terraggio lungo.
16	Audemars	F	« Demoiselle »	Clement-Bayard 40 CV	Danneggiato il gior-
					no 27.
18	Dickson	G	H. Farman	E.N.V. 60 CV	Precipitato per colli-
					sione con Thomas.
19	Caillé	F	H. Farman	Gnome 50 CV	
21	Aubrun	F	Blériot XII	Gnome 50 CV	
22	Legagneux	F	Blériot XI	Gnome 50 CV	
23	Thomas	F	Antoinette	Antoinette 60 CV	Precipitato per colli-
					sione con Dickson.
24	Ruggerone	I	M. Farman	Gnome 50 CV	
26	Wiencziers	D	Blériot XII	Gnome 50 CV	
30	Cagno	I	H. Farman	Gnome 50 CV	
32	Bielovucich	F	Voisin « Bordeaux »	Gnome 50 CV	
33	Tyck	B	Blériot XI	Gnome 50 CV	Disceso in una mar-
					cia il 26.
34	Pizzagalli	I	Hanriot	Gyp Grégoire 40 CV	Distrutto al primo
					volo per errata vi-
					rata.
36	Brégi	F	Voisin « corsa »	E.N.V. 60 CV	
37	Weyman	US	H. Farman spec.	Gnome 50 CV	Rinuncia alla traver-
					sata delle Alpi dopo
					multi tentativi.
41	Barra	F	M. Farman	Gnome 50 CV	Caduto il giorno 28.
42	de Robillard	F	Antoinette	Antoinette 60 CV	Motore grippato il
43	Fischer	B	H. Farman	Gnome 50 CV	giorno 27.
44	Paillette	F	Blériot XII	Gnome 50 CV	
45	Simon	F	Blériot XII	Gnome 50 CV	

vetto, e quindi sono stati scartati. Le lettere indicative di nazionalità significano: B, belga; D, tedesca; F, francese; G, bri-
tannica; I, italiana; NL, olandese; USA, statunitense. Alcuni piloti si sono iscritti due volte con due diversi apparecchi.
Le indicazioni del tipo di apparecchio non risultano complete dalla « Guida Ufficiale » dalla quale questo elenco è stato tratto;
le potenze dei motori sono state aggiunte, ma potrebbero variare in funzione dei tipi non chiaramente specificati.

erano stati ammessi non avendo presen-
tato il brevetto di pilota ». È un indice
dei tempi; perchè se è vero che in qual-
che caso si trattava di un costruttore
che, iscritto il suo aeroplano, poi non
aveva trovato un pilota disposto a con-

durlo in gara, non mancavano quei neo-
piloti che si erano iscritti in attesa di
prendere il brevetto, e non avevano fat-
to in tempo ad ottenerlo. Non era raro
il caso che un neo-brevettato entrasse
in gara o si presentasse ad un *meeting*,

ciò che può spiegare molte cose... anche se è dimostrazione indubbia di entusiasmo ed audacia.

In questa lista preventiva notiamo 24 francesi, 2 olandesi, 8 italiani, 3 belgi, 5 tedeschi (uno di essi è però singolarmente distinto come « prussiano », ed è il povero Chavez: un errore di compilazione!), 1 inglese, 1 americano (per uno degli iscritti, e del resto dei non ammessi, non era indicata nazionalità). Anche nella lista preventiva, comunque, gli aeroplani erano tutti di costruzione francese (vi figura un italiano, « monoplano Madrigali », che però sappiamo essere un Blériot fabbricato a Firenze sotto la direzione di un tecnico della ditta francese), tranne un biplano Aviatik tedesco che avrebbe dovuto essere pilotato dall'italiano Amerigo; anche il « biplano Bristol » previsto per Dickson (e che sarebbe stato un Farman costruito in Inghilterra) non si fece vedere, e Dickson volò su un vero e proprio Farman.

Al tirar delle somme, al 25 di settembre quando i voli dovevano cominciare, i velivoli presenti erano 26; il ventisettesimo era rimasto su, sul piano di Domodossola, dopo aver vinto l'Alpe...

Facendo il bilancio i francesi erano rimasti in 17, 1 solo gli olandesi, 4 gli italiani, 2 i belgi, 1 americano e 1 inglese; tuttavia alcune cronache danno Bielovucich per peruviano (forse scambiandolo con Chavez, dato ch'egli era naturalizzato francese) e Audemars per svizzero.

Gli apparecchi e gli aviatori cominciarono a giungere molto prima della domenica 25, data della prova. Già dieci giorni prima erano sull'Aerodromo d'Italia meccanici, grosse casse, aiutanti giovani baffuti che si davano d'attorno. Si montavano gli apparecchi, si facevano girare i motori; poi si cominciarono le prime prove di decollo per vedere come andava.

Fra i primi ad arrivare fu Germano



Germano Ruggerone, detto Eros (a sinistra), primo aciatore che il 18 settembre 1910 volò attorno alla Madonnina.

Una cartolina ricordo del Circuito.



MILANO Settembre-Ottobre 1910
Concorso aviatorio internazionale

Ruggerone — il piemontese che aveva raggiunto una certa fama nel ciclismo come Eros — e che iniziò la messa a punto del suo Farman con puntigliosa attenzione. Come sempre, sul campo si cominciavano a raccogliere commenti e pettegolezzi; fra questi c'era l'affermazione di Bartolomeo Cattaneo — il cui carattere aveva un che del guascone, in tono del resto con i suoi fieri baffi irti in su — di volere per primo volare attorno alla Madonnina; affermazione magari detta alla buona, ma che i giornalisti riportarono come una dichiarazione e una sfida. Ruggerone parlava poco, ma lavorava sodo; si era brevettato appena il 29 di luglio precedente

alla scuola francese di Mourmelon, e sul suo Farman aveva praticamente fatto solo 16 voli prima che, nella mattinata del 18 settembre, si levasse da Taliedo per provare il suo biplano e, senza dir niente a nessuno, se ne venisse alla chetichella a girare intorno alla guglia principale del Duomo.

Nella piazza la gente impazzì. Si sapeva che quel giorno si sarebbe dovuta svolgere la traversata aerea delle Alpi, e confusamente si riteneva che si sarebbe conclusa volando auguralmente sul centro di Milano; il biplano di Ruggerone parve, dunque, un dominatore delle Alpi, e l'entusiasmo giunse al colmo: la piazza e le strade si gremirono

La folla ammassatasi in piazza del Duomo in occasione del volo di Ruggerone. (L'aeroplanetto è stato, a suo tempo, disegnato nella foto e dovrebbe rappresentare il Blériot di Chavez che il pubblico attendeva).





Bartolomeo Cattaneo, nel suo Blériot XI designato 2 bis, è stato il primo aviatore a decollare.

invece di una compiacenza amabilissima per lo sciame volante che ha posto i suoi nidi nella calma pianura dell'aerodromo milanese, fuori Porta Vittoria ».

Davanti alla folla impaziente, il primo ad avviare il motore ed a decollare è Cattaneo; il « guascone » si dimostrerà in tutta la settimana attivo, dinamico, instancabile. Lo segue Ruggerone, poi Fischer, primo straniero a sollevarsi: indi Cheuret, poi Cagno. Praticamente tutti gli aviatori decollano, tranne due. Su questi — il francese Paulhan e l'italiano Pizzagalli — il già citato Morasso esercita la sua ironia: « due soli non hanno volato nella giornata inaugurale, Paulhan e Pizzagalli. Il primo perchè ha volato troppo in realtà, il secondo perchè ha volato troppo con la fantasia. Il primo perchè ha tutto l'interesse a volare il meno possibile, il secondo perchè ha posto tutto il suo interesse nel volo. Il primo perchè sotto gli occhi vigili della moglie e della suocera si è cambiato da aquila, o se vogliamo da 'gipaeto', nel previdente e cauto gallinaccio da cortile, il secondo perchè ha

creduto di potersi trasformare in aquila con soverchia facilità. In compenso però Pizzagalli ha sfoggiato dinnanzi ad amici e cooperatori un elmetto a triplice

Il bracciale per i commissari e i distintivi per i sorveglianti. (Museo Aeronautico Caproni).



fasciatura di cuoio imbottito, mantenuto eroicamente per quattro ore sul cranio saettato dal sole cocente, e Paulhan, anzi le lieutenant Paulhan, si è lasciato ammirare con le sue scarpe da grandi manovre nell'intimità dell'hangar. Chi si è lagnato pertanto di Pizzagalli ha avuto torto: è l'unico aviatore che abbia fatto quello che ha fatto Paulhan: è rimasto a terra. Con la differenza che Paulhan, per tutto questo, si dice che abbia ricevuto un'indennità di parecchie decine di migliaia di lire... ».

L'ironia del « pezzo » va sottolineata notando che Paulhan era il più famoso degli aviatori presenti (vincitore del premio del *Daily Mail* da un quarto di milione di lire, come abbiamo detto), che aveva battezzato il suo biplano col nome di « Gypaète », ed essendo richiamato come sottotenente aveva appena finito le grandi manovre in Francia; infine che si era fatta una fama, non sappiamo quanto giustificata, di essere estremamente interessato al... denaro. In quanto al povero Pizzagalli non sappiamo ancora se il pesante sarcasmo gli si deve veramente indirizzare o no; perchè difatti, mentre nel programma ufficiale e nella caustica prosa di Morasso gli si attribuiscono l'iscrizione ed il volo — l'unico sul monoplano *Hanriot* — non meno di due fonti (più tarde, è vero) attribuiscono questi fatti a Nino Cagliani, un altro pilota milanese (che però risulta brevettato solo nel dicembre del 1910) che doveva illustrarsi più tardi con interessanti voli. Pizzagalli (che in queste cronache posteriori appare come il proprietario piuttosto che il pilota dell'*Hanriot*) doveva probabilmente essere un appassionato del volo, che però alla passione non univa altrettanta abilità o coraggio; è comunque certo che il suo nome non appare né negli elenchi dei pionieri né in quei libri — pochi — che rievocano le loro gesta.

Data la partecipazione quasi totale ai voli, la prima giornata del circuito



Cattaneo si avvia dal suo hangar per prendere parte alle gare.

riuscì particolarmente animata. Il cronista de *Il momento* così dipinge la scena: « Dall'alto della tribuna della stampa — una vera palazzina con vetrate e portiere e terrazze «garantite» — la linea degli hangars appare come una strana lunga via di mirabile villaggio in formazione. Dinnanzi stanno in riposo alcuni aeroplani con le ampie ali distese: immense farfalle gialline attorno alle quali si muove una piccola folla di meccanici e aviatori ».

Il programma — che è fissato giornata per giornata ventiquattr'ore prima dalla Commissione formata da Gabrio Sormani, A. Pirelli, Steffini, Mercanti, il col. Grimaldi e l'ing. Castelli — differisce un poco da quello che danno *Guida ufficiale* e programmi in vendita, ed inizia con la « gara di distanza senza scalo ». È questo ciò che viene chiamato il « circuito », e si tratta di un volo di giri su giri sui famosi 2,5 km. delimitati dai piloni sul campo. I piloti volano a bassa velocità (quello che oggi diremmo velocità di crociera, o economica) e si preoccupano soltanto di stare in aria il più possibile per accumulare distanza; bisogna tener presente che al premio giornaliero al quale concorrono si ag-



Caudé su H. Farman in volo davanti alle tribune dei cronometristi.

giungerà poi quello della distanza totalizzata in tutte le giornate. Si tratta di una prova non certo suscettibile di entusiasmare o dare dei brividi agli spettatori. Ruggerone percorre 60 km. (ben 24 giri in 57'27"). Fischer 22 e Cattaneo 18: non è divertente.

Ma verso le 11 cominciano i voli passeggeri (gli aviatori « omnibus » per il trasporto passeggeri erano Cagno, Ruggerone, Fischer, Bielovucich e Cheuret), ed il campo si anima sempre più. Si legge su *Il momento*: « Anche le tribune vanno animandosi. È una gaia fioritura di signore. Dalla strada arriva continuo il rombare delle automobili che portano in campo una nuova folla di spettatori. E dall'altra strada è un continuo arrivare di gente nelle frequenti vetture del tram e di cittadini che non disdegnano di darsi al podismo prima di ammirare l'aviazione ».

All'inizio del pomeriggio l'affollamento è al colmo; quando si tireranno le somme si calcolerà che almeno 100.000 persone siano entrate nei recinti; per il solo recinto popolare sono stati venduti 45.000 biglietti da una lira; l'incasso

complessivo è stato valutato fra le 100 e le 125.000 lire. Del resto l'interesse che si manifestava per l'esibizione aeronautica può essere messo in rilievo da un piccolo, ma significativo, fatto di cronaca: due giovani sono arrestati presso l'Aerodromo perchè vendevano ad 80 centesimi biglietti d'ingresso per il recinto popolare falsi ma « perfettamente imitati ». A questo episodio truffaldino si aggiunge l'abbattimento dello steccato che delimita i posti popolari, per la pressione della folla; ciò avviene alle 17, e si calcola che l'« invasione » che ne consegue abbia permesso a qualche migliaio di... portoghesi di aggiungersi agli spettatori paganti.

Tuttavia a mezzogiorno il numero dei velivoli in gara si è ridotto; infatti, per uno strano fatto (imprevidenza? rifornimento insufficiente?) manca l'olio lubrificante per i motori; Cheuret non può più ripartire, e così qualche altro.

L'eliminazione per le gare di velocità è però ugualmente iniziata da coloro che vi erano iscritti. La gara si disputa a batterie di due, e rivela subito di essere la prova spettacolare per eccellenza. Gli aeroplani, affiancati, elica ferma, avviano insieme, e poi si inseguono lungo il circuito; le differenze di velocità, qualche volta evidenti, portano a successivi sorpassi, che si moltiplicano anche in funzione dell'abilità dei piloti, che si manifesta specialmente al giro dei piloni, data la scarsa manovrabilità dei velivoli e le quasi ancora sconosciute leggi della meccanica del volo, affrontato con entusiasmo ma ciecamente da quei valorosi. La prima batteria mette di fronte Simon (francese) su monoplano *Blériot* e Kneller (olandese) su monoplano *Antoinette*. Sebbene quest'ultimo faccia molto migliore impressione, il primo è più veloce. Nella seconda batteria Wiencziers (tedesco) su *Blériot* è opposto a Fischer (belga) su biplano *Henri Farman*; il monoplano ha la meglio.

« Lo spettacolo, — scrive *Il momento*

referendosi alle gare di velocità, — visto dalle tribune è di una superba bellezza. Gli apparecchi si inseguono, si passano, sembra quasi che stiano per cozzare: volteggiano con grande *allure* seguiti dagli occhi ansiosi di tutta una folla plaudente ».

Se si tiene conto che gli apparecchi non si allontanavano per più di un chilometro dalle tribune, e quindi erano visibilissimi in tutto il loro circuito, ci si rende conto del perchè di tanto entusiasmo.

La giornata si conclude, dunque, trionfalmente. A sera la gran fiumana di gente non ha ancora completamente defluito, e le scene di arrembaggio ai tram — che daranno luogo alla consueta protesta sui giornali, che deplo- rano come il numero delle vetture sia stato insufficiente (ma ne erano state immesse 75 in servizio, il che appare notevole anche agli occhi nostri) ed il prezzo della corsa (ben 25 centesimi!) eccessivamente elevato — ricordate dal-



Un biglietto per il servizio speciale all'Aerodromo. (Museo Aeronautico Caproni).

le cronache, nulla hanno da invidiare a quelle dei nostri giorni. La strada appositamente costruita, il corso XXII marzo, apparirà insufficiente a far posto a tanti Milanesi e forestieri accorsi dalle più lontane città per assistere alla « settimana aviatoria ».

Il Regio Commissario della città offre, in serata, un ricevimento in onore degli aviatori a Palazzo Marino, nota mondana a suggello di tanto avvenimento.

Il pubblico davanti agli hangars





Signore in toilettes eleganti e signori in paglietta discutono con frivoltà di argomenti insoliti: potenza di motori, scivolate d'ala, picchiate e, forse con la stessa competenza dei giorni nostri, di « vuoti d'aria ».

Disperso nel cielo

La seconda giornata — il lunedì 26 — doveva iniziarsi regolarmente alle 10, ma prima di mezzogiorno i voli non hanno effettivamente inizio. Questa volta son 23 gli apparecchi che prendono parte alle diverse prove, che si susseguono con regolarità; tanta regolarità che il pubblico ed i giornalisti cominciano a brontolare.

La gara di velocità è anche questa volta la più spettacolare e interessante; Aubrun, che le gazzette soprannominano « il dominatore del Circuito dell'Est » (la prova francese che si era disputata

nel precedente agosto e che aveva avuto larga risonanza) sebbene vi si fosse piazzato secondo, vince percorrendo i 10 km in 7"3".

Interessante anche per il pubblico, soprattutto per le emozioni che doveva riserbargli, la gara di altezza. Essa è guadagnata da Cattaneo, che si aggiudica il premio quotidiano raggiungendo i 1750 metri, ma è al belga Tyck che tocca l'avventura che doveva movimentare la giornata. Alzatosi ch'era già l'imbrunire, egli perde di vista il campo e si trova in volo su Milano senza sapere

dove dirigere; cerca di orientarsi sulle guglie del Duomo, ma la scarsa conoscenza della topografia cittadina non gli permette di individuare Taliedo. Oramai sicuro di dover fare un atterraggio di fortuna, dirige decisamente verso la campagna, cominciando a discendere. Le ombre si fanno sempre più dense: è oramai sera e Tyck non riesce a vedere più niente sotto di sé; sa solo di essere in campagna. Continua ad abbassarsi allorché sente alcune fucilate; guarda in basso: due uomini agitano i loro fazzoletti per guidarlo, ed egli docilmente ubbidisce ai segnali; si abbassa, constata di essere su un terreno pianeggiante, livella il suo Blériot e posa le ruote. Ma queste vengono immediatamente prese in una morsa invincibile, il monoplano abbassa il muso e pianta il motore nel fango... perché l'atterraggio era avvenuto in una marcita dalle parti di Assago, a 10 km. da Milano lungo la strada di Corsico. I due uomini che avevano guidato a gesti l'aviatore — due cacciatori che si trovavano da quelle parti in atto di rientrare, ed avevano intuito le difficoltà del volatore — accorrono a dargli una mano e a toglierlo dalla difficile situazione. Giulio Tyck tuttavia non si era fatto niente, ed anche l'aeroplano, ad un'ispezione fatta a lume di lanterna (i contadini delle vicine cascine erano accorsi subito, pieni di curiosità) appare in perfette condizioni; occorrerà solo smontarlo per trarlo fuori dalla scomoda e insolita situazione, ciò che verrà compiuto l'indomani.

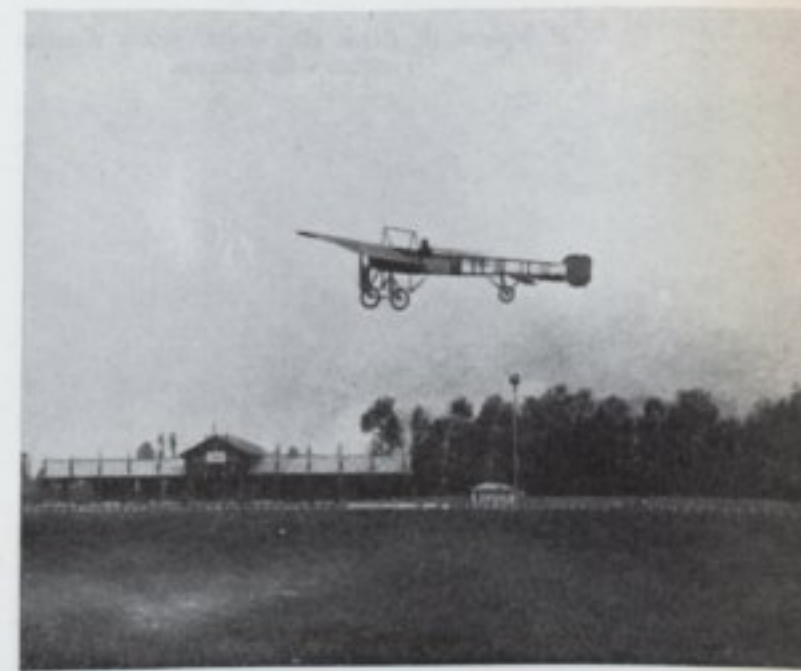
Oltre a questo incidente un altro se ne verificò sul campo dando il brivido — l'atteso brivido! — agli spettatori. Il francese Tétard, che pilotava l'unico biplano Sommer in gara, mentre è in volo ha un arresto di motore; si impegna in un *plané*, ma arriva « lungo » e non può evitare di andare a sbattere contro lo steccato che limita il campo di volo, sfasciando l'apparecchio; per fortuna resta incolume. Altro incidente di poco

conto all'*Antoinette* di Thomas che in atterraggio picchiato spezza l'elica: è uno dei difetti di questo monoplano, del resto così elegante e bello a vedersi, che ha ancora un treno di atterraggio non solo antiquato, ma inadatto agli assetti che gli aviatori assumono secondo le nuove tecniche.

Attivissimi in tutta la giornata gli « omnibus ». Con Ruggerone vola il Conte di Torino, che resta entusiasta dell'esperienza aviatoria; il pubblico del resto può volare a volontà, pagando un passaggio che varia da L. 100 a L. 200 a seconda del tipo di apparecchio. Il desiderio di volare diventa sempre più vivo nel pubblico; è soprattutto sentito dalla parte femminile di esso tanto che il caustico Morasso può scrivere sulla *Illustrazione italiana*:

« Le donne sentono un'irresistibile inclinazione per l'aeroplano... Un freddurista direbbe che è ben naturale, dato

Il Blériot di Tyck decolla per il suo avventuroso volo di altezza.



che le donne son tanto leggere... Il fatto è che tutte le signore vogliono volare.

« Del resto, e in particolare quelle che frequentano più assiduamente gli aerodromi, camminano con tanta fatica in terra, per la rilegatura dell'entrave, che è più che giustificato il loro desiderio di un mezzo di locomozione che non richieda l'uso delle gambe ».

Che le donne siano attratte dall'aviazione, ed abbiano qualità aviatorie, è

La terza giornata — il martedì 27 — si inizia ufficialmente come al solito alle 10, ma con evidente stanchezza. Vi è sul campo un'atmosfera pesante che non sfugge neppure al pubblico, del resto consapevole di ciò che ne è la causa. Le notizie che arrivano da Domodossola, sulle condizioni di Geo Chavez, sono sempre più inquietanti; le ferite, in un primo tempo apparentemente lievi, forse unite allo choc ed allo stato generale di depressione del ferito, si sono

Il biplano di Barra alla virata, prima d'essere « soffiato » da Thomas.



dimostrato dal « pezzo » di chiusura della seconda giornata milanese. Infatti, finite le gare ufficiali, la signorina Jeanne Hervieu, aviatrice non ancora brevettata, si fa prestare il monoplano Blériot di Legagneux ed esegue perfettamente alcuni giri del circuito. L'avvenimento, anche se non ha un carattere di primizia e non è certo di quelli capaci di sollevare ondate di entusiasmo, resta pure significativo.

Chavez è morto!

rivelate più gravi e pare vogliano trascinare ad una fine che i medici non riescono a scongiurare il valoroso vincitore delle Alpi.

Comunque si iniziano le partenze per il premio quotidiano di distanza, ed i voli in circuito si susseguono, sia pure senza entusiasmo. Durante questa prova un incidente: il biplano Maurice Farman pilotato dal francese François Barra viene sorpassato dal più veloce Antoinette di Thomas, ed entra nella sua scia; viene « soffiato », come si dice nel gergo aviatorio dell'epoca. Questo significa che Barra perde il controllo trasversale del suo apparecchio (così precario ancora) e da una decina di metri scivola d'ala e picchia sulla semiala destra; questa s'infrange, e così l'elica; Barra cade al suolo, senza farsi troppo male; più seriamente si ferisce il suo compagno. Barra inoltrerà regolare reclamo contro Thomas, ma questi vince lo stesso il premio di distanza percorrendo 100 km.; dietro, a lui secondo, è Cagno, con 90 km. di percorso.

Il francese conte de Robillard va fuori gara definitivamente perchè il suo Antoinette (che aveva già spezzato il suo pattino anteriore del carrello durante un atterraggio, il giorno prima) mentre esegue una prova motore per rottura di una biella resta inutilizzabile.



Tecnici e ufficiali seguono con molta attenzione i voli. L'aviazione è al suo nascere e già si intravedono i possibili impieghi bellici.

In ultimo, questa è la giornata di Pizzagalli, che alla fine si è deciso a provare in volo il suo Hanriot, unico della specie sul campo, munito di motore Gyp Grégoire. Egli prende lo « slancio », decolla, esegue una retta, poi vira; secondo le cronache una buffata di vento prende l'ala più alta e provoca il rovesciamento dell'apparecchio, ma potrebbe trattarsi semplicemente di errata manovra. Comunque il velivolo scivola di fianco, urta per terra con la semiala sinistra, infrange la cellula, l'elica, il pattino del treno d'atterraggio. L'aviatore — col suo casco con triplice fascia di rinforzo — se la cava senza gravi danni, ma l'aeroplano è definitivamente fuori uso. Pizzagalli è proprio sfortunato; ma in fondo è solo questo incidente (contestato del resto dalle ricostruzioni dell'avvenimento) che lo fa passare alla storia; anche se non molto gloriosamente...

Fra questi avvenimenti si era giunti alle 14. Ci si prepara per la gara di velocità, e quattro velivoli sono già schierati per disputare le due batterie della giornata. Ma pochi istanti prima del segnale

di partenza, che deve essere dato alle 14,30 e al quale si appresta il Commissario Pirelli, ecco la tragica notizia: Chavez è morto!

Immediatamente i quattro aviatori scendono dagli aeroplani e dichiarano: « Non voliamo più ».

Il Farman di Cagno in volo





Simon sul Blériot XII

Una grande agitazione si sparge fra i Commissari, che si preoccupano del pubblico, numeroso, che ha pagato e non potrebbe accettare tranquillamente la decisione. I piloti, però, sono colpiti dalla notizia. Weyman, che è stato compagno del caduto nei tentativi di Briga, è stretto da tutti gli altri; un senso di solidarietà irresistibile lega quegli au-

Un gruppo di cronometristi



daci, che affidano la loro vita a così imperfetti strumenti, in voli di cui non conoscono appieno tutto l'intimo rischio. Aubrun si fa interprete di tutti i compagni e scrive una breve dichiarazione: « In segno di lutto gli aviatori sottoscritti dichiarano di non più volare oggi, e domandano che le prove odierne siano rimandate ad altro giorno, oppure che vengano eliminate ».

Appone per primo la sua firma; quelle

Il monoplano Santos-Dumont « Demoiselle », il più piccolo apparecchio sul campo



L'Antoinette di Kuller



di tutti gli altri aviatori seguono immediatamente. In quel momento sopravviene uno dei Commissari in automobile e dichiara che non è nella facoltà sua, né dei suoi colleghi presenti sul campo, di sospendere le gare, data la presenza del pubblico pagante; assicura però che il Comitato avrebbe sospeso le gare nel giorno del funerale di Chavez.

Gli aviatori non vogliono rinunciare

Nella quarta giornata la visita del Re

Pure il mercoledì 28 settembre sarebbe stata una giornata diversa da quella prevista dal programma generale. Infatti in questa giornata era stata fissata la visita di S. M. il Re Vittorio Emanuele III, visita che il Comitato organizzatore aveva sollecitato e sulla quale si era sperato e dubitato alternativamente.

Alla fine la visita è confermata per

alla loro decisione, e qualcuno addirittura se ne va. Altri, tuttavia, dopo lunga discussione coi Commissari e per non deludere completamente il pubblico, decidono di volare ancora, senza però disputare gare. Volano così i tre piloti italiani, un tedesco e tre francesi; qualcuno di essi reca all'ala un lungo nastro nero.

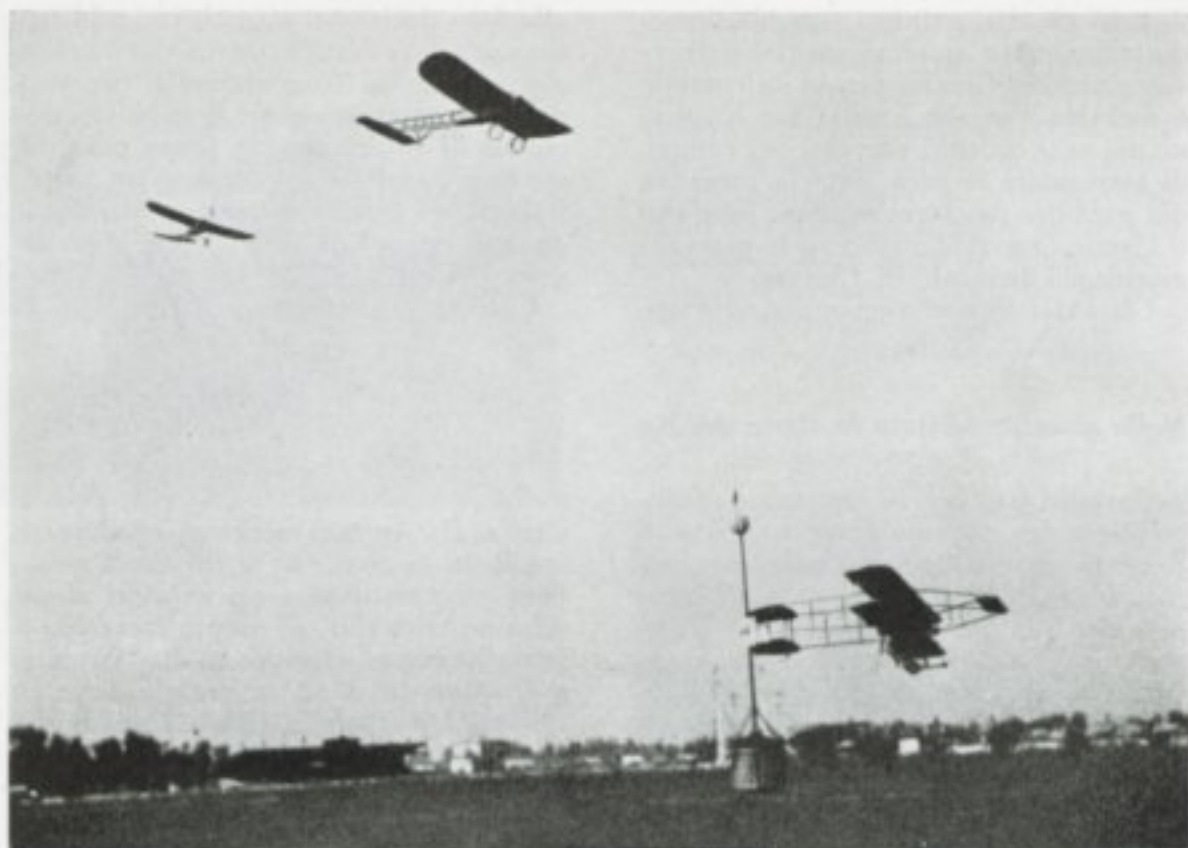
Chavez è morto!

le 14 pomeridiane del 28, e di conseguenza il Comitato modifica il programma della giornata in modo che a quell'ora gli aeroplani e gli aviatori siano schierati davanti ai propri hangars, e possano essere visitati dal Re. Le gare cominciano alle 12, e per due ore si disputerà la prova di distanza senza scalo. Le altre prove saranno riprese alle 14,30 dopo l'augusta visita.

La visita di Vittorio Emanuele III all'Aerodromo il 28 settembre



Gare aviatorie - Tattico 1910-



Durante i monotoni giri del Circuito, tre concorrenti si inseguono al pilone. Da destra lo H. Farman di Cheuret, il Blériot XI di Legagneux ed un altro Blériot non identificato.

I voli nel circuito sono i più noiosi. L'espressione più cruda di questo stato d'animo la troviamo negli articoli di Morasso, che ha scritto: « Il pubblico, parlo del pubblico sportivo, comincia a trovare un po' monotoni i circuiti. Infatti agli aviatori che si accontentano di volare si presta ben poca attenzione. Per farsi osservare ansiosamente debbono cadere o fare almeno finta di cadere coi voli *planés*. Allorché ci passano ronzando sul capo non si guarda neppure in su per vederli. È un miracolo che passa... »

« Non intendo già di affermare che sia mancata la folla o sia stato scarso l'entusiasmo, ma soltanto che il volo di per sé non è più sufficiente; occorre

l'incitamento della gara, l'interesse della lotta ».

Un po' presto, per tanta sazietà...

Puntualmente, alle 14, il Re giunse a Taliedo, in un abito sportivo adatto alla circostanza, ed armato di una grossa macchina fotografica a soffietto — allora una sensazionale novità — che denotava la sua passione per la nuova arte. Visitò attentamente gli *hangars* interessandosi vivamente agli aeroplani ed ai racconti degli aviatori, e scattò varie fotografie; poi si recò alla Tribuna reale e assisté ai voli che ripresero regolarmente alle 14,30, trattenendosi fino alle 17,30.

Gli aeroplani si avvicendarono vivacemente nel cielo, ed in certi momenti

se ne videro contemporaneamente dieci in aria, spettacolo davvero d'eccezione. Oltre ai voli di distanza si disputò la prima eliminatória per il premio d'altezza, alla quale parteciparono Weyman, Cattaneo, Legagneux e Bielovucich; la massima quota fu toccata dall'italiano, che si innalzò a 1.059 m., e nella discesa eseguì una spettacolosa picchiata che impressionò vivamente il pubblico.

Numerosi anche i voli a pagamento. Secondo Morasso le « impressioni » dei battezzandi sono di una grigia uniformità: « tutti dicevano la stessa cosa: non si sente nessuna impressione... ». Vola il deputato Chiesa, dichiarandosi tanto entusiasta da progettare di prendere il brevetto di pilotaggio; volano uomini e donne; vola il poeta futurista Marinetti che « si è concessa una vera orgia di voli, e i suoi quattrini ne hanno procurata un'altra non meno genuina al suo pilota », e che probabilmente troverà, in quelle spericolate esperienze aeronautiche primitive, nuove ispirazioni a quel movimento che tanto puntò sul « dinamismo » ed il « macchinismo » così bene identificabile nel volo.

Ma cos'è questo volo? Lo scettico Morasso ne dà una singolare definizione che riportiamo perchè non è priva di spunti concreti e di una saggezza primitiva degni di essere meditati.

« Io non mi sono sentito invogliato a volare. Ho creduto di avere già provato una sensazione simile nella mia infanzia, con 2 soldi, quando andavo sulla giostra dei cavallini appesi. Ogni lettore può scrutare nei suoi ricordi economicamente.

« Meglio dei Wright e dei Blériot, siamo noi che abbiamo inventato il volo, tanto che, su mille persone, novecento-vantanove non lo concepiscono e non lo immaginano se non con le nostre parole, con le parole di chi lo ha descritto senza avere mai volato.

« Chi vola ha altro da pensare. Ha



Il Blériot di Wienziers in volo sulle tribune

da pensare al *gauchissement*, al timone di profondità, al prossimo pilone, al barografo, alla totalizzazione, ai premi, all'amica che aspetta, all'accomandataro che non vorrebbe aspettar più, a tante

Il « Demoiselle » di Audemars durante una virata. Nella foto, pur così poco dettagliata, è visibile lo svirgolamento delle due semiali



altre cose che non hanno molto a che vedere con le sensazioni del volo. L'uomo non pensa mai tanto alla terra come quando vola in cielo ».

È una definizione della realtà e della sua immagine che i cronisti ed i commentatori hanno creato; ma è una defi-

nizione pessimistica, perchè la realtà, insopprimibile, era testimoniata dai mille fatti d'ogni giorno, che si moltiplicavano vertiginosamente per creare il meraviglioso domani. Forse questo domani sfuggiva all'ironica visione di Morasso.

Addio Chavez!

Secondo la promessa, i voli della giornata del giovedì 29 settembre sono stati tutti cancellati. I componenti del Comitato delle gare e tutti gli aviatori si sono trasferiti a Domodossola per prendere parte alle esequie di Geo Chavez.

Questo giovane Peruviano, che aveva concluso la sua breve stagione di aviatore in meno di un anno di attività, e che tuttavia, dopo essere stato *recordman* d'altezza, aveva saputo incidere il suo

nome nelle pagine della storia aviatoria attraversando in volo le Alpi superandole in una lotta epica contro le insidie dell'atmosfera, avrebbe riposato almeno inizialmente in terra italiana.

La sua fine aveva suscitato una commozione senza fine. Giornalisti e uomini comuni, letterati e politici, sportivi e profani di tutti i misteri ed i pericoli del volo, erano stati ugualmente colpiti dall'avvenimento. Coloro che avevano

I funerali di Chavez a Domodossola con la partecipazione di tutti gli aviatori del Circuito Aereo Internazionale di Milano.



DOMODOSSOLA - I funerali



Il feretro di Chavez entra nella chiesa di Domodossola

potuto avvicinarlo ne avevano apprezzato la serietà, la preparazione, l'ardimento cosciente e calcolato.

Le muse più insigni e quelle meno esercitate suggerirono canti numerosi e di varia perfezione a molti poeti. Vogliamo ricordare qualcuna di quelle espressioni che commossero gli uomini del 1910, perchè segnano il ritmo di un sentimento che ancor oggi può cogliersi nei cuori degli uomini di mezzo secolo dopo, perchè i cuori umani non cambiano soprattutto nel ritmo del loro sentire.

Ecco l'immagine dell'«uomo alato» che dette Giovanni Pascoli:

*Un uomo! L'uomo alato! Che discese
e che sparì. Dietro le rocce nere,
ei discendea con le grandi ali tese
simile al sole dalle fiammee sere,
simile al sole che si trascolora,
quanto al salire, tanto nel cadere.
Ebbe l'ocaso; quando aprà l'aurora?
Cercano, le vedette ultime, ancora.*

Cesco Tomaselli, che doveva divenire celebre più come giornalista che come poeta, il 29 settembre dedicò un canto « di getto » al « prodigio fatale »; ad esso appartengono i versi che seguono:

*È morto. Freme per l'Alpi gelide
ancor d'applausi rombo e di musiche...
Oh, file di fumidi roghi
luceggianti la via della Gloria!*

*Ha vinto; e cadde! Venia precipite
l'Eroe, da l'Alpi: lieto sul giovine
suo fronte ferito dai venti
ridea, magnifico serto, il sole.*

Un'elegia più ricca di toni, che porta la data stessa della morte del giovane — 28 settembre 1910 — venne dedicata all'impresa da E. A. Butti. Ecco la sua definizione del volo:

*Di più non aspettasti. Montato sul fragile
[uccello
senza penne, nè artigli, senza fame nè
[rosto,*

senza cuore nè vita (tu desti all'ordegno il
[tuo cuore,
tu gli desti, ah, la vita!) Uomo ti solle-
[vasti
sopra l'Alpe gigante e, solo nel cielo col Sole,
solo con la tua fede, ne valicasti i gioghi,
ne sfidasti gli abissi, passasti a traverso de-
[serti
dell'aria come il lampo, come la nube,
[come
l'impeto delle raffiche, ed oltre le cime ne-
[pose
pedesti alfine laggiù ridere nell'azzurro
la pianura d'Italia!...

Tutto questo non è rettorica; tutto questo non è vana espressione di uno sbigottimento che deriva dall'eccezionalità dell'evento. Si può dire che sia l'espressione unanime degli uomini che

per la prima volta sono percossi in forma diretta, visiva, dal grande duello che l'uomo ha impegnato con la natura per strapparle il segreto del volo. Gli altri caduti — già molti, e tutti giovani, arditi, generosi come Chavez — sembrava avessero gettato la loro vita per un capriccio o per una civetteria d'ardimento. Il volo e la fine di Chavez davano una nuova misura della grande battaglia, e la davano in modo chiaro per tutti, in un duello che appariva per la prima volta distinto fra l'uomo alato e la natura. Per la prima volta era possibile capire come la natura avesse in sé risorse recondite e mortali, che finora erano state sfidate senza conoscerle, ma che occorreva conoscere e vincere.

La folla rende l'ultimo addio a Chavez



Il cippo che venne eretto nel punto dove cadde Geo Chavez

Per questo Geo Chavez era salutato vincitore; ma non vincitore solamente dell'Alpe, bensì dell'ignoto, che era riuscito a trarre dal mistero delle atmosfere cristalline e a tradurre in termini di battaglia e di sangue.

Per le strette vie di Domodossola — tranquilla cittadina dalla modesta struttura paesana — una marea di gente, di corone floreali, di bandiere, si strinse attorno al feretro dell'aviatore. Erano sportivi, uomini del popolo, giovani che non afferravano ancora in pieno il significato del prodigio, donne d'ogni età che piangevano nel caduto ogni caduto, soldati che presto — appena un anno dopo — avrebbero scalato le altezze impugnando la fiaccola della guerra... Erano comunque umani, che salutavano uno di loro che aveva dato la vita per qualche cosa che stava ben

oltre e più alto del segno che si era proposto: la vita per la conquista dell'aria!

La giornata fu una di quelle che lasciano una traccia nell'animo di coloro che l'hanno vissuta, e che si proiettano nel futuro acquistando un significato preciso ed immutabile.

Coloro ch'erano presenti a Domodossola dettero l'addio a Geo Chavez a nome di tutta l'umanità.

Il suo ricordo rimase tenacemente legato alle rocce, ai luoghi, agli uomini che ne videro l'impresa e il sacrificio. Dei cippi a ricordo vennero ben presto eretti a Briga — donde partì — e a Domodossola — dove cadde — e successivamente quei cippi furono doppiati da

Domodossola: il monumento a Chavez





Il Farman modificato di Weyman vincitore del Premio del Duomo



Wiencziers col suo Blériot vincitore del II Premio del Duomo

« Premio del Duomo » (con 3.000 lire al primo classificato e 1.000 al secondo) che consisteva in un percorso dal campo di Taliedo alla guglia maggiore del tempio (da doppiarsi) e ritorno al campo; i premi sarebbero stati attribuiti secondo i tempi segnati, il primo al più veloce.

Fin dalla mattina scoppia però una « grana », come diremmo oggi, in quanto Cattaneo proclama che la gara così come è concepita, ossia senza limitazioni di quota, è troppo pericolosa, quasi un suicidio. Secondo l'argomentazione di Cattaneo, consegnata in un reclamo scrit-

to, per volare con una sufficiente sicurezza sulla guglia del Duomo occorrerebbe alzarsi per lo meno a 1.200 metri; questo perché, in caso di avaria al motore, l'aviatore disporrebbe di almeno 3-4 chilometri di *plané*, ciò che lo metterebbe in condizione di non atterrare sui tetti o in mezzo ad una strada cittadina, con le conseguenze che è facile immaginare; se, però, la quota limite non è fissata dalla Commissione tecnica, è chiaro che nessun aviatore sciuperà il suo tempo — minuti preziosi per una gara di velocità — per guadagnare altezza, ed andrà a girare attorno alla guglia del Duomo a qualche centinaio di metri, rischiando grosso in caso di inconvenienti.

È strano che Cattaneo, uno degli aviatori più spericolati presenti a Taliedo, che ha volato in vari *meetings* stranieri prima ancora di avere ottenuto il brevetto, ponga una simile questione di prudenza. Non che fosse inaccettabile, ma senz'altro era al di fuori del clima di audace incoscienza che presiedeva a tutte le gare che si svolgevano allora, e non solo a Milano. Comunque nessun altro aviatore si unì alla protesta di Bartolomeo Cattaneo, ed egli non si iscrisse al Premio.

Risultarono iscritti Fischer, Weyman,

Fischer col suo Farman sovraccarico di passeggeri: ne porta tre.



Il Farman di Cheuret con un passeggero

Eros, Wiencziers e Cagno, dopo il ritiro di Cattaneo. Schierati gli apparecchi per la partenza, alle 11, primo a mettere in moto il motore e quindi a decollare è Weyman, sul suo particolare biplano (o sesquiplano?) Farman; lo segue Wiencziers su monoplano Blériot. Gli altri, che hanno tardato il decollo, rinunciano alla prova e si mettono a girare sul circuito per il premio di distanza. Il « Premio del Duomo » ha due soli disputanti, un Americano e un Francese; ma la gara appare decisa già in partenza per il piccolo vantaggio che Weyman si è assicurato al decollo. In effetti i tempi non erano computati sul percorso (non si trattava, cioè, di una gara a cronometro) ma contavano dal momento in cui lo *starter* aveva dato il « via », che avveniva da fermo.

Weyman è infatti il primo a ritornare sul cielo dell'aerodromo, seguito a tre minuti di distanza da Wiencziers; la gara è decisa.

Rimane comunque il fatto che il primo volo attorno alla gran guglia del Duomo milanese è stato eseguito da Ruggerone il 18 settembre, dodici giorni innanzi.

Sull'aerodromo il programma si svolge con regolarità; nei voli con passeggeri Cagno vola con due persone a bordo. Nel pomeriggio la prova di altezza ri-

sulta interessante al pubblico accorso come sempre numeroso, interrompendo la monotonia delle altre prove che si susseguono con troppa uniformità; e sui giornali troviamo riflessa la protesta per questa eccessiva uniformità.

Sulla prova di altezza il cronista de *Il secolo* fa il suo pezzo di bravura. Descrivendo la conclusione di questa gara,

Una tavola di Aldo Mazza: « Milanesi sui tetti in attesa del passaggio degli aeroplani ».



nella quale Cattaneo brillava per una spericolatezza del tutto in contrasto con le sue proteste sulla sicurezza del volo intorno alla Madonnina, scrive: « Uno discende, l'altro lo segue, e così via via, finché nel cielo resta il solo Cattaneo di ritorno dalle nubi.

« A mille metri si precipita giù a volo *plané* con lievi riprese di motore. Il monoplano si inclina fortemente e fila veloce in larghissime ondate come una freccia. Tutti i cuori sono sospesi. Un urlo immenso di entusiasmo si leva dalla moltitudine che cinge le vicinanze dell'aerodromo: Cattaneo con un superbo atterraggio rientra nel suo *hangar* alle 18,10 ».

Nonostante l'asserita « uniformità » delle prove il pubblico numeroso lascia l'Aerodromo sufficientemente soddisfatto. La presa delle giornate aviatorie la

possiamo valutare dalle mille piccole cose che intorno a questi avvenimenti si imbastivano: fotografi veloci avevano prodotto e messo in vendita cartoline che illustravano gli aviatori e i loro aeroplani, alcuni aspetti della vita all'aerodromo, la visita di S.M. il Re; altri avevano dato incarico ad artisti di facile vena di tracciare immagini adatte a trarne « cartoline ricordo », che infatti si vendevano — e continuarono a venderli per un bel pezzo ancora — numerosissime. Ma la cosa più singolare che ci è stato possibile ritrovare è stato un « concorso commerciale » indetto da una ditta fiorentina che produceva una « pomata anticallvitica » e prometteva un « premio di lire 1.000 (tutt'altro che trascurabile dati i tempi) in occasione del Circuito di Milano per colui che avrebbe indicato la « precisa altezza

La pubblicità si è impadronita della manifestazione milanese, anche fuori di Milano, come prova questa singolare iniziativa fiorentina.

Premio di Lire 1000

AVIAZIONE

In occasione del Circuito di Milano è bandito il seguente concorso:

Sarà pagato il premio di **Lire Mille** a colui che indicherà, secondo le norme qui appresso, la precisa altezza massima che sarà raggiunta durante il Circuito di Milano dal 25 Settembre al 2 Ottobre 1910. Sarà considerata valevole soltanto l'altezza raggiunta durante le gare ufficiali del Circuito stesso, escluse dunque le prove o viaggi non facenti parte del concorso di aviazione. La risoluzione del presente concorso sarà fatta sulle cifre ufficiali riconosciute dal Comitato del Circuito.

Chi vuole prendere parte al concorso deve inviare una cartolina vaglia di Lire 10,20 allo Stabilimento farmaceutico Dottor Baldini, Via de' Servi, 30, Firenze, incaricato della vendita della Pomata anticallvitica del Dottor Alfonso Bacciocchi, Medico-Specialista. In cambio riceverà franco di porto un tubo (del costo usuale di lire 10) della Pomata anticallvitica del Dottor Bacciocchi, **unico rimedio scientifico** e veramente efficace contro la caduta dei capelli, la forfora e la calvizie precoce.

La cartolina vaglia deve portare sul tagliando l'indicazione dell'altezza di cui sopra in metri e indicata in lettere. Lo spoglio poi delle cartoline e l'aggiudicazione del premio sarà fatto dal R. Notaro G. Fiorani di Firenze il **4 Ottobre 1910**.

In caso di più soluzioni identiche il premio di lire 1000 sarà diviso in parti uguali fra i concorrenti. In caso che nessuna risposta fosse giusta, sarà assegnato un premio di consolazione di 200 lire a colui che avrà indicato la cifra più approssimativa alla massima altezza raggiunta.

Possano conoscere soltanto quelle cartoline che portano una data non posteriore al 25 Settembre 1910.

Il presente concorso è bandito dall'Istituto Farmaceutico Fiorentino, Firenze, Concessionario Esclusivo per l'Italia.

25 Settembre 1910

massima » che sarebbe stata raggiunta nelle prove di quota. Non sappiamo se il premio sia stato effettivamente attribuito; ma il fatto di averci pensato ed

Scontro nell'aria

Il sabato 1° ottobre era la penultima giornata della settimana milanese. Sempre favorita da un bellissimo tempo, le prove vennero aperte alle 10 con la seconda eliminatória del premio di velocità. Il caldo si faceva sentire, ed il pubblico era pigro a raccogliersi.

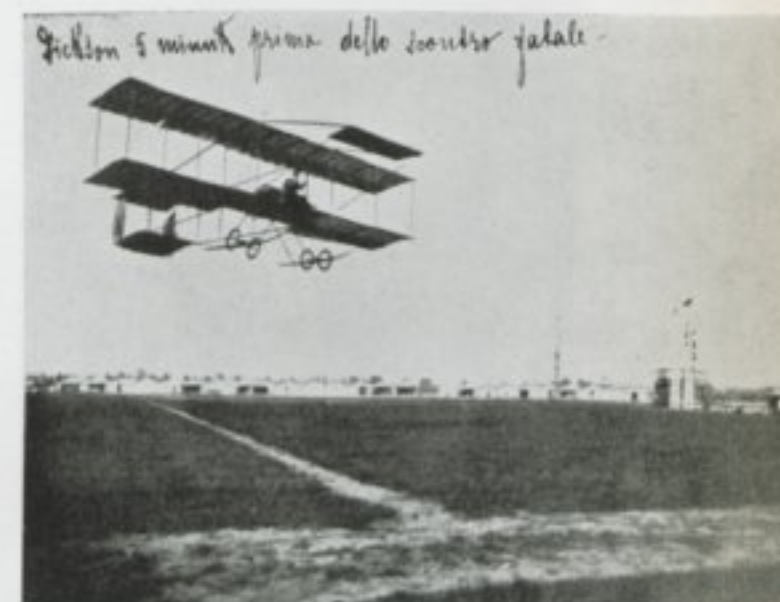
Sempre nella mattinata il Collegio degli ingegneri milanesi si recò a visitare ufficialmente l'aeroporto, gli *hangars* e gli aviatori; si trattava di un gruppo di circa 200 ingegneri, fra i quali Enrico Forlanini, il creatore del dirigibile *Leonardo da Vinci* che aveva solcato il cielo di Milano appena qualche settimana prima, e lo studioso geniale che aveva affrontato praticamente tutti i problemi del volo, e doveva lasciare così profonda traccia dei suoi studi anche nel settore dell'aviazione; ma c'erano anche Paladini, Broggi, Saldini; nella visita furono guidati dall'ing. Castelli e dall'architetto Tononi.

Nel pomeriggio l'Aerodromo è gremito di pubblico che sfida il caldo. Sono sul campo il Conte di Torino, che ha dimostrato un notevole interesse per il volo e gli aviatori, e il Ministro della Guerra, gen. Spingardi, che visita attentamente gli *hangars* studiando, con un'intensità che non è solo fatta di curiosità, i velivoli.

I voli si susseguono in un carosello continuato, che dimostra quanto gli aviatori siano sensibili all'interesse del pubblico; Cagno nel « Premio passeggeri » vola con tre persone a bordo, Fischer con due, ma l'Italiano lo batte perché più veloce.

Questa penultima giornata del Cir-

averlo proposto ci dimostra come la popolarità della riunione milanese superasse i limiti cittadini assumendo una dimensione pressoché nazionale.



Un'istantanea del Farman di Dickson scattata pochi minuti prima dell'incidente; una mano ignota ha segnato la coincidenza sulla fotografia

cuito milanese doveva però passare alla storia per una circostanza meno fausta, proprio per il più grave incidente di tutta la manifestazione: il primo scontro in volo di due aeroplani della storia dell'aviazione.

Alle 15 si erano iniziati i voli di distanza, ossia quei monotoni voli a velocità di crociera lungo il circuito delimitato sul terreno dell'aerodromo dai piloni che vi erano stati eretti. Verso le 15,30 erano in aria numerosi apparecchi, almeno sei (Cattaneo, Brégi, Fischer, Ruggerone, Thomas, impegnati nel circuito di distanza, Dickson levatosi in volo per ragioni non note). Ad



I due velivoli a terra. L'Antoinette di Thomas n. 23 è in migliori condizioni del Farman di Dickson n. 18, completamente sfasciato



un certo momento i meccanici che seguivano da terra il volo di Thomas notarono che alcuni tiranti del suo treno di atterraggio si erano spezzati e svolazzavano; non si trattava di un'avaria importante, in quanto non erano tiranti di forza, principali, ma essi ritennero opportuno di far segno all'aviatore di scendere per poter riparare l'inconveniente. Thomas, non conoscendo l'entità del guasto che gli veniva segnalato, decise pertanto di atterrare, e prima di terminare il giro che stava compiendo si impegnò in un *plané* dirigendo verso il settore del «campo di slancio». Mentre così si abbassava, improvvisamente, a una ventina di metri dal suolo, gli si parò dinnanzi il biplano di Dickson che stava attraversando l'Aerodromo. L'avvistamento da parte di Thomas avvenne troppo tardi; Dickson da parte sua non si rese affatto conto di quanto stava accadendo.

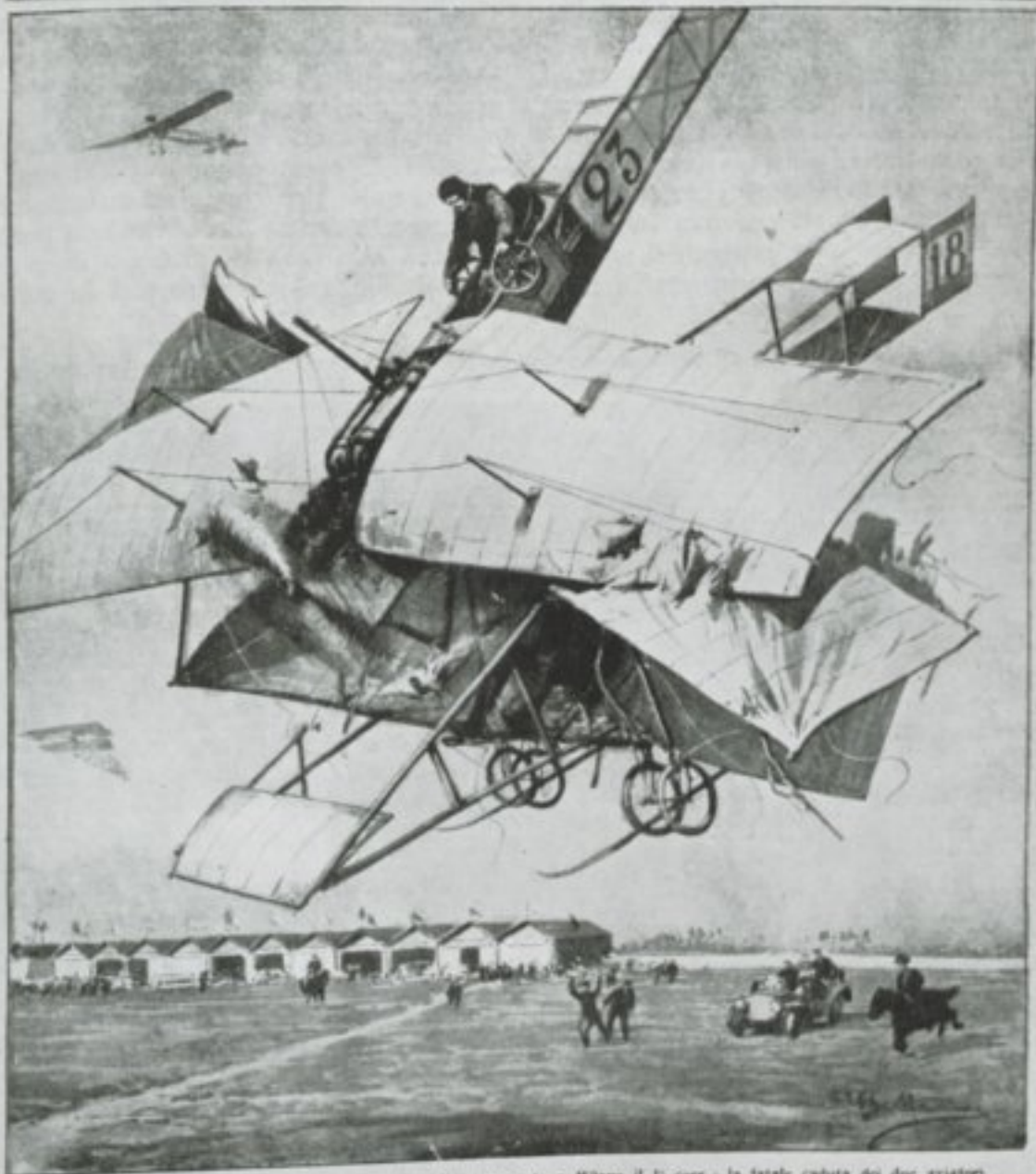
L'Antoinette del Francese urtò il piano alare superiore del Farman, ed il pattino anteriore sporgente del suo treno di atterraggio funzionò da sperone affondandosi nella tela e nella struttura dell'ala, squarciandola. Dickson, sorpreso, istintivamente si leva dal seggiolino, si aggrappa ai montanti come se volesse gettarsi fuori; gesto irragionevole data l'altezza (oltre venti metri), ma che non potrebbe aver seguito perché dal posto di pilotaggio del Farman circondato da montanti e crociere in tutte le direzioni, non è facile uscire. Thomas forse agisce sul *profondeur* in un tardivo tentativo di « saltare » l'ostacolo improvvisamente paratosi davanti a lui, e la manovra trascina i due velivoli, aggrovigliati, verso il basso. La caduta è precipitosa, il biplano sotto al monoplano che sembra artigliarlo. L'urto sul terreno scioglie quell'abbraccio, e mentre il Farman si sfascia completamente l'Antoinette pianta il suo motore per terra e resta con la fusoliera eretta, la coda verso il cielo.

Ecco la descrizione apparsa sul Cor-

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Si pubblica a Milano ogni Domenica
Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"
VIA MONTENAPOLEONE, 26. 404
MILANO

Per tutti gli abbonamenti e circolazioni e stampe in proprio, abbonamenti e stampe, secondo le leggi e i decreti internazionali.
Anno XII. - N. 41. - 15 Ottobre 1925. - L'inserto 10 al numero.



Il primo scontro aereo fra un biplano e un acroplano, avvenuto a Milano il 1° corr.: la fatale caduta dei due aviatori.

riere della sera dell'avvenimento: « L'Antoinette pilotato da Thomas si è precipitato dall'alto investendo l'aviatore Dickson, che volava un poco più basso col suo Farman. La collisione è stata violentissima e i due apparecchi avvinti in un mortale abbraccio rovinarono, appiattendosi sul suolo con un cupo e sinistro fragore seguito da una detonazione come di bomba che esplodesse.

« Di sotto i rottami informi, ammassati in un tragico groviglio di legname infranto, di fili attorti e di tela lacerata, vennero estratti i due sfortunati aviatori in pietose condizioni. Thomas aveva il volto insanguinato per una ferita al capo, che però non presentava alcun sintomo grave: l'Inglese invece fu rac-

colto svenuto. Egli aveva riportato una frattura al bacino e nel momento in cui scriviamo trovai ricoverato all'ospedale e fa temere per la sua esistenza ».

Thomas se l'era potuta cavare a buon mercato perchè la sua cintura di sicurezza aveva resistito, ed era stato sbalzato a terra solo all'ultimo urto col suolo; Dickson invece rimasto sotto i rottami e sbattuto a terra con violenza, aveva riportato i maggiori danni; tuttavia doveva cavarsela bene: la riunione di Milano non avrebbe avuto morti.

Naturalmente il grave fatto, che si verificava come abbiamo detto per la prima volta, dette luogo ad un'inchiesta. Si accertò che Dickson, che non partecipava alla gara di distanza in corso, non avrebbe dovuto trovarsi in volo e

« ingombrare coi suoi voli *planés* » il campo; ma d'altra parte Thomas avrebbe dovuto girare più largo, secondo le norme in vigore. Entrambi in difetto, dunque; ma i « benpensanti » non mancarono di levarsi a protestare contro le follie della velocità, la vertigine delle altezze, le temerità rischiosissime che il volo presentava; da più parti venne richiesta perentoriamente una rigorosissima disciplina ed una regolamentazione delle gare, e non mancarono gli oltranzisti che domandarono senz'altro di dare l'ostracismo a quei *meetings* d'aviazione che minacciavano di « trasformarsi in mas-

sacri ». Reazioni normali, reazioni come si vede, consuete, che abbiamo visto ripetersi centinaia di volte nel corso della storia, ma che non hanno mai frenato la corsa al rischio ed arrestato l'audacia umana.

Nella prova di altezza che seguì, in quell'eccitata atmosfera di vigilia, gareggiarono Cattaneo e Legagneux; il primo, per un guasto al suo barografo, non può provare a quale quota si sia effettivamente levato, e Legagneux vince con 1.500 metri.

La giornata si chiude con un'attesa ansiosa per l'ultima che dovrà seguire.

Giornata di massa

Domenica 2 ottobre era la giornata conclusiva della manifestazione milanese. Molti avvenimenti si erano verificati, in quelle immediatamente precedenti, che avevano polarizzato l'attenzione del pubblico su quanto si andava svolgendo a Taliedo, acuendola al massimo grado. La morte di Chavez risaliva a meno di una settimana prima, e aveva dato occasione a giornali e periodici di dedicare gran parte del loro spazio agli avvenimenti aeronautici; il venerdì precedente, i due aeroplani che si erano rincorsi intorno alla guglia maggiore del Duomo, avevano fatto accorrere valanghe di cittadini nella Piazza e sulle terrazze del tempio, suscitando ondate di entusiasmo; infine l'incidente del giorno prima, drammatizzato, più che dai resoconti giornalistici, da quanto ne avevano narrato i testimoni attenti o no, aveva portato al colmo l'interesse. La giornata festiva, favorita da un tempo veramente splendido, invitava infine i Milanesi e tutta la massa di coloro che a Milano erano convenuti da città e perfino nazioni straniere, a riversarsi a Taliedo.

L'afflusso cominciò nella mattinata presto. Le richieste che i piloti « omni-

bus » ricevettero per i voli passeggeri superarono ogni previsione, ed ogni capacità degli apparecchi. Scrisse Morasso, mettendo per una volta da parte il suo sarcasmo: « Che immensità di vetture, di automobili, che fiumana immane e interminabile di folla! ».

Una delle gare — in quel giorno erano tutte di finale — che attrae l'attenzione del pubblico è il « premio di altezza », che Legagneux e Cattaneo si sono disputati anche il giorno precedente. La domenica la folla spera che l'Italiano si affermi, e parteggia apertamente per lui con grida e incitamenti. I due aviatori partono contemporaneamente, entrambi su monoplani *Blériot*; è evidente che la gara è una questione di efficienza dei motori più che di abilità dei piloti, ma queste circostanze in quell'epoca non sono completamente note né possono aver presa sul pubblico. Dalle postazioni dei teodoliti dai quali si misurano le quote raggiunte dai due piloti giungono indiscrezioni che circolano sul campo (insieme ad apprezzamenti stimati la cui attendibilità nessuno si preoccupa di controllare): si sa che hanno raggiunto i 1.500 m., ma Legagneux è un po'

Il pubblico attorno ai rottami dei due aeroplani commenta costernato il drammatico avvenimento





Il biplano Voisin-Bordeaux di Bielovucich, primo nella gara del plané

più sopra, forse a 1.600; continuano a salire... Alla fine, dopo un'ascesa che è sembrata interminabile sebbene i due aeroplani fossero rimasti sempre in vista, i due aviatori discendono. L'esame dei barografi dà la vittoria a Legagneux con 2.050 metri; la folla applaude lun-

Legagneux e Cattaneo partono per l'ultimo duello nella prova delle altezze, vinta dal francese



gamente; il suo campione è riuscito a toccare solo i 1.750 metri.

Pure appassionante la finale di velocità, disputata dai tre Blériot di Cattaneo, Simon e Wiencziers. Qui il pubblico è chiamato a partecipare più direttamente alla prova, dato che gli aeroplani si inseguono a pochi metri da terra intorno ai piloni del circuito, a portata degli sguardi di tutti. Ne *La Gazzetta dello Sport* leggiamo: « I tre apparecchi, come tre lance marine, volteggiano a una discreta altezza... Pare di assistere a una gara di imbarcazioni... ». Il confronto peregrino mostra come i giornalisti fossero ancora a corto di... immagini adeguate agli avvenimenti aeronautici, ma dà la ragione dell'entusiasmo popolare. In questa gara che doveva essere particolarmente dura per i moltissimi piloni da doppiare (ciò che, con velivoli comandati mediante *gauchissement* dell'ala, non doveva poi essere la cosa più facile di questo mondo), Cattaneo riesce a imporsi sugli avversari. Il percorso di 100 km. è da lui effettuato in un'ora, 8'5"3/5; Simon è distaccato di poco meno di 1'15", e Wienc-

ziers di 4'37". I monoplani avevano filato a poco meno di 100 all'ora, il che, tenendo conto del numero delle virate, era notevole.

Nuova per gli spettatori, e ricca di meraviglie, la gara di volo librato, che doveva essere eseguita spegnendo il motore a 300 metri di quota e cercando di allungare il *plané* il più possibile guadagnando spazio. Diversi aviatori si cimentano nella prova, e montano i velivoli più diversi; anche qui non tanto la bravura dei piloti quanto le doti di efficienza delle macchine erano determinanti, ma tutto questo era noto (e non siamo sicuri fino a che punto) solo a pochi esperti, quindi la gara restava valida per la stragrande maggioranza del pubblico. Praticamente i grossi biplani di bassissimo carico alare riescono a galleggiare a lungo; il duello si circoscrive ai due Voisin (del resto diversi fra loro)

di Bielovucich e di Brégi, ed al Farman di Weyman che tuttavia, per la modifica apportatagli in vista della traversata alpina, è più caricato degli altri due. Il premio lo strappa Bielovucich, che compie una bella planata durata, secondo i cronometristi, per 54" 1/5; Brégi ha planato per 25" 3/5.

Nessun incidente nella giornata. Sfoggio di eleganze, folla di sportivi, di popolo, di pubblico minuto e di aristocratici. Movimento congestionato e convulso fra sventolar di bandiere e scorrere di bibite più o meno fresche...

È una « giornata di massa », un raduno gigantesco di appassionati o no, di Milanesi e forestieri, un successo straordinario.

È insomma il primo vero *meeting* aeronautico italiano, la prima effettiva ed efficace manifestazione aviatoria nazionale...

L'enorme affluenza di pubblico all'Aerodromo d'Italia durante l'ultima giornata di gara in una doppia tavola fotografica pubblicata su *L'Illustrazione Italiana*. Gli aeroplani sul prato e nel cielo sono stati aggiunti da un pittore evidentemente inesperto e ignaro d'aviazione.



Il significato

Che ha significato il grande raduno milanese, la manifestazione che per la prima volta ha dato agli Italiani il senso della realtà aeronautica ed ha fissato a molti le idee sulle possibilità dei velivoli e sulla loro importanza?

Vi sono due diverse prospettive che possiamo considerare: l'una, quella momentanea, del tempo, basata sulle esperienze contemporanee e sulle aspirazioni che si nutrivano; l'altra, quella odierna, che può fissare un aspetto e un significato diversi in funzione del lungo dipanarsi della storia in un mezzo secolo gremito di avvenimenti di ogni dimensione, ma specialmente giganteschi nel campo aeronautico.

Su *La Gazzetta dello Sport* del 3 ottobre cogliamo questo commento:

«I risultati della manifestazione? Splendidi se si considera dal punto di vista di uno spettacolo. Bel tempo, pubblico sempre numeroso, compreso quello aristocratico e facoltoso, il quale, nonostante alcune sue prevenzioni, non può fare a meno di dare la sua preferenza all'Aerodromo disertando per una volta tanto S. Siro.

«Poco brillante se vuoi considerare la manifestazione quale avvenimento sportivo. Basti dire che non un record mondiale venne abbassato.

«Discreto dal lato niente seducente

delle sciagure. Un solo incidente grave in un convegno di aeroplani come il nostro non è molto, per un Circuito aereo di questi tempi. Nè vogliamo fare con ciò del sarcasmo, che sarebbe fuori luogo.

«Insegnamenti tecnici e costruttivi? Non di più nè meno degli altri Circuiti, sulla cui efficacia non vogliamo ripetere cose già dette.

«Milano ha così pagato il proprio tributo di celebrazione al trionfale avvento del volo umano. Lo ha pagato in modo degno delle proprie tradizioni».

Per la verità il cronista del «giornale rosa» si mostrava molto esigente. Se è vero che in quegli anni i primati si misuravano a metri, ed accadeva spesso che nei *meetings* venissero perfezionati e migliorati spesso più volte nel giro di poche ore, è anche vero che non ci si poteva permettere risultati del genere da velivoli che potremmo definire «di serie», e con una certa esattezza, dato che Blériot e Antoinette costruivano effettivamente in questo modo.

Il successo spettacolare certo ci fu, e grande. Ne fa fede questo ulteriore brano della prosa di Mario Morasso, apparsa sulla *Illustrazione italiana* del 9 ottobre:

«Finalmente si ricomincia a vivere sulla terra! Da quindici e più giorni l'esistenza dei Milanesi e di tutti gli innu-



Una fantasiosa visione dell'Aerodromo d'Italia in una cartolina-ricordo dell'epoca

merevoli forestieri convenuti a Milano per il Circuito aereo era distaccata dalle cose terrestri, non si svolgeva se non in orbite quasi celestiali...

«Si comprende l'enorme successo e l'enorme affollamento ottenuto dal Circuito di Milano. Anzitutto è stato il solo *meeting* aereo costantemente favorito dal bel tempo, in secondo luogo è capitato nel momento in cui la passione aerea è giunta al grado più ardente...».

Il giornalista evidentemente confonde cause ed effetti; la «passione aerea» si era accesa intorno agli avvenimenti delle due settimane di entusiasmi, tenuti desti dalle cronache di Briga prima, di Taliedo poi.

Tecnicamente, per il pubblico e per i giornalisti più profani, le giornate milanesi avevano segnato un trionfo per i biplani. Salvo il premio di altezza, i premi più importanti erano stati vinti

da biplani, cosa che tuttavia risponde solo in parte al vero; i cronisti si riferivano soprattutto alla serie strabocchevole dei premi giornalieri.

Il giornalista Vittorio D'Arici, scrivendo su *L'Aviatore italiano*, osserva che in campo, a Taliedo, non si sono viste novità tecniche. «Gli apparecchi del 1910 sono quelli consacrati a Reims nel 1909».

In verità neppure questa constatazione generica rispondeva esattamente al vero; il fatto è che le minute modifiche, i perfezionamenti di dettaglio (che pure hanno fatto progredire l'aviazione ed oggi sono fondamentali per ogni ulteriore passo in avanti) allora non potevano essere apprezzate. Quando si attribuiva importanza fondamentale ad una classificazione grossolana quale il binomio «monoplani e biplani», difficilmente si sarebbero potuti apprezzare par-

CLASSIFICA GENERALE DEL CIRCUITO AEREO INTERNAZIONALE

(dalla rivista *L'Aviatore Italiano* del 9 ottobre 1910)

PREMI QUOTIDIANI DISTANZA SENZA SCALO E ALTEZZA

Giorni	25/IX	26/IX	27/IX	28/IX	30/IX	1/X
Distanza senza scalo	Ruggerone	Thomas	Thomas	Thomas	Cattaneo	Brégi
Altezza	Cattaneo	Cattaneo		Cattaneo	Legagneux	Aubrun
Velocità	Aubrun	Aubrun		Aubrun	Aubrun	Simon
Totalizzazione distanze	Fischer	Fischer	Thomas	Thomas	Cattaneo	Ruggerone
Totalizzazione altezze	Cattaneo	Cattaneo		Cattaneo	Legagneux	Legagneux

PREMI GENERALI

Gran Premio Modigliani della corsa di velocità - finale:

L. 8.000	Cattaneo	su Blériot	- 100 km in 1 h 8' 5" 3/5 a 88,574 km/h
L. 5.000	Simon	su Blériot	1 h 9' 16"
L. 2.000	Wiencziers	su Blériot	1 h 12' 42" 2/5

Gran Premio dell'altezza, offerto dal Municipio di Milano:

L. 8.000	Legagneux	su Blériot	con 2.050 m
L. 5.000	Cattaneo	su Blériot	1.600 m
L. 2.000	Tyck	su Blériot	900 m
	Wiencziers	su Blériot	870 m
	Brégi	su Voisin	610 m
	Weyman	su Farman	390 m

Gran Premio del volo plané:

L. 2.000	Bielovucich	su Voisin	con 34" 1/5
L. 1.000	Brégi	su Voisin	25" 4/5
	Weyman	su Farman	25" 3/5

Classifica generale del Gran Premio della Totalizzazione della distanza, tenuto conto delle penalizzazioni durante tutto il Concorso:

L. 10.000	Fischer	su Farman	con 1.222,50 km
L. 5.000	Ruggerone	su Farman	1.156 km
L. 2.500	Cattaneo	su Blériot	901,50 km
L. 1.000	Thomas	su Antoinette	792 km
L. 1.000	Cagno	su Farman	496 km
L. 500	Brégi	su Voisin	392 km
	Kueller	su Antoinette	318,50 km
	Simon	su Blériot	274 km
	Caillé	su Farman	250 km
	Legagneux	su Blériot	211 km
	Wiencziers	su Blériot	155,50 km
	Tétard	su Sommer	146 km
	de Robillard	su Antoinette	119 km
	Weyman	su Farman	108,50 km

Dickson	su Farman	92,50 km
Tyck	su Blériot	91 km
Bielovucich	su Voisin	88,50 km
Aubrun	su Blériot	54 km
Barra	su Farman	33,50 km
Cheuret	su Farman	26 km
Paulhan	su Farman	19 km
Métrot	su Voisin	14 km
Audemars	su Demoiselle	11 km
Paul	su Voisin	8,50 km
Paillette	su Blériot	—

Premio del Duomo:

L. 3.000	Weyman	su Farman
L. 1.000	Wiencziers	su Blériot

Premio dello slancio e dell'atterramento:

L. 2.000	Cattaneo	su Blériot	con 40 m
L. 1.000	Wiencziers	su Blériot	43 m

Premio passeggeri:

L. 3.000	Cagno	su Farman	per 10 km minimo 170 kg 2 passeggeri 11' 13" 4/5
L. 1.500	Fischer	su Farman	per 10 km minimo 170 kg 2 passeggeri 13' 8" 1/3

Premio dei meccanici:

L. 1.000	all'équipe del n. 43 (Fischer) vincitore del Gran Premio della totalizzazione
L. 500	all'équipe meccanici del n. 2 bis (Cattaneo), vincitore del Gran Premio della velocità
L. 500	all'équipe del n. 22 (Legagneux) vincitore del Premio d'altezza
L. 500	all'équipe del n. 43 (Fischer) vincitore del Gran Premio della distanza senza scalo
L. 500	all'équipe del n. 30 (Cagno) vincitore del Premio passeggeri

Campionato Nazionale velocità:

L. 2.500	(di cui 2.000 del Ministero dei Lavori Pubblici) a Bartolomeo Cattaneo su Blériot XI: Campione nazionale
----------	--

Campionato Nazionale di distanza senza scalo:

L. 2.500	a Bartolomeo Cattaneo su Blériot XI, con 102,50 km: Campione nazionale
----------	--

Premio del Ministero della Marina:

rémontoir in oro a Eros Ruggerone su H. Farman (primo volo intorno alla Madonnina)

Premio del Ministero delle Poste e Telegrafi:

Coppa artistica in argento a Cagno su H. Farman (premio di velocità con passeggeri)

TOTALE DEI PREMI PAGATI L. 147.000

ticolari costruttivi meno vistosi. Eppure questi c'erano, e possiamo rilevarli tanto dal resoconto tecnico della stesso D'Arici, quanto da ciò che ne è stato scritto su *La lettura sportiva*.

Il gruppo meglio organizzato era quello degli *Antoinette*; erano presenti cinque apparecchi di questo tipo, sebbene tre soli piloti fossero iscritti; tutti e cinque montavano eliche di legno, che erano state sostituite alle precedenti metalliche, e questo perchè spesso si spezzavano all'atterraggio, e quelle di legno provocavano minori danni e potevano essere sostituite più rapidamente; tre monoplani montavano i motori *Antoinette* a 8 cilindri a V di 90°, due invece motori *E.N.V.* pure a 8 cilindri a V più stretto. Questi due ultimi velivoli erano destinati ad essere pilotati da C. P. Kueller, gli altri erano per il conte de Robillard e Thomas. La difficile manutenzione di questi monoplani, che si presentano belli da vedere per la perfetta cura con la quale sono stati costruiti, ha richiesto l'invio di una squadra di meccanici di non meno di 15 unità. Tuttavia l'apparecchio, progettato dall'ing. Levasseur, è già vecchio di alcuni anni, e non volendo la ditta apportarvi alcuna modifica importante per non compromettere la facilità della produzione di serie, risulta notevolmente sorpassato.

Dei quattro biplani *Voisin* presenti, quelli di Métrot, Paul e Brégi appartengono al tipo cosiddetto « da corsa », realizzato durante il 1910 e che si distingue dal normale *Voisin* (soprannominato « cellulare ») per avere dei piani di coda semplificati a T, mentre il quarto, quello di Bielovucich, è privo dell'equilibratore anteriore e viene definito « tipo Bordeaux » perchè appunto con un velivolo così modificato il franco-peruviano aveva vinto la Parigi-Bordeaux nell'agosto precedente.

Tutti i *Blériot* in gara (ed erano sette) erano simili fra loro (anche *Blériot* costruiva in serie), ma differivano dai tipi

già noti per avere tutti il motore rotativo *Gnome* protetto da una lamiera di cappottatura la quale, pur avendo la funzione di impedire la proiezione di olio intorno, non mancava di assolvere funzioni efficaci aerodinamiche influenzando le doti di velocità del velivolo. Dei sette apparecchi presenti quelli di Aubrun, Simon, Paillette, Wiencziers formavano la squadra della Casa ed erano del tipo *XII* più recente, mentre quelli di Cattaneo, Tyck e Legagneux erano indipendenti e appartenevano al tipo *XI*.

Anche il gruppo dei biplani *Henri Farman* era costituito da sette velivoli, ed anche qui l'attento osservatore avrebbe trovato delle differenze. Il « *Gypaète* » di Paulhan aveva modifiche alla coda ed ai timoni; quello di Fischer alle estremità del piano alare superiore portava delle alette (tre per parte) destinate a rendere più grande la stabilità trasversale (sono una specie di alettoni, anche se non comandati), ed aveva tre timoni verticali invece dei soliti due; praticamente è il tipo adottato dall'Esercito francese, e che Weyman ha pilotato nel raid da Buc a Clermont-Ferrand; l'attuale biplano di Weyman invece è sensibilmente diverso, come abbiamo avuto occasione di rilevare più volte, benchè dopo i primi infruttuosi voli a Briga lo stesso Henri Farman vi avesse ripristinato l'equilibratore anteriore. Ruggerone e Barra pilotavano, invece, due biplani *Maurice Farman* di tipo normale, senza modifiche.

Gli altri apparecchi presenti isolatamente (un esemplare per ciascuno), come il biplano *Sommer* di Tétard, il monoplano *Santos-Dumont* « *Demoiselle* » di Audemars e il monoplano *Hanriot* piuttosto sfortunato di Pizzagalli, potevano costituire elemento di curiosità, ma non certo di interesse tecnico, trattandosi di aeroplani già noti.

Senza alcun dubbio non vi erano vistose novità (se l'ing. Faccioli o l'ing. Caproni avessero presentato i loro ap-

parecchi, se Antoni avesse portato il suo, allora sì che i nostri cronisti tecnici sarebbero stati contenti), ma gli apparecchi in gara erano di per sé un bel campionario di « varianti » che oggi costituirebbero la gioia dei conoscitori. Si trattava, comunque, di motivi tecnici secondari che i giornalisti del tempo — del resto altrettanto impazienti di quelli a noi contemporanei — non ritenevano di apprezzare.

L'affermazione che nessun record mondiale fosse stato battuto era pure motivo di delusione; ma evidentemente i cronisti non apprezzavano a dovere le « misure nazionali » che erano state migliorate. Cattaneo, con i suoi 100 km. percorsi in un'ora 8' 5" 3/5 si era guadagnato un non indegno titolo di Campione nazionale; e così Ruggerone con 102,5 km. percorsi senza scalo in uno dei tanti premi di distanza, si era aggiudicato analogo titolo appunto per la distanza; lo stesso Ruggerone aveva volato intorno alla Madonnina il 18 settembre, e Cagno aveva volato con tre passeggeri a bordo del suo biplano *Farman*. Erano tutte affermazioni di sicuro interesse, sia pure nel ristretto ambito dell'aviazione italiana che — lo si ricordi — nasceva con difficoltà in un Paese che sicuramente non godeva di una brillante economia, e non trovava negli strati sociali più facoltosi mecenati abbastanza illuminati per incoraggiare e promuovere l'avvento dell'aviazione. E non vogliamo associare alla lista di questi successi quello di Chavez, che pure si potrebbe inquadrare nelle manifestazioni milanesi.

Ciò che tuttavia sfuggiva ai cronisti contemporanei alle giornate di Milano, e che oggi ci appare chiaramente nella prospettiva del tempo, era l'interesse destato nel pubblico per il volo. Un interesse bruciante, fragoroso, fatto di pubblicità, di manifesti, di cartoline, di resse nei tram ed anche — perchè no? — di incidenti mortali o no. Fu una messa a fuoco, un concentramento

di attenzione e di entusiasmo favoriti dalle tavole a colori sui settimanali illustrati (*La domenica del corriere* dedicò tre tavole del famoso Beltrame a quegli avvenimenti — di cui due disgrazie, naturalmente, — *La Tribuna illustrata* una, e così altri periodici di minore diffusione). Questo entusiasmo si diffuse per tutta la penisola, e preparò avvenimenti di ben altra portata.

Non le « giornate aeronautiche » che si susseguirono, non le « riunioni » più o meno modeste, sono i fatti significativi cui intendiamo accennare, ma soprattutto l'affermarsi dell'aviazione come fatto concreto, fatto che trascendeva la attività degli sportivi, la quale poteva avere fini tecnici e di primato ma non costituire solida base per un concreto progresso futuro.

Riteniamo che gli entusiasmi milanesi, e soprattutto la divulgazione dell'idea del volo, siano stati non trascurabile cemento per rendere operanti alcune idee già chiaramente delineate nella mente di alcuni ufficiali italiani: ciò rese familiari al pubblico le notizie — anche se non numerose, ma storicamente oggi importanti — divulgate, poco meno di un anno dopo, sulle « manovre aeree terrestri » che si sarebbero svolte nel Monferrato. Per la prima volta l'Esercito italiano metteva in campo due « flottiglie » di aeroplani, una per il « partito azzurro » (due *Blériot*, un *Nieuport*, ed un *Farman*), ed una per il « partito rosso » (un *Blériot*, un *Nieuport*, un *Savary*, un *Etrich*) contrapposti, e per la prima volta si raccoglievano dati precisi « nostrani » sull'impiego di queste macchine alate (difatti tanto la Francia quanto la Germania avevano fatto analoghe prove fin dal 1910). I risultati che si ebbero in questo agosto 1911 furono determinanti per le decisioni essenziali che attendevano il nostro Paese appena qualche mese dopo.

Prima che ciò si verificasse, una prova decisiva mise in luce il significato

non solo meramente sportivo del volo: al « I Circuito Aereo Franco-Italiano » organizzato da *Il Resto del Carlino* e da *Le Petit Journal* parteciparono due squadre militari, una di cinque piloti francesi ed una di cinque piloti italiani; i nostri vinsero nettamente sui francesi, che pure venivano da una Nazione che poteva considerarsi la patria del volo, tecnicamente, sportivamente e anche militarmente parlando.

Pochi giorni dopo la nascente aviazione italiana veniva chiamata alla prova del fuoco, prima nel mondo. Quei piloti che avevano volato fra i temporali del Monferrato e traverso le tempeste dell'Alta Italia durante il *raid* italo-francese, con gli stessi velivoli salparono per le infocate terre africane; per la prima volta nella storia si realizzava il vaticinio lontano di Leonardo da Vinci e del Padre Francesco Lana, e dal cielo pioveva sul nemico il fuoco e la morte. Ma dal cielo si fotografava, si osservava, si esplorava, si svolgevano cioè tutte quelle funzioni che, in chiave militare o in chiave civile, fanno oggi dei velivoli un formidabile mezzo di civiltà e di forza.

Il seme gettato a Milano ebbe subito i suoi frutti. Nell'aprile 1912 si lanciava una sottoscrizione nazionale « Pro flotta-aerea », che fruttava consistenti fondi per armare nuovi aeroplani militari; il 1° luglio 1912 veniva istituito il Battaglione Aviatori; ma già nei primi sbarchi di materiale di volo e di aviatori sulle affocate spiagge libiche accanto agli ufficiali aviatori, si schieravano degli « aviatori civili volontari ». Il 25 novembre 1911 giungevano a Derna, in questa qualità, Umberto Cagno, Mario Cobianchi, Achille Dal Mistro, Alberto Verona; il 28 dello stesso mese Romolo Manissero, Giuseppe Rossi e Germano Ruggerone. Erano i nomi che gli entusiasti e gli sportivi avevano letto sui programmi delle giornate milanesi e avevano rivisto nelle cronache di tutte le

altre manifestazioni; essi venivano a suggellare la realtà operante di quell'aviazione, che amavano e che avevano cooperato a far nascere, in quei cieli africani che avrebbero visto tanto valore aeronautico italiano nel mezzo secolo a venire, ora appena trascorso.

Pensiamo che sia questa la vera prospettiva nella quale le giornate milanesi vanno considerate: un seme vigoroso, turgido di fermenti di vita, gettato in un terreno nel quale entusiasmo, generosità e valore avrebbero cooperato in parti eguali a farlo germogliare. Quel primo dilagare di interesse e d'entusiasmo popolare preparò le sorti di un'aviazione che doveva dare molto al mondo, oltre che tante e così gloriose imprese al suo Paese.

Nè la vittoriosa sconfitta di Geo Chavez rimase invendicata. Già il 25 gennaio 1913 Bielovucich ripercorreva l'itinerario di Chavez, partendo da Briga su un monoplano *Hanriot*, motore *Gnome* da 80 CV, sorvolava il valico del Sempione e scendeva a Domodossola; dopo avervi atterrato per rendere omaggio al suo predecessore, proseguiva per Milano. Il 13 maggio 1913 l'aviatore svizzero Oscar Bider partiva da Berna, sorvolava la Jungfrau, lo Eggshorn ed il Sempione, raggiungendo Milano; da qui ripartiva sorvolando il Gottardo, Lucerna, per scendere a Basilea: un *raid* di 240 km in 2 ore e 9' che aveva dimostrato come le Alpi fossero oramai dominate dalle ali dell'uomo.

Pressochè un anno dopo, il 27 luglio 1914, l'Italiano Achille Landini, con a bordo il prof. Giuseppe Lampugnani, su monoplano *Gabardini*, motore *Le Rhône* da 80 CV, partiva da Cameri, sorvolava il massiccio del Monte Rosa percorrendo la Valsesia, sormontando la spalla del Nordend, scendendo per la valle di Zermatt invasa da nubi e nebbia, atterrando presso Viège. Era la prima traversata alpina compiuta da un italiano con aeroplano italiano, domi-

nando il Rosa, e tutto ciò con un passeggero.

Anche il magnifico esempio di Chavez dava i suoi frutti!

Lontane giornate milanesi, lontani fermenti sportivi, ambizioni di primato, corsa a premi, deliranti manifestazioni di folla, brontolamenti di giornalisti insoddisfatti... tutte pietre umili o angolari pazientemente riunite e conteste a formare quella gigantesca costruzione che oggi si chiama *aviazione*.

Forse confusamente, allora, si pensava che quelle macchine alate, provenienti da tante Nazioni, costruite da tanti uomini diversi, ma uniti in un'unica passione ambiziosa, avrebbero cementato in un lontano avvenire gli uomini.

Non ci lasciamo distrarre dal fuoco, dalle distruzioni, dalle minacce massicce e sanguinose che quelle fragili ali hanno generato, man mano irrobustendosi e moltiplicandosi prodigiosamente in mezzo secolo di progresso affrettato e vertiginoso: in esse è pur sempre racchiuso un messaggio di pace e di fratellanza, che scaturirà nonostante tutto e sarà il futuro degli uomini.

Perchè le ali cancellano le distanze, e rendono vicini di casa anche coloro che abitano agli antipodi. E questo non potrà che rendere tutte le Nazioni, tutte le razze, tutte le società un unico blocco.

Il destino e la missione del volo è quello di unire l'umanità, renderla infine cittadina della Terra.



Appendice

In questa appendice che abbiamo voluto aggiungere alla parte cronistorica della rievocazione delle giornate aeronautiche milanesi del settembre 1910, abbiamo voluto raccogliere i profili di alcuni degli aeroplani che erano presenti sull'Aerodromo d'Italia e corredarli di qualche nota tecnica.

Questo lavoro è stato affidato a Giorgio Bignozzi ed Alberto Petrucci, due giovani appassionati di tecnica aeronautica, i cui lavori di ricostruzione di macchine moderne o antiche sono particolarmente apprezzati nell'ambiente dei conoscitori. Il compito davanti al quale si sono trovati in questo caso, però, era singolarmente difficile in quanto non solo non era possibile disporre di descrizioni particolareggiate dei velivoli in questione, ma quel poco che ne era reperibile in archivi, annuari e da riproduzioni fotografiche portava più spesso a discordanze che a notizie integrazianti a vicenda. Nello stesso testo nostro, del resto, appare evidente come velivoli appartenenti ad un medesimo tipo costruttivo differissero in qualche caso notevolmente fra loro, non sola-

mente in dettagli di poco conto, ma qualche volta dimensionalmente e in particolari costruttivi di grande importanza.

Inoltre va aggiunto che parecchie indicazioni, raccolte addirittura nelle pubblicazioni ufficiali dell'epoca, si sono rivelate — sia alla luce delle cronache e dei commenti tecnici coevi, sia all'esame critico delle immagini — del tutto false.

Davanti a queste difficoltà il lavoro di ricostruzione va considerato sicuramente più come un « tentativo », condotto con tutti i mezzi a disposizione ma comunque suscettibile di ulteriore affinamento e perfezionamento, che come una definizione completa e conclusiva dello studio.

È un tentativo che abbiamo voluto offrire a quei lettori che, particolarmente interessati alla tecnica, possono apprezzarne il valore ed il significato, e che viene a completare il quadro di una rievocazione storica che non è solamente importante per Milano, ma costituisce un punto di partenza della storia aeronautica italiana del quale non si può disconoscere l'importanza.

A. S.

Monoplano *Antoinette*

Uno dei più importanti velivoli del tempo era il monoplano *Antoinette*, universalmente riconosciuto come uno dei più belli (se non il più bello in senso assoluto) tra gli aeroplani, e di qualità notevoli. Era prodotto dalla società anonima, già nota produttrice di motoscafi, che aveva introdotto nella costruzione degli aerei metodi e caratteri analoghi, su progetto di Léon Levasseur: questi era pure il creatore dei motori anch'essi battezzati *Antoinette* che avevano permesso a tanti velivoli di sollevarsi ed a qualcuno di cogliere belle affermazioni, oltre ad essere vastamente usati in motonautica.

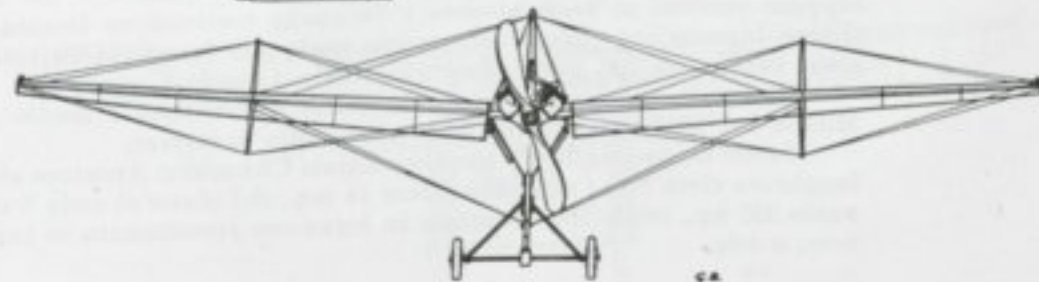
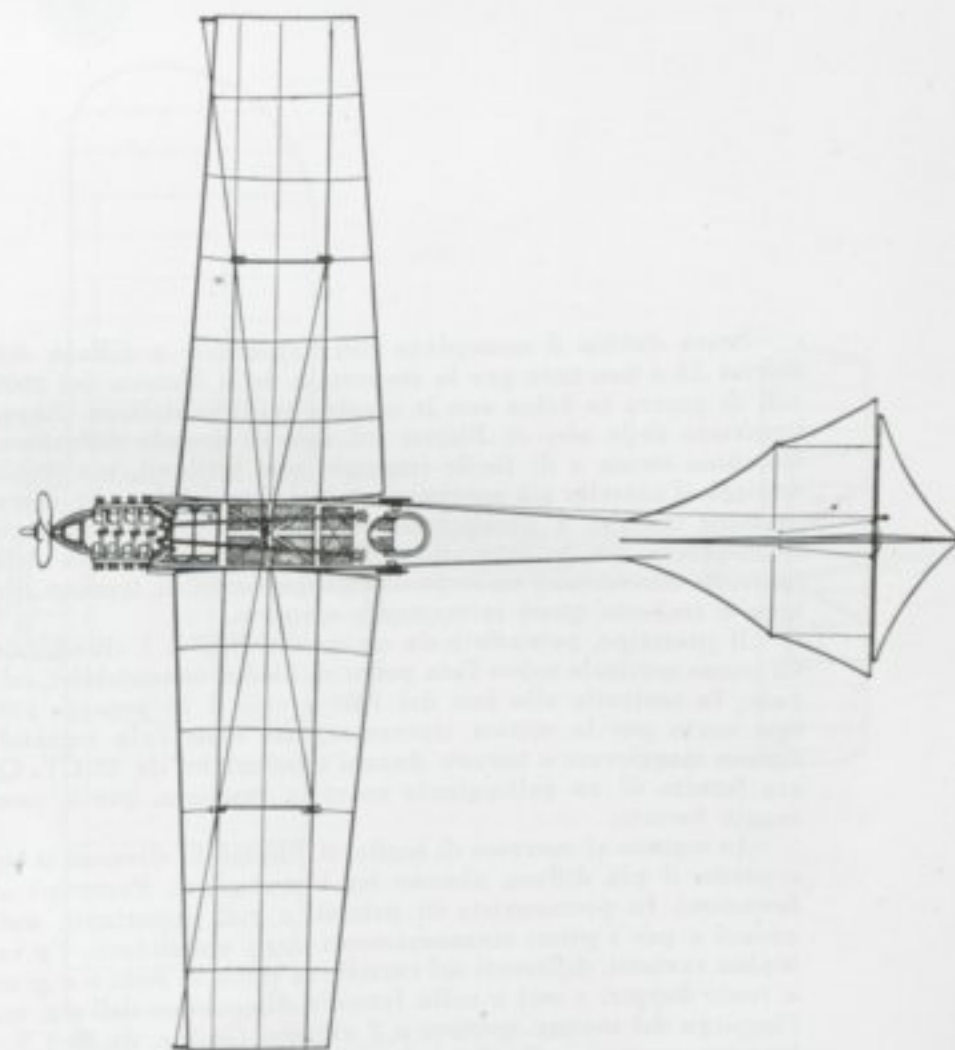
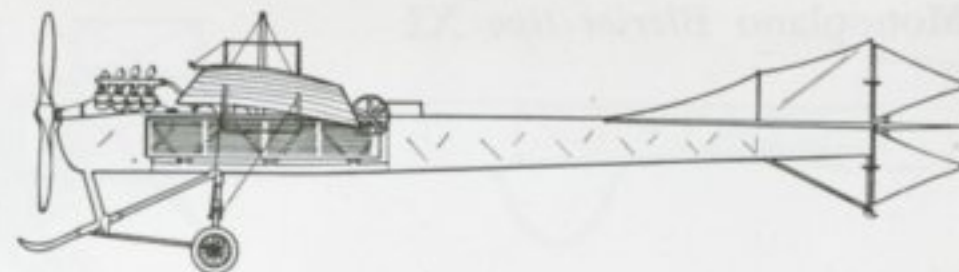
Caratteristiche del grande monoplano era l'ala rastremata, una snella fusoliera a sezione triangolare e i piani di coda a orifiamma; la struttura alare era un capolavoro di leggerezza e solidità, e tutta la macchina (costosissima) era realizzata proseguendo un ideale di perfezione, sia pure a scapito della praticità e semplicità d'uso. Costruito in diversi esemplari — in vera e propria serie — l'*Antoinette* fu variamente modificato e migliorato. Il sistema di controllo trasversale che all'inizio (1907-8) era a *gauchissement* fu in seguito cambiato per quello ad alettoni (sporgenti oltre il bordo d'uscita alare) ma successivamente si tornò alla flessione delle estremità. La coda fu oggetto di varie modifiche che alteravano la lunghezza totale portandola, in alcuni casi, a 12 metri e il carrello, che all'inizio era monotraccia (con due ruote accoppiate vicinissime, e pattini alari di stabilizzazione), fu presto trasformato in uno più ortodosso, con ruote distanziate, seppur sempre collegate alla fusoliera da un singolo elemento a cannocchiale.

Lo *Antoinette IV* fu usato da Latham per il suo primo celebre e sfortunato tentativo di traversata della Manica: aveva un motore da 50 CV, carrello del nuovo tipo, e alettoni. Ne derivarono i tipi *V* e *VI*, rispettivamente per René Dumanest e per il cap. Bourget, il tipo *VII* per Latham che ritentò con esso la traversata senza miglior fortuna e un tipo con motore a 16 cilindri da 100 CV. L'elica era generalmente metallica, a passo variabile a terra, ed il motore aveva la prerogativa di poter invertire il senso di marcia (caratteristica rimasta dall'impiego marino ma inutilizzata in campo aeronautico).

Gli *Antoinette* presenti al raduno di Milano erano tutti muniti di elica lignea e adottavano l'ala svergolabile. I comandi erano, di solito, costituiti da due ruote ai fianchi dell'abitacolo, e servivano al controllo direzionale e longitudinale, da due più piccole di fronte al pilota per comandare l'anticipo e la carburazione, e dalla pedaliera.

Diamo qui le caratteristiche relative al tipo *IV*, che si può ritenere rappresentativo per tutta la serie dei tipi normali.

Apertura alare 12,80 m.; lunghezza 11,50 m.; superficie portante 30 mq.; peso a vuoto 400 kg. totale 530; potenza nominale a 1.200 giri, 53 CV; velocità massima 70-72 km./h; quota massima raggiunta 300 m. circa. Raffreddamento a vaporizzazione in due radio-condensatori lungo i fianchi della fusoliera.



Monoplano Blériot tipo XI

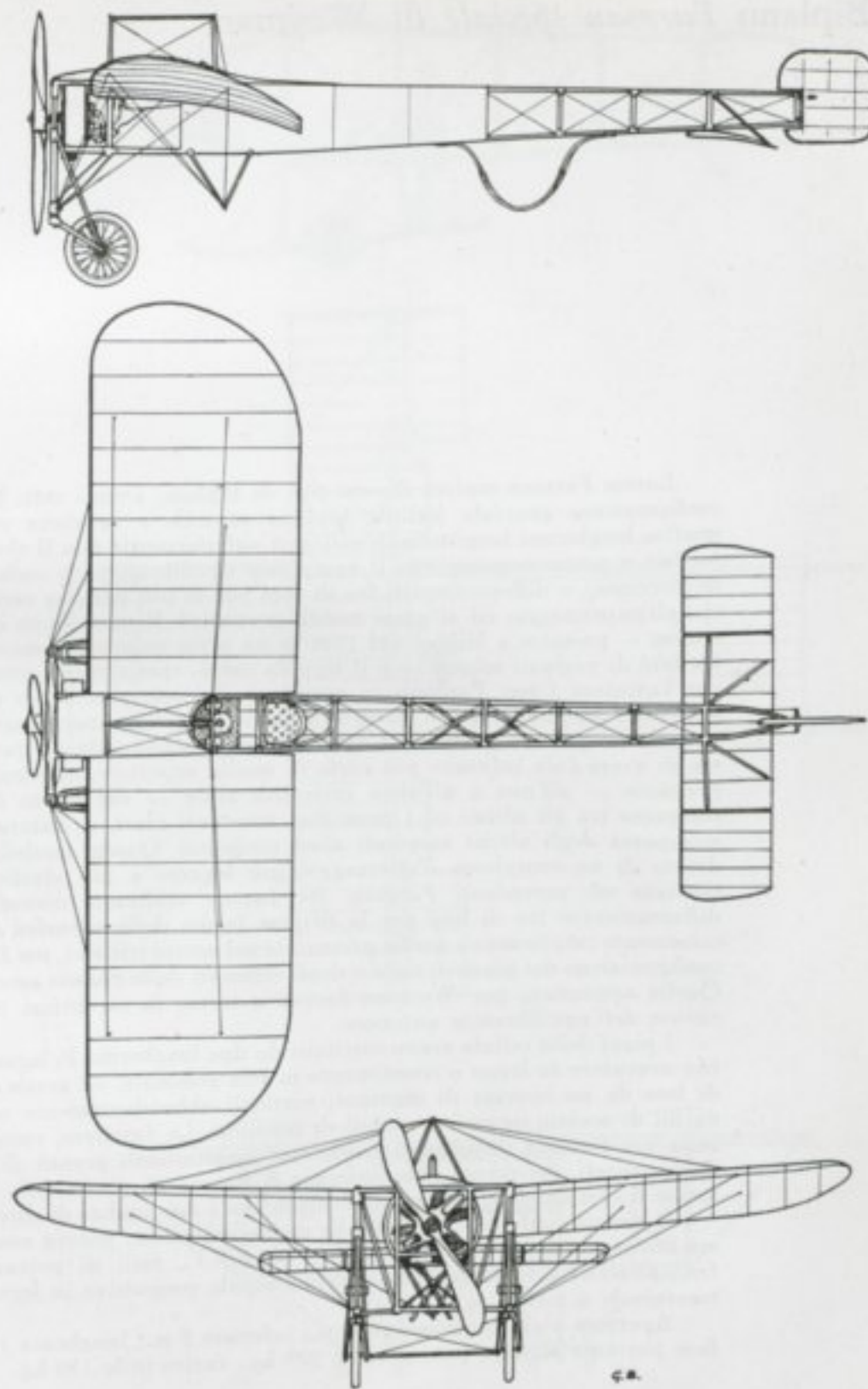
Senza dubbio il monoplano più importante e diffuso del suo tempo, il *Blériot XI* è ben noto per la traversata della Manica del 1909 e per i primi voli di guerra in Libia con le insegne militari italiane. Rappresenta la realizzazione delle idee di Blériot sul volo di grande diffusione, per mezzo di macchine sicure e di facile impiego: non brillanti, ma docili e robuste. Vi impiegò il carrello già sperimentato sul tipo *VIII* e che divenne un classico, ovunque imitato, a parallelogrammi deformabili e ruote orientabili; un'ala rettangolare, con le estremità ellittiche e bordo d'uscita deformabile per il controllo trasversale; un'impennaggio portante, al termine d'una lunga fusoliera a traliccio quasi interamente scoperto.

Il prototipo, potenziato da un motore *REP* a 7 cilindri da 30 CV, aveva un piano verticale sopra l'ala priva di diedro (smontabile), ed elica a quattro pale; fu costruito alla fine del 1908 e volò il 25 gennaio 1909. Ne derivò il tipo usato per la storica traversata, che ebbe l'ala ingrandita e a diedro, timone maggiorato e motore *Anzani* tricilindrico da 25 CV. Questa macchina era fornita di un galleggiante entro la fusoliera, per il caso di un ammaraggio forzato.

In seguito al successo di luglio, il *Blériot XI* divenne il tipo più richiesto e presto il più diffuso, almeno tra i monoplani. Partecipò a tutte le manifestazioni, fu protagonista di primati e voli importanti, scelto per imprese audaci e per i primi starnazzamenti degli autodidatti. Fu costruito in molteplici varianti, differenti nel carrello (a ruota di coda o a grucciona o a pattino, a ruote doppie, a sci) e nella forma e dimensione dell'ala, ma si generalizzò l'impiego del motore rotativo a 7 cilindri *Gnome*, da 50 CV. Ne furono sviluppate versioni in buon numero e fu anche costruito su licenza all'estero; il tipo biposto era ancora largamente usato per la scuola in tutte le aviazioni dell'Intesa nei primi due anni della Grande Guerra.

Il tipo di cui diamo le caratteristiche e il tritico è quello presente a Milano nel 1910, per quanto abbiamo potuto accertare.

Motore *Gnome* da 50 CV con elica bipala *Chauvière*. Apertura alare 7,20 m., lunghezza circa 8 m.; superficie alare 14 mq., del piano di coda 3 mq.; peso a vuoto 220 kg., totale 330. Strutture in legno con rivestimento in carta giapponese, o tela.



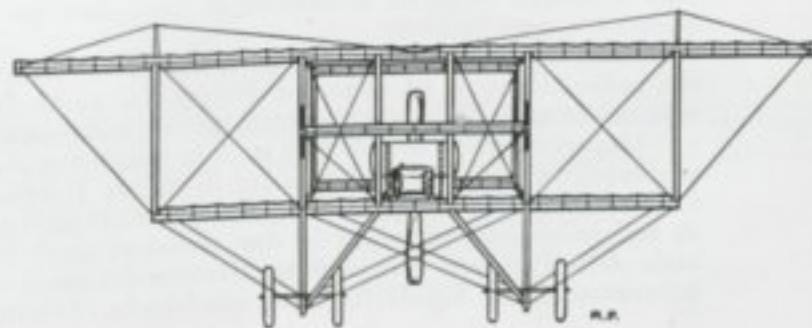
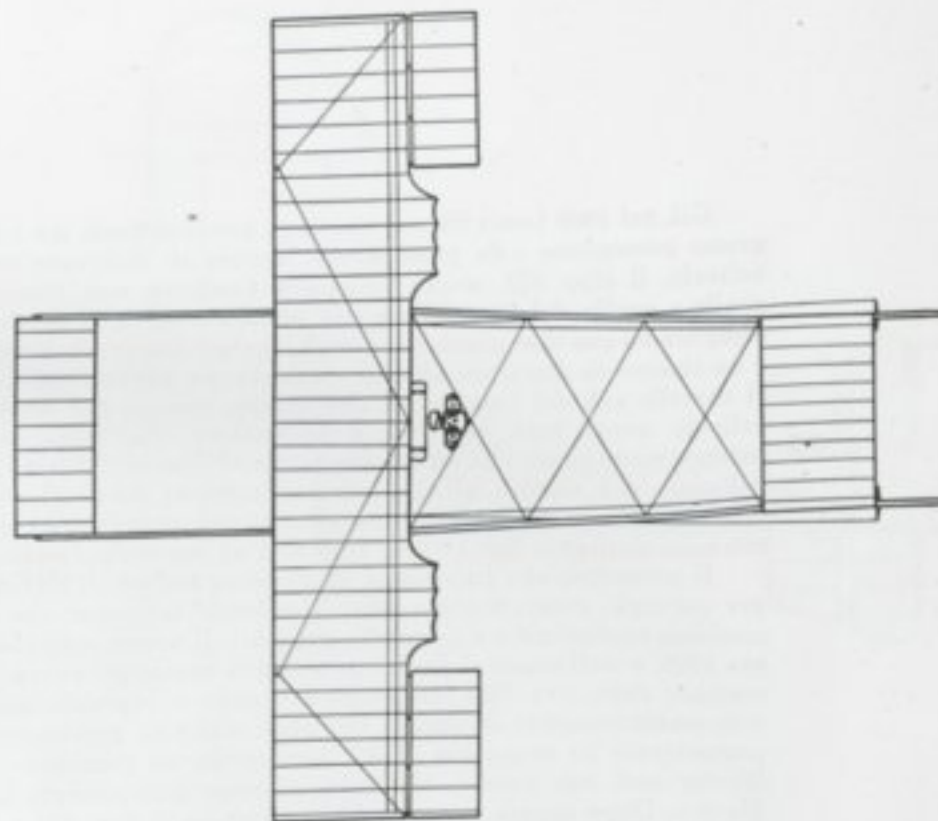
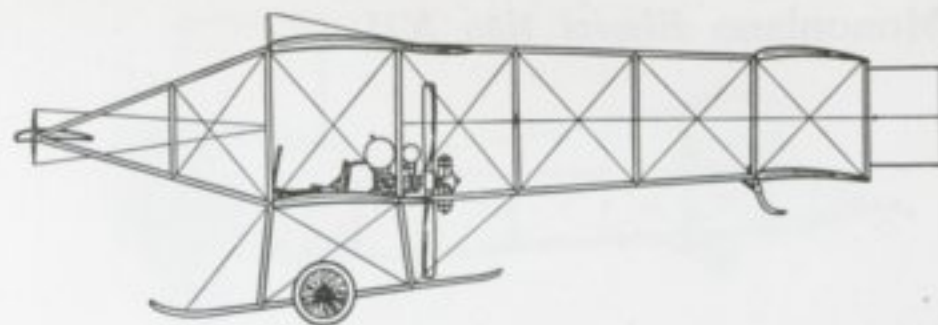
Biplano Farman speciale di Weyman

Enrico Farman costruì diversi tipi di biplani, aventi tutti la medesima configurazione generale (cellula biplana centrale e fusoliera costituita da quattro longheroni longitudinali collegati anteriormente con il timone di profondità e posteriormente con il complesso equilibratore di coda e i timoni di direzione), e differenziatisi fra di loro per lo più per una serie di modifiche all'impennaggio ed ai piani mobili posteriori. Il modello su cui ci soffermiamo — presente a Milano nel 1910 in un certo numero di esemplari ricchi fra loro di varianti minori — è il tipo da corsa, specialmente creato nel 1909 per l'aviatore Luigi Paulhan in occasione del suo giro aereo dell'America del Nord, durante il quale batté il primato di altezza raggiungendo su Los Angeles la quota di 1.260 m. Caratteristica fondamentale di questo modello era di avere l'ala inferiore più corta di quella superiore, in seguito alla soppressione — all'una e all'altra estremità alare — del tratto di superficie compreso tra gli ultimi ed i penultimi montanti alari, e, naturalmente, alla scomparsa degli ultimi montanti alari medesimi. Questo modello era anche dotato di un complesso d'atterraggio più leggero e più elastico di quello montato sui precedenti Farman. Ne furono realizzati diversi esemplari, differenziatisi tra di loro per la diversa forma delle superfici alari (particolarmente caratteristica quella presentata nel nostro trittico), per il numero e la configurazione dei piani di coda e degli elementi dello *châssis* ammortizzatore. Quello apprestato per Weyman faceva a meno, in un primo tempo, addirittura dell'equilibratore anteriore.

I piani della cellula erano costituiti da due longheroni in legno di frassino con nervature in legno e rivestimento in tela gommata, ed erano collegati tra di loro da un insieme di montanti verticali abbondantemente controventati da fili di acciaio incrociati muniti di tenditori. La fusoliera, come già accennato, era formata da quattro longheroni longitudinali muniti di montanti e controventati, sostenenti anteriormente il timone di profondità, e posteriormente il complesso stabilizzatore biplano con i due timoni di direzione.

Il motopropulsore, collegato alle spalle del pilota, poteva essere un *Gnome-Rhône* rotativo, o un *Renault*, o un *E.N.V.*, tutti di potenze comprese fra i 45 e i 60 CV, ed azionava un'elica bipala propulsiva in legno. Controllo trasversale a mezzo di alettoni.

Apertura alare superiore 10,50 m., inferiore 7 m.; lunghezza 11 m.; superficie portante 42 mq.; peso a vuoto 325 kg., carico utile 150 kg.



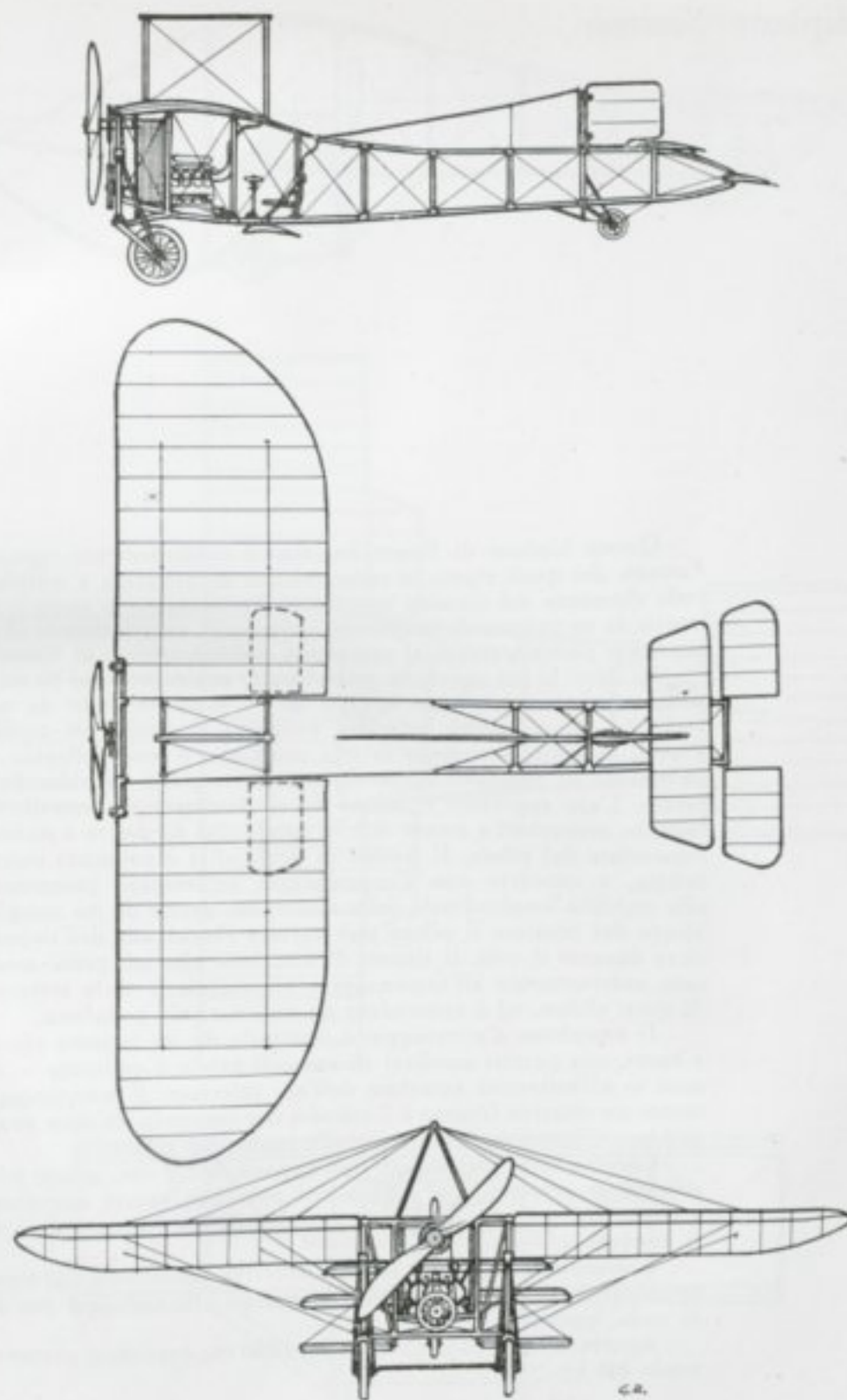
Monoplano Blériot tipo XII

Già nel 1908 Louis Blériot aveva in preparazione, tra i suoi nuovi tipi, un grosso monoplano « da passeggeri », capace di sollevare tre persone. Questo velivolo, il tipo XII, aveva un'ampia fusoliera non rivestita e un'ala alta, simile a quella del tipo XI ma più grande e priva di diedro; i piani di coda comprendevano due piani orizzontali, scalati (come già detto nel tipo VII bis), e un timone di direzione alquanto avanzato e provvisto d'una cospicua pinna. Il carrello era del tipo ormai consacrato, mentre per altri dettagli il nuovo velivolo aveva una quantità d'innovazioni. Anzitutto la sistemazione del pilota e passeggeri, che trovavano posto al disotto dell'ala; poi la trasmissione del moto dal motore all'elica, demoltiplicata; infine il sistema di controllo laterale. Questo fu inizialmente ad alettoni, quindi a *gauchissement* e infine ottenuto mediante due piccole superfici ai lati della fusoliera, in basso.

Il prototipo, che fu esposto alla mostra inglese di Olympia nel 1909, servì per parecchi esperimenti e voli di notevole interesse, che portarono ad una continua evoluzione e a parecchie varianti. Il primo volo ebbe luogo il 21 maggio 1909, e nell'estate dello stesso anno il prototipo aveva assunto la conformazione definitiva. Nel frattempo era stata accumulata esperienza su questo tipo eminentemente di studio, che ebbe una vita movimentata. Un volo assai promettente fu interrotto al 47° minuto da un principio d'incendio, da cui Blériot uscì con ustioni che minacciarono d'impedirgli la traversata della Manica. Dopo questa impresa, Blériot riprese il tipo XII e con esso partecipò all'importante riunione di Reims, in agosto; qui ebbe un incidente più grave, con scassatura della macchina. Ciò però non mise fine alla carriera del tipo XII, che ritroviamo in Inghilterra a novembre (affidato a Graham-White) e nel 1910 a Milano (sebbene il numero di esemplari qui presenti resti incerto, nonostante ogni ricerca).

Mosso da un motore E.N.V. da 35 CV, un compatto 8 cilindri a V di 80° con raffreddamento ad acqua, il Blériot XII aveva buone caratteristiche di volo, sebbene risultasse di pilotaggio più delicato rispetto al tipo XI.

L'apertura alare era di 9,60 m. e la lunghezza di quasi 8 m. (10 in una variante); la superficie portante era di 22 mq. Il peso a vuoto non superava i 320 kg., mentre il carico utile raggiungeva i 240 kg. La circolazione dell'acqua di raffreddamento avveniva in due radiatori posti lateralmente, a prua. Il cielo della fusoliera era, talvolta, rivestito fin quasi al primo dei piani stabilizzatori. Elica bipala, talvolta quadripala. Velocità 56 km/h.



Biplano Sommer

Questo biplano di Roger Sommer è evidentemente ispirato ai modelli *Farman*, dei quali ripete la caratteristica architettura a cellula biplana centrale riposante sul classico complesso d'atterraggio a ruote e pattini, e collegata, da un insieme di longheroni e montanti, anteriormente al timone di profondità e posteriormente al complesso stabilizzatore e al timone di direzione.

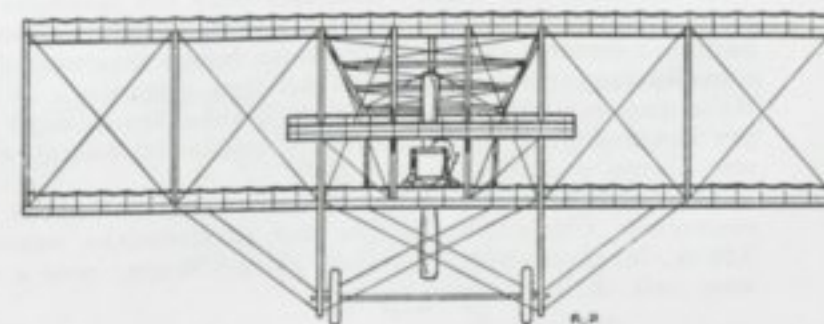
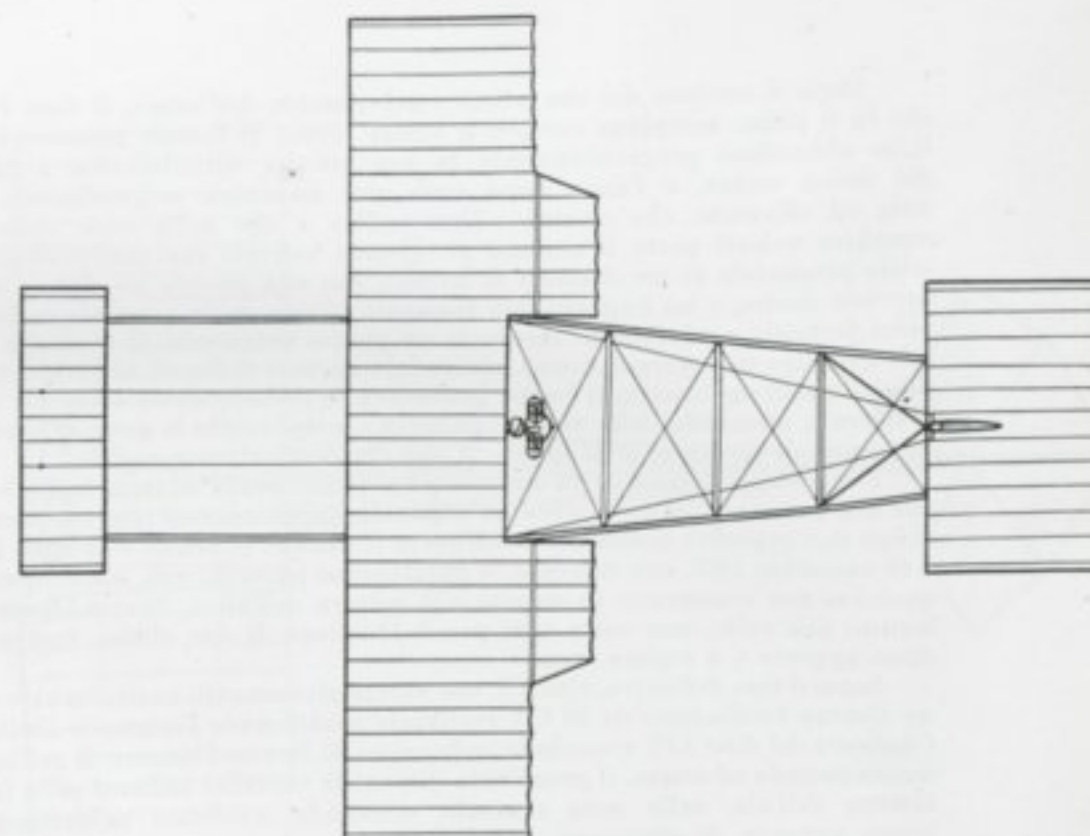
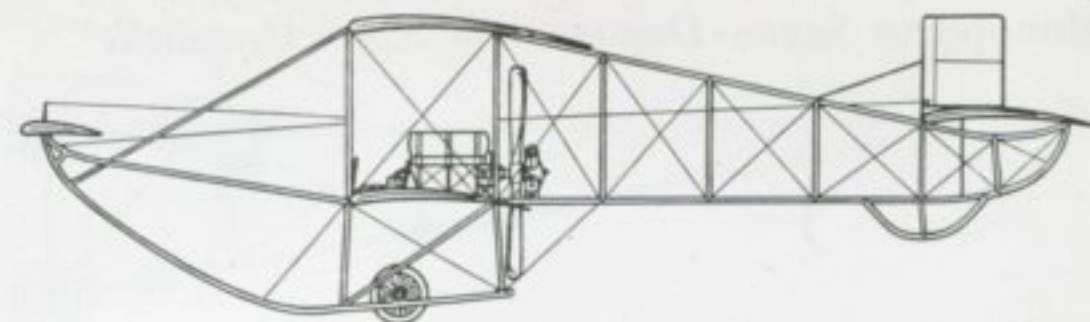
Le ali — la cui apertura, inizialmente aggirantesi sui 10 m., venne successivamente aumentata sino a 15,80 m. — sono costituite da un'armatura in legno la cui concavità inferiore richiama il profilo di quella dei biplani *Voisin*; hanno rivestimento in tela gommata, e sono collegate tra di loro da un'insieme di montanti opportunamente irrigiditi da abbondanti controventature. L'ala superiore è dotata di alettoni per il controllo della stabilità laterale, manovrati a mezzo di leve spostantisi da destra a sinistra e viceversa, comandate dal pilota. Il timone di profondità è collocato anteriormente alla cellula, e concorre con l'impennaggio orizzontale posteriore, monoplano, alla stabilità longitudinale della macchina; grazie ad un semplice dispositivo ideato dal Sommer il pilota può variare l'incidenza dell'impennaggio posteriore durante il volo. Il timone di direzione, che nei primi modelli era collocato anteriormente all'impennaggio orizzontale, è stato retrocesso all'altezza di quest'ultimo, ed è comandato da una normale pedaliera.

Il complesso d'atterraggio è costituito da un insieme elastico di pattini e ruote, con pattini ausiliari di coda. Il pilota è collocato — come nei *Farman* — all'estremità anteriore dell'ala inferiore; il motopropulsore, generalmente un rotativo *Gnome* a 7 cilindri che comanda un'elica propulsiva bipala in legno *Chauvière*, è collocato alle spalle del pilota.

Caratteristica particolare dell'apparecchio è che, grazie ad un ingegnoso sistema di cerniere, ala e fusoliera potevano venire agevolmente smontate o rimontate nel giro di un'ora onde facilitare le operazioni di trasporto e il ricovero.

L'esemplare presente a Milano differiva abbastanza dal tipo ora descritto, principalmente per gli alettoni incorporati alla cellula e per gli impennaggi di coda biplani.

Apertura alare 10 m.; lunghezza 12,40 m.; superficie portante 42 mq.; peso totale 400 kg.



Monoplano Santos-Dumont tipo XX "Demoiselle"

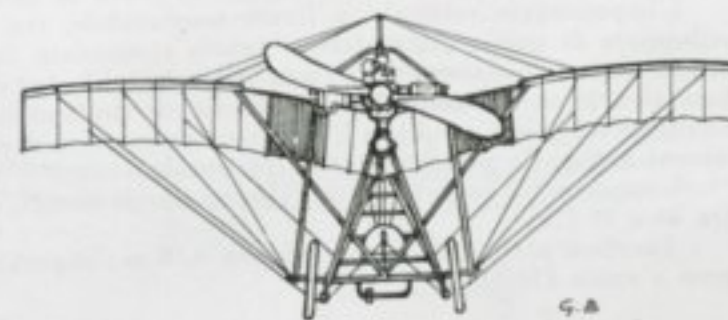
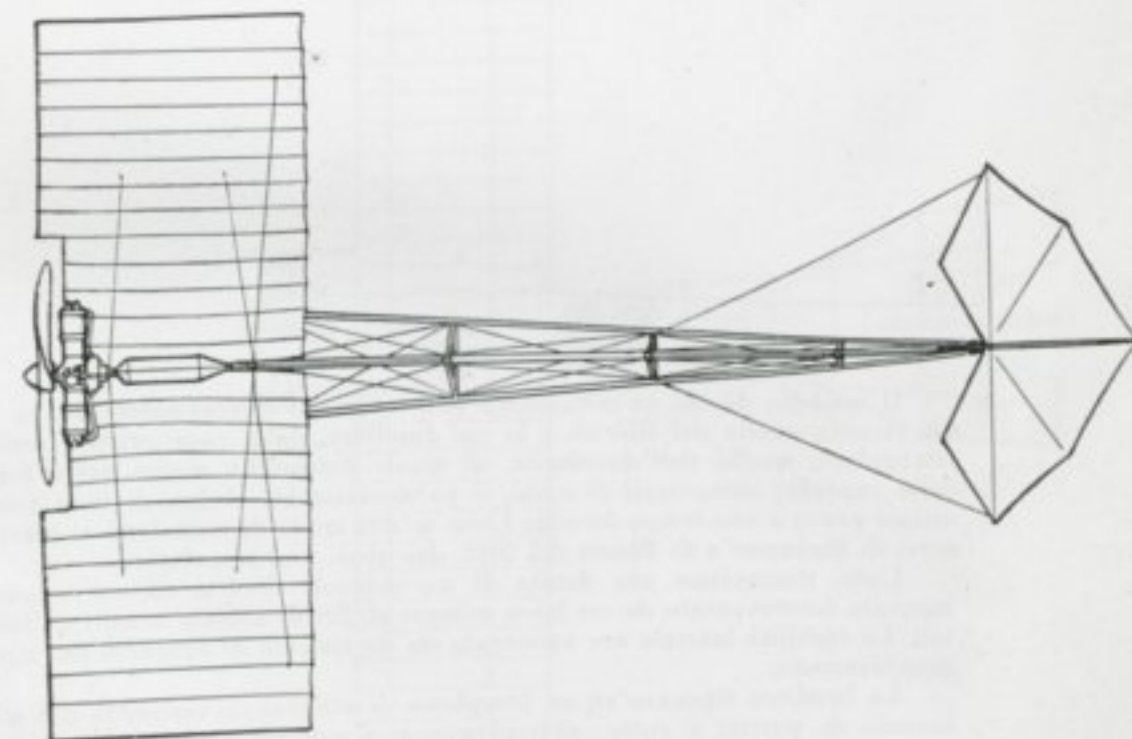
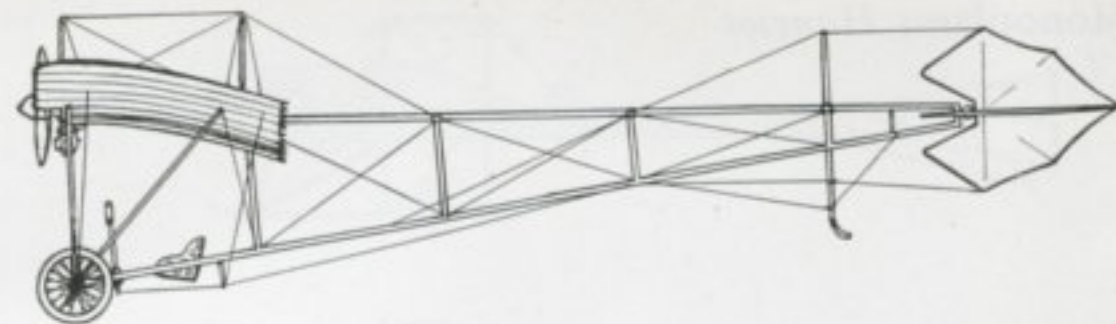
Dopo il successo del suo primo « più pesante dell'aria », il tipo 14 bis che fu il primo aeroplano europeo a volare (1906), il famoso pioniere brasiliano abbandonò progressivamente la sua attività dirigibilistica a favore del nuovo mezzo, e l'anno dopo creò una macchina originalissima, minuta ed efficiente, che chiamò « Demoiselle » e che nella serie delle sue macchine volanti porta il numero 19. Questo velivolo era costituito da un telaio piramidale di tre elementi di bambù, con una piccola ala dotata di un notevole diedro, e un impennaggio formante blocco unico e mobile tutto, nei piani verticale e orizzontale, mediante un giunto universale. Il controllo laterale avveniva per svergolamento, comandato da cavi collegati al giubbotto del pilota: questi, inclinando il busto, provocava la deformazione alare nel senso desiderato, ottenendo delle virate « istintive » e dedicando le mani ai comandi (separati) di direzione e di quota; il gas era comandato a pedale.

L'aereo appoggiava su un carrello a tre ruote, quella di coda molto vicina alle due principali; a prua c'era un piano di stabilizzazione (poi soppresso) e ai lati due superfici mobili per coadiuvare il timone. Il primo volo ebbe luogo il 16 novembre 1907, con successo. Si effettuarono parecchi voli, anche notevoli, qualcuno con scassature; in seguito alla rottura dell'elica, Santos-Dumont la sostituì più volte, una volta anzi provò l'impiego di due eliche, ruotanti in senso opposto e a regime lento.

Seguì il tipo definitivo, tipo XX, con vari miglioramenti: anzitutto al motore, un *Darrag* bicilindrico da 20 CV realizzato modificando l'originale *Dutheil e Chalmers* del tipo XIX secondo le indicazioni di Santos-Dumont; il raffreddamento essendo ad acqua, il progettista dispose le superfici radianti sulla faccia interna dell'ala, nella zona centrale, ottenendo eccellente raffreddamento senza aumento di resistenza.

Il tipo XX fu costruito nel 1909 in vari esemplari da ditte industriali, quali la Clément-Bayard, Train, Vinet, ogni volta con modifiche varie. Sparirono i piani anteriori, la ruota di coda fu spostata indietro e spesso sostituita da un pattino; i comandi di quota e direzione furono raggruppati in una sola barra e quello trasversale trasformato dal tipo « istintivo » al sistema ortodosso. Molto ammirato all'inizio, fu in seguito abbandonato dagli aviatori del tempo per alcuni difetti (specie circa la sicurezza del pilota), e vi si segnalano solo Garros e Audemars.

Quest'ultimo partecipò al raduno milanese con un « Demoiselle » di costruzione Clément-Bayard, le cui caratteristiche erano: apertura alare 5,10 m., lunghezza 8 m., superficie alare 9,50 mq.; peso a vuoto 145 kg. Permise voli di 2.000 metri.



Monoplano Hanriot

Il modello di cui ci occupiamo è il « Grande ». L'apparecchio, la cui ala ricorda quella del *Blériot*, e la cui fusoliera, dalla caratteristica sezione triangolare, quella dell'*Antoinette*, al quale assomiglia anche nella forma delle superfici orizzontali di coda, è particolarmente degno di nota per le ottime prove a suo tempo fornite. Ebbe infatti modo di segnalarsi ai *meeting* aerei di Budapest e di Rouen del 1910, dai quali uscì trionfatore.

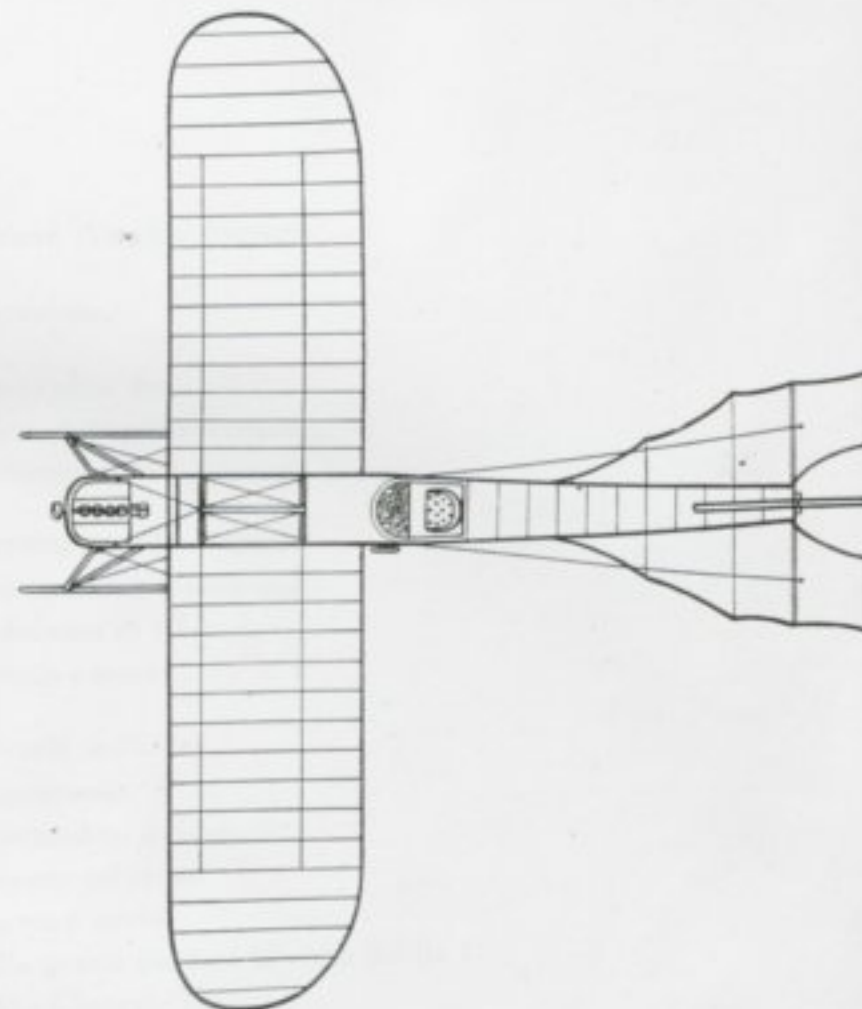
L'ala, monoplana, era dotata di un notevole diedro, ed era opportunamente controventata da un buon numero di fili di acciaio muniti di tenditori. La stabilità laterale era assicurata da un sistema di controllo del tipo a *gauchissement*.

La fusoliera riposava su un complesso di atterraggio costituito dal solito insieme di pattini e ruote, abbondantemente controventato; un ruotino di coda, sostenuto da una lunga grucciona, forniva un punto di appoggio posteriore. Di forma allungata, era in gran parte rivestita in tela gommata.

L'impennaggio verticale, a forma trapezoidale, era sensibilmente meno sviluppato di quello orizzontale, e veniva comandato dal pilota per mezzo di una normale pedaliera. Una ruota collocata sul fianco sinistro dell'abitacolo garantiva invece il controllo del timone di profondità, mentre una leva, oscillante da destra a sinistra e viceversa, permetteva di esercitare il *gauchissement* necessario per il controllo trasversale.

L'apparecchio poteva montare diversi tipi di motore, di potenza compresa fra 40 e 55 CV.

Apertura alare 11,70 m.; lunghezza 9,15 m.; superficie portante 25 mq.; peso a vuoto 450 kg.



10018



Indice

V *Prefazione* (Virgilio Ferrari).

VII *Presentazione.*

- 1 Cinquant'anni fa.
 - 2 Una mobilitazione cittadina.
 - 5 Difficoltà di una aviazione giovane.
- 11 La traversata delle Alpi.
 - 15 Due mentalità a contrasto.
 - 20 Il dramma di Chavez.
 - 28 Trionfo e morte.
- 42 Le giornate milanesi.
 - 45 I concorrenti.
 - 51 25 settembre: si comincia.
 - 56 Disperso nel cielo.
 - 58 Chavez è morto!
 - 61 Nella quarta giornata la visita del Re.
 - 64 Addio Chavez!
 - 68 Il Premio della Madonnina.
 - 73 Scontro nell'aria.
 - 77 Giornata di massa.
- 80 Il significato.
- 89 *Appendice.*

FINITO DI STAMPARE IL 17 SETTEMBRE 1960
DALLE
INDUSTRIE GRAFICHE ITALIANE STUCCHI
MILANO - VIA MARCONA 50