

~~PIERO CASANA~~
PIERO CASANA

L'AERO CLUB NASCE A TORINO
CULLA DELL'AVIAZIONE ITALIANA

"RICORDI DI UN VECCHIO SOCIO PILOTA"

Nozze d'oro col volo 1932-1982

Sfogliando le poche pubblicazioni che riportano notizie sulla attività aviatoria torinese, trovo una serie di fatti che testimoniano il meraviglioso contributo tecnico, militare e sportivo che la nostra città ha saputo dare allo sviluppo dell'Aviazione in Italia per merito dell'iniziativa intelligente e spesso eroica dei suoi figli.

Nel 1905, con la prima ascensione del pallone SPES, viene istituita a Torino una sezione della Società Aeronautica Italiana che darà vita nel 1909 alla Società Aviazione Torino (SAT), con Presidente l'On.le Ing. Carlo MONTU', (che divenne poi presidente dell'Aero Club d'Italia) e Vice Presidente l'Avv. Cesare Goria-Gatti.

Per iniziativa dello stesso Ing. Montù nel luglio 1908 Delagrè venne in Italia e volò partendo dalla Piazza d'Armi di Torino con il suo "Voisin" motore Antoinette 50 HP a 8 cilindri (peso Kg. 150).

Sempre nel 1908 la Fiat costruì il primo motore italiano col raffreddamento ad aria, 8 cilindri, 55 HP ed il 9 cilindri dell'Ing. Miller, ma spetta all'Ing. Aristide Faccioli della SPA (Società Piemontese per la costruzione di automobili) il merito di avere progettato, costruito e fatto volare il 13.1.1909 a Venaria Reale il primo velivolo italiano con un suo motore da 25 HP.

Questo triplano, pilotato dal figlio Mario, andò distrutto dopo un breve volo, per fortuna senza altre conseguenze, e nel giugno dello stesso anno, con un secondo prototipo, questa volta biplano, il Faccioli portò a termine il volo felicemente.

Nessuno meglio del Prof. Giuseppe Gabrielli ha potuto commemorare lo storico avvenimento in occasione dello scoprimento della lapide che, il 5.7.1959 per iniziativa dell'Aero Club, venne posta sulla facciata della sez. FIAT SPA in C.so Ferrucci.

Negli anni fra il 1909 e il 1913 sorsero le scuole di pilotaggio di Venaria Reale e di Lombardore e vennero progettati a Torino vari velivoli e motori, in parte nati dall'industria automobilistica: l'Asteria della Ditta Darbesio-Origoni, il Bruno Genninatti, il Ferrero, il Chiribiri, l'Arluffi, il Navone, il Multipiano del Dr. Robiola, ed altri.

Il settimanale "La Stampa Sportiva" organizzò nel novembre 1910 una settimana di Gare sul prato dell'Ippodromo di Mirafiori nei pressi del sorgente Aerodromo che, nel giugno del 1911 un'altra settimana aviatoria inaugurò ufficialmente nel quadro delle Manifestazioni per celebrare il cinquantenario dell'Unità d'Italia.

Sempre nel 1911, apertasi l'Esposizione Internazionale, si svolse a Torino il Congresso Internazionale di Aviazione al quale intervennero tecnici ed aviatori europei e statunitensi, ed ebbe luogo la corsa aerea Tagliedo-Mirafiori e ritorno con esperimento ufficiale di Posta Aerea.

Desidero qui ricordare i nomi dei piloti che parteciparono alle diverse manifestazioni: Maffei, Gianfelice, Gasco, Domenichelli, Manissero, Verona, Faccioli, Rossi, Mocafo, Ramassotto, Cobianchi, Cagno, Fischer, Neri, Brach Papa, Calderara, Peyron, Palma di Censola, Umberto Savoia.

Al comando del Cap. On.le Montù una flottiglia di aviatori vo lontari prese parte alla guerra di Libia e Cirenaica.

Nel 1912 a Torino, presso la Caserma Lamarmora, si costituì il 1° Battaglione Aviatori, al Comando del Ten. Col. Vittorio di Montezemolo e successivamente del Magg. Giulio Douhet.

Al Politecnico di Torino il Prof. Panetti iniziò l'insegnamento Universitario di Aerotecnica.

Nel giugno del 1913 ebbe luogo la prima rivista aerea Militare a Mirafiori, dove era pure stato costruito un grande hangar per dirigibili. Il Magg. Carlo Piazza (al cui nome fu poi intitolato l'aeroporto di Mirafiori) atterrò col suo Bleriot sul pianoro del Moncenisio e ne ripartì per rientrare felicemente a Mirafiori.

Il Pilota Romolo Manissero durante la manifestazione aerea a Mirafiori, del 15 Febbraio 1914, sbalordì gli spettatori eseguendo dei "loopings" che allora si chiamavano "giri della morte".

La SIA (Soc. Italiana Aviazione), che nel 1918 prese il nome di FIAT Aviazione, cominciò a costruire velivoli per ordinativi militari verso la fine del 1914 e così pure altre importanti officine quali la "Pomiglio" che disponeva del proprio Campo Volo in Corso Francia (ceduto nel 1917 all'Ansaldo e poi passato nel 1926 alla FIAT "Aeronautica d'Italia"), la Bauchiero ("poi "Moncenisio" con cantieri a Condove), oltre alle già esistenti "Aer", "Farina" e "Chiribiri".

Il conflitto bellico 1915-1918 contribuì allo sviluppo dell'Aviazione, e voglio ricordare il nome dei collaudatori che si distinsero in quel periodo: Brach Papa, Torelli, Ballerini, Astigia, no, Bonacina, Donati, Bottalla e più tardi De Barbardi, Stoppani,

Baldioli, e negli anni '20 Ferrarin e Lovadina e negli anni '30 Rolandi, Cus, Moroni e ancora e sempre Brach Papa.

Nel 1917 Padre Agostino Belli istituì a Torino il primo Gabinetto per ricerche psicofisiche sull'aviazione, che successivamente diede vita all'Istituto Psicofisiologico per le visite di Controllo dei Piloti, nella Caserma La Marmora in Via Maria Vittoria.

Gli anni che seguirono la guerra furono critici e statici per l'aviazione, ma fu proprio in quel periodo che il nostro valentissimo Brach Papa, allora collaudatore Fiat, procurò all'Italia 14 records, 9 dei quali mondiali e si distinse in campo Internazionale per numerosi raids e partecipazioni ad importanti competizioni aeree sportive.

Il 28 marzo 1923 fu fondata l'Arma Aeronautica con personale proveniente dall'Esercito e dalla Marina e poi con elementi istruiti all'Accademia Aeronautica.

Iniziò così il periodo aureo dei successi tecnici e sportivi, delle trasvolate atlantiche ecc.

Mirafiori e Venaria Reale ospitarono reparti militari che nel tempo divennero famosi.

Anche l'attività commerciale ebbe inizio a Torino il 1° aprile 1926 quando la SISA (Soc. Italiana Servizi Aerei) istituì il regolare collegamento aereo Torino-Pavia-Venezia-Trieste con idrovolante CANT/10bis che decollava dal Po, fra il Ponte Isabella e il Ponte Umberto.

Nel 1927 la Società Aviazione Torino (SAT), che sin dal 28.11.1909 ha svolto opera meritoria in favore dello sviluppo dell'aviazione nazionale, aderendo all'invito dell'Aero Club d'Italia di concorrere all'unificazione di tutte le attività aeronautiche di Torino, deliberava all'unanimità di sciogliersi rimettendo all'Aero Club d'Italia la propria gestione.

In seguito a tale decisione il Presidente dell'Aero Club d'Italia passò senz'altro alla Costituzione dell'"Aero Club Provinciale di Torino Gino Lisa" affidandone la presidenza al Conte Col. Carlo Nicolis di Robilant, chiamando a far parte del Consiglio Dirrettivo i seguenti signori:

Vice Presidenti: Comm. Edoardo Agnelli e Gastone Gastaldetti

Segretario: Dr. Piero Negro (Pierre La Pipe)

Tesoriere: Dr. Felice Chiò

Membri: Ten. Col. Domenico Bolognesi, Ten. Col. Attilio Calderara, Ing. Modesto Panetti, Ing. Celestino Rosatelli, Ing. Nardi, Ing. Marchese, Sig. Rolando, Cap. Giberti, Ing. D'Arbesio, Ten. Col. Ing. Tagliasacchi.

La presidenza del nostro Aero Club fu poi affidata al Conte Dr. Paolo Thaon di Revel nel periodo nel quale è stato Podestà di Torino ed a lui successe l'Ing. Ugo Sartirana, anch'egli podestà di Torino.

La sede dell'Aero Club era prima in Via Carlo Alberto 41, poi in Via Pietro Micca e poi in Via San Francesco d'Assisi 14, e fungeva da Segretario Antonio Farini che divenne Presidente nel novembre 1938, e mi chiamò alla Vice Presidenza.

L'attività di volo si svolgeva a Mirafiori Sud (Gino Lisa) con ingresso da Via Nizza e poi dal cancello di fronte al Mausoleo della "Bela Rösln".

Durante la presidenza Thaon di Revel, e precisamente il 18 maggio 1930, l'Aero Club "Gino Lisa", col concorso e patrocinio de "La Stampa" organizzò con successo la "Primavera Aerea Sabauda" con l'intervento dei "migliori Assi dell'Aviazione militare e civile".

Oltre ad esibizioni acrobatiche e lanci di paracadute con puzzi... ebbe luogo il "Circuito dei Castelli Sabaudi" gara di velocità per apparecchi da turismo biposti con potenza non superiore ai 120 HP...

Il percorso triangolare avente per piloni i Castelli di Rivoli e Stupinigi ed il Colle della Maddalena doveva essere percorso 4 volte per totali Km. 150 circa.

Nel giugno del 1932 ebbe luogo a Roma il 1° Raduno degli Atlantici e ricordo di aver salutato, al suo passaggio da Mirafiori sul suo Puss Moth, il pilota atlantico Ruiz de Alda, accompagnato dalla consorte.

Nel giugno del 1933 l'Aero Club organizzò al Gino Lisa una Manifestazione Aerea con la partecipazione del Dr. Robert Cronfeld, ottimo pilota austriaco e cultore dell'allora poco conosciuto "volo a vela".

Nacque così la mia amicizia con Cronfeld che visitai a Vienna nell'autunno dello stesso anno; con lui partecipai ad una sua manifestazione aerea nel parco di Laxembourg, alla presenza del Cancelliere Dolfuss, e feci il mio primo volo in aliante.

Ero allora un giovane pilota brevettato nel 1932, e ripenso con emozione a questo mio primo viaggio aereo oltralpe con un "Caproncino", perché fu per me ricco di esperienze, con un atterraggio fuori campo presso Scharding ed un atterraggio notturno sull'aeroporto di Aspern (Vienna), dove Cronfeld aveva la sua base.

Il 24 giugno 1934 Mirafiori ospitò una splendida competizio-

ne acrobatica, organizzata dall'Aero Club, fra Fisler e Mario De Bernardi. Molta folla applaudì i due campioni ed assistette al circuito Aereo di Mirafiori, gara handicap per aerei da turismo (alla quale io pure partecipai con il mio Caproncino); vincitore fu Maccanti e secondo Francis Lombardi. Direttore di gara fu Prospero Nuvoli, noto progettista di aerei da turismo.

Nella mia veste di delegato sportivo dell'Aero Club ed appassionato volovelista (brevettato nel 1937 col no. 36) partecipai con altri piloti torinesi (Rolandi, Cus, Deslex) alle Gare di Asia go nell'estate del 1938 ottenendo brillanti affermazioni.

Nel giugno del 1939 organizzai la prima settimana volovelistica al Gino Lisa con la partecipazione dei Campioni Italiani di allora: Mantelli, Guerrini, Mariotti, Rolandi, Cus, Deslex, Galimberti, Vaghi, Cattaneo, Alessandrini, Cenni, Caneppele (Gigi 3 Osei), ed altri.

La manifestazione ebbe grande successo e piacque alle autorità Militari e, su proposta del Gen. Marchesi, mi valse la promozione a Capitano "per meriti straordinari" ...!

La guerra interruppe l'attività del nostro Aero Club, e fu merito dell'Ing. Enrico Rolandi se, alla fine del conflitto, i pochi resti della nostra flotta furono rimessi in efficienza e raccolti sul Campo di volo Fiat Aeritalia est.

Anche i volovelisti si riorganizzarono, dando vita nel 1946 alla Federazione Italiana Volo a Vela "FIVV" della quale fui il Primo Presidente, con Vice Presidente Vaghi e Segretario Galimberti. Mi successe poi alla presidenza Vittorio Bonomi che curò l'incorporazione della FIVV nell'Aero Club d'Italia.

Il Primo Presidente del nostro Aero Club nel dopoguerra fu Francesco Balbis, al quale successe nel 1950 Giovanni Agnelli che resse la Presidenza per vent'anni.

Durante questo periodo si alternarono alla Vice Presidenza Giorgio Solaroli, Francesco Brach Papa, Vittore Catella (che divenne poi Presidente dell'Aero Club d'Italia) e lo scrivente.

Nel 1970 fui chiamato alla Presidenza e dopo di me Sergio Viano ed ora Pietro Marchisio. Presidenti Onorari furono Francesco Brach Papa e poi Giovanni Agnelli.

Nel giugno del 1947 venne organizzata sul Campo Volo Aeritalia Est la seconda settimana Volovelistica Torinese, con la partecipazione di Mantelli, Guerrini, Legler, Rovesti, Galimberti, Castagno, Padova ed altri.

Nel gennaio 1948 il Presidente Balbis volle nominare una Commissione Sportiva composta dai suoi più vicini collaboratori: Gian

ni Lancia, Enrico Rolandi, Michele Mondino, Enrico Burzio, Vittore Catella, Lelio Pellegrini Quarantotti (per i paracadutisti), Franco Conte (per gli aeromodellisti), Bartolo Tesio (giornalista) e lo scrivente.

Nel giugno dello stesso anno l'Aero Club d'Italia organizzò il riuscitissimo Giro Aereo d'Italia con partenza ed arrivo a Torino, vinto da Carestiato, al quale partecipammo numerosi, unitamente ad aeroturisti stranieri. La ditta GI.VI.EMME volle prendere parte al Giro con Lucia Bosè, appena eletta Miss Italia.

Nel 1949 partecipai con altri Piloti Torinesi alla 1^a settimana Aerea Internazionale per aerei da turismo organizzata dallo Aero Club d'Italia (vinta da Guagnellini), classificandomi al 3^o posto.

Nell'agosto del 1950 partecipai ad un raduno di Volo a Vela organizzato a Bolzano dall'Aero Club d'Italia, e nel 1952 organizzai a Torino Aeritalia un raduno di volo a vela al quale parteciparono tra gli altri Tait, Castagno, Angeloni, Tirante, Garrone.

Iniziò così l'attività della nostra Scuola di Volo a Vela con Istruttore Angeloni e Direttore lo scrivente, che venne poi sostituito nel 1958 da Piero Morelli.

I primi alianti impiegati furono un Canguro ed un Asiago e successivamente lo Zigolo, un altro Canguro ed il Veltro (costruito dal Politecnico di Torino, progettisti i fratelli Morelli), tra i costruttori un Caproncino.

17/20 Giugno 1955 in concomitanza alla Esposizione Internazionale dello Sport (presieduta da Theo Rossi di Montelera), il nostro Aero Club ha indetto un Avioraduno con "Giro Aereo del Piemonte" di Km. 700 in tre tappe. Fra i partecipanti il pilota francese Jacques Fage con moglie e figlio lattante...

Siamo stati ricevuti alla Cinzano a S. Vittoria d'Alba ed al Castello Trossi a Gaglianico (Biella). Un violento temporale ha turbato la Manifestazione Aerea a Caselle e ritardato il rientro degli aerei da Biella, ma non ha impedito la festosa conclusione dell'Avioraduno con pranzo offerto da TO-Esposizioni.

31 Maggio 1956 - Giornata Aviatoria torinese sull'Aeroporto di Caselle organizzata dal nostro Aero Club e riuscita splendidamente con larga partecipazione di pubblico.

Esibizioni acrobatiche dello svizzero Liardon, del francese Notteghen, di Vengi sul Falco F.8, di Mantelli e Alberto Morelli su alianti e delle Pattuglie militari di aviogetti Wampires e F.84 - esibizione del paracadutista Sauro Rinaldi.

Anche negli anni che seguirono l'Aero Club organizzò avioraduni e manifestazioni aeree.

Ricordo che nel 1957 e 1958 assistetti a splendide esibizioni acrobatiche su aliante del nostro Franco Castagno, che dal 1955 aveva sostituito Angeloni quale istruttore della scuola di Volo a Vela.

Ricordo la bella paracadutista francese Colette Duval che nel 1959, dopo aver effettuato alcuni lanci, prese parte quale indossatrice ad una sfilata di moda organizzata sull'aeroporto di Caselle.

Nel 1958 la FIAT mise a disposizione dell'Aero Club la palazzina e la zona Nord dell'Aeritalia che prese il nome di "Campo Volo Edoardo Agnelli", e nel 1960 sempre la Fiat costruì per noi la splendida pista in asfalto di metri 800 (Ing. Bonadè Bottino e Ingegner Luparia).

L'Aero Club abbandonò gli uffici di Via San Francesco d'Assisi e stabilì la sua sede sul Campo Volo - Str. da Berlia 500.

Ho già ricordato che nel quadro delle Manifestazioni per celebrare il Cinquantenario dell'Unità d'Italia nel 1911 venne inaugurato ufficialmente quello che allora si chiamava l'Aerodromo di Mirafiori, e così nel 1961, per le celebrazioni del Centenario, lo Aero Club di Torino organizzò un importante raduno Aereo Internazionale dal 7 al 9 luglio ed una grande Manifestazione Aerea sull'Aeroporto di Caselle.

Torino fu scelta quale meta d'arrivo della "1000 Km. Aerea Internazionale" organizzata dall'Aero Club d'Italia per celebrare il Cinquantenario della Sua istituzione.

Sempre nel 1961 la Sezione Volo a Vela dell'Aero Club di Torino, che era stata dotata di un nuovo hangar proveniente da Ponte S. Pietro, organizzò il primo "Trofeo Città di Torino" che venne più volte disputato con successo negli anni che seguirono.

Il "Giro Aereo dei Castelli Piemontesi" Gara Internazionale valevole per il Campionato Italiano di regolarità Volo a Motore, ebbe svolgimento per la prima volta nel 1961 e si ripeté ogni anno con rinnovato successo.

In concomitanza con questa Gara si svolgevano altre manifestazioni promosse dal nostro Aero Club, fra le quali la grande Manifestazione Aerea a Caselle in collaborazione con Torino Esposizione nella Giornata di chiusura dei Saloni Internazionali dell'Aeronautica (che si tennero in cinque edizioni negli anni 1964, 1966, 1968, 1970, 1972).

Pur con molte omissioni ho voluto elencare cronologicamente i miei ricordi legati all'Aero Club di Torino, e lascio ad altri, più aggiornati di me, il compito di raccontare la storia più recente.

Ripensando ai molti amici che con tanto entusiasmo hanno dato il loro disinteressato apporto alla vita, spesso non facile, di questo nostro caro Sodalizio, mi limito a nominare e ringraziare per tutti Giovanni Agnelli prestigioso Presidente, Alfonso Isaia per molti anni Direttore della Scuola di Volo a Motore seppero portare all'Aero Club le sue ottime doti di serietà, disciplina e capacità organizzativa, Ferruccio Vignoli nostro istruttore di volo dal 1954, e dal 1970 Direttore della Scuola, ed ora e sempre infaticabile animatore di ogni iniziativa.