



Comune di Osio Sotto

L'alba dei voli dal campo di Osio

*100 anni dal primo volo
all'Aerodromo di Osio Sotto*

Progetto a cura di
Luciano Pinotti

Ricerca storica a cura di
Marino Paganini

2011 Osio Sotto



Nell'anno delle celebrazioni dei 150 anni dell'Unità d'Italia, poter celebrare anche il centenario del primo volo sul territorio osiense, rappresenta una coincidenza significativa. Momenti diversi della nostra storia, ma intimamente legati da un senso di appartenenza, seppur dalle sfaccettature, dalle caratteristiche e dalle ricadute profondamente diverse soprattutto in termini di dimensione geografica.

La celebrazione del centenario del primo volo sul territorio Osiense, così come le diverse manifestazioni ad esso collegate (la festa dell'Arma Aeronautica e la rievocazione del primo volo prevista per l'estate) infatti, rappresentano un appuntamento irrinunciabile, oltre che importante, per il nostro comune ed il suo territorio. La scelta di realizzare questa pubblicazione, ad un anno da quella dedicata all'opera Bertola, vuole rappresentare un ulteriore tassello nel mosaico delle diverse monografie che hanno caratterizzato nel tempo il comune di Osio Sotto. In questo caso tuttavia, si è di fronte ad un evento che, dalla consultazione degli archivi, incluso quello comunale, ha generato all'epoca (1911) un grande clamore, giustificandone oltre ad una così ricca bibliografia anche una presenza significativa in termini di evidenze documentali. In tal senso si è ritenuto doveroso suggellare questi cento anni dal primo volo sul territorio osiense con questa monografia, che Marino Paganini, l'Assessorato alla Cultura, con il prezioso aiuto della biblioteca e del suo personale, hanno saputo render efficace ed esaustiva. La stessa inoltre non è da intendersi come per i soli addetti ai lavori, bensì come un resoconto di come agli albori del XX secolo, un semplice volo potesse rappresentare un momento/evento di aggregazione. In questo contesto il secondo obiettivo di questa monografia vuole essere anche quello di generare nel lettore una certa riflessione in merito a cosa è cambiato non solo in tutti noi e nelle nostre priorità quotidiane, ma anche in Osio Sotto e nel suo territorio.

L'Assessore alle Attività Culturali
Luciano Pinotti

Il Sindaco
Attilio Galbusera

L'Eco di Bergamo

1910 ottobre 11-12 “ L'aeroplano Nosari ”

Alzano Maggiore, 11 ottobre – Il meccanico Giuseppe Nosari di qui ormai ha compiuto il suo aeroplano, che è un monoplano tipo Blériot, il motore del quale fu premiato con medaglia speciale della Camera di Commercio di Bergamo alla esposizione di S. Pellegrino. Il velivolo sarà solennemente benedetto ed inaugurato al nostro Oratorio Maschile il giorno 23 ottobre p.v. coll'intervento di molti egregi personaggi.

L'Eco di Bergamo

1910 ottobre 24-25 “ La visita a due velivoli ”

Ieri doveva aver luogo la benedizione del monoplano di Nosari ad Alzano, ma la funzione si rimandò causa il cattivo tempo. Però alcuni soci del Club d'Aviazione ed altri si sono recati ad Alzano per visitare il velivolo del Nosari. V'era anche il colonnello del distretto cav. Traina. La visita fu soddisfacente, e molte congratulazioni e moltissimi auguri si sono fatti al giovane Nosari.

Nel ritorno da Alzano la comitiva si recò in Borgo S. Caterina da Minossi. Il biplano Minossi è quasi pronto per il volo; è di una costruzione perfetta, eseguita su forti cognizioni tecniche e scientifiche. Tutti hanno, dopo la visita, dimostrato piena fiducia nel successo.

Speriamo che presto, dal campo di Osio, gli aviatori bergamaschi si elevino alto, alto, a dimostrare le conquiste dell'ingegno e del lavoro.

L'Eco di Bergamo

1910 novembre 15-16 “ I velivoli al campo ”

Anche ieri sera si ebbe un discreto concorso all'esposizione delle nuove macchine per volare. I due apparecchi stamane stessa furono smontati: il biplano di Minossi è partito per Osio Sotto, dove sul campo, era a riceverlo buona metà di quella popolazione...

Intanto sul campo di Osio, sotto l'acqua che scroscia, si lavora ad approntare un hangar ... parecchio primitivo al biplano Minossi. Speriamo che il tempo si rimetta presto al bello.

L'Eco di Bergamo

1910 novembre 18-19 “ Minossi inizia i suoi esperimenti a Osio Sotto ”

Minossi ha terminato oggi a Osio Sotto il lavoro per il montaggio del suo biplano e domenica, sul campo, inizierà i primi più rudimentali esperimenti di slancio e di manovra. In tutti i paesi vicini c'è grande attesa... Purché il tempo si rimetta al bello!

L'Eco di Bergamo

1910 novembre 19-20 “ La pioggia ha guastato il biplano Minossi. Gli esperimenti rinviati. ”

Abbiamo detto ieri, che Stefano Minossi, montata ormai completamente la sua macchina per volare, avrebbe iniziato domani i suoi esperimenti sul campo di Osio Sotto.

La notizia era esatta: ora però è accaduto un incidente per il quale i tanto attesi esperimenti dovranno essere rinviati. Ci si informa infatti che la pioggia di questi giorni, penetrando nel povero primitivo hangar di Osio, è caduta sul biplano, guastandone leggermente la coda ed il timone, così che dovette essere nuovamente smontato per le riparazioni.

Non sarebbe tempo che qualcuno intervenisse per la costruzione di un hangar ... un po' meno primitivo e rudimentale? Speriamolo.

L'Eco di Bergamo

1910 novembre 28-29 “ Il biplano Minossi sulla brughiera di Osio ”

Quando, ieri nel pomeriggio, siamo smontati alla fermata di Osio Sotto,

il sole che poco prima pareva pure deciso a farsi avanti, era di nuovo scomparso, e stavolta definitivamente, dietro un fitto e bambaginoso velario di nebbia umidiccia e triste.

Volare in tali condizioni di tempo sarebbe stata follia; per cui fu quasi scherzando che abbiamo chiesto all'aiutante in prima di Stefano Minossi: - Volate?

- Forse... Ma stamane ci si è scheggiata l'elica, battendo contro un cavalletto. Credo, però, che qualche cosa si tenterà ugualmente.

Dunque, c'era ancora tanto di speranza da deciderci a prendere sotto gamba i restanti due chilometri circa di strada, che ci vogliono per arrivare sino alla brughiera. E li abbiamo presi.

La brughiera – campo futuro di aviazione? – si distende lunga ed interminabile a nord del paese, marcando quasi i confini fra Osio Sotto ed Osio Sopra. Trattasi di un pascolo immenso, dal terreno soffice ed impermeabilissimo, senza asperità alcuna e che subito anche all'occhio d'un profano si rivela come adattissimo per le esperienze aviatorie. Qualche entusiasta giunge al punto da volerci dar ad intendere che, data la sofficità del terreno, un apparecchio cadendo anche da un centinaio di metri di altezza non si guasterebbe eccessivamente e che l'aviatore potrebbe rimanere illeso, ma noi – confessiamo sinceramente – non arriviamo sino a tal punto di entusiasmo e lasciamo volentieri ad altri, se credono, di fare l'esperimento.

L'hangar – dovuto quasi esclusivamente al mecenatismo dei signori Schroder proprietari della brughiera, i quali si sono messi competamente a disposizione per quanto possa abbisognare – sorge nella località cosiddetta della “Rasga”, in vista e sotto l'agurale protezione della trattoria del simpatico sig. Fausto Cologni, o, come il capo scarico di un collega l'ha già gloriosamente battezzata, dell'“*hôtel des aviateurs*”.

Il biplano di Minossi si riposa nella sua gabbia di legno sormontata da bandiere nazionali, e fuori sono a guardare alcuni popolani curiosi. Solo più tardi arrivano anche da Bergamo alcuni amici personali del sig. Minossi, la sua gentile signora ed alcuni giornalisti.

La brughiera è asciutta come se da un mese avesse sempre fatto sole: ma tira un'aria gelida da landa siberiana. In fondo al campo la nebbia si allarga, si sfalda, si restringe: anch'essa pare tormentata dalla bramosia di vedere, di osservare...





Alle 16 il biplano è tratto fuori dell'hangar ed il motore è messo in moto; funziona meravigliosamente, in modo superiore ad ogni aspettativa. Il cuore del grande uccellaccio pulsa violentemente, rumorosamente, poi ad una mossa del domatore, tace improvvisamente.

- Va bene come non aveva mai sperato – ci dice avvicinandosi Stefano Minossi.

- E non tenta di partire? – gli chiediamo desiderosi di vedere un esperimento più preciso ed interessante.

- Forse che sì, forse che no – risponde con aria misteriosa il nostro egregio interlocutore. E così dicendo si guarda attorno come per dirci:

- Quando qualcun altro dei presenti si sarà allontanato, vedrò... Con la gente intorno è pericoloso.

Finalmente, quando il freddo lo vuole qualche comitiva si sfalda, come prima la nebbia che adesso, invece, per disdetta, si restringe e ci incalza ancor più davvicino. Sono le 16.30 e se qualche cosa si vuol tentare non c'è tempo da perdere.

Minossi, aiutato dagli amici, compie qua e là il collegamento di alcuni fili rivelatisi di tendenze troppo... libertarie, poi il motore pulsa nuovamente, l'elica gira suscitando un vortice impetuoso d'aria, che mette in fuga anche gli ultimi rimasti. Minossi, d'un salto è balzato sul minuscolo seggiolino davanti, afferra il timone e: – Lasciate!- grida.

Il biplano dapprima sussulta, si agita, poi, lasciato libero dagli aiutanti, che si sono gettati ventre a terra, fugge ballonzolando lungo la immensa spianata.

Ci lanciamo ad inseguirlo, ma il biplano marcia alla velocità di crica cinquanta chilometri all'ora. Motivo per cui... dopo poco noi rimaniamo indietro e la macchina scompare nella nebbia, assumendo in certi momenti la strana e grottesca figura d'un grosso trampoliere in fuga.

Oramai non si sente più che il pulsar del motore, ma poi anche questo cessa improvvisamente.

Che cosa è successo?

- Mi è impossibile d'andare avanti! – grida Minossi, che, nonostante la disdetta ci appare raggiante. – La nebbia è tale, che non posso vedere il campo ed orizzontarmi. Ho scorto là in fondo qualche cosa di nero, un cespuglio, e mi sono spaventato. Capià, non voglio fiaccarmi il collo così subito...

E Minossi sorride coi grandi occhi neri e con voce fatta eccitata dall'emozione ci dice tutto il suo contento, la sua soddisfazione.

- Stamane – le dico la verità – ho pianto come un fanciullo, quando, proprio mentre stava per partire, ho visto scheggiarmi l'elica contro un cavalletto che nella confusione del momento avevo dimenticato lì vicino. Sono due anni che agognava questo istante: vederlo ritardato all'ultimo momento ancora per una quindicina di giorni mi faceva sanguinare il cuore. Invece ho potuto fuggire istessamente dall'hangar e l'elica ha funzionato, se possibile, ancor meglio di prima.

- E che impressione ha provato?

- Una impressione straordinaria, indescrivibile: una sensazione veramente meravigliosa. Non è come sull'automobile, che ci sentiamo quasi schiacciati dentro la macchina: qui, con l'elica ed il motore dietro la schiena, sembra quasi d'essere sospinti innanzi, di doverci innalzare per forza, per necessità. Si è una cosa sola con l'apparecchio. Dopo i primi venti metri di corsa, sorpassato appena un leggero ondulamento di terreno, mi sono accorto che cadeva davanti... L'apparecchio si era sollevato da terra.

- Per un momento ho avuto come uno stordimento di capo, ho afferrato il timone e l'ho drizzato verso il cielo... Voleva salire subito, sul momento, a dispetto della nebbia e dell'oscurità... è stato però un breve istante di follia: non si vedeva niente e sono riuscito a vincere il mio desiderio atterrando immantinenti. Mi si è imposta la visione del mio biplano sfasciato. Prima di decidermi al gran passo voglio impratichirmi bene dell'apparecchio nel rollamento.

Intanto dal fondo del campo sono sopraggiunti correndo anche gli ultimi ritardatari.

Nella nebbia e nell'oscurità incipiente la scena ha qualche cosa del fantastico: tutti si congratulano con Minossi per il primo felice esperimento, poi la macchina viene rimessa sulla linea dell'hangar, il motore riprende ordinatamente la sua canzone e mentre la turba di uno dei più entusiasti e dei più curiosi vola dal campo e rolla furiosa in lontananza, sospinta dalla colonna d'aria che l'elica del velivolo sprigiona, l'uccellaccio marcia di nuovo correndo, squassando le grandi ali, verso il suo nido, dove, mentre fa notte, va di nuovo ad appollaiarsi.

- Sino ad oggi ho sempre temuto; oggi sono quasi certo di poter volare. E volerò! – ci dice Minossi stringendoci fortemente la mano.

- E... voleremo anche? – chiediamo noi ammiccando l'occhio.

- Se riuscirò, la stampa, alla quale io debbo pure tanta gratitudine, sarà la prima.

Confessiamo che, in quel momento, anche noi ci siamo sentiti in petto un coraggio quasi di leone.

In attesa, il cortese conduttore dell'*Hôtel des aviateurs* ha voluto rinfrancarci con una bottiglia di quello spumante che è riservato solo ai bipedi che volano o ... che desiderano di volare.

Speriamo che, uno di questi giorni, possiamo scrivere che: Minossi ha volato!

Voli ora con la sua rondine anche l'amico Nosari. Tutti lo desiderano sul campo.

L'Eco di Bergamo

1910 novembre 29-30 “ Un altro incidente al biplano Minossi ”

Ieri sera, mentre il giornale andava in macchina, ci giungeva notizia da Osio Sotto di un nuovo incidente toccato al biplano Minossi.

Stefano Minossi, dopo i primi felici esperimenti di domenica sera, ieri era ritornato sul campo e per tutta la giornata, in preda all'entusiasmo, aveva ripreso gli esercizi. Aveva percorso così, per quattro volte, la linea del campo lungo un tratto di 530 metri e mentre qualcuno vigilava a dare l'allarme vicino ad alcune fosse che sono nel terreno, altri gli correvano dappresso per tutto quello che poteva abbisognare.

Durante tutti i quattro esperimenti, motore ed elica funzionarono bene e l'apparecchio scappò ogni volta saltellando, a quando a quando, facendo anche dei piccoli voli, s'intende a primo fior di terra.

Fu al quinto tentativo che avvenne la nuova sciagura. L'apparecchio, che si trovava quasi all'altezza della palazzina del sig. Marco Rotigni, era stato rimesso per ritorno sulla via dell'hangar ed era poi ripartito rullando furiosamente.

L'esperimento procedeva benissimo, tanto bene che, quasi a metà campo, il biplano si era di nuovo leggermente sollevato. Gli amici, entusiasti, incominciavano già a gridar vittoria, quando, sfortunatamente, Minossi non scorse a tempo il terrapieno che s'allinea sul margine destro del campo ed andò ad urtarvi contro, proprio all'imbocco, con l'estremità superiore del pattino sinistro. All'urto violento l'apparecchio oscillò e, per un momento, parve cadere. Con un movimento di *gochisment*, però, Minossi riuscì a fargli riguadagnare l'equilibrio e, contemporaneamente, tentò di virare verso la parte opposta.

La mossa abile del pilota era riuscita egregiamente ed il biplano stava riprendendo la sua andatura regolare, quando lo stesso pattino urtò nuovamente contro il terreno. Disgraziatamente, proprio in quello stesso istante, data la vicinanza dell'hangar, era stato spento anche il motore e così la scossa fu doppiamente violenta: l'apparecchio si agitò, tentennò leggermente, poi si rovesciò sul fianco destro, oscillando dolorosamente sulla ruota destra del carrello, mentre l'altra ruota si rattappava sospesa all'apparecchio, come la gamba d'un uccello che si metta a riposo.

Per l'urto il meccanico Minossi è stato sbalzato fuori dal seggiolino in avanti, ma fortunatamente senza farsi male.

La sua prima impressione è stata quella come d'un grande istupidimento: con i lucciconi agli occhi, egli, rialzatosi, guardava il suo apparecchio che a tutta prima sembrava essersi tutto sfasciato. Poco a poco, però, si rincorò e, trascinato il biplano nell'hangar, constatò che i danni non erano così rilevanti come a tutta prima era sembrato. La macchina è rimasta tutta sconquassata, tanto che dovrà essere riassetata: di vere e proprie rotture, però, non si constatarono che quelle della traversa che lega sul davanti l'apparecchio: d'una ruota del carrello, del timone di profondità e dei tiranti.

I pattini ed il motore rimasero incolumi.

Oggi il Minossi ha iniziato i lavori per la ricomposizione dell'apparecchio, chiamando anche all'uopo da Milano due operai specialisti. Si spera che entro una decina di giorni Minossi potrà riprendere i tentativi di volo.

Auguriamo che almeno stavolta il Club di Aviazione non lo abbia ad abbandonare.

L'Eco di Bergamo

1910 novembre 30 – dicembre 1 “ Per aiutare

Stefano Minossi a ricostruire il suo biplano ”

Un giornale cittadino ha iniziato ieri sulle sue colonne una sottoscrizione pubblica per venire in soccorso a Stefano Minossi il quale, l'altro ieri, sulla brughiera di Osio Sotto, mentre già vicina sentiva alitargli la vittoria è caduto malamente contro un'accidentalità del terreno, sfasciando il suo biplano.

Quella macchina rappresentava per il giovane Minossi una fatica di due anni: tutta la sua sostanza. Perché Minossi non è ricco. Minossi è un semplice, per quanto intelligentissimo, operaio meccanico, che per il suo sogno radioso ha lasciato anche il posto remunerativo di chauffeur presso il conte Suardi. Minossi oggi non ha più soldi per riparare il suo apparecchio; tocca alla cittadinanza nostra di venirgli in soccorso e bene ha fatto il confratello nostro ad iniziare la sottoscrizione pubblica.

Noi vi aderiamo ben volentieri: saremo anzi lieti di prestarci pur noi a raccogliere offerte.

A proposito sempre dell'incidente toccato al biplano di Minossi, poi riceviamo una lettera della commissione per il Club di Aviazione, con la quale, incitando alla sottoscrizione pubblica, dichiara che detta Commissione non può disporre dei capitali sociali per aiutare il Minossi in simile circostanza ma che tuttavia ha già provveduto personalmente costruendogli un hangar provvisorio ed altro, nell'attesa che si costituisca regolarmente il Club onde continuare l'opera di incoraggiamento senza timore di commettere illegalità.

Dichiara poi di aver inviato personalmente una offerta privata.

Il Giornale di Bergamo

1911 gennaio 12 “ Cose dell'aviazione. Il campo di Osio in pericolo? ”

Del lavoro che sta compiendo il nostro Club d'Aviazione poco o nulla si sa, perché gli ottimi membri della Presidenza si circondano del più fitto mistero.

Fu così che in questi giorni ci giunse come un fulmine a ciel sereno la notizia che erano state riprese le pratiche per la formazione del campo d'aviazione sul greto del Serio a Grassobio, e che ieri stesso si trovava a Grassobio un membro della Presidenza del Club con tecnici ed appaltatori per concretare un piano di livellamento pel fiendo aerodromo. Abbiamo cercato di assumere informazioni su questo fatto il quale tanto più ci giungeva nuovo dopo che nella lettera dell'ing. Savoldelli era annunciato che la scelta definitiva del campo era caduta sulla brughiera di Osio Sotto.

La notizia è pur troppo sulla strada di avverarsi completamente. Mentre infatti in questi giorni l'ing. Colleoni stava facendo le pratiche coi proprietari della brughiera di Osio e terreni finitimi e tutto procedeva bene, sia per l'arrendevolezza dei proprietari, sia per le pretese minime degli stessi, il più importante dei proprietari del "Pascolo" ha avanzato invece ed inaspettatamente pretese tali da mettere il Club nella condizione di dover abbandonare l'idea di formare ad Osio Sotto il proprio aerodromo.

La speranza non è però ancora tramontata e della cosa stanno alacrememente occupandosi i Sindaci di Osio Sotto e Sopra che sperano di poter condurre il sullodato proprietario a più miti consigli.

Sarebbe doloroso che, per un inopportuno intento di speculazione, il nostro Club non potesse poter formare il proprio campo sperimentale ad Osio Sotto, ma noi che pur fummo fra i più strenui propugnatori del Campo ad Osio, non ci sentiremmo francamente oggi di consigliare alla Presidenza del Club d'Aviazione la scelta della brughiera di Osio Sotto, ove le proposte eccessive del maggior proprietario venissero sensibilmente modificate.

Se le pratiche avranno buon esito (del che si dubita molto, ci diceva persona che conosce bene il proprietario restio) torneremo a giorni sull'argomento del campo e degli apparecchi che vi saranno portati.

Il Giornale di Bergamo

1911 febbraio 9 “ Un comizio per l'aviazione a Osio ”

Il comune di Grassobio, che negli scorsi giorni ha votato un fondo di due mila lire pel campo di aviazione, si è mosso con slancio, insieme a Seriate,

per indurre il Club di Aviazione di Bergamo a stabilire colà il campo di volo che era già progettato per Osio.

Se ad Osio non furono condotte a termine certe trattative di contratti non vuol però significare che l'idea d'un aerodromo ad Osio sia tramontata.

Allo scopo quindi di studiare ed effettuare gli aiuti finanziari che i comuni interessati ad ottenere ad Osio il campo di aviazione potrebbero dare al Club, domenica 12 alle ore 15.30 vi sarà nel salone del Municipio di Osio Sotto un pubblico comizio nel quale parlerà l'ing. Colleoni ed altri.

L'Eco di Bergamo

1911 febbraio 9-10 “ Osio o Grassobio? Che si decidano! ”

Credevamo che fosse ormai finita con questi continui tentennamenti, per i quali si viene a far perdere di serietà alla più lodevole iniziativa del Club d'Aviazione di Bergamo. Invece, no. Prima si era detto e fatto stampare che il fiendo campo d'aviazione non avrebbe trovato migliore e più adatta località che quella di Grassobio; poi Grassobio venne scartato e si tesserono le lodi della brughiera di Osio vantandone i pregi e le specialità in confronto del ghiaioso campo in riva al Serio ...

Minossi, anzi, vi iniziò i suoi primi esperimenti e così pareva che ogni ulteriore discussione dovesse essere troncata. Senonché il Club d'Aviazione proponeva ed i proprietari della Brughiera di Osio disponevano ... così che per le loro pretese si dovette abbandonare ogni ulteriore idea su Osio. Si tornò allora su Grassobio e quelle popolazioni e quei contadini risposero entusiasticamente, iniziando anche – come ieri accennammo – la votazione di appositi sussidi.

Le cose sono a questo punto, tanto da doversi ritenere che ogni ulteriore tentennamento non dovrebbe più esistere. Invece, non è così.

Oggi stesso riceviamo una lettera a stampa, nella quale è detto che “allo scopo di studiare e effettuare gli aiuti finanziari che i comuni e interessati ad ottenere il campo di aviazione a Osio potrebbero dare al Club d'Aviazione viene indetto un pubblico comizio per domenica 12 corrente, alle ore 3,30, nel salone del Municipio di Osio Sotto”!

Via: un po' più di serietà anche fra i ... sognatori di voli aerei non starebbe male. La maggioranza ha deciso per Grassobio? Che Grassobio sia, e la sia finita.

Il Giornale di Bergamo

1911 febbraio 10 “ Il comizio aviatorio d'Osio ”

Ricordiamo che domenica 12 corrente alle ore 13.30 avrà luogo ad Osio Sotto l'adunanza delle rappresentanze di nove comuni circostanti la brughiera di Osio. Il Comizio sarà presieduto dall'ing. Colleoni. Sappiamo di parecchi altri comuni, come Boltiere, Brembate sotto, Trezzo, Osio sopra, Capriate, ecc., che hanno promesso aiuti finanziari se la scelta del Club di Aviazione cadrà su Osio.

Il Giornale di Bergamo

1911 febbraio 13 “ Cose dell'aviazione. Il comizio di Osio Sotto. Entusiastiche adesioni al Club ”

Ieri ad Osio alle ore 15.30 nel Teatro ebbe luogo un importante Comizio a cui intervennero circa 300 persone fra le quali il Sindaco di Osio Sotto Colleoni nob. Carlo Felice, il Commissario Prefettizio di Trezzo d'Adda avv. Abate, il sig. cav. dott. Colombo sindaco di S. Gervasio, il sig. Marco Rotigni in rappresentanza di Osio Sopra, Ceresoli Camillo per Mariano al Brembo. Furono pure aderenti il comune di Brembate Sotto, il comune di Boltiere ed altri molti.

Intervennero al Comizio molte persone distinte della nostra plaga, industriali, agricoltori, impiegati, esercenti e consiglieri comunali.

Il sindaco di Osio Sotto presenta con gentili espressioni l'ing. Colleoni il quale incomincia la sua conferenza col dire dei progressi dell'Aviazione e della necessità di svilupparla anche fra noi. Esposti gli scopi della Società d'Aviazione dice dell'importanza di un Campo d'aviazione e dei vantaggi che ne deriverebbero al Comune se esso ne possedesse uno. Esponendo il piano finanziario unito al progetto d'impianto del campo, l'oratore dimostra con molte cifre come le condizioni fatte dal Comune



di Grassobio fossero più convenienti per la Società di quelle del Comune di Osio e che il Club sarebbe stato costretto ad abbandonare Osio se questa on. Giunta Municipale stamane stesso non avesse deliberato all'unanimità di proporre al Consiglio un primo stanziamento di L. 3.000 a favore del Club. È con vero piacere che la Società d'Aviazione prese atto di tale generosa offerta, augurandosi che tale esempio serva di stimolo ad altri comuni. È lieto di sentire il Commissario Prefettizio di Trezzo appoggerà con calore al Consiglio Comunale la sua proposta di stanziare una certa somma a favore della Società come pure ringrazia la Società Sportiva per la sottoscrizione promossa fra i Soci.

L'ing. Colleoni termina applauditissimo con un fervorino perché siano presto proposti i piani finanziari e tecnici relativi sia al campo di Osio che a quello di Grassobio come pure l'entità delle oblazioni offerte affinché il Club possa prendere una decisione, il che farà senza parzialità e pregiudizi di sorta. Apertasi la discussione viene proposta e accettata la nomina di un Comitato locale di propaganda allo scopo di raccogliere oblazioni (condizionate alla scelta del campo) e sottoscrizioni in Osio e paesi limitrofi. Il Comitato viene così composto: presidente sig. Marco Rottigni, segretario Molinero Cesare, commissari Piatti, Bosco, Bugini, Carabelli, Scotti, Mongani, Augustin ing. Adolfo, Vavassori.

Infine fra gli applausi entusiastici dei presenti viene votato il seguente ordine del giorno:

“L'assemblea udite le dichiarazioni dell'ing. Colleoni sull'importanza commerciale e civile di un campo d'aviazione, udita la dichiarazione del Sindaco di Osio Sotto sullo stanziamento di L. 3000 che la Giunta ha proposto a favore del Club d'Aviazione quando il campo fosse scelto a Osio, mentre plaude 1. a questo nobile slancio, 2. alle dichiarazioni favorevoli del Commissario Prefettizio di Trezzo che intende proporre al Consiglio Comunale uno stanziamento a favore del Club, 3. agli affidamenti avuti dalla Società Sportiva di Trezzo per una pubblica sottoscrizione, 4. ad analoga dichiarazione del sig. cav. dr Colombo sindaco di S. Gervasio, delibera la nomina del Comitato di propaganda con l'incarico di raccogliere le oblazioni e le adesioni, nonché di convocare i sindaci dei comuni limitrofi per concretare le proposte fatte sulle basi dei piani forniti dall'ing. Colleoni”.

Alle 14 circa il Comizio si sciolse.

L'Eco di Bergamo

1911 febbraio, 13-14 “ Il comizio di ieri pro campo d'aviazione ad Osio Sotto ”

Osio Sotto, 13 febbraio

Ieri alle ore 15 nel vasto salone del locale Ricreatorio, gentilmente concesso, ebbe luogo un comizio di esercenti e sindaci (questi ultimi piuttosto scarsi) per aiutare il Club d'Aviazione a costruire il campo ad Osio. L'oratore ufficiale sig. ing. Aldo Colleoni parlò chiaramente e sinteticamente mettendo in evidenza i vantaggi della vicinanza di un campo d'aviazione.

Il sig. Aldo Colleoni annunciò che il Comune di Osio Sotto ha stanziato lire tremila, suscitando fra i numerosi presenti grande entusiasmo. Disse pure che il campo di Osio gode le simpatie di tutta la città (?) e finì dicendo: “E se voi, o cittadini, non ci aiutate il Consiglio direttivo del Club dovrà scegliere a suo malincuore Grassobio”.

Alla fine del comizio il Commissario prefettizio di Trezzo d'Adda disse che farà anche il Comune da lui rappresentato più di quanto si aspettano e illumina il conferenziere su certe circostanze che gli erano sfuggite. Lo prega di far stanziare prima tassativamente una somma ad Osio e poi di invitare i Sindaci limitrofi allo scopo di decidere il più o il meno in proposito.

Come conclusione venne votato il seguente ordine del giorno:

“L'assemblea, udite le dichiarazioni dell'ing. Colleoni sull'importanza di un campo di aviazione; udita la dichiarazione del sindaco di Osio Sotto che la Giunta municipale deliberava di sottoporre all'approvazione del Consiglio lo stanziamento di £ 3000, mentre plaude a questo slancio, alla dichiarazione del Commissario prefettizio di Trezzo avv. Abate che proporrà al Consiglio comunale l'istituzione di una somma; agli affidamenti avuti dalla Società Sportiva “Tritium” di Trezzo; ad analoga dichiarazione dell'on. Sindaco di S. Gervasio; delibera la nomina di un Comitato di propaganda composto dai signori: Marco Rotigni presidente, Cesare Molinero segretario, Piatti Vittorio, Bosco, Bugini, Carabelli, Scotti Ferdinando, Monzani Giovanni, ing.

Augustin e Vavassori commissari. Con incarico al Comitato di raccogliere entro la entrante settimana le oblazioni nelle plaghe circosvicine, nonché di convocare i sindaci dei Comuni per concretare, sulla base del piano finanziario e tecnico dell'ing. Colleoni, le proposte fatte”.

Messo ai voti viene approvato alla unanimità.

Ed il comizio si sciolse con applausi all'oratore.

Tra le autorità ho notato i rappresentanti di Osio Sotto, di Trezzo, di S. Gervasio d'Adda, Osio Sopra, Mariano al Brembo, Boltiere, Brembate, ecc. L'on. Cameroni aveva mandato una lettera aderendo *toto corde* ed annunciando di aver sollecitato un sussidio dal Ministero dell'Industria e del Commercio. Egreamente.

Questo quello che ci scrive il nostro corrispondente, il quale poi anche ci avverte, in una postilla, che l'ing. A. Colleoni ha creduto di poter far sapere “che ora anche l'Eco di Bergamo si è schierato contro il campo di Osio Sotto”. Niente di più errato. Il nostro giornale non ha preso e non prende, sinora, posizione né per l'una né per l'altra località. Solo si è tenuto in dovere di far eco a quanto nella cittadinanza si va già da tempo ripetendo e non soltanto a bassa voce: e cioè ch'è tempo di decidersi e di finirla coi continui tentennamenti per i quali oggi si innalza alle stelle una località che ieri si era precipitata agli inferi e... viceversa.

Questo abbiamo detto noi e questo ripetiamo. Che si decidano, e si decidano presto, in modo definitivo!

Il Giornale di Bergamo

1911 febbraio 25 “ Cose dell'aviazione. La seduta di stasera al Club ”

Stasera si radunerà il Consiglio direttivo del Club d'aviazione per decidere, tra l'altro, dove deve sorgere il campo-scuola, se ad Osio Sotto o a Grassobio.

In proposito ci pare interessante riassumere qui la relazione che sul campo d'Osio ha stilato l'ing. A. Colleoni.

La brughiera di Osio – rileva la relazione – è costituita da circa 400 pertiche di terreno compatto permeabile ed elastico su cui cresce quell'erba caratteristica delle brughiere ch'è speciale in tutti i principali aerodromi.

La superficie del terreno è generalmente piana, talché può essere percorsa in tutti i sensi in automobile e in bicicletta. Solo s'incontrano a tratti dei depositi di sassi dovuti allo scazzamento dei fondi; volendo spianare bene la brughiera per un quadrilatero di mq 225.700 si è preventivata una spesa di L. 3627,60 che potrà anche essere ribassata. Il suddetto quadrilatero servirebbe come campo d'atterramento e di [elevazione], mentre come superficie di volo si può contare su di un'area di 100.000 metri quadrati. Perché però il campo sia completo occorre poter usufruire di un'area extra costruita da terreno piano anche coltivato a prodotti bassi ma privo di piante; tale area sarebbe data dai terreni limitrofi che occupano un'area di mq 144,300 e la spesa per la loro sistemazione sarebbe di L. 2534.

L'aerodromo in tal modo avrebbe una superficie di mq 460.000 con una spesa di L. 6876 circa.

Gli affitti da pagare per i fondi che compongono il campo vanno complessivamente da L. 715 per i primi 3 anni a L. 1165 per i susseguenti al 7%: in undici anni vi sarebbe una spesa di lire 10570. Ottima clausola del contratto è che i proprietari non avranno diritto a risarcimento di danni per atterramenti e esperimenti di volo.

Grandissimi sono i vantaggi che presenta la brughiera di Osio come campo di aviazione. Facilità di comunicazioni con Bergamo e Milano, situazione splendida e in una zona industriale fornita di energia elettrica e mano d'opera a buon mercato. Sul campo v'è un buon albergo che trovasi al punto di convergenza delle due strade di Osio Sopra e Osio Sotto ottime anch'esse sotto ogni aspetto. La località è inoltre già frequentatissima per la bellezza dei luoghi e per la vicinanza col milanese.

Anche la spesa per andarci è minore di quella che abbisogna per arrivare a Grassobio e da tutto ciò si prevede facilmente un grande concorso di pubblico sicuro di poter ritornare a casa in giornata.

Per tutto questo e soprattutto per la relativamente mite spesa che occorrerà per la completa sistemazione del campo di volo la scelta della brughiera di Osio si presenta ottima sotto ogni aspetto.

Dal lato finanziario il Club ha avuto una generosissima offerta (7415 lire) dal Comitato di Osio Sotto, 5000 lire sono in cassa e altre 5000 si ha diritto di riscuotere dai soci. La situazione finanziaria è quindi brillantissima

e lascia sperare che anche gli Enti locali vorranno dare un impulso efficace all'opera del Comitato d'aviazione e così pure al commercio e al progresso della nostra plaga.

L'Eco di Bergamo

1911 febbraio, 27-28 “ *A proposito di campi d'aviazione* ”

Ci si scrive:

“Tengo sotto gli occhi il *Giornale* di Bergamo in data 25 febbraio con un resoconto finanziario, tecnico ecc. del campo di Osio, e come socio del Club di Aviazione voglio esprimere le mie impressioni sull'argomento.

E prima di tutto mi piace affermare che anche la Brughiera di Grassobbio è composta di terreni permeabili e coltivabilissimi ad erba, come lo provano i diversi apprezzamenti di terreno che ogni anno vengono di nuovo ridotti a prato.

Per la parte finanziaria io non entro della Commissione direttiva del Club di aviazione nominata appositamente, dirò solamente che gli affitti od oneri annuali comportano a Grassobbio una spesa totale in dodici anni di £ 720 mentre ad Osio comportano lire 10570 (così leggo sul giornale citato).

Agli interessati, ai soci, a chi tocca lascio i commenti...

Per la parte dell'extra-campo poi Grassobbio presenta incalcolabili vantaggi per l'immensità di aree libere che si stendono intorno al progettato [campo] di lancio, aree incoltivate le più e anche le coltivate in parte cedute gratuitamente. E questo vantaggio fu riconosciuto anche nel comizio tenuto ad Osio Sotto ove si ebbe a dire che realmente Grassobbio presentava uno dei più grandi campi d'aviazione. Quando fu tra noi il colonnello Montezemolo incaricato espressamente dal Ministero per la ricerca di un campo militare, mise Grassobbio nella terna che presentò alla commissione incaricata della scelta definitiva.

Riguardo alla facilità di comunicazione con Bergamo ci tengo a far notare che se ad Osio ci si porta con una minima spesa a mezzo trams, questo lo si può ottenere anche per Grassobbio, poiché si può scendere al Cascinone Tiranaso che dista di fronte un chilometro dal campo, colla minima e ridotta spesa (come sempre in tutto in confronto di Osio) di £ 025 centesimi, mentre forse chi ha scritto ha dimenticato sul *Giornale* di far notare che il campo di Osio dista dalla stazione del trams metri 2500 colla spesa di andata da Bergamo £ 0,50 centesimi.

Vi sono anche tre altre strade che portano a Grassobbio veicoli d'ogni sorta con un percorso di km 8, mentre per arrivare al campo di Osio è necessario percorrere km 12, e finisco col dire che le generose contribuzioni fatte dai dintorni di Grassobbio al Club di Aviazione, e non ad un Comitato, sono di poche centinaia di lire inferiori a quelle offerte da Osio e paesi limitrofi.

Come esercente e di Bergamo farò notare interpretando il sentimento di molti miei colleghi, che saremo sempre disposti all'occasione d'appoggiare il Campo di Grassobbio, poiché in realtà per noi ci mostra maggiori utili.

Mi sarei astenuto dal far noto queste dichiarazioni su un pubblico giornale, se altri non mi avessero preceduto; in ogni modo ne chiedo venia al Consiglio d'amministrazione.

G.M. di C.

Il Giornale di Bergamo

1911 febbraio 28 “ *Cose dell'aviazione. La scelta di Osio Sotto* ”

Come abbiamo riferito continuò ieri sera in una saletta superiore del ristorante Nazionale la seduta del Consiglio del Club d'Aviazione interrotta sabato sera per dar modo ai soci di orizzontarsi meglio in quel dedalo di cifre dei due preventivi presentati per l'impianto dell'aerodromo del Club a Osio Sotto o a Grassobbio.

La relazione dei tre revisori, che erano convinti come Grassobbio meglio si prestasse per l'ampiezza immensa del suo piano all'impianto dell'aerodromo in quel comune, avevano proposto Grassobbio. Colà non vi erano spese annuali d'affitto, avendo tre proprietari del luogo offerto il terreno necessario per un compenso di affitto annuo di L. 48. Ma le enormi spese che sarebbero state indispensabili per gli iniziali lavori di adattamento impressionarono i consiglieri intervenuti da far cadere la bilancia - rimasta in bilico ben a lungo - su Osio Sotto.

I pareri furono discordi fino all'ultimo. Sebbene tutti i consiglieri - naturalmente - non cercassero che il bene del loro Club non soggiacendo per nulla ad influenze estranee alla loro Società, la discussione fu vivace e interminabile - l'adunanza finì dopo le 2 di stamane - e alla votazione si trovarono su 12 presenti 6 voti per Grassobbio e 6 voti per Osio Sotto.

La votazione venne ripetuta, dopo un discorsetto dei membri del comitato che avevano proceduto alle pratiche coi proprietari delle due località.

Fu in base alle garanzie date da questo comitato che avvenne lo spostamento di un voto a vantaggio di Osio, rimanendo 5 voti per Grassobbio e 7 per Osio.

Ora la scelta è definitiva. Se i componenti il Club d'Aviazione lavoreranno coll'alacrità che è nelle loro intenzioni, il calmo cielo di Osio vedrà ben presto i voli dei fantastici uccelli che ne solcheranno l'aria.

L'Eco di Bergamo

1911 febbraio, 28-29 “ *La brughiera di Osio destinata a campo di aviazione* ”

Ieri sera si è radunata la Commissione direttiva del Club d'Aviazione per decidere finalmente sulla questione del campo di aviazione. La discussione fu lunga, assai lunga; durò dalle 8 ½ alle due antimeridiane. Subito si dimostrarono ambedue le correnti, per Osio e per Grassobbio, equilibrate tanto che la prima votazione ebbe per risultato sei contro sei. Si procedette ad una seconda votazione, ed in questa la brughiera di Osio ebbe *sette voti* contro *cinque* dati al campo di Grassobbio.

Il Giornale di Bergamo

1911 marzo 18 “ *Il Club d'Aviazione e il campo d'Osio.* ”

Il locale Club d'Aviazione, cessate le discussioni e le polemiche sorte e dibattutesi sui fogli cittadini - il nostro non escluso - si è accinto ad un proficuo lavoro per la sistemazione del campo di Osio Sotto che il Consiglio Direttivo del Club medesimo ha scelto quale campo d'aviazione.

I lavori di adattamento della brughiera di Osio e di costruzione degli *hangars* necessari vennero dal Club di aviazione affidati all'impresa Monti la quale vi ha già impiegati oltre cinquanta operai, avendo assunto impegno di dar tutto pronto per la metà del prossimo aprile.

Il Club di aviazione è appunto intenzionato di inaugurare per tale epoca il campo d'Osio con una manifestazione aviatoria per la cui buona riuscita il Consiglio Direttivo sta costituendo un apposito Comitato d'onore nel quale siano comprese tutte le autorità e notabilità di Bergamo che al Club di aviazione ha dato la vita.

Il Club ha poi già da tempo in corso trattative concrete coi più noti aviatori pel loro intervento all'inaugurazione del campo d'Osio ed alle successive riunioni. Oggi furono a visitare i lavori ad Osio alcuni membri del Consiglio Direttivo del club, ospitati nell'automobile del sig. Riccardo Nowak.

Noi ci compiacciamo di quanto il Club di aviazione promette di fare e ci auguriamo di potere presto lodarci con tutti i componenti la sua Direzione pei buoni frutti del loro lavoro.

L'Eco di Bergamo

1911 marzo, 18-19 “ *Un circuito aereo al campo di Osio* ”

Riceviamo il seguente comunicato dal Club di Aviazione:

“Alle continue richieste che ci vengono rivolte il Club di Aviazione è lieto di comunicare che i lavori per l'adattamento della *brughiera* di Osio ad aerodromo procedono alacramente. Vi lavorano più di cinquanta operai dell'impresa Monti, il quale ha garantito di consegnare il campo e gli hangar completamente in ordine per la metà circa del mese di aprile.

Per tale epoca è intendimento del Club di inaugurare il detto campo con una manifestazione aviatoria.

Affinché questa manifestazione riesca degna della città che ha dato vita al Club stesso, il Consiglio direttivo sta costituendo un Comitato d'onore composto delle più spiccate personalità cittadine per presiedere ai festeggiamenti, mentre già da tempo ha iniziato trattative coi migliori



aviatori d'Italia per assicurare il concorso. Sono pure in corso pratiche per istituire un premio Bergamo per quell'aviatore che per primo si libererà al disopra della città". In seguito daremo notizie più particolari.

L'Eco di Bergamo

1911 marzo, 21-22 “ L'inaugurazione del campo di Osio ”

Possiamo assicurare che presto il Campo sociale di Osio avrà il battesimo del volo. Il Club di aviazione sta organizzando, sotto il patronato delle personalità più note e benemerite della città e provincia, fra i quali noto il sindaco di Bergamo, alcuni deputati, senatori, rappresentanti della magistratura e dell'esercito, un *meeting* con gare di volo (velocità, distanza senza scalo e altezza) col concorso di noti aviatori.

E Bergamo risponderà con slancio a questa manifestazione, prima nel genere nella nostra provincia, tanto più che al *meeting* succederà una scuola di aviazione. La presidenza del Club, che in questi giorni sta alacremente lavorando per la buona riuscita delle feste aeree, non volle accettare di far parte di un Comitato per Grassobbio. E noi pure pensiamo che abbia fatto bene, anche perché se proprio si vuol fare qualche cosa anche a Grassobbio, sarebbe desiderabile che tutto avvenga per spinta e per iniziativa del Club il quale certo non sarebbe, crediamo, stato contrario a stabilire un premio per un volo Osio-Grassobbio, e avrebbe sempre fatto il possibile anche per l'avvenire di poter impiantare una scuola anche nelle brughiere del Serio.

A giorni sarà pubblicato il programma completo del *meeting*, che porterà colla primavera un po' di commercio e di affluenza nella nostra città e nella nostra provincia.

L'Eco di Bergamo

1911 marzo, 27-28 “ L'aviatore *Ciro Cirri* a Bergamo- Un saluto alla torre di Gombito? ”

Il locale Club d'Aviazione continua a lavorare per l'inaugurazione del Campo di Osio, che è stabilita definitivamente per il 16, 17 e 18 aprile con un'attività meravigliosa. Ci congratuliamo veramente con questa Società che se ebbe da principio un po' d'incertezza e di tentennamento, ora prosegue diritta per il cammino che si è tracciata.

Sono già scritturati tre aviatori dei primi, dei migliori che spazino i campi del cielo. Uno, un francese, fece parte del circuito di Milano nel settembre scorso. Ieri poi uno di questi tre, e cioè *Ciro Cirri*, venne a visitare l'aerodromo di Osio che vedrà presto i suoi voli. Erano ad aspettarlo alcuni membri del Club che lo accompagnarono in automobile ad Osio. Benché il tempo brutto non desse alla campagna una troppo bella apparenza pure l'aerodromo piacque molto al giovane aviatore. E ritornò in città soddisfatto. Si portò poi a visitare la torre di Gombito, intorno alla quale (come l'epopea dannunziana predisse in una conferenza al Donizetti) volerà... qualora la città, come è indubitato, gli proponga un premio. Passeggiò quindi sul nostro Sentierone frequentato nell'ora del passeggio e le slanciate forme e il suo nome che corse di bocca in bocca richiamarono su di lui l'attenzione generale. Nelle vetrine sono esposte le sue fotografie e quelle dei suoi voli.

Egli, nato a Roma, abitò quasi sempre a Genova. Conobbe come macchinista sul *Re Umberto* della Ligure Brasiliana le tempeste e i terori del mare, come *sportman* seppe le ansie e i timori delle corse in motociclette ed in automobile, ed ora viaggia calmo, come il suo carattere, gli spazi del cielo.

Il 20 novembre 1910 volava su Novara intorno alla cupola di S. Gaudenzio e pochi giorni dopo dal Lido d'Albaro si slanciava nel mare che già conosceva e che non temeva. Il campo di slancio era ristrettissimo, 12 metri, la gente pigiava ansiosa d'intorno, il vento cominciava a sorgere minaccioso, ma egli, fermo nel suo proposito, sicuro della sua forte mano al manubrio si alzò meravigliosamente girando al disopra dei bastimenti, delle ciminiere, degli scogli. Ad un tratto, quando ritornava, vide che il pubblico aveva invaso parte del campo di slancio, già per se troppo angusto.

Avrebbe dovuto per atterrare schiacciare alcuno. Alla sua anima buona ripugnò e tornò al largo nel mare, dove con volo planè discese, sano e salvo, ritornando a nuoto alla sponda, mentre rimaneva infranto

l'apparecchio.

Questo simpatico giovane volerà prima a Vercelli ed ai primi di aprile verrà qui col suo apparecchio a prepararsi alle grandi gare pasquali. Il suo apparecchio è un monoplano Bleriot uguale a quello di Chavez e di Cattaneo. È l'unico monoplano italiano da corsa che ci sia attualmente in Italia, poiché Cattaneo è in America. È fornito di motore Gnome.

L'Eco di Bergamo

1911 marzo, 28-29 “ Un volo sopra Bergamo. I preparativi per le gare aviatorie ”

Sull'ampia brughiera di Osio ferve il lavoro, perché il nuovo magnifico aerodromo sia pronto per il 10 aprile.

Tutto intorno il campo viene cintato con travi ed assi. Nell'interno saranno costruite numerose tribune; quella per la stampa, vicina agli hangars, sarà dotata del servizio di telefono e di telegrafo e così i giornalisti potranno sbrigare il loro servizio senza bisogno di allontanarsi dal campo. Sappiamo che per i tre giorni di voli – 16, 17 e 18 aprile – la tramvia di Monza stabilirà un servizio speciale per e da Osio.

Intanto l'attesa nel pubblico è vivissima e Bergamo attende ansiosa che i velivoli solchino il cielo azzurro, descrivendo il giro che d'Annunzio ha preconizzato intorno alla vecchia ed alta torre di Gombito. Le sottoscrizioni per “premio Bergamo”, a quanto ne sappiamo, procedono bene, così da potersi sperare che presto si possa pubblicare il programma completo. Al proposito, anzi, il Club d'Aviazione ci comunica:

“Allo scopo di affrettare la pubblicazione del programma delle feste inaugurali del Campo Sociale di Aviazione di Osio Sotto, il Consiglio direttivo del C.A.B. prega vivamente tutti gli enti e tutti i privati, ai quali è già stata da tempo rivolta regolare domanda e che non hanno ancora fatto pervenire alla presidenza l'offerta per la costituzione del “Premio Bergamo” da concedersi all'aviatore che volando sopra la città descriva il giro dannunziano intorno alla torre di Gombito, di volersi affrettare affinché esso premio sia degno dell'impresa. Ogni ritardo infatti è cagione di gravi intralci nell'opera di preparazione ed attuazione del programma che il C.A.B. si è prefisso di svolgere per la buona riuscita della manifestazione aviatoria. Per le stesse ragioni il Consiglio direttivo prega pure i signori esercenti di affrettarsi a far conoscere al C.A.B. l'ammontare della loro contribuzione ad un premio al quale sarà dato il nome della loro Società e che per gli affidamenti già raccolti si stima debba raggiungere una cifra considerevole che farà veramente onore alla classe.

A giorni il C.A.B. inizierà la pubblicazione delle liste delle oblazioni e delle sottoscrizioni degli enti e dei privati che concorrono alla costituzione dei premi, i quali saranno svariati e interessantissimi, degni soprattutto della valentia degli aviatori iscritti alle gare”.

Ci consta che pure a Monza ed a Treviglio si lavora a raccogliere denari per altri premio: “Premio Treviglio” e “Premio Monza”, che dovranno essere vinti dai primi aviatori che da Osio giungeranno sulle due città. Una tale notizia deve servire di stimolo ai bergamaschi perché non abbia a verificarsi che Bergamo rimanga indietro agli altri.

Mano alla borsa!

Ciro Cirri – altro degli aviatori che parteciperanno al circuito di Osio – ha ottenuto ultimamente dalla Camera di Commercio di Novara una medaglia d'oro a ricordo del primo volo dallo stesso compiuto sulla città di Novara il 20 novembre 1910. Sarà *Ciro Cirri* quello che dominerà per primo i cieli anche sopra la città nostra antica?!

Il Giornale di Bergamo

1911 marzo 29 “ *Cheuret, Cirri e Battaglia* all'aerodromo di Osio Sotto ”

Alle gare di volo indette dal Club d'Aviazione Bergamo per l'inaugurazione del nuovo Aerodromo di Osio Sotto prenderanno parte notissimi aviatori fra i quali ricordiamo:

Cheuret con biplano Farman che nel maggio del 1910 conquistò il record del mondo volando in aperta campagna con un passeggero a bordo, che prese parte ai circuiti di Reims, Nantes, Tolone, Miramar-Salon, Verona, Marsiglia e Milano, che sfidando il tempestar degli elementi volò innanzi al Sultano del Marocco, e che durante la sua carriera di aviatore portò a bordo del suo biplano più di 700 passeggeri delle più alte classi sociali.

Cirri *Ciro*, con monoplano Bleriot che per primo, partendo da Cameri,

volava su Novara e che nel decorso dicembre volava lungamente sul mare davanti ad una folla immensa ed entusiasta.

Battaglia con biplano Farman, uno dei migliori allievi di Cheuret e che, sebbene da pochi giorni in possesso del brevetto di pilota aviatore, era conosciuto in Piemonte per i suoi arditi e lunghi voli sulle campagne.

Alla riunione d'Osio prenderanno parte anche i due giovani aviatori concittadini *Minossi* e *Nosari*.

Nei giorni delle gare vi saranno speciali facilitazioni tramviarie e ferroviarie con sconti del 50 per cento sulla tariffa normale.

In causa di cattivo tempo le gare verrebbero rimandate ai giorni 22, 23, 24 aprile.

L'Eco di Bergamo

1911 marzo, 29-30 “ L'inaugurazione dell'aerodromo di Osio Sotto.

Le facilitazioni tramviarie. ”

Alle gare di volo, indette dal locale Club di Aviazione per l'inaugurazione del nuovo Aerodromo di Osio Sotto (16-17-18 aprile) prenderanno parte notissimi aviatori fra i quali ricordiamo:

Cheuret, con biplano Farman, che nel maggio 1910 conquistò il record del mondo, volando in aperta campagna con un passeggero a bordo, che prese parte ai circuiti di Reims, Nantes, Tolone, Miramar-Salon, Verona, Marsiglia e Milano, e che durante la sua carriera di aviatore portò a bordo del suo biplano più di 700 passeggeri.

Cirri *Ciro*, con monoplano Bleriot, che per primo, partendo da Cameri, volava su Novara e che nel decorso dicembre volava lungamente sul mare davanti ad una folla immensa ed entusiasta.

Battaglia, con biplano Farman, uno dei migliori allievi di Cheuret e che, sebbene da pochi giorni in possesso del brevetto di pilota aviatore, è già conosciuto in Piemonte per i suoi lunghi ed arditi voli sulla campagna.

Nosari *Giuseppe*, di Alzano Maggiore, che eseguirà i suoi primi esperimenti di volo.

Si stanno facendo pratiche pure con *Stefano* *Minossi* di Bergamo, il quale oggi dovrebbe già aver riapprontato il suo bel biplano.

La direzione del Club, intanto, ha già condotto a termine le trattative con le Società esercenti le varie linee tramviarie e ferroviarie della Provincia. È stato accordato da tutte le sconti del 50 per cento sulla tariffa normale. Sarà provveduto poi anche per uno speciale servizio di carrozze e di automobili. I componenti il Club di Aviazione vogliono far le cose in piena forma e regola e ... vi riusciranno.

E se perdurerà il cattivo tempo? In tal caso le gare sarebbero rinviate ai giorni 22-23-24 aprile. Ma speriamo che Giove Pluvio ci sia benigno.

Per il “Premio Bergamo” ieri sera l'Associazione Esercenti ha votato la somma di £ 200. Speriamo che i singoli esercenti abbiano ad arrotondare un po' più la non certo troppo rilevante somma. Dopo tutto, l'utile maggiore che ne verrà dal volo sopra Bergamo, sarà di loro: dei signori esercenti. Mano alla borsa, dunque!

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 1 “ Al campo d'Osio Sotto. Mentre si attendono i voli ”

La brughiera di Osio si prestava benissimo alla costruzione di un Aerodromo.

Il campo di volo ha un'estensione utile di 800 metri su una larghezza di 400; il terreno è compatto e permeabile ed elastico, ed ora si sta procedendo dall'appaltatore Monti allo spianamento ed alle opere sussidiarie di adattamento secondo il progetto dell'ing. Colleoni che è anche il Direttore dei lavori.

Alle opere, ormai quasi ultimate, e come si è detto affidate all'impresa Monti, sono addetti 90 operai col sussidio di una ferrovia Decauville.

Anche gli hangars sono in corso di costruzione; essi sono in pilastri di mattoni e tavolati, con tetto a capriate di legno e coperto con ardesie resistenti ed eleganti; hanno la dimensione di m 13 ciascuno e la parete in comunicazione è affatto libera di luce, sicché in due hangars possono

all'occorrenza mettersi tre apparecchi.

Questi hangars sono stabiliti e serviranno per la istituenda Scuola di Aviazione, mentre invece quegli provvisori serviranno solo per il circuito.

Gli hangars sono posti al punto di convergenza delle due strade che limitano il campo verso lo Stabilimento Schroeder; queste due strade mettono capo ad Osio Sopra e ad Osio Sotto.

La prima mette, attraversando Osio Sopra sulla strada provinciale Bergamo-Trezzo alla fermata del tram Monza e la seconda mette nell'abitato di Osio Sotto, e da qui alla stazione del Tram per Bergamo o per Monza.

Nell'occasione dell'inaugurazione dell'Aerodromo la circolazione dei veicoli e dei pedoni verrà così regolata, salvo piccole varianti che si potranno apportare dopo un sopralluogo: automobili e carrozze provenienti da Bergamo dovranno seguire la strada di Osio Sopra; i pedoni invece dovranno scendere dal Tram ad Osio Sotto per portarsi al campo per la strada segnata da appositi cartelli indicatori.

Le strade saranno in parecchi punti sbarrate e sorvegliate da apposito personale per facilitare il transito tanto dei veicoli come dei pedoni.

Per accedere al recinto popolare vi sarà apposita strada facente capo ad Osio Sotto, mentre la strada principale ingoierà quelli che accedono ai posti distinti.

A spettacolo finito i veicoli verranno incanalati verso Osio Sopra e i pedoni verso Osio Sotto.

Oltre al Tram Monza, si può usare della ferrovia e del tram interprovinciale per accedere al circuito, usando della fermata di Verdello, che dista dal campo km 2,500, e usando poi dell'apposito servizio di camions e vetture che verrà istituito.

Il Club d'Aviazione Bergamo ringrazia vivamente l'Associazione Esercenti per l'oblazione di L. 200 (duecento) fatta per la sottoscrizione per il “Premio Bergamo” augurandosi che i singoli esercenti rispondano generosamente all'appello del Club Bergamo per l'ottimo esito delle gare indette ed organizzate nel nuovo Aerodromo e per la brillante riuscita del volo su Bergamo.

Il Club avverte inoltre che le iscrizioni per le ascensioni aeronautiche su palloni liberi si accettano anche presso la libreria Conti, Via XX settembre, libreria Bolis Via T.Tasso, e Pasticceria Donizetti sul Sentierone.

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 1-2 “ Il campo d'aviazione ad Osio Sotto. Convegno in Municipio ”

La brughiera di Osio si è prestata benissimo per la formazione di un Aerodromo.

Il campo di volo ha un'estensione utile di 800 metri su una larghezza di 400; il terreno è compatto, è permeabile ed elastico, ed ora si sta procedendo dall'appaltatore Monti allo spianamento ed alle opere sussidiarie di adattamento secondo il progetto dell'ing. Colleoni che è anche il Direttore dei lavori. Alle opere, ormai quasi ultimate e come si è detto affidate all'Impresa Monti, sono addetti 90 operai col sussidio di una ferrovia Decauville.

Anche gli hangars sono in corso di costruzione; essi sono in pilastri di mattoni e tavolati con tetto a capriate di legno e coperto con ardesie resistenti ed eleganti; hanno la dimensione di m 13 per 13 ciascuno e la parete in comunicazione è affatto libera di luce, sicché in due hangars possono all'occorrenza mettersi tre apparecchi. Questi hangars sono stabili e serviranno per la istituenda Scuola di Aviazione, mentre invece quelli provvisori serviranno solo per il circuito.

Gli hangars sono posti al punto di convergenza delle due strade che limitano il campo verso lo Stabilimento Schroeder; queste due strade mettono capo ad Osio Sopra e ad Osio Sotto.

La prima mette, attraversando Osio Sopra, sulla strada provinciale Bergamo-Trezzo alla fermata del tram Monza e la seconda mette nell'abitato di Osio Sotto e da qui alla stazione del Tram per Bergamo o per Monza.

Nell'occasione della inaugurazione dell'Aerodromo la circolazione dei veicoli e dei pedoni verrà così regolata, salvo piccoli varianti che si potranno apportare dopo un sopra luogo: automobili e carrozze provenienti da Bergamo dovranno seguire la strada di Osio Sopra, i pedoni invece dovranno scendere dal Tram di Osio Sotto per portarsi al campo per la strada segnata da appositi cartelli indicatori. Le strade saranno in parecchi punti sbarate e sorvegliate da apposito personale per facilitare il transito tanto dei veicoli come dei pedoni.



Per accedere al recinto popolare vi sarà apposita strada facente capo ad Osio Sotto mentre la strada principale riceverà quelli che accedono ai posti distinti.

A spettacolo finito i veicoli verranno incanalati verso Osio Sopra e i pedoni verso Osio Sotto.

Oltre al Tram Monza, si può usare anche della ferrovia e del tram interprovinciale per accedere al circuito, usando poi dell'apposito servizio di camions e vetture che verrà istituito.

Le iscrizioni per l'ascensione in pallone si ricevono, oltre che presso il *Club d'aviazione* anche presso la *Libreria Conti* in via XX settembre, *Pasticceria Donizetti* sul Sentierone, e *Libreria Bolis* via T. Tasso.

Il Club d'Aviazione Bergamo ringrazia vivamente l'associazione esercenti per la oblazione di lire 200 fatta per la sottoscrizione pel "Premio Bergamo" augurandosi che i singoli esercenti rispondano generosamente all'appello del Club Bergamo per l'ottimo esito delle gare indette ed organizzate nel nuovo Aerodromo e per la brillante riuscita del volo su Bergamo.

Quello che noi abbiamo invocato sta per avverarsi. Stasera, invitati dall'egregio sindaco nostro cav. avv. G. B. Preda, intervengono in Municipio i rappresentanti dei due diversi Comitati di aviazione - di Osio e di Grassobbio - e si avvieranno trattative per addivenire ad una cordiale ed utile intesa.

Auguriamo nuovamente che la lodevole iniziativa del cav. Preda sia coronata da pieno successo.

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 4 "Al campo d'Osio Sotto. Una visita al campo"

Gentilmente ospitati a bordo di un automobile costruito dal sig. Giovanni Maccagno "licenza Esperia" pilotato dallo *chauffeur* Francesco Valsecchi, abbiamo ieri dato una capatina ai lavori di sistemazione del nuovo Aerodromo di Osio Sotto.

L'aspetto della vasta brughiera è totalmente cambiato: *murer* esportati, buche e depressioni colmate, siepi tagliate e piante estirpate fanno sì che il campo si presenti vastissimo senza inceppamenti soverchi, solo sul fianco destro esiste ancora una parte di un vasto *murer* che una squadra di venti operai dell'impresa Monti stanno atterrandolo, e il cui materiale a mezzo di una minuscola Decauville trasporta rapidamente lontano dal campo. Davanti all'*hangars* provvisorio che ospitava il biplano dell'amico Minossi si stanno costruendo altri *hangars* in muratura che ospiteranno i biplani Farman di Cheuret e Battaglia e il *Blériot* di Ciro Cirri.

Sulla distesa ampia e brulla incombe ora una nuvolaglia nera che contrasta colle speranze ansiose degli imminenti voli. Speranze che nei prossimi di, coronato da felice risultato il lavoro intenso, serio, febbrile degli egregi componenti il Consiglio del Club d'Aviazione, saranno concretate nella brughiera non più silenziosa ma squillante lietamente della fanfara dei motori del nuovo ordigno vittorioso...

Ci richiamò dalla visione evocatrice della grande campagna silente un temporaleggiare lontano e una pioggerella noiosa che ci costrinse prima a rifugiarsi nell'albergo di Faristo Cologni e poi sull'automobile per ritornare a Bergamo. Fuori Osio ci sorprese una pioggia sì violenta accompagnata da tempesta, da ridurre le strade ad un vero torrente. Si sfoghi pure il tempo! E, soprattutto, in modo ... esauriente, e ci lasci il sole a Pasqua.

Pace nel campo aviatorio

Ieri sera ebbe luogo in Municipio, ancora sotto la presidenza del Sindaco, la seconda riunione per dirimere il conflitto che si era determinato tra l'iniziativa delle gare del Club d'Aviazione e quella d'un Comitato di Grassobbio.

Le discussioni, ampie ed esaurienti, hanno condotto fortunatamente ad una intesa piena e cordiale; ed essa è rispecchiata in questo verbale che ci viene comunicato dall'autorità municipale:

"In una sala del Municipio di Bergamo la sera del 3 aprile 1911 si sono radunati gli onorevoli rappresentanti del Comitato Pro Gare di Aviazione in Grassobbio sotto la presidenza dell'ill. sig. cav. avv. G.B. Preda sindaco di Bergamo e coll'intervento dell'ill. sig. cav. uff. Alessandro Tacchi, presidente della Camera di Commercio, e dell'on. conte avv. Giacinto Benaglio rappresentante politico del Collegio di Martinengo, e cioè:

per il *Club di Aviazione* i signori Nowak Riccardo, Bongiovanni ten. Luca, Colleoni ing. Aldo, Robert Vittore, Rudelli prof. Vincenzo e Savoldelli ing. Pietro, del Consiglio Direttivo del CAB;

per il *Comitato di Grassobbio* i signori Tini dott. Gian Battista sindaco di Seriate, Baldis dott. Sperandio quale segretario del comitato stesso;

i quali, premesso e ritenuto che il Comitato costituitosi per attuare una gara di aviazione sul campo di Grassobbio non fu mosso da altro intento che di giovare all'interesse delle popolazioni di quella vasta plaga intendendo pure di uniformarsi agli scopi proposti dal Club di Aviazione Bergamo, recentemente costituito;

allo scopo di non creare un dualismo il quale per avventura potesse portare nocumento alla buona riuscita delle gare stesse;

i prenommati rappresentanti del CAB da una parte, nell'intento di esplicitare in modo efficace e proficuo l'opera propria preparata con assiduo lavoro e sacrifici non lievi;

hanno di comune accordo stabilito:

L'inaugurazione del campo sociale di Osio Sotto del Club di aviazione sarà fatta con apposite gare aviatorie indette per cura del Consiglio Direttivo del Club stesso;

Gli impegni precedentemente assunti dal Comitato di Grassobbio per altra gara aviatoria, saranno discussi in seno al Club di Aviazione e col concorso del Comitato di Grassobbio per addivenire o ad una eventuale rescissione del contratto in corso cogli aviatori, oppure per effettuare una nuova gara di aviazione sul campo di Grassobbio in epoca da destinarsi, impegnandosi fin d'ora entrambe le parti di adoperarsi reciprocamente colla massima lealtà e buon volere per dirimere anche le difficoltà finanziarie che potessero insorgere".

Firmati: avv. Preda G. Battista sindaco, Alessandro Tacchi presidente della Camera di Commercio, Riccardo Nowack, ing. Aldo Colleoni, Vittore Robert, ing. Piero Savoldelli, prof. Vincenzo Rudelli, dott. Giovanni Battista Tini, Baldis dott. Sperandio, L. Bongiovanni.

Dopo la firma del verbale il sig. Robert G. Vittore ringrazia a nome di tutti i convenuti l'ill.mo signor sindaco per l'efficace ed autorevole suo intervento nella definizione dell'insorta vertenza e parimenti ringrazia l'ill.mo presidente della Camera di Commercio e l'on. conte avv. Giacinto Benaglio deputato politico del Collegio di Martinengo per la loro cordiale cooperazione; ringrazia pure i rappresentanti del Comitato di Grassobbio e propone che i membri dello stesso sieno aggregati al Comitato d'onore per le feste d'inaugurazione dell'aerodromo di Osio.

Tale proposta viene accolta con plauso da tutti i convenuti anche come a miglior conferma dell'accordo ottenuto".

Noi siamo ben lieti della soluzione dell'increscioso incidente, e siamo sinceramente grati al sindaco di Bergamo d'aver accolto con così pronta e cortese premura il nostro appello al suo civismo.

Qualcuno ha trovato nei giorni scorsi un po' vivaci i rilievi che l'incidente ci aveva suggeriti. Può essere che lo fossero; ma, se lo sono stati, lo furono solo in ragione della gravità delle conseguenze che si dovevano ragionevolmente temere dall'incidente stesso.

Sparita l'eventualità di quelle conseguenze, riassicurato per quanto era da noi il fecondo sviluppo della iniziativa di Club d'Aviazione, ci è caro esprimere all'una e all'altra parte i sensi della nostra serena ed imparziale simpatia.

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 5-6 "In attesa dei voli ad Osio.

La tramvia di Monza non può assicurare il servizio passeggeri."

Un nuovo gravissimo inciampo. La tramvia di Monza non può assicurare il servizio per le giornate di aviazione ad Osio. Ecco, infatti, quello che ci scrive il direttore della tramvia, sig. C. Viganotti:

Bergamo, 4 aprile 1911

Stimatissimo sig. Direttore del giornale *L'Eco di Bergamo*

A proposito di "giornate aviatorie di Osio" il suo pregiato giornale annunciava giorni fa che la Direzione del Club di Aviazione ha condotto a termine le trattative con le società esercenti le varie Tramvie e Ferrovie della provincia, e che sono stati accordati servizi speciali, riduzioni sulle tariffe normali ecc.

È opportuno si sappia che la Tramvia Bergamo-Trezzo-Monza, la quale è l'unica linea che facendo capo a Bergamo transiti effettivamente per Osio

Sotto - ed è quindi quella, a cui specialmente si crederà che alludano le suddette notizie - non soltanto non è venuta ad accordi di sorta colla Direzione del Club e non potrà concedere né facilitazioni di tariffa né treni speciali ecc., ma altresì ha espresso direttamente al Club stesso le più vive proteste verbali e scritte, perché le date scelte per le gare sono state da esso irrevocabilmente fissate, senza minimamente consultare o dare comunicazione preventiva (come sarebbe logico) a questa Amministrazione; alla quale incomberà pure il compito di trasportare quasi tutti quei benintenzionati, che vorranno recarsi ad Osio per le gare. Ora, dal punto di vista del trasporto del pubblico, da Bergamo ad Osio e ritorno, il Club di Aviazione non poteva aver la mano meno felice nello stabilire le giornate delle gare. Esso ha scelto le Feste Pasquali, durante le quali - specialmente di sera - la affluenza dei viaggiatori su tutte le linee ed in ogni senso è notoriamente così grande e straordinariamente, che le Ferrovie e le Tramvie, pur mettendo in circolazione tutto il materiale disponibile, riescono solo a grandi stenti a disimpegnare il servizio nel... meno peggiore dei modi. Si capisce che in simili circostanze non può neppure effettuarsi alcun prestito o scambio di veicoli - in piccola o grande quantità - tra le diverse società di trasporti. In tali giornate il richiamare volontariamente (e per scopo di lucro) ad un punto della linea con facilitazioni o biglietti cumulativi od altro, un maggior pubblico di alcune migliaia di persone, che poi nella serata non si potessero assolutamente ritrasportare a Bergamo, equivarrebbe da parte di questa Amministrazione ad assumersi poco seriamente un impegno di gravi responsabilità materiali e morali, colla colpevole coscienza di non potervi corrispondere.

Per queste ragioni e nell'interesse del pubblico, prego la cortesia della S.V. stim. a voler pubblicare la presente comunicazione. Ringraziandola anticipatamente e colla massima considerazione.

Dev. C. Viganotti

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 6-7 " Per il trasporto del pubblico al campo di Osio "

Abbiamo interrogato egregia persona facente parte del Club di Aviazione, per sapere quale sarà la risposta del Club alla lettera del Direttore della tramvia di Monza, ieri apparsa sui giornali, e ci è stato risposto... che non si risponderà.

- Dirò meglio - ha soggiunto il nostro interpellato. - Non diremo niente per ora. Risponderemo invece più tardi, a cose compiute.

- Va bene; ma intanto, come potremo andare al campo?

- A questo il Club ha già provveduto e sta tuttora provvedendo nel migliore dei modi. Il pubblico potrà raggiungere l'Aerodromo a mezzo della Ferrovia dello Stato o del Tram interprovinciale. Da Verdello al luogo delle gare il tratto di strada non è che di tre chilometri ed esso sarà coperto con un largo e ben organizzato servizio di carrozze, vetture e *camions*. A suo tempo sarà comunicato ogni cosa, ufficialmente. Intanto è bene che l'Eco assicuri che il servizio pel trasporto viaggiatori sarà fatto in modo regolarissimo ed inappuntabile, e che le gare...

- ... e che le gare? ...

- ... Niente, niente. Pel momento non le posso aggiungere altro.

- Scusi, una sola parola.

- Non adesso ... Più tardi ...

E l'egregio nostro interlocutore, che pare tenga in serbo qualche nuova bella sorpresa, se n'è scappato via, schermendosi da ogni confidenza.

Più tardi ...

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 7 " Al campo d'Osio Sotto. Mentre si attendono i voli. "

S'avvicina il tempo in cui anche il cielo di Bergamo sarà solcato dal volo di un aeroplano. Nell'attesa dell'avvenimento sportivo nel campo di Osio Sotto si lavora alacremente alla costruzione degli *hangars*, delle staccionate, dei palchi ecc., perché aviatori e pubblico possano essere accolti ed ospitati come si conviene.

Uno dei problemi più interessanti - quello delle comunicazioni fra Bergamo ed il campo - è stato risolto nel modo più felice. Oltre il servizio del tram di Verdello vi sarà un servizio perfetto di vetture, di automobili, di *camions*.

Non è stato possibile creare nel campo un impianto telegrafico e difficilmente si potrà ivi installare una stazione telefonica: ad ogni modo vi saranno staffette che suppliranno alla mancanza dei mezzi rapidi di comunicazioni per la corrispondenza.

Tutto si prepara nel modo migliore e v'è solo ragione di credere che le feste sportive riusciranno benissimo.

Ed è previsto anche il caso fortuito... che speriamo non si presenterà.

La Croce Verde presterà i soccorsi d'urgenza e sarà sul campo aviatorio tutto il tempo delle gare. Gli aviatori sono avvertiti...

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 8 " Al campo d'Osio Sotto. Mentre si attendono i voli "

A giorni gli aviatori iscritti al *meeting* aviatorio per l'inaugurazione del nuovo Aerodromo costruito nella brughiera di Osio a cura del Club d'Aviazione giungeranno a Bergamo coi loro apparecchi, che saranno ospitati negli ampi *hangars* costruiti sul campo sotto l'intelligente direzione dell'ing. Aldo Colleoni.

In una delle tre giornate di gara avremo quindi anche il tanto atteso volo su Bergamo, pel quale si è fatto appello alla cittadinanza per poterlo dotare di un congruo premio; ma purtroppo questo appello non ebbe quell'accogliimento che si aveva diritto di sperare specialmente per parte dei maggiori interessati.

Non sarà inutile un nuovo appello alla cittadinanza perché voglia concorrere a coprire la sottoscrizione aperta per la formazione del premio pel volo su Bergamo, non potendo il Club da solo sobbarcarsi la nuova e grave spesa.

Gli apparecchi di Cheuret, di Ciro Cirri e di Battaglia, ed eventualmente di un altro aviatore, per la cui venuta si attende in giornata la conferma telegrafica, saranno sul campo al più tardi mercoledì e nei giorni susseguenti incominceranno le interessantissime operazioni di montaggio e di messa in punto, per poi incominciare le prove di motore e gli esperimenti preliminari.

Pure a buon punto, ripetiamo, trovansi le costruzioni delle tribune, i diversi recinti, i piloni, le *buvettes* e tutti i servizi accessori sono ormai organizzati regolarmente.

Per la sistemazione dell'Aerodromo di Osio e perché possa esplicitare ampiamente e completamente i suoi nobili ed elevati scopi in pro dell'aviazione e degli studiosi del genere sono state fatte le seguenti offerte:

Comune di Osio Sotto L. 3000, Comune di Brembate Sotto L. 250, Comune di Osio Sopra L. 500, esercenti di Mariano al Brembo L. 205, Proprietà d'Adda L. 250, nob. Carlo Felice Colleoni sindaco di Osio Sotto L. 1000, barone nob. Vitali Bortolo L. 500, Società tramvia Bergamo-Trezzo-Monza L. 1000, esercenti di Osio Sotto L. 1200, esercenti di Osio Sopra L. 100. Totale L. 8105.

Prima lista di sottoscrizioni per la formazione del Premio Bergamo: Associazione esercenti L. 200, Banca Mutua Popolare L. 250, Banca Bergamasca di Depositi e Conti Correnti L. 200, Albergo Moderno L. 200, Albergo Cervetta L. 75, Albergo Leon d'Oro L. 30, Bar Orologio L. 30, Associazione tabaccai Sezione di Bergamo L. 30. Totale L. 1015.

Le sottoscrizioni per Premio Città di Bergamo per un volo su Bergamo si ricevono oltretutto dagli incaricati del Club anche presso l'Amministrazione del nostro periodico.

Il Club d'Aviazione Bergamo avverte i propri soci che a partire da lunedì 10 corrente presso la sede sociale in Via Francesco Martinengo Colleoni n. 7 (Casa Novak), dalle ore 18 alle 21, si possono ritirare le tessere sociali che danno diritto all'ingresso gratuito al Campo d'aviazione durante le giornate di gara, e durante gli esperimenti di prova.

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 8-9 " Club d'Aviazione, Bergamo "

A giorni gli aviatori iscritti al *meeting* aviatorio per l'inaugurazione del nuovo Aerodromo costruito nella brughiera di Osio a cura del Club di Aviazione giungeranno a Bergamo coi loro apparecchi, che saranno ospitati negli ampi *hangars* costruiti sul campo sotto l'intelligente direzione dell'ing. Colleoni Aldo.



In una delle tre giornate di gare poi avremo anche il tanto atteso volo su Bergamo, pel quale si è fatto appello alla cittadinanza per poterlo dotare di un congruo premio; ma, purtroppo, questo appello non ebbe quell'accogliimento che si aveva diritto di sperare specialmente per parte dei maggiori interessati. Non sarà inutile un nuovo appello alla cittadinanza, perché voglia concorrere a coprire la sottoscrizione aperta per la formazione del premio pel volo su Bergamo, non potendo il Club da solo sobbarcarsi alla nuova grave spesa.

Gli apparecchi di Cheuret, di Ciro Cirri e di Battaglia, ed eventualmente di un altro aviatore per la cui venuta si attende in giornata la conferma telegrafica, saranno sul campo al più tardi mercoledì e nei giorni susseguenti incominceranno le interessantissime operazioni di montaggio e di messa in punto, per poi incominciare le prove di motore e gli esperimenti preliminari.

Pure a buon punto trovansi le costruzioni delle tribune, i diversi recinti, i piloni, le buvette e tutti i servizi accessori sono ormai organizzati regolarmente.

Il Club di Aviazione Bergamo avverte i propri soci che a partire da lunedì 10 corrente, presso la sede sociale in via Francesco Martinengo Colleoni n. 7 (casa Novak), dalle ore 16 alle 21, si possono ritirare le tessere sociali che danno diritto all'ingresso gratuito al Campo d'aviazione durante le giornate di gare e durante gli esperimenti di prova. Nell'occasione i soci che ancora non lo avessero fatto, potranno pagare le loro quote, e coloro che lo desiderassero potranno iscriversi come nuovi soci.

Oblazioni pervenute al Club d'aviazione Bergamo per la sistemazione dell'Aerodromo di Osio e perché possa esplicare ampiamente e completamente i suoi nobili ed elevati scopi in pro della aviazione e degli studiosi del genere:

Comune di Osio Sotto £ 3000, Comune di Brembate Sotto 250, Comune di Osio Sopra £ 500, esercenti di Osio Sotto 100, esercenti di Osio Sopra 100, esercenti di Mariano al Brembo 205, proprietà d'Adda 250, nob. Carlo Felice Colleoni sindaco di Osio Sotto 1000, barone nob. Vitali Bortolo 500, Società Tramvia Bergamo Trezzo Monza 1000: totale £ 8105.

Prima lista di sottoscrizioni per la formazione del "Premio Bergamo": Associazione esercenti 200, Banca Mutua Popolare 250, Banca Bergamasca di Depositi e Conti Correnti 200, Albergio Moderno 200, Albergio Cervetta 75, Albergio Leon d'Oro 30, Bar Orologio 30, Associazione tabaccai sezione di Bergamo 30: totale £ 1015.

Le sottoscrizioni pel "Premio Città di Bergamo" per un volo su Bergamo si ricevono oltrechè dagli incaricati del Club, si ricevono anche presso la amministrazione del nostro periodico.

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 10 " Al campo d'Osio Sotto. Mentre si attendono i voli. "

Ieri la presidenza del Club ha invitato la stampa cittadina a vedere lo stato dei lavori sul campo d'Osio. La sistemazione del campo è avanzatissima: gli *hangars* presso che ultimati; le tribune per il pubblico hanno già l'ossatura completa e non attendono che le finiture del tappezziere. Nessun lontano dubbio che, da questo lato importantissimo, tutto procede con una regolarità assoluta.

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 11-12 " Nell'attesa dei voli sul campo di Osio "

Mentre si attende l'arrivo degli aviatori che verranno a dar prova di se stessi sul nuovo aerodromo di Osio e a mostrare a quanti ancora non hanno veduto il progredire incessante dello sport del volo e degli aeroplani; mentre fervono gli ultimi preparativi per la regolare organizzazione di tutti i servizi di giuria, di controllo ecc.; mentre sul campo gli operai si affannano a completare le piccole opere di finizione, e le antenne di segnalazione e i piloni di confine si ergono al vento, va continuamente aumentando l'interesse per la gran prova fra la cittadinanza.

È poi quasi accertato che al meeting aviatorio di Osio oltre a Cheuret

Leon, Ciro Cirri e Battaglia interverranno altri aviatori già ben conosciuti sui campi di volo.

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 12 " Al campo d'Osio Sotto. La stampa visita il campo d'aviazione "

Ieri nel pomeriggio siamo stati a visitare il campo di aviazione di Osio Sotto gentilmente invitati dal Club d'Aviazione che aveva messo a nostra disposizione una automobile guidata dal sig. Riccardo Novack, vicepresidente del Club stesso.

Sul campo si lavora alacremente per il compimento dei lavori e per fare in modo che il giorno dell'inaugurazione tutto sia all'ordine e disposto come si conviene.

Oggi non possiamo che dare notizie molto sommarie di ciò che abbiamo visto e saputo, riservandoci di ritornare domani e dopo sull'argomento.

Noi siamo entrati al campo dalla località ove sono fissati gli *hangars* -proprio di fronte- e a mille metri circa di distanza da quella che sarà l'entrata riservata alle vetture: Osio Sotto, villa Giardino, le quali avranno sbocco d'uscita ad Osio Sopra. I pedoni potranno entrare ad Osio Sopra, ad Osio Sotto, a Fasca.

Chi entra al Campo da Villa Giardino e s'incammina diritto verso gli *hangars*, verso anche il *campo di slancio*, lascia a sinistra, a circa metà via, le tribune, una delle quali è riservata alla stampa, un'altra al comitato d'onore. I posti popolari sono verso Osio Sopra e subito a sinistra dell'entrata da Villa Giardino.

Proprio in mezzo al campo - nel giusto mezzo - sorge la *casa della giuria*, una piccola casa quadrata che si perde nell'immensità del campo come un cubo di quelli che usano i ragazzi per i loro giochi. D'intorno alla casetta della giuria sorgeranno i piloni di segnalazione.

I biglietti per l'entrata nei posti popolari costano una lira, il posto in tribuna cinque lire; saranno anche emessi biglietti da lire dieci i quali daranno diritto a partecipare ad una specie di lotteria: ogni cinquantina di codesti biglietti uno se ne estrarrà il quale darà diritto al suo proprietario di fare un volo in aeroplano. La cosa non potrebbe essere più invitante...

Che altro? Della gente animata da ottimi proponimenti; una grande voglia ed una grande fretta di lavorare perché al momento giusto tutto sia all'ordine.

Sul campo abbiamo parlato coi direttori dei lavori: il prof. Rudelli e l'ing. Savoldelli, due simpatici signori, buoni ospiti, che ci furono larghi di cortesia e di spiegazioni. Nella mente loro tutto è bene disposto e se il tempo... ed il pubblico non li tradiranno la manifestazione sportiva sarà coronata dal successo.

Lo che noi, di cuore, auguriamo. Sarebbe davvero peccato che il pubblico mancasse; il campo d'Osio è bellissimo ampio piano, limitato a sud-ovest dalle colline bergamasche che lo coronano di bianco e di verde...

La calata del sole nella brughiera è di un effetto irresistibile ed un volo d'aeroplano, in quell'ora, deve dare una emozione profonda nuovissima indimenticabile. Bergamo Alta, in fondo, appare tutta bianca; le casette in collina hanno nella semiluce molto risalto su fondo verde dei prati e delle piante.

Anche dal lato estetico, dunque, l'effetto non può mancare...

Assicurato il successo morale, sportivo, ed estetico... non resta dubbio che il successo finanziario. Il quale -bisogna sperarlo, ad onore dei bergamaschi- non mancherà.

Programma delle gare di volo ad Osio

Diamo in cronaca il programma delle gare di aviazione al campo di Osio Sotto e tutte le altre norme che possono interessare il pubblico.

Aviatori: 1. Cheuret Leon con biplano Farman; 2. Cirri Ciro con monoplano Blériot; 3. Battaglia Balilla con biplano Farman.

Nella prima giornata si avranno i premi quotidiani di altezza, di velocità, di distanza e di slancio e voli con passeggeri con L. 4500 di premi.

Nella seconda giornata vi sarà l'inaugurazione ufficiale dell'Aerodromo coll'intervento delle Autorità e coi seguenti voli: quotidiano di altezza e di velocità, totalizzazione delle distanze, volo *plané*, maggior percorso senza scalo e volo con passeggeri, premi per L. 7500. Nella terza ed ultima giornata si disputeranno i seguenti premi: Gran premio dell'altezza, gran premio della velocità, totalizzazione delle distanze e voli con passeggeri.

Nel periodo delle gare gli aviatori concorreranno senza data fissa ai seguenti premi: Premio Bergamo; raid Osio-Bergamo-Osio 4000; Premio

Treviglio: raid Osio-Treviglio-Osio L. 3000; Premio Trezzo: raid Osio-Trezzo-Osio L. 2000.

Mezzi di comunicazione per arrivare al campo di Osio: Tram Bergamo-Osio Sotto-Trezzo-Milano; tram Bergamo-Verdello-Treviglio-Milano; Ferrovia Bergamo-Treviglio. Servizio di camions automobili e giardiniere omnibus a cavalli tra Bergamo ed Osio, tra Verdello ferrovia e Osio, e dalla stazione di Osio al Campo.

Prezzi d'ingresso L. 10, L. 5, L. 3, L. 1.

Posteggio automobili L. 3, carrozze L. 1, vetture omnibus L. 2, biciclette L. 0,25.

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 12-13 "Una visita all'aerodromo di Osio Sotto. Il programma delle gare"

Gentilmente ospitati a bordo dell'automobile del sig. Riccardo Nowack, vice presidente del Club d'Aviazione, siamo stati ieri a fare una visita al bel campo di Osio sotto, che nelle prossime Feste Pasquali vedrà i voli audaci di Cheuret, di Ciro Cirri e di Battaglia.

Sulla vasta pianata brulla, che si distende come una macchia rossiccia, nel gran verde della campagna in fiore, una ottantina di operai s'accaniscono agli ultimi lavori di livellamento, per guadagnare il tempo che le continue piogge di questi giorni hanno loro fatto perdere. Il campo si presenta in modo meravigliosamente adatto alle gare aviatorie e può dare dei punti al campo stesso di Taliedo, a Milano. Sito in aperta campagna e chiuso ai lati dalle strade comunali, careggiabili, che si dipartono l'una da Osio Sopra e l'altra da Osio Sotto e che vanno ad unirsi ad angolo acuto alla Resica dietro l'ormai celebre *Hôtel des aviateurs*, l'aerodromo sorge in una postura eminentemente strategica, così che si è potuto far senza di ogni barriera artificiale. Il campo è perfettamente libero; solo un filo di ferro disteso tutt'all'intorno, separa, in certi tratti, la campagna dall'aerodromo.

Il nuovo campo di volo, come già ebbimo a dire, ha una estensione utile di 800 metri su una larghezza di 400, ed uno sviluppo, in circonferenza, di circa 2 chilometri e mezzo. Il terreno è compatto, permeabile

ed elastico.

Gli hangars, o meglio il grand ehangar, capace di tre velivoli, sta sorgendo sulle rovine del vecchio e posticcio nido del biplano Minossi, davanti - diciamo così per intendersi - all'*Hôtel des aviateurs*, all'imbocco della strada che dalla Resica mette ad Osio Sotto. Davanti all'hangar è il campo di slancio e sul fianco di questo dalla parte opposta dello stradale, una diecina di artigiani, sotto la guida dell'ing. Colleoni, lavorano febbrilmente alla costruzione della grande tribuna in legno, capace di circa 600 persone. Vicino, ed in posizione scelta, sorgerà altra piccola tribuna pel Comitato d'onore delle gare d'aviazione e per la stampa che sarà largamente rappresentata. In fondo al campo, sul lato di Osio Sopra, una piccola casupola di campagna è stata trasformata in osservatorio pei membri della Giuria: il tetto si è trasformato in terrazza.

A fianco del novissimo osservatorio saranno fissate le antenne per i segnali dei voli.

Come si accederà al campo

Dappertutto ferve il lavoro. Gli impresari delle gare, gli egregi signori ing. Savoldelli e prof. Rudelli, corrono da un estremo all'altro per vedere se tutto è in regola, per sollecitare, spingere, affrettare... Ad evitare ogni confusione essi hanno già disposto che l'entrata delle vetture al campo debba effettuarsi da Osio Sotto, per lo stradale di "Villa Giardino", per uscire poi, a spettacolo finito, dalla parte opposta: Resica-Osio Sopra.

L'ingresso per i pedoni avverrà, invece, oltre che pel citato stradale di Villa Giardino, anche per lo stradale da Osio Sotto e per l'altro sul ponte Sröder, che proviene dalla direzione di Marne, Grignano, ecc., formando un trivio dietro gli hangars.

Gli sbocchi delle strade saranno guardati da carabinieri e da appositi incaricati, i quali provvederanno a tenere il pubblico privo di biglietto lontano un chilometro dal campo.

Del resto dalla Provincia si può accedere ad Osio con i seguenti mezzi di trasporto:

- ✓ mediante il tram di Monza (Bergamo-Osio Sotto-Trezzo-Monza);
- ✓ mediante il tram Bergamo-Verdello-Treviglio-Milano;
- ✓ mediante la ferrovia Bergamo-Verdello-Treviglio;
- ✓ mediante servizio di camions automobili e giardiniere e omnibus a cavalli tra Bergamo ed Osio, tra Verdello-ferrovia ed Osio, e dalla stazione di Osio al Campo.

Le ferrovie della Val Seriana, Val Brembana e tram Soncino hanno concesso il ribasso del 50 per cento.

La distanza da Bergamo ad Osio è di km. 10, da Monza di km 24.

Sul campo, oltre alle tribune, si avranno un migliaio di sedie.

I prezzi d'ingresso sono i seguenti: nelle tribune L. 10,00 e L. 5,00; posti con sedie L. 3,00; in piedi L. 1,00; posteggio automobili L. 3,00; carrozze L. 1,00; vetture omnibus L. 2,00; biciclette L. 0,25.

Fra ogni cinquanta proprietari dei biglietti d'ingresso da L. 10 ne sarà sorteggiato uno che avrà diritto ad un volo sul campo.

Il programma delle gare

Ecco il programma ufficiale delle gare:

Aviatori 1. Cheuret Leon con biplano Farman; 2. Cirri Ciro con monopiano Bleriot; 3. Battaglia Balilla con biplano Farman.

Nella prima e nella seconda giornata si avranno i premi quotidiani di altezza, di velocità, di distanza e di slancio e i voli con passeggeri con lire 4500 di premi.

Nella seconda giornata vi sarà la inaugurazione ufficiale dell'Aerodromo coll'intervento delle Autorità e coi seguenti voli: quotidiano di altezza e di velocità, totalizzazione delle distanze, volo plané, maggior percorso senza scalo e volo con passeggeri, premi per lire 7500.

Nella terza ed ultima giornata si disputeranno i seguenti premi: Gran premio dell'altezza, gran premio della velocità, totalizzazione delle distanze e voli con passeggeri.

Nel periodo delle gare gli aviatori concorreranno, senza data fissa, ai seguenti premi: Premio Bergamo: raid Osio-Bergamo-Osio £ 4000; Premio Treviglio: raid Osio-Treviglio-Osio £ 3000; Premio Trezzo: raid Osio-Trezzo-Osio £ 2000.

Ciro Cirri all' "Eco di Bergamo"

Nel pomeriggio d'oggi, proveniente da Genova, è giunto a Bergamo Ciro Cirri che, come al programma sopra accennato, prenderà parte al triduo aviatorio sulla brughiera di Osio. Accompagnato dall'amico prof. Rudelli e dall'egregio ing. Savoldelli fu a visitarci in ufficio.

Alto e slanciato, Ciro Cirri sembra avere negli occhi la nostalgia degli





immensi campi azzurri. Ha volato per primo sopra la città plaudente di Novara, ed ora conta di dominare dall'alto Bernago nostra e di portare un saluto all'alta e dominante torre di Gombito.

- Parte subito per Osio? - gli chiedemmo.

- Attendo prima l'arrivo del biplano. Io vengo da Genova. Il biplano, invece, è partito da Novara sotto la scorta di un meccanico. A Verdello ho chiesto adesso se era arrivato e mi si è risposto negativamente.

- Arriverà domani.

- Oh no. Spero che sarà a Bergamo stasera. Domani sarò sul campo e se l'hangar è pronto procederò immediatamente all'opera di montaggio, in modo che per sabato possa iniziare le prove della macchina.

- E volerà su Bergamo?

- Lo spero... Lo spero fortemente.

Ed anche noi lo speriamo. Il volo su Bergamo, se come è sperabile, potrà effettuarsi, dovrà essere qualche cosa di straordinario, di magnifico. Tanto da Bergamo che dall'aerodromo il volo potrà essere seguito in tutta la sua grandezza, in tutta la sua maestà.

Bergamo attende... A Ciri Cirri, intanto il nostro saluto e tutto il nostro augurio.

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 13 "Al campo d'Osio Sotto - L'arrivo degli aviatori"

Ciri Cirri, il popolare aviatore italiano, è già arrivato a Bergamo fino da ieri, prendendo alloggio all'Albergo del Cappello. Egli stamane si è recato al campo di Osio da dove ha fatto ritorno stasera.

Alle ore 17.45 è arrivato col treno da Milano Battaglia, che dai Soci del Club che erano a riceverlo, venne accompagnato al Moderno.

Cheuret ha annunciato il suo arrivo (in automobile con tutta la sua famiglia) per domani mattina.

Siamo anche informati che, oltre a questi due e al Battaglia, il Club di aviazione sta preparandoci la sorpresa di altri uomini illustri nel nuovissimo campo sportivo. Ne diremo domani.

Per il Premio Bergamo

Per il Premio Bergamo – che sarà aggiudicato all'aviatore che compirà un volo sulla città, continuano a pervenire le offerte.

La Società Elettrica ha già stanziato L. 200, e i membri del Consiglio direttivo del Club di Aviazione si sono quotati tra di loro raggiungendo già una cifra di 1500 lire. E gli esercenti? Speriamo che la loro commissione lavori, e ci auguriamo di poter rallegrarci d'una loro offerta generosa.

Le iscrizioni alle ascensioni

Il Club ci prega di avvertire la cittadinanza che chi voglia compiere ascensioni sugli aerostati o sugli aeroplani nella giornata della imminente riunione, deve affrettarsi a far l'iscrizione, perché sia possibile costituire regolarmente i turni.

Gli aerostati saranno due, uno di Celestino Usuelli, uno dell'ing. Cannelli, due piloti di primissimo ordine.

Fino ad ora le iscrizioni per le ascensioni in aerostato sono otto o nove, e quelle per i voli in aeroplano son sette od otto.

L'Atalanta invita i soci che si prestano per il servizio d'ordine nelle gare di aviazione che avranno luogo ad Osio Sotto a trovarsi alla sede sociale venerdì sera alle ore 21 per il ritiro dei distintivi e per le ultime disposizioni di servizio.

Con Ciri Cirri al campo d'aviazione

Il nostro buon genio è l'industriale Riccardo Novack che ci porta e ci trasporta da Bergamo a Osio, da Osio a Bergamo a piacere; la sua gentilezza è davvero squisita e noi sentiamo il dovere, dalle colonne del *Giornale*, di inviargli dei sinceri ringraziamenti, molti e sentiti. È merito suo se oggi abbiamo potuto avere un colloquio coll'aviatore Ciri Cirri che prenderà parte alle gare di aviazione.

Il giovane sportman è alto, un po' curvo, forte, dal colorito bronzeeo, dal viso maschio bruciato dal sole e dal vento.

Come gli chiedemmo un breve colloquio il pilota-aviatore, il giovane ardito che sa le bellezze del volo, acconsente subito e lasciato in parte l'amico suo ed allievo, signor Oreste De Leonardis, che fra breve lascerà la dura terra per dar la scalata al cielo, si avvia con noi verso la "Trattoria ...

dell'aviazione" dove la graziosa Maria - una Maria bionda... che non ha nulla a che vedere con quella del Carducci – ci vuota un buon bicchiere di barbera.

- Volete delle impressioni sul volo? Una cosa deliziosa, grande, indimenticabile ed impareggiabile. In questo campo – bellissimo in vero - io spero di fare grandi voli; tenterò tutti i *raids* fissati nel programma, se pure...

E qui il Ciri espone un dubbio che non vogliamo notare, per ora.

- E proverò le mie forze e le mie energie ad ogni arduità.

- Vi piace fare l'aviatore?

- Certo! Il volo esercita su chi lo ha provato un fascino inesprimibile ed irresistibile. Chi ha volato una volta... volerà ancora: ancora e sempre! Io volo dal giugno 1910. Ho studiato a Cameri ed ho volato sempre di poi dove ho trovato dello spazio ... in terra; perché la difficoltà dell'impresa consiste appunto nel trovare il terreno adatto all'*atterrissage*. Il volo su Bergamo presenta appunto questa difficoltà: una volta partiti da Osio bisogna andare a Bergamo ... e ritornare: guai se si avesse bisogno di atterrare a metà via! si finirebbe in braccio ad un albero: una cosa poco promettente e meno piacevole.

- Avete mai tentato le grandi altezze?

- Sono giunto a 1200 metri.

- Mi pare che basti ...

- Un aviatore non conosce limiti alle sue imprese: si va ... si va! ...

- Avete mai provato ... la vertigine della caduta?

- Sì l'ho provata: anche quella ci vuole ... ma ora basta: non voglio provarla e non poter quindi ... darne l'esatta impressione. Sono caduto a Cameri dopo 3 giorni che volavo – anzi che non volavo.

- Avete fede nel circuito di Osio?

- Io sono certo che la manifestazione avrà un buon successo – sia dal lato sportivo che dal lato finanziario.

- Avete concorsi in vista per quest'anno?

- Il 6 di maggio sarà a Firenze... di poi all'estero – se si concluderanno le trattative iniziate.

L'aviatore, a questo punto, è costretto ad interrompere la conversazione: sul campo è giunto un caratteristico carro – un cassone enorme tutto chiuso che ha in sé l'apparecchio meraviglioso: un piccolo Bleriot tipo Traversata delle Alpi, con motore Gnome di 50 Hp.

- Un apparecchio di difficile manovra: tanto che è usato da pochissimi aviatori.

Domani sarà montato e sul calar del sole Ciri Cirri tenterà il suo primo volo nel cielo di Osio.

Mentre il giovane sportman s'incammina verso il carro appena giunto noi rimontiamo in automobile e prima di lanciarsi a corsa, sulla strada provinciale, verso Bergamo che si distende sulle bellissime colline, salutiamo l'aviatore e gli auguriamo di poter presto dominare dall'alto – dal cielo! – codesta bellissima terra italiana.

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 13-14 "Per le gare aviatorie di Osio Sotto – Ascensione in pallone"

L'egregio tenente delle guardie di finanza sig. Luca Bongiovanni ci comunica, che nei giorni delle gare aviatorie di Osio Sotto, il tenente Usuelli e l'ing. Canovetti saranno a Bergamo con un grande aerostato, con il quale si potranno fare delle ascensioni libere. La quota per l'ascensione è di L. 100. Alcuni cittadini si sono già prenotati.

Continua pure la raccolta delle sottoscrizioni pel "Premio Bergamo" e pel raid Osio-Bergamo-Osio. Auguriamo che la cifra occorrente possa essere finalmente raggiunta.

Stasera alle 17.45 è giunto da Milano il secondo degli aviatori che prenderà parte alle gare di Osio, signor Battaglia. Domani in automobile sarà pure a Bergamo Cheuret. Per domenica è atteso il direttore dell'Aerodromo di Cameri.

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 14 "Al campo d'Osio Sotto. Léon Cheuret (nostra intervista)"

In questa epoca di *records* nella quale tutti detengono qualche primato noi ci sentivamo un po' diminuiti essendo solo *mans*... senza prefisso

record. Ed ecco che oggi la nostra ambizione è stata soddisfatta: abbiamo battuto il record della indiscrezione. Léon Cheuret – l'aviatore famoso, che ha fatto parlare di sé tutto il mondo – non era ancora sceso dal treno che ci presentavamo a lui per una breve intervista.

Breve per forza! Un piccolo signore tutto nero ed irrugginito in viso aveva un gran daffare – l'unico, forse, di sua vita – ad allontanarci l'aviatore, il quale però lasciammo soltanto quando lo vedemmo salire nell'ascensore dell'Albergo dove sarà ospitato.

- Scusatelo!... due parole...

- Stampa? *Je suis à vous, Monsieur.*

- Da molto tempo volate?

- Dal gennaio 1906.

- E come siete giunto all'aviazione?

- Attraverso a tutti gli altri sports: ho fatto dello sport il regime della mia vita; prima di volare navigavo a vela, pilotavo l'automobile... cercavo il rischio dove c'è... e lo trovavo.

- Vi piace volare?

- Enormemente! Nessun altro sport dà tanta soddisfazione quanto quello del volo.

Mentre noi si parlava i facchini scaricavamo il bagaglio dell'aviatore dietro gli ordini della moglie di Cheuret: una signora bella e gentile, abbigliata con molta eleganza ed altrettanta semplicità in *tout-de-meme* blu. Il suo cappellino di paglia nera guernito di nastri bianchi e neri le lasciava scoperta la fronte ampia sulla quale cadono i capelli biondi *coupés* nel giusto mezzo. Codesta frangia di seta bionda – di seta finissima – dà leggiadria al bel viso che sorride sempre ed è animato dagli occhi grandi e luminosi.

Anche la signora è appassionata nello sport che ha reso celebre il marito: è con lei che Léon Cheuret ha battuto il record di volo con passeggiare sulla città.

- Avete volato ancora in Italia?

- Certo! A Verona, a Pordenone -dove ho inaugurato quella scuola di aviazione-, a Milano sul campo di Tagliedo. In Francia a Marsiglia, ho volato davanti al Sultano del Marocco, ho volato a Reims nel primo meeting aviatorio ed ho insegnato per tre mesi alle scuole di Mourmèlon. Ed ancora in altre città ed in altre nazioni.

L'aviatore, che è un uomo giovane dall'aspetto forte, dalla fisionomia simpatica, piuttosto alto, ma largo di spalle, ha in sé una calma perfetta, maravigliosa; e forse – e senza forse – deve a questa sua virtù mirabile ed invidiabile i suoi successi aviatori che sono tanti e tutti belli.

- In cielo egli si mantiene sempre padrone di sé: non si perde mai – né meno nei momenti più difficili e più pericolosi. Volava un giorno a Pordenone con una signora della migliore aristocrazia italiana, quando il suo motore rimase in *panna*... Era, l'apparecchio, a parecchie centinaia di metri dal suolo; Cheuret non si lasciò prendere dallo sgomento, non si turbò: con un meraviglioso volo *plané* – di cui è specialista – scese a terra portando in salvo la signora che gli deve la vita.

- Farete grandi cose fra noi?

- Non so, non prometto nulla: farò del mio meglio..., metterò in azione tutta la mia energia, tutta la mia buona volontà.

È strano! Léon Cheuret è come un ... autore drammatico: ha paura dei fischi della folla.

- Dite alla folla che non si agiti, che non fischi, che non se ne vada se agli inizi non potremo subito scalare il cielo: sarà poi, faremo poi.... E se la *guigne* non ci perseguita ...

- ... Vi farete onore, come sempre.

- *Merci bien!*...

Al presente Cheuret è maestro d'aviazione alla scuola italiana di Cameri, dalla quale sono usciti ottimi elementi che, se non riusciranno ad oscurare la fama del maestro, si faranno sempre molto onore.

- Avete mai tentato grandi voli d'altezza o velocità eccessive?

- In velocità ho raggiunto gli 80 chilometri all'ora e li ho anche sorpassati; le grandi altezze non mi hanno mai attratto; per me la voluttà maggiore è nel volo *plané*. È delizioso un volo *plané*!

La signora bionda segue attenta il discorso del marito e fa segni approvazione col capo. Pare animata da un desiderio folle di librarsi nell'aria; par che sia tutta scossa da un brivido di piacere quando il marito parla delle sue arditezze, delle sue aspirazioni.

Siamo giunti all'Albergo e scendiamo dall'omnibus. Cheuret apprende che il suo Farman, con motore BNV di 60 cavalli, è giunto sul campo.

- Quando andrete ad Osio? – gli chiediamo.

- *Sais pas*. Appena posso; nel pomeriggio forse.

- E proverete subito l'apparecchio?



- Appena sarà all'ordine. Léon Cheuret sale nelle sue camere salutandoci cordialmente, seguito dai nostri auguri di successo grande e clamoroso.

Gli apparecchi già pronti!

All'ultim'ora abbiamo da Osio che il monoplano del Cirri è già stato oggi completamente montato; e che sul campo sono pure arrivate le due carovane recanti il biplano di Cheuret. Quest'ultimo sarà completamente montato per domani a mezzodì. Sulla brughiera c'è una folla grandissima.

Per finire

Per l'occasione Don Briscola ci invia: *Cheuret e colleghi!... Che nobil battaglia* Il ciel tra i suoi nemi e i suoi *cirri* vedrà! Se d'uno il valore a quell'altro s'egguaglia, sul campo di Osio chi sotto starà?

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 14-15 "Il collaudo dell'Aerodromo di Osio Sotto - Mentre si attendono i primi voli"

Oggi, nel pomeriggio, ebbe luogo ad Osio Sotto il collaudo del nuovo Campo di Aviazione.

Vi parteciparono il commissario di P.S. cav. Ermenegildo Bartolozzi, il maggiore dei carabinieri cav. Carlo Bellotti ed alcuni ingegneri del Genio Civile, i quali procedettero ad una attenta visita della località e delle tribune, fissando le disposizioni per il servizio di pubblica sicurezza e di sbarramento delle strade che adducono al campo. Trovarono ogni cosa in piena regola.

Intanto, per ogni dove, è un fervore d'attesa. Ad Osio Sotto, ad Osio Sopra è un via vai continuo di carrozze, di automobili, di curiosi, che la popolazione ospitale saluta con gridii di festa e d'augurio. Carri pesanti con carichi strani, bizzarri, passano per le strade verso il Campo



di Aviazione...

- Gli aeroplani! Arrivano gli aeroplani! La voce passa di bocca in bocca. Dalle case, dalle stalle, dagli orti s'affaccia curiosa sulle strade la folla ed i ragazzi applaudono e fanno festa. Sul campo altri curiosi che osservano i primi lavori di montaggio delle macchine e che commentano, in attesa di qualche piccolo volo di prova. Chi fa buonissimi affari è l'ottimo conduttore dell'Hôtel des aviateurs sig. Fausto Cologni. Durante i tre giorni di gare, però, la trattoria sarà gestita dal sig. Belloli di Bergamo.

L'arrivo di altri aviatori da Cameri

Nel pomeriggio d'oggi, intanto, col treno delle 14.45 da Milano, è giunto a Bergamo ed ha preso alloggio all'Albergo Moderno, Leon Cheuret di Parigi. È accompagnato dalla sua signora e da alcuni suoi alunni - tra i quali due signorine - della scuola di aviazione di Cameri. Di media statura, piuttosto esile e vibrante di vita, Leon Cheuret è il vero tipo del francese elegante. Volerà ad Osio con suo biplano Farman. Nel maggio 1910 conquistò il record del mondo con passeggeri, volando in aperta campagna e sopra città. Fu pure per tre mesi direttore della scuola di aviazione di Mourmelon. Prese parte ai circuiti di Reims, Nantes, Tolone, Miramar-Salon, Verona, Marsiglia, Milano, recando a bordo del suo biplano in queste peregrinazioni più di 700 passeggeri. - È un aviatore veramente straordinario - ci diceva stamane, cortesemente, Balilla Battagli, ch'eravamo andati a scovare all'Albergo Moderno. - lo fui suo allievo a Cameri e le posso dire che Leon Cheuret è di un temperamento e di una praticità più unica che rara nel maneggio della sua macchina. Mai una sol volta lo ha tradito il suo meraviglioso sangue freddo. Ricordo una particolare. Una volta, a Roma, S.A. la principessa Borghese gli manifestò il desiderio di salire con lui in aria. Cheuret aderì all'invito, ma ad una certa altezza il motore cessò improvvisamente di funzionare. Che fare? In uguale contingenza, qualunque altro avrebbe perduto facilmente la testa: lui no. Non disse verbo e, con un magnifico volo plané, scese in aperta campagna. - Che splendido volo plané! Je vous remercie - gli disse la principessa stringendogli fortemente le mani. - Le mérite n'est pas à moi - ha risposto sorridendo Cheuret - mais au moteur... Il quale era rimasto in panna.

La principessa non s'era manco accorta dell'incidente. Del resto il mio maestro fu il primo che abbia volato senza scalo per la continuità di un'ora e quaranta minuti... salvo errore. Il primo suo volo lo compì con la sua signora, che è pure una appassionata delle vie del cielo.

Il biplano Minossi

... E Balilla Battagli - non Battaglia, come si è sempre stampato - continuò così a lungo a farci le lodi del suo maestro, dimenticando, nella sua modestia, la sua personalità. - Scusi, sa? Vorrebbe dirci ore qualche cosa anche di lei? Lei è di ... - ... Di Roma. E... non ho niente da dirle. Dopo ottenuto il brevetto di pilota alla scuola di Cameri, ho compiuto diversi, molti voli sulla campagna, ma nulla più. È questa la prima volta che volo in un circuito. Dopo Bergamo, poi, prenderò parte ai raids Roma-Torino; mi sono pure iscritto alle prossime gare di Torino e di Roma. I miei primi voli - ed è ormai un anno - li ho compiuti con un monoplano costruito da me stesso... Funzionava egregiamente, ma, bloccato dalla neve a Cameri, l'ho ceduto al direttore della scuola di Cameri. Il mio brevetto di pilota, quindi, lo ottenni con un biplano Farman, col quale volerò di questi giorni ad Osio. - E con questo biplano - chiedemmo - parteciperà pure al raid Roma-Torino? - Oh, no. A quelle gare parteciperò con altro apparecchio che si sta ora costruendo. Sarà munito di motore costruito dalle officine Thouvenot. Trattasi di un motore speciale ad otto cilindri e di grande velocità. - E ci dica. Vola anche con passeggeri? - Certo. Nei miei voli sulla campagna ho avuto a bordo moltissimi viaggiatori. Lo stesso Cheuret ha volato come passeggero sul mio biplano. - Ed è vero che proverà il biplano del nostro Stefano Minossi? - Lo proverò. Basta che si sollevi. Sa che sia già sul campo? - È sul campo, ma non è stato ancora montato. Speriamo lo sia subito.

Il volo su Bergamo

Un'altra, un'ultima domanda abbiamo voluto rivolgere al cortese nostro interlocutore.

- Volerà su Bergamo?
- Certo che voleremo... o io, o Cheuret.
- E perchè non tutti e due?
- Magari tutti e tre. Basta che le macchine funzionino presto e regolarmente... Bisogna però tener presente che un volo in due o tre insieme sopra una città è sempre pericoloso. Bisogna tenersi a grandi altezze...
- Luoghi per un atterraggio però nei dintorni di Bergamo non mancano.
- Oh, sì. Ne ho già trovato uno. Sarebbe anzi facile e comodissimo...
- E allora voliamo su Bergamo! - abbiamo insistito.
Voleranno su Bergamo, sì... Ma è necessario che gli esercenti specialmente si scuotano e che arrotondino un po' più le offerte... Sinora il premio di 4000 lire non è stato ancora raggiunto. Si scuotano, dunque!
Domenica, sarà a Bergamo con altri alunni anche il direttore della Scuola di Cameri, Thouvenot.
Le gare incominceranno sul Campo nelle ore pomeridiane di domenica.

Gli ingressi al Campo

L'entrata delle vetture al campo dovrà effettuarsi da Osio Sotto per lo stradale di "Villa Giardino" per uscire poi, a spettacolo finito, dalla parte opposta: Resica-Osio Sopra. L'ingresso per i pedoni avverrà, invece, oltre che pel citato stradale di Villa Giardino, anche per lo stradale da Osio Sopra e per l'altro sul ponte Sröder, che proviene dalla direzione di Marne, Grignano, ecc., formando un trivio dietro gli hangars.

I mezzi di trasporto - Riduzioni ferroviarie

Ad Osio, poi, si potrà accedere mediante i seguenti mezzi di trasporto: mediante il tram di Monza (Bergamo-Osio Sotto-Trezzo-Monza); mediante il tram Bergamo-Verdello-Treviglio-Milano; mediante la ferrovia Bergamo-Verdello-Treviglio; mediante servizio di camion automobili e giardinieri e omnibus a cavalli tra Bergamo ed Osio, tra Verdello-ferrovia ed Osio e dalla stazione di Osio al Campo.

A Bergamo un servizio pubblico di vetture sarà disimpegnato, tra altro, anche dalla Ditta Iazzaroni, la quale ha approntato tutto un intero stock di vetture, di omnibus, break. La partenza avverrà da via Paleocapa.

Le ferrovie della Val Seriana, Val Brembana e tram Sincino hanno concesso il ribasso del 50 per cento sui biglietti normali. La distanza da Bergamo a Osio è di km 10, da Monza di km 24.

Sul campo, oltre alle tribune, si avranno un migliaio di sedie. I prezzi d'ingresso sono i seguenti: nelle tribune L. 10 e L. 5; posti con sedie L. 3; in piedi L. 1; posteggio automobili L. 3; carrozze L. 1; vetture omnibus L. 2; biciclette L. 0,25.

Fra ogni 50 proprietari dei biglietti da L. 10 ne sarà sorteggiato uno che avrà diritto ad un volo sul campo.

Il programma delle gare

Ripetiamo il programma delle gare:

Aviatori 1. Cheuret Leon con biplano Farman; 2. Cirri Ciro con monoplano Bleriot; 3. Battaglia Ballilla con biplano Farman.

Nella prima e nella seconda giornata si avranno i premi quotidiani di altezza, di velocità, di distanza e di slancio e i voli con passeggeri con lire 4500 di premi.

Nella seconda giornata vi sarà la inaugurazione ufficiale dell'Aerodromo coll'intervento delle Autorità e coi seguenti voli: quotidiano di altezza e di velocità, totalizzazione delle distanze, volo plané, maggior percorso senza scalo e volo con passeggeri, premi per lire 7500.

Nella terza ed ultima giornata si disputeranno i seguenti premi: Gran premio dell'altezza, gran premio della velocità, totalizzazione delle distanze e voli con passeggeri.

Nel periodo delle gare gli aviatori concorreranno, senza data fissa, ai seguenti premi: Premio Bergamo: raid Osio-Bergamo-Osio £ 4000; Premio Treviglio: raid Osio-Treviglio-Osio £ 3000; Premio Trezzo: raid Osio-Trezzo-Osio £ 2000.

Le gare sul campo principieranno in tutti e tre i giorni soltanto alle ore del pomeriggio.

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 15 " Le gare di aviazione ad Osio (16, 17 e 18 aprile 1911).

A pranzo con Ballila Battagli "

... Finalmente ho trovato l'aviatore Ballila Battagli: l'ho scovato a pranzo e, per quanto dolente, ho dovuto disturbarlo mentre stava ristorandosi dalle fatiche sostenute a Osio per preparare il suo Farman - motore LNV 60 HP - che dovrà vincere le battaglie dell'aria nel cielo bergamasco. Abbia egli per questa impresa il nostro augurio sincero di veder coronati i suoi sogni di gloria. Perché Battaglia deve ben sognare la gloria lui che ha appreso l'arte difficile del volo in due ore!

- Per merito, specialmente - dice modestamente Ballila Battagli - di Léon Cheuret "al quale io debbo tutto".

La modestia dell'aviatore italiano nel voler nascondere le sue virtù d'arditezza fanno riscontro - un bel riscontro che lo onora - colle sue smanie per l'avvenire. Giacché Battagli rifugge dalla mediocrità.

- Io batterò, fra breve, con un nuovo apparecchio che si sta costruendo, tutti i records italiani e prenderò parte alla gara Roma-Torino per la quale ho molte speranze.

" Per me l'aviazione è un vero sport, nel quale non trovo niente di arrischiato; io mi sento ben sicuro sul mio apparecchio, come sull'automobile del quale sono stato un appassionato pilota.

Nello sport trovo la ragione della vita; in esso tutte le mie forze sono in giuoco ed in azione. Quando l'aviazione era ancora in fasce (... forse l'aviatore voleva dire: andava ancora in fasce) io facevo l'allenatore di Brusoni - il ciclista famoso.

Ora ho abbandonato tutti gli altri sports per volare: la mia voluttà è di librarmi nell'aria: è di volare in cielo.

In circuito non sono ancora stato ma mi proverò qui ad Osio".

- Tenterete le grandi altezze?
- Andrò fin dove posso, più in alto che posso, più veloce che posso...
- Avete fede nella riuscita del Circuito?

- Io sì; io credo che il popolo bergamasco risponderà al richiamo: non per noi - senza modestia - ma per l'aviazione in sé: per la bellezza grandiosa e solenne e tutta nuova che ha in sé: una cosa fantastica - in vero. Ballila Battagli parlava con noi interrompendo il suo pranzo: erano con

lui sua signora - una signora gentile che segue il marito nell'espressione delle sue idee e, come egli incarna, **** grandi occhi neri che hanno visto il celeste del cielo nel quale era perduto come un piccolo punto nero l'apparecchio meraviglioso ed agile che il marito guida e tiene sotto il suo comando -: la signora Cheuret, l'aviatore Cheuret, e qualche amico gentile che di tanto in tanto interveniva con parole favorevoli per gli aviatori... e per la stampa.

A prima vista l'aviatore italiano, che non è più giovanissimo, non presenta caratteri speciali che possano dare delle sue forze un'idea precisa; così come è - vestito di grigio, un vestito di taglio sportivo, con gambali di cuoio - sembra piuttosto un buon signore, appena sceso da cavallo dopo una corsa di piacere. Ma quando parla e commenta il suo dire con rapidi e nervosi gesti, si vede in lui l'uomo d'azione, capace d'ogni arditezza; e d'arditezza, in vero, Ballila Battagli ci promette di dar prova sul campo di Osio.

Sul finire del pranzo abbiamo bevuto lo champagne: alla salute delle signore (*avant tout!*) degli aviatori ... e della stampa. La quale ancora, pare impossibile!, trova dei bravi signori che l'amano e che l'ammirano.

Il programma

Ecco il programma ufficiale delle gare di aviazione al campo d'Osio per domani, lunedì e martedì.

Aviatori: 1. *Cheuret Léon* con biplano Farman; 2. *Cirri Ciro* con monoplano Bleriot; 3. *Battaglia Ballilla* con biplano Farman.

Nella prima giornata si avranno i premi quotidiani di altezza, di velocità, di distanza e di slancio e voli con passeggeri con L. 4500 di premi.

Nella seconda giornata vi sarà l'inaugurazione ufficiale dell'Aerodromo coll'intervento delle Autorità, e coi seguenti voli: quotidiano di altezza e di velocità, totalizzazione delle distanze, volo *plané*, maggior percorso senza scalo e volo con passeggeri, premi per L. 7500. Nella terza ed ultima giornata si disputeranno i seguenti premi: Gran premio dell'altezza, gran premio della velocità, totalizzazione delle distanze e voli con passeggeri.

Nel periodo delle gare gli aviatori concorreranno senza data fissa ai seguenti premi: Premio Bergamo: raid Osio-Bergamo -Osio 4000; Premio Treviglio: raid Osio-Treviglio-Osio L. 3000; Premio Trezzo: raid Osio-Trezzo-Osio L. 2000.





Mezzi di comunicazione per arrivare al campo di Osio: Tram Bergamo-Osio Sotto-Trezzo-Milano; tram Bergamo-Verdello-Treviglio-Milano; Ferrovia Bergamo-Treviglio. Servizio di camions automobili e giardinare o omnibus a cavalli tra Bergamo ed Osio, tra Verdello ferrovia e Osio, e dalla stazione di Osio al Campo. Prezzi d'ingresso L. 10; L. 5; L. 3; L. 1. Posteggio automobili L. 3, carrozze L. 1, vetture omnibus L. 2, biciclette L. 0,25.

Gli accessi al campo

L'entrata delle vetture al campo dovrà effettuarsi da Osio Sotto per lo stradale di "Villa Giardino", per uscire poi, a spettacolo finito, dalla parte opposta: Resica-Osio Sopra.

L'ingresso per i pedoni avverrà, invece, oltre che pel citato stradale di Villa Giardino, anche per lo stradale da Osio Sopra e per l'altro sul ponte Schroeder, che proviene dalla direzione di Marne, grignano, ecc., formando un trivio dietro gli *hangars*.

Gli sbocchi delle strade saranno guardati da carabinieri e da appositi incaricati, i quali provvederanno a tenere il pubblico privo di biglietto lontano un chilometro dal campo.

Il premio Bergamo

Alla sottoscrizione per il premio Bergamo si sono aggiunte oggi le seguenti cifre: Banca Commerciale L. 200, Ditta Astori L. 75. Naturalmente il volo su Bergamo verrà effettuato solo se si raggiunge la cifra necessaria alla costituzione del premio relativo. Avviso ai signori esercenti!...

Oggi ad Osio- L'aspetto del campo - I preparativi - La folla - Il vento - Si volerà?

(per telefono) Osio Sotto, 15 pom. - A poche ore di distanza dall'avvenimento il campo d'Osio ha preso un aspetto speciale, caratteristico che lo definisce anche per le persone profane all'aviazione. Esso è tutto invaso da una folla varia e tumultuosa che segue con curiosità tutte le mosse degli aviatori. Ma lo strano è questo: chi viene ad Osio ha in sé evidente il desiderio vivo di volare, di darsi a questo sport nuovissimo, fantastico, di dedicarsi tutto all'aviazione! Tutti si sentono portati all'ardimento, e nell'attesa di lanciarsi ... hanno messo gambali, giacca sport, berretto aviatore. Talché si può dire oggi che ci sono più berretti che aviatori! Speriamo in seguito...

Negli *hangars* gli aviatori e i meccanici lavorano alacremente per ultimare il montaggio degli apparecchi e per metterli, come si dice, *al punto*. Tra breve vedremo dunque il pridigio? Il pubblico è ansioso e scruta curiosamente il cielo quasi volesse colle invocazioni calmare le raffiche di vento che fendono l'aria ad intervalli. Ma Ciro Cirri mi sta dicendo che egli non si innalzerà. Egli aspetta domani ad esibirsi. E le nostre speranze saranno così deluse...

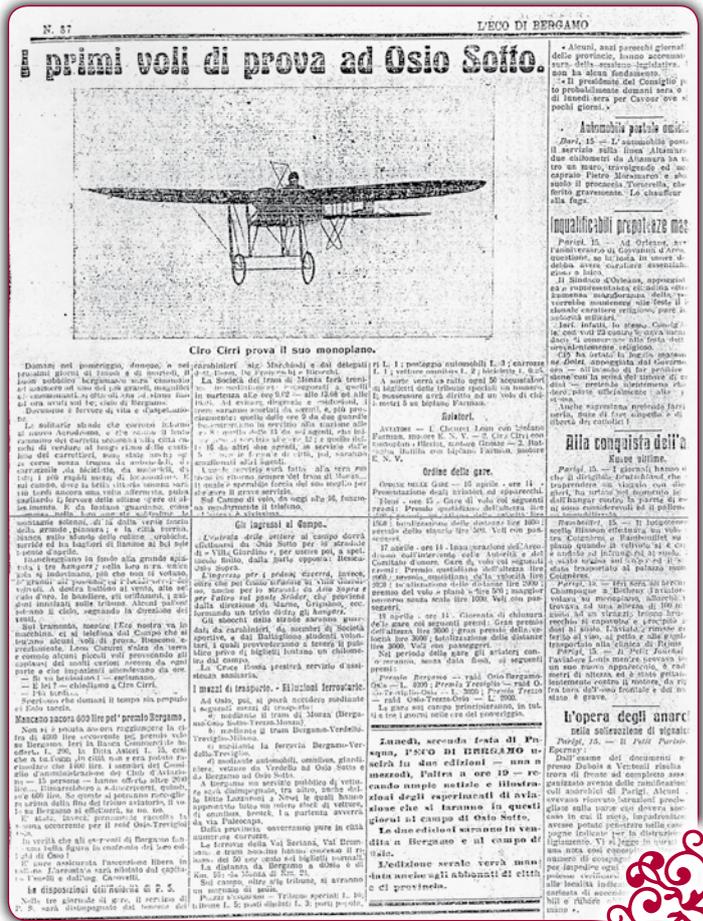
Volerà Cheuret? Volerà Balilla Battagli il quale stamane a Bergamo sembrava invaso dal desiderio di lanciarsi primo al volo? I due Farman sono all'ordine e non aspettano che la manovra sapiente degli aviatori attia a lanciarsi nel sereno. Intanto la gente gira e rigira dagli *hangars* alla trattoria, e dalla trattoria agli *hangars*, essa si è fatta una meravigliosa competenza e discute animatamente di areoplani, di monoplani, di biplani, di motori e di vento! Si è specializzata, insomma, a ... campare dei discorsi in aria! Noi aspettiamo ancora per vedere se la *chance* solo prima che il sole cada.

Le notizie dell'ultima ora - Cheuret è pronto!

Osio Sotto 15, ore 17.45 (per telefono) - Fino a questo momento nessun vola: il vento pare tuttavia calmarsi. Cheuret si prepara ed è già quasi pronto. Gli aviatori mi pregano di portare a conoscenza del pubblico che non sarà possibile, domani come oggi, di volare se non nelle ore tarde del pomeriggio. Bisogna quindi che il pubblico pazienti...

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 15-16 " I primi voli di prova a Osio Sotto "



Domani nel pomeriggio, dunque, e nei prossimi giorni di lunedì e di martedì, il buon pubblico bergamasco sarà chiamato ad assistere ad uno dei più grandi, magnifici ed emozionanti spettacoli, che si siano fino ad ora avuti sul bel cielo di Bergamo.

Dovunque è fervore di vita e d'aspettazione. Le solitarie strade che corrono intorno al nuovo Aerodromo, e che sanno il lento cammino dei carretti scendenti alla città carichi di verdure al lungo ritmo delle cantilene dei carrettieri, sono state anche oggi orse senza tregua da automobili, da carrozzelle, da biciclette, da motocicli, da tutti i più rapidi mezzi di locomozione. E sul campo, dove la bella vittoria umana sarà più tardi ancora una volta affermata, pulsa gagliardo il fervore delle ultime opere di allestimento. E da lontano guardano come sorprese nella loro augusta solitudine, le montagne solenni, di là dalata verde fascia della grande pianura; e la città turrita, bianca sullo sfondo delle colline orobiche, sorride ed ha bagliori di fiamme al bel sole tepente d'aprile.

Biancheggiano in fondo alla grande pianura i tre *hangars*; nella loro nera, unica gola si indovinano, più che non si vedano, le grandi ali possenti ed i lucidi nervi dei velivoli. A destra battono al vento, alte nel cielo d'oro, le bandiere, gli oriflammì, i guidoni innalzati sulle tribune. Alcuni palloni solcano il cielo, segnando la direzione dei venti. Sul tramonto, mentre l'Eco nostra va in macchina, ci si telefona dal Campo che si tentano alcuni voli di prova. Riescono egregiamente. Leon Cheuret s'alza da terra e compie alcuni piccoli voli provocando gli applausi dei molti curiosi accorsi da ogni parte e che impazienti attendevano da ore.

- Si va benissimo! - esclamano.
- E lei? - chiediamo a Ciro Cirri.
- Più tardi...
Speriamo che domani il tempo sia propizio ed Eolo taccia.

Mancano ancora 600 lire pel premio Bergamo

Non si è potuta ancora raggiungere la cifra di 4000 lire occorrente pel premio volo su Bergamo. Ieri la Banca Commerciale ha offerto £ 200, la ditta Astori £ 75, così che a tutt'oggi in città non s'era potuto racimolare che 1400 lire. I membri del Consiglio d'amministrazione del Club d'Aviazione - 15 persone - hanno offerto altre 2000 lire... Rimarrebbero a sottoscrivere, quindi, sole 600 lire. Se queste si potano raccogliere

prima della fine del triduo aviatorio, il volo su Bergamo si effettuerà, se no, no.

È stata, invece, pienamente raccolta la somma occorrente per il *raid* Osio-Treviglio-Osio.

In verità che gli esercenti di Bergamo fanno una bella figura in confronto dei loro colleghi di Osio!

È pure assicurata l'ascensione libera in pallone. L'aerostato sarà pilotato dal capitano Usuelli e dall'ing. Canovetti.

Le disposizioni dell'Autorità di P.S.

Nelle tre giornate di gare, il servizio di P.S. sarà disimpegnato dal tenente dei carabinieri sig. Marchiodi e dai delegati dott. Rossi, De Franceschi e Bilocchi.

La Società del tram di Monza farà treni-bis - immediatamente conseguenti a quelli in partenza alle ore 9,02 - alle 13,08 ed alle 16.04. Ad evitare disgrazie e confusioni, i tram saranno scortati da agenti e, più precisamente: quello delle ore 9 da due guardie che entreranno in servizio alla stazione alle ore 8; quello delle 13 da sei agenti, che inizieranno il servizio alle ore 12; e quello delle 16 da altri due agenti, in servizio dalle 15; alle fermate di città, poi, saranno scaglionati altri agenti.

Uguale servizio sarà fatto, alla sera sui treni in ritorno sempre del tram di Monza... Il quale è sperabile faccia del suo meglio per sbrigare il grave servizio.

Sul Campo di volo, da oggi alle 16, funziona regolarmente il telefono. L'attesa è vivissima.

Gli ingressi al Campo

L'entrata delle vetture al campo dov'effettuarsi da Osio Sotto per lo stradale da "Villa Giardino", per uscire poi, a spettacolo finito, dalla parte opposta: Rescia-Osio Sopra. L'ingresso per i pedoni avverrà, invece, oltre che pel citato stradale di Villa Giardino, anche per lo stradale da Osio Sopra e per l'altro sul ponte Sröder, che proviene dalla direzione di Marne, Grignano, ecc. formando un trivio dietro gli *hangars*.

Gli sbocchi delle strade saranno guardati da carabinieri, da membri di Società sportive, e dal battaglione studenti volontari, i quali provvederanno a tenere il pubblico privo di biglietti lontano un chilometro dal campo.

La Croce Rossa presterà servizio d'assistenza sanitaria.

I mezzi di trasporto - Riduzioni ferroviarie

Ad Osio, poi, si potrà accedere mediante i seguenti mezzi di trasporto: mediante il tram di Monza (Bergamo-Osio Sotto-Trezzo-Monza); mediante il tram Bergamo-Verdello-Treviglio-Milano; mediante la ferrovia Bergamo-Verdello-Treviglio; mediante automobili, omnibus, giardiniera, vetture da Verdello ad Osio Sotto e da Bergamo ad Osio Sotto.

A Bergamo un servizio pubblico di vetture sarà disimpegnato, tra altro, anche dalle Ditte Lazzaroni e Nessi le quali hanno approntato tutto un intero *stock* di vetture, di omnibus, *breack*. La partenza avverrà da via Paleocapa.

Dalla provincia converranno pure in città numerose carrozze.

Le ferrovie della Val Seriana, Val Brembana e tram Soncino hanno concesso il ribasso del 50 per cento sui biglietti normali. La distanza da Bergamo ad Osio è di km 10, da Monza di km 24.

Sul campo, oltre alle tribune, si avranno un migliaio di sedie.

Prezzi d'ingresso: tribune speciali L. 10; tribune L. 5; posti distinti L. 3; posti popolari L. 1; posteggio automobili L. 3; carrozze L. 1; vetture omnibus L. 2; biciclette L. 0,25.

A sorte verrà estratto ogni 50 acquirentori di biglietti delle tribune speciali un numero. Il possessore avrà diritto ad un volo di chilometri 5 su biplano Farman.

Aviatori

Aviatori 1. Cheuret Leon con biplano Farman, motore ENV; 2. Ciro Cirri con monoplano Bleriot motore Gnome; 3. Battaglia Balilla con biplano Farmann, motore ENV.

Ordine delle gare

Ordine delle gare: 16 aprile Ore 14: presentazione degli aviatori ed apprezzchi; ore 15: gare di volo coi seguenti premi: Premio quotidiano dell'altezza lire 1500, totalizzazione delle distanze lire 1000, premio dello slancio lire 500, voli con passeggeri.

17 aprile ore 14: inaugurazione dell'Aerodromo coll'intervento delle Autorità e del Comitato d'onore. Gare di volo coi seguenti premi: Premio quotidiano della velocità lire 2000; premio quotidiano della velocità lire

2000; totalizzazione delle distanze lire 2000; premio del volo plané lire 500; maggior percorso senza scalo lire 1000; voli con passeggeri.

18 aprile ore 14: giornata di chiusura delle gare coi seguenti premi: Gran premio dell'altezza lire 3000; gran premio della velocità lire 3000; totalizzazione delle distanze lire 3000; voli con passeggeri.

Nel periodo delle gare gli aviatori concorreranno, senza data fissa, ai seguenti premi: *Premio Bergamo*: raid Osio-Bergamo-Osio £ 4000; *Premio Treviglio*: raid Osio-Treviglio-Osio £ 3000; *Premio Trezzo*: raid Osio-Trezzo-Osio £ 2000.

Le gare sul campo principieranno, in tutti e tre i giorni, nelle ore del pomeriggio.

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 17 "La prima giornata delle gare d'aviazione ad Osio.

I voli di Cheuret, di Cirri e di Battagli - Si è volato anche con passeggeri - Un incidente all'ultim'ora: la caduta di Battagli e di un nostro redattore "

leri ad Osio, per lo sforzo fidente, tenace, ostinato di pochi volenterosi iniziatori, il Club d'Aviazione di Bergamo ha nobilmente, vittoriosamente affermata la sua esistenza e la sua vitalità.

Diffidenze della prima ora, dubbi e titubanze, discussioni e polemiche, non sono più che un ricordo. Nell'ora del successo - un bello e simpatico successo cittadino - i cuori guardano ormai all'avvenire certo ed assicurato. Onde è che la nostra prima parola è di compiacimento e di plauso per il Club d'Aviazione, chi lo presiede, per il suo Consiglio direttivo che nei giorni dell'ansiosa preparazione si è moltiplicato in uno sforzo d'attività meraviglioso, per gli Enti che hanno avuto fede in esso e che hanno offerto generosamente l'aiuto incoraggiante.

Certo più e meglio il Club avrebbe potuto fare se l'incoercibile criticismo bergamasco avesse permesso maggiore e più fervido slancio di aiuti,





e se circostanze notissime, ma su cui non è luogo qui d'insistere, non avessero reso necessario di precipitare la preparazione. Comunque, il Club ha benemeritato della città e ha superata brillantemente la prova più difficile: quella dell'inizio.

Bene è. Ed ora alla cronaca.

* * * * *

Osio – Aviazione, ore 19

La grande giornata che vedrà nel cielo di Bergamo innalzarsi, per la prima volta, il fantastico strumento che vola, è di una bellezza meravigliosa.

Il cielo è tutto sereno, un po' pallido, luminoso, trasparente; l'aria è relativamente calma; però, di tanto in tanto, si alzano raffiche di una violenza notevole che potrebbero danneggiare gli aviatori e che fanno ritardare l'inizio delle gare.

Ma, forse – io amo di credere – su Osio il cielo è stato più sereno, più limpido – gli è che si prepara ad ospitare gli uomini arditi che in esso voleranno rapidi ed agili.

Nell'attesa il pubblico nervoso commenta in vario senso l'avvenimento che sta per svolgersi – ed è con un senso vivissimo di curiosità che guarda gli apparecchi, gli aviatori... e le signore degli aviatori.

Ma gli ardentosi che devono fra breve dare prova della loro bravura si tengono in disparte molto calmi certi che le forze non verranno loro meno, ma saranno stimolate, invece, dalla corona umana che si distende e si perde lontano lontano intorno al campo.

Vola Lèon Cheuret

Alle ore 16:40 precise il motore del Farman di Leon Cheuret è messo in moto: il rombo uguale si diffonde per tutto il campo. L'aeroplano, che è sul campo di slancio, vibra ansioso in tutte le sue parti; i quattro uomini che lo tengono fermo al suolo sono anch'essi scossi da capo a piedi – pare che ad essi l'apparecchio abbia comunicato la sensazione del volo e che le loro membra fremano per non poter volare...

Alle 16:43 Leon Cheuret che siede dinanzi alla leva di comando allarga le braccia, gli uomini abbandonano l'apparecchio che parte rapido e dopo cento passi di striscio s'innalza e vola...

La folla scoppia in applausi e grida a gola aperta: - Viva Lèon Cheuret! Viva Cheuret!

Il momento è emozionante, una strana, nuovissima agitazione c'invade e si diffonde per tutto il corpo.

L'uomo è là – in cielo! è affidato allo strumento leggero, lo tiene in suo pugno, lo guida, lo padroneggia e con esso e su di esso fende l'aria e ne vince le raffiche e le violenze.

Non c'è spettacolo più bello di un aeroplano in volo; non non vi sono parole che possano descriverlo: l'emozione profonda arresta quasi il pensiero, certo lo confonde.

Si segue attenti ed ansiosi il volo coll'anima negli occhi, frementi, in tutta la persona, per il piccolo uomo che è lassù, che vola – che vola nel cielo!..

Lèon Cheuret, maestro-pilota, manovra con una sicurezza stupefacente; l'apparecchio fila diritto e rapido senza un balzo, senza la più piccola scossa; vira mirabilmente inclinandosi leggermente e cala dolcissimo proprio di fronte agli *hangars*.

Il pubblico applaude fragorosamente e Cheuret, sorridente, ringrazia con dei piccoli inchini.

Ciro Cirri pilota un Blèriot

Ed ecco che anche l'aviatore italiano *Ciro Cirri* si prepara a partire, l'agile *Blèriot*, che fu giustamente paragonato a una libellula, è fatto uscire dalla sua capanna.

Cirri è già nel sediolino e come il suo fido de *Leonardis* mette in moto l'elica prende il comando dell'apparecchio e dà il segnale di partenza.

D'un colpo – quasi – il monoplano s'innalza rapidissimo e sale subito ad ottanta metri circa; nello spazio infinito il rombo del motore si perde sì che si ha l'impressione che codesta piccola cosa bianca voli per un miracolo: la macchina scompare; non resta che la farfalla ad ali aperte che porta in cielo un uomo.

Il *Blèriot* è bellissimo nel volo; dà un'impressione di leggerezza, di rapidità, di agilità mentre il *Farman* dà più l'impressione della sicurezza e della solidità.

Come *Ciro Cirri* atterra il pubblico gli fa una vera ovazione: l'aviatore italiano, modesto, si ritira nel suo *hangar*.

Riparte Cheuret – per uno di quei bellissimi voli che sollevano l'anima, danno, a chi li vede, un senso indefinibile di piacere e mettono in dosso

la frenesia di volare.

... Di fatti alcuni spettatori si riversano intorno a Lèone Cheuret e domandano di essere portati... in cielo. Il più deciso di tutti i richiedenti è un vecchio settantenne – tutto bianco, ma ancora forte ed animoso. Egli sale franco e si affida, oltrecché al suo coraggio, all'aviatore francese che lo accoglie lieto e sorridente e lo porta con sé a godere una sensazione nuova.

... Ed altri ancora volano: altri tre spettatori - i quali, tutti, scendono lieti e soddisfatti dichiarando unanimi che nessuna emozione è più piacevole di quella del volo.

Balilla Battagli su Farman

Alle 18:24, su biplano Farman si alza Balilla Battagli. Lo scolaro di Lèone Cheuret è un pilota esperto, che ha una sicurezza meravigliosa, e che a terra, come al comando, si mantiene calmo e sereno.

I suoi voli bellissimi, ad un'altezza che varia dagli ottanta ai cento metri sono seguiti dall'universale attenzione; tutti gli sguardi sono rivolti a lui che fila tre o quattro giri di pista con una regolarità straordinaria.

Anche Battagli riceve dalla folla un omaggio di applausi e dai conoscenti e dai più prossimi a lui, quand'egli cala, molte strette di mano e molti complimenti.

Intanto il vento si è calmato perfettamente, le bandiere di segnale sono afflosciate, il sole sta per calare, lasciando al piano una luce viva rossastra.

Il mio volo...

Il pilone delle segnalazioni segna: Balilla Battagli vola con passeggeri. Il cortese signore aveva promesso alla nostra Direzione di far volare, per primo, un redattore del Giornale. Sono io il preferito: egli m'invita a salire e Leone Cheuret salutandomi mi augura la *bonne chance*.

Vi sono avvenimenti nella vita che male si possono descrivere: codesto è di quelli per me. Dal momento in cui Battagli mi ha invitato a salire l'animo mio è stato preso da una commozione strana nuovissima memorabile. Mi sono arrampicato; sono passato attraverso ai fili, ho preso posto nel seggiolino dei passeggeri; ho stretto i miei ginocchi intorno ai fianchi dell'aviatore, mi sono calato il berretto di più sugli occhi, mi sono ben bene aggiustato nel mio piccolo scanno – sempre fremente, sempre ansioso, sempre agitato, sempre più preso dal desiderio di volare e da un timore stolto, bambinesco... che al momento decisivo mi si facesse ridiscendere.

Ad un tratto ho udito rombare alle spalle il motore; poi ho avuto la sensazione precisa che l'aeroplano corresse sulla terra; quindi – subito dopo – ho sentito compiersi il prodigio: volavo!

Alla bocca dello stomaco sentivo come un vuoto, alla gola un gruppo, in tutto il corpo un brivido di piacere: la mente si apriva a nuove idee, ad idee più belle e più buone.

Sotto di me la terra fuggiva e le cose e le persone prendevano un'apparenza sempre più piccola, sempre più indistinta.

Né meno il più piccolo brivido di paura: la sicurezza perfetta. Balilla Battagli è prodigioso – manovra con un'abilità stupefacente, tal che, seduto dietro di lui, mi sentivo assolutamente sicuro.

Come egli ebbe virato si presentò ai miei occhi uno spettacolo bellissimo: Bergamo alta indorata dal sole e, d'intorno, in corona le colline bergamasche che avevano preso nel tramonto un colore bluetto: solo le più alte cime, ancor coperte di neve, apparivano rosee illuminate, come erano, dai raggi del sole...

Io affermo qui di non avere mai goduto tanto in vita mia come in quei brevi momenti di volo; non so perché ma ho avuto invaso la mente dai pensieri più belli, dai ricordi più cari di mia vita e a tratti mi apparivano anche le persone che più al mondo mi sono care: gli è che il volo – io penso – spiritualizza, esalta, anima la fantasia.

La caduta

D'un tratto i miei pensieri furono distratti: l'apparecchio ad un'altezza circa di venti metri virava calando ma non riusciva a rientrare in pista.

Che era avvenuto?

Il motore, per mancanza di benzina, restava in *panna* e l'aviatore non poteva più rialzarlo in modo di farlo atterrare nel terreno piano. Tal che s'infranse contro dei mucchi di ghiaia e degli sterpi.

Io non so quale impressione può aver fatto agli spettatori la nostra "caduta"; so che io, già presentendo da qualche istante l'*atterrissage* incomodo non ho avuto un solo momento di panico – e ciò in ragione della grande fiducia che avevo nell'aviatore e che l'aviatore aveva saputo

ispirarmi. Come Battagli vide il pericolo tentò di schivarlo, ma senza agitazioni, senza apprensioni: la sua calma mirabile ha lasciato anche me nella calma perfetta.

Ma chi vede di lontano la caduta di un aeroplano teme subito la disgrazia: ed ecco accorrere i carabinieri a cavallo... la *Croce Verde*, la folla – in ispecie la folla.

Io salto dal seggiolino, mi districò dai fili, mi libero e salto sulla prima bicicletta che trovo: là, in fondo, negli *hangars* la signora di Battagli deve aver bisogno di essere rassicurata. La povera signora deve essere stata presa da un brivido di gelo. Fortunatamente Balilla Battagli è incolume; egli però non può accorrere: l'apparecchio infranto ha bisogno delle sue cure, delle sue attenzioni.

Evviva Battagli!

Un incidente di poco conto ha interrotto il mio volo: d'un colpo... mi sono sentito recise le ali!

Mi resta, però, nell'anima una gioia che non ha nome per il piacere che ho provato, per la voluttà grande che mi ha tutto preso quando mi sono sentito librato nell'aria.

Da queste colonne ringrazio, a nome mio e del *Giornale*, il pilota gentile che ha soddisfatto il mio desiderio e che mi ha dato la possibilità di dire ai lettori nostri tutta la bellezza del volo: di dirlo, in vero, in una forma modesta – come le forze me lo consentivano; e gli esprimo tutta la mia ammirazione per la sua bravura, per il suo coraggio, per la forza che ha in sé di essere sereno anche nel pericolo.

Attilio Teglio

La cronaca – Gli aviatori bergamaschi - La folla – I voli

Siamo sul campo di aviazione alle dieci precise. Il bergamasco Minossi sta lavorando, in un *hangar* improvvisato, attorno al suo biplano che spera di approntare per lunedì. Assistiamo ai lavori per qualche momento ed abbiamo così modo di parlare col futuro aviatore che si sente animato da buoni propositi.

È inutile dire che i nostri migliori auguri lo seguono insieme alla nostra più cordiale simpatia. Sarebbe davvero gradito a tutti che in questa nobile gara un bergamasco intervenisse ad affermare la propria idealità.

Di fronte all'*hangar* di Minossi un altro bergamasco sta lavorando attorno ad un aeroplano: è il Nosari che monta un monoplano snello ed elegante.

Molta gente si aggira intorno agli *hangars* – ciò che non dovrebbe essere – e sta attenta a ogni movimento che si fa entro le capannucce ansioso di veder da esse uscire gli apparecchi che dovranno volare.

Ma in mattinata l'aspettativa va – naturalmente – delusa ed alle dodici la folla (tanto per non venir meno alle consuetudini) va a pranzo – nella trattoria che ha due nomi: *hotel des aviateurs*; trattoria... della graziosa Maria.

Verso le tredici arrivano in automobile Cheuret e Battagli colle loro signore. Ciro Cirri non s'è mai mosso dal campo.

Gli aviatori scrutano curiosi il cielo e si scambiano delle impressioni sull'atmosfera e sul vento: non è possibile partire subito.

Intanto vengono fatti uscire gli apparecchi – anche per soddisfare il pubblico... che non crede se non vede. L'attesa si fa ansiosa.

Alle 16:43 parte Leone Cheuret su biplano Farman motore LNV di 50 HP – egli inaugura così ufficiosamente (l'inaugurazione ufficiale è per domani) il campo di Osio. Il primo volo dura due minuti circa.

Dopo di lui va a scrutare il cielo Ciro Cirri: il monoplano Blériot motore Gnome 60 HP sale rapidissimo a circa cento metri e si mantiene in aria due minuti.

Dopo questa prova Cheuret fa ancora tre rapidi e brevi voli, nell'ultimo dei quali cala a volo *plané*: una cosa sensazionale che piace al pubblico plaudente. Indi alle 18:24 Balilla Battagli.

Il vento si è ancora alzato e le prove devono interrompersi. Dopo brevi momenti Cheuret riparte. Il pimone segna: totalizzazione delle distanze. Ma l'aviatore scende rapido ancora con un bellissimo volo *plané* e viene ad invitare il primo signore che ha chiesto di volare: il conte cav. Giuseppe Malliani, un vecchio simpatico, ardito e deciso. Cheuret lo pilota per due giri di pista e lo riconduce dinanzi agli *hangars* dove noi interroghiamo curiosi.

... Se un passeggero vuol salire con me pilota io – dice il conte Malliani, sorridendo. Egli si è sentito sicuro nell'apparecchio e solo è spiacente che il volo sia durato troppo poco.

Salgono ancora il conte Luigi Suardo, il signor Luigi Mazzoleni, il signor

G. Macagno.

L'impressione generale è di soddisfazione nuova ed intensa. Gli improvvisati volatori sono concordi nell'affermare che il momento migliore del volo è quando l'apparecchio sta per calare e che la sensazione più forte si prova quando l'apparecchio si stacca dalla terra. Ad ogni modo chi scende dall'aeroplano si compiace di avere volato, ringrazia di gran cuore l'abile manovratore e si promette... di far presto una nuova e più lunga gira.

Prima che Cheuret iniziasse i voli con passeggeri il pilone delle segnalazioni annunciava: Cirri parte per la gara d'altezza. Di fatto il pilota italiano s'innalza e passa i cento metri, ma dopo un giro di pista atterra e fa rientrare in *hangar* l'apparecchio.

Alle ore 16:47 sale per un volo il rappresentante del Giornale coll'aviatore Battagli.

Dopo la caduta dell'apparecchio il campo è invaso dalla folla che corre sul luogo della disgrazia. Al comando di Cheuret accorso, una folla di volenterosi carica sulle spalle il Farman ferito e lo compagna all'*hangar*.

Il sole è calato. Gran parte degli accorsi si sbandano e riprendono le vie del ritorno. Presso l'*hangar* rimangono circa cento persone che commentano l'incidente in vario senso.

La signora Battagli, ancora commossa, si calma un poco vedendo ritornare il marito sano e salvo; la signora Cheuret la conforta e la sostiene: le stanno d'attorno il capitano Bruno, il signor Tioli, il signor Athos, il signor Castellucci allievi della scuola di Cameri che, colla competenza che hanno acquistato nel lavoro quotidiano assicurano il pubblico che l'aeroplano sarà in breve rimesso all'ordine.

a.t.

L'incidente è lieve

L'incidente toccato al Farman pilotato da Balilla Battagli è lieve. L'aeroplano sarà rimesso all'ordine entro la mattinata di lunedì e nel pomeriggio potrà volare. È con vero compiacimento che diamo questa notizia.

Il programma d'oggi – L'inaugurazione ufficiale del campo d'aviazione

Il programma della giornata d'oggi, 17 corrente, reca:

- ✓ inaugurazione ufficiale dell'Aerodromo coll'intervento delle Autorità, del Comitato d'onore e del Comitato delle Patronesse.
- ✓ Gara quotidiana di altezza e di velocità, totalizzazione delle distanze.
- ✓ Voli *planés*, maggior percorso senza scalo.
- ✓ Voli con passeggeri.

Mezzi di comunicazione per arrivare al campo di Osio: Tram Bergamo-Osio Sotto-Trezzo-Milano; Tram Bergamo-Verdello-Treviglio-Milano; Ferrovia Bergamo-Treviglio. Servizio di camions automobili e giardiniere e omnibus a cavalli tra Bergamo ed Osio, tra Verdello ferrovia e Osio, e dalla stazione di Osio al Campo.

Prezzi d'ingresso L. 10, L. 5, L. 3 e lire 1.

Posteggio automobili L. 3, carrozze lire 1, vetture omnibus L. 2, biciclette lire 0,25.

Gli accessi al campo

L'entrata delle vetture al campo dovrà effettuarsi da Osio Sotto per lo stradale di "Villa Giardino", per uscire poi, a spettacolo finito, dalla parte opposta: Rasica-Osio Sopra. L'ingresso per i pedoni avverrà, invece, oltre che pel citato stradale di Villa Giardino, anche per lo stradone da Osio Sopra e per l'altro sul ponte Sroder, che proviene dalla direzione di Marne, Grignano, ecc., formando un trivio dietro gli *hangars*.

Gli sbocchi delle strade saranno guardati da carabinieri e da appositi incaricati, i quali provvederanno a tenere il pubblico privo di biglietto lontano un chilometro dal campo.

La strada percorsa

A rileggere di questi giorni, ora che ferve anche a Bergamo una giustificata febbre di aviazione, i giornali e le riviste di pochissimi anni fa, cu par di sfogliare pubblicazioni dimenticate nei polverosi archivi di biblioteche avite, così come, nel tempo dei tempi della nostra... recente giovinezza sfogliavano un certo bollettino mensile di una Società scientifica milanese che si pubblicava nel 1784 all'indomani di un avvenimento grandioso: la salita in Italia della prima mongolfiera "con uomini illustri nella navicella, li quali si innalzarono ad una altezza che non si conosce ancora esattamente".

Anche nelle gazzette degli anni di grazia 1906, 1908 e... 1911 si leggono le stesse apostrofi ammirative, espressione certamente sincerissima



dell'entusiasmo che provoca in ogni animo umano la certezza – ormai irrefutabile – che il re della terra, domate le belve del deserto, diventerà anche il re dell'aria, vale a dire di tutto il creato, come ci insegnavano quei bravi maestri del nostro bel tempo antico senza ch'essi pensassero alla possibilità degli aeroplani.

Ed ora che i cimenti aviatori hanno già avuto vicinissimo a noi, a Brescia e a Verona, il coronamento atteso della sanzione popolare, siamo tentati a rifare la strada, riepilogando le peripezie dell'aviazione, funestata da lutti anche recentissimi, come quello dell'ardito Chavez che soltanto alla fine della sua titanica vittoria trovò la morte – bieca morte piccina – ai piedi dei superati picchi della più alta catena montana d'Europa.

Non fu che il 23 ottobre 1906 che Santos Dumont, il brasiliano che credeva alla teoria del più pesante dell'aria, riusciva a compiere un volo di pochi metri con un aeroplano di sua costruzione. Erano pochi metri, ma egli si era staccato dalla terra, aveva già preso la via dei cieli e aveva dimostrato che un motore fornito di ali disciplinate nel movimento da una volontà conscia ed ardentissima, poteva librarsi nello spazio, percorrere le novelle vie dell'aria ed ubbidire ad ogni gesto impresso da una volontà pertinace.

Santos Dumont non vince il premio di 50 mila lire che Deutsch de la Meurthe e Archdeacon avevano già stabilito per colui che con una macchina più pesante dell'aria avesse compiuto per primo un chilometro di percorso in circuito chiuso. Ma i tentativi suoi vennero continuati, oltreché da lui, ancora nel 1906, da Leone Delagrangé, il disgraziato scultore che soccombette ai suoi ardentissimi. D'accordo coi fratelli Voisin costruì un aeroplano, col quale iniziò le esperienze a Bagatelle e a Issy les Moulineaux.

Gli esperimenti di questo giovane, che aveva abbandonato il sogno dell'arte nella quale aveva già raccolti promettenti allori, per un sogno più assai pericoloso, avevano interessato un altro ardito, già provato agli sports... terrestri della bicicletta e dell'automobile; Henry Farman. Più fortunato di Dumont e di Delagrangé, con un aeroplano simile a quello di quest'ultimo, conquistava il 26 ottobre 1907 il record di volo in dirittura con metri 771 di percorso, e il 13 gennaio (ecco un 13 che portò fortuna) del 1908 conquistava finalmente il gran premio del chilometro in circuito chiuso, che i due mecenati dell'aviazione nominati più sopra avevano istituito 4 anni prima.

Dopo quel successo, incoraggiati dalla lusinga di molti concorsi che mecenati, giornali ed enti pubblici istituirono soprattutto in Francia, in Inghilterra e in Germania gli aviatori incalzarono, in una rinnovellata febbre di emulazione, i loro studi ed i loro tentativi.

Il 27 marzo 1908 Enrico Farman superava se stesso descrivendo nella sua macchina volante un cerchio di due chilometri in soli 3 minuti.

Egli inoltre provava la forza ascensionale ed il grado di stabilità del suo apparecchio accogliendo a bordo il suo amico e rivale Delagrangé, insieme al quale riusciva a compiere un volo considerevole.

Ma l'11 aprile dello stesso anno Leone Delagrangé batteva tutti i precedenti records coprendo quasi 4 mila metri di percorso in circuito chiuso.

Il volo, questo antico sogno della nostra razza, era dunque diventato realtà sportiva, e ormai è presso a diventare una vera e feconda pratica industriale.

Infatti anche noi in Italia abbiamo potuto convincerci, anche ieri alle porte della nostra città, che il volo in aeroplano non presenta ormai più ragioni di diffidenza o di ingiustificato terrore che nei pusillanimità o per quelli che non sanno sfortunatamente comandare ai propri nervi.

In pochissimi anni, mentre il problema dei palloni dirigibili presenta ancora tanta mole di difficoltà, l'aeroplano ha conquistato... la piazza. Nessun dubbio che noi lo vedremo solcare l'aria, come uccello fantastico, a profitto dell'industria e del commercio se non dello sport inutile e lussuoso.

È ovvio supporre che nelle vie dei cieli nulla impedirà alle macchine volanti di filare ad una velocità di 150 e 200 chilometri all'ora. Le vie aeree sono ampie e non hanno paracarri o altri ostacoli; la manutenzione di esse non costerà nulla né a municipi né a provincie né a governi; e allora è evidente che con macchine pochissimo ingombranti ma rapidissime si potrà portare anche un carico considerevole. Avremo così un nuovo mezzo di locomozione, che si aggiungerà agli altri già esistenti senza, tuttavia, sostituirsi ad essi; mezzo rapidissimo e conveniente per superare in poco tempo grandi distanze. Non sarà mai, dice perspicuamente Ettore Ciannetti, studioso dei nuovi problemi, un veicolo da passeggio, né di comunicazione fra un punto e l'altro della città; non sarà possibile con esso iniziare o terminare un viaggio alla porta di casa; ma vi saranno invece, come per le ferrovie, delle apposite stazioni di partenza e di arrivo.

Ciò che spaventa quasi tutti è un'avaria al motore od all'elica.

Ebbene, si pensi per un momento a questo veicolo della massa di circa una tonnellata, librato a 50 metri d'altezza e lanciato ad una velocità di 200 chilometri all'ora; quand'anche improvvisamente venisse a mancare l'impulso, esso non cadrebbe certo in senso verticale, ma secondo una linea molto inclinata, avendo cioè un angolo di caduta piccolissimo, tale da ridurre l'urto a terra ad un semplice slittamento. Sarà uno slittamento, così dice il tecnico citato piuttosto su un campo di frumento, che su un prato, sarà necessario magari pagare i danni arrecati alle coltivazioni, ma la salute ed il brio degli aviatori non avranno ricevuto la minima scossa; e mentre il meccanico riparerà il guasto, i viaggiatori potranno magari sedersi sull'erba ad imbandire una colazione.

Voi non credete agli aviatori? Ebbene credete a me che in aeroplano... non ci sono stato mai, ma che ho parlato ieri con quelli che ci sono stati e che ci vanno!

La giornata di Pasqua

I treni delle Ferrovie dello Stato e quelli delle Tramvie che fanno capo a Bergamo riversarono sabato sera ed ieri nella mattinata la solita quantità di gente di ogni parte, venuta qui per passare le feste in famiglia o come meta prescelta a godere la giornata di festa che il tempo splendido di una improvvisa e tanto desiderata primavera faceva anche più lieta.

In città la giornata di ieri passò calmissima, senza fatti salienti di cronaca.

Anche al mattino le diverse funzioni religiose non richiamarono gran folla di fedeli: si vede che l'aviazione alla quale persino l'Eco ha negli scorsi giorni concesso buona parte del suo spazio ebbe la sua influenza... assorbente sulle preoccupazioni mistiche dei tanti cattolici bergamaschi. Tanto sembra ormai destinato l'aeroplano come unico mezzo di prossima comunicazione col Paradiso! Vero è che il parroco della Chiesa dello Spasimo di Via Venti Settembre ha creduto bene di avvertire i suoi fedeli che prima c'è la Chiesa poi l'aviazione... Ma lasciamo andare.

Dunque una Pasqua quieta, piena di sole e di conseguenza favorevole alle toilettes primaverili ed alle pagliette quest'anno già da troppo tempo in attesa di essere sfoggiate.

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 17-18 “ I primi voli sul cielo di Bergamo - Una caduta di Balilla Battagli ”

Ieri, per la prima volta, il cielo di Bergamo è stato solcato dai velivoli e l'arsiccia brughiera di Osio, che già vide tante emozionanti gare di gross-cuntri, si è riempita di un pubblico abbastanza numeroso e *mélangé*: da belle e distinte signore, riunite nella maggior parte sulla tribuna tempestata dai tricolori, e dal popolo minuto sparso un po' per ogni dove, in fondo al campo, verso Osio e lungo lo stradale da Osio alla Resica.

Abbiamo detto “pubblico abbastanza numeroso”, non pubblico numeroso. Infatti, il pubblico di ieri all'aerodromo di Osio non era tale quale legittimamente si poteva prevedere e si era realmente preveduto dagli organizzatori del *meeting* aviatorio.

Ed, infatti, ancora la giornata non era tale da richiamare straordinario concorso. Pasqua di Resurrezione è troppo festa grande perché il pubblico si decida a disertare la famiglia, sia pure per ammirare le nuove vittorie e le audaci conquiste del genio umano.

Per oggi, invece, è facilmente prevedibile un maggior concorso, specialmente dalla Provincia – quantunque i mezzi di trasporto non siano tali da allettare e da sospingere sul campo tutta quella folla che sarebbe desiderabile avesse ad accorrervi per assicurare al triduo aviatorio anche il successo finanziario. Il Comitato del Club di Aviazione e gli impresari del circuito hanno fatto tutto quello che potevano, ma il tram di Monza – bisogna dirlo – non si è precisamente scomodato. Nessun treno straordinario; non un servizio diretto, continuato tra Bergamo ed Osio. Solo alcuni treni-bis... ed un'attesa di un'ora e mezza, se non due, nel ritorno per chi non volle rinunciare ai migliori voli serali per correre ad assaltare il treno delle 18.30. Non era proprio possibile un treno almeno alle ore 20?!

Comunque sia, alle 13 e minuti, la Società dovette approntare, l'uno dietro l'altro, due treni-bis, carichi zeppi di viaggiatori. Altre persone, sin dalle prime ore del mattino, si avviarono volenterosamente sul campo imbarcati su carrozze, vetture, break e camions-automobili, uno dei quali, tutto imbandierato, venuto fino dalla Valsassina. Del resto, ogni



mezzo di trasporto ieri è stato buono per recarsi ad Osio: automobili, motociclette, biciclette, carri, carrozze, birocci e biroccini... Una vera mostra campionaria, per le strade, del progresso della locomozione.

Il servizio nell'Aerodromo

È un magnifico sole d'aprile. La folla, ad Osio, scende e si sperde e si incanala in lunghe striscie nere in mezzo alla campagna, per le differenti strade che conducono al campo e che numerosi cartelli a stampa indicano: *All'Aerodromo - Pedoni - Veicoli*... All'altezza di "Villa Giardino" lo stradale è sbarrato da un grande cancello: non si passa se non si è muniti di speciale biglietto, che si vende, a denaro contante nei quattro o cinque chioschi in legno allineati all'ingresso del cancello. Altre quattro strade, da Osio Sotto, adducono ad uno stesso punto, dove gli impresari strateghi hanno pure sbarrato il passaggio e... chi vuol passare deve pagare. Uguale disposizione, uguale servizio sull'altro ingresso da Osio Sopra.

In mezzo alla campagna, tutto intorno al campo ed alla distanza di un chilometro, alcuni operai, fatti venire espressamente da Gandino e muniti di bracciale rosso, fanno regolarissimo servizio di sentinella, perché nessuno, per quelle vie traverse, possa giungere gratuitamente al campo. E qui il servizio procede bene. Dove invece si capisce subito che lascia alquanto a desiderare è nell'interno. Lascia a desiderare - strano, ma vero - per abbondanza soverchia di servizio. S'incontrano delle vere pattuglie di sorveglianti, di custodi che vogliono far ordine ed invece ingombrano; di sorveglianti che gridano e dovrebbero far sgombrare sul davanti degli *hangars* e che non vi riescono mai, per la semplicissima ragione che la maggioranza di questi uomini ingombranti... sono essi stessi: i muniti di bracciali. Si è fatta una vera leva in massa delle società sportive della città e della provincia. Invece, a tenere sgombrato il campo potevano bastare, come bastarono, i pompieri ed i pochi carabinieri a cavallo che, sotto la direzione del tenente dei carabinieri di Treviglio e dei delegati Rossi e De Franceschi, prestarono ottimo servizio. La "Croce Rossa" aveva impiantato la sua tenda dietro le tribune del pubblico, ma fortunatamente non occorre il suo intervento.

Diversi nel campo i chioschi per le bibite.

Fra il pubblico notiamo il sottoprefetto di Treviglio.

Altro pubblico, folto, numeroso, ci si dice, guarda scrutando l'orizzonte da 11 chilometri di distanza: dai bastioni di Bergamo, che sono neri di folla, ma da dove, naturalmente, non si vede niente. Per vedere... bisogna pagare il biglietto!

L'attesa sul campo è abbastanza lunga. Mentre infatti prima dalle 11 alle 13 l'atmosfera si era mantenuta calmissima, ora appare agitata e sconvolta da venti non eccessivamente forti, ma differenti e contrari. Quindi maggiormente difficili.

Si inganna il tempo osservando gli *hangars* ed i grandi uccellacci che vi stanno sotto appollaiati scrutando l'orizzonte. Sul fianco sinistro sono pure i nuovi apparecchi di Nosari di Alzano Maggiore e di Stefano Minossi di Bergamo. Sono assai lodati dagli aviatori.

- È un bell'apparecchio questo monoplano di Nosari - dice Cheuret. - Ha però la coda un po' troppo pesante e gliel'ho detto.

- Pensate di farlo provare a qualcuno? - chiediamo all'ottimo Nosari.

- Eh, no. Il motore non è ancora completo.

- Quando lo sarà? - interviene un terzo.

- Quando... quando avrò i denari - risponde franco il sig. Nosari.

Stefano Minossi è tutto intento a montare il suo biplano. Egli ha tutto pronto e, forse, si potrà tentare...

- M'hanno promesso di provarlo domani o dopo domani... Se lo provano, ne sarò contento assai.

Voli di prova

Intanto le ore passano... Due, tre, quattro... Finalmente davanti agli *hangars* si fa un largo movimento. Gli aviatori, coi loro meccanici, divengono subitaneamente scontenti e senza più preoccuparsi dei giornalisti e dei curiosi, rivolgono tutte le loro cure alle macchine volanti.

Entra nell'*hangar* di *Ciro Cirri* una automobile, che prende il posto dell'elegante monoplano. Il *Bleriot* di *Cirri* viene a piazzarsi sulla spianata. Ha tutta l'aria di un grosso rondone...

Ciro Cirri balza sul suo seggiolino sopra le grandi ali ed il motore in moto romba sprigionando una larga colonna d'aria. *Ciro Cirri*, però, ancora non vola. Volano, invece, dalle teste le numerose pagliette risorte, provocando viva illarità.

Si toglie ora dall'*hangar* anche il biplano di *Cheuret* e si piazza sul prato. Si prova il motore...

Un meccanico mette in moto l'elica, che turbinata subito con un crepito fragoroso e regolarissimo. L'aeroplano, trattenuto dalle robuste braccia dei meccanici e di alcuni aiutanti improvvisati, freme e si divincola quasi, avido di lanciarsi nello spazio, che è il suo naturale elemento. D'un tratto *Cheuret*, che nel frattempo è montato agile sul suo seggiolino, agita la sinistra in aria e l'aeroplano, con un balzo si lancia avanti un po' saltellante come un buon cavallo generoso, lasciato finalmente libero. Ecco in aria!

Nel pubblico scoppiano vivi applausi. Le ruote del carrello hanno abbandonato il prato: il biplano s'eleva con una sicurezza ed una abilità perfette. Raggiunta una quota sufficiente per virare, il biplano "Farman" di *Cheuret* continua a descrivere delle ampie elissi, salutato da nuovi applausi e da evviva. Quando l'imponente e vibrante uccello meccanico passa davanti alle tribune rombando possentemente, lasciandosi indietro un turbine di aria in cui fugge a spirale un leggero fumo azzurastro, le signore chinano inconsciamente il capo, coperto dai grandi cappelloni o stretto nelle piccole cuffiette alla "bebé" nella tema che la macchina sbandata come è nel viraggio precipiti su di esse!

Ma è tema inutile. L'aeroplano, compiuto il viraggio, riprende il suo equilibrio normale e si allontana con una risata ironica del motore...

Compie così tre giri intorno al campo, ad una trentina di metri di altezza, poi, fra nuovi applausi, viene ad atterrare vicino agli *hangars*, ai quali si avvicina saltellando.

- Come va il vento? - si chiede a *Cheuret* non appena è sceso sul campo il capitano Bruno.

- Male.

- Perché?

- C'est difficile...

Il campo è stretto ed i venti si incrociano e turbinano in alto.

Ciro Cirri in aria

Alle segnalazioni compare ora il pallone rosso: *Ciro Cirri* vola.

- Subito? - si chiede.

- Aspetto ancora un po'... C'è sempre vento.

Il pubblico commenta.

Sono già le 16,40. Finalmente però anche *Cirri* si decide alla partenza.



Balza sul seggiolino. L'accensione del motore si produce rapidamente. Il monoplano Bleriot, dopo aver slittato non più di venti trenta metri, s'eleva con la leggerezza di una rondine. Il piccolo aeroplano, spinto in alto dal timone di profondità, s'eleva ad una quota di cento metri e con quell'agilità e snellezza che è una delle sue prerogative più apprezzate dai pubblici che frequentano gli aerodromi, compie una grande elissi, scendendo poi subito di nuovo sul prato. La macchina fugge saltellando. Cirri balza lesto dal suo seggiolino, l'afferra e la trattiene.

Alle 16,45 Cheuret spicca di nuovo il volo. Il biplano fugge beccheggiando e ridiscende alle 16,49 dopo quattro giri di pista.

- Va meglio adesso.

- Parti tu stesso? – dice Cheuret a Ciro Cirri che gli va appresso.

- Fa lo stesso... Come credi.

Il conte Malliani vuol ascendere...

Intanto fra la piccola folla davanti agli hangars si fa un movimento.

- Che c'è?

- C'è che il conte Giuseppe Malliani di Almenno vuol scalare le nubi...

Ed infatti, rotondo e pienotto, s'avanza a dar l'esempio ai giovani l'egregio conte. Si avvicina a Cheuret, il quale si dichiara ben lieto di soddisfare il suo desiderio.

- Più tardi, però – dice in italiano con nove decimi di francese. – Più tardi, quando l'atmosfera sarà più calma. Non voglio che i miei passeggeri abbiano a fare capitomboli!

Alle 17,07 Cheuret compie altri tre giri sempre per scandagliare l'atmosfera.

Alle 17,10 altri scandagli...

Il pubblico, che oramai da quattro ore attende e che di tutte queste manovre non ne capisce un'acca, s'impazienta. Esso vorrebbe vedere voli alti, lunghi... Mentre invece...

Alt! Romba di nuovo il motore. È Cirri che tra applausi parte. Il monoplano si lancia nello spazio come una freccia e sale, sale... è a 200 metri. Pare voglia salire ancora, ma non è così. Dopo due giri ampi, larghi – compiuti in quattro minuti – atterra.

Riparte subito Cheuret, volando in ampi giri sulla folla che plaude. Sino ad ora Cheuret ha volato ventiquattro minuti. Risale, scende con bei voli plané ed atterra... Torna a salire ed a ridiscendere ancora... Riparte con un passeggero a bordo, il capitano Bruno... Bruno di nome e di fatto.

Un bel volo di Balilla Battagli

Abbiamo ora un bel volo di Balilla Battagli, ma la maggioranza del pubblico ha già disertato il campo. Il tram parte ed il ventre reclama i suoi diritti. Molti non se la sentono di attendere l'ultimo treno che parte da Osio solo alle ore 21,37.

Sono le 18,15. Balilla Battagli, infagottato come un palombaro in un ampio abito color marrone, s'impadronisce del Farman di Cheuret e, dopo una quarantina di metri, si alza da terra e scappa beccheggiando in aria, compiendo tre bei voli intorno al campo. Scende poi, fra applausi, in volo plané e s'appressa agli hangar volando a fior di terra.

Ciro Cirri riconduce il suo monoplano nell'hangar.

La manovra è seguita dal pubblico con evidente malumore. Si aspettava da lui un volo –diremo così- un po' meno di prova... Un volo in altezza...

- C'è troppa corrente d'aria... Domani volerò alto, e più a lungo... Volerò, se credono, anche per quaranta minuti, ma però, non su Bergamo. Non voglio rischiare di fracassare l'apparecchio solo pel divertimento di persone, che non hanno saputo e non hanno voluto quotarsi per un piccolo premio... Volerò domani alto ed a lungo. Ma non su Bergamo, in aperta campagna. Volerò magari sopra un piccolo paese sperduto dove nessuno mi ammirerà... Ma ripeto, non su Bergamo!

E, in verità, non ha torto.

Pure... sarebbe stato così superbo un volo sulla città!

Voli con passeggeri

Alle 18,20 Cheuret, sempre elegante e disinvolto, annuncia che si può salire liberamente con viaggiatori a bordo. Il conte Malliani s'avanza dondolando e, non senza fatica, aiutato da quattro o cinque volenterosi, riesce ad issare il non certamente aereo suo corpo sul piccolo seggiolino, dietro quello del pilota.

Non si sa che colore abbia la faccia del passeggero dell'aria, perché non gli vediamo che la schiena ben quadrata ed i capelli quasi imbiancati... Imbiancati di natura, intendiamoci.

Cheuret conduce il conte Malliani a passeggio, per due giri sul campo e per la vil moneta di cento franchi, poi, con bel volo plané atterra.

Amici e giornalisti si precipitano incontro.

- Va benone! – esclama il conte Malliani, rispondendo a venti richieste insieme, togliendosi il berretto agli applausi che lo salutano. – Se il passeggero vuol venire ora con me ... aggiunge poi il novissimo aviatore. Il pubblico ride e leva quasi di peso il conte dall'intricato aggroviglio di fili del biplano.

- E così!?! Che impressione?

- Niente, niente... Un po' d'aria in principio...

- Ed un po' di paura...

- Niente paura, dirò, anzi, la partenza è bellissima. Poi non si prova più niente di straordinario... Salgano, salgano. È bellissimo.

Sale infatti subito il conte Giacomo Suardo ed anch'egli compie due giri di pista.

- è bellissimo. Non si vorrebbe più scendere. Una vera delizia si prova nella partenza, dell'atto che la macchina si stacca dal suolo... Sembra quasi di diventare incorporei, di diventare una cosa sola con la macchina. Poi si perde completamente la sensazione della velocità. Non è poi assolutamente vero che on si veda nulla dall'alto: io ho distinto benissimo abbasso le persone e le ho anche riconosciute.

- E scendendo?

- Scendendo si prova un po' dell'emozione che si sente quando si scende sulle giostre ad onde di mare... Il volo d'oggi quasi quasi gli ha messo in corpo il desiderio di ripetere...

Ed infatti l'emozione del volo è straordinaria.

- Straordinaria – ricalza un vicino. – Ed anch'io volerei se non temessi una emozione troppo forte pel mio portafoglio.

Volano, quindi, il sig. Luigi Mazzoleni di Bergamo e Giovanni Maccagno.

- Altro che automobile! – esclama poi quest'ultimo scendendo.

- Da lassù si vedono abbasso tanti *omasi così* ... *così*... ed alza le mani come per la posa delle palme contro palme, lasciando tra una e l'altra la distanza di dieci centimetri.

Sono le 19 Cheuret cede il suo biplano a Battagli.

- Prova l'apparecchio, poi prenditi il giornalista – gli dice Cheuret-

- Posso prendermelo subito...

Ed il collega Telio, infatti, sale dietro l'aviatore romano.

Il biplano beccheggia sul prato pe una cinquantina di metri, poi s'alza a circa trenta metri e fila diritto sino in fondo al campo, sopra i posti popolari, poi vira a destra... Ad un tratto s'abbassa... tenta rialzarsi... Volta ancora per pochi metri, poi improvvisamente sdrucchiola sull'aria e precipita su un mucchio di sassi. Il biplano fa due o tre salti sull'accidentato terreno, poi sgraziatamente va ad investire la palizzata che proprio in quel punto incomincia e che separa il campo dal posto del pubblico.

I primi ad accorrere sono il nostro amministratore sig. Alfredo Fenili, il sarto sig. Negrini ed il droghiere Roncalli. La prima parola è per chiedere se le persone sono rimaste incolumi.

- Perfettamente illesi! – è la risposta.

E quasi a conferma balzano entrambi – l'aviatore ed il collega nostro – dal biplano, che intanto s'è accasciato come un povero uccello ferito. Il carrello è spezzato; spezzata è pure l'ala destra e l'elica... Fortunatamente si tratta di cosa da poco e facilmente riparabile.

- Com'è stata? – chiediamo.

- Mah! Una *panne* al motore.

- Io mi sono accorto subito che si precipitava – ci diceva il collega emozionato – e mi sono affrettato a stringere i ferri del sedile... Si volava fuori del campo, Battagli tentò di rientrare, e se ciò si fosse potuto la caduta non avrebbe avuto alcuna conseguenza. Invece siamo andati a cadere su terreno accidentato ed è successo quel che è successo.

La signora di Battagli, spaventata piange. Vari amici le fanno coraggio.

Il biplano, intanto, è raccolto e trasportato nell'hangar.

Già riparato

Il biplano, intanto, è raccolto e trasportato. Per oggi a mezzogiorno era già riparato e pronto per nuovi voli.

Arrivi d'aviatori

Stamane è arrivato il tenente Marro della Scuola di Centocelle inviato dal colonnello Montezzemolo. Stanotte è pure arrivato il direttore della Scuola di Cameri. Assisteranno alle gare d'oggi.

Il programma d'oggi e di domani

17 aprile – ore 14 - Inaugurazione dell'Aerodromo coll'intervento delle Autorità e del Comitato d'onore. Gare di volo coi seguenti premi: Premio quotidiano dell'altezza lire 2000, premio quotidiano della velocità lire

2000, totalizzazione delle distanze lire 2000, premio del volo plané lire 500, maggior percorso senza scalo lire 1000. Voli con passeggeri.

18 aprile – ore 14 – giornata di chiusura delle gare coi seguenti premi: Gran premio dell'altezza lire 3000, gran premio della velocità lire 3000, totalizzazione delle distanze lire 3000. Voli con passeggeri.

Nel periodo delle gare gli aviatori concorreranno, senza data fissa, ai seguenti premi: *Premio Bergamo*: raid Osio-Bergamo-Osio £ 4000; *Premio Treviglio*: raid Osio-Treviglio-Osio £ 3000; *Premio Trezzo*: raid Osio-Trezzo-Osio £ 2000.

Le gare sul campo principieranno, in tutti e tre i giorni nelle ore del pomeriggio.

Gli ingressi al campo

L'entrata delle vetture al campo dovrà effettuarsi da Osio Sotto per lo stradale di "Villa Giardino", per uscire poi, a spettacolo finito, dalla parte opposta: Resica-Osio Sopra. L'ingresso per i pedoni avverrà, invece, oltre che pel citato stradale di Villa Giardino, anche per lo stradale da Osio Sopra e per l'altro sul ponte Schröder, che proviene dalla direzione di Marne, Grignano, ecc., formando un trivio dietro gli *hangars*.

Gli sbocchi delle strade saranno guardati da carabinieri, da membri di Società sportive e dal Battaglione studenti volontari, i quali provvederanno a tenere il pubblico privo di biglietti lontano un chilometro dal campo.

La Croce Rossa presterà servizio d'assistenza sanitaria.

Aviatori

Aviatori 1. Cheuret Leon con biplano Farman, motore ENV; 2. Ciro Cirri con monoplano Bleriot motore Gnome; 3. Battaglia Balilla con biplano Farmann, motore ENV.

La folla sulle Mura e pei Torni

Il malinconico, il misantropo che ieri nelle ore pomeridiane ebbe percorso le vie deserte e silenziose deve aver esclamato, sorpreso: caspita, la città del silenzio è scesa al piano! Infatti, a mo' d'esempio, dal Sentierone si poteva scorgere invece un'agitazione insolita e strana sui bastioni. Ma l'osservatore amante del *silentium*, non avrà pensato certo che dalla porta di S. Giacomo, dove scorgeva il movimento novissimo, al Belvedere sui Torni ed oltre, si muoveva, si agitava e commentava calorosamente una folla meravigliosa.

Meravigliosa sì, perché – etrasportiamo il nostro osservatore in posto migliore – chi la osservava godeva uno spettacolo raro, novissimo e non meno bello.

Tutti gli sguardi spiavano ansiosamente verso un punto: Osio. Spiavano sperando di scorgere, inalzarsi, avanzarsi trionfante, volare bello, maestoso, impressionante, un grande uccello; volare sopra la città, sopra le mura, sopra i vetusti monumenti, alto e superbo, e girare con mosse larghe, eleganti, spaziare sul cielo limpido, sul cielo meraviglioso, sopra Bergamo!

Se ciò fosse avvenuto, da quei petti sarebbe uscito commosso, clamoroso, impressionante il grido dell'entusiasmo e le braccia si sarebbero levate ed agitate a salutare il trionfatore. Peccato che questo entusiasmo debba spezzarsi, infrangersi contro una ragione, una forza, grottescamente prosaica, ma a quanto pare formidabile: il denaro. Sicuro, a Bergamo non si è potuto raccogliere quattro mila miserabili lire per spingere un aviatore a volare sopra la città. Non è troppo consolante; ma ad ogni modo abbandoniamo l'antipatico argomento e ritorniamo alla nostra buona folla... che attende il volo. L'osservatore che non è più il misantropo e nemmeno melanconico, penetra in questa folla. I previdenti sono armati di cannocchiale e di binocoli, che – quando si son accorti che l'attesa è perfettamente inutile – nascondono vergognosi non volendo farsi scorgere comeminchionati ed assumono un'aria disinvolta e vivace; da una freddura, una esclamazione giocosa spunta, però, cattivo ed inesorabile il veleno... Ma ci sono dei canocchiali così enormi, che è cosa troppo ardua nasconderli, e questi sono portati come mazzi, maestosamente.

Ogni tanto taluno esclama, timidamente adagio, rivolto al vicino: - Non vi pare... che laggiù si muova qualcosa? – Non mi pare – Ad ogni modo il dubbio passa come un contagio da una persona all'altra e si allarga, gigante: tutti guardano per parecchi minuti fissi verso Osio. Ahimè, nulla! E gli sguardi sfiduciati girano altrove, e forse, con più fortuna...

Ogni tanto però si udivano esclamazioni bellissime. Parla un veggente: - L'avevo detto, perdio, è impossibile, a Bergamo queste cose non vanno. – Povera Bergamo così bella e così calunniata. Ad ogni modo nell'esclamazione vi è qualcosa di vero... Altri giustificavano la loro

presenza dicendo: - Io son venuto per godere la bella giornata, il sole; vada all'inferno l'aviazione e chi l'ha inventata. E l'invettiva scaglia come una pistolettata fa capire che non erano precisamente né la bella giornata né il sole a portarli sulle mura e sui Torni.

Il nostro osservatore, che è un po' cattivo, incominciava a divertirsi: era giunto al Belvedere, pieno di gente, la quale scacciava la noia dell'attesa con la birra e con le bibite. Ma poi ripensando alla sottoscrizione sul volo su Bergamo, non poté far a meno di dire segretamente cose non troppo piacevoli. Forse la sottoscrizione fu fatta in una certa classe non troppo entusiasta, piuttosto apata.

Se ieri qualcuno del Comitato avesse fatto un giro in mezzo alla folla da S. Giacomo al Belvedere, domandando l'obolo, quella folla, che ben rappresentava il popolo bergamasco, l'avrebbe dato col cuore. E certo si sarebbero raggiunto le quattro mila lire.

La II giornata di voli ad Osio Sotto - Ciro Cirri vola su Bergamo, su Treviglio e su Trezzo

Alle 14,30, quando, a bordo della splendida automobile del nob. Barca, giungiamo sul campo di Osio, una folla numerosa, scesa dai treni da Bergamo, fa ressa alle varie entrate. Sembra che oggi si vada meglio per pubblico. Infatti, a poco a poco, i posti da una lira in fondo al campo vanno popolandosi, formando come una cornice nera intorno al campo riario e rossiccio. Dove si sta sempre male è ai posti distinti, alle tribune, dove i vuoti sono sempre pur troppo desolanti. Delle principali famiglie patrizie bergamasche nessuna o tante quante se ne possono contare sulle dita di una mano. Una vera vergogna.

A titolo d'onore ci piace notare tra i presenti l'on. Benaglio, il sindaco cav. Preda, gli assessori Cavalli e Tacchi, i consiglieri Gervasoni e Gennati, al contessa Malliani, i nobili signora e signor Barca, il marchese Terzi, la signora Preda, la signora Perico, il generale Franceschini, il ten. Colonnello Traina, le signore Legler. Notiamo ancora il sottoprefetto di Treviglio cav. La Masa, il capitano dei Carabinieri cav. Bellotti, il commissario cav. Bartolozzi, i delegati Rossi, Biccocchi e De Franceschi ecc.

Anche il servizio di sorveglianza oggi è notevolmente migliorato, e ciò si è ottenuto con una semplicissima disposizione già da noi stamane accennata: allontanando la pleiade, veramente eccessiva, dei tutelatori





dell'ordine. Oggi infatti questi sorveglianti in borghese sono dimezzati ed il servizio procede regolarmente, speditamente fatto da agenti, carabinieri e pompieri.

Chi non va bene e non vuol mettere giudizio, invece, è il vento, che tira più forte di ieri.

Sulla palazzina della giuria, però, è issata la bandiera rossa, ciò che vorrebbe dire che si vola...

Sino ad ora però – e sono le 15 – non si vedono che a volare alcune farfalle, le quali se ne infischiano del vento e di tutto. Due corpi musicali si sforzano inutilmente di ingannare alla meno peggio il pubblico che si impazientisce.

Il pallone aerostatico!

Alle 14,40 si scorge su in alto, a fianco di Bergamo, un aerostato: è l'aerostato pilotato di Usueli. Si appuntano i binocoli. – Tira vento verso Milano. Andremo a Milano – ci diceva stamane l'ing. Canovetti.

Invece adesso il pallone sale verso le montagne... Sale. Ad un tratto lo si vede scendere quasi all'imbocco della Val Seriana, ma poi risale di nuovo alto, si perde entro una nuvoletta bianca. Riappare... e scompare di bel nuovo contro una montagna... Dove sarà disceso? Dalla direzione, parrebbe in Val Cavallina.

Nell'hangar di Cheuret, intanto, si lavora accanitamente a riparare gli ultimi guasti al biplano Farman caduto nel modo disgraziato che si conosce. Si pialla, si batte, si fa rumore...

Cirri parte e ritorna

Alle 15 finalmente Ciro Cirri accenna a partire. Si mette il casco in testa, mette in moto il motore, ma poi non parte. C'è ancora troppo vento.

- Vorrebbe volare su Bergamo – ci dice uno del Comitato.

- Su Bergamo? Ma se ieri...

- Oggi, invece, sembra deciso a volare... Forse dopo le 17, quando il vento sarà cessato.

La notizia si diffonde e si propaga e, naturalmente, produce buonissima impressione. Si spera finalmente di vedere volare davvero.

Sono le 15,39. D'un tratto si sente il rombo d'un motore. Ciro Cirri parte sul suo monoplano ratto come una freccia. Fila via diritto, scalando il cielo sino in fondo all'Aerodromo, poi vira a destra... La macchina s'alza e s'abbassa. Danza come una ballerina vinta, travolta dal turbinare del vento. Cirri, però, non scende, ma tira via ed esce dal campo...

- Va a Bergamo, va a Bergamo! – si grida da varie parti.

Ed infatti pare si diriga a quella volta. Ma poi ritorna improvvisamente e viene ad atterrare ballonzolando in mezzo al campo.

- Ha visto?! – ci dice cortesemente il simpatico aviatore genovese. – Ha visto?! Non si può vincere questo vento.

- Ma è così forte?

- Non propriamente forte. Si potrebbe vincere facilmente ed io ne ho vinto di ben più violenti... Ma si trattava sempre d'un vento con la stessa identica direzione... Allora si può marciarvi incontro. Oggi invece, come ieri sul campo d'Osio spirano diversi venti contrari. Per un momento si va bene, poi viene un vento improvviso e vi investe in mezzo...

- Che ne sia forse causa la posizione del campo?

- Oh, no.

- È vero quello che si dice?

- Cioè?... ci risponde sorridendo Cirri.

- Cioè... Che volerà su Bergamo, perbacco!

- Lo spero... Più tardi, verso le 18, se il vento tace.

- Così che oggi arriverà improvviso.

- Cosa vuole. Non si vive di solo pane. Del resto lei lo ha visto che mi era messo in cammino anche poco fa. Ed ha avuto campo di osservare come i venti mi trattavano...

Cirri vola sopra Osio

Alle 16,30 in automobile arriva Cheuret.

Alle 16,30 Ciro Cirri rimonta sul seggiolino del suo monoplano. L'elica gira verticosamente: i meccanici trattengono a stento il rondone che s'agita e sussulta.

Alle 16,37 Cirri alza una mano. I meccanici si ritirano e la splendida macchina scappa, invano travolta dal vento che sempre più incalza. Ciro Cirri, però, non vi pone bada e fila via ed esce dallo steccato ad una altezza di circa 300 metri, spingendosi sopra Osio, donde una folla di persone applaude meravigliata.

Atterra dopo sei minuti fra vivi applausi.

- C'è sempre vento. Raffiche fenomenali – ci dice Ciro Cirri.

Cirri parte per Bergamo e scompare

Alle 17,40 Cirri ci conferma che ha deciso proprio di volare su Bergamo. Il vento ora tace.

- Volerò su Bergamo e batterò la campagna...

Gli auguriamo buon successo.

Cirri monta sul suo monoplano. Il motore romba... Il pubblico ora è magnifico. Anche le tribune sono gremite.

Alle 17,48'50" Cirri dà il segnale "Lasciate!" ed il monoplano si lancia avanti ed a grandi spirali incomincia la scalata del cielo.

S'alza a gradi, velocemente, precipitosamente. Passa sopra Osio, fa una larghissima spirale, poi a circa 500 metri d'altezza fila sopra Bergamo, seguendo la striscia bianca della strada provinciale ed una automobile con la Croce Verde [sì] lancia all'inseguimento.

La macchina meravigliosa continua ad allontanarsi mantenendosi costantemente sul lato orientale. La visione è superba.

Nel frattempo, fra applausi, esce finalmente dall'hangar anche il biplano di Cheuret, che ieri cadde riportando avarie. – È un morto risorto! – si grida. E si applaude.

La pausa fa perdere di vista il punto ormai sperduto nello spazio.

- È su Bergamo... No, è più in qua... è su... è giù...

Ricompare ad un certo punto al di là di Bergamo sopra la montagna d'Alzano. Sembra un moscerino che si muova contro la montagna bianca di neve e che guarda come sbigottita il mostro che le vien sopra rombando.

Non lo si vede più oramai che con potenti binocoli. È altissimo e va veloce... è scomparso... Eccolo di nuovo... Sì... sì...

Ad un certo momento, il punto nero ritorna sopra Bergamo, poi vira a sinistra verso Colognola e Stezzano. Ad un certo punto pare voglia atterrare, ma poi risale di nuovo e fila sempre in grande lontananza, passando dietro Osio Sopra...

S'abbassa di nuovo.

- Atterra, atterra!

Nel pubblico passa un fremito d'angoscia. Tutti gli occhi sono fissi in lontananza sul piccolo punto che s'abbassa sempre... Marcia così ancora per due minuti, poi si rialza di nuovo movendo in direzione di Levate. Ad un certo punto pare s'avvicini al campo, ma poi muta nuovamente rotta e si allontana di nuovo verso Verdello.

Scompare dietro alcuni alberi, ricompare e gira ancora lontano sopra Boltiere, Ciserano, Arcene, Pontirolo...

- Non sa orizzontarsi! – si grida.

Si tenta una fermata, una automobile parte alla ricerca, ma invano. Sono oramai venti minuti che Ciro Cirri vola ed ancora non accenna a ritornare. Anzi è scomparso. Si telefona in varie direzioni, ma non si hanno notizie... Si teme una caduta...

Cheuret sale in cerca dello scomparso

Sono oramai le 18,18. Cheuret balza sul biplano e fra uno scroscio d'applausi prova l'apparecchio. Fa un vasto giro di pista, e vola fuori dello steccato.

Dal pubblico delle tribune, intanto, partono alcuni gridi: - Viene! viene!

Ciro Cirri infatti, dopo un quarto d'ora dacchè è scomparso, ricompare dalla parte di Canonica d'Adda.

- Ha visto Cheuret! – si dice. Cheuret, credendo che Cirri voglia tornare al campo s'affretta ad atterrare, dopo 10 minuti, con uno splendido vol plané, che strappa grandi applausi.

Ciro Cirri, invece, ad un certo punto, torna a virare di bordo e vola diritto in direzione di Treviglio, scomparendo nella bruma che incomincia a fumare all'orizzonte. Cheuret allora risale e fa un giro di pista, poi esce dal campo e fila sopra Osio... Va di nuovo in cerca dello scomparso.

- E così si perderanno in due! – si esclama.

Cheuret però non si allontana troppo. Sale ad una cinquantina di metri, gira attorno ad Osio e ripete fra nuovi applausi un altro vol plané.

Sono le 18,30. Cirri finalmente ricompare. Cheuret gli muove incontro...

- Là... là... - si grida.

Cirri s'avvanza diritto e rapido come una freccia dalla direzione di Pontirolo. Già si ode il rombo del motore.

Cheuret atterra in fretta. Subito dopo, con una larga elissi da dietro Osio Sopra, il grosso rondone di Cirri ricompare sul campo e va ad atterrare – dopo tre quarti d'ora di vagabondaggio – proprio nel mezzo del campo.

Un incidente

La folla plaude freneticamente. Il rombo del motore cessa ed il monoplano slitta veloce sull'aria. Sbatte contro il suolo, sobbalza e riprende il volo

per quattro metri. Sgraziatamente la ruota destra non tocca terra. La macchina poggia tutta sulla ruota sinistra. La forchetta del carrello urta contro il terriccio e si contorce... La macchina fa un altro balzo e la forcella si conficca nel terreno. Ciro Cirri è sbalzato dal seggiolino. L'apparecchio s'impenna. È un momento d'angoscia generale. Tutti accorrono. Fortunatamente Cirri è rimasto incolume. È portato in trionfo dalla folla plaudente. Il sindaco di Bergamo, cav. Preda, lo bacia e lo abbraccia. Ciro Cirri, che ha volato su Bergamo, su Treviglio e su Trezzo, piange per la commozione. L'apparecchio ha riportato avarie leggerissime. Domani volerà di nuovo. Sono le 19.

Voli con passeggeri

Mentre perdura ancora l'entusiasmo intorno a Cirri, si annunzia che Cheuret farà altri voli con passeggeri. Infatti pochi minuti dopo egli fa col suo biplano parecchi felicissimi giri attorno all'Aerodromo, avendo a bordo la sua signora la quale mostra di non essere meno coraggiosa del marito.

Quando il biplano passa sopra le tribune ed i riparti salgono alla coppia aviatrice i saluti e gli applausi del pubblico.

Con questi si chiude anche la giornata d'oggi, che fu certamente felicissima e ch'è riuscita di generale soddisfazione.

Ciro Cirri sopra Bergamo

Una telefonata breve, impressionante: - Ciro Cirri parte per Bergamo, andate.

Il tram mi porta alla Funicolare; ahimé, quanta gente! Ascendo rapidamente la scaletta che porta a S. Giacomo. Già i bastioni sono gremiti di folla ancora diffidente, ma paziente. E la notizia si diffonde in un baleno, infondendo l'entusiasmo, l'attesa febbrile. Ecco, ecco, viene! Grida uno l'occhio-acuto dirò. E subito è un agitarsi; gli occhi si fissano sopra Osio, ansiosamente. Ecco un punto, che s'avanza e si ingrandisce a poco a poco.

Si resta un pochino dubbiosi; ma poi è la certezza. Ciro Cirri vola su Bergamo. E il monoplano a poco a poco si distingue, si delinea: la bella, l'elegante libellula gigantesca che vola trionfale, vola superba su Bergamo. Ciro Cirri si dirige verso città bassa, e compie una curva larga spaziosa superba: è sopra la città. E passa rapidamente sulla Foro Boario, Borgo Palazzo e, alto, sublime sopra i bastioni di S. Giacomo.

Mille e mille braccia si protendono in alto, mille e mille fazzoletti sventolano, mille petti pulsano di ebbrezza, di emozione, di entusiasmo; e le voci di evviva si incalzano, si innalzano e si sperdono nell'aria pura, tranquilla. La libellula si allontana, abbandona la città, sulla quale è passata trionfante, salutata da s. Alessandro sull'alto della cupola della cattedrale, salutata dalle vetuste torri, dagli stornelli, dalle rondini e infine dai piccoli esseri umani inebriati dalla bellezza del volo, commossi dal volo dell'eroe, dell'uomo trionfatore dell'aria. Si allontana sempre più e si fa piccolo piccolo, e diventa un punto. Ma la libellula si dirige non verso Osio, ma verso Stezzano, verso Treviglio. Ciro Cirri vuol forse tentare il volo sopra Treviglio?

La folla guarda ancora insistentemente, trasognata, quasi amareggiata dal piacere provato così brevemente. Attimo fuggente, arrestati, sei bello! E il cronista scende. Anche sul Sentierone molta folla. Tutti ancora avevano lo sguardo fisso in cielo, quasi sperando un ritorno... Fu un sogno.

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 18 " I voli di Cheuret e lo splendido raid di Ciro Cirri nella seconda giornata della riunione d'aviazione ad Osio - Un articolo di M.me Cheuret per il "Giornale" "

Il più gran volo

Ciro Cirri ha compiuto un prodigio! Il suo nome da modesto che era passa d'un balzo in prima linea: egli può ora essere classificato fra i primi aviatori del mondo, primissimo fra quelli italiani. Il volo che ha compiuto ieri su Bergamo e su Treviglio non ha confronti nella storia dell'aviazione italiana e segna l'affermazione degli aviatori nostri in questo sport nuovissimo, in codesta esplicitazione di forza, di fermezza, di agilità e di coraggio.

Il plauso che gli ha tributato la folla degli spettatori, commossa e fremente, presa come da un desiderio folle di portarlo ancora in cielo - sulle sue braccia forti ed innumerevoli - deve avere intimamente scosso l'aviatore nostro che ha visto coronato uno de' suoi sogni più belli, e la sua audacia compensata da un grande successo.

Ciro Cirri era nervoso, ieri; girava su e giù per il campo in attesa che il vento si calmasse.

Due volte aveva lanciato nel cielo l'apparecchio ed era quindi immediatamente ridisceso insoddisfatto delle condizioni atmosferiche, ma sempre de[ciso] però a tentare il suo] volo su Bergamo.

Alle 17.30 il suo apparecchio è di nuovo portato sul campo di slancio: l'agitazione della folla si fa sempre più intensa: il pilone delle segnalazioni indica: - Cirri vola su Bergamo.

L'aviatore italiano dà le ultime disposizioni: egli non può più star fermo - guarda il cielo taciturno e sale sull'apparecchio. Gli è sempre vicino il fido de Leonardis - il buon amico mette in moto l'elica ed il Blériot parte come una freccia.

Ciro Cirri è partito alla conquista di Bergamo! Sarà la sua arditezza compensata dalla vittoria?!... L'applauso che parte dalla folla è di buon augurio.

Ma bisogna seguire l'aviatore. Ed ecco che noi saliamo nell'automobile della Croce Verde e ci lanciamo a corsa pazzica dietro a Citti. Che mai?!

Egli è già lontano lontano; egli è in alto in alto, perduto lassù nel cielo, piccolo punto nero appena visibile ai nostri occhi sorpresi per il grande prodigio che sta per compiersi.

Vola il Blériot diritto verso Bergamo; vola innanzaldosi sempre di più, divenendo sempre più piccolo, sempre meno percettibile.

L'animo nostro è preso da una grande commozione. Come lo vediamo superare le montagne bergamasche, perdersi nello spazio senza fine, ci sentiamo un bisogno irrefrenabile di gridargli: - Torna, torna!... Basta! - e gli agitiamo la piccola bandiera di salvazione - quasi a significargli che anche l'animo nostro è agitato e scosso è fremente per lui che è lassù, piccola cosa umana in balia del vento!

Di mano in mano che noi si passava sulla strada provinciale gridando la buona novella i contadini uscivano dalle case, dalle chiese, dalle osterie,





e seguivano i nostri segnali e come riescivano a scorgere l'uccello fantastico, tutto luminoso, acceso nelle sue ali bianche dai raggi del sole, gridavano con noi, si agitavano, si commovevano, si esprimevano gioiosi con delle esclamazioni puerili, bambinesche, ma piene di poesia e d'entusiasmo. Molte donne piangevano... I bambini guardavano ansiosi e agitavano le piccole braccia in alto. Pareva a loro che l'uomo lassù avesse potuto vederli e godesse del loro saluto ingenuo e gentile.

- Viva Cirri! – si gridava – Viva Cirri! Cirri! Cirri! ... si chiama.

Noi seguiamo sempre l'aviatore. Fin dove è salito? Fin dove è arrivato? non si può dire; non lo so dire io che l'ho veduto in cielo più in alto di tutti gli uccelli liberi nell'aria – in quell'aria.

Ha passato di certo Bergamo. È giunto fino ad Alzano. Lo ha sorpassato: è andato più là, più in là ancora: sempre più alto, sempre più piccolo.

Ad un dato momento l'apparecchio vira: l'aviatore ritorna alla sua casa.

No! non è al campo che egli si dirige; gira al largo deludendo al nostra aspettazione. Dove andrà? dove si dirigerà?

In questo momento l'apparecchio deve essere ad un'altezza superiore ai mille metri: perduto nell'azzurro ci appare come una bianca farfalla.

Malgrado egli ci sia lontano noi gli gridiamo la nostra gioia, noi ci sfatiamo ad urlare con tutte le nostre forze: - Viva Cirri! viva Cirri!... Ma l'aviatore non ci sente: non ci può sentire.

A un tratto scompare. I nostri occhi che l'avevano sempre seguito e sempre veduto, non lo scorgono più, non lo trovano più.

- è caduto – si grida – è caduto dietro Osio ...

L'automobile che ci pilota ritorna sulla strada fatta e corre veloce dietro Osio.

Nessuno ha veduto l'aeroplano! Allora ci dirigiamo sulla strada di Treviglio; di mano in mano che il tempo passa la nostra ansia cresce: - Sarà caduto?... Dove sarà caduto? ... - e corriamo veloci sulla strada provinciale sempre scrutando il cielo, sempre chiedendo notizie ai contadini dell'aeroplano perduto.

Ed ecco partire da un gruppo di persone sulla strada questo grido: - è là! è là!... viene verso di noi.

Di fatto il Bleriot si dirige rapido verso di noi ad un'altezza di cento metri, ma non è diretto al campo: fila verso Treviglio.

Allora agitiamo la bandiera e gridiamo per segnalargli la via, ma l'aviatore non ci vede e non ci ode. – Dove andrà ora?...

Sopraggiunge un'automobile che ha a bordo Oreste de Leonardis; il compagno fedele di Cirri è commosso; ci porta la notizia che, al campo, la folla è agitata, è in viva apprensione per l'aviatore che non ritorna. Povero e bravo de Leonardis! chissà cosa si sentiva egli nell'anima in quel momento! quale ansia, quale agitazione! Noi non possiamo dirgli nulla, se non di averlo veduto qualche momento prima passarci sul capo.

De Leonardis si dirige colla sua macchina alla volta di Verdello; noi ci arrestiamo. Siamo convulsi, indecisi sul da farsi, preoccupati. L'aviatore è abile, è ardito, è esperto... ma... dove sarà? Come è che non lo vediamo più? Avrà bisogno del nostro soccorso? D'un tratto sull'orizzonte ci appare!

Eccolo là! ha trovato la via. Fila diritto verso l'hangar: fila alla conquista della vittoria; ha sentito il fremito della folla; ha ritrovato la sua casa: l'uccello perduto ritorna al suo nido! sono tre quarti d'ora che Giro Cirri vola sulla campagna: egli ha battuto tutti i records italiani di volo fuori circuito: d'altezza, di distanza, di tempo! La sua vittoria è completa; il suo trionfo è grande.

L'aviatore entra in campo alle 18.35 precise.

La folla acclama fragorosamente, presa com'è dalla gioia; soddisfatta nel suo desiderio di vedere un prodigio, lieta che il prodigio si sia felicemente compiuto.

Ma no! l'atterrissage non è fortunato; il carrello s'affonda con una ruota nel terreno molle e s'impunta; l'apparecchio si capovolge e Giro Cirri resta sotto di esso! è un urlo di spavento che si diffonde per tutto il campo. Ma l'aviatore non ha perduto il suo sangue freddo; punta le mani per terra e sostiene col suo corpo l'aeroplano. Ma la folla non ha visto la mossa abile: senza più ritegno, solo animata dal proposito di soccorrere l'uomo ardito rompe i cordoni e invade il campo, solleva l'apparecchio e ne trae salvo il pilota, che innalza al cielo sulle sue braccia forti e numerose.

- Viva Cirri! Viva Cirri! – si grida. – Viva l'aviatore italiano! viva il trionfatore di Osio.

L'avvocato Preda – sindaco di Bergamo – abbraccia e bacia l'aviatore che ringrazia commosso.

Il nome suo passa di bocca in bocca, la notizia del prodigio che ha compiuto si diffonde; la sua bravura; il suo coraggio, il suo spirito sono acclamati.

Ciro Cirri, il trionfatore della giornata, piange per la commozione che lo ha invaso, per la gioia che lo ha tutto preso...

Attilio Teglio

La cronaca. Sul campo.

Osio – Aviazione, 17

Il campo oggi è più animato di ieri: vi è più folla; vi è più aspettazione. Gli esperimenti di ieri hanno invogliato i bergamaschi a venire ad Osio.

Negli *hangars* si lavora febbrilmente. Balilla Battagli è là sul suo apparecchio e dirige i lavori di riparazione e prende parte ad essi.

È la ditta Panza di Bergamo che si è assunta l'impegno di approntare il carrello – fracassatosi ieri nel pomeriggio – entro il mezzogiorno di oggi: e tiene fede alla parola data, meritandosi gli elogi degli aviatori e dei competenti, meravigliati della bravura degli artefici nostrani.

Verso le ore 13 arriva sul campo Leone Cheuret. Come sempre l'aviatore francese è sereno; si avvicina al suo Farman e presenza e dirige le ultime operazioni.

Ciro Cirri cammina avanti e indietro: è un po' più nervoso del solito.

Minossi è attorno ancora al suo apparecchio. Godrà il piccolo Farman le delizie del volo? Speriamolo!

Alle 16.30 arrivano sul campo le autorità. Sotto la tribuna d'onore una banda suona la marcia reale.

Alle 16.46 Cirri parte per un volo di esplorazione. – Parte per Bergamo? – si chiedono tutti.

L'aviatore si è diretto verso Osio Sotto e gira intorno al campanile. Ma poi rientra in campo e atterra felicemente.

Il raid Osio-Bergamo

La grande aspettazione - oltre che per il *raid* di Bergamo - è per l'apparecchio Farman. Dopo la disgrazia di ieri, riuscirà ancora a volare? Qualcuno, anche, suppone... che gli aviatori dopo la caduta non avranno più il coraggio di volare: dove si vede che misurare gli altri su se stessi è un errore...

Alle 17.45 Cirri parte per un secondo volo di prova; egli si spinge fino ad Osio Sopra. Come atterra avverte di essere pronto per il raid.

Il pilone delle segnalazioni indica: - Cirri parte per Bergamo. Nei brevi momenti d'attesa la folla commenta a gran voce l'avvenimento che sta per svolgersi.

Alle 17.50 l'aviatore italiano parte alla conquista della vittoria; la folla applaude; le automobili partono all'inseguimento.

Il Farman ristabilito vola alla ricerca di Cirri

Mentre Giro Cirri volava su Bergamo, Leone Cheuret dava ordine ai suoi meccanici di far uscire il suo Farman. La folla è meravigliata. È dunque vero? Volerà ancora?

Intanto si sparge la voce che Cirri si è perduto e l'aviatore francese - con un bel tratto di gentilezza e con un coraggio straordinario - vola ... alla ricerca dell'uccello perduto. Egli compie tre bellissimi voli che strappano l'applauso della folla malgrado l'apparecchio non fosse sicurissimo e avesse l'elica spuntata.

Alle ore 18.35 Giro Cirri atterra sul campo; la banda suona la marcia reale. L'aviatore tratto di sotto l'apparecchio che aveva subito un *capotage* è portato in trionfo.

Cheuret vola colla sua signora

Sgombrato il campo Cheuret riparte colla sua signora. Ma il volo non è dei più belli; noi che siamo in terra proviamo un momento di ansia per quei due lassù in continuo pericolo.

Gli allievi della scuola di Cameri si sbacciano per far capire a Cheuret che deve scendere. Ma Cheuret gira ancora malgrado i *remous...*, ed atterra poi felicemente applaudito con vivacità. Madame Cheuret è un po' emozionata. - *Ah! Mon Dieu! c'est terrible aujourd'hui...*

L'apparecchio è fatto rientrare e le gare sono chiuse per oggi. La folla si riversa frettolosa alla conquista di un posto in vettura, o in *camion* per far ritorno a casa.

Intanto Cirri è partito per Bergamo invitato a banchetto dagli amici e noi restiamo sul campo col buon de Leonardis che dovrà vegliare tutta la notte per riparare l'apparecchio infranto.

I servizi

Due parole sui servizi. Prima di tutto i nostri complimenti alla *Croce Verde* che ha organizzato, sotto la direzione del signore Gian Vittore Robert, un servizio completo e rapido dietro l'aviatore Cirri e lo ha seguito in tutte le

sue mosse, ed è stata gentile di prenderci a bordo della sua automobile, di favorirci e di darci così il modo di poter descrivere in ogni sua fase il volo prodigioso.

Codesti bravi ragazzi meritano molte lodi: sono animati da molta buona volontà e non risparmiano certo le loro forze e loro energie.

Ora due parole sul Battaglione volontari studenti. Il Battaglione Volontari Studenti è arrivato sul campo a mezzogiorno. Alle due è montato di guardia facendo servizio ammirevole d'ordine agli sbocchi delle strade e di onore alla tribuna delle autorità. Quando sono cominciati i voli il suo compito fu quello di tenere indietro la folla dal campo. Appena caduto l'aeroplano di Cirri, non a vando potuto frenare la folla che entrò nel campo da ogni parte corse attorno alla macchina facendo cordone per difenderlo dalla folla invadente, e poi contribuì a portarlo all'*hangar*.

Il servizio privato di ordine... era fatto con molto disordine.

a.t.

Il mio primo viaggio in aeroplano

La signora Melotte Cheuret, la compagna ardita e gentilissima del popolare aviatore francese, ci parlava ieri col suo accento vivace e colorito del suo primo volo, poiché ella stessa è aviatrice.

L'abbiamo pregata di volere, sull'argomento, dettare un articolo per il nostro *Giornale* e la signora Cheuret ha graziosamente aderito. Noi la ringraziamo per noi e per i lettori, a cui offriamo l'interessante primizia.

Il 12 giugno ero a Miramas Chalon con mio marito, l'aviatore Cheuret. Tante volte egli mi aveva promesso di condurmi con lui in aeroplano, per un breve volo, ma non ancora lo aveva fatto. Nel pomeriggio di quel giorno egli si dispose a farlo ed a soddisfare il mio desiderio di volare. Ne avevo ben diritto, mi pare! Leone Cheuret aveva già favorito... tanti estranei!

Ed eccoci sul nostro Farman. Era il pomeriggio. Il vento di tanto in tanto si alzava, ma a me, che non me ne intendevo, non mi pareva forte. Leone guardava il cielo eppoi guardava me. Cosa pensava egli?...

Prima di dare il via si voltò verso di me, mi sorrise e mi disse: - Coraggio mia piccola amica!

Confesso che ero un poco emozionata; ma più mi aveva preso una grande inesprimibile contentezza. Io stavo per salire in Paradiso: il sogno della mia fanciullezza si avverava!

L'apparecchio strisciò per qualche decina di metri, indi si alzò a volo. Che gioia! Si volava, dolcissimamente, senza scosse, senza agitazioni. Era un piacere grande che io non so descrivere: il più grande piacere che abbia provato in vita mia, lo giuro! Ad un tratto mi accorsi che si usciva dal campo: si volava sulle case...

Ma io non ebbi spavento: avevo troppa fiducia in mio marito e lo vedeva calmissimo manovrare la leva di comando. Come fummo sui villaggi l'apparecchio cominciò ad agitarsi, a salire, a discendere, quasi violentemente. Io non capivo il pericolo: era la prima volta che volavo: credevo che fosse sempre così, che così dovesse essere...

Ed ho potuto godermi tutta la bellezza del viaggio aereo: una cosa divina. Vedevo le case, gli alberi, la campagna tutta verde, le persone piccine piccine, laggiù in terra, e come guardavo in torno – movendomi cauta – il mio sguardo si perdeva nell'azzurro infinito del cielo: i miei occhi erano come confusi per tutto quell'azzurro che rispecchiavano...

Il volo è durato tanto tempo: non so quanto di preciso. Dopo aver volato sui villaggi e sulla città siamo ritornati al campo.

Appena discesi mio marito m'ha detto: - Abbiamo corso grande pericolo: eravamo presi dai *remous*, dai vortici del vento.

Poveri noi! è stato un brivido; ma un brivido che è durato un attimo soltanto.

Oh! a me piace assai volare. Ed anche ora che conosco i pericoli del volo cerco, quando posso, di indurre mio marito ad accontentarmi. Ed il mio buon Nini... come io lo chiamo, mi prende a bordo quando il vento è calmo e propizio.

Gli preme, pare, la sua piccola...

Melotte Cheuret

Oggi ad Osio – Battagli sul biplano Minossi?

Osio – Aviazione 18, ore 17.30.

L'attività nel campo oggi è cominciata un quarto d'ora fa con un bel volo di Cheuret che compie tre giri intorno al campo. In questo momento si sta preparando Ciro Cirri.

Corre voce che Balilla Battagli piloterà oggi il biplano di Stefano Minossi. C'è grande attesa.

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 18-19 “Dopo il più bel volo d'Italia – L'ultima giornata di voli all'Aerodromo di Osio Sotto”

Perdura nel pubblico l'impressione per lo splendido, pel magnifico volo di ieri sopra la città, attraverso la pianura bergamasca – da Bergamo a Treviglio, a Trezzo, a Canonica d'Adda...

- Ho volato dappertutto dove un campanile spuntava fuori dal verde immenso – ci diceva ieri sera Ciro Cirri appena smontato dal suo apparecchio e mentre tutto intorno al folla delirante che aveva invaso il campo lo issava a spalla portandolo in trionfo incontro al sindaco di Bergamo avv. comm. G.B. Preda che – come già ieri dicemmo – lo abbracciava e lo baciava.

- Viva Genova superba!

- Evviva a Bergamo – risponde l'audace genovese.

Alcune persone hanno lagrime di commozione negli occhi. Ciro Cirri piange.

Che cosa dice il direttore della Scuola di Cameri

- è stato il più bel volo compiuto sinora in Italia! – ci dice l'ing. Thouvenot, direttore della Scuola d'Aviazione di Cameri.

-?!

- Mai sino ad oggi, in Italia, un aviatore ha avuto l'audacia di compiere un giro così vasto su di una città ed in aperta campagna. Badi: Cirri è rimasto assente dal campo, sempre volando, senza un solo *aterisage* per ben 48 minuti... E con che velocità filava quella macchina!

- A quanto tempo poteva andare, secondo lei?

- A non meno di 95 km all'ora. Sono pratico di aviazione: Ciro Cirri in 48 minuti ha compiuto non meno di 90 km.

Una bella velocità!

- E che altezza può aver raggiunto?

- Un calcolo simile mi torna un po' più difficile. Non c'era barografo sul campo. Però non deve essere stato più basso di 1300 metri... Lo dica pure: è stato un volo splendido. Il più bel volo compiuto sinora in Italia.

Cirri non ha visto i segnali

Un'ondata di folla ci divide. L'illustre direttore della prima Scuola d'Aviazione d'Italia è sospinto da un lato, noi dall'altra... E non ci ritroviamo più. Ci riattacciamo al trionfatore, che è stretto, quasi soffocato dalla fiumana di popolo che gli si stringe dappresso. Tutti vogliono vederlo, tutti vogliono stringergli la mano. Il delegato De Franceschi, nonostante la sciarpa tricolore gettata a tracolla, non riesce a liberarlo che a stento.

Nell'*hangar* finalmente si rimane un po' più liberi.

Ciro Cirri si leva il pesante casco di cuoio nero ed appare con un volto rosso fiammeggiante. Dalla fronte gli scendono grossi goccioloni di sudore. Gli occhi grandi ha come imbambolati, istupiditi.

Gli stringiamo ancora una volta la mano, gli ripetiamo le congratulazioni per il volo superbo.

- Ho mantenuto la parola. Ricorda quello che le ho detto ieri ed oggi poco prima della partenza?

- Perfettamente. Dal campo l'abbiamo seguita con continuata, sempre più intensa emozione. Temevamo avesse perduto l'orizzonte, e non ritrovasse più il campo.

- Oh, no. Vi fu un momento in cui la nebbia mi tolse la vista. Ma fu cosa breve. Bergamo era troppo visibile punto di direzione, perché mi potessi smarrire.

- Non ha visto la fumata sul campo?

- Io no. Ho visto una fumata, ma non certo quella accesa qui nell'Aerodromo. Fu là ... in quella direzione – e ci indicava verso l'Adda – che ad un certo punto ho visto qualche cosa come del fumo che si alzava. Ho creduto fosse una fumata accesa sul campo per farmi delle segnalazioni. Mi sono abbassato ed allora mi sono accorto ch'ero sopra un fiume. Sono risalito di nuovo e fu allora che, in lontananza, ho visto il biplano di Cheuret volteggiare per l'aria. Ho ripreso la via del campo... Ed eccomi qui.

- Ma come è stato l'incidente finale?

- Precisamente così. Io volevo atterrare davanti alle tribune. Sgraziatamente, il terreno era smosso, cosicché dopo un sobbalzo, la ruota di sinistra del carrello affondò. Il monoplano, arrestato bruscamente nella sua corsa s'impennò... Ho avuto subito l'impressione di quello che avveniva. Protesi le mani avanti e le puntai contro terra. La macchina s'impennava



sempre più... Raddoppiati i miei sforzi e così soltanto riuscii ad impedire avesse a capovolgersi, limitando i danni alla rottura del carrello, facilmente riparabile...

Seguendo il volo in automobile

Abbiamo detto ieri che, poco prima della partenza di Cirri dal campo, un'automobile con a bordo due militi della "Croce Verde" ed alcuni giornalisti si era messa in marcia per seguire ed assistere, in ogni evenienza, l'audace aviatore.

- Fu lo stesso Cirri che desiderò un tale inseguimento – ci ha cortesemente spiegato uno degli inseguitori. Attraversate di corsa le strette viuzze di Osio, infilammo la bianca striscia della provinciale. Subito, sopra il capo, avvertimmo il rombo d'un motore. Ciro Cirri s'era messo in viaggio. Il grosso rondone marciava nell'aria ad una velocità spaventosa. Procedeva calmo, come sopra una quieta superficie d'acqua, seguendo sempre e costantemente la strada provinciale. All'imbocco di via Osio il monoplano scese a circa cinquanta metri dal suolo, cosicchè dal basso si avvertiva distintamente il rombo del motore. Poi con un'ampia spirale s'alzò sino a cinquecento metri, e passò come un dardo su Bergamo affollatissima e che pareva persino in subbuglio. Tutti erano nelle vie col naso all'aria, la bocca aperta... Da Bergamo Ciro Cirri mosse per ritornare al campo, seguendo ancora la provinciale che gli si profilava sotto bianca nel grigio uniforme della campagna. Per un tratto procedette regolarmente, ma poi, nei pressi di Verdello, rimase ingannato dalla strada ferrata e proseguì fin sopra Treviglio. Quivi, dopo un certo vagabondaggio, ad un certo punto lo vedemmo abbassarsi ancora e scomparire...

- Ha atterrato – pensammo noi. – E procedemmo cauti, scrutando a destra e a sinistra, sempre temendo di trovarsi in faccia ad un disastro. Improvvisamente invece dopo qualche minuto il monoplano apparve nuovamente sgusciando veloce da dietro una fornace. Gli facemmo segnali, gridammo...

- E vi ha sentito?

- Ci ha sentito. Ce lo disse lui stesso. Ma poi proseguì ancora verso Trezzo e Canonica. Ritornò sul suo cammino e descrivendo un grande cerchio così largo e così tortuoso da ricondurci con la nostra automobile quasi ancora a Bergamo. Finalmente, dopo 48 minuti, Ciro Cirri rientrò al campo e noi pure abbiamo potuto mettere fine alla nostra pazzesca corsa automobilistica.

- Nei paesi fu avvertito il passaggio della macchina volante?

- Altro che! Tutti i contadini, uomini, donne, ragazzi erano fuori a guardare. Sembravano come istupiditi. Non sapevano persuadersi ch'era un uomo che volava alto nel puro azzurro del cielo, nel gran mondo nuovo che sino a ieri era rimasto dominato in contrasto degli uccelli.

- *L'arioplano, l'arioplano!* – si gridava

- Ah! Oh!...

E rimanevano ancora a guardare mentre l'uomo volante era già lontano e più non si scorgeva. Difficilmente, credo, il volo di ieri sarà dimenticato nelle nostre campagne.

Il Battaglione Volontari Studenti trasporta il monoplano

Mentre questo stiamo ad apprendere, il Battaglione volontari studenti raccoglie il monoplano ferito sul campo ed a spalla lo trasporta al suo hangar, dove s'incominciano subito le riparazioni. Sull'orizzonte tramonta in un mare di fuoco l'ultima luce del giorno. La folla nera, densa, sfolla il campo prendendo d'assalto automobili, carrozze, camions e trams, appositamente allestiti, stavolta, per il ritorno dei partecipanti alle gare. La sfilata lungo lo stradale di Bergamo, in un polverio immenso, dura per circa mezz'ora.

Dappertutto e da tutti non si parla che del bellissimo volo, del superbo volo.

... E per una volta tanto anche i bergamaschi più scettici hanno dovuto ammettere che qualche cosa di serio anche qui si sa fare.

Maggior fiducia in noi...! Ed aiutiamo quelli che fanno!

Telegramma dell'on. Cameroni

Il sindaco di Osio Sotto, nob. Colleoni, ha ricevuto ieri da Milano il seguente telegramma:

"Deplorando non poter intervenire, prego a scusarmi presso Comitato, augurando che successo attuali gare segni principio luminoso avvenire Club di Aviazione Bergamasco e procuri lustro ed utile al Comune da Lei degnamente rappresentato. Ossequi. Cameroni"

La terza ed ultima giornata di voli

Oggi, dunque, terza ed ultima giornata di voli sul campo di Osio.

- Da Bergamo – con un ritardo di tre quarti d'ora, dovuto ad un deviamiento di vagoni avvenuto stamane tra Vimercate e Concorezzo – sono partiti alle 13 $\frac{3}{4}$ due treni del tram di Monza carichi di persone, in gran maggioranza, provenienti dalla Provincia. Si notano parecchi sacerdoti. Altri si recano in luogo su carrozze, molti in bicicletta: e tutti vanno a perdersi nel gran vuoto del campo. Alle ore sedici, infatti, ci si telefona da laggiù che l'immensa spianata è ancora presso che deserta. Le tribune sono vuote: pochi *rari nantes* nei posti popolari... In verità che dopo i superbi voli di ieri era lecito aspettarsi anche dal pubblico qualche cosa di più.

Speriamo che sia per più tardi.

Sino a dopo le 16 del resto c'è ugualmente da attendere.

Ciro Cirri, che è raggiante dopo la bella vittoria di ieri ed è tuttora commosso per la imponente manifestazione di simpatia fattagli dal pubblico, sta chiuso nel suo hangar e lavora e s'accanisce alle ultime riparazioni. Spera di poter volare anche oggi, ma più tardi...

- Volerà ancora su Bergamo?

- Mah! Non si sa ancora niente.

Forse un saluto, un ringraziamento... Si assicura fra il pubblico che il Comune di Bergamo contribuirà al premio per duemila lire... Si dice ... e noi raccogliamo la notizia per dovere di solleciti cronisti.

Si dice pure che oggi si proverà il nuovo biplano Minossi... Ma dal campo d'aviazione ci si telefona, che anche in quell'hangar si martella ancora e sempre...

Cheuret parte

Dopo un'attesa di quasi tre ore, finalmente incominciano i primi voli.

Alle 16,50, infatti, nonostante abbia l'elica scheggiata, Leon Cheuret decide di partire e trae fuori dall'hangar il suo biplano ed accende il motore. Alle 17,04 parte e beccheggiando compie col suo biplano tre bassi giri di campo, atterrando poi fra vivi applausi.

Mentre questo avviene, Ciro Cirri che ha completamente rimesso il suo monoplano fa la prova del motore.

- Va benissimo! – esclama.

Alle 17,35 Cheuret riparte e compie un altro giro di campo: atterra con bel *vol plané*.

Parte anche Ciro Cirri

Manca un quarto alle 18. Parte anche Ciro Cirri col suo monoplano, e vola basso, per una sol volta, intorno al campo. Il pubblico lo applaude entusiasticamente.

Alle 17,55 riparte di nuovo Cheuret e compie cinque giri di campo, passando con la macchina rombante sul capo degli spettatori che guardano meravigliati.

Ed i voli si susseguono così con più o meno interesse.

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 19 “ La chiusura delle gare di volo ad Osio.

La giornata di B. Battagli. Cheuret e Cirri sulla campagna ”

L'aspettazione del pubblico ieri era per Balilla Battagli. Dopo l'incidente occorsogli domenica sera nel suo ultimo volo egli non aveva più lanciato in cielo il bel Farman che per un istante lo aveva tradito: epperò la folla era tutta ansiosa di vederlo ancora lassù manovrare abilmente e sicuro, con quella serenità che lo distingue, per compensargli, con una salve nutrita di applausi, la sua bravura.

Il Farman jeri era docile, pur non essendo perfettamente equilibrato: Leone Cheuret lo aveva più volte portato in alto ed era sempre, quindi, atterrato felicemente.

Alle 18,35 l'aviatore francese calava con un mirabile volo *plané* ed appena giunto a terra gridava: - *A vous Monsieur Balilla!*

Battagli è in attesa. Sale sull'apparecchio e ne prende subito il comando. Egli è perfettamente calmo – però silenzioso, quasi volesse meglio nella quiete meditare l'impresa ardua che deve compiere.

La folla si è passata la voce: Vola Battagli! – così che, malgrado il pilone delle segnalazioni non indichi con esattezza chi sta per partire, tutti sanno che il Farman sarà pilotato dall'aviatore italiano.

L'elica è messa in moto: sono le 18,37 precise, quando il motore scoppia in rombi eguali e l'apparecchio fila via rapidamente strisciando. All'altezza



momento di tempo: egli vuole che il suo caro amico ritorni in alto a salutare la folla che jeri lo ha acclamato. Bravo e buon de Leonardis, che si sacrifica per l'amico e che sta in disparte nel momento del trionfo!... Il monoplano Nosari è sempre sul campo - non è destinato a volare in queste competizioni; sta però a significare che nelle imprese d'ardimento e nelle buone iniziative anche noi italiani sappiamo figurare. Minossi nella sua baracca di legno lavora sempre: ma non riuscirà né meno oggi ad approntare l'apparecchio: il lavoro è lungo e faticoso. Per un momento è corsa la voce - subito diffusasi - che Balilla Battagli avrebbe pilotato il biplano Minossi. L'aviatore da noi richiesto di informazione ci ha risposto smentendo la diceria.

I voli planés di Cheuret

Anche oggi è Cheuret che inizia le gare. Alle 17.17 precise egli lancia a volo il suo apparecchio e si guadagna primo gli applausi della folla non ancora abituata al prodigio. In quest'oggi Cheuret ha fatto dei voli planés di una bellezza stupefacente; a cento metri circa d'altezza egli fermava il motore e calava lento e preciso venendosi a posare a terra dolcemente. Un volo planato meraviglia sempre: meraviglia anche coloro che sono abituati a vederne spesso e strappa l'applauso. È alla maestria grande dell'aviatore francese che dobbiamo il godimento provato ieri. Cheuret nel suo primo volo si mantiene in aria tre minuti circa e dopo un quarto d'ora di riposo parte: sono le 17.35; il secondo volo dura cinque minuti.

Ciro Cirri sulla campagna

Di poi vola Cirri. Il motore è lento a mettersi in moto ed il vincitore del raid Osio-Bergamo non riesce a prendere il volo se non dopo che l'aviatore francese - il compagno gentile - dà un colpo decisivo all'elica. Sono le 17.40. Il Bleriot parte, come sempre, rapidamente e si dirige deciso fin sopra Osio; vola intorno al campanile, gira ancora al largo, e viene a calar leggero in mezzo al campo. Come è bello il Bleriot in volo! Alle 17.45 riparte Cheuret per un breve volo: la discesa è compiuta con volo plané.

Alle 18.15 è ancora il Bleriot che parte. Nel campo la curiosità si acuisce: l'aviatore dirige l'apparecchio alla volta di Bergamo... che sia tentato a rifar la strada compiuta jeri? Che lo tenti la città lontana, tutta bianca di sole?... L'apparecchio va rapidamente. La folla guarda attenta, e grida: - Va a Bergamo! va a Bergamo! Ma Cirri vira al largo e ritorna al campo. Egli aveva voluto salutare i buoni villani che ieri l'avevano acclamato. L'apparecchio è fatto rientrare e per sempre. Le esibizioni di Cirri sono finite. Ancora un volo di Cheuret. Anche il francese gira al largo; passa sui villaggi circostanti il campo d'aviazione, gira dietro l'hangar e viene a calare con un altro volo plané proprio dinanzi alle tribune. Alle 18.37 Balilla Battagli prende il comando dell'apparecchio Farman e lo pilota per circa un quarto d'ora; come egli atterra Leone Cheuret sale per l'ultima volta a salutare il pubblico. Anche il Farman è fatto rientrare: le gare di aviazione sono finite. La folla se ne va contenta e festosa e noi andiamo negli hangars a complimentare e a salutare gli aviatori.

Sono essi unanimi nel pregarci di volere ringraziare tutti coloro che si sono gentilmente e graziosamente prestati per la buona riuscita della manifestazione: la Croce Verde, la Croce Rossa, i volontari studenti di qui e di fuori e tutti gli altri, insomma, che si sono messi a disposizione delle autorità e degli aviatori per aiutarli al mantenimento dell'ordine e alla difesa degli apparecchi.

Ed un ringraziamento hanno espresso anche, i signori aviatori, alla stampa cittadina: un ringraziamento che ci fa piacere: del resto credano pure i bellissimoi audaci, noi non abbiamo fatto che compensarli - ognuno secondo le proprie forze - per il godimento che essi ci hanno fatto provare. Bravi a loro, dunque!

A.T.

Da Treviglio

Ieri nel pomeriggio arrivò a Treviglio un telegramma da Osio il quale lasciava supporre che verso le 17 sarebbe volato sulla città un aeroplano. La notizia, sparsasi in un momento, mise sossopra tutta la popolazione e moltissime persone salirono sul Campanile e sui tetti delle case per

delle tribune s'innalza e piglia il volo - un volo bellissimo che dà subito il senso della sicurezza assoluta. Battagli è lassù, ad un'altezza di circa cento metri: noi lo vediamo distintamente manovrare sicuro, fermo, pronto, senza la minima esitazione, senza la più piccola incertezza. Certo il volo che egli ha compiuto jeri è uno dei più belli fra quanti se ne sono visti in questa riunione aviatoria. L'apparecchio filava via diritto, mantenendosi ad un'altezza variante fra gli ottanta e i cento metri, senza mai darci un momento di ansia e di apprensione. Come l'aviatore virava, il Farman si inclinava leggermente - proprio come fanno le rondini quando dall'alto del cielo calano con un largo giro... - indi si rimetteva in equilibrio perfetto e filava meravigliosamente, librato nello spazio infinito, dandoci una sensazione indicibile di piacere. Mr. Cheuret che ci era dappresso continuava a dire: - Bon! bon!... il va bien... il marche bien... Bravo Balilla! E la folla come vedeva passargli sul capo l'apparecchio bellissimo applaudiva e salutava con gridi di gioia. Battagli fila quattro o cinque giri superbi, indi vira al largo dietro la casetta della giuria e porta felicemente a terra l'apparecchio - proprio dinanzi alla sua capannuccia - con una manovra felicissima. Il pubblico lo accoglie a terra con uno scroscio di applausi che va man mano crescendo fino a divenire un'ovazione; gli aviatori e gli amici gli sono d'intorno e lo complimentano, e gli stringono le mani. Battagli ha avuto il suo buon successo! Atterrando egli ringrazia la folla e saluta colla mano. Le gare aviatorie si chiudono così con una splendida prova di un pilota italiano.

Attilio Teglio

La cronaca. Aviatori bergamaschi

Osio - Aviazione, 18: Eccoci giunti - troppo presto, in vero - all'ultima giornata di codeste gare aviatorie. Contrariamente alle previsioni il pubblico è numeroso: vi è meno gente di jeri, ma più certo della prima giornata, così che l'animazione non viene un momento a mancare. Negli hangars si lavora, come sempre, di buona lena. Oreste de Leonardis che ha vegliato tutta la notte per riparare il Bleriot di Cirri non perde un



assistere al volo del prodigioso apparecchio.
Ma l'attesa andò delusa...

Gli apparecchi smontati

Stanotte la diana è suonata presto all'Hotel Moderno: alle cinque precise! Gli aviatori dovevano andare al campo di Osio per smontare gli apparecchi.

Eravamo stati insieme ieri sera sino a tardi... un po' troppo tardi: a bere dello *champagne* e a conversare sugli avvenimenti sportivi di Osio.

Battagli era soddisfatto. Cirri... non se ne parla e Leone Cheuret – da buon maestro – godeva della soddisfazione del suo allievo e di quella del giovane aviatore italiano che ha studiato sotto i suoi occhi a Cameri.

Di che cosa parlano gli aviatori a tavola?... È una domanda ingenua: parlano di motori, di eliche, di aeroplani, di voli planés, di cadute, di aria – ma non si danno dell'aria. E perciò si sta molto bene in compagnia di loro... specie se alla conversazione partecipano le loro graziose e gentili signore. Allora le cose vanno fin troppo bene: senza volare si va in Paradiso; dirò meglio: si sta in Paradiso.

Ma questo non ha molto a che vedere con quello che debbo dire...

Dunque gli aviatori sono andati a letto tardi e si sono alzati presto: una cosa che capita a loro di spesso – specie in giorni di gara. E appena alzati sono andati al campo: dovevano smontare gli apparecchi – un po' stanchi (forse...) per le fatiche sostenute. Ma se gli strumenti avevano bisogno di riposo, gli uomini, certo, non si sentivano troppo arzilla. È stato nel lavoro che si sono rianimati. Cheuret e Battagli sono partiti da Bergamo pel campo alle 5.30. Erano con loro Emilio Tioli, ed il capitano Bruno, scolari di Leone Cheuret a Cameri, i quali sono stati di valido aiuto agli aviatori nell'opera faticosa e delicata.

DeLeonardis per contro è partito alle ... otto e mezza, il sole era già alzato. Ma il futuro aviatore poteva scusare il ritardo adducendo la veglia fatta al lavoro la notte precedente.

Cirri è partito in mattinata per Milano.

È gaia una squadra di uomini affaccendati a smontare un aeroplano: dopo l'impresa compiuta felicemente il lavoro si compie di buon animo.

Chi smonta le ali – che hanno provato la voluttà ineffabile del volo; chi avvolge in gomitolini i fili che tengono tese le tele; chi s'adopera intorno al carrello; infine tutti per il motore: il cuore dell'aeroplano, che, se non pulsa giustamente, fa fremere l'uomo che lo comanda.

Emilio Tioli... era in *jupe-culotte* di colore zolfato di rame e seguiva gli ordini del maestro; il capitano Bruno, lavorando di buona lena, ciarlava rotolando l'erre ... e le sigarette; Battagli – tutto sporco in viso e nelle mani di olio, come di consueto – non perdeva il suo tempo, e sempre seguito dalla fida cagnina, aiutava i compagni.

Di tanto in tanto da un hangar all'altro si passava la voce e ci si incoraggiava a vicenda... al lavoro.

Quando s'incontreranno ancora gli aviatori di Osio?

I giovani che oggi sono scolari quando voleranno e prenderanno parte alle competizioni?

E il nostro Minossi che farà?

Il suo biplano è ancora in lavorazione. Mentre gli altri si apprestano a partire, egli si prepara a volare.

Sarebbe bello che il bergamasco potesse salutare i compagni stranieri e nostri di lassù – dall'alto, com'essi dall'alto hanno invitato il fratello minore a raggiungerli... in cielo.

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 19-20 “La partenza degli aviatori – Il programma di Ciro Cirri”

Ieri sera, salutando Ciro Cirri, gli abbiamo domandato dove andava dopo il circuito di Bergamo.

- Sono iscritto a Firenze alle gare che si faranno nella prossima settimana.

- Sono in molti a Firenze?

- Eh, sì. Due italiani soli, però: io e Cagno, contro parecchi francesi. Le gare sono assai importanti.

- E potete essere contento anche dei voli d'oggi?

- Sì, sì, questo però lo devo all'amico mio ed allievo Oreste De Leonardis, che ha lavorato ininterrottamente tutta la notte a riparare i non lievi guasti del monoplano. A proposito: vi prego di porgere sul vostro giornale a nome mio calorosi ringraziamenti al Comitato, a tutte le persone che mi

hanno gentilmente aiutato, alle squadre di soccorso, agli studenti, a tutti, insomma, che si sono prestati.

- Sarà fatto. E dopo Firenze?

- Ma ... non saprei. Tengo due inviti.

Infatti mi porge una lettera del Comitato d'aviazione dell'Esposizione di Roma che lo invita ad iscriversi per le grandi gare, ed un'altra di un Comitato di Oneglia.

- Mbe. Allora salutiamo e auguriamo grandi, magnifici voli e... dolci discese.

E dopo una stretta calorosa di mano, ci siamo lasciati.

Ciro Cirri oggi sta smontando il suo apparecchio, che invierà tosto a Firenze, e domani partirà lui pure.

Le impressioni di Cheuret

Anche Cheuret è rimasto pienamente soddisfatto delle giornate passate fra di noi. E ieri ha volato molto e bene; ha compiuto dei magnifici voli plané che hanno strappato alla folla, in verità non troppo numerosa, applausi entusiastici. Ed è sceso sorridente, rispondendo con larghi gesti agli applausi. A tutti quanti lo avvicinarono, ha dimostrato apertamente la sua soddisfazione, nel suo stranissimo linguaggio italo francese.

Cheuret partirà lui pure domani, con Battagli e gli altri allievi, per Cameri.

Il Battaglione studenti ha prestato un servizio veramente lodevole nelle ultime gare aviatorie, sia come servizio d'onore che come guardia agli sbocchi delle strade. Vada a loro una lode sincera ed un'altra speciale al capitano Manzoni che seppe così bene educarli.

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 24 “Minossi ha volato!”

Un'esperienza di stamane gli dà fortuitamente la vittoria”

Stefano Minossi, poiché la larga e spontanea generosità cittadina gli ha permesso di riparare prontamente all'infortunio di quest'autunno e poiché il Club d'Aviazione ha messo a sua disposizione il campo d'Osio, si è rimesso entusiasticamente ad sperimentare.

Stamane alle 6,30 egli sul campo di Osio iniziò una serie di *roulages* che gli riuscirono tutti felicemente. Sotto la spinta del motore, l'elica e l'apparecchio tengono, pur nella ancor prudente primordiale esperienza, un comportamento affidantissimo. Ma stamane, improvvisamente ed inaspettatamente, la esperienza primordiale ha dato un risultato dimostrativo insperato: - L'apparecchio di Minossi è pronto, magnificamente pronto al volo!

Come? Ne abbiamo chiesto a lui stesso, che – colla voce ancora vibrante della commozione provata stamane – ci ha fatta la seguente narrazione:

- Ero sul campo da un'ora e seguitavo a fare esperienze. Intorno a me stavano il tenente Bongiovanni, i due Rotigni, i figli dell'oste e alcuni contadini, tutte ottime e care persone che si interessano ai miei esperimenti. Aveva già fatto dei *roulages* felicissimi nei quali... studio più me stesso che l'apparecchio per il gran momento in cui potrò compiere il distacco.

Ale 7,30 precise riparto dall'*hangar* per un *roulage*. Ad un tratto, nella corsa presa splendidamente dal biplano, mi trovo dinanzi ad una convessità del terreno: io la vedo e sento che il carrello monta senza inconvenienti. In un attimo la convessità è superata, ma... non ridiscendo. Che cos'era avvenuto? Era avvenuto che volavo! Certo! Il carrello aveva montato la convessità, ma poi le ruote, giunte alla sommità della protuberanza del terreno, non avevano ripreso contatto, dirò così, col versante opposto e l'apparecchio era librato, liberamente librato in aria.

La mia emozione improvvisa è più facile da dire che da descrivere: e sto per dire che più che altro dominava in me, in quel momento, della sorpresa.

Guardai istintivamente all'apparecchio e lo vidi inclinato a destra. Ricorsi subito al *gauchissement* che funzionò prontamente bene: l'equilibrio fu ristabilito all'istante.

Nello stesso momento però che io manovravo il *gauchissement*, io spostai involontariamente il timone di profondità. L'apparecchio si è impennato e, per quanto io fossi emozionato, mi sono reso conto del pericolo d'un rovesciamento.

Ho senz'altro manovrato per abbassare il timone, e mi è perfettamente riuscito. Ma, per un istinto indomabile, ho anche spento il motore. E ho

sentito che stavo per cadere...

Tuttavia l'apparecchio si è messo a planeggiare, ed io, ripreso il completo dominio di me stesso, ho riacceso il motore e ho potuto atterrare abbastanza felicemente.

- Abbastanza, e non del tutto?

- Oh! Assai "abbastanza"! Non ho rotto che un montante che ho riparato in un paio d'ore colla spesa di due lire!

- Insomma hai volato!

- Sì, inaspettatamente e involontariamente, ma sono stato in aria, ho manovrato e manovre ed equilibrio hanno risposto alle mie speranze.

- Non ti resta dunque che tentare volontariamente...

- Adagio!, ci fece Minossi. A me bisogna sapere se il mio apparecchio può volare; poiché che io sappia volare... è un altro conto. Tanto vero che stamane, se sapevo, potevo... Ma, quando saprò che posso, mi vorrò mettere in condizioni di potere vittoriosamente.

- Però...

- Però io torno ad Osio... e non so altro.

Nella faccia bruna del modesto e tenace amico nostro brillava il fuoco di una commossa speranza. Il suo ingegno e il suo cuore gli meritano veramente che alla avvisaglia vittoriosa di stamane segua presto il trionfo, pieno e consapevole!

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 24-25 " Il primo volo del biplano Minossi ad Osio "

- Finalmente sono riuscito a volare!

Stefano Minossi, che oggi ci dava la lieta novella, appariva raggiante, trionfante.

Era già da due o tre giorni – ci spiegava poi – che andava facendo degli esperimenti di *rollage*, ma non mi era mai azzardato ad alzarmi. Temeva la caduta. Ancora stamane, quando, poco dopo le 7, trassi dall'hangar il mio biplano, non aveva ancora alcun pensiero di volare. Voleva impraticarmi prima un po' più dell'apparecchio; voleva saperlo maneggiare senza perdere la testa... Fu così che stamane mi sono trovato a volare senza averlo voluto, improvvisamente, inaspettatamente. Si figurì la mia agitazione! Salito sul seggiolino, aveva messo in moto l'elica: la macchina scappò pel campo ad una velocità straordinaria, a non meno di 78-80 chilometri all'ora. Io stavo intento a dirigerla, quando, dopo una quarantina di metri, là dove il suolo appare ondulato, la macchina si alzò improvvisamente ad un'altezza di circa due metri.

Dalla contentezza che tutto m'invase ho avuto come una specie di capogiro. Si figurì che è tanto tempo che agognava a questo istante, ancora dopo l'incidente dell'anno scorso! Al primo lieto stordimento è subentrata, però, subito in me la paura. Ho ricordato l'altra caduta... Manovrai subito per scendere, ma nella confusione del momento, anziché per tornare a terra, manovrava salendo ancor più. Quando me ne accorsi, riparai alla falsa mossa e scesi. Mi pareva di precipitare... Spaventato spensi il motore e scesi in volo *plané*... Presso terra, sembrandomi che il biplano piegasse indietro, riaccesi il motore e così, dopo due o tre balzi sul campo, poi arrestarmi incolume.

Sono soddisfatto. Il velivolo si alza da terra: mi sono però persuaso stamane, che prima di avventurarsi in aria, bisogna assolutamente prendere un po' di pratica nel maneggio.

- Prenderà delle lezioni?

- Andrò per qualche giorno alla Scuola d'Aviazione di Cameri, poi riprenderò gli esperimenti. Intanto adesso vado a telegrafare la lieta novella a Leon Cheuret, che me ne aveva pregato. Ho volato. Mi preme di farlo constatare pubblicamente. Stasera, se il tempo lo permette, proverò di nuovo ad alzarmi ed una macchina fotografica controllerà il volo. Se fosse tanto cortese lei pure di assistere all'esperimento... -

Abbiamo promesso.

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 25-26 " Un altro volo di Minossi ad Osio Sotto "

Osio Sotto, 25 aprile

Stefano Minossi trionfa. Ieri sera sull'imbrunire, nonostante il vento tutt'altro che proprio, Stefano Minossi s'è innalzato nuovamente sul suo biplano,

sino quasi all'altezza del campanile di Osio.

La macchina, sebbene avesse il motore a sola mezza accensione, dopo non più di dieci metri, s'è sollevata dolcemente, quasi insensibilmente, senza scosse. Ed è salito, sempre con la stessa andatura regolare, a più di venti metri dal suolo, mentre i numerosi presenti – ricordo il tenente Bongiovanni, il sig. Brusoni ed altri – plaudivano entusiasticamente. Poi d'un tratto il motore cessò dal pulsare.

- Che sia avvenuto un guasto al motore?!

Il biplano scendeva.

Spaventati, molti accorsero, ma poi il motore riprese il suo rumore ritmico ed il velivolo si risollevò, poi scese pianeggiando...

Era avvenuto questo, che Minossi, spaventato per l'altezza raggiunta, aveva spento il motore ed era sceso sino a terra. Aveva poi ripreso animo per la felice discesa ed era ripartito riaccendendo il motore.

È stato un volo bellissimo, veramente straordinario.

Una volta diretto da mano esperta, si prevede che il biplano Minossi darà molti punti anche ad altri tipi celebrati di biplani.

Leon Cheuret ha telegrafato da Cameri felicitandosi sinceramente con Minossi pel successo e facendo tanti auguri per l'avvenire. Inutile dire che Minossi, dopo tante ansie, è raggiante.

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 25 " Dal campo d'Osio - Il successo di Minossi si afferma "

A venti metri d'altezza! Le prove continuano – I complimenti di Cheuret – La gioia di Minossi

Dando jeri sera la notizia ai lettori nostri, che il buon Minossi aveva volato sulla brughiera di Osio avevamo l'animo commosso. Il giovane aviatore ha tanto spirito, tanta audacia, tanta fede comunicativa che non si può resistere calmi al racconto che egli fa delle sue felici imprese... aeree.

Mentre il nostro giornale usciva, ancora jeri Minossi riesciva a lanciare il biplano di sua ideazione nel cielo: per ben due volte! E raggiungendo nel secondo volo i venti metri di altezza.

Ci piace in sommo grado che l'aviatore bergamasco vada sempre più e sempre meglio affermandosi nel campo dell'aviazione. Egli che ha tanto lavorato per la sua idea! Egli – anche – che ha tanto speso e tanto sofferto... e tanto sperato vede, in fine, oggi realizzato il suo bel sogno audace.

Bravo Minossi!

L'abbiamo veduto stamane in Bergamo – raggiante per la vittoria confermata ed abbiamo appreso da lui, che narra commosso, la descrizione del volo superbo.

- Ebbene, Minossi, com'è andata?

- Ieri a sera, sebbene l'aria non fosse perfettamente tranquilla, l'apparecchio mi pareva più docile, più mansueto (devono avere un'anima codeste macchine...: la nostra anima!), tal che io mi vi affidai più sicuro. Il primo volo è stato breve, il secondo è durato più tempo ed ho portato l'aeroplano ad un'altezza forse superiore ai venti metri.

- Quale emozione avete provato?

- Voi volete sapere da me una cosa molto difficile a dirsi: la descrizione di un volo non è mai facile a farsi: immaginate un po' se può riuscir facile a colui che ha volato su di uno strumento di sua creazione e di sua fattura...

- Avete ragione Minossi. Ditemi: sentivate il chiasso della folla che vi chiamava a terra, che vi scongiurava di atterrare, paurosa per voi?

- Vedevo l'agitazione degli accorsi, li vedevo muoversi, agitarsi, ma non riuscivo a sentir cosa gridavano... ed è stato forse meglio così.

- E volerete ancora?

- Certo! volerò ancora in questi giorni, poi – forse – andrò a Cameri. Oggi stesso Leone Cheuret mi ha telegrafato i suoi complimenti che mi sono giunti graditi in modo speciale: spero che l'aviatore francese mi aiuterà.

- E non sarà il solo ad aiutarvi: tutta Bergamo è con voi – e noi per i primi: siamo tutti a vostra disposizione e voi potrete lavorare come più vi piace.

- Grazie io sono solo lieto di avere dimostrato ai miei concittadini che la mia non era un'utopia.

Il Giornale di Bergamo

1911 aprile 26 " Altri voli vittoriosi di Minossi "

Dalla direzione dello "Sport Club" riceviamo la seguente:

"On. Sig. Direttore,

la direzione dello *Sport Club Bergamo*, la quale grandemente si onora di contare fra i propri soci Stefano Minossi, del quale in questi giorni trionfano sul campo d'Osio l'ingegno ed il valore, si fa iniziatrice di una pubblica sottoscrizione per offrire a Minossi una medaglia d'oro a ricordo del suo primo volo. La cittadinanza bergamasca, che al Minossi ha già attestata tanta simpatia ed ammirazione, non mancherà di concorrere con slancio alla nostra sottoscrizione e noi preghiamo lei, on. sig. Direttore, di volere a questa aprire le colonne del *Giornale*.

Le inviamo, qui acclusa, la modesta somma di L. 20, quale offerta dello *Sport Club Bergamo*.

Noi plaudiamo alla iniziativa della direzione dello Sport Club, e vi aderiamo con incondizionata cordialità. Apriamo perciò subito oggi la sottoscrizione, certi che la cittadinanza bergamasca risponderà all'appello con simpatia affettuosa.

Sappiamo che anche il Club di aviazione sta pensando al modo di mostrare la sua simpatia al Minossi per la bella prova che ha dato. Riferiremo domani in proposito, dopo che il Consiglio di quell'Associazione avrà ratificato l'iniziativa di alcuni soci.

L'Eco di Bergamo

1911 aprile, 26-27 "Altri voli di Minossi ad Osio Sotto"

Osio Sotto, 26 aprile

Ieri sera, poco dopo le 18,20, Stefano Minossi ha tratto dall'hangar il suo biplano e, alla presenza di alcuni giornalisti e di vari amici venuti da Bergamo, ha tentato nuovamente le vie dell'aria, riuscendovi egregiamente.

- Non sono ancora pratico dell'apparecchio... Non mi sono ancora abituato alla novissima emozione che si prova viaggiando nello spazio immenso - ci dice il coraggioso e perseverante giovane bergamasco. - Mi alzerò quindi dal suolo tanto per mostrare loro che l'apparecchio vola realmente, sicuramente; perché possano far fede che la mia perseveranza è, alla fine, coronata dal successo.

E Stefano Minossi balza agile sul seggiolino.

Un meccanico afferra l'elica e le imprime il movimento di rotazione. Dapprima oscilla, sbuffa... Poi parte improvvisamente, rumorosamente, sollevando un turbine. I meccanici trattengono a stento per la coda il grande uccellaccio, che sussulta ed ha fremiti: due secondi, poi Minossi alza la mano sinistra e fa segno di lasciarlo libero. Il grosso trampoliere saltella giù per la spianata, poi improvvisamente si stacca da terra, s'alza ad un metro e fugge via cantando nello spazio azzurro.

Minossi è giunto in fondo al campo. Atterra ed il velivolo è messo sulla via degli hangars. Non si azzarda ancora ai virages.

Il motore è di nuovo accesso.

Minossi sembra ora più rinfrancato, perché l'apparecchio, dopo una sola decina di metri di rollamento, s'alza dolcemente da terra, docile alla mano del pilota. S'alza, s'abbassa... torna a rialzarsi e scappa via a fior di terra come un rondone, con un volo che strappa un caldo, sincero applauso.

- Bravo, bravo! Così va bene.

Minossi ha gli occhi grandi, lucidi. È raggiante, trionfante. Non fa che ripetere la sua soddisfazione immensa.

- Volo! Volo! Oggi mi sento più rinfrancato dei giorni passati: incomincio ad orizzontarmi meglio. Ieri e l'altro ieri - debbo confessarlo - ho volato quasi contro mia volontà. Non mi arrischiavo a maneggiare il timone di profondità. Temevo una delusione; temeva che due anni di fatica mi si rivelassero improvvisamente come inutilmente sciupati. Se l'apparecchio non si alzava?! All'atto pratico non mi decideva... Ma c'era anche dell'altro. Ricordava la disgrazia dell'anno scorso... E se, dopo tutto, l'apparecchio cade e si sfascia? Non ho mai volato, non ho mai guidato un aeroplano. Come sarà? Dio sa quant'avrei durato in questi tentennamenti, se non fosse intervenuto in mio soccorso un meccanico. Questi, che bruciava dalla voglia di vedermi volare, senza che io lo sapessi e prima ancora che montassi sul seggiolino, m'impennò l'apparecchio puntato verso il cielo. Fu così che mentre io credevo di continuare a rollare, dopo un percorso di dieci metri mi sono invece innalzato nell'aria. La mossa inaspettata mi diede come un capogiro. Il biplano continuava ad alzarsi sempre più: non sapendo come maneggiarmi, allora spensi il motore e così sono disceso. E così fu il mio primo volo. Oggi, però, dopo questi primi esperimenti felici,

mi sento rinfrancato e sento che stasera potrei tentare anche qualche cosa di più. Poco a poco divento veramente padrone dell'apparecchio.

E Minossi avrebbe voluto realmente ripartire, ma gli amici che lo guidano perché non commetta imprudenze, guastando in un momento tutto il lavoro di due lunghi anni, ne lo hanno sconsigliato. Un poco alla volta..

E sta benissimo. Deve rinfrancarsi bene perché anche gli amici - che non vogliono *atterrissage* soverchiamente... emozionanti - vogliono salire presto con lui... Del resto, ce lo ha promesso!

Decisamente, Bergamo ed i bergamaschi sono stati presi dalla mania aviatoria. Dopo i felici esperimenti di questi giorni, Stefano Minossi ha già ricevuto l'ordinazione di due biplani perfettamente uguali al suo. Uno dei nuovi aspiranti aviatori è l'egregio tenente di finanza sig. Luca Bongiovanni; l'altro un ingegnere concittadino, che per ragioni di famiglia desidera per ora di mantenere l'incognito.

Il Giornale di Bergamo

1911 maggio 15 "Un banchetto a Stefano Minossi"

Il Club di aviazione ha voluto esprimere il suo elogio a Stefano Minossi - il mirabile e modesto artefice di un apparecchio di volo, l'operaio studioso costruttore e pilota - in un banchetto tenuto all'Hotel Moderno al quale hanno partecipato, oltre il festeggiato, gli amici intimi di lui, quelli che di lui hanno incondizionata fiducia e alcuni soci del Club di aviazione.

È stata una bella festa intima epperò più cordiale e più espansiva; Stefano Minossi sedeva fra i due vice-presidenti del Club (il presidente fu assente per sopravvenutigli affari urgenti) signori Novak e Bongiovanni ai quali facevano seguito, dall'una parte e dall'altra, i signori Gallizioli, ing. Colleoni, conte avvocato Alborghetti, Brusoni, Bonacina ed altri di cui ci sfugge il nome; più i rappresentanti dei giornali cittadini.

Durante il pranzo e dopo non s'è fatto che parlare dell'avvenimento che si è voluto festeggiare: la bravura del Minossi, il suo coraggio, il suo ardire, la sua volontà ferrea e ferma che meritava di essere - come fu - coronata di successo.

Il saluto all'aviatore - un saluto caloroso e degno - fu portato dal tenente Bongiovanni, il quale disse di Minossi e della sua impresa tutto ciò che conveniva dire - in belle espressioni di lode e di incoraggiamento. Quindi l'architetto Gallizioli disse che è onore per Bergamo avere un concittadino quale Stefano Minossi e si augurò che la gioventù nostra voglia e possa imitarlo.

Ringraziò commosso il Minossi che si disse pronto a continuare nella sua impresa tanto più fiero e lieto se lo seguirà la benevolenza cittadina.

La bella festa terminò sul tardi.

Il Giornale di Bergamo

1911 maggio 29 "Le tragedie dell'aviazione. Ciro Cirri precipita e muore abbruciato dall'apparecchio in fiamme"

Voghera, 27 - Erano indette pel pomeriggio di oggi nel campo di aviazione le gare destinate a solennizzare l'Ascensione, e poi rinviate a causa del tempo. Vi erano accorse circa ventimila persone, davanti alle quali l'aviatore Ciro Cirri s'innalzò sopra un monoplano Bleriot con grandissima facilità, suscitando il generale entusiasmo. A un tratto l'apparecchio fu visto ondeggiare e precipitare quindi vertiginosamente al suolo dalla altezza di circa duecento metri.

Di sotto l'aeroplano in fiamme, il corpo dell'aviatore fu tratto in istato lacrimevole e fu trasportato all'Ospedale, dove alle 19 cessava di vivere.

La moglie dell'infelice, coi due figliuoli, assisteva alla tragica scena e venne raccolta svenuta e portata in automobile a casa del sindaco di Voghera. Cirri aveva trenta anni ed era nativo di Roma.

Il disgraziato aviatore morto così tragicamente sul campo di aviazione di Voghera era una cara conoscenza della nostra Bergamo. Fu lui primo e unico a solcare il cielo della nostra città; fu lui che dal cielo ci portò un giorno non lontano, il saluto del meraviglioso strumento alato.

Povero giovane! fine più tragica non poteva fare: è morto bruciato: ha avuto contro due elementi formidabili - l'aria che l'ha gettato a terra e il fuoco che lo ha preso, mordente la polvere, ferito, dolorante e sanguinante

dimostrarono pienamente l'abilità del pilota e la sicurezza dell'apparecchio. Minossi si elevò a una ventina di metri, percorrendo per lungoi campo: gli spettatori erano entusiasti e battevano le mani. L'apparecchio si elevava senza una minima scossa, senza beccheggiare, sicuro e veloce. Anche Macagno, quantunque non pratico, volle innalzarsi e riuscì a compiere due vellissimi voli. Infine Minossi fece parecchi giri di roullage con passeggero, come esperimento interessantissimo, portando insieme un nostro redattore.

Il Giornale di Bergamo

1911 luglio 27 "Una nuova disgrazia a Stefano Minossi.

Precipita con l'apparecchio da venti metri d'altezza per l'improvvisa rottura di due fili

Ieri sera sul tardi si spargeva in città la notizia che Stefano Minossi era caduto col suo aeroplano, nella brughiera di Osio (dove da parecchi giorni compieva dei felici esperimenti di volo) e che si era ferito piuttosto gravemente.

La gente che ancora si trovava in giro in quell'ora fu tristemente impressionata: la giovane ardito gode nella sua città molte simpatie le quali si è guadagnate col lavoro costante e assiduo, colla volontà tenace e irreducibile di riuscire nella impresa ardua che è ragione della sua vita, colla energia che mette in opera da qualche anno per far sì che nell'ardimento nuovo Bergamo possa essere degnamente rappresentata.

La notizia era vera, ma la sciagura, non grave, per fortuna, come si disse il primo momento.

Minossi ieri sera alle 18 era sceso ad Osio, condottovi da un'Esperia costruita da Macagno e dallo stesso pilotata: Macagno fido compagno del giovane aviatore e anelante pur egli di scalare le vie del cielo... La vettura automobile portava a bordo anche il nostro amministratore signor Mismara, e due altri signori.

Giunto sul campo (dove erano ancora parecchi bergamaschi e due allievi aviatori che stanno facendo esperienze su di un aeroplano di loro

costruzione, tipo Bleriot, signori Paganini di Legnano e Guzzi di Milano) il Minossi trasse dall'hangar il biplano - ideato da lui - tipo Curtiss e non Farman (come è stato più volte erroneamente detto) e lo esaminò minutamente in ogni sua parte. La sera era propizia: non un filo di vento - una calma solenne tutt'intorno e in fondo, lontano, si vedeva illuminato dal sole cadente. Bergamo - la meta dell'aviatore nostro che meditava, nel silenzio, di giungervi inaspettato un giorno per le vie del cielo, a salutare i suoi concittadini...

Minossi in breve fu pronto: salì sul sedilo e diede ordine a l'amico Macagno di mettere in moto l'elica. L'apparecchio funzionava meravigliosamente e l'aviatore poté compiere così dei bellissimi voli fra l'entusiasmo dei presenti. Quattro ne aveva già fatti, nei quali, anche, aveva tentato - per la prima volta ieri sera - di compiere dei virages in volo. Ma l'elica essendo un po' debole la difficile manovra non poteva definirsi esattamente.

Il volo disgraziato

Alle 19.45 Minossi si preparò a partire per un quinto volo: deciso a virare in aria. Prima di salire nel sedilo aveva detto ai presenti: Bisogna che domani equilibri l'ala sinistra, perché ora devo far "lavorare" solo il gauchissement a sinistra e non a destra. E sicuro prese il volo...

L'apparecchio salì presto a venti, a venticinque metri, a trenta metri. Il biplano era giunto sulla linea della cabina, destinata in altri tempi, alla giuria dei voli.

Ad un tratto l'aviatore (sono sue parole queste) sentì sferzarsi il viso da un colpo secco, improvviso, indi il colpo ripercuotersi nel serbatoio della benzina. Che era avvenuto?

Nel viraggio, abbisognando sforzare l'apparecchio perché l'elica non rendeva a sufficienza, due fili di acciaio dell'ala sinistra si erano spezzati...

L'aviatore rimase perplesso un attimo: come si riebbe, sentendo che il serbatoio della benzina perdeva e temendo l'incendio, fermò il motore e tentò di calare, ma l'ala sinistra si era indebolita ed il biplano precipitava...

Fu un movimento di spavento per coloro che si trovavano presenti all'incidente: l'apparecchio fracassato è caduto a terra vertiginosamente, premeva sul corpo del pilota!

Da lontano non si vedeva con distinzione in quale situazione il Minossi si trovava.

Lo stato del Minossi

Fu una corsa generale: ben presto d'intorno a Minossi fu una grande folla che portò aiuto al ferito, impigliato colle gambe nelle stecche spezzate, nelle tele, nei fili d'acciaio.

Fortunatamente il motore non si era mosso ed essendo spento non aveva potuto incendiarsi (come si temeva e come era facile potesse avvenire) la benzina che aveva intrappolato gli abiti del Minossi giacente - ora - a terra privo di sensi.

Gli aviatori di Grassibbio si apprestarono tosto a smontare l'apparecchio per ricoverarlo nell'hangar, mentre altra gente accorreva per il medico. Fu presto sul posto il dottor Domenico Caironi di Osio, che visitato il ferito diede ordine di trasportarlo all'Ospedale Maggiore.

Nell'automobile del Macagno, Minossi fu trasportato al nostro Ospedale. Pare che qui un giovane assistente non abbia proceduto con molta pazienza - siccome il ferito urlava per il dolore -; sta il fatto che dopo poco il Minossi si fece trasportare, senza né meno scendere dalla automobile, alla sua casa, dove fu curato dal dottor Cacciamali, medico di famiglia. Siamo lieti di poter dire che le ferite non sono gravi: entrambe le gambe hanno subito un forte schiacciamento: ma rotture non ve ne sono.

- Sto molto meglio io, dell'apparecchio... - ci diceva melanconicamente stamane il disgraziato giovane.

Al quale noi auguriamo - facili interpreti anche del pensiero dei nostri lettori, che con noi lo hanno seguito nella impresa ardua e che tuttora lo seguono - di guarire presto e bene e di potere, quindi ritornare vigile ed operoso sul campo della sua prossima vittoria.

Quanto all'apparecchio... ci si penserà...





Dall'Archivio Storico di Osio Sotto

a cura della Biblioteca (Giovanna Zambelli e Paola Ferrario)



CLUB DI AVIAZIONE
BERGAMO

Bergamo, 8 Febbraio 1911.

Egregio Signore,

I Comuni di Grassobbio e di Seriate, sapute le difficoltà incontrate dal **Club di Aviazione di Bergamo** per l'impianto di un campo di aviazione a OSIO (e risultanti da qualcuno dei preliminari di contratti eseguiti dal sottoscritto coi proprietari dei fondi scelti per lo scopo) si sono mossi con slancio e sacrifici pecuniari ammirevoli, onde indurci a scegliere le pianure di Grassobbio come aerodromo sociale. Quelle popolazioni hanno in tal modo preveduti gli immensi vantaggi che loro deriverebbero dall'esercizio di un campo di volo nelle vicinanze dei loro abitati.

Tali evidenti vantaggi dovrebbero essere nello stesso motivo previsti e invocati anche dai Comuni circostanti al pascolo di Osio i quali dovrebbero aiutare con ogni mezzo il Club di Aviazione perchè vi insedi il proprio campo sperimentale, entrando così in nobile gara colle popolazioni del Serio prima che la scelta fra Osio e Grassobbio sia definitivamente stabilita.

Il sottoscritto, che tanto fece per facilitare al Club la scelta del campo di Osio, crede necessario rivolgere un'ultimo appello a codeste popolazioni perchè debbano dimostrare di quanto sacrificio e di quanto spirito di civile progresso siano pure esse animate, per non allontanare questo soffio di nuova vita; attesochè se la scelta del Campo dovesse cadere su Grassobbio non abbiate il rimorso di non aver adoperato ogni mezzo per impedirlo.

L'aviazione marcia rapidamente e con ognor crescente sviluppo e successo.

Allo scopo quindi di studiare e effettuare gli aiuti finanziari che i comuni e interessati ad ottenere il campo di aviazione a Osio potrebbero dare al Club di Aviazione, viene indetto un **Pubblico Comizio per Domenica 12 corr. alle ore 3,30** nel salone del **Municipio di Osio Sotto**, gentilmente concesso, al quale si invita la S. V. pregandola di non mancare e di far partecipare quante altre persone abbiano a cuore il pubblico interesse.

Il Comizio sarà presieduto dal sottoscritto e da altri rappresentanti del Club di Aereazione.

Con perfetta stima

DEVOTISSIMO

Ingegnere **A. COLLEONI.**



*Comune
di Osio Sotto*

***Amministrazione Comunale di Osio Sotto (Bergamo)
Assessorato alle Attività Culturali***

*Quaderno a cura di
Marino Paganini e Luciano Pinotti*

*Allegato al numero in distribuzione di "Osio scrive"
Registrazione n. 1 del 21 gennaio 2005,
Tribunale di Bergamo*

*Progetto a cura di
Luciano Pinotti*

*Testi a cura di
Marino Paganini*

*Collaborazione
Paola Ferrario
Giovanna Zambelli*

*Immagine di copertina
Archivio Storico del Comune di Osio Sotto*

*Stampa
La Grafica S.r.l.
Ciserano (BG) - T 035 884035
www.lagraficasrl.net*

© Comune di Osio Sotto (Bergamo)
Tutti i diritti riservati