

Nello specchio d'acqua a ponente della Lanterna

Il mare per volare: quando c'era l'idroscalo a San Pier d'Arena



L'inaugurazione dell'idroscalo di San Pier d'Arena

Oggi pochi se lo ricordano ma c'è stato un periodo in cui il mare fu il posto migliore da cui alzarsi in volo: era l'epoca degli idrovolanti. Il primo volo di questi aerei galleggianti fu compiuto dal francese Louis Paulhan il 28 marzo 1910 (giusto cento anni

fa!) a Martiques, presso Marsiglia. Il primo idrovolante sufficientemente affidabile fu però realizzato e pilotato dall'italiano Mario Calderara, primo pilota brevettato italiano, e fece il primo volo nel 1912 nel golfo della Spezia. Per decollare e ammarare un

idrovolante ha bisogno di un idroscalo, ovvero uno specchio d'acqua dotato di infrastrutture quali gru e scivoli a riva. Cent'anni fa aeroporti ce n'erano pochi e gli idrovolanti erano preferiti, potendo anche contare sulle infrastrutture portuali per i voli commerciali e postali. Con lo sviluppo tecnologico portato dalla seconda guerra mondiale gli aerei terrestri si presero però rapidamente la rivincita e oggi gli unici due idroscali operativi in Italia sono a Enna e a Como, dove ha sede l'unica scuola di volo per idrovolanti d'Europa. A Genova il mare non è mai mancato e la passione del volo nemmeno: a metà degli anni Venti l'industriale Rinaldo Piaggio costituì la SANA (Società Anonima di Navigazione Aerea); nel 1926 l'idrovolante bimotore Dornier WAL partì diretto a Ostia con 26 persone a bordo, inaugurando il primo servizio aereo di linea italiano. Un idroscalo ben organizzato si trovava nello specchio d'acqua a ponente della Lanterna, e chi fu bambino negli anni Trenta e abitava nei palazzi dell'attuale via San Pier d'Arena che si affacciavano sulla spiaggia ricorda ancora gli idrovolanti che coi loro "scarponi" galleggiavano sul mare di fronte ai silos vinari.

Trentamila persone per vedere il primo aereo nel cielo della città

Un secolo di Genova che vola



Cent'anni fa: è passato un secolo dal 15 maggio 1910, quando trentamila persone accolsero come un eroe l'aviatore belga Joan Oleslager che sul suo Blériot IX compì il primo volo nel cielo di Genova, sette minuti al largo del Lido d'Albaro. Il secondo volo fu una cosa fatta in casa: Ciro Cirri era genovese, e si sollevò da terra su un velivolo costruito da se medesimo; divenne uno dei primi piloti brevettati nazionali e volò alcune volte su Genova, con la folla che lo acclamava, ma a fine maggio del 1911 si schiantò e morì, a 33 anni d'età. Venti giorni dopo la sua morte, per il 50° anniversario della proclamazione del Regno d'Italia, Genova accolse una competizione aerea sulla rotta Parigi-Roma; la terza tappa, Nizza-Genova, fu vinta da Roland Garros su Blériot XI che atterrò sulla riva del Bisagno presso la stazione Brignole.

Da allora ne sono passate di nuvole e di aerei nei cieli di Genova, via via più solidi, più grandi, più complessi, più comodi, più veloci. Grazie anche all'Aero Club di Genova, nato col nome di RUNA, Reale Unione Nazionale Aeronautica nel 1928, per volontà dei fratelli Giorgio ed Enrico Parodi

e di Giorgio Profumo. L'Aero Club genovese è cresciuto e ha superato le difficoltà degli eventi storici grazie soprattutto a quattro figure importanti dell'aeronautica genovese e italiana: Giorgio Parodi, Carina Negrone, Fioravante Sbragi e Fabio Repetto. Il primo idroscalo, in porto, presso la Lanterna, con officina e hangar, risale ai tempi di Giorgio Parodi e delle trasvolate atlantiche di Italo Balbo del 1931 e 1933, che ebbe sei piloti genovesi nella squadra, festeggiati e acclamati al loro ritorno in città come non succedeva "dal ritorno del crociato Guglielmo Embriaco". Dopo la seconda guerra mondiale fu Armando Piaggio, figlio dell'industriale aeronautico Rinaldo, a far ripartire l'Aero Club che per cause belliche era dovuto emigrare oltregiogo, a Novi Ligure. Ma il merito della rinascita va soprattutto a una donna: la marchesa Carina Negrone riportò il Club a Genova nel 1956 e quando nacque l'aeroporto sostituì gli idrovolanti con aerei terrestri, nel 1959. Da allora, sono più di 50 anni di ininterrotta attività nel Piazzale Nord dell'Aeroporto Cristoforo Colombo per il nostro Aero Club, che tramite la sua scuola di pilotaggio "Giorgio

Ricordo di Filippo Cevasco

Un pilota giovane ed eroico

Via Filippo Cevasco è una strada privata che si dirama da Corso Martinetti e sale le pendici del Belvedere, a San Pier d'Arena. La targa stradale dice: "pioniere d'aviazione", ma dove e quando volò? Una ricerca su internet – come s'usa oggi – fornisce qualche informazione interessante: Filippo Cevasco nacque il 17 dicembre 1889 a Rosso di Davagna, nella profonda val Bisagno. Appassionato dell'ancora giovane arte aeronautica, nel 1912 ottenne a Mirafiori la licenza come pilota di monoplano e di idrovolanti. Lavorò come pilota collaudatore per la società genovese Gabardini (che divenne poi CANSA, Costruzioni Aeronautiche Novaresi Società Anonima) e l'anno successivo stabilì molti importanti record di volo non-stop (da Milano a Roma, a Torino, a Venezia). Carriera

luminosa, quella che si apriva davanti a Cevasco e alle ali dei suoi aerei, se non fosse che il 2 giugno del 1914 morì in un incidente cadendo presso il Lago Maggiore. Aveva 24 anni. Per quanto breve sia stata la sua vita, pare che sia anche riuscito a farsi un nome in Sud America come torero. È proprio vero che sono solo i pigri a non trovare il tempo per fare le cose: per chi ha voglia e volontà il tempo è sempre sufficiente...

Vita breve e d'azione come quella di Achille, per il pilota davagnino; chissà fosse vissuto ancora, forse sarebbe diventato un "eroe dell'aria" nella Grande Guerra, come Francesco Baracca e il Barone Rosso – peraltro morti giovani pure loro, il Barone von Richthofen a 25 anni e il nostro Baracca a 30.

Parodi, Negrone, Repetto e Sbragi

Quattro grandi genovesi dell'aria



Giorgio Parodi (nella foto) è il primo "grande" dell'aeronautica genovese: figlio di un noto armatore, cofondatore nel 1921 della Moto Guzzi, pilota militare nelle due guerre mondiali e in Etiopia, pluridecorato, pluriferito, fu il capolista istruttore e il maggior campione dell'Aero Club di Genova. Carina Negrone fu un personaggio eccezionale nella storia aeronautica italiana, e non solo perché nel 1935, a 24 anni, ottenne il primato mondiale di quota volando a 11.500 metri con un Caproni Ca 113; un'altezza dove oggi volano i jet intercontinentali... Nel 1955 divenne presidente dell'Aero Club di Genova, che allora aveva la sede postbellica nelle campagne di Novi Ligure, e fu tra i più convinti promotori dell'aeroporto genovese: facendo atterrare gli aerei dell'Aero

Club sul terreno dell'aeroporto Colombo non ancora ultimato, portò i primi aerei con le ruote a Genova.

Fabio Repetto, scomparso anzitempo nel 2005, è stato il presidente della rinascita e del rilancio dell'Aero Club dopo un breve periodo di difficoltà ed è ricordato come uno delle maggiori figure dell'aeronautica genovese contemporanea.

Infine il "mitico" comandante Fioravante Sbragi, che è stato due volte Presidente dell'Aero Club e fu uno dei principali promotori dello sviluppo dell'aeroporto genovese; oggi, alla bella età di 77 anni, vola ancora. Titolare della Compagnia Generale Aeronautica (fa servizio di aero-taxi), concessionario italiano della Piper, istruttore con oltre ventimila ore di volo alle spalle, dicono che in quasi cinquant'anni di volo gli siano cresciute le ali. Fu definito "il Barone Rosso di Genova", e vanta un'aneddotica sterminata: come quando da terra aveva guidato via radio un Piper spiegando al passeggero a bordo come atterrare a Genova (il pilota aveva perso i sensi); nel 1966 sorvolò per primo con una troupe televisiva la Firenze alluvionata; nel 2002 (a 70 anni) uscì a nuoto sotto la pioggia e il vento da un Piper precipitato in mare davanti alla Lanterna e pare che abbia segnalato l'incidente telefonando col cellulare alla segretaria: "Scusi. Precipitato in mare. Aiuto. Grazie".

Grazie Aero Club



Per realizzare questi servizi ci siamo avvalsi della preziosa collaborazione dell'Aero Club e del suo presidente Antonio Fazio (nella foto) che ringraziamo per le notizie che ci ha fornito.

Articoli di Gian Antonio Dall'Aglio