



**Alle 11 a Roma
cerimonia ufficiale**

È in programma oggi alle 11, all'aeroporto di Centocelle, organizzata dall'Aeronautica Militare, la cerimonia che ricorda la partenza del raid. La città di Thiene è in prima fila con l'asses-

sore Giampi Michelusi e Giovanni Gasparotto, presidente dell'aeroporto Ferrarin. Con loro Valentina Ferrarin, Giorgio Bonato di Hangar Museum e lo storico Luigino Caliaro.

LA VITA. Nato a Thiene da una famiglia di imprenditori, fu un eroe e un campione del volo

L'Aquila che sfidò il cielo Dalla guerra alle acrobazie la parabola di **FERRARIN**

Desiderava diventare il pilota personale di Mussolini, ma due tragici incidenti ne segnarono la carriera. Morì nel 1941 testando un aereo

Andrea Mason

Oggi il cielo pare a portata di mano. Siamo cresciuti con l'idea che imbarcarsi su un aereo in Europa e volare fino a Tokyo, in Giappone, sia come prendere un autobus. Ma per l'uomo che lo ha fatto per la prima volta, giusto cent'anni fa, era qualcosa simile ad una follia.

Arturo Ferrarin nacque a Thiene il 13 febbraio 1895 da Antonio e Maria Ciscato, una agiata famiglia di industriali tessili: la fabbrica che possedevano, il Lanificio Ferrarin, è rimasta attiva fino a pochi anni fa. Sesto di sette fratelli (Angelo, Irma che poi sposerà un Ceccato, Francesco, Ferruccio, Antonio e Mario) alla nascita venne soprannominato "il Moro" per il colore scuro della sua pelle. Questo nome lo accompagnò per il resto della sua vita.

Lo descrivono così.

«Eroe dei cieli, trionfatore del raid Roma-Tokio, intimo di potenti come Mussolini o gli Agnelli», parole del giornalista Stefano Ferri. La sua vita è adrenalina pura. Protagonista di due incidenti di volo, è una figura di spicco nel processo che trasformò l'aviazione da sport per eletti a industria simbolo del XX secolo.

Doveva diventare un industriale e

saper tener di conto. Il destino lo portò ad alzare l'ombra da terra. Scoppiò infatti la Grande guerra e completati gli studi tecnici all'istituto Fussinieri di Vicenza, nel 1915, Ferrarin venne chiamato alle armi. L'11 giugno fu assegnato al Battaglione Aviatori quale mitragliere di bordo. Volare era la sua passione. E più forte ancora c'era il desiderio di pilotare in prima persona un aereo. Ferrarin chiese ed ottenne il permesso di trasferirsi alla scuola di pilotaggio di Cameri, vicino Novara, do-

ve nel 1916 conseguì il brevetto di volo. Inviato al fronte, nell'82ª squadriglia di stanza a San Pietro in Gu, si distinse nei combattimenti e venne decorato con una medaglia d'argento al valor militare e due croci di guerra.

La sua fu una vita dedicata all'arte aviatoria. Forse spericolata, ricca di umane vicende. Anche amare. Fianco a fianco di piloti ad amici che perirono in volo. Da Carlo Del Prete al vicentino Tommaso Dal Molin, fuoriclasse della cloche, come lui. Un fato che gli accomunò.

Duplici le chiavi di lettura della sua vita. A partire dall'impulso che Ferrarin detta alla breve quanto fascinosa storia dello "sport aviatorio" italiano. E poi il destino dell'ex campione, costretto nell'ultima fase della carriera ad arrangiarsi come collaudatore ed istruttore. Forse in seguito ad un declino motivato dalla ragion di Stato molto più che dal naturale invecchiamento.

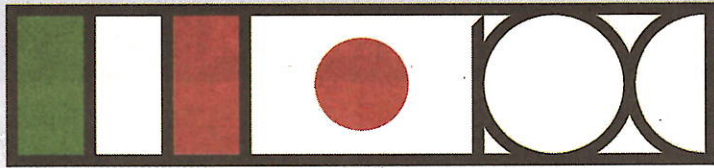
Eppure nel dopoguerra Artu-

ro Ferrarin è «Aitante, coraggioso e con quel pizzico di sfrontata guasconeria da sempre indispensabile agli eroi».

Acrobata del volo, temerario, guidato dalla passione, il suo volo è in perfetto equilibrio tra arte militare e disciplina sportiva. Terminata la guerra Ferrarin ha sete d'avventura. Il 14 febbraio del 1920 decolla per il raid Roma-Tokyo che lo consacra al mondo. Al ritorno rimane nei ruoli di complemento fino al 1924, l'anno in cui viene iscritto in quelli del servizio permanente promosso capitano per "meriti straordinari". A fine carriera sarà tenente colonnello. Nel 1926 partecipa, a Norfolk, in Virginia, Stati Uniti, alla coppa Schneider riservata agli idrovolanti, contribuendo al successo della squadra azzurra. Nel 1928 con l'amico Carlo Del Prete vola da Roma in Brasile, ma quest'ultimo, a causa di un incidente, perisce. La fortuna di Ferrarin, che ambiva a diventare il pilota personale di Mussolini, termina con un altro terribile incidente, il 14 luglio 1935. L'idrovolante Savoia-Marchetti S80 che pilota, in fase di ammaraggio colpisce qualcosa che galleggia causando la morte del figlio di Giovanni Agnelli, Edoardo. L'indagine scagionerà da colpe l'asso, ma la sua ascesa si blocca.

Arturo Ferrarin muore il 18 luglio 1941 durante il collaudo del prototipo di un SAI 107, sul campo di Guidonia. Lascia la moglie Adelaide Castiglioni, sposata l'11 giugno del 1931 nella chiesa di San Babila a Milano, e due figli, Carlo e Roberto. L'"Aquila caduta" è sepolta nel cimitero di Induno Olona dove i Castiglioni possedevano una villa. •





18.000 km
109 ore

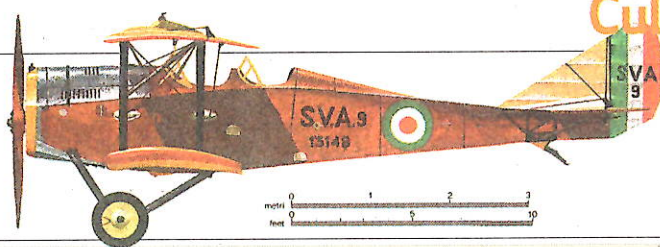


- | | |
|--------------------------|-----------------------|
| 1 Roma | 18 Calcutta |
| 2 Gioia del Colle | 19 Akyab |
| 3 Valona | 20 Rangoon |
| 4 Salonico | 21 Ubon |
| 5 Smirne | 22 Hanoi |
| 6 Aydin | 23 Macao |
| 7 Adalia | 24 Canton |
| 8 Aleppo | 25 Fu Chou |
| 9 Baghdad | 26 Shanghai |
| 10 Bassora | 27 Tsingtao |
| 11 Bushehr | 28 Pechino |
| 12 Bandar Abbas | 29 Kow Pangtzu |
| 13 Chabahar | 30 Sinuiju |
| 14 Karachi | 31 Seoul |
| 15 Hyderabad | 32 Taegu |
| 16 Delhi | 33 Osaka |
| 17 Allahabad | 34 Tokyo |



Lo S.V.A. 9
volava a 220 km/h

Il protagonista della trasvolata è uno S.V.A.9 (la sigla sta per Savoia, Verduzio e Ansaldo, i progettisti). L'aereo biposto era lungo 8,13 metri, volava a 220 km/h, pesava 990 kg al decollo.



L'IMPRESA. Cent'anni fa come oggi, il 14 febbraio del 1920, dall'aeroporto di Centocelle in Roma, cominciò un volo epico

Il sogno dei poeti è di legno e tela Italia Banzai per il MORO volante

L'arrivo a Tokio davanti a 200 mila persone festanti dopo un raid di 18 mila chilometri e 109 ore ideato da D'Annunzio e Shimoi

Stefano Girlanda

Romba il motore in lontananza, quel motore sempre ubriaco di benzina e di spazio, quello che ha "squarciati i Silenzi dell'Infinito coll'urlo rauco dei suoi 200 cavalli". Romba nel cielo grigio sopra Tokio e adesso che sono passate le 14 di questo 31 maggio 1920 piove, e la nebbia resta un'insidia che di primissimo mattino s'è già portata via le vite di due giovani piloti.

Proprio ora, ora che si avvicina il momento della gloria, dopo 18 mila chilometri e poco più di 100 ore di volo, dal Mediterraneo fino a dove sorge il Sole, da quel 14 febbraio all'aeroporto di Centocelle in Roma fino a questa pista d'atterraggio ricavata una settimana fa nella spianata tra Shinjuku e Chiyoda. Piove nella capitale del Sol Levante, su quel disordinato, variopinto miscuglio di umanità sospesa tra Oriente e Occidente. Ombrelli, biciclette, qualche automobile; piove su una folla che s'ingrossa di minuto in minuto. 100 mila, 150 mila, 200 mila per vivere un momento da consegnare alla Storia, quello che sta finendo di scrivere con le ali quel pilota italiano, quel vicentino di Thiene alto, bello e sicuro di sé che dovrebbe ormai essere in avvicinamento all'improvvisata pista dopo essere partito da Osaka per l'ultima delle 34 tappe che segnano l'ideale linea azzurra dell'impresa.

L'ATTESA è frenetica, adesso il rombo buca il cielo grigio, si fa via via più nitido in quell'orizzonte invisibile. Ma sì, è lui, è il biplano biposto del tenente Arturo Ferrarin e del motorista Gino Capanni-

ni, è l'Ansaldo SVA 9, l'amico fedele del "Moro" che dopo un cambio a Calcutta lo sta portando col Tricolore fino alla fine del mondo, legno e tela che si combinano magicamente all'audacia, alla tenacia del pilota e al genio dell'aeronautica italiana.

LA FOLLA ondeggia e all'improvviso sale un urlo potente: «Banzai Italia! Italia Banzai!». Le esclamazioni di gioia sembrano saldare l'amiciizia di due Nazioni mentre Ferrarin è ancora in volo; la virata che prepara il "finale" è una formalità, le ruote toccano il prato. Gli aviatori scendono, sono in uniforme, impeccabili, la sciarpa bianca si staglia sul grigioverde, mollette e guanti fanno il resto. Il sorriso è luminoso ed è lo stesso dell'altro pilota e del suo motorista, Guido Masiero e Roberto Maretto, che sono atterrati prima ma "fuori gara" perchè un tratto del raid, da Canton a Shanghai, lo avevano percorso in nave causa incidente in decollo.

I FESTECCIAMENTI che sono già cominciati prima, molto prima, quando la fama dei piloti partecipanti al raid Roma-Tokio si stava diffondendo, per arrivare a mezzo mondo, ora nella capitale nipponica proseguono, e in modo solenne: dureranno per più di un mese. Gli aviatori incontreranno Hiro Hito, ancora principe, per poi essere ricevuti dall'imperatrice Temei. A Ferrarin verrà consegnata la spada da Samurai che simboleggia la più alta onorificenza giapponese.

PER SETTIMANE la stampa mondiale racconterà di Ferrarin e del raid italiano. Per la missione, in virtù della colla-



Arturo Ferrarin e il suo biplano Ansaldo SVA 9 a Centocelle nell'imminenza del decollo ARCHIVIO FAM. FERRARIN

borazione fra Governo e industria aeronautica, erano stati selezionati tre bombardieri Caproni biplano, un triplano sempre Caproni, oltre a cinque biplani biposto Ansaldo SVA 9: gli stessi della gloriosa 87a squadriglia "Serenissima" di cui era comandante onorario Gabriele D'Annunzio. E qui, dal Vate, dal poeta guerriero parte un'altra storia. O, meglio, parte LA storia. Da lui e dall'amico giapponese Harukichi Shimoi, poeta a sua volta, suo fedelissimo Legionario a Fiume, audace tra gli Arditi nella Grande Guerra, amante del Bel Paese, raffinato intellettuale e traduttore dei grandi della Letteratura italiana, di statura modesta ma formidabile conoscitore di arti marziali, del dialetto napoletano e tanto altro ancora... Cosa aggiun-

Partito come "staffetta" con lo SVA 9, Ferrarin fu l'unico che riuscì a proseguire. Per entrare nel Mito

gere di più alla paternità di un raid aereo che "promuovesse e celebrasse il nome dell'Italia in quel lontano Paese e dare prestigio ai numerosi italiani che vi vivevano?" Nulla, se non che i due poeti volanti non vi presero parte poiché di lì a non molto vennero assorbiti anima e corpo nell'impresa di Fiume. Ma quest'altra impresa era ormai disegnata, e Governo e Direzione generale d'Aeronautica decisero di proseguire la pianificazione del volo mettendo a disposizione l'enorme somma di 20 milioni di lire, allestendo e preparando - come ricorda lo storiografo e fotografo Luigino Caliaro - anche le tappe tecniche dislocate lungo la rotta dove gli aerei potevano essere riforniti e sottoposti a manutenzione.

SE IL DESTINO mi è contro peggio per lui, potrebbe aver pensato Arturo Ferrarin mentre era impegnato in una serie di voli dimostrativi a Parigi. Sì, perchè all'inizio della storia la sua partecipazione al raid non era prevista; ma venuto a sapere dell'imminente raid, chiese e inaspettatamente ottenne il permesso a prender-

vi parte. A patto di essere pronto in soli sette giorni e in un velivolo "staffetta" assieme all'amico Masiero. Poi, se il destino incrocia la storia, e la storia mette fuori uso un aereo dietro l'altro, succede che il pilota di riserva si ritrova a proseguire da solo, in un volo che profuma d'ignoto e d'infinito, con pagine che sembrano aggrappate alla penna di Antoine de Saint-Exupéry, trasformando le incertezze della vigilia in una favolosa avventura costellata di mille episodi e avversità, incontri pericolosi, difficoltà tecniche di ogni tipo, decolli impossibili, emergenze a...manetta, soste forzate, atterraggi di fortuna. Salonicco, Baghdad, Bandar Abbas, Delhi, Calcutta, Rangoon, Bangkok, Hanoi, Pechino, Osaka, Tokio. Fino alla gloria, raccontata nel libro "Il mio volo Roma-Tokio" dedicato "Alla Vita, all'Amore, alla Morte, ed al mio motore". Sì, proprio quello "sempre ubriaco di benzina e di spazio che ha squarciati i Silenzi dell'Infinito coll'urlo rauco dei suoi 200 hp". Il fedele amico di una leggenda dipinta in cielo. •