



# “WRIGHT VOLA!”

## PRIMI VOLI A ROMA NELL’ECO DELLA STAMPA (1908-1909)

DI ELIZABETH J. SHEPHERD\*

APPROFONDIMENTI DI LUIGI DE ANGELIS, CINTHIA MACRÌ, MARZIA MIELE

FOTOGRAFIE: GERARDO LEONE, MASSIMO CUTRUPÌ

COPYRIGHT ICCD-AEROFOTOTECA NAZIONALE

In concomitanza con i lavori del convegno “100 anni di archeologia aerea in Italia”, ospitati dall’Accademia di Romania e dall’Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione, l’ICCD-Aerofototeca Nazionale ha voluto celebrare i 100 anni dal primo volo in Italia e dalla prima ripresa aerea e i 50 dalla propria fondazione. Questi ultimi ricorrevano, per l’esattezza, nel settembre 2008 ma sono stati opportunamente festeggiati, pochi mesi più tardi, nell’ambito del convegno coordinato da Giuseppe Ceraudo dell’Università del Salento.

Con la collaborazione dei colleghi della Biblioteca Nazionale Centrale “Vittorio Emanuele II”, della Biblioteca di Archeologia e Storia dell’Arte e dell’Istituto Centrale per i Beni Sonori ed Audiovisivi – Discoteca di Stato è stato possibile recuperare l’eco del soggiorno romano di Wilbur Wright sulla stampa coeva, proponendo una nutrita serie di veri e propri “ritagli di giornale”. Ad essi si è accostato *Aero+Musica*, un sottofondo musicale di brani scelti da Roberto Catelli e montati da Luciano d’Aleo (ICBSA-Discoteca di Stato), ispirati dall’eccezionale entusiasmo suscitato dai

## In volo sulla stampa

di Luigi De Angelis\*

La tradizione giudaico-cristiana, in sintonia col mito, pone all'origine della vicenda umana la punizione per aver trasgredito al divieto di assaporare i frutti dell'albero della conoscenza: intorno all'irrefrenabile istinto a oltrepassare il limite infatti, si è prodotto il distacco dell'umanità dal resto del mondo animale, secondo un istinto tanto forte da superare spesso quello di sopravvivenza. Questo l'abito mentale che ha portato l'uomo a invidiare il volo degli uccelli fino a riuscire finalmente a sollevarsi da terra. Dai primissimi tentativi dei fratelli Wright (1903) ai voli su Centocelle erano passati meno di sei anni ma già si potevano registrare notevoli progressi; e ancora più incalzanti sarebbero stati quelli degli anni avvenire. La lettura degli articoli che i giornali dedicarono ai non brillantissimi voli di Delagrange nel 1908 e a quelli di Wright nel 1909 evidenzia (specie in ambito militare) come già si avesse piena consapevolezza delle innumerevoli applicazioni che l'aeronautica avrebbe consentito, e ci dice anche di una società consapevole di vivere in un'epoca straordinariamente prolifica d'invenzioni e innovazioni; una società in cui, nonostante la crisi del positivismo, si voleva ancora credere nelle "magnifiche sorti e progressive".

«Il trionfo dell'aria segnerà una nuova e formidabile prova dell'ingegno umano» si leggeva su «Il messaggero» del 24 maggio 1908, anche se per il momento gli aviatori erano considerati un "club" di folli suicidi dediti a uno sport estremo: in effetti, era abbastanza frequente trovare i resoconti delle imprese aviatorie nelle colonne di cronaca sportiva dei giornali.

Il volo aveva tutti i requisiti della disciplina sportiva, a partire dall'ardimento che spingeva i piloti a gareggiare con se stessi e tra loro per battere record via via più ambiziosi. Se Delagrange, pur volando poco più "arto d'una pianta de cicoria" - come scriveva il "Sor Capanna" (cfr. immagine a p. 15 in alto) - superò a Roma la distanza dei 16 km e, nel giugno a Milano, quella dei 17, a un solo anno di distanza, all'alba del 25 luglio 1909, Bleriot compì la traversata della Manica. «Oggi il bebè fa ogni giorno passi maggiori: non si fa tempo a segnare un record che un altro successivo lo annulla. E d'un balzo ha scavalcato il mare» (Guglielmo Emanuel, «La lettura», settembre 1909). E poi c'erano i record d'altezza, altrettanto importanti di quelli sulla distanza coperta.

L'epoca pionieristica dell'aviazione fece moltissime vittime, soprattutto tra i piloti, ma non di rado anche tra il pubblico che assisteva alle esibizioni, fino all'incidente del 21 maggio 1911 avvenuto a Issy-les Moulineaux, che provocò la morte di Maurice Berteaux, ministro francese della guerra, e il grave ferimento del presidente del consiglio Antoine Monis. Quel giorno, forse, il bebè divenne improvvisamente adulto tanto da far scrivere a Luigi Barzini «il magico sogno del volo diviene un incubo tragico» («Corriere della sera», 22 maggio 1911).

Ciò nonostante le sfide del circo aviatorio si facevano sempre più impegnative; si trattava ormai di aprire le rotte del futuro: l'aereo di Beaumont che sorvolava Roma nel pomeriggio del 31 maggio 1911 per atterrare all'Aereoclub dei Parioli non si era alzato in volo a Centocelle bensì a Parigi; l'ultima tappa, Pisa-Roma, era stata coperta d'un balzo. «Una giornata gloriosa, una giornata che le parole sono inadeguate a celebrare», così cominciava il commento all'impresa di Guelfo Civinini («Corriere della sera», 1 giugno 1911). Forse proprio per la percezione dell'inadeguatezza delle parole a commentare la realizzazione del sogno leonardesco il futurismo, coerentemente con l'avversione a quella «letteratura [che] esaltò fino a oggi l'immobilità pensosa, l'estasi ed il sonno», scelse quasi a proprio simbolo «il volo scivolante degli aeroplani». Perché chi è meglio dell'aviatore, che col suo aeroplano poteva volare sui campi di battaglia ben oltre il fango e la polvere, era deputato a «glorificare la guerra - sola igiene del mondo - il militarismo, il patriottismo, il gesto distruttore?»

L'aviazione era diventata adulta molto in fretta e poteva essere arruolata. La prima guerra disponibile fu quella italiana per la conquista della Libia.

\* Biblioteca Nazionale Centrale  
"Vittorio Emanuele II", Roma



A pag. 11: Il manifesto della mostra "Wright vola!". Primi voli a Roma nell'eco della stampa, ICCD, aprile 2009. Grafica di Fabio Ascenzi, ICCD

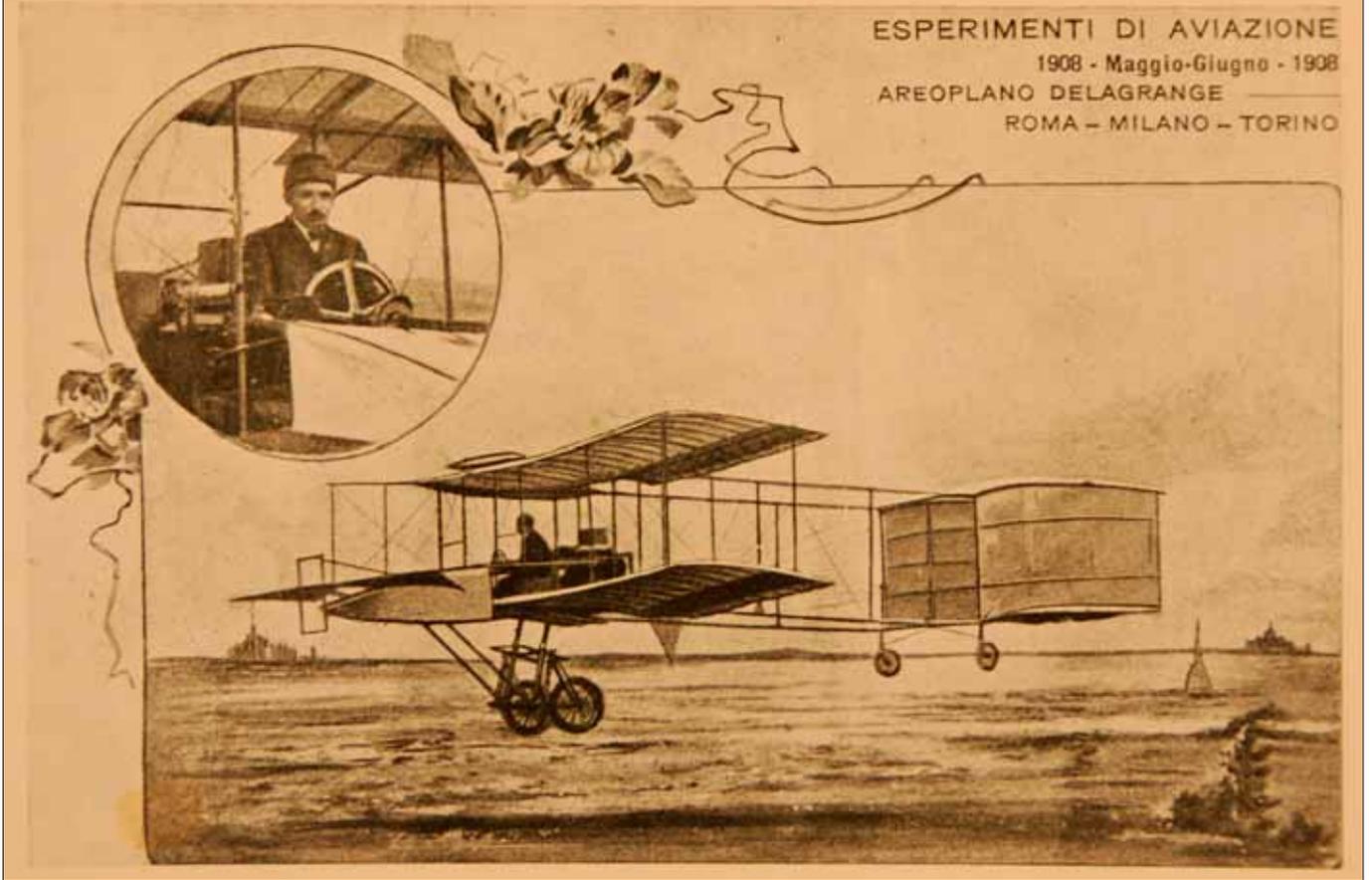
A sinistra: La mostra allestita nella sede espositiva dell'ICCD (Chiesa delle Zitelle) nell'edificio del San Michele a Roma

In basso: Wilbur Wright non tenne un diario della sua esperienza romana. Il "diario di bordo" (log-book) è stato ricostruito dalla Library of Congress di Washington sulla base di notizie a stampa e di varie altre fonti documentarie coeve, compresi appunti e carteggi dei fratelli Wright. Il log-book completo delle attività dei fratelli Wright è consultabile sul sito della U.S. Centennial of Flight Commission - Wilbur & Orville Wright. A chronology ([www.centennialofflight.gov](http://www.centennialofflight.gov))

### «Wilbur Wright's log-book for 1909 Centocelle Flying Field, Rome, Italy» Wright 1907 Machine

DATA	VOLI	PILOTA	TEMPO	DISTANZA	ALTEZZA	PASSEGGERI
Apr 15	1	WW	ca. 10 min.		30-40 m.	Primo volo in Italia
Apr 16	1	WW	6 min. 5 sec.	3 giri attorno al pilone	10-20 m.	Addestramento T.V. Mario Calderara, primo volo di addestramento
	2	WW	10 min. 5 sec.		20-40 m.	Addestramento Ten. Umberto Savoia, Brigata Specialisti del Genio
	3	WW	5 min.	2 giri sul pianoro	40 m.	Cap. Guido Castagneris, segretario del Club Aviatori
	4	WW	14 min.	5 giri sul pianoro		Addestramento T.V. Mario Calderara
	5	WW	5 min.	2 giri sul pianoro	ca. 60 m.	Ex Presidente del Consiglio Barone Sidney Sonnino; alla presenza di Lloyd C. Griscom, ambasciatore americano in Italia
Apr 17	1	WW	ca. 10 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	2	WW	ca. 10 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	3	WW	10 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	4	WW	10 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
Apr 19	1	WW	11 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	2	WW	10 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	3	WW	6 min.			Decollo senza uso del pilone. Motore danneggiato durante l'atterraggio. Alla presenza di: Ministro delle Poste e Telegrafi Carlo Schanzer, Ministro dei Lavori Pubblici Pietro Bertolini; Luigi Luzzatti; Barone Sonnino; Principe Scipione Borghese
Apr 21	1	WW	5 min.		ca. 70 m.	Decollo senza uso del pilone
	2	WW	4 min.		30 m.	Ministro della Marina Amm. Carlo Mirabello
	3	WW	10 min.		70-80 m.	Addestramento T.V. Mario Calderara; alla presenza del Ministro della Guerra Casana
	4	WW	9 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	5	WW	15 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	6	WW				Duca di Gallese
	7	WW				Emilio Maraini
Apr 22	1	WW	15 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	2	WW	20 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	3	WW	8 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	4	WW				Principe Scipione Borghese
	5	WW				Principe Filippo Doria
	6	WW				Teodor Mayor; ultimi voli alla presenza della regina madre Margherita
	7	WW	8 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	8	WW	17 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	9	WW	20 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
Apr 23	1	WW	ca. 20 min.		ca. 30 m.	Addestramento T.V. Mario Calderara
	2	WW	ca. 20 min.		ca. 30 m.	Addestramento T.V. Mario Calderara
Apr 24	1	WW	5-1/2 min.		25 m.	
	2	WW	10 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara; alla presenza di Re Vittorio Emanuele III
	3	WW	7 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara; alla presenza di Re Vittorio Emanuele III
	4	WW	9 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara; Magg. Maurizio Mario Moris; alla presenza di Re Vittorio Emanuele III
	5	WW	8 min.			Lloyd C. Griscom, ambasciatore americano in Italia
	6	WW	7 min.			Cameraman della Universal News accompagna WW e riprende il primo filmato da un aeroplano in volo
	7	WW	8 min.			Oscar Sinigaglia, ingegnere e industriale
	8	WW	3 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	9	WW				Contessa Mary Macchi di Cellere, la prima donna a volare in Italia
	10	WW				Alla presenza dei ministri Tommaso Tittoni e Pietro Bertolini
Apr 26	1	WW	ca. 5 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	2	WW	3 min.		60 m.	Decollo non assistito
	3	WW	ca. 10 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	4	WW	ca. 10 min.			Addestramento Ten. Umberto Savoia
	5	WW	ca. 10 min.			Addestramento Ten. Umberto Savoia
	6	WW	1 min.			Addestramento T.V. Mario Calderara
	7	WW	12 min.			Addestramento Ten. Umberto Savoia
	8	WW	6 min.		15 m.	Principe Scipione Borghese
	9	WW	6 min.			Principe Filippo Doria
	10	WW	8 min.			Sig.a Sonia Lanino
	11	WW				Principe Mario Borghese
	12	WW	6 min.			Ippolito Bondi
	13	WW				Mrs. Delafield, inglese
Apr 27						Brevi voli dei vincitori della lotteria organizzata dal Duca di Gallese dell'AeroClub d'Italia per il privilegio di volare con Wright:
	1	WW	8 min.	3 giri sul pianoro		Mrs. Frank Belleville
	2	WW	8 min.	2 giri sul pianoro		Duca di Gallese
	3	WW	5 min.	2 giri sul pianoro		Emilio Maraini
	4	WW	5 min.	2 giri sul pianoro		Marcello Orlia

ESPERIMENTI DI AVIAZIONE  
 1908 - Maggio-Giugno - 1908  
 AREOPLANO DELAGRANGE  
 ROMA - MILANO - TORINO



In alto: "Esperimenti di aviazione / 1908 - Maggio-Giugno - 1908 / Areoplano Delagrange / Roma-Milano-Torino". Manifesto della tournée italiana di L. Delagrange, maggio 1908

In basso, a sinistra: A. Beltrame, I sovrani assistono alle prove di aviazione a Roma. Delagrange supera tutti i "records" percorrendo 16 chilometri in 15 minuti, «La Domenica del Corriere», 31 maggio 1908

In basso, a destra: CAM, Quando gli uomini saranno uccelli, «Pasquino», n. 35, 29 agosto 1908, p. 10



I sovrani assistono alle prove di aviazione a Roma: Delagrange supera tutti i "records" percorrendo 16 chilometri in 15 minuti. Disegno di A. Beltrame



CAM-

... gli uccelli saranno uomini.

*'Sto fresco c'è vienuto da la Francia,  
pe' buggiarà li sòrdi a noi romani;  
diceva de volà com'un ucello,  
invece zompettava er sartarello.  
C'è ita a Piazza d'Armi tanta gente,  
pe' vède un volo e nun ha visto gnente!  
Volava Delagrange, senza boria,  
più arto d'una pianta de cicoria.*

primi voli, vissuti come simbolo della modernità e del progresso. Si deve invece a Stefano Zita (ICCD) l'individuazione del filmato originale del 24 aprile 1909, ripreso da un operatore della Universal News a bordo del *Flyer* guidato da Wilbur Wright.

“Chiaro(...) appare l'interesse grandissimo che desta un esperimento in aeroplano, che sia per l'emozione, sia per la novità è assolutamente di molto superiore ad un'ascensione in pallone (...) Quando si è in pallone voi non avete alcuna preoccupazione per stare in aria, perché ciò non dipende da voi, ma dall'involucro che essendo pieno di gas, è, direi, obbligato a tenervi sollevato nello spazio con la vostra navicella; ma quando montate in aeroplano lo stare o no in aria dipende soltanto dalle vostre manovre” («La Tribuna», 24 maggio 1908). Nel 1908 i più leggeri dell'aria, il pallone aerostatico e il dirigibile, ormai non facevano quasi più notizia. La grande novità era il più pesante dell'aria, l'aeroplano, che i fratelli Wilbur e Orville Wright erano riusciti a far

A sinistra: Sor Capanna, *'Sto fresco...'*, 1908 (citato da P. Partini, *'Delagrange volerà'*, «Strenna dei Romanisti», 1946, pp. 200-203)

In basso: *“Il disturbo del giorno... / ...è il torcicollo. A furia di guardare in cielo l'aeroplano...”*, *Aeroplaneide*, «Pasquino», n. 23, 6 giugno 1908, p. 10

sollevare da terra solo cinque anni prima, il 17 dicembre 1903, a Kitty Hawk (North Carolina, USA). Da allora fu ovunque un intenso avvicinarsi di esperimenti, che videro protagonisti personaggi che spesso combinavano l'attività di costruttori di aerei con quella di aviatori: i più noti, oltre ai fratelli Wright, furono in Francia Louis Blériot, Ferdinand Léon Delagrange, Gabriel Voisin, Henri Farman; in Italia Mario Calderara, Giovanni Battista Caproni, Giuseppe Cei.

Nel marzo 1908 la Società Aeronautica Italiana, con sede principale a Roma, costituì un comitato e una delegazione da inviare in Francia con l'incarico di contattare Ferdinand Léon Delagrange (Orleans 1873 - Croix d'Hins 1910), uno dei piloti più celebri del momento, per organizzare dimostrazioni di volo a Roma, Milano e Torino.

Noto anche come “il dandy volante”, Delagrange era personaggio tipico della *belle époque*, un giovane dalla vita brillante, divisa tra il lavoro di scultore e le attività mondane e sportive: equitazione, ciclismo, automobilismo e aviazione. A ciò univa un notevole intuito commerciale, che gli permise - attraverso la *Compagnie d'Aviation* da lui fondata - di far fruttare l'attività di sperimentatore del volo: per l'Italia Delagrange fu



## Volando e ridendo... i primi voli, le vignette satiriche

di Cinthia Macri\*

L'uomo fin dall'antichità ha avuto il desiderio di volare, di librarsi nell'aria.

Nei primi tentativi si è cercato di imitare il volo degli uccelli costruendo ali e apparecchiature morfologicamente simili. A questo proposito si ricordano, nella mitologia greca, l'impresa di Dedalo e Icaro, nella mitologia induista il racconto nel poema *Ramayana*. Si ha notizia poi di aquiloni costruiti in Cina, di paracaduti progettati prima dell'anno 1000 nella Spagna araba e in Inghilterra; nel XV secolo fu Leonardo da Vinci a studiare la possibilità del "volo umano" non solo con ali artificiali, ma anche progettando macchine volanti che precorsero i moderni velivoli.

Solo nel XVII secolo, partendo dal principio di Archimede (secondo il quale un corpo immerso in un fluido riceve una spinta verso l'alto pari al peso del fluido spostato), si pensò di sfruttare la spinta di gas più leggeri dell'aria per sollevarsi da terra e volare. Dopo vari tentativi finalmente nel 1783 i fratelli Montgolfier fecero alzare in volo il primo pallone ad aria calda, che fu perfezionato alla metà del XIX secolo con l'impiego dell'idrogeno e con l'uso di strumenti come il termometro e il barometro, permettendo la nascita dell'aerostato e successivamente del dirigibile.

Bisogna, però, arrivare alla seconda metà dell'Ottocento per avere i primi studi, elaborati da George Cayley (1773–1857), sulle possibilità di costruire "macchine volanti" a motore che avessero un peso specifico maggiore di quello dell'aria e che fossero dotate di un propulsore a combustione interna.

Questi studi e le varie sperimentazioni permisero nel 1903 ai fratelli Wright di mettere a punto il primo aeroplano a motore condotto dall'uomo, che finalmente poteva volare!

È chiaro che, dopo questa data, si guardò con sempre maggiore interesse alle nuove sperimentazioni, che coprivano distanze sempre più lunghe; ogni nuovo tentativo destava l'interesse della stampa sia europea che americana.

Dagli articoli dei giornali del 1908 e del 1909, sui quali si è basata la mostra "Wright vola!", si evince la grande ammirazione e l'interesse che suscitavano le spericolate gesta di questi "pionieri dell'aria", ma anche la grande delusione se l'aspettativa non veniva soddisfatta. Ciò accadde, in realtà, con il primo volo su Roma condotto da Léon Delagrangé. Il 24 maggio 1908 erano intervenute in Piazza d'Armi le

più alte cariche politiche (il ministro della guerra, il ministro della marina, il sindaco di Roma e perfino i sovrani) ma, purtroppo, il volo fu disturbato da un fastidioso vento che non permise all'aereo di alzarsi e volare sopra gli alberi come promettevano i manifesti che annunciavano l'evento ("*Delagrangé volerà!*"). La delusione degli spettatori emerse nei giornali del giorno successivo all'impresa, con articoli sarcastici e vignette satiriche.

Ma Delagrangé non si lasciò demoralizzare e studiando le condizioni meteorologiche si rese conto che per evitare il vento i voli dovevano effettuarsi il mattino presto. Riuscì quindi a superare il suo record raggiungendo i quindici minuti di volo. Nonostante il progresso che si stava attuando *Il travaso delle idee della domenica* ironizzò sull'influenza che poteva avere "l'apparecchio volante" nella vita futura: "*I redattori avranno costantemente la testa nelle nuvole e scriveranno cose dell'altro mondo, anche perché potranno recarvicarsi a piacimento con una semplice alzata...d'ingegno...*".

Con l'arrivo di Wilbur Wright, l'anno successivo, le cose cambiarono. I giornali di quell'aprile 1909 descrissero minuziosamente i vari tentativi dei fratelli Wright, ma evidenziarono soprattutto le caratteristiche tecniche della loro macchina di cui essi si occupavano completamente, anche per la parte relativa ai motori.

Dall'articolo del «*Giornale d'Italia*» del 17 aprile 1909 si evince la trepida attesa e il fermento che regnava nello hangar e nel terreno circostante in cui si erano radunate personalità dell'esercito e dell'aristocrazia. Oltre alla descrizione di atmosfera vi è però anche una particolareggiata descrizione dell'apparecchio e, per la prima volta, si fanno notare le diverse caratteristiche tecniche con la macchina di Delagrangé. Si sottolinea infatti che la mobilità delle ali rendeva l'aeroplano dei Wright superiore a quello francese che, con le ali rigide, non riusciva a superare gli inconvenienti procurati dal vento o da "false manovre".

Questo esperimento ebbe una vasta e positiva eco perché oltre al pilota si trasportò, per la prima volta, anche un passeggero. Infatti, entusiasti di questa impresa, svariati personaggi vollero provare l'ebbrezza del volo. Anche in questa occasione non mancarono le vignette satiriche in cui gli uomini vennero raffigurati come uccelli e viceversa, e quella, pubblicata nel *Travaso delle idee della Domenica*, in cui il tenente Calderara veniva raffigurato come un'enorme libellula (cfr. immagine a p. 18, in basso a sinistra).

\*Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione

## Primi voli sulla stampa

1908: Delagrange

- *L'uomo che vola. Gli esperimenti di Leone Delagrange in piazza d'Armi. La conquista dell'aria*, «Il messaggero», 23 maggio 1908, p. 3
- Leo, *L'esperimento dell'aeroplano Delagrange*, «La tribuna», 24 maggio 1909, p. 1
- A. Faustini, *Aereonautica ed aviazione*, «Il messaggero», 24 maggio 1908, p. 1
- *L'uomo che vola. Gli esperimenti di Leone Delagrange in piazza d'Armi. La conquista dell'aria*, «Il messaggero», 24 maggio 1908, p. 2
- Ser Ciappelletto, *L'aeroplano di Delagrange nella Piazza d'Armi di Roma*, «La tribuna», 25 maggio 1908, pp. 1-2
- *L'uomo che vola. L'esperimento in piazza d'Armi*, «Il messaggero», 25 maggio 1908, p. 4
- *Gli esperimenti di Delagrange. La prova di ieri*, «La tribuna», 26 maggio 1908, p. 4
- *L'uomo che vola*, «Il messaggero», 26 maggio 1908, p. 4
- R. L. (G. Galantara), *L'istantanea del giorno. Pirocorvo e De Lagrange*, «Avanti!», 26 maggio 1908, p. 1
- *Gli esperimenti di Delagrange*, «Il giornale d'Italia», 26 maggio 1908, p. 2
- *Delagrange ha volato dinanzi al Sovrano*, «Il giornale d'Italia», 28 maggio 1908, p. 2
- *Delagrange batte il suo "record", alla presenza del Re*, «La tribuna», 28 maggio 1908, p. 4
- *Gli esperimenti di Delagrange. La prova pubblica di stamane*, «La tribuna», 29 maggio 1908, p. 4
- *Un nuovo "record", di Delagrange. Più di 15 minuti in aria!*, «La tribuna», 31 maggio 1908, p. 4
- *Il primo esperimento pubblico dell'aviatore Delagrange a Roma*, «L'illustrazione italiana», 31 maggio 1908, p. 529
- A. Beltrame, *I sovrani assistono alle prove di aviazione a Roma: Delagrange supera ututti i "records" percorrendo 16 chilom. in 15 minuti*, «La Domenica del Corriere», 31 maggio 1908
- *Arriveremo mai a volare?; Quando si volerà; Parla l'uccello; Rara Avis*, «Il travaso delle idee della domenica», a. 9, n. 431, 31 maggio 1908, p. 1
- *Il sindaco volante*, «Il travaso delle idee della domenica», a. 9, n. 431, 31 maggio 1908, p. 2
- *L'ultima prova di Delagrange*, «La tribuna», 2 giugno 1908, p. 4
- *Aereoplani e dirigibili*, «L'illustrazione italiana», 30 agosto 1908, pp. 210, 211
- *I voli eroici dei fratelli Wright in Francia e in America*, «L'illustrazione italiana», 4 ottobre 1908, p. 317
- Sor Capanna, *'Sto fresco...*, da P. Partini, *"Delagrange volerà"*, «Strenna dei Romanisti», 1946, pp. 200-203

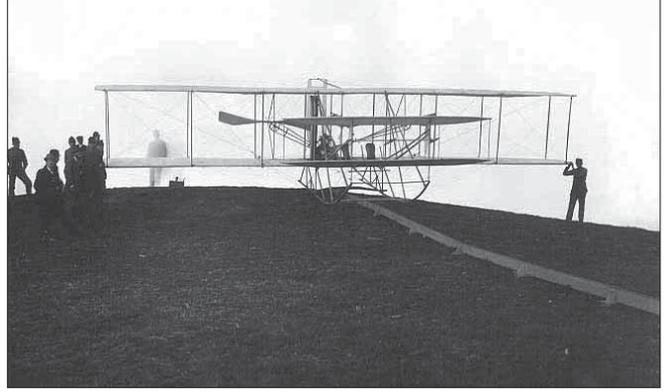
1909: Wright

- A.T., *L'aeroplano di Wright a Centocelle*, «Il messaggero», 14 aprile 1909, p. 3
- Romano Guerra, *W.Wright sul campo di Centocelle*, «Il giornale d'Italia», 14 aprile 1909, p. 1
- *Wright a Centocelle. Nella mattinata – L'inutile attesa*, «La tribuna», 15 aprile 1909, p. 2
- D., *Per i voli di Wright a Centocelle*, «Il giornale d'Italia», 15 aprile 1909, pp. 1-2
- *Wright a Centocelle*, «La tribuna», 16 aprile 1909, p. 2
- *Il trionfatore dell'aria a Centocelle*, «Il giornale d'Italia», 16 aprile 1909, p. 1
- *I voli di Wright*, «La tribuna», sabato 17 aprile 1909, pp. 1-2
- Milone, *Wilbur Wright vola vittorioso nel cielo azzurro di Roma*, «Il giornale d'Italia», 17 aprile 1909, pp. 1-2
- *Wright a Centocelle. Per l'aviazione in Italia*, «La tribuna», 18 aprile 1909, p. 2
- *Impressioni di un volo con Wilbur Wright nell'aeroplano*, «Il giornale d'Italia», 18 aprile 1909, pp. 3-4
- *La quarta giornata di Wright*, «La tribuna», 20 aprile 1909, p. 5
- *I voli di Wright a Centocelle*, «Il messaggero», 21 aprile 1909, p. 4
- *Wilbur Wright alla conquista dell'aria*, «Il giornale d'Italia», 22 aprile 1909, p. 2
- *Il ministro Mirabello sull'aeroplano di Wright*, «La tribuna», 23 aprile 1909, p. 1
- *I voli di Wright*, «Il giornale d'Italia», 23 aprile 1909, p. 2
- *I voli di W.Wright nel pomeriggio di ieri*, «Il giornale d'Italia», 24 aprile 1909, p. 4
- *Il Re a Centocelle*, «La tribuna», 25 aprile 1909, p. 4
- *Il Re assiste ai voli di W.Wright*, «Il giornale d'Italia», 25 aprile 1909, p. 4
- *È questi il volatore in aeroplano...*, «Il travaso delle idee della domenica», a. 10, n. 478 (25 aprile 1909), p. 2
- *L'odierno trionfo di Wright*, «Il giornale d'Italia», 27 aprile 1909, p. 4
- *Gli ultimi voli di Wright*, «Il giornale d'Italia», 28 aprile 1909, p. 4
- *Roma. Il ministro Mirabello sull'aereo di Wilbur Wright a Centocelle*, «L'illustrazione italiana», 2 maggio 1909, p. 449
- *A Wright unito...*, «Il travaso delle idee della domenica», a. 10, n. 479, 2 maggio 1909, p. 2
- Gabriele d'Acquannunzio (!), *Laude volatile*, «Il travaso delle idee della domenica», a. 10, n. 480 (9 maggio 1909), p. 1
- Luccio, *Aeroplaneide*, «Pasquino», n. 23, 6 giugno 1908, p. 10
- CAM, *Quando gli uomini saranno uccelli*, «Pasquino», n. 35, 29 agosto 1908, p. 10

ingaggiato con una notevole offerta che gli rese, per l'intera tournée, un guadagno netto di FF 50.000 (circa € 150.000 attuali). Due mesi dopo gli accordi con la delegazione italiana Delagrange era pronto a partire per l'Italia, mentre il suo biplano Voisin, smontato e imballato in vari cassoni, veniva spedito per ferrovia.

I primi tentativi di volo con l'aeroplano in Italia avvennero a Roma, nella Piazza d'Armi, tra il 23 e il 31 maggio 1908. Delagrange arrivò preceduto da un grande *battage* pubblicitario, che determinò un'immensa aspettativa. L'aviatore tentava di battere il proprio record precedente, un volo di 4 chilometri in 6' 30" a pochi metri di altezza. Il 23 maggio, alle 5 del mattino, Delagrange effettuò delle prove in forma privata, coprendo più volte distanze di 2-3 chilometri.

La prova ufficiale nel pomeriggio del 24 maggio vide affluire oltre 100.000 spettatori paganti. All'inizio il forte vento impedì il volo; poi un primo tentativo diede risultati modesti, un secondo coprì 400 metri a pelo d'erba, un terzo 1,8 chilometri a un metro. Alla fine Delagrange rinunciò, riportando l'aereo nello hangar. La folla, sentendosi ingannata, iniziò a questo punto a lanciare oggetti e ad avvicinarsi minacciosa, tanto che la cavalleria dovette intervenire mentre l'aviatore veniva portato via in automobile. Finalmente il 27 maggio, al mattino presto e alla presenza del re Vittorio Emanuele III, Delagrange riuscì a volare per 9 chilometri in 9' 30", stabilendo il nuovo primato personale. Lunedì 1 giugno, al mattino presto, volò in un'esibizione privata per la regina



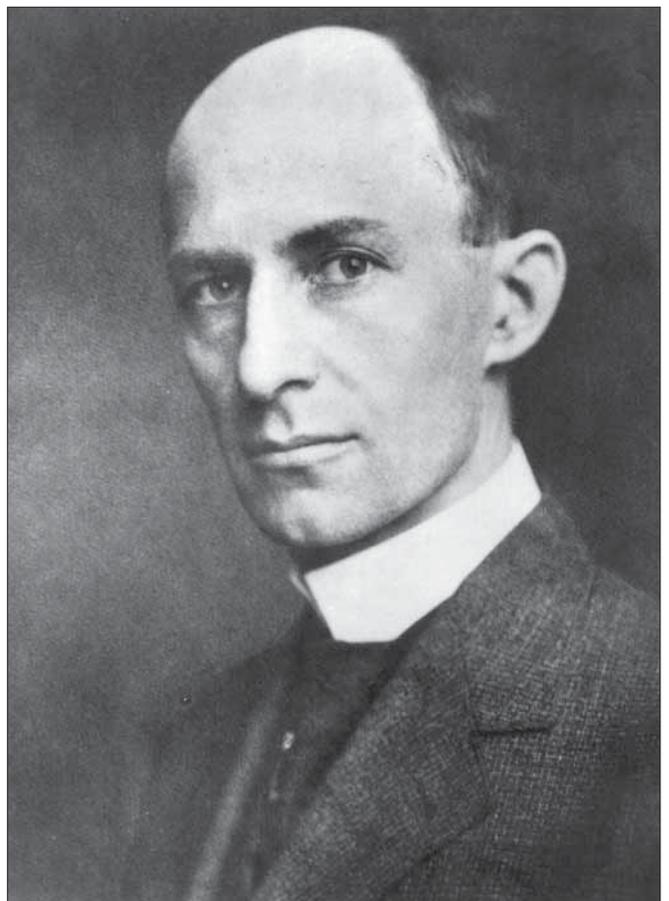
In alto: Centocelle, 1909, il Flyer in posizione di lancio. ICCD-Aerofototeca Nazionale, Roma

Al centro: Wilbur Wright ai comandi del Flyer. ICCD-Aerofototeca Nazionale, Roma



A Wright unito..., «Il travaso delle idee della domenica», a. 10, n. 479, 2 maggio 1909, p. 2 (caricatura di M. Calderara)

A destra: Ritratto di Wilbur Wright. ICCD-Aerofototeca Nazionale, Roma





### Wright a Centocelle



**M. CALDERARA**



**U. SAVOIA**

La foto che pubblichiamo in questa pagina, è un'immagine che ha un grande interesse storico. Essa rappresenta i due fratelli Wright, Wilbur e Orville, nel momento in cui si recano a Centocelle per la dimostrazione del loro aeroplano. I due fratelli sono ritratti in abiti da viaggio, con cappelli e giacche scure. La fotografia è in bianco e nero e ha un'aspetto documentario.

**Il volo**

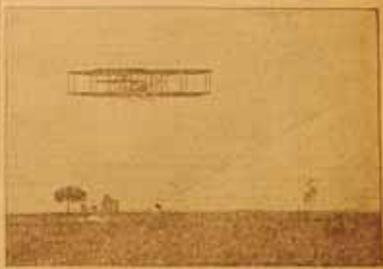
Il volo del 17 aprile 1909, a Centocelle, fu un evento di grande importanza per la storia dell'aviazione. I fratelli Wright riuscirono a mantenere l'aeroplano in volo per un tempo prolungato, dimostrando così la loro padronanza del volo motorizzato.

**L'aeroplano**

L'aeroplano utilizzato per il volo era un biplano con motore a pistoni. La sua costruzione era semplice e pratica, adatta per i voli di prova. La foto mostra l'aeroplano in volo sopra il campo di Centocelle.

Sabato 17 Aprile 1909      Ann. 197

## I voli di Wright



**Il volo**      Foto di L. Biondi

Il 17 aprile scorso, a Centocelle, i fratelli Wright hanno compiuto un volo di grande importanza per la storia dell'aviazione. L'aeroplano, costruito dai due fratelli, è stato in grado di rimanere in volo per un tempo prolungato, dimostrando così la loro padronanza del volo motorizzato.

**La mattina di oggi**

Il giorno del volo, la mattina di oggi, i fratelli Wright erano in compagnia di un gran numero di persone. L'evento era stato annunciato con largo anticipo e aveva attirato un gran numero di curiosi. I due fratelli erano molto calmi e sicuri durante il volo, dimostrando la loro padronanza del volo motorizzato.

**Il terzo giro**

Il terzo giro del volo fu particolarmente interessante. I fratelli Wright riuscirono a mantenere l'aeroplano in volo per un tempo prolungato, dimostrando così la loro padronanza del volo motorizzato. Il volo fu un successo per tutti e dimostrò che l'aviazione era un campo in cui valeva la pena di investire.



In alto, a sinistra: È questi il volatore in aeroplano..., «Il travaso delle idee della domenica», a. 10, n. 478, 25 aprile 1909, p. 2

In alto, al centro: Wright a Centocelle, «La tribuna», 16 aprile 1909, p. 2 (con foto di M. Calderara e U. Savoia)

In alto, a destra: I voli di Wright, «La tribuna», sabato 17 aprile 1909, pp. 1-2

A sinistra: Il trionfatore dell'aria a Centocelle, «Il giornale d'Italia», 16 aprile 1909, p. 1

## Aero+Musica

di Marzia Miele\*

Cosa poteva fungere in modo appropriato come colonna sonora della mostra?

La risposta, sia per la coincidenza temporale, sia per il significato che il volo, o meglio l'aeroplano, la macchina volante, riveste nella poetica e nella teoria del movimento futurista, era scontata: la musica futurista, in modo particolare i brani legati all'aviazione.

Il Manifesto *Le futurisme* di Filippo Tommaso Marinetti viene pubblicato sul giornale parigino «Le Figaro» il 20 febbraio 1909, ma è pronto dal dicembre dell'anno precedente e in gestazione da almeno cinque anni.

Insieme al treno e all'automobile, l'aereo rappresenta la realizzazione concreta di quel superamento di un passato immobile, che è alla base del mito futurista: la velocità, il cambiamento, il superamento del concetto di spazio e tempo tradizionali: "noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità" (*Manifesto*).

Il debito che il movimento deve agli ideatori della macchina volante è da Marinetti riconosciuto in modo esplicito nel dramma in tre atti *Les poupées électriques*, pubblicato a Parigi nel 1909, che reca in apertura il Manifesto ed è dedicato a Wilbur Wright: "A Wilbur Wright qui sut élever nos coeurs migrants plus haut que la bouche captivante de la femme".

La critica all'immobilismo, al passatismo è la base di una rivolta dello stile che travolge i canoni tradizionali non solo della sintassi e della logica, ma anche la separazione tra le arti: la parola è grafica, immagine, suono, rumore, sintesi sensoriale e logica di quanto accade.

Marinetti sintetizza la sua visione della letteratura futurista nel *Manifesto tecnico della letteratura futurista* dell'11 maggio 1912 e nel successivo *L'immaginazione senza fili e le parole in libertà*, e ne dà la prima prova nel celebre *Zang Tumb Tumm*, pubblicato a Milano a cura delle Edizioni futuriste di Poesia nel 1914. In questo poemetto, ispirato all'assedio di Adrianopoli durante la guerra bulgaro-turca, l'autore utilizza metodi di stampa particolari inserendo caratteri tipografici di varie dimensioni, nonché grassetto e corsivo, creando in tal modo un effetto visivo in grado di riportare il lettore al centro della battaglia del 1912. La lettura procede con tecniche analoghe, modulando voce, suoni, rumori, interruzioni per rendere simultaneamente tutte le sensazioni, visive e uditive, e l'esperienza psichica dell'evento. Oltre a *Zang Tumb Tumm*, di Marinetti ricordiamo anche altri due brani strettamente connessi all'estetica del volo: "700 km all'ora" tratto dall'*Areopoesia del Golfo di La Spezia* (1935) e l'aeropoesia *Spiralando sul porto di Napoli*. La passione per gli aerei lo portò anche a concepire il *Primo dizionario aereo* italiano, pubblicato nel 1929 a Milano.

In ambito più strettamente musicale il messaggio dirompente di Marinetti viene recepito da Luigi Rus-

## AERO+MUSICA

PROGRAMMA PER LA MOSTRA "WRIGHT VOLA!"

Luigi Russolo (1885-1947) – *Gorgogliatore*, da "Esempi sonori", ricostruzione di M. Abate e P. Verardo \*

*Effetto sonoro di aeroplano* \*\*

– Francesco Balilla Pratella (1880-1955), *L'aviatore Dro*, opera in tre atti, 1911-1914: estratto dal I atto. Orchestra Sinfonica della RAI di Milano, dir. Ferruccio Scaglia; registrazione 1959 \*\*\*

*Effetto sonoro di aeroplano* \*\*

Francesco Balilla Pratella (1880-1955), *L'aviatore Dro*, opera in tre atti, 1911-1914: estratto dal III atto. Orchestra Sinfonica della RAI di Milano, dir. Ferruccio Scaglia, A.M. Rosati, soprano; L. Infantino, M. Rocchi, tenori; A. Carusi, baritono; registrazione 1959 \*\*\*

Luigi Russolo (1885-1947) – *Arco enarmonico*, da "Esempi sonori" \*

Luigi Russolo (1885-1947) – *Risveglio di una città*, 1913, ricostruzione di M. Abate e P. Verardo \*

Luigi Grandi – *Aeroduello*, 1935. Daniele Lombardi, pianoforte, 1989\*

*Effetto sonoro di aeroplano* \*\*

Alberto Di Miniello (1898-1986) – *Aviazione Legionaria*, 1922-1943, Corpo Musicale della Regia Aeronautica \*\*\*\*

*Effetto sonoro di aeroplano* \*\*

\* Da "Antologia sonora – Musica futurista", Cramps Records CRSCD 046-047/1989 (ICBSA-1C41230)

\*\* da disco 78 giri La Voce del Padrone AV41/1943 (ICBSA 21/1933/11)

\*\*\* da Nastro Bobina Aperta ICBSA-CL1140

\*\*\*\* da disco 78 giri Columbia DQ2690/1920-45 (ICBSA 13/1169/4)

Selezione a cura di Roberto Catelli, realizzazione tecnica e montaggio sonoro di Luciano D'Aleo, ICBSA – Istituto Centrale Beni Sonori ed Audiovisivi - Discoteca di Stato

solo, nato a Portogruaro (Venezia) nel 1885, figlio quartogenito dell'organista del duomo della città. Pur provenendo da una famiglia di musicisti Russolo, la cui creatività si era manifestata fino ad allora soprattutto nell'ambito della pittura, non è un musicista professionista; ma forse proprio questa appartenenza al mondo della musica senza un coinvolgimento professionale gli permette di staccarsi dai canoni tradizionali con la stessa irruenza e trasgressività di Marinetti

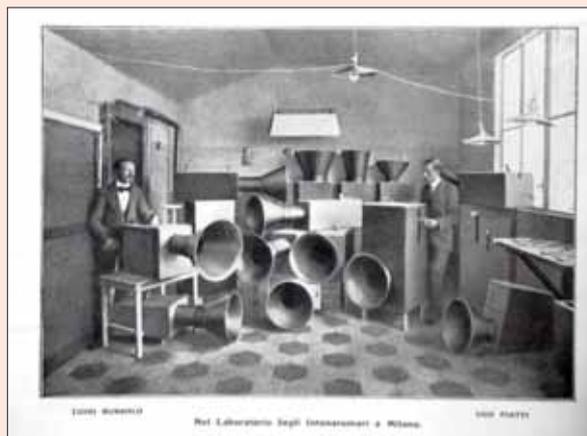
nell'ambito della letteratura. Il manifesto *L'arte dei rumori*, datato 11 marzo 1913, è l'equivalente per la musica del manifesto *L'immaginazione senza fili e le parole in libertà* per la letteratura: "La vita antica fu tutta silenzio. Nel diciannovesimo secolo, coll'invenzione delle macchine, nacque il Rumore. Oggi il Rumore trionfa e domina sovrano sulla sensibilità degli uomini". Russolo non si limiterà a teorizzare il rumore come l'espressione sonora del mondo contemporaneo: a lui dobbiamo anche l'invenzione degli "intonarumori", macchine per produrre e riprodurre rumori. La colonna sonora della mostra ne riporta due esempi: il *Gorgogliatore* e *Arco enarmonico*.

Ormai tutta l'avanguardia musicale guarda ai temi indicati dai futuristi come simbolo della contemporaneità: locomotiva, aeroplano, fonderia, città. Nella rassegna troviamo la riproduzione del celebre *Risveglio di una città*.

Il messaggio di Russolo aveva avuto un illustre precedente in Francesco Balilla Pratella.

Nato a Lugo di Romagna nel 1880 e morto a Ravenna nel 1955, musicista di professione, compositore, critico, musicologo ed etnomusicologo, fu il primo a essere attratto dalla carica innovativa e liberatoria rappresentata dal futurismo. A lui dobbiamo ben sei manifesti futuristi, che non hanno però la forza rivoluzionaria dei manifesti di Russolo, così come non riuscirà a esprimere fino in fondo lo spirito futurista la sua produzione artistica.

Nel *Manifesto dei musicisti futuristi* dell'11 ottobre 1910,

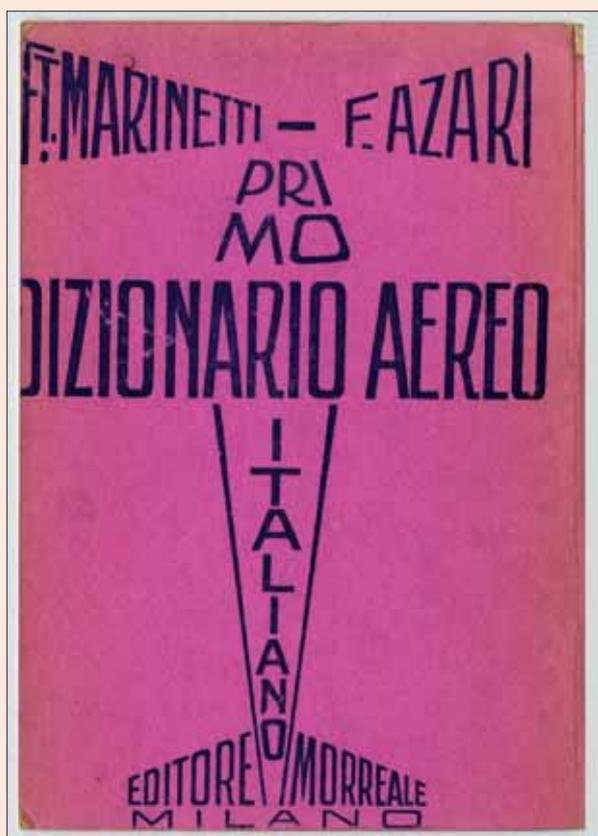


seguito l'anno successivo dal *Manifesto tecnico della musica futurista*, Pratella proclama l'atonalismo, l'enarmonia, la polifonia in senso assoluto e il ritmo libero. In realtà, come egli stesso dichiara nella sua autobiografia "concepivo il futurismo come spirito di rinnovamento non tanto dei mezzi espressivi, della tecnica come fine e in se stessa, quanto dell'espressione intima... In sintesi: ricreare il mondo, ma non andare mai contro l'umanità e, cioè, contro natura".

I brani della celebre opera *Sogni dell'aviatore Dro*, iniziata nel 1912 e rappresentata nel 1920, hanno toni più di carattere impressionista che futurista, nonostante Marinetti lo spronasse a essere più ardito; il futurismo di Pratella si riduce soprattutto all'impiego dell'intonarumori, nell'ultimo atto dell'opera, per riprodurre il suono dell'aeroplano.

Completano la colonna sonora *Aeroduello* di Luigi Grandi e *Aviazione Legionaria* di Alberto Di Miniello, nato a Rimini nel 1898 e morto a Pomezia nel 1986, dal 1937 primo maestro direttore della banda della Regia Aeronautica, oggi più noto come autore della marcia d'ordinanza dell'Aeronautica Militare.

\*Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione

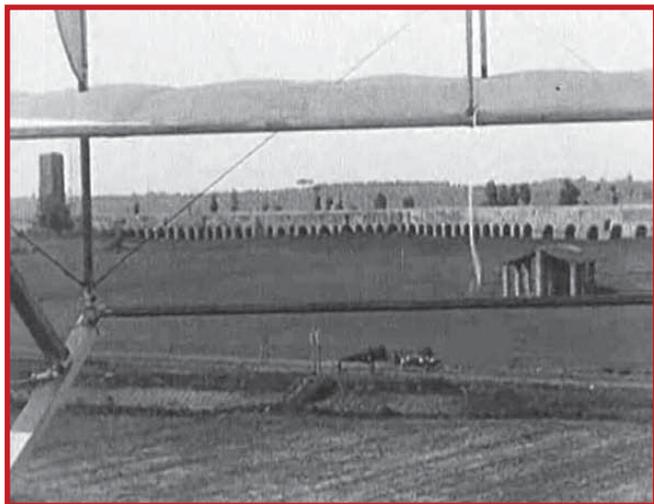


In alto: "Luigi Russolo - Ugo Piatti / Nel Laboratorio degli Intonarumori a Milano". Tavola f.t. da L. Russolo, *L'arte dei rumori*, Milano, 1916

A sinistra: F.T. Marinetti, F. Azari, *Primo dizionario aereo*, quarta di copertina, Editore Morreale, Milano, 1929



A sinistra: Centocelle, 1908. Vittorio Emanuele III, Wilbur e Orville Wright. ICCD-Aerofototeca Nazionale, Roma



In basso, a sinistra: *Universal News*, 24 aprile 1909. Filmato "Wilbur Wright und seine Flugmaschine", fermo immagine. Sono inquadrati Tor Fiscale e l'acquedotto Claudio; in primo piano l'ala del Flyer con il semplice filo bianco che serviva per misurare l'angolo di incidenza. Per il filmato e il fermo immagine si ringrazia Stefano Zita dell'ICCD

madre Margherita; il giorno successivo partì per Milano. I troppi tentativi falliti e il volo a quota molto bassa delusero le aspettative dei romani, che trovarono sfogo nella composizione di numerosi versi satirici.

Ben altro prestigio conobbe l'impresa di Wilbur Wright, a Roma con il suo *Flyer* "modello 1907" nell'aprile del 1909 (sui fratelli Wright e le loro attività si vedano <http://www.centennialofflight.gov> - 2003 - e RENSTROM 2003). I fratelli Wright (Orville, 1871-1948 e Wilbur, 1867-1912) erano stati invitati in Italia dal Club Aviatori, istituito nel febbraio 1909 e composto da molti esponenti dell'aristocrazia e del mondo militare, *in primis* il maggiore del Genio Maurizio Mario Moris, pioniere dell'aeronautica militare e della fotografia aerea in Italia. Lo scopo dell'invito a Wright e a Hart O. Berg, suo agente commerciale per l'Europa, era quello di intavolare trattative per l'acquisto di aerei per conto del governo italiano e per l'addestramento di due militari già esperti di volo, il sottotenente di vascello Mario Calderara e il tenente del Battaglione Specialisti del Genio Umberto Savoia; trattative che si conclusero con l'acquisto di un aeroplano per lire 25.000, mentre altretante andavano all'istruttore come compenso.

Wilbur Wright giunse a Roma il 1 aprile 1909, colpendo subito l'immaginazione popolare con la sua estrema riservatezza e laconicità. Nella prima settimana di permanenza furono approntati il pilone di lancio

e la rotaia di partenza, necessari per lanciare l'aeroplano al decollo (ma nel corso dei voli romani l'aereo riuscì a partire anche senza l'aiuto del pilone); l'atterraggio avveniva su pattini, non essendo ancora state applicate le ruote. Il pilota stava seduto sul bordo dell'ala inferiore e poteva portare con sé un passeggero.

Il 15 aprile 1909 Wright effettuò, nel pianoro di Centocelle, un primo volo di 10 minuti, raggiungendo l'altezza di 30 metri. Complessivamente avrebbe effettuato 67 voli, 40 di addestramento di Calderara e Savoia e 27 con personaggi autorevoli e appassionati, la maggior parte dei quali soci dell'Aeroclub d'Italia. Il 28 aprile i fratelli Wright lasciarono l'Italia per Parigi.

### Il primo filmato dall'aereo

Il 24 aprile re Vittorio Emanuele III assisté ai voli, scattando numerose fotografie. In questo stesso giorno un cameraman della *Universal News* accompagnò Wilbur Wright in volo: sono le prime immagini riprese da un aereo.

Il filmato "*Wilbur Wright und seine Flugmaschine*", *Wilbur Wright e la sua macchina volante*, (© Filmarchiv Austria, Vienna - F 19109; restauro 2003 -, consultabile sul web all'indirizzo [http://www.europafilmtreasures.eu/research/Wilbur\\_Wright-0.htm](http://www.europafilmtreasures.eu/research/Wilbur_Wright-0.htm)), girato il 24 aprile 1909, è un documentario muto della durata di 3' 29", con accompagnamento sonoro di Eric Le Guen. Il filmato è composto di due parti. La prima è girata da terra e mostra un volo di Wright insieme a Mario Calderara, alla presenza del re Vittorio Emanuele III (ripreso anche mentre scatta delle fotografie). La seconda, introdotta dalla didascalia *Aufnahmen von der flugmaschine aus gemacht* (*Riprese effettuate dall'aereo*), è girata da un operatore seduto a fianco di Wright: si tratta della prima ripresa mai filmata da un aeroplano. Attraverso l'esile struttura dell'aereo, che inquadra la scena, l'operatore riprende il pianoro di Centocelle, ancora piena campagna scandita dagli acquedotti romani e dalle torri medievali. Questa seconda parte del filmato venne girata da un cameraman dell'agenzia *Universal News* (<http://www.centennialofflight.gov/chrono/log/1909CentocelleFlyingField.htm>, alla data 24 aprile; RENSTROM 2003, p. 22). Successivamente lo spezzone venne unito a un filmato della *Société Générale des Cinématographes Eclipse* di Parigi e distribuito da quest'ultima. ■

\*Elizabeth J. Shepherd - Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione - Aerofototeca Nazionale