



GUIDO MAISTO

AD ASTRA

Pionieri Napoletani del Volo

GUIDO. MAISTO

AD ASTRA

PIONIERI NAPOLETANI DEL VOLO



EDITRICE « LA VIA AZZURRA »

NAPOLI - 1948

PARTE PRIMA

I

I P R E C U R S O R I

Opere d'arte ispirate all'idea del volo — La Vittoria alata — Il volo leggendario d'Icaro negli affreschi pompeiani e nelle liriche dei poeti napoletani del 500 — Gli studi e le esperienze di Giovan Battista della Porta, Giovanni Alfonso Borelli, Tiberio Cavallo ed altri.

Oggi che l'Aeronautica ha raggiunto tanto considerevole sviluppo non solo nel campo dei traffici e delle comunicazioni, ma anche come arma di potente impiego bellico, appare doveroso ricordare gli studi, le esperienze, le costruzioni e i voli effettuati da quella esigua schiera di pionieri del volo, che ebbe fede nel suo divenire quando pochissimi ci credevano.

L'idea di navigare nell'aria, questa sublime aspirazione dell'uomo, risale ai più remoti tempi dell'antichità e anche nel Napoletano non mancarono, fin dagli albori dell'Era Cristiana, preconizzatori del volo.

Infatti, tra le opere d'arte ispirate all'idea del volo, senza dimenticare quel gioiello di bronzo che è rappresentato dalla Vittoria alata, custodita nel Museo Nazionale di Napoli, nella dissepolta Pompei esistono interessantissimi affreschi, tra i quali, particolarmente notevoli, quelli scoperti nella Casa di Amandus sulla Strada dell'Abbondanza, rievocanti la leggendaria aerea fuga dal Labirinto di Creta di Dedalo e Icaro.

Tale leggenda non mancò di ispirare pregevoli dipinti attribuiti all'Eisheimer e custoditi anche nel Museo Nazionale di Napoli, e varie liriche ai poeti napoletani del 500.

Ecco, come Jacopo Sannazzaro (1458-1530), il famoso poeta, cui Napoli ha dedicato una piazza ed un teatro, esaltò il volo d'Icaro:

« — *Icaro cadde qui: queste onde il sanno,
che in grembo accolser quelle audaci penne;
qui finio il corso, e qui il gran caso avvenne
che darà invidia agli altri, che verranno.*

— *Avventuroso e ben gradito affanno,
poi che, morendo, eterna fama ottenne:
felice chi in tal fato a morte venne,
che si bel pregio ricompensi il danno.*

— *Ben può di sua ruina esser contento,
s'al ciel volando a guisa di colomba,
per troppo ardor fu esanimato, e spento.*

— *Ed or, del nome suo, tutto rimbomba
un mar si spazioso, un elemento;
chi ebbe al mondo mai sì larga tomba? »*

Ma, oltre al celebrato autore dell'*Arcadia*, vi fu anche il poeta Luigi Tansillo (1510-1568), che scrisse due interessanti sonetti esaltanti il volo.

« *Poichè spiega'ho l'ali al bel desio
Quanto più sott'il piè l'aria mi scorgo
Più le veloci penne al vento porgo,
E sprezzo il mondo e verso il ciel m'invio,
Nè del figliuol di Dedalo il fin rio*



Pompei: Casa di Amendus - IL VOLO D'ICARO (1° Sec. d. C.)
(*fol. Alinari*)



Museo Nazionale di Napoli: Ekote Alato
(*fat. Alinari*)



Museo Nazionale di Napoli: La Vittoria
(*fat. Alinari*)



Museo Nazionale di Napoli; DEDALO e ICARO (A. Eischeimer?)
(*fol. Alinari*)



GIOVAN BATTISTA DELLA PORTA
(1540-1615)



GIOVANNI ALFONSO BORELLI
(1608-1679)



TIBERIO CAVALLO (1749-1809)
(*Museo Caproni*)

*Fa che giù pieghi, anzi vie più risorgo;
 Che cadrò morto a terra ben mi accorgo
 Ma qual vita pareggia al morir mio?
 La voce del mio cor per l'aria sento;
 Dove mi porti temerario? China
 Che raro è senza duol tropp'ardimento.
 Non temer, rispond'io, l'alta ruina,
 Fendi sicur le nubi, et muor contento
 S'il ciel si illustre morte ne destina. »*

* * *

*« Amor m'impenna l'ale, e tanto in alto
 Le spiega l'animoso mio pensiero,
 Che d'ora in ora sormontando spero
 Alle porte del ciel far nuovo assalto
 Temo qualor più guardo il vol tropp'alto;
 Ond'ei mi sgrida e mi promette altero
 Che se nel nobil corso io cado e pero
 L'onor fia eterno se mortale il salto,
 Che s'altri, cui desio simil compunse
 Diè nome eterno al mar col suo morire,
 Ove l'ardite penne il sol disgiunse;
 Il mondo ancor di te potrà ben dire:
 Questi aspirò alle stelle, e s'ei non giunse,
 La vita venne men, ma non l'ardire. »*

L'idea del volo non mancò di ispirare anche Torquato Tasso (1544-1595), che nella *Gerusalemme Liberata* così descrisse l'Arcangelo Gabriele:

*« Ali bianche vesti ch'han d'or le cime
infaticabilmente agili e preste;
fende i venti e le nubi, e va sublime
sovra la terra e sovra il mar con queste-
dosi vestito, indirizzossi all'ime
parti del mondo il messagger celeste:
pria sul Libano monte ei si ritenne,
e si librò su l'adeguate penne;
e ver le piaggie di Tortosa poi
drizzò precipitando il volo in giuso. »*

Mentre ne *Le sette giornate della creazione del mondo*
il grande poeta epico così espresse l'aspirazione al volo:

*« Or dagli ondosi campi alzarmi a volo
A' ventosi dell'aria ardisco e tento.
Chi mi dà l'ale 'n guisa di colomba,
Perch'io sovra le nubi, e sovra i venti
M'innalzi? Quel che sovra 'l ciel ne scorse,
M'affidi ancor, mi porti e mi sostegna
Per questo procelloso e 'ncerto regno
Della fortuna, che si varia e cangia
Di tante guise; e tanti alberga e pasce
Turbini e venti e piogge e nevi e fiamme,
Ond'è turbato degli augelli 'l volo. »*

L'idea del volo ispirò una figura in volo anche al celebre pittore Luca Giordano (1632-1705) e un *Prometeo* al non meno celebre pittore Salvator Rosa (1615-1673), disegni questi che sono conservati nella Galleria Corsini a Roma.

Tra coloro, poi, che tra i primissimi furono attratti dallo studio del volo nelle nostre contrade, va ricordato innanzitutto il celebre fisico napoletano Giovan Battista della Porta (1535-1615), Accademico dei Lincei, il quale nel 1558 descrisse minutamente l'aquilone o « drago volante », com'egli lo chiamava, proponendolo come strumento di volo.

Ecco, come lo scienziato si espresse nella *Magia naturalis* a proposito del volo muscolare umano:

« Di qui (dall'osservazione e dall'uso dell'Aquilone) uno che sia d'ingegno potrà intuire i principii (del volo umano) in che modo anche l'uomo possa giungere a volare, ingenti ali legandosi alle braccia e al petto e sin da fanciullo a poco per volta avvezzandosi ad agitarle da luogo man mano sempre più alto ».

Altro studio molto interessante è quello dovuto al filosofo Giordano Bruno (1548-1600), che può considerarsi come il primo vaticinatore del volo stratosferico.

Infatti, negli *Eroici furori* così scrisse:

« Come avviene a chi vola in alto che quanto più si estoglie da la terra, vien ad aver più aria sotto che lo sostiene e conseguentemente meno vien fastidito da la gravità; anzi tanto può volar alto che senza fatica di divider l'aria non può tornar al basso, quantunque giudicasi che più facil sia divider l'aria profonda verso la terra, che alta verso l'altre stelle. »

Più tardi seguì lo scienziato Giovanni Alfonso Borelli (1608-1679), professore di matematica in Napoli, che inventò un uccello meccanico e pubblicò: *De motu animalium*.

Ne *I prodromi dell'Aeronautica* Paolo Pica così scrisse a proposito degli studi del Borelli:

« Secondo il Borelli, la forza dei muscoli che muovono le ali di un uccello sorpassa diecimila volte il peso dell'uccello stesso; e poichè la forza con la quale il deltoide è capace di agire non equivale che a 71.360 libbre, raddoppiando questo numero e componendolo con la forza di cui l'uomo avrebbe bisogno per fare agire le sue ali in proporzione di quelle dell'uccello, ne segue per conclusione senza replica che quando quest'uomo non pesasse che cento libbre, mancherebbero ancora 857.280 libbre, cioè di sei volte la sua forza effettiva, perchè tale forza eguagliasse quella di cui egli avrebbe bisogno per fare uso delle ali che noi gli supponiamo. »

Quanto siano state giuste le asserzioni del Borelli lo dimostra il fatto che ancor oggi, malgrado i progressi della scienza, l'uomo non è riuscito ancora a volare con la sola forza muscolare, ma solo a veleggiare sulle correnti ascendenti.

Nel 1782 il napoletano Tiberio Cavallo, professore della Società Reale di Londra, studiò il modo di applicare l'idrogeno ai palloni e presentò il 20 giugno del detto anno una memoria alla Società di Londra in cui sostenne che una specie qualsiasi di involucro riempito d'aria infiammabile più leggera d'un uguale volume d'aria si sarebbe levato in aria, ma asserì anche di non aver trovato un involucro impermeabile adatto allo scopo. Più tardi, però, gli riuscì una esperienza di gabinetto con palloncini di una sottile pergamena fatta con intestini di bue.

Gli studi e le esperienze di Tiberio Cavallo sono

tanto più importanti in quanto precedettero di un anno l'esperienza effettuata in Francia dai fratelli Mongolfier con un pallone di carta riempito di aria calda, e pertanto, come Leonardo da Vinci aveva gettato le basi del volo col « più pesante », Tiberio Cavallo gettò quelle del volo col « più leggero » dell'aria.

Vanno, inoltre, ricordati: l'ingegnere Vincenzo Lamberti, che nel 1784 pubblicò un *Saggio sulla direzione della barca volante*; Gabriello Grimaldi, monaco olivetano di Napoli e professore di fisica a Lucca, che nel 1788 lesse nella R. Accademia Fiorentina delle memorie sulla direzione, l'utilità e l'invenzione dei globi aerostatici, e Marciano di Leo, canonico della cattedrale di Frigento in provincia di Avellino, il quale escogitò verso la fine del settecento un progetto per dirigere gli aerostati.

Secondo la descrizione fattane in un suo poema pubblicato a Napoli nel 1796, Marciano di Leo ideò un pallone munito di ali per la direzione.

L'ideatore suppose che le ali venissero agitate a mano dalla navicella e, fiducioso nella sua invenzione, così conchiuse: « Or dunque la macchina aerostatica armata di quelli istromenti, che la natura ha dato ai volatili, può per mezzo dell'arte conseguire il proprio intento non meno nella celerità del corso, che nel mutare la direzione.»

Al di Leo seguirono Francesco Denza (1834-1894), barnabita di Napoli, matematico e fisico, meteorologo e astronomo, fondatore della *Società Meteorologica Italiana*, che pubblicò vari studi sulla meteorologia aeronautica; Marco Antonio Costa, tenente colonnello del Genio di

Napoli, che nella prima metà del secolo XIX pubblicò vari suoi studi sull'aerostatica e sull'aeronautica, ed Emanuele Rocco, che nel 1859 dette alle stampe vari studi sulle ascensioni aerostatiche, vaticinando che « il secolo che corre è destinato a risolvere il problema della navigazione aerea ».

Nel campo delle arti, infine, vanno ricordate le incisioni di Filippo Morghen, pubblicate a Napoli nel 1764 per illustrare il racconto di un ipotetico viaggio nella Luna del Vescovo Giovanni Wilkins e quelle di Gaetano Dura, del Fergola e del Wenzel pubblicate anche a Napoli nel 1836 sui fantastici viaggi nella Luna suggeriti dalle pretese scoperte dell'Herschel.

Ma dagli studi e dalle esperienze si passò ben presto alle prime ascensioni ed ai primi incerti voli.

Semplici aerostati prima e instabilissimi trabiccoli in legno e tela poi, muniti di motori primitivi, sul cui regolare funzionamento era molto problematico far affidamento, costituirono i primi mezzi per scalare l'azzurro.

Ebbene, con simili ordigni si effettuarono le prime ascensioni e i primi incerti voli, che, spesso, troppo spesso, furono funestati da tragiche cadute.

Sia gloria a voi, pionieri dell'aria, che per i primi aveste fede nel volo umano, che per i primi provaste i vertiginosi silenzi dell'alto azzurro e che per i primi e spesso col vostro sangue generoso dimostraste la vostra fede e il vostro ardimento!

Pensate voi, moderni cavalieri dell'azzurro, che disponete di perfettissime macchine, di infallibili motori,

di precisissimi strumenti di navigazione, ai mezzi primordiali con i quali affrontarono il volo i primi navigatori del cielo?

Oggi voi avete a disposizione tutto quanto possa garantire il regolare espletamento del volo: indicatori di velocità, variometri, sbandometri, estintori d'incendi e paracadute, strumenti questi che allora non esistevano affatto e che soltanto più tardi la scienza aeronautica ha apprestati.

II

LE PRIME ASCENSIONI NEL CIELO DI NAPOLI

Il viaggio aereo del « globo aerostatico » del Capitano Lunardi alla presenza del Re Ferdinando IV di Borbone — Le ascensioni di Maria Blanchard e di Cecilia Benoist — Il mancato volo di Francesco Orlandi — L'ardito viaggio aereo di Antonio Comaschi e il valido contributo del chimico napoletano Domenico Mamone Capria (1789-1847).

Napoli ebbe la ventura di essere testimone delle prime ascensioni aerostatiche fin dal 1789.

Infatti, il lucchese Vincenzo Lunardi, capitano del Genio napoletano, che, segretario a Londra dell'Ambasciatore Principe di Caramanico, fu il primo a volare in Inghilterra il 15 settembre del 1784, con un aerostato di taffetà, non già ad aria riscaldata come quello dei fratelli Mongolfier, ma ad aria infiammabile, come quello dello Charles e dei fratelli Robert, nel 1789 chiese ed ottenne dal Re Ferdinando IV di Borbone il permesso di eseguire un viaggio aereo col suo « globo aerostatico ».

Al mezzodì del 13 settembre, ai balconi della Reggia erano ad assistere allo spettacolo il Re e la Regina Maria Carolina con i loro figliuoli e con le rispettive Corti.

Il *Largo di Palazzo* era gremitissimo di popolo, mentre una compagnia di soldati circondava l'aerostato per consentire al Lunardi ed ai suoi aiutanti di espletare gli ultimi preparativi.

Poco dopo mezzogiorno allorchè il pallone fu per due terzi gonfiato, il Lunardi volle provarne la forza ascensionale e constatato che il pallone con facilità tendeva a librarsi, si recò a prender congedo dai Reali.

Imbarcatosi nella navicella con un carico di circa 70 libbre tra sacchetti di zavorra, ancore, corde e cibarie, ebbe inizio l'ascensione, mentre il Lunardi si profondeva nel fare inchini alla regal coppia e col cappello salutava l'immensa calca di popolo applaudente.

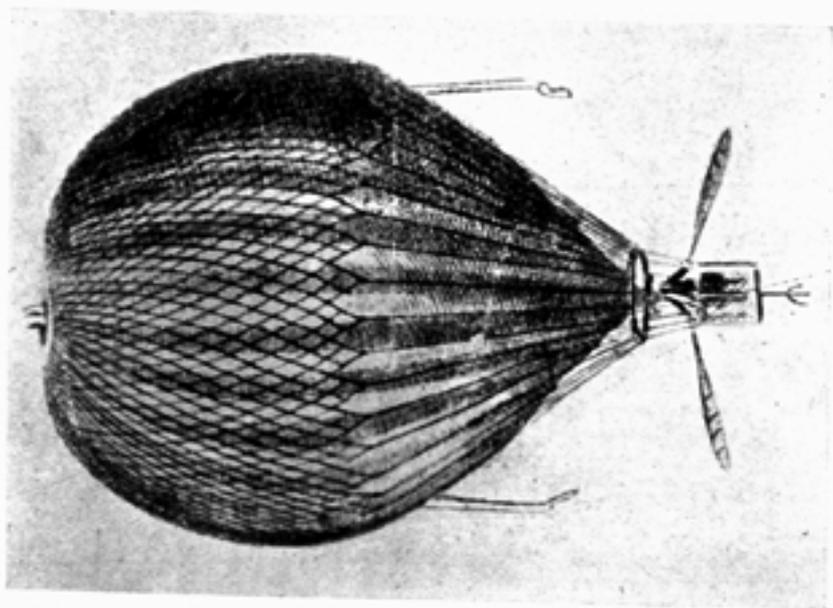
L'ascesa era rapida ed il fragore degli applausi assordante.

All'altezza di circa mille piedi, l'ardimentoso aeronauta — come egli stesso descrisse in una lettera ad un amico — restò incantato nell'osservare il panorama. Napoli gli sembrò costituita di tante piccole piazze affollate: erano queste i terrazzi sui quali s'erano riuniti gli attoniti casigliani.

Nell'innalzarsi sempre più, queste piazzette gli apparvero come tanti giardini cosparsi di fiori per effetto degli ombrelli multicolori con i quali gli spettatori si riparavano dai cocenti raggi solari. Il pallone prendeva intanto la via del mare e Lunardi vuotò il primo sacchetto di zavorra per prender quota e per cercare una corrente d'aria che lo trasportasse verso terra; in base al barometro che aveva a bordo, poté calcolare di essere all'altezza di circa 3 miglia e mezzo. Incominciò ad aver freddo e pensò bene di rifocillarsi. All'una e mezza sentì uno strappo all'involucro e il pallone cominciò a discendere rapidamente fintanto che le ancore si afferrarono ad un pioppo e la navicella e il pallone mezzo sgonfiato furono circondati da una folla di contadini che lo aiutarono a scendere dall'albero sul quale era calato. Lunardi prese terra a Capodrise presso Caserta e la prima ascen-



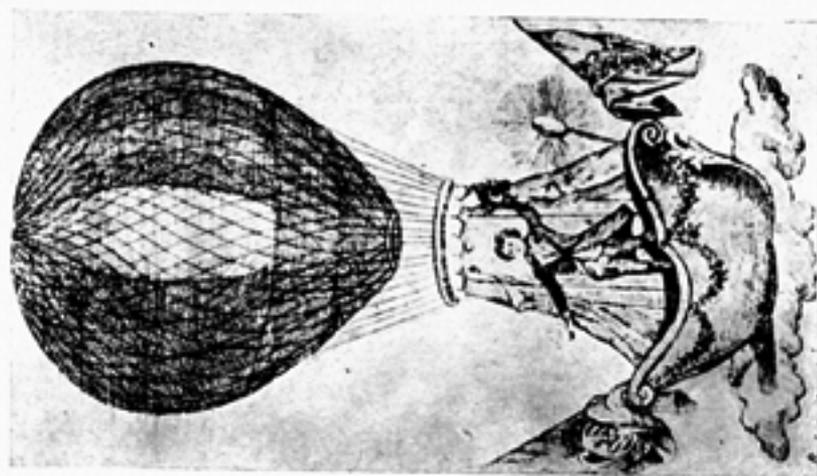
Il Capitano VINCENZO LUNARDI



Il « globo aerostatico » de' LUNARDI (1789)



Frontispizio di un'« Ode anacreontica
pel viaggio aereo del Lunardi »



Frontispizio del « Raggiungio circostanziale
del primo viaggio aereo del Lunardi »



Il biglietto per l'ascensione dell'« Urania »
(1891)

sione aerostatica a Napoli non mancò di essere esaltata con odi e sonetti.

Da Napoli passò a Palermo dove « volò » il 30 luglio del 1790, scendendo in mare, e il 24 agosto 1791 « rivolò » di nuovo a Napoli, scendendo anche questa volta in mare verso Pozzuoli, ma, avendo adattato la navicella per tal caso, potè navigare per oltre un'ora e approdare a Capri.

Alla prima ascensione aerostatica, seguì dopo 23 anni quella di Maria Blanchard, che il 16 febbraio 1812 eseguì un'ascensione alla presenza del Re delle Due Sicilie, partendo dal campo di Capodichino, oggi Aeroporto « Ugo Niutta », la cui utilizzazione per esperienze aeronautiche risale, quindi, a ben 130 anni fa.

Il 18 aprile 1819 Cecilia Benoist, allieva dell'aeronausta Giacomo Garnerin e perciò chiamata Cecilia Garnerin, eseguiva, sotto la direzione del maestro, un'ascensione, partendo dal cortile della R. Scuola Militare di Pizzofalcone.

Sul principio del 1827, il bolognese Francesco Orlandi, che aveva compiuto delle ascensioni nella sua città e a Firenze, fu a Napoli per compiere un'ascensione, che non potette effettuarsi per la rottura di alcuni recipienti contenenti il gas.

Nel 1843, i napoletani assisterono ad un'ascensione, che fu giudicata come una delle più ardite del tempo.

Il bolognese Antonio Comaschi, che già in altre città dell'alta Italia s'era provato a superare la fama ancor viva del Lunardi, giungeva a Napoli da Roma e il 18 giugno compiva brillantemente la sua impresa, al

cui successo contribuì il chimico napoletano Domenico Mamone Capria, che lo aiutò nella estrazione e preparazione del gas infiammabile con uno speciale apparecchio costruito sotto la sua direzione, che evitò gli inconvenienti verificatisi nelle precedenti ascensioni del Comaschi.

La parte presa dallo scienziato napoletano all'avvenimento fu motivo di grande soddisfazione per Napoli. Il pallone del Comaschi s'innalzò dal campo di Capodichino alle 6 pomeridiane e, dopo aver tenuto l'aria per 65 miglia in un'ora e un quarto, prese terra a Quaglietta in provincia di Salerno tra due querce secolari.

Il Comaschi fu raccolto mezzo assiderato, avendo raggiunto la temperatura di 12 gradi sotto zero.

Quattro anni più tardi il francese Guillot, dopo aver eseguite numerose ascensioni in Francia, venne a Napoli, ove compì la sua venticinquesima ascensione il 25 marzo 1847, partendo dal Largo dietro all'Albergo Vittoria.

Il Guillot era un acrobata che meravigliava le folle con i suoi ardimenti.

A Napoli, invece di salire, come era sua usanza, nella navicella, s'attaccò, in abito da sera, al trapezio pendente dall'aerostato, raggiungendo l'altezza di 2000 metri e scendendo in mare a 3 miglia dalla spiaggia di Portici, dove potette essere raccolto da una imbarcazione adibita alla pesca dei coralli, che lo trasportò a Torre del Greco.

« Voglia Iddio — scriveva Vincenzo Torelli nell'*Omnibus pittoresco* — che simili voli possano un giorno condurci ad essere padroni dell'aria come lo siamo del

mare ». Bei tempi, invero, nei quali era possibile scrivere questo con una flotta che oggi farebbe ridere! Che direbbe Vincenzo Torelli quando lo ridestasse e lo scuotesse tanto fragore di motori e vedesse i nostri possenti *Fiat, Caproni, Savoia-Marchetti, Romeo, Breda, Piaggio* e *Macchi*, che si sono assunti la difesa aerea della Patria e compiono, insieme alle superbe unità della nostra Marina e dell'Esercito, gesta tanto epiche da sembrare addirittura miracolose?

III

L'ASCENSIONE DELL' « URANIA » (1891):

Il 3 maggio del 1891 dalla spianata di S. Lucia a mare maestoso si elevava, tra gli applausi e lo sventolio di fazzoletti di una immensa calca di popolo, lo sferico *Urania*, pilotato dal capitano Eduardo Spelterini e recante a bordo un gruppo di napoletani ansiosi di provare l'emozione di un'ascensione libera nell'alto azzurro.

Oltre un'ardimentosa signora, la Bertelli, tra i passeggeri dell'*Urania* erano il giornalista Saverio Procida, che scrisse *Cinque ore in aria*, Salvatore Girardi, assunto in seguito alla presidenza della Deputazione provinciale e Deputato al Parlamento, Luigi Giannini, Scognamiglio e Brizio.

La partenza dello sferico avvenne alle ore 5,30 del pomeriggio.

L'*Urania* innalzatasi a circa 400 metri, fu sospinta da una leggera brezza marina verso il nord.

Nel vertiginoso silenzio dell'alto azzurro giungeva agli audaci aeronauti il lungo, profondo murmure della città, che si allontanava sempre più ai loro sguardi attoniti.

Lo spettacolo era superbamente bello e valeva le centocinquanta lire spese per l'acquisto del biglietto di ascensione.

Ma un primo imprevisto venne a turbare ben presto la gioia dei novelli aeronauti.

Due mongolfiere lanciate in onore del loro confratello maggiore e che seguivano, per effetto della direzione del vento, la scia dell'*Urania*, ad un certo momento presero fuoco ed impensierirono non poco l'aerea brigata che temette che i brandelli brucianti dei palloni potessero appiccare il fuoco all'imponente quantità di idrogeno contenuto nel maestoso involucro dell'*Urania*, ma, per fortuna, tali brandelli si consunsero a rispettosissima distanza e tutto ritornò tranquillo a bordo.

Verso le 18,30 gli aeronauti si accingevano a prendere terra sulla collina di Capodimonte, ma, dato che il terreno sottostante era coltivato, una turba di contadini prese a protestare, temendo per il loro raccolto, e, mentre, profittando dello scompiglio, una metà dell'equipaggio potette sbarcare, per un comando del capitano male interpretato da coloro che trattenevano la navicella, lo sferico alleggerito di duecentotrenta chilogrammi, spiccò ratto il volo, raggiungendo in pochi secondi l'altezza di circa tremila metri.

Calavano, intanto, le tenebre e il pallone saliva sempre più, attraversando rapidamente densi strati di nubi.

Il capitano Spelterini era tutto intento nella manovra e di tanto in tanto lanciava dalla navicella dei pezzettini di carta, che seguiva attentamente con lo sguardo per sorvegliare la direzione delle correnti.

Passò così un'altra ora circa.

Spinta dal vento che aumentava sempre più di in-

tensità, l'*Urania* navigava in direzione nord, fintanto che, con abile manovra, il capitano Spelterini, dopo aver evitata una folta distesa di alti alberi, potette prender terra nel buio fitto della notte presso San Marcellino nei dintorni di Aversa.

Anche qui l'accoglienza non fu delle più cordiali da parte dei contadini accorsi numerosi all'insolita visita dal cielo e molti di essi si presentarono anche armati di fucile, ma il provvido intervento del sindaco potette evitare spiacevoli conseguenze agli ardimentosi aeronauti.

Con la collaborazione di una ventina di volenterosi si provvide allo sgonfiamento dello sferico e nelle prime ore del mattino gli aeronauti, ridiventati modesti pedoni, poterono far ritorno a Napoli orgogliosi dell'aerea avventura vissuta.

IV

IL NAUFRAGIO DEL « NAPOLI » E LA TRAGICA
FINE DELL'AERONAUTA LUIGI VENNI E DEL
GIORNALISTA SALVATORE PELLIZZONE (1900)

Senza dimenticare l'ascensione compiuta a bordo dell'*Urania* dal noto poeta Ferdinando Russo, cui l'ascensione ispirò la famosa lirica *n'Paraviso*, agli albori del nostro secolo ebbe luogo a Napoli un'ascensione che per la caduta in mare degli aeronauti e per la tragica fine di due di essi destò viva impressione.

Nel pomeriggio del 15 luglio 1900 dall'Arena della Esposizione d'Igiene nella Villa Comunale e alla presenza di migliaia di spettatori, s'innalzava lo sferico *Napoli* della *Società Aeronautica «Stella d'Italia»*, al comando di Luigi Venni, reduce dall'aver prestato servizio nel Corpo del Genio militare e recante a bordo il conte Alfonso Paternò di Montecupo e il redattore del *don Marzio* Salvatore Pellizzone.

Lo sferico, dopo aver raggiunta una discreta altezza, fu trasportato da una leggera brezza verso il mare tra le isole che fanno da sentinelle avanzate all'incantevole golfo partenopeo: Capri e Ischia.

I napoletani dal lungomare e dalle colline seguirono con lo sguardo lo sferico fino all'imbrunire, lo videro impicciolire sempre più fintanto che lo perdettero di vista. La mancanza di imbarcazioni di scorta impen-

sieri non poco gli spettatori e i familiari degli aeronauti, e tale apprensione non fu del tutto ingiustificata, in quanto che, come narrarono diffusamente le cronache del tempo, l'ascensione finì tragicamente con la morte del Venni e di Salvatore Pellizzone, che può considerarsi come il primo giornalista italiano che abbia immolato la vita in un incidente aeronautico e che partecipò all'ascensione non tanto per regalarsi una sensazione nuova, quanto per compiere un importante servizio giornalistico.

Dalla viva voce dell'unico superstite, il Conte di Montecupo, abbiamo potuto apprendere le varie vicende del volo.

« L'ascensione — ci ha raccontato il Conte — non poteva iniziarsi sotto più favorevoli auspici e alla presenza di un pubblico numerosissimo. Mentre ascendevamo con la splendida visione dell'incantevole golfo partenopeo sotto di noi, con un cielo limpidissimo, con un'aria calma e con i bei raggi del sole morente, che rendevano ancora più suggestiva l'ascesa, sembrava che nulla avrebbe tuto turbare le profonde sensazioni, di cui Pellizzone ed io eravamo pervasi, entrambi nuovi al piacere di una escursione aerea. Del tutto presi dallo spettacolo meraviglioso che si presentava ai nostri sguardi nessuno dei due pensava minimamente che non disponevamo nè di salvagente, nè di qualsiasi altro mezzo di soccorso ».

« Mentre ci alzavamo sempre più nell'atmosfera, il vento diveniva più forte e ci trasportava sempre più verso il mare aperto, che si estendeva sotto di noi immenso e privo di qualsiasi imbarcazione. Per tale circostanza, Venni decise di discendere, giacchè non sarebbe stato

possibile allo sferico di sostenersi a lungo nell'aria. Chiedemmo al nostro pilota se fosse stato possibile approdare a Capri, ma alla nostra domanda Venni rispose con un amaro sorriso. Intanto discendevamo sempre più verso il mare, mentre il crepuscolo avanzava rapidamente. Alle 20 toccammo l'acqua e poichè la navicella era priva di adeguati mezzi di galleggiamento, rimanemmo immersi mentre il pallone spinto dal vento ci trasportava sempre più lontani dalla terra ferma. Ci tenevamo su di spirito e specialmente il povero Pellizzone scherzava e rideva. Ma, dopo aver passata una mezz'ora in tali condizioni, un brusco colpo ci proiettò fuori della navicella e per poter avere una maggiore libertà di movimenti, fummo costretti a liberarci di alcuni indumenti. »

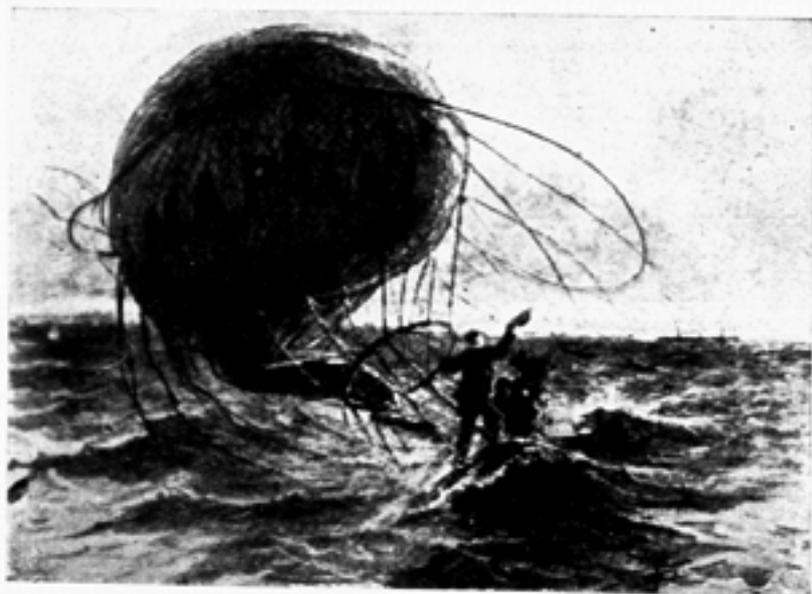
« Il vento intanto aumentava d'intensità e il mare si agitava sempre più; il pallone era sballottato ora a dritta ora a manca, mentre la navicella s'immergeva sempre più, facendoci perdere un prezioso sostegno, che soltanto a furia di acrobatici movimenti potevamo riacquistare aggrappandoci alle corde del pallone. Pellizzone respirava con difficoltà e Venni, presagendo il pericolo, non pronunciava parola. Tre ore trascorsero in simili condizioni quando Pellizzone esclamò: « Chi avrà la forza di lottare così sino all'alba? ».

« La luna apparve illuminando la superficie del mare, quando tutt'ad un tratto le onde ci travolsero e due volte fummo strappati dalle corde alle quali ci tenevamo aggrappati e sommersi dall'acqua. Quando risalii alla superficie, mi accorsi che una delle corde era avvolta intorno al mio corpo e l'involucro del pallone galleggiava

sul mare. Mi guardai intorno, i miei compagni erano scomparsi. Alla luce dei raggi lunari potei distinguerli mentre a considerevole distanza lottavano con le onde e potei udire le loro grida invocanti soccorso, ma il vento mi portava sempre più lontano e le mie già esauste forze non mi consentirono di poter far nulla per loro.»

« Quelle grida di soccorso mi risuonano ancora vive all'orecchio. Subentrò un silenzio sepolcrale. Due giovani vite erano stroncate così tragicamente; chiamai e richiamai, ma non ebbi risposta alcuna. Privo di aiuti, estenuato, perdetti ogni speranza di salvarmi. L'involucro dello sferico semivuoto era lì vicino e pronto a travolgermi; per cercare di riposare le mie membra affrante dai lunghi sforzi sostenuti per mantenermi a galla, reggendomi a una corda, raggiunsi la rete del pallone e tra quelle maglie mi poggiai per riposarmi, ma il peso del mio corpo faceva piegare il pallone da quel lato e minacciava di soffocarmi. Ritornai allora alla navicella che galleggiava ancora, e ad essa nuovamente mi aggrappai. Così passarono delle ore terribili fino all'alba ».

« Con le prime luci, apparvero all'orizzonte alcune barche di pescatori, verso il Capo Miseno. Cercai di chiamare, ma la mia voce non giunse fino ad essi. Più tardi, però, fui scorto e vidi una barca che si dirigeva verso di me. Allorchè l'imbarcazione mi fu a breve distanza, abbandonai la navicella e, raccogliendo tutte le mie forze, nuotai verso i miei salvatori. Liberatomi degli indumenti bagnati, fui coperto alla meglio. L'orologio che avevo ancora nel panciotto si era fermato alle 23,20; ero stato dunque undici ore in acqua. Poco dopo fummo raggiunti



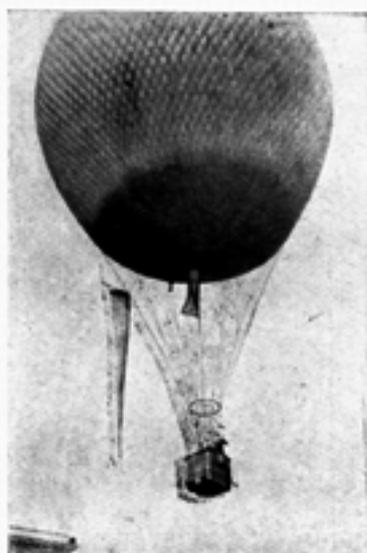
Il naufragio de' « Napoli » (1900)
(da una stampa del tempo)



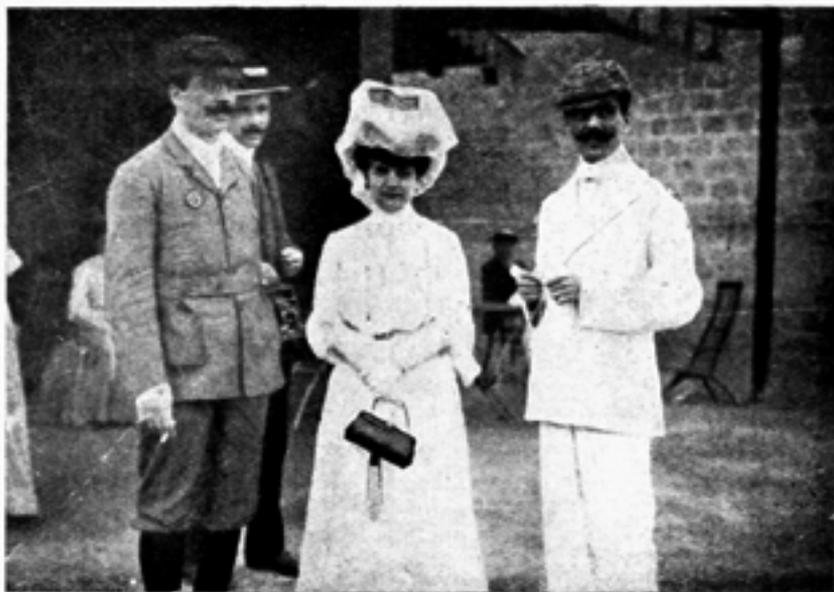
IL CONTE DI MONTECUPO,
unico superstite



Il giornalista PELLIZZONE,
vittima dell'ascensione

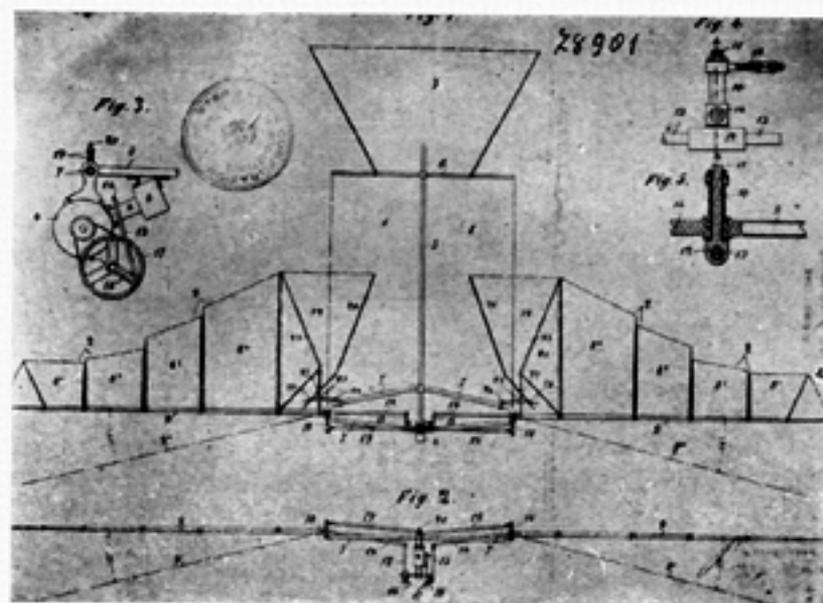


L'ascensione dello « Sparviero » (1906)

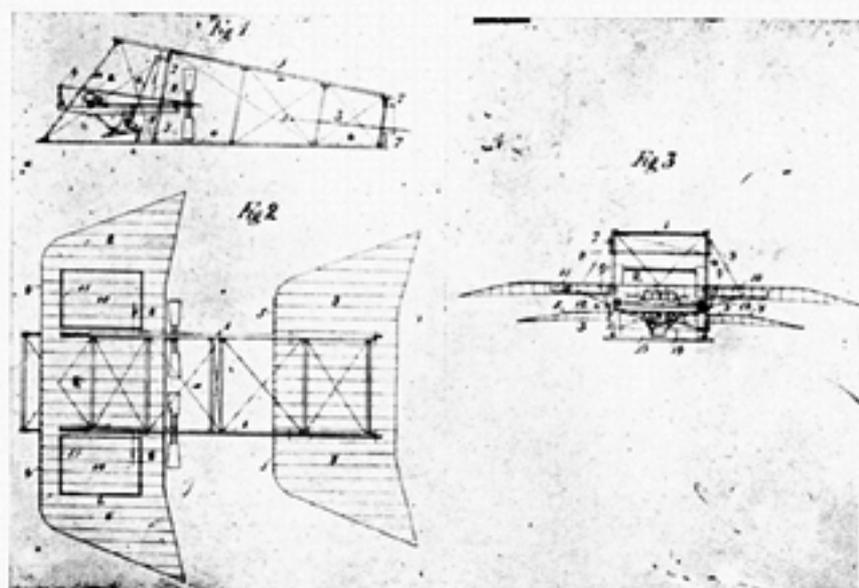


L'equipaggio:
Hallecher, la signora Francesconi e il giornalista Francesconi

TAV. 12



... dell'apparechio per il volo ad ali battenti di Federico Capone (1892-1905)



Disegno di uno dei primi aeroplani progettati dal marchese Francesco Filiasi (1905)

da un'imbarcazione a motore della R. Marina che nella notte era stata inviata in nostro soccorso, e, tratto a bordo, ricevetti le prime cure. Sbarcato al Capo Miseno e avuto in prestito un abito dall'ufficiale di guardia al Polverificio, dopo un breve riposo, ripartii in treno per Napoli, ove potetti riabbracciare i miei familiari che avevano trepidato tutta la notte per me. »

« Le famiglie dei miei due sfortunati compagni di volo, più tardi appresero la tragica fine dei loro cari e due imbarcazioni inviate alla loro ricerca non rintracciarono che la giacca che indossava il povero Pellizzone e lo sferico che galleggiava ancora. »

V

LA MOVIMENTATA ASCENSIONE
DELLO « SPARVIERO » (1906)

Per quanto la tragica ascensione del *Napoli* avesse vivamente impressionato i napoletani, qualche anno dopo altri ardimentosi vollero ritentare la prova e, tra questi, il giornalista Giulio Francesconi, che, in compagnia della moglie e avendo a pilota l'aeronauta napoletano Enrico Hallecher, eseguì a bordo dello sferico *Sparviero* un'ascensione che per poco non finì tragicamente.

Era la mattina del 16 luglio 1906 e dal piazzale di un elegante circolo sportivo al Viale Elena — il *Veloce Club* — ebbe inizio l'ascensione dello *Sparviero*. Nella eventualità che il pallone scendesse in mare, come la direzione del vento faceva prevedere, le autorità disposero che partisse, seguendo la rotta del pallone, la torpediniera *Perseo*.

Tagliate le gomene che lo trattenevano a terra, il pallone balzò d'un tratto a circa 900 metri. A quell'altezza un vento impetuoso lo spinse verso il largo. Il pilota, consenzienti i suoi ospiti aerei, volle tentare la navigazione a breve altezza mediante uno speciale apparecchio sospeso alla navicella e manovrò in modo da far discendere il pallone a 100 metri dal mare; senonchè una delle gomene che teneva assicurato l'apparecchio alla navicella

si spezzò, per cui il pallone, liberato dal peso dell'apparecchio, salì rapidamente a oltre 2000 metri. Mentre pareva che il pallone potesse raggiungere la penisola sorrentina e consentire quindi una discesa a terra, il vento mutò di direzione e il pallone, passando fra Sorrento e Capri, fu lanciato nel golfo di Salerno. La posizione era critica sia perchè la torpediniera, invece di seguire la rotta del pallone, fece il giro dell'isola, perdendo del tempo prezioso, e sia perchè la violenza del vento era tale che la velocità del pallone era superiore a quella della torpediniera che appariva agli aeronauti sempre più lontana. Per circa due ore, il pilota, mediante un sapiente uso della zavorra, riuscì a tenere in aria il pallone, ma, quando la zavorra fu esaurita e tutti gl'inutili ingombri furono lanciati in acqua, il pallone discese rapidamente in mare: la navicella sferzata dalle onde schiumose era trasportata con una straordinaria velocità dal pallone che, curvo sull'acqua ed investito dal vento, la cui intensità andava sempre crescendo, funzionava da vela.

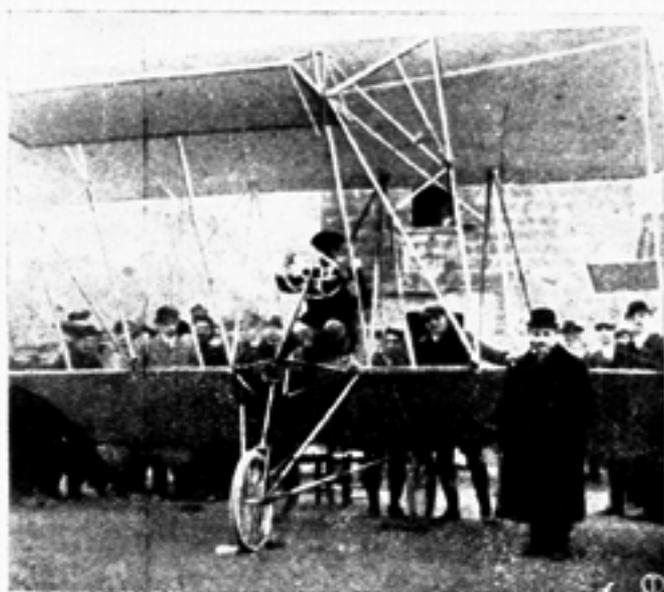
All' altezza del Capo Palinuro un' ondata violenta strappò dalla navicella i tre aeronauti, che, per oltre mezz'ora, lottarono, con mirabile sangue freddo e con inesauribile coraggio contro la furia del mare in convulsione. Proprio al momento in cui, esausti, i naufraghi erano nella impossibilità di poter continuare a resistere, giunse a tutto vapore la torpediniera, il cui equipaggio riuscì a trarre in salvo gli aeronauti che giunsero a Napoli dopo la mezzanotte, quando già le più catastrofiche notizie si erano diffuse in città.

Lo *Sparviero* andò perduto.

VI

LE PRIME COSTRUZIONI AERONAUTICHE

Il « Voliero », l'« Aeriero » e l'apparecchio per il volo ad ali battenti di Federico Capone — Il biplano Filiasi — Il « planeur » Agusta — Il monoplano « Napoli I » — Il monoplano De Simone — I dirigibili e gli aeroplani di Rodolfo Verduzio (1875-1917).



Il « planeur » Agusta (1910)



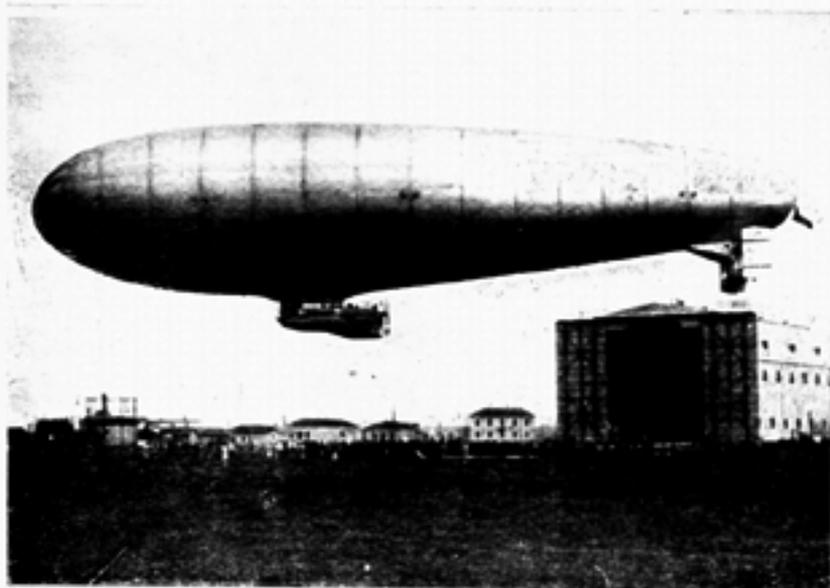
Il monopiano « Napoli I » (1910)



Il biplano F'Vasi al suo primo volo (1910)



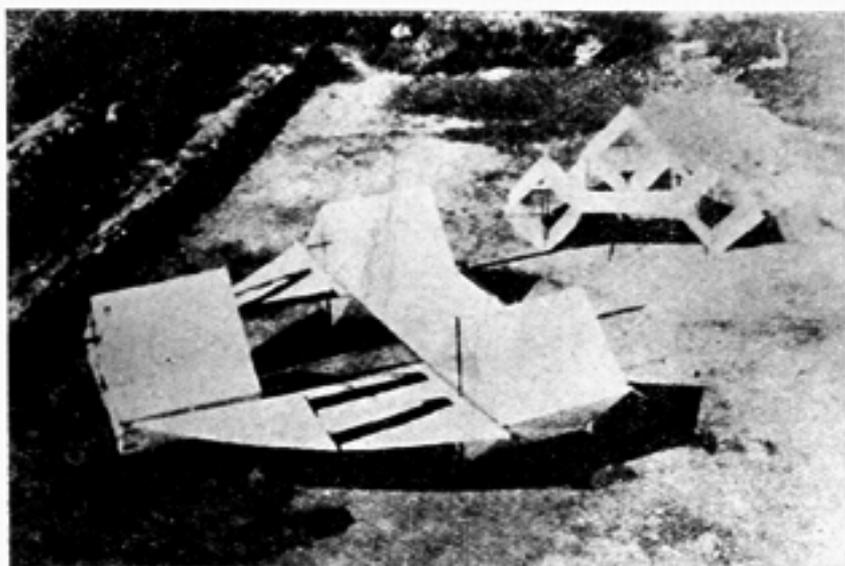
Il monoplano De Simone (1913)



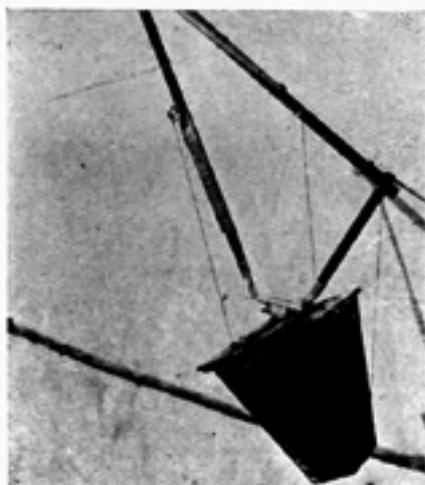
Il dirigibile « V. 2 » progettato e costruito dall'ing. Rodolfo Verduzio (1914)



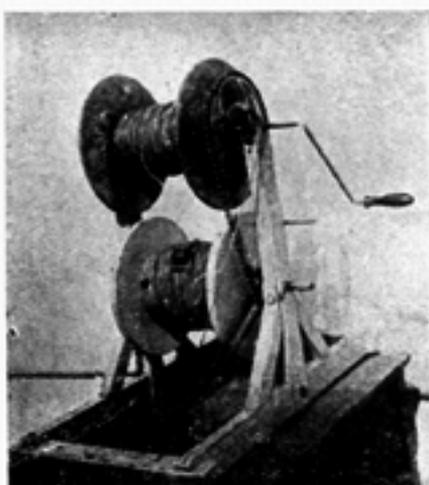
Il primo esemplare dello « S.V.A. », progettato e costruito dagli ingg. Rodolfo Verduzio e Umberto Savoia (1916)



I cervi volanti costruiti con Francesco Giordani e Teodoro Lacava
(1910)



La macchina per le fotografie
dall'alto



Il verricello per l'avvolgimento
del cavo

Napoli non dette soltanto i primissimi studiosi del volo ed i primi navigatori del cielo, ma anche i primi costruttori di macchine per volare.

Tra questi merita di essere ricordato per le numerose esperienze effettuate nelle nostre contrade, Federico Capone, nativo della vicina Irpinia, patriota ardente, garibaldino e deputato per la provincia di Avellino, che, non badando a ingenti sacrifici di tempo e di denaro, dedicò un terzo di secolo in tale interessante attività.

Fin dal 1875 la mente dell'insigne uomo fu soggiogata dal problema del volo e in tale anno a Ponticelli presso Napoli fu da lui sperimentata una «Macchina aerea per lo studio delle proprietà dell'aria in rapporto alla soluzione del problema del volo». La macchina era sostenuta da un aerostato, costruito dal meccanico De Palma di Napoli sotto la direzione del prof. Luigi Palmieri che fu più tardi Senatore del Regno.

L'aerostato aveva una forma leggermente allungata per diminuire la resistenza dell'aria e al posto della navicella v'era un telaio munito di ali azionate dalla forza umana. Secondo quanto lo stesso ideatore enunciò, gli esperimenti provarono che «l'aerostato rappresenta un

impedimento al volo e che la soluzione del problema poteva trovarsi unicamente nell'azione meccanica esercitata dagli organi del mezzo aereo».

Da tale epoca, infatti, i suoi studi furono indirizzati a risolvere il problema mercè il concetto del « più pesante dell'aria ».

L'8 luglio 1890 scrisse la memoria: *Principii sulla traslazione aerea dei corpi*, che rappresenta il frutto delle osservazioni e degli studi fatti negli anni precedenti. Nello stesso anno costruì un'« ala per la traslazione aerea » e più tardi un modello di macchina per la traslazione aerea dei corpi che denominò *Voliero*.

Nel 1892 ideò una macchina alla quale diede lo stesso nome e che rappresentò una modificazione della precedente. In tale epoca costruì anche un apparecchio per il volo a vela.

Nel novembre 1903 pubblicò uno *Studio del volo*, nel quale, oltre a descrivere la costruzione e il funzionamento dei due precedenti apparecchi, enunciò interessanti principii sulla navigazione aerea.

Nel 1904 costruì un modello di apparecchio con *ali-eliche* formate da « sistemi di alette rotanti in senso orizzontale a inclinazioni intermittenti col proprio piano di rotazione ». Tale tipo di ali-eliche, da non confondersi col principio delle eliche propriamente dette, fu più tardi riprodotto in Francia con la caratteristica di « ritrovato nuovo ».

Nel 1905 costruì un modello di « aeroplano ad alette rotanti in senso orizzontale », che denominò *Aeriero*. Nello stesso anno costruì un modello di apparecchio per il

volo ad ali battenti e nel 1907 un modello simile nel principio a quello denominato *Aeriero*, nel quale, oltre a parziali modifiche, i piani di rotazione delle alette, anzichè coincidere con il piano di sostentamento nell'aria dell'apparecchio, formavano con esso un angolo acuto.

Le prove di tale modello furono eseguite a Castellammare di Stabia e i risultati conseguiti furono tali che lo spinsero a tentare la costruzione d'un apparecchio idoneo al trasporto di persone.

Nel 1908 fece costruire a Norbury presso Londra dai fratelli Wright, da non confondersi con i famosi fratelli americani, un aeroplano del tipo precedente, ma con nuovi perfezionamenti. L'apparecchio biposto era azionato da un motore « Antoinette » di 50 HP, pesava circa 360 Kg., aveva un'apertura d'ali di nove metri ed era munito anche di un giroscopio per la sua stabilità. Il nuovo apparecchio, che non mancò di interessare i tecnici del tempo, pur presentando pregevoli caratteristiche, non ebbe fortuna.

Trasportato a Napoli sul campo di Capodichino furono eseguiti altri esperimenti, che, se non permisero risultati decisivi, fornirono utilissimi elementi di studio.

Nello stesso anno ideò un « Aquilotto », munito di elica anteriore trattiva, due eliche mediane propulsivo-sostentatrici e due ali portanti.

Caratteristica di questo nuovo apparecchio era un paracadute, il quale automaticamente poteva staccarsi dall'aeroplano insieme con il seggiolino del pilota in caso di necessità.

Avevano avuto intanto inizio e proseguivano i for-

tunati e conclusivi esperimenti dei fratelli Wright in America.

Di fronte ai promettenti successi di un principio diverso da quello da lui adottato, Federico Capone, pur ammirando ed apprezzando gli sforzi compiuti dai coraggiosi aviatori, non negò fede alle sue convinzioni e ai suoi principi.

Federico Capone fu un precursore anche perchè, fin dal 1875, abbandonò lo studio del volo col « più leggero » per dedicarsi a quello del volo col « più pesante dell'aria ».

Fermo nel suo principio, non mutò indirizzo ai suoi studi e costruì più tardi un modello ad ali battenti, finchè, scoppiata la grande guerra, si limitò a seguire con appassionato interesse la veloce e rigogliosa ascesa dell'arte ancora bambina, ma procedente a grandi passi verso le più utili e grandiose applicazioni.

Oltre Federico Capone, il marchese Francesco Filiasi, nato a Napoli il 30 giugno 1869, si dedicò allo studio della navigazione aerea col « più pesante dell'aria ».

Infatti, nel 1900 egli ideò un elicottero ad assi inclinati, che brevettò in Francia.

Nel 1902 ideò un tipo di aeroplano ad ali equilibrate, il cui modello, costruito a un quarto dal vero dai fratelli Voisin, fu giudicato degno di una medaglia di benemerita all'Esposizione Aeronautica tenutasi a Parigi nel 1904.

Nel 1910, poi, con la valida collaborazione dei tenenti Mario Calderara e Umberto Savoia, costruì a Roma un biplano, azionato da un motore *Gnome* di 50 HP, che, pilotato dal Tenente di vascello Mario Calderara,

esegù felicemente vari voli sul campo di Centocelle a Roma.

Nel 1911 e nel 1912 il marchese Filiasi ideò altri dispositivi per l'aeronautica, i cui progetti furono brevettati in Germania e negli Stati Uniti d'America.

Notevole è una sua pubblicazione sull'avvenire della navigazione aerea, edita a Parigi nel 1905, nella quale al pari di Federico Capone, prevede, fin da quell'epoca il tramonto dei dirigibili.

Nel febbraio 1910 Giovanni Agusta di Capua, che più tardi impiantò un importante stabilimento di lavorazioni aeronautiche in alta Italia, sperimentò con successo sulla Piazza d'armi della sua città un *planeur* ad ali decalate, che, trainato da una automobile, compì varie prove di volo, pilotato dallo stesso ideatore.

In ordine di tempo seguì Emilio Graf, che costruì a Napoli nell'Officina del *Cotonificio Meridionale* di Poggioreale il monoplano *Napoli I* azionato da un motore *Anzani* a tre cilindri a W e della potenza di 25/30 cav.

In uno dei primi esperimenti di volo, eseguiti da Ettore Sarrubi nel corso del 1910, il monoplano subì gravissime avarie.

Qualche anno dopo Armando De Simone ideò e costruì, sempre a Napoli, un monoplano che può considerarsi come uno dei primissimi apparecchi del tipo detto *parasol*, avendo l'ala posta notevolmente al disopra della fusoliera.

L'apparecchio, costruito nelle *Officine Carrano e Cortazzo* al supportico Lopez dall'ottobre 1912 al maggio 1913, fu sperimentato nella Real Tenuta di Licola nel

giugno-luglio dello stesso anno e, quindi, nell'aprile-maggio 1914.

Gli esperimenti di volo, cui l'autore di queste note ebbe la ventura di partecipare, dovettero, però, interrompersi per la chiamata alle armi del De Simone.

Il motore montato era un *Anzani* ad Y della forza di 30/35 cav. e del costo di 3500 lire. L'apparecchio completo di motore importò una spesa di circa 14.000 lire.

Gli studi e gli apparecchi di questi nostri costruttori se non furono tutti coronati da successo, denotarono una purissima fede ed ebbero il merito di spianare la via ad altri ideatori e costruttori più fortunati.

Infatti, senza dimenticare i vari tipi di aeroplani ideati e costruiti dall'ing. Ottorino Pomilio, che, pur appartenendo a famiglia di origine abruzzese, compì gli studi universitari presso il R. Politecnico di Napoli, va particolarmente ricordata la fervida attività di ideatore e costruttore di dirigibili ed aeroplani svolta dall'ing. Rodolfo Veduzio, che, dopo aver dotato l'Aeronautica italiana dei dirigibili semirigidi tipo *V* ed *E*, realizzò, con la collaborazione dell'ing. Umberto Savoia e dell'*Ansaldo*, quei magnifici aeroplani *S.V.A.*, che, oltre a potenziare la nostra Aviazione nella Guerra Europea, dovevano divenire addirittura famosi per l'epico volo compiuto su Vienna dalla *Serenissima* al comando di Gabriele d'Annunzio e per i non meno epici voli eseguiti da Roma a Tokio da Arturo Ferrarin e da Guido Masiero, magnifici anticipatori dei superbi voli compiuti più tardi tra l'Italia e l'eroico Paese del Sol Levante da Francesco de Pinedo, da Francis Lombardi e da Antonio Moscatelli.

VII.

I «CERVI VOLANTI» COSTRUITI CON FRAN-
CESCO GIORDANI E TEODORO LACAVALA (1910)

Le notizie dei primissimi voli effettuati da audaci piloti, non potevano non accendere nell'animo di vari giovanissimi napoletani la passione per il volo; ma la lontananza da Napoli delle prime scuole di pilotaggio, le ingenti spese per il conseguimento del brevetto di pilota e la resistenza spirituale delle famiglie, dovuta anche alla scarsa conoscenza dei rapidi progressi della navigazione aerea, rappresentarono ostacoli insormontabili per appagare la nobilissima aspirazione di poter emulare le gesta dei primissimi navigatori del cielo.

Come poter soddisfare tale aspirazione?

Come potersi staccare dalla dura terra?

Dall'estero giungevano notizie che ardimentosi ufficiali, tra i quali i capitani Saconney, Madiot e Cody, si erano innalzati a grandi altezze, servendosi di treni di *Cervi volanti*.

Quale mezzo più accessibile per poter scalare l'azzurro?

Immediatamente fu impiantata una modesta officina e si provvide all'approntamento di legnami e tele leggerissime.

Si costruirono i primi verricelli. Artiere solertissimo

fu Teodoro Lacava, mentre Francesco Giordani, oggi Direttore dell'Istituto di Chimica presso l'Università di Napoli, fu, per le sue approfondite cognizioni in aerodinamica, il nostro tecnico.

Dopo i primi lanci, si passò alle prime esperienze meteorologiche. Sul cavo teso nell'azzurro dal *Cervo volante* pilota, un *Cervo volante* trasportatore recava in alto nell'atmosfera vari strumenti di misurazione, come anemometro, bussola, orologio, barometro e una macchina fotografica, che, con scatto automatico, consentiva di poter far conoscere, insieme alla temperatura, la direzione e l'intensità delle correnti aeree alle varie quote. Con lo stesso sistema furono eseguite le prime fotografie dall'alto e, per far fronte alle spese di costruzione di apparecchi e di verricelli di dimensioni sempre maggiori, fu escogitato il sistema della pubblicità dall'alto, che non mancò di interessare varie ditte commerciali, con le quali furono stipulati regolari contratti pubblicitari.

Mentre per le esperienze scientifiche il lungo-mare costituì il nostro campo di manovra, per la pubblicità aerea ci servimmo delle ampie terrazze del palazzo del Comando in Piazza del Plebiscito, che ci consentirono di poter tranquillamente effettuare il lancio di migliaia e migliaia di manifestini multicolori sulla parte più centrale della città.

Allo scopo di attirare l'attenzione del pubblico, accanto all'involucro contenente il materiale pubblicitario era disposto un ingegnoso sistema che faceva precedere l'apertura dello stesso da una fortissima detonazione.

Alle nostre esperienze non mancarono appassionati

spettatori che ci coadiuvarono con grande alacrità. Tra i più assidui era un giovanissimo: Corradino Corrado, oggi brillante Ufficiale Superiore della R. Aeronautica e conquistatore di un primato aviatorio internazionale.

Tali esperimenti, iniziati nel 1910, furono continuati negli anni successivi fintanto che Teodoro Lacava, chiamato alle armi, non partì da Napoli per seguire più tardi un corso di pilotaggio, che lo portò a conquistare, entro brevissimo tempo il tanto sospirato brevetto di pilota aviatore.

Scoppiata la conflagrazione europea, il modesto costruttore di *Cervi volanti* ebbe modo di rifulgere nelle più rischiose imprese di guerra, pagando, poi, con la vita la sua nobile passione.

Il 19 agosto 1917, il comunicato ufficiale menzionò che di 218 aeroplani un solo apparecchio non aveva fatto ritorno alla base e quello era il suo!

Al genitore in ansia per un silenzio troppo prolungato, Gabriele d'Annunzio così telegrafò: « Il suo figliuolo, prode, ha incontrato nella battaglia la bella « morte che tutti gli invidiamo. Onore al padre esemplare che accetta il sacrificio con così nobile fermezza. « Noi serberemo il ricordo del compagno eroico e del duplice esempio. Viva l' Italia! Capitano d' Annunzio ».

Con sollecita cura il Governo volle premiare degnamente l'eroico tenente Lacava e gli decretò la medaglia d'argento al Valore con la seguente motivazione: « Pilota di aeroplano, diede costante prova delle più alte « virtù militari, portando sempre a termine, con entusiasmo, i difficili mandati affidatigli. Il 4 agosto 1917.

« sotto un violento tiro antiaereo, coadiuvando l'osserva-
« tore in modo perfetto, gli permetteva di compiere un
« importante rilievo fotografico a bassissima quota. Il 19
« agosto 1917, partito volontariamente per un bombarda-
« mento, con sereno spirito di abnegazione attaccava forze
« avversarie superiori, che gli impedivano di raggiungere
« l'obbiettivo, sopraffatto dal numero, resisteva fino al-
« l'ultimo e, piuttosto che cedere, preferiva morire, affer-
« mando mirabilmente i nostri colori nel cielo nemico.
« Cielo del Carso 4-19 agosto 1917 ».

Francesco Giordani, fondatore e segretario del *Circolo Aeronautico Napoletano* nel 1912, promotore e principale organizzatore delle prime manifestazioni aviatorie a Napoli e componente della Sezione Aerologica dell'*Aero Club d'Italia*, oltre ai numerosissimi articoli di carattere tecnico riportati dalla Rivista della *Lega Aerea Nazionale*, tra il 1913 e il 1914 pubblicò: *L'Aviazione d'oggi*, *Le onde hertziane e le aeronavi*, *Per la nostra Aviazione*, *Sulla flessibilità delle ali in natura e nel volo meccanico*, *Sulla pretesa esistenza di un doppio regime in aerodinamica* e, più tardi, un *Manuale per motoristi aeronautici*, in collaborazione con Guglielmo Muscari.

La fede di Francesco Giordani nell'immane sviluppo dell'Aeronautica non venne mai meno e, pur completamente preso dai suoi studi e dalle sue ricerche scientifiche, non mancò di seguire, con particolare passione, il prodigioso evolversi della navigazione aerea, contribuendo molto validamente al suo sviluppo e legando il suo nome all'impianto nel Napoletano del grandioso complesso industriale dell'*Alfa Romeo*.

VIII

I PIONIERI DEL VOLO

Giuseppe Arciprete — Umberto Carmoniere — Luigi Carnevale — Enrico Clausetti — Crescenzo Colonna — Augusto d'Alfonso — Francesco De Cristofaro — Giovanni Deggiovanni — Ferdinando De Masellis — Salvatore Dentì Amari di Piraino — Ercole Ercole — Amedeo Ferraro — Francesco Filiasi — Prospero Freri — Carlo Gallotti — Enrico Hallecher — Ernesto Kerbaker — Domenico Lanzara — Umberto Nobile — Filippo Palange — Giovanni Peluso — Luigi Ponsiglione — Luigi Reggio — Cosimo Rennella — Fulco Ruffo di Calabria — Giovanni Sabelli — Oreste Salomone — Rodolfo Verduzio.

Il 24 maggio 1923 veniva costituita in Roma la fratellanza *Pionieri dell'Aeronautica* fra i piloti dei vari mezzi di locomozione aerea che erano stati brevettati anteriormente al 2 agosto 1914, fra i piloti, cioè, che si trovavano, allo scoppiare della conflagrazione europea, idonei a prestar servizio di volo sui campi di battaglia.

Scopo precipuo della costituzione della fratellanza fu quello di «custodire la memoria dei loro vivi e dei loro morti; ricordare la poesia dei voli che essi iniziarono; coltivare la fraternità della loro origine e dei loro sentimenti; mantere vivo l'amore per l'aeronautica agli scopi della difesa nazionale e dell'aeronavigazione civile; venire in aiuto dei pionieri bisognosi».

Il 25 marzo 1925, alla presenza delle Maestà del Re e della Regina, dei Reali Principi e delle alte cariche dello Stato, veniva solennemente inaugurato in Campidoglio il Labaro Sociale, di cui la Maestà del Re si degnò permettere che fosse Madrina la Sua Augusta figlia l'A. R. la Principessa Mafalda.

Con Decreto del 25 novembre dello stesso anno l'Associazione veniva creta in Ente Morale per il migliore raggiungimento delle finalità sociali.

Allo scopo, poi, di dare un riconoscimento ufficiale a questa aristocrazia azzurra, veniva istituita con Decreto del 18 aprile 1941, la Medaglia di Benemerenzza per i Pionieri iscritti nell'Albo Ufficiale dell'Associazione.

Onde consentire l'ammissione nell'Associazione dei tecnici e dei costruttori alla data del 2 agosto 1914, veniva deliberato, più tardi, che potessero far parte dell'Associazione stessa anche coloro che « per primi dettero la loro opera per la conquista del cielo ».

Presidente della fratellanza per molti anni fu il Generale di Corpo d'Armata, Senatore del Regno Mario Maurizio Moris, che può considerarsi come il fondatore dell'Aeronautica Militare in Italia.

A titolo di onore, stralciamo dall'Albo Ufficiale degli iscritti all'Associazione i nomi dei Pionieri nati nel Napoletano, dei quali pubblichiamo le notizie e le fotografie che ci è stato possibile raccogliere.

GIUSEPPE ARCIPRETE.

Pilota di aerostato - Capitano del Genio.

L'ing. Arciprete, nato a Napoli il 10 aprile 1871, conseguì il brevetto di pilota di aerostato a Roma durante il 1901.

Nel 1904, per grave incidente di volo, rimase tanto gravemente ferito, che nel 1907 fu costretto a lasciare il servizio militare. Dal 1908 al 1912 l'ing. Arciprete svolse un Corso libero di aeronautica al Politecnico di Napoli. Tra i fondatori del *Circolo Aeronautico Napoletano*,

tenne varie conferenze di aeronautica. Commissario Tecnico Scientifico della *Società Aeronautica Italiana*, nel 1913 entrò a sua domanda nella Riserva col grado di Capitano del Genio.

UMBERTO CANNONIERE.

Pilota aviatore - Ten. Colonnello di Cavalleria.

Il Colonnello Cannoniere, nato a Salerno il 3 settembre 1887, conseguì il brevetto di pilota d'aeroplano nel settembre 1910 su monoplano *Bleriot* ed il brevetto di pilota militare a Bengasi nel 1911.

Oltre ad altre decorazioni, gli è stata conferita la medaglia d'argento al Valor Militare con la seguente motivazione:

« Malgrado condizioni atmosferiche sfavorevoli recatosi in volo sul campo nemico, benchè accolto da vivo fuoco di fucileria, eseguiva il suo mandato. Ferito ad una gamba, con sangue freddo, continuava il volo riportando in salvo l'aeroplano. Bengasi, 13 marzo 1912 ».

LUIGI CARNEVALE.

Pilota aviatore - Generale di Squadra Aerea.

Il Generale Carnevale, nato a Caserta il 22 febbraio 1886, conseguì il brevetto di pilota di aeroplano ad Aviano il 22 luglio 1914 ed il brevetto militare anche ad Aviano il 5 maggio 1915.

Partecipò alla guerra italo-turca ed a quella europea. Gli sono state conferite tre medaglie al Valor Militare con le seguenti motivazioni:

Medaglia di bronzo al V. M. - « Dimostrava valore

e perizia aviatoria nell'eseguire una importante azione aerea offensiva fra difficoltà notevoli per condizioni atmosferiche, e per l'attiva ed efficace reazione antiaerea opposta dal nemico. Lubiana 18 febbraio 1916 ».

Medaglia d'argento al V. M. - « Ardito pilota d'aeroplano, prese parte a difficili e lontani bombardamenti. Rifulsero specialmente le sue brillanti doti il 26-4-1916 durante un'incursione su Oveja Hraga. In rotta verso l'obbiettivo assegnatogli, veniva raggiunto da uno shrapnel che scoppiava a percussione su di un motore inutilizzandolo, asportando uno del volanti di comando e danneggiando il velivolo sì da comprometterne la stabilità. Ciò nonostante proseguiva con il suo volo, assolveva tutto il mandato ricevuto, e riusciva con ammirevole sangue freddo ad attraversare le linee nemiche, a bassa quota, sotto il fuoco continuo ed intenso delle artiglierie ed a rientrare al proprio campo. Cooperò validamente al bombardamento del Silurificio di Fiume. Trentino Carsia Giulia. Febbraio-novembre 1916 ».

Medaglia di bronzo al V. M. - « Comandante di una Squadriglia di aeroplani, bell'esempio di elevato sentimento del dovere, di calma e di padronanza di se stesso, partiva in volo per un bombardamento notturno, nonostante che poche ore prima il suo apparecchio fosse stato giudicato da competenti non atto a scopi bellici per alcuni organi difettosi. Coll'esempio dato, rincorava il personale dipendente, scosso per la perdita di due equipaggi avvenuta nel giorno precedente e dovuta in parte agli organi difettosi nell'apparecchio stesso. Campo di Aviazione di Ghedi 18 e 19 luglio 1918 ».

ENRICO CLAUSETTI.

Pilota di aerostato - Generale di Divisione del R. Esercito.

Il Generale Clausetti, nato a Napoli il 10 marzo 1871, conseguì il brevetto di pilota di palloni liberi il 15 dicembre 1906.

Partecipò alle campagne d'Africa del 1895-96 e del 1897, nonché alla guerra europea 1915-1918.

CRESCENZO COLONNA.

Pilota aviatore.

Crescenzo Colonna, nato a Ponza il 5 settembre 1885, conseguì il brevetto di pilota d'aeroplano il 9 giugno 1913 su aeroplano *Caproni* con motore *Anzani* di 35 cavalli.

AUGUSTO D'ALFONSO.

Pilota di aerostato - Generale del Genio.

Il Generale D'Alfonso, nato a Napoli il 29 novembre 1883, conseguì il brevetto di pallone libero a Roma nel 1912.

Partecipò alla guerra europea 1915-1918.

FRANCESCO DE CRISTOFARO.

Pilota di aerostato - Ten. Colonnello del Genio.

Il Colonnello De Cristofaro, nato a Napoli il 1° ottobre 1872, conseguì il brevetto di pallone libero a Roma nel 1901.

Partecipò alla guerra italo-turca 1911-12 ed a quella europea 1915-18.

GIOVANNI DEGGIOVANNI

Pilota aviatore - Colonnello di Artiglieria.

Il Colonnello Deggiovanni, nato a Napoli il 5 settembre 1885, conseguì il brevetto di pilota di aeroplano il 28 aprile 1912 ad Aviano, su monoplano *Bleriot* con motore *Anzani* di 50 cavalli.

Partecipò alla guerra italo-turca nel 1912 e nel febbraio 1913 compì in volo il percorso Aviano-Udine senza scalo. Partecipò alla guerra europea 1915-18.

Gli sono state conferite due medaglie d'argento al Valor Militare con le seguenti motivazioni:

Medaglia d'argento al V. M. - « Comandante di una batteria someggiata spesso impiegata in prima linea, dimostrava valore personale, capacità tecnica e grande energia in vari combattimenti. Compiva anche diverse importanti ricognizioni e nell'ultima di esse, compiuta sotto il tiro nemico, veniva ferito gravemente. S. Michele del Carso 26 febbraio 1916 ».

Medaglia d'argento al V. M. - « Comandante di due gruppi di bombarde in posizione avanzata, durante una violentissima offensiva nemica, perdute le armi, radunava i propri artiglieri superstiti, li armava di fucili e di mitragliatrici e iniziava insieme con le fanterie una serie di vittoriosi contrattacchi che lo portavano a recuperare le armi perdute. Valle S. Lorenzo Monte Grappa 15-16 giugno 1918 ».

FERDINANDO DE MASELLIS.

Pilota aviatore - Generale di Divisione del R. Esercito.

Il Generale De Masellis, nato ad Avellino il 18 gen-

naio 1874, conseguì il brevetto di pilota di aeroplano a Pordenone il 13 luglio 1913 su biplano *Maurice Farman* ed il brevetto di pilota militare nell'ottobre 1913.

Partecipò alla guerra italo-turca 1912-1913 ed a quella europea 1915-18.

SALVATORE DENTI AMARI DI PIRAINO.

*Pilota di dirigibile - Ammiraglio designato d'Armata -
Senatore del Regno.*

L'Ammiraglio Denti Amari di Piraino, nato a Napoli il 27 aprile 1875, conseguì il brevetto di pilota di dirigibile a Campalto nel novembre 1910.

Ha pilotato dirigibili di vario tipo e cubatura ed è stato anche Osservatore di idrovolanti.

Partecipò alle Campagne di guerra: Africa 1896-1897, Cina 1901-1903, italo-turca 1911-1912, europea 1915-1918. Gli sono state conferite varie decorazioni militari con le seguenti motivazioni:

Medaglia d'argento al V. M. - « Per la valorosa condotta tenuta in uno scontro con due malviventi cinesi nella notte del 27 luglio 1901 sulla riva sinistra del Pei-ho (Cina) ».

Cavaliere dell'Ord. Mil. di Savoia - « Per le ripetute prove di sereno coraggio nelle difficili circostanze in cui si trovò in parecchie delle sue ascensioni, spesso sotto il fuoco nemico, specialmente per l'arditissima ricognizione fatta sul campo di battaglia l'8 giugno a Zanzur, ad onta del tempo avverso e della nebbia che l'obbligarono a tenersi assai basso sul nemico con evidente gravissimo pericolo. Prima come Comandante di un dirigibile, poi co-

me Capo di tutto il Reparto e Direttore del Cantiere Aeronautico di Tripoli, rese continui preziosi servizi; compì 34 ascensioni di cui due fino a Zuara e due fino ad Aziziak, trovandosi talvolta in difficili momenti per improvvisa manchevolezza del materiale e per danni di fucilate nemiche. Con le ripetute ricognizioni, oltre a raccogliere larga messe di utili notizie, oltre a bombardare con efficacia i campi nemici, potè rilevare dati molto esatti per la compilazione di un pregevole schizzo dei dintorni di Trípoli. Tripoli dicembre 1911-luglio 1912 ».

Medaglia d'argento al V. M. - « Durante una missione in paese alleato e nel momento in cui una normale prudenza avrebbe potuto nuocere al prestigio del nome italiano, arditamente affrontava il pericolo di pilotare un'aeronave in collaudo. In seguito ad investimento dell'aeronave contro un albero, essendosi sconquassata la navicella ed il compagno sbalzato fuori, mentre l'aeronave risaliva a grande altezza, egli, impigliatosi malamente fra i fili dell'aeronave, non perdeva la calma e malgrado le ferite, continuava a manovrare dando bell'esempio di coraggio e destando ammirazione in tutti. (Londra 29 maggio 1916) ».

Medaglia di bronzo al V. M. - « Per avere ben organizzata ed arditamente condotta una spedizione aerea di 18 idrovolanti su una base nemica, dando prova di perizia e di calma ammirevole sebbene fatto segno a fuoco ben centrato di batterie antiaeree. (Basso Adriatico, 16 luglio 1917) ».

Ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia - « Preposto al Comando di Aeronautica del Basso Adriatico, seppe

con intelligente, alacre attività preparare ed organizzare le forze aeree alla sua dipendenza infondendo col personale esempio di ardimentose spedizioni, alto spirito di sacrificio e serena fiducia nel successo a tutti i dipendenti, in modo da ottenere notevolissimi risultati per valore ed utilità guerresca. (Basso Adriatico, dicembre 1916-luglio 1918) ».

Croce al Merito di Guerra - « Con grande perizia ed ardire organizzò e personalmente condusse una spedizione con idrovolanti su di una munitissima base nemica, mai da altri raggiunta, ed in pieno giorno assumendosi volontariamente di lanciare manifesti di propaganda, pur non ignorando la sorte riservatagli in caso di cattura. Cattaro, 5 aprile 1918 ».

E' deceduto a Bologna il 1° agosto 1942.

ERCOLE ERCOLE.

Pilota aviatore - Generale di Brigata Aerea.

Il Generale Ercole, nato a Torre Annunziata, conseguì il brevetto di pilota d'aeroplano il 18 giugno 1912. Partecipò alla guerra europea 1915-18, nel corso della quale, dopo una medaglia d'argento al Valor Militare, gli veniva conferita la Medaglia d'oro con la seguente motivazione:

« Pilota di un apparecchio attaccato, a circa 3000 metri di altezza, da un velivolo da caccia nemico, visti nel combattimento aereo colpiti a morte i suoi compagni e forati i serbatoi della benzina, con sangue freddo eccezionale, mentre l'apparecchio precipitava, lasciata la mitragliatrice che in quel momento manovrava, benchè fe-

rito al braccio sinistro, riusciva ad afferrare il volante e a raddrizzare il velivolo a meno di 300 metri da terra e, planando, atterrava presso Zarnec, a circa 50 chilometri dalle nostre linee. Dato subito fuoco all'apparecchio e distruttolo, benchè esausto dalla perdita di sangue, riusciva a sfuggire alla cattura. Assalito da un indigeno si liberava uccidendolo e dopo sette giorni di tensione di spirito, di gravi sofferenze e di privazioni, dando prova di energia e di forza d'animo straordinarie, riusciva ad attraversare le linee nemiche ed a presentarsi ai nostri avamposti sulla Vojussa. Cielo di Zarnec, 13 ottobre 1916 ».

AMEDEO FERRARO.

Pilota aviatore - Maggiore del R. Esercito.

Il Maggiore Ferraro nacque a Napoli il 19 gennaio 1882. Morì col grado di maggiore nel cielo di Ghedi (Brescia) il 13 luglio 1917, pilotando un aeroplano *Caproni*; fu pilota da caccia e da bombardamento e partecipò alla guerra di Libia ed alla Grande Guerra.

FRANCESCO FILIASI.

Costruttore di aeroplani.

Il Marchese Filiasi nacque a Napoli il 30 giugno 1869. Fin dal 1900 si dedicò all'Aeronautica, brevettando a Parigi un apparecchio d'aviazione da lui denominato « aeromobile ».

L'*Aero Club di Francia* gli decretò nel 1905 una medaglia di bronzo per i suoi studi e progetti.

Nel 1906 progettò un « aeroplano ad ali equilibra-



GIUSEPPE ARCIPRETE



LUIGI CARNEVALE



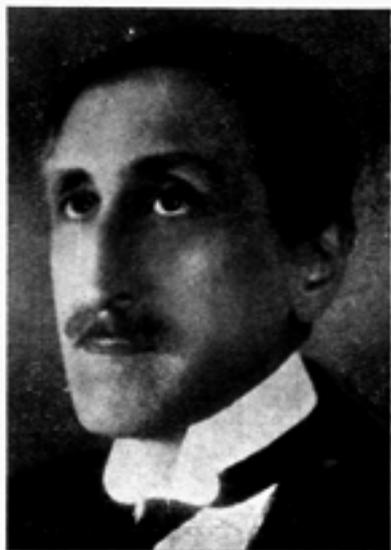
SALVATORE DENTI AMARI
DI PIRAINO



ERCOLE ERCOLE



AMEDEO FERRARO



FRANCESCO FILIASI



PROSPERO FRERI



CARLO GALLOTTI



ERNESTO KERBAKER



DOMENICO LANZARA



UMBERTO NOBILE



FILIPPO PALANGE



FULCO RUFFO DI CALABRIA



GIOVANNI SABELLI



ORESTE SALOMONE



RODOLFO VERDUZIO

te » e nel 1909 un « aeroplano con coda mobile ad equilibrio longitudinale automatico ». Infine, nel 1910 progettò un aeroplano che fu costruito dalla Brigata Specialisti del Genio, sul quale fu montato un motore *Gnome* da 50 cavalli. Con questo aeroplano pilotato dal Comandante Mario Calderara, nel giugno 1910 fu effettuato qualche volo sul campo di aviazione di Centocelle (Roma). È deceduto in Napoli il 27 luglio 1941.

PROSPERO FRERI.

Pilota aviatore - Ten. Colonnello della R. Aeronautica.

Il Colonnello Freri, nato a Napoli il 23 marzo 1892, conseguì il brevetto di pilota d'aeroplano a Cascina Malpensa il 15 aprile 1914 su aeroplano *Maurice Farman*.

Fin dal 1921 si dedicò allo studio del paracadute prima in collaborazione con il Sig. Gennaro Maddaluno e poi col Sig. Giuseppe Furmanik, creando il paracadute « Salvator », ora in dotazione in Italia ed in altre nazioni.

Ha, al suo attivo, più di 100 discese in paracadute.

Partecipò alla guerra europea 1915-1918.

Gli è stata conferita la Croce di guerra al V. M. con la seguente motivazione:

Croce di Guerra al Valor Militare - « Per aver preso parte a numerosi ed audaci combattimenti aerei con velivoli avversari. In uno di questi, in cooperazione di altro aviatore, abbatteva un grosso velivolo da bombardamento. Cielo d'Albania e Macedonia 1917-18 ».

CARLO GALLOTTI.

*Pilota di dirigibile e di aeroplano - Colonnello della
R. Aeronautica.*

Il Colonnello Gallotti, nato a Napoli il 4 maggio 1887, conseguì il brevetto di ufficiale di bordo di dirigibile a Tripoli il 12 dicembre 1912 e di pilota d'aeroplano a Milano il 25 maggio 1926.

Ha pilotato dirigibili di varie cubature.

Partecipò alla guerra italo-turca 1912-13 e a quella europea 1915-18.

Gli sono state conferite tre medaglie d'argento al Valor Militare con le seguenti motivazioni:

Medaglia d'argento al V. M. - « Comandante in 2° di dirigibile, con intelligenza, perizia ed ardimento prese attiva parte a varie e riuscite azioni di bombardamento di opere militari e ferroviarie del nemico nonostante le avverse condizioni atmosferiche e l'intenso fuoco delle artiglierie. (Cielo del Carso, 19 settembre 1916-22 aprile 1917) ».

Medaglia d'argento al V. M. - « Comandante in 1° di un dirigibile eseguiva con mirabile calma una ardita azione offensiva sulle linee dell'avversario nonostante l'intenso fuoco delle artiglierie. Rimasta l'aeronave colpita in parti vitali, con abile manovra riusciva ad evitare l'atterramento in territorio nemico facendola cadere in mare e provvedendo con eroica abnegazione al salvataggio dei naufraghi ed al ricupero d'importante materiale. (Cielo del Carso 22-23 luglio 1917) ».

Medaglia d'argento al V. M. - « Comandante in 1° di dirigibile, con mirabile perizia ed ardimento prendeva

parte a dieci azioni di bombardamento eseguite in condizioni atmosferiche avverse e su obiettivi che si sapevano maggiormente predisposti a difesa, riuscendo sempre ad assolvere il compito affidatogli e a riportare l'aeronave al proprio campo nonostante le intense offese nemiche che l'avessero talvolta gravemente danneggiata. (Cielo del Carso, di Motta di Livenza e di Conegliano, 17 maggio 1917-7 febbraio 1918) ».

ERRICO HALLECKER.

Pilota d'aerostato.

Errico Hallecker, nacque a Napoli il 28 luglio 1877.

Appassionato dell'aeronavigazione, chiese nel 1905 di entrare a far parte della *Società Aeronautica Italiana* in Roma ed in tale qualità compì varie ascensioni in pallone libero, prima come passeggero e, successivamente, come allievo pilota.

Nel 1906 acquistò un aerostato, cui dette il nome di « Sparviero » e che era stato costruito, con grande perizia, dall'aeronauta Cirillo Steffanini.

Il 12 aprile 1906 l'Hallecker fu nominato pilota di aerostato dopo avere pilotato, in un'ascensione di collaudo, l'aerostato di sua proprietà; aveva a bordo come passeggero il tenente Ubaldo Puglieschi e Cirillo Steffanini.

ERNESTO KERBACKER.

Pilota aviatore - Maggiore di Fanteria.

Il Maggiore Kerbacker, nato a Napoli il 21 novembre 1882, conseguì il brevetto di pilota d'aeroplano a Pau (Francia) il 15 gennaio 1912 su monoplano *Bleriot* e

quello di pilota militare nell'aprile 1912 anche su monoplano *Bleriot*. Partecipò alla guerra europea 1915-18.

DOMENICO LANZARA.

Pilota aviatore.

Domenico Lanzara, nato a Napoli il 29 febbraio 1892, conseguì il brevetto di pilota d'aeroplano il 23 ottobre 1913 a Buc (Francia), prestando servizio prima presso la Fabbrica « A.E.R. » di Orbassano (Torino) e poi presso l'« Aeromarittima Italiana » in Bagnoli (Napoli).

UMBERTO NOBILE.

Pilota di dirigibile - Titolare della Cattedra di Costruzioni Aeronautiche presso la R. Università di Napoli.

Umberto Nobile, nato a Lauro (Avellino) il 21 gennaio 1885, conseguì il brevetto di pilota di dirigibile a Roma nel 1924.

Quale Direttore dello *Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche*, in Roma, ha progettato e costruito tutti i dirigibili della serie *N* ed il piccolo dirigibile *Mr* di mc. 1000.

Col dirigibile *Norge*, di mc. 19.000, partì il 10 aprile 1926 da Roma ed effettuò, per la prima volta nel mondo, la transvolata polare artica, tra l'11 ed il 12 maggio 1926, atterrando a Nome nell'Alaska; col dirigibile « Italia », partito da Milano nella notte dal 14 al 15 aprile 1928, compì nel maggio 1928 tre lunghi voli sul Polo Nord e nella regione polare artica.

Ha progettato alcuni aeroplani in legno e metallici.

E' titolare della cattedra di Costruzioni Aeronautiche presso la R. Università di Napoli.

FILIPPO PALANGE.

Pilota aviatore - T. Colonnello della R. Aeronautica.

Il Colonnello Palange, nato a Napoli il 18 novembre 1889, conseguì il brevetto di pilota di aeroplano a Cascina Malpensa il 27 giugno 1914 su aeroplano *Maurice Farman* e quello di pilota militare anche a Cascina Malpensa il 28 aprile 1915.

Partecipò alla guerra italo-turca nel 1913 ed alla guerra europea 1915-18.

Gli sono state conferite varie decorazioni al Valor Militare con le seguenti motivazioni:

Croce di guerra al V. M. - « Croce di guerra al V. M. per voli compiuti nel cielo di Tolmino e Gorizia - novembre 1915 - 8 agosto 1916 ».

Medaglia d'argento al V. M. Concessa sul campo l'11 novembre 1923 da S. E. il Governatore della Tripolitania con la seguente motivazione: « Pilota ardito ed abilissimo di « Caproni », dopo aver partecipato a tutte le fasi precedenti della campagna dando ovunque costante prova di rara audacia, sprezzo del pericolo e magnifica serenità, si distingueva negli ultimi brillanti avvenimenti durante i quali, in piena unità d'intenti col Comandante del gruppo operante, era fulgido fattore di successo nonostante l'intenso fuoco di sbarramento scatenatogli contro dall'avversario. Cielo di Bir Carrarin 13 ottobre 1923 ».

Croce di guerra al V. M. - « Ardito pilota di rico-

gnizione, in vari voli di guerra, dimostrò di possedere alto sentimento del dovere e sereno sprezzo del pericolo. In delicate mansioni ed in condizioni avverse di temperatura, persisteva sull'obbiettivo pur di ritornare con precise informazioni. Cielo di Tolmino e Gorizia novembre 1915-agosto 1916 ».

GIOVANNI PELUSO

Pilota aviatore.

Giovanni Peluso, nato a Napoli il 30 giugno 1882, conseguì il brevetto di pilota aviatore il 13 marzo 1914 all'aerodromo della Champagne su aeroplano *Deperdussin* con motore *Anzani*.

LUIGI PONSIGLIONE

Pilota aviatore - Sergente maggiore del R. Esercito.

Luigi Ponsiglione, nato a Napoli il 9 giugno 1890, conseguì il brevetto di pilota aviatore ad Aviano il 22 luglio 1914 su aeroplano *Bleriot XI* con motore *Anzani* 40 HP.

E' deceduto per un incidente di volo.

LUIGI REGGIO

Pilota aviatore - Capitano del R. Esercito.

Il Capitano Reggio, nato a Napoli il 28 maggio 1888, conseguì il brevetto di pilota aviatore ad Aviano il 12 luglio 1913 su aeroplano *Bleriot XI* con motore *Gnome* 50 HP.

COSIMO RENNELLA.

Pilota aviatore - Sergente del R. Esercito.

Cosimo Rennella, nato a Secondigliano (Napoli) il 15 febbraio 1890, conseguì il brevetto di pilota aviatore a Mirafiori (Torino) il 25 luglio 1913 su aeroplano *Chiribiri* motore *Chiribiri*. Arditissimo pilota da caccia nella guerra europea 1915-18. È *Asso* d' Italia con sette vittorie.

FULCO RUFFO DI CALABRIA.

Pilota aviatore - Colonnello di Cavalleria - Senatore del Regno.

Il Principe Ruffo, nato a Napoli il 12 agosto 1884, conseguì il brevetto di pilota il 28 agosto 1915 su monoplano *Bleriot* nel campo di aviazione di Pisa.

Arditissimo pilota da caccia, partecipò alla guerra europea 1915-18, nel corso della quale, dopo due medaglie d'argento e quattro di bronzo al Valor Militare, gli veniva conferita la medaglia d'oro con la seguente motivazione:

« Dotato di elette virtù militari, pilota da caccia di insuperabile ardire, provato in ben cinquantatre scontri aerei, con spirito di sacrificio pari al suo valore, continuò a cercare la vittoria ovunque la poteva trovare. In due mesi fece precipitare quattro apparecchi avversari sotto i suoi colpi sicuri. Il 20 luglio 1917, con incredibile audacia, assaliva da solo una squadriglia compatta di cinque velivoli nemici, ne abbatteva due e fuggava i superstiti. Mirabile esempio ai valorosi.

« Cielo di Castagnevizza, 14 luglio; Cielo di Tol-

mino 17 luglio; Cielo di Nova Vas, 20 luglio 1917.

Nel 1919 fu altresì decorato dell'Ordine Militare di Savoia. È Asso d'Italia con 20 vittorie.

GIOVANNI SABELLI

Pilota aviatore - Tenente del R. Esercito

Il Tenente Sabelli, nato a Napoli, conseguì il brevetto di pilota aviatore su aeroplano *Bristol* il 30 gennaio 1912 a Brookland in Inghilterra. Durante la guerra europea 1915-18, dopo aver abbattuto in combattimenti aerei 5 apparecchi nemici, incontrò morte gloriosa il 25 ottobre 1917.

ORESTE SALOMONE

Pilota aviatore - Maggiore di Amministrazione.

Il Maggiore Salomone, nato a Capua il 20 settembre 1879, conseguì il brevetto di pilota di aeroplano il 5 novembre 1912 ad Aviano su aeroplano *Bleriot* e quello di pilota militare il 7 maggio 1913.

Prese parte alla guerra italo-turca 1911-12 ed a quella europea 1915-18.

Gli sono state conferite due decorazioni al Valor Militare con le seguenti motivazioni:

Medaglia d'argento al V. M. — « Con intelligente e ponderata audacia nelle più svariate e sfavorevoli condizioni di navigazione aerea, pilotò per ben 25 volte il proprio aeroplano sul campo di Mdauar. Durante i voli fu fatto segno a vivissime scariche di fucileria nemica, dalle quali l'apparecchio fu una volta colpito. Tobruk, marzo-agosto 1913 ».

Medaglia d'oro al V. M. - « Ferito al capo in una lotta aerea, benchè il sangue gli offuscasse la vista ed il corpo inerte di uno dei suoi compagni uccisi gli rendesse difficile il governo del velivolo, rifiutava sdegnosamente di arrendersi alle intimazioni degli aviatori nemici e proseguiva, imperterrito, la rotta, mentre le pallottole di mitragliatrice dell'aeroplano avversario gli grandinavano attorno. Col motore funzionante irregolarmente, manovrando a bassa quota, in mezzo alle raffiche di artiglieria contraerea nemica, riusciva a discendere in uno dei nostri campi, ove, con sentimento elevatissimo di cameratismo e con profonda coscienza del dovere, si occupava dei compagni e delle bombe inesplose ancora sospese all'apparecchio. Aidussina, 18 febbraio 1916 ».

E' deceduto in zona di guerra per incidente di volo il 3 febbraio 1918.

RODOLFO VERDUZIO

Pilota di aerostato - Ten. Generale del Genio Aeronautico.

Il Generale Verduzio, nato a Napoli il 7 marzo 1881 conseguì il brevetto di pallone libero a Roma nel 1907.

Ha progettato e costruito nel 1914 i dirigibili V ed E e nel 1916 l'aeroplano SVA.

Ha al suo attivo molte pubblicazioni scientifiche sull'aeronautica.

E' professore nella Scuola d'Ingegneria Aeronautica di Roma.

Ha partecipato alla guerra europea 1915-18.

Gli sono state conferite varie decorazioni ed encomi con le seguenti motivazioni:

Medaglia di bronzo al V. C. - «Perchè cooperava col rischio della vita alla direzione dei lavori in occasione della eruzione vesuviana del 1906».

Encomio del Ministero della Guerra: «Con grande genialità e lavoro instancabile ha saputo compiere la costruzione dei dirigibili tipo «M» perfezionandone molte parti. Tecnico profondo in aeronautica e meccanica, ha saputo ideare e progettare in ogni sua parte un dirigibile che attualmente sta costruendo e che segnerà un nuovo progresso nelle costruzioni aeronautiche. (2 settembre 1913)».

Encomio del Ministero della Marina per il servizio reso all'Aerostadio di Ferrara. (5 maggio 1916).

Encomio solenne del Ministero dell'Aeronautica: «Nelle sue funzioni di Direttore Generale del Genio Aeronautico è intervenuto personalmente con fervore di consigli e di opere nell'approntamento tecnico degli apparecchi che hanno partecipato alla Gara Internazionale *Coppa Schneider* svoltasi in America nel novembre 1926. Alla personale genialità tecnica, alla sua rara e profonda competenza di progettista si deve la risoluzione di gravi difficoltà tecniche, che avevano lasciati perplessi e sfiduciati i costruttori dell'apparecchio, sicchè per il suo intervento animatore è stato possibile, attraverso illuminati e geniali consigli e suggerimenti, perfezionare l'idrovolante che, vincendo brillantemente la disputatissima Gara, nella quale si cimentavano gli apparecchi più veloci del mondo, ha piazzato al primo posto il nostro Paese nel campo della tecnica aeronautica». (27 novembre 1927).

Tra gli apparecchi progettati da Rodolfo Verduzio in questi ultimi tempi vanno ricordati il *Ca 161* che nel 1937 conquistò il primato mondiale di altezza, raggiungendo la quota di m. 15.645, e il *Ca 161 bis*, che nel 1938 raggiunse la quota di metri 17.074.

* * *

Concludendo queste note dettate da una più che trentennale passione, appare evidente che il contributo dato dai Pionieri napoletani nel campo della conquista azzurra è stato senza dubbio notevole ed ha dimostrato una purissima fede, che i fatti hanno pienamente confermata.

Sia gloria a Voi, Pionieri dell'Aria, e che il vostro luminoso esempio sia di sprone e monito alle generazioni che verranno.

F I N E

I N D I C E

- Cap. I. - I PRECURSORI.
Opere d'arte ispirate all'idea del volo — La Vittoria alata — Il volo leggendario d'Icaro negli affreschi pompeiani e nelle liriche dei poeti napoletani del 500 — Gli studi e le esperienze di Giovan Battista della Porta, Giovanni Alfonso Borelli, Tiberio Cavallo ed altri pag. 11
- Cap. II. - LE PRIME ASCENSIONI NEL CIELO DI NAPOLI.
Il viaggio aereo del «globo aerostatico» del Capitano Lunardi alla presenza del Re Ferdinando IV di Borbone — Le ascensioni della Blanchard e della Benoist — Il mancato volo dell'Orlandi — L'ardito viaggio aereo del Comaschi e il valido contributo del chimico napoletano Mamone Capria (1780-1847) pag. 21
- Cap. III. - L'ASCENSIONE DELL'«URANIA» (1801) pag. 29
- Cap. IV. - IL NAUFRAGIO DEL «NAPOLI I» E LA TRAGICA MORTE DELL'AERONAUTA LUIGI VENNI E DEL GIORNALISTA SALVATORE PELLIZZONE (1900) pag. 35
- Cap. V. - LA MOVIMENTATA ASCENSIONE DELLO «SPARVIERO» (1906) pag. 43
- Cap. VI. - LE PRIME COSTRUZIONI AERONAUTICHE.
Il «Voliero», l'«Acriero» e l'apparecchio per il volo ad ali battenti di Federico Capone — Il biplano Filiasi — Il «planeur» Agusta — Il monoplano «Napoli I» — Il monoplano De Simone — I dirigibili e gli aeroplani di Rodolfo Verduzio (1875-1917) pag. 47
- Cap. VII. - I «CERVI VOLANTI» COSTRUITI CON FRANCESCO GIORDANI E TEODORO LACAVA (1910) pag. 55
- Cap. VIII. - I PIONIERI DEL VOLO.
Giuseppe Arciprete — Umberto Cannoniere — Luigi Carnevale — Enrico Clausetti — Crescenzo Colonna — Augusto d'Alfonso — Francesco De Cristofaro — Giovanni Deggiiovanni — Ferdinando De Maellis — Salvatore Denti Amari di Piraino — Ercole Ercole — Amedeo Ferraro — Francesco Filiasi — Prospero Freri — Carlo Gallotti — Enrico Hallecker — Ernesto Kerbaker — Domenico Lanzara — Umberto Nobile — Filippo Palange — Giovanni Peluso — Luigi Ponsiglione — Luigi Reggio — Cosimo Rennella — Fulco Ruffo di Calabria — Giovanni Sabelli — Oreste Salomone — Rodolfo Verduzio pag. 61