

# Il Circuito Aereo di Brescia **1909**

di Alessandro Arseni



Mario Calderara (Verona 10 ottobre 1879 - Roma 19 marzo 1944) in una foto degli anni '20. Calderara fu il primo pilota italiano a conseguire, nel marzo 1909, il primo brevetto di volo ottenuto sui campi di Centocelle sul biplano presentato a Roma da Wilbur Wright. A Brescia ottenne il premio del Corriere della Sera di 5.000 lire, destinate al pilota che avrebbe compiuto un minimo di 40 chilometri.

Il Circuito aereo internazionale di Brescia si svolse dall'8 al 20 settembre 1909, circa un mese dopo quello di Reims, che era stato un po' il battesimo ufficiale dell'aviazione in Europa. Per la sua organizzazione, gli amministratori di Brescia, città di tradizioni nel campo delle competizioni sportive (per decenni legò il suo nome a una delle gare automobilistiche più famose del mondo, la Mille Miglia), avevano stanziato alla fine del 1908 l'allora rispettabile somma di 50.000 lire. Come sede della manifestazione fu scelta la zona di Montichiari e lì furono costruite delle aviorimesse, dando così origine a un aeroporto che sopravvive ancora ai giorni nostri. Il Circuito imperniato su diversi tipi di competizioni, richiamò alcuni fra i più bei nomi del Gotha aviatorio italiano e internazionale di allora.

Si iscrissero (ma non tutti parteciparono) 14 aviatori, otto dei quali italiani, cinque francesi e un americano. Fra gli stranieri figuravano due nomi di grande spicco: Louis Blériot e Glenn Curtiss, il primo presente con due suoi monoplani e il secondo con un suo biplano. Nel gruppo degli italiani primeggiava Mario Calderara, allievo prediletto di Wilbur Wright che qualche mese prima, a Centocelle, gli aveva insegnato a volare. E poi c'erano Alessandro Anzani e Umberto Cagno, tutti e due con biplani Voisin costruiti su licenza in Italia dall'Avis (che concorreva anche in proprio come società con un altro biplano), Leonino Da Zara con un monoplano Miller (una curiosa macchina costruita a Torino da Franz Miller, del costo di 12.500 lire e con grandi ali ricurve che ricordavano quelle di un gabbiano), nonché tre costruttori-

piloti: Mario Cobiانchi, Mario Faccioli e Guido Moncher. Cobiانchi arrivò con un biplano costruito a Torino da Miller che, come il monoplano di Da Zara, si presentava piuttosto curiosamente con l'ala superiore ricurva verso il basso per aumentare (così si pensava allora) la stabilità del velivolo.

Nella rappresentanza francese figuravano ancora un monoplano Blériot (quello di Alfred Leblanc), un biplano Voisin pilotato da Henri Rougier e un dirigibile, lo Zodiac III, orgogliosamente presentato e pilotato dal conte Henri de La Vaulx, uno degli animatori dell'Aéro Club de France.

Sopra: cartolina del Circuito Aereo di Brescia "Innalzamento del peso per il lancio dell'aereo" da Brescia per Milano del 25 settembre 1909. Nell'immagine si vede un biplano Wright modello "Ariel" di Calderara mentre viene sollevato per essere posto sulla slitta. A sinistra si nota il pilone di lancio, costituito da un cavalletto a tre gambe munito di un contrappeso che, cadendo, spingeva insieme col gruppo motopropulsore a tutta potenza il velivolo poggiato e scorrente sulla slitta. In una parola, si sopperiva con un peso cadente alla deficienza di potenza motrice e la resistenza al rotolamento - che sarebbe stata inevitabile - si riduceva ad una slitta a rotaie ben lubrificate.

Pagina seguente in alto: al raduno, le folle erano affascinate dallo spettacolo di apparecchi diversi che volavano simultaneamente. Qui vediamo, dall'alto, un Wright, un Farman, un Antoniette e un altro Farman.

Pagina seguente in basso: profilo del biplano dei Fratelli Wright con il quale Mario Calderara ottenne il primo brevetto italiano di volo.

## Tra cronaca e storia

Al di là dell'arida elencazione dei partecipanti, per ricostruire il significato delle giornate aeree di Brescia e capire l'atmosfera in cui si svolsero, nulla e più utile di una rilettura delle cronache dell'epoca che oggi ci appaiono a metà strada fra cronaca e storia.

Il Corriere della Sera (che aveva anche appoggiato la manifestazione stanziando un premio di 5.000 lire per il miglior tempo sui 20 chilometri) diede ampi resoconti del Circuito nelle pagine sportive, dove la testatina aviazione era allora di casa insieme a ginnastica, ciclismo e ippica. La vigilia dell'apertura il giornale scrisse tra l'altro: "Se Blériot è oggi, grazie alla sua traversata della Manica, l'aviatore più popolare, Curtiss può considerarsi come l'aviatore più ammirato. Questo rivale dei Wright richiama su di sé l'attenzione per la bellezza del suo veloce aeroplano che, veduto accanto agli apparecchi tipo Voisin e tipo Wright, pare, per la sua snellezza e per le sue piccole proporzioni, un giocattolo. È formato di canne di bambù e tutto in esso è disposto con tanto gusto da far pensare che la preoccupazione estetica abbia avuto il sopravvento su tutte le altre". E in chiusura si leggeva: "La curiosità per il Circuito si va facendo sempre più acuta. Domani, Brescia sarà meta di un vero pellegrinaggio scientifico e sportivo. Fra le allegre e rumorose frotte di ciclisti e di automobilisti che affollavano stamane la città, ho scorto il senatore Giuseppe Colombo, preside del Politecnico di Milano, e uno degli scienziati che alcuni anni or sono, in una memorabile conferenza, predisse che la conquista dell'aria sarebbe avvenuta col mezzo più pesante".

Il 9 settembre, sotto il titolo "la prima giornata del Circuito di Brescia", dopo avere esaltato lo spettacolo della folla composta da ogni cetto sociale (però, ricordava, "numerose le signore di cui non poche eleganti; molti grandi nomi dell'aristocrazia e del censo, dell'arte e della scienza"), il Corriere riferiva con abbondanza di dettagli delle prove dei singoli aviatori. Un incidente toccato quel giorno a Calderara veniva così registrato: "L'aeroplano appena voltato pende fortemente a sinistra. L'angolo posteriore del piano inferiore urta nel terreno, vi si imprime e fa volgere l'apparecchio su se stesso, cosicché si può dire che egli abbia compiuto un

giro completo. Tutto ciò avviene in un attimo. Si comprende che l'aviatore non è più padrone dell'apparecchio e infatti il Wright Ariel cade pesantemente, con un rumore di legno infranto... Vi è un momento di grande emozione; molti saltano lo steccato. L'apparecchio sembra danneggiato gravemente. Il momento è emozionante e si teme per l'aviatore. Ma non appena l'aeroplano è fermo si vede il giovane ufficiale saltare svelto e calmo dal suo sedolo e correre a verificare i guasti".

Poi, per fortuna, alle 17,45 il francese Rougier "viene a riscaldare l'ambiente e a suscitare l'entusiasmo. A un'altezza, che in certi momenti arriva a 35 metri, egli fa un giro di sei chilometri. L'impressione è magnifica". E quasi a sera, quando l'aerodromo è ormai sfollato, c'è un tentativo fuori programma di Anzani, nel quale "vivissimo è il desiderio di imparare. Egli parte subito e si innalza prestamente, percorrendo ad un'altezza di circa dieci metri due chilometri con una leggera curva, e poi ricade. I presenti constatano i continui progressi di Anzani, che dai cento metri è passato progressivamente ai 400 ai 1000 e oggi ai 2000; cosicché domani egli tenterà certamente di guadagnare il premio Oldofredi, destinato al primo italiano che percorrerà un chilometro". (Nella stessa colonna, quel giorno il Corriere registra anche questa notizia da Londra: "Un magnifico volo di Cody in aperta campagna: 65 chilometri in 63 minuti").

L'11 settembre, il cronista annota malinconicamente che nella seconda giornata del Circuito il vento ha impedito i voli e che "solo si fa un vivo movimento di curiosità quando Gabriele D'Annunzio prima e Giacomo Puccini poi attraversano il recinto degli hangars". Il pubblico rumoreggia per la forzata sospensione: "Qualcuno del Comitato si presenta a parlamentare coi protestanti. Costoro dicono che hanno il diritto di veder volare perché sono venuti da lontano per questo".

Il cronista annota ancora: "È un vero peccato che la giornata sia mancata, perché il pubblico oggi si era fatto veramente magnifico. Oltre D'Annunzio e Puccini, si notavano i senatori Colombo e Pirelli, il dott. Finzi che aveva guidato venti studenti del Politecnico di Milano, Almerico da Schio, l'ing. Canovetti, Celestino Usuelli, un numero grandissimo di signore che rendevano le tribune e il parterre davanti agli hangars paragonabili al pèstage d'un ippodromo in un giorno di corse importanti".

