

PIONIERI DELL'AERONAUTICA

FORLANINI IL PRIMO VOLO

DEL PRIMO DIRIGIBILE ITALIANO

Quest'oggi a Milano l'Associazione Nazionale dei pionieri dell'Aeronautica inizia le solenni onoranze alla memoria di Enrico Forlanini il cui nome è indissolubilmente legato agli inizi dell'Aviazione. Il Sottosegretario alla Aeronautica generale Valle inaugurerà l'aeroporto civile di Milano intitolato al precursore che per il primo diede al mondo la prova sperimentale della sostentazione dinamica nell'atmosfera d'un congegno più pesante dell'aria a propulsione meccanica.

Ma io qui non intendo parlare delle onoranze e neppure di ricordare la biografia e l'opera scientifica del genialissimo italiano che fu il mio patero maestro di scienza e pratica aeree. Vorrei soltanto rievocare l'evento del quale fui testimone del primissimo volo del dirigibile Forlanini, cioè del primo dirigibile italiano che poi fu chiamato « Leonardo da Vinci ».

Il dirigibile aveva il suo hangar a Crescenzago a quattro chilometri da Milano. La sua costruzione era durata molti anni attraverso infinite vicende e difficoltà sulle quali sorvolo. Mi limiterò a dire che il primo motore del dirigibile era a vapore e costituiva una meraviglia tecnica poiché l'apparato propulsivo era tutto formato da pezzi vuoti per renderlo più leggero. Finalmente Forlanini ed i suoi principali collaboratori, l'allora capitano del genio Dal Fabbro e l'ing. Albertario decisero di sperimentare l'aeroneve.

Pochissimi intimi dei costruttori assistevano alla prova ed io con essi. Quando si spalancarono i battenti della facciata del capannone e il dirigibile apparve ai contadini intenti al lavoro nei campi, una piccola folla si raccolse per assistere all'uscita del misterioso « ballon » come lo chiamavano quei di Crescenzago. Il dirigibile era di forma ovale lungo 40 metri e largo 14 nella parte maggiore. Soltanto la calotta era piena d'idrogeno, un diaframma la separava dalla parte inferiore avvolta pur essa dall'involucro. Quindi il « trave » e la navicella rimanevano invisibili. Quest'ultima lunga cinque metri e larga uno e mezzo conteneva i motori di soli 40 HP a scoppio, che avevano sostituito quello a vapore, ed i comandi. Velocità massima prevista 50 km. all'ora. Il timone era formato da una serie di piani orizzontali e verticali e l'elica posteriore collocata all'estremità dell'asse, aveva tre pale ed un diametro di cinque metri. Il peso del dirigibile era di tre tonnellate, la sua capacità di 2400 metri cubi all'incirca, il numero delle persone che poteva prendere a bordo quattro o cinque ed il suo costo era stato di mezzo milione di lire-oro.

Un'argentea vernice copriva la superficie esterna dell'aeroneve che era già finita sin dal 1903, cioè aveva preceduto la costruzione di tutti gli altri dirigibili tedeschi e francesi ad eccezione di quello di Santos Dumont con il quale del resto non aveva nulla di comune. L'opera era stata compiuta tutta da privati senza l'aiuto ed il sussidio di nessun ente pubblico. La causa principale del ritardo era dipesa dalla passione del Forlanini di voler fabbricare e perfezionare lui stesso tutti i congegni del dirigibile non esclusi i motori.

Il Forlanini negli ultimi giorni che precedettero l'esperienza era stato nervosissimo. Il 20 sera un uragano aveva imperversato su Milano. Il vento penetrando entro l'assito dell'hangar faceva fremere l'involucro già teso. L'idrogeno continuava ad essere spinto nella calotta provenendo da un generatore posto fuori del capannone. Si aspettava il sollevamento dell'aeroneve. I calcoli dicevano che il suo peso avrebbe dovuto già essere neutralizzato per modo che i sostegni a molla della navicella dovevano staccarsi dal tavolato del pavimento. Forlanini mordendosi i grandi baffi bianchi, lo sguardo inquieto dietro le lenti d'oro, pallido, intrattabile quasi, andava e veniva per la grande sala gridando ordini agli operai arrampicati sulle armature, ma il dirigibile che appariva enorme, sembrava volersi raccogliere nella insensibile cocciutaggine di una immobilità inerte.

D'improvviso, più forte dello scroscio della pioggia sulla tettoia, un susulto, uno scricchiolio di corde che si tendevano! L'aeroneve si era destata, viveva! Nell'hangar già buio per l'imminente sera passò un fremito d'entusiasmo. Forlanini mezzo ironico, mezzo felice gridò: « Eppur si muove! » Erano otto anni che si attendeva quel momento, otto anni di studi, di alternative, di sconsigli, di pazienza, di sacrifici, di delusioni, di ostinazione, di lavoro. Il primo segno di successo era ottenuto, il dirigibile era ormai sospeso nell'aria.

La calma assoluta non tornò che due giorni dopo, al tramonto. Forlanini diceva che era troppo tardi per tentare il primo volo, Dal Fabbro si dichiarò deciso ad uscire egualmente benché fossero le 19, tutti continuavano a dimostrarci preoccupati perché il dirigibile « tirava » troppo poco, meno dei giorni innanzi, comprova indubbia che il gas usciva impercettibilmente ma continuamente diminuendo la forza ascensionale dell'aeroneve. Fu questa circostanza che ruppe gli indugi. Fra la commozione generale il dirigibile è tratto fuori dall'hangar con i motori in movimento. Il sole morente lo inonda. Dal Fabbro sale sulla navicella dove già si trova un meccanico. Forlanini ed io dobbiamo rinunciare ad imitarlo data la constatata minima forza ascensionale. Dal Fabbro ci dice che si limiterà a qualche giro di prova attorno all'hangar e poi discenderà. Non farà rotta su Milano, è troppo tardi. Comanda quindi a voce alta agli operai di abbandonare le corde, scioglie personalmente l'ultima che lo lega alla terra. Il dirigibile libero sale maestosamente. A 200 metri d'altezza l'elica incomincia a girare spingendolo verso oriente, ma dopo aver percorso cinque chilometri circa ritorna sull'hangar. Tutto sembra funzionare a meraviglia poiché l'aeroneve evolve, sale, discende, torna a salire...

Improvvisamente a due chilometri dall'hangar vediamo l'aeroneve retrocedere ma quasi subito incominciare a girare su se stessa con cerchi brevi. Il timone s'è incantato, è evidente. I motori sono stati fermati e una leggera brezza spinge il dirigibile lontano



ENRICO FORLANINI

verso Vimodrone. La fine dell'esperimento fu che Dal Fabbro impossibilitato a ritornare e a discendere dinanzi all'hangar, aprì la valvola del gas e andò a posarsi dolcemente in un prato a cinque chilometri dond'era partito. Comunque il dirigibile aveva volato per una buona mezz'ora. Fu necessario smontarlo per riportare il tutto all'hangar. In seguito si provò che l'involucro teneva a meraviglia cioè che i timori per la sua permeabilità erano infondati e che il fenomeno della diminuzione della forza ascensionale dopo il gonfiamento era provocato da una valvola che funzionava male. In quanto all'inzeppamento del timone era cosa da nulla.

Due mesi dopo questo primo esperimento infelice ma convincente, il « Leonardo da Vinci » capostipite di una serie di dirigibili « F », due dei quali, l'« F5 » e l'« F6 » fecero parte della flotta aerea italiana durante la guerra, iniziava le sue trionfali crociere nei cieli d'Italia. Il meno entusiasta di tutti rimaneva però Enrico Forlanini, fedele alla sua divinatoria concezione originaria, espressa sin dal 1877, che la « macchina volante » cioè l'aeroplano avrebbe soppiantato in un avvenire vicino l'ingombrante « pallone a motore ».

Arnaldo Cipolla

Il nuovo aeroporto intitolato al precursore inaugurato a Milano

Milano, 21 notte.

L'Associazione Nazionale dei Pionieri dell'Aeronautica ha convocato qui oggi il Convegno nazionale in occasione della cerimonia inaugurale del nuovo aeroporto civile di Milano cui è stato imposto il nome dell'ingegnere Enrico Forlanini, gloria

luminosa della realizzazione del volo umano.

Al battesimo del vastissimo campo aviatorio è intervenuto, giunto stamane in volo, il Sottosegretario di Stato all'Aeronautica, gen. Valle, accompagnato dal gen. Ferrari, direttore superiore agli studi ed esperienze del centro aeronautico di Guidonia, e dal direttore della scuola di volo strumentale.

Sullo spiazzo prospiciente l'ampio modernissimo fabbricato della stazione passeggeri, che collega lo specchio d'acqua dell'idroscalo con l'immenso campo del nuovo aeroporto, erano schierati reparti in armi ed avieri, tutti i corpi del presidio e della Milizia ed una foltissima rappresentanza di ufficiali dell'Arma Azzurra, dell'Esercito e della Milizia, quando giunge il gen. Valle. I reparti presentano le armi mentre il tricolore si innalza sull'alto pennone. Egli percorre lo schieramento delle rappresentanze e si ferma dinanzi alla stele di granito, dove, sotto al nome di Enrico Forlanini è in bronzo la parola « Presente »!

Il Cappellano della Divisione benedice la stele ed il campo e, quindi, il gen. Valle col seguito sale nell'aerioso atrio della stazione passeggeri, dove viene scoperto un busto dell'ingegnere Forlanini.

Il Presidente del Comitato per le onoranze ringrazia il Sottosegretario per il suo intervento e consegna il busto al Comandante la Zona Aerea Territoriale.

Il gen. Valle fa quindi un'appassionata rievocazione di Enrico Forlanini, cui il mondo deve la intuizione della sostentazione dinamica del più pesante dell'aria e la soluzione dei più ardui problemi del volo umano. Egli ricorda gli studi e le esperienze del Forlanini nella sua tenacia di costruttore e nella sua scientifica preveggenza dell'avvenire della potenza aerea con la conquista del volo transoceanico e stratosferico. Conclude facendo l'appello del grande pioniere cui risponde, tonante, il « Presente » dei convenuti.

Il gen. Valle si intrattiene poi coi congiunti del Forlanini, e quindi segue la visita dei locali e servizi della stazione, della centrale aerologica e della direzione dell'Aeroporto, dell'imponente rimessa metallica che si apre coi suoi 120 metri di luce sulla vastità del campo di volo, il quale si estende con una linea longitudinale di 2500 metri e con una trasversale di 1400, ed infine della nuova sede della RUNA dove il Sottosegretario passa in rassegna i piloti civili e le maestranze con il Gagliardetto del Dopolavoro.

Terminata la rivista dell'imponente aeroporto che, con l'ampiezza dei suoi tre milioni di metri quadrati di superficie e la perfezione e modernità degli impianti, è uno dei migliori di Europa, il Sottosegretario si congratula coi costruttori ed i dirigenti.

Questa sera, alle ore 19, nell'appartamento d'onore del Palazzo Comunale, con l'intervento degli alti ufficiali dell'Arma Azzurra, delle autorità e gerarchie, la Podesteria ha offerto un ricevimento ai Pionieri dell'Aeronautica, durante il quale è stata consegnata loro la medaglia che il Comitato per le onoranze ha coniato a ricordo della manifestazione.

Schermi di



WILLIAM POWELL A GINECITTA

Due chiacchiere con William Powell

William Powell è soltanto un tanto più alto di quanto i suoi film ce l'avevano fatto immaginare. Ma, per il resto, tale e quale. Tale e quale nella maniera di camminare, di sorridere, di gesticolare, tale e quale soprattutto nella immediata irresistibile simpatia di tutta la persona. Quando è entrato nel salottino dove lo aspettavo la prima cosa che mi ha detto è stata quella di scusarlo se parlava male l'italiano. Scusato senz'altro. Ma evidentemente egli si aspettava qualche complimento sul suo italiano perché a un certo punto mi ha chiesto: « Ma lo parlo proprio tanto male? ». « Ma che male e male, mister Powell voi lo parlate benissimo » E così fra il suo italiano divertente e il mio inglese ancora più divertente tutt'e due abbiamo avuto la conferma, lui che in Italia gli vogliono bene e le sue righe argutissime di suoi tifosi quando si danno i suoi film, io che Powell in carne ed ossa è intelligente e divertente e che non meno del Powell a due dimensioni.

Non è stato certo per ricordargli il suo dolore e la cara bionda immagine dell'amata, che a un certo punto gli abbiamo chiesto che cosa desiderava dalla vita ora. « Son venuto in Europa per riposarmi, e mi son riposato abbastanza. Ma mi sono accorto anche che l'unica vera distrazione può darmela il lavoro. Che cosa desidero dalla vita? Non lo so. So soltanto che il mio pro-

gramma è uno solo: work, work, work, lavorare, lavorare, lavorare ». Ed è stato l'unico momento della nostra conversazione in cui mi è parso che il tono della sua voce fosse un tantino duro e che i suoi occhi si velassero un poco.

Con una conversione rapida e tempestiva passiamo a parlare della serie dei gialli al peperoncino dell'Uomo ombra che lo hanno reso così popolare anche in Italia. « Lo so, mister Powell, che lei e Myrna Loy state così bene insieme, che molte ragazze mi chiedono perché non vi sposate davvero? ». Egli sorride: « Siamo troppi amici per farlo. Però ci vogliamo veramente bene; è una donna così intelligente e gentile, una donna che basta saperla invitare e condurre nei giri di danza così difficili della commedia cinematografica moderna per ottenerne risultati sorprendenti ». Non lo aggiunge, ma noi lo sappiamo benissimo che nessuno l'ha mai invitata e condotta meglio di lui.

Ha visitato Cinecittà: « Lo sapevo già prima d'imbarcarmi, che era un'opera magnifica. Ma non credevo a tal punto. Potete far tutto ciò che volete con stabilimenti simili ».

E in questo momento entra Tito Schipa: « Hellò Bill », « Hellò Tito », si abbracciano a lungo. Ci congediamo: « Vuol dire qualcosa ai suoi amici italiani per nostro mezzo? ». « Sì, che cercherò fin quando potrò di meritarmi la loro amicizia: è tutto quello di cui un attore come me ha bisogno ».

def.

Volgar. accet. anfico. anche s. tecnica. impresa. realme. pubbl. cosidel. più osc. l'inven. rizzare. nei fil. cento. ta. di. canico. alla b. avrete. parte c. è forse. cune. uno d. Douglas. nora de. guite a. ragiona. chiariss. ma' cos. del fil. rassomi. solo or. un vost. mori in. com'e. mente i. ti quan. orecchio. orecchi. impacchi. dei suor. ceversa. rebbero. rebbe a. vello d. tenzion. te atte. stro c. separa. ignora. ti gli c. ce in. teme. po. s. do le. dell' ques. film i. su. stra. l'at. da. bar. vis. de. il. ci. p. et. l.