

# I primi voli Italiani

**Nel XVI secolo Leonardo è il primo ad intuire il potere ascensionale dell'aria calda: durante gli anni trascorsi a Roma compie esperimenti facendo volare sottili vesciche riempite con il fiato. L'episodio è riferito sia da Benvenuto Cellini che dal Vasari**



*«All'ora eseguita in Moncuco dal Nobilito Sig. D. Paolo Andreani con una macchina aerostata una di 23 piedi di diametro di 66. Con questo, egli primo in Italia, ha navigato verso»*



Il primo volo umano compiuto in Italia fu effettuato il 25 febbraio 1784 dal marchese Paolo Andreani con i fratelli Carlo e Agostino Gerli, solo tre mesi dopo il volo di Pilâtre e D'Arlandes. Fu anche il primo compiuto al di fuori della Francia ed il quarto in assoluto della storia.

Paolo Andreani. Nasce a Milano il 27 giugno 1763 da Giovanni Pietro Paolo e da Cecilia Sormani. Nel 1784 si impone all'attenzione dei suoi concittadini con il primo volo umano effettuato in Italia a emulazione dei fratelli Montgolfier. Dal 1789 al 1793 si addentra in territori sconosciuti tra Canada e Stati Uniti e pochi anni dopo visita Cuba, le Antille e i Caraibi. Rovinato dalla passione per il gioco d'azzardo, ammalato e senza più appoggi influenti, muore in esilio, a Nizza l'11 maggio 1823.

In Italia il primo uomo ad effettuare il volo su un aerostato fu un milanese, il marchese Paolo Andreani. Il marchese commissionò a sue spese la costruzione di una mongolfiera di 23 metri di diametro, in tela, rivestita all'interno di carta, avvolta all'esterno in una rete che sosteneva una navicella di vimini. Come combustibile utilizzava legno di betulla ed una mistura di alcol, trementina ed altri ingredienti. Il 25 febbraio 1784, dopo un paio di tentativi non riusciti, il marchese e i due fratelli Gerli si staccarono da terra dai giardini della villa Andreani di Moncuco (Brugherio), rimanendo in aria per circa 20 minuti, ed atterrando con lievi danni. Si trattò della quarta ascensione al mondo storicamente accertata. Riparata la mongolfiera l'impresa venne ripetuta dall'Andreani il 13 marzo, questa volta non più con i Gerli, ma con due artigiani locali.

Così la descrive lo storico Pietro Verri: "Silenzio e timore occupavano l'immensa folla che dai palchi, dalle logge, dal giardino, dai campi, era spettatrice attonita di quell'impresa nuova per loro e nuova a tutti i passati secoli. La macchina intanto sale e l'animoso cavaliere comanda di tagliare le funi e, col suono di una tromba, dà l'avviso della sua partenza per le regioni dell'aria. Spettacolo più grande non erasi presentato a nessuno degli innumerevoli spettatori. Mirare l'ampia mole, pari a vasto palazzo e più capace assai di grandissimo nostro teatro, galleggiare senza ondeggiamenti, era portento da scuotere qualunque cuore."

Pochi anni dopo, il 14 ottobre 1807, fu la volta di Pasquale Andreoli, allievo del famoso Francesco Zambeccari, a compiere un'ascensione con un pallone a doppia camera decollando dalla nuovissima Arena di Milano e raggiungendo la quota di 7.600 metri. Una vera festa nel clima trionfalistico napoleonico.

Nei decenni successivi i milanesi ebbero varie occasioni per assistere ad esibizioni di mongolfiere e palloni, tutte con intento di spettacolo. Incredibilmente furono le donne a Milano a distinguersi per le acrobazie dal pallone: citiamo fra tutte quelle effettuate all'Arena nel 1824 da

Eufrosina Bernardi, che si guadagnò il titolo di prima donna aeronauta d'Italia e di Elisa Garnerin, detta la Madama di Baloun, che si esibì non solo ascendendo in pallone, ma anche lanciandosi con un paracadute.

Nel 1848, nel corso delle Cinque Giornate, gli aerostati mostrarono anche le loro possibilità di utilizzo pratico, quando gli insorti utilizzarono piccole mongolfiere per mandare messaggi e notizie verso la campagna, rompendo l'assedio degli Austriaci.

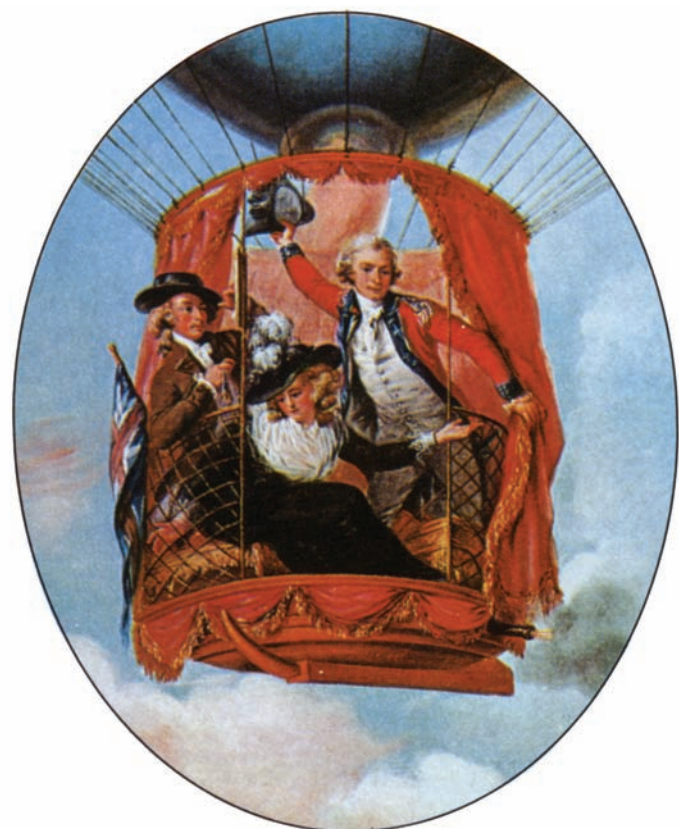
Verso la fine dell'800 gli aspetti ludici e pratici dell'uso dei palloni sembrano mescolarsi: per esempio, il milanese Cirillo Steffanini, in arte "Stephenson", dopo essersi esibito innumerevoli volte in esercizi funambolici appeso sotto la mongolfiera "Forza e Coraggio", si arruolò nell'esercito entrando a far parte della Sezione Aerostatica del Genio, che era stata costituita a Roma già nel 1884, rappresentando il primo nucleo dell'aeronautica militare. Un fatto significativo da ricordare è anche la Grande Esposizione Internazionale dei Trasporti e delle Belle Arti, tenutasi a Milano nel 1906 in occasione dell'apertura del traforo del Sempione, nella quale fu allestito un grande settore dedicato all'aerostatica. Pochi anni dopo i palloni cominceranno a vivere, anche a Milano, come in Francia (con A. Santos-Dumont) ed in Germania (con F. von Zeppelin) la loro metamorfosi in dirigibili, ad opera di due personaggi locali che ebbero un grande ruolo nella dirigibilistica italiana, Celestino Uselli ed Enrico Forlanini.

Nel 1909 Enrico Forlanini volava su Milano a bordo del "Leonardo da Vinci", un dirigibile di 3260 mc con un motore di 40 cv. In pochi anni l'ingegnere varerà il dirigibile "Città di Milano" di 11.500 mc di volume con due motori da 80 cv ciascuno e costruirà una flotta di ben 12 dirigibili, tra cui i famosi F-3, F-4, F-5 per i bombardamenti notturni. L'Italia, come le altre nazioni belligeranti usò largamente palloni e dirigibili nella Grande Guerra, anche se essi si dimostrarono, per le loro dimensioni e per la loro infiammabilità, facili bersagli dei velivoli "più pesanti dell'aria".

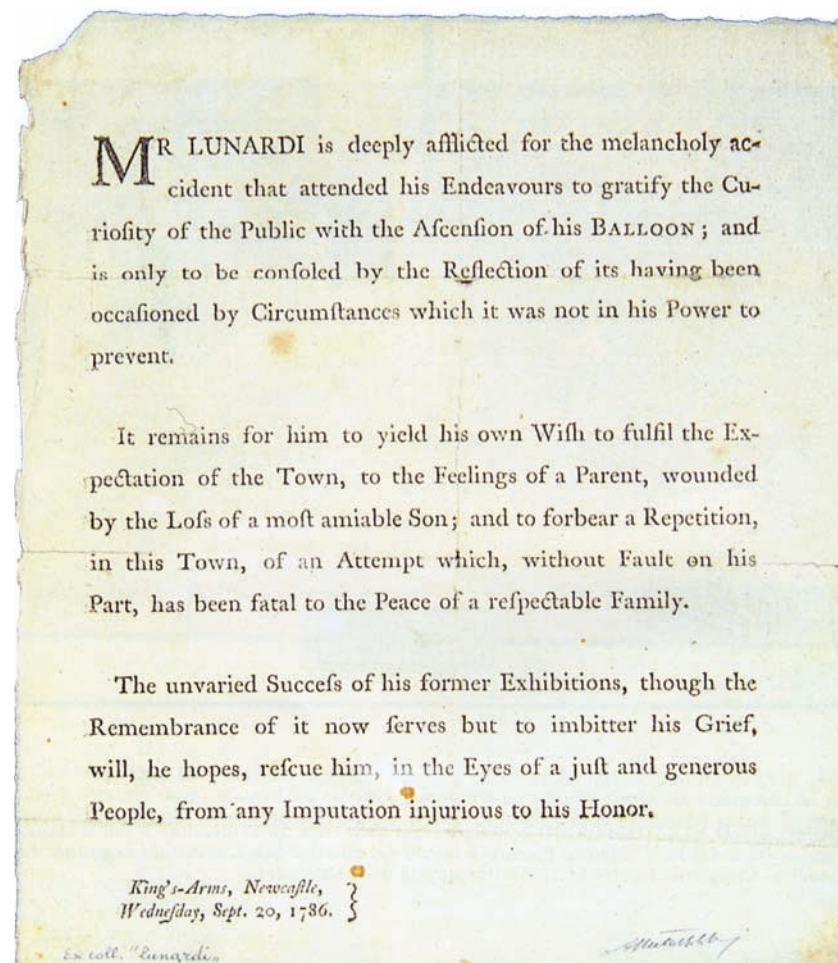
Nel dopoguerra, mentre prendeva sempre più piede il volo con gli aeroplani, Forlanini effettuò alcuni tentativi di utilizzo dei dirigibili per il trasporto passeggeri e merci. Nel 1919 fu varato il dirigibile semirigido di tipo M da 18.000 mc e la sperimentazione di varie macchine continuò sul campo dirigibili di Baggio fino al suo capolavoro del 1931, il dirigibile F-7 "Omnia Dir", con valvole a reazione che gli permettevano migliori possibilità di manovre autonome a terra rispetto alle macchine concorrenti. Uno dei personaggi più importanti dell'aerostatica, non solo italiana, è il conte bolognese Francesco Zambecari, autore di numerose ascensioni in Italia e all'estero e notevole inventore. Zambecari costruì il pallone con cui Lunardi compì il primo volo in Inghilterra e fu lui, e non il francese Pilâtre de Rozier, a ideare il pallone a doppia camera con la parte superiore riempita di idrogeno e quella inferiore funzionante come una mongolfiera con l'aria riscaldata tramite un fornello. Nella sua carriera di aeronauta Zambecari fu protagonista anche di alcuni episodi rocamboleschi e morì il 21 settembre del 1812 a causa dell'incendio del suo pallone non provocato però, come si potrebbe pensare, dall'idrogeno contenuto nell'involucro ma dall'alcol utilizzato per il fornello. Un incidente analogo a quello nel 1785 in cui era perito il suo amico Pilâtre nel tentativo di attraversare la Manica. Gli esperimenti di Zambecari furono proseguiti dai suoi allievi Pasquale Andreoli, Francesco Orlandi e Vittorio Sarti.

La storia e le cronache dell'aerostatica annoverano molti altri italiani che si distinsero sia nel campo della ricerca e della sperimentazione, sia nel campo dell'avventura o del puro spettacolo. Quasi alla metà dell'800 Antonio Comaschi divenne notissimo in Turchia prima di scomparire tra le acque del Mar Nero. Sorte analoga per Giuseppe Tardini che dopo aver compiuto molte ascensioni in Svezia e Polonia annegò al largo di Copenhagen. Luigi Piana, nel corso degli esperimenti su un nuovo tipo di pallone a doppia camera derivato ad un precedente progetto dei fratelli Gerli, collaboratori di Andreani, morì nel cielo di Roma forse a causa di un'ipossia. Verso la fine del XIX secolo divenne molto noto Cirillo Steffanini, milanese di Porta Romana, in arte Stephenson, acrobata e saltimbanco che volava appeso ad un trapezio utilizzando una mongolfiera, cosa rara in quel periodo dominato dai palloni a gas, e fu protagonista di numerose esibizioni. Dopo circa 200 ascensioni entrerà a far parte della Brigata Specialisti Genio del regio esercito. Da ricordare anche il disastro del capitano Olivelli il cui pallone precipitò in fiamme a causa di un fulmine o di una scarica elettrostatica, forse la stessa causa che costò la vita a Pilâtre de Rozier.

La prima traversata delle Alpi in assoluto si deve a Francisque Arban che tra il 2 e il 3 settembre del 1849 volò da Marsiglia a Torino sorvolando il Monviso. La ripetizione fu compiuta solo nel 1924, mentre in precedenza, nel 1906, gli italiani Usuelli e Crespi compirono la prima traversata in senso inverso volando da Milano a Aix-les-Bains. Nel 1910 a Viareggio fu inaugurata una originale funivia, unica nel suo genere, in cui il sollevamento della cabina era ottenuto grazie ad pallone ad idrogeno. Dopo alcuni mesi di funzionamento tutta l'installazione fu però distrutta da una violenta tempesta.



## I primi voli Italiani



*Nell'agosto 1786 un assistente di Vincenzo Lunardi, Ralph Heron, rimase impigliato ad una fune di un'ancora mentre il pallone decollava. Trascinato a parecchi metri dal suolo, la fune si ruppe e il ragazzo precipitò al suolo rimanendo ucciso. Il tragico evento colpì molto la popolazione di Newcastle e l'opinione pubblica inglese addossò a Lunardi la responsabilità dell'incidente. Il 20 settembre successivo Lunardi compì un'altra ascensione sopra Newcastle upon Tyne, dove risiedeva la famiglia della vittima, e lanciò questo volantino dal suo pallone: "Il Sign. Lunardi è profondamente afflitto dal triste incidente che occorre mentre si sforzava di gratificare la curiosità del pubblico con l'ascensione del proprio pallone; l'unica consolazione è data dalla riflessione che quanto accadde fu causato solo dalle circostanze che non si era in grado di prevedere. Si unisce pienamente al dolore della città e dei parenti, toccati dalla perdita del caro figlio; si astiene pertanto dal ripetere in futuro una successiva ascensione in questa città che, senza dubbio, è stata fatale alla pace di una rispettabile famiglia. L'immutabile successo delle sue esibizioni, sebbene in memoria di quell'immenso dolore, servirà, egli spera, a salvarlo agli occhi della giusta e generosa popolazione, da ogni ingiuriosa imputazione al suo onore. (Collezione Celeste e Lunardi, Aste Bolaffi Ambassador, 1990).*

Lunardi made several more balloon ascents in Great Britain, but in August 1786 one of his young assistants lost his life in a tragic accident. During the preparations for an ascent at Newcastle upon Tyne, Ralph Heron was pulled aloft as one arm got entangled in the anchor rope when the balloon took off prematurely. The rope broke and the hapless youngster plunged to his death. On 20 September the aeronaut threw his condolences over the population of the City by tens of circulars as this illustrated, the only surviving piece up today. (Celeste e Lunardi Collection, Bolaffi Ambassador Auction, December 1990).

### Durante le Cinque Giornate di Milano, gli insorti utilizzarono piccole mongolfiere per mandare messaggi e notizie verso la campagna, rompendo l'assedio degli austriaci

### Abbonamento a The Postal Gazette

Per abbonarsi a The Postal Gazette è sufficiente compilare il modulo scaricabile da questo sito e inviarlo via mail o fax al nostro indirizzo:

info@thepostalgazette.com - Fax: +4191.9240011

Abbonamenti online: [www.thepostalgazette.com](http://www.thepostalgazette.com)

Rates for 8 issues starting January (not published from May to August)

Switzerland	S.Fr.	75,00
Europe	€	60,00
USA, Canada	\$	80,00
Asia, Australia	\$	90,00
Rest of the World	\$	90,00

To subscribe download and fill the form on this website and mail or fax it to our address.

info@thepostalgazette.com - Fax: 004191.9240011

Subscribe online: [www.thepostalgazette.com](http://www.thepostalgazette.com)