



L'aviazione bergamasca



Quando l'aeroporto di Bergamo era da tutt'altra parte: nelle campagne di Brembate Sopra, conosciuto come “il campo di volo di Ponte San Pietro”. Una storia cominciata durante la prima guerra mondiale con una questione irrisolta: di Brembate Sopra, più precisamente della frazione Tresolzio (dove un monumento alla fine del Novecento, un'ala metallica, ricordava tutti coloro che hanno volato)? Di Ponte San Pietro?

Appuntava Sebastiano Zilioli negli anni Trenta: “A lungo i due comuni e la frazione si sono contesi l'onore di dare il proprio nome all'aeroporto; Ponte San Pietro invocando la sua importanza e la sua notorietà; Brembate Sopra e Tresolzio il fatto che l'aeroporto ‘insisteva’ sul loro territorio”.

Ma com'era chiamato dai piloti?

Semplicemente “San Pietro”.

Sul finire degli anni Venti non c'era più stata contestazione “per l'avvenuta aggregazione di Brembate Sopra al comune di Ponte San Pietro”. E quando dopo la seconda guerra mondiale i due comuni di nuovo si sono divisi, beh, l'aeroporto era ormai agonizzante e c'era ben altro a cui pensare, non certo a guerre di campanili. Le ragioni della nascita del “campo di volo” ricordate da Sebastiano Zilioli, a quel tempo sindaco di Bergamo⁽¹⁾: “Eravamo nel 1916. Ripetute incursioni aeree sopra varie città italiane avevano destato un senso di apprensione anche a Bergamo. Uno

scontro tra velivoli nemici e velivoli nostri, avvenuto nel cielo della vicina Brescia, nelle cui vie vi furono morti e feriti, nonché alcune incursioni effettuate anche su Bergamo (benché senza conseguenze siffatte), acuirono lo stato d'animo poiché da noi non si poteva opporre difesa alcuna. Sottoposi quindi al governo la necessità di disporre nelle vicinanze della città un campo di aviazione”.

Ebbene, per far nascere l'aeroporto, “lo Stato pretese l'offerta gratuita dell'area opportunamente sistemata. Insomma, ci si doveva arrangiare”.

Un'impresa piuttosto onerosa.

“Ed ecco che, per l'attuazione dell'iniziativa e per il raggiungimento del fabbisogno finanziario, tosto e cordialmente si associarono il Comune, la Provincia e la Camera di Commercio di Bergamo; intervennero anche il Comune e la Provincia di Milano, dacché pure Milano e la sua plaga avrebbero tratto beneficio dal mezzo difensivo che si stava apprestando. Ugualmente, correndovi anche l'interesse speciale degli industriali sia bergamaschi che milanesi, per la protezione dei loro stabilimenti, pure gli industriali diedero un notevole contributo”.

Più in dettaglio, “cooperatore autorevole ed efficace” del sindaco di Bergamo, protagonista in prima persona, “fu il commendator Giovanni Ambiveri, mentre il cavalier official Francesco Leidi, esperto agricoltore, prestò opera zelante e preziosa per tutto quanto attenne alla sistemazione del campo e ai rapporti con i proprietari dei terreni e con i contadini”. Fu così che, dopo l'approvazione del governo, la località adatta fu individuata “in territorio di Brembate Sopra, per l'esattezza alla frazione Tresolzio. Secondo gli accordi, l'aeroporto sarebbe dovuto essere smantel-

lato alla fine della guerra, ma in seguito lo Stato permise la continuazione dell'attività malgrado l'opposizione dei contadini 'per la sottratta utilizzazione a scopo agricolo del terreno occupato dagli aerei'".

Soprattutto per la sua posizione, l'aeroporto era qualificato "tra i migliori d'Italia"; e nel periodo delle grandi nebbie funzionava da scalo, in sostituzione di Milano, delle avioinee Milano-Roma, Milano-Torino e Milano-Monaco.

Due gli eventi che caratterizzarono i suoi primi vagiti: l'inaugurazione vera e propria e l'offerta al nuovo campo della bandiera italiana.

L'inaugurazione.

"Fu effettuata in forma semplice e austera facendo arrivare dal campo di Taliedo, nei pressi di Milano, due apparecchi [...]. I due velivoli si profilavano nel lontano orizzonte come dei punti neri che vennero man mano accostandosi prendendo più visibili proporzioni. E dopo il loro atterraggio, seguito con gioia ed emozione dalle autorità presenti, il campo entrò praticamente nella sua realtà effettiva".

La bandiera.

"Fu offerta al nuovo campo di aviazione, con una simpatica cerimonia, dalle signore di Ponte San Pietro e di Brembate Sopra; cerimonia che fu occasione per una fervida effusione di sentimento patriottico, dalla quale balzò supremamente caldo d'entusiasmo e di fede l'augurio per il trionfo delle armi italiane".

Era l'11 maggio 1916.

Dal libro dei ricordi: “Dopo che era stato allestito a difesa in particolare di Bergamo, nell'aeroporto atterrarono i Caproni da bombardamento nei loro ultimi voli; ci passò anche Antonio Locatelli con il suo SVA”.

Al termine della Grande Guerra non fu smantellato perché giudicato “rispondente al fine voluto, un fine notevole per l'azione spiegata nell'occasione delle frequenti minacce di incursioni nemiche e per il senso di tranquillità diffuso nelle popolazioni”.

E, toccando ferro, per il futuro non si sa mai...

La contestazione dei contadini?

“Sostenuti dal Comune di Brembate Sopra, inoltrarono ricorso al ministero adducendo ragioni agricole, ma anche ragioni di pericolo in dipendenza dell'esercizio del campo”.

La questione, si ricorda nelle cronache, “venne amichevolmente sopita con la riduzione dell'area destinata al campo di aviazione da cinquecento a trecento pertiche, nonché con altri patteggiamenti”.

E cominciò lo sviluppo del campo di volo.

Le cronache raccontano che “crebbero gli hangar, si aggiunse un nuovo terreno; il campo si allungò verso nord al limite delle case di Brembate Sopra. Vi fu installata una scuola di volo, diventata ben presto famosa (il brevetto nel 1935 lo ottenne tra l'altro il diciassettenne Vincenzo Gambirasio, che si guadagnò così il titolo di più giovane pilota d'Italia). Nel 1929 fu anche fondato l'Aeroclub Bergamo”.

La scuola di pilotaggio era già famosa a metà degli anni Venti.

Da una cronaca (nello stile dell'epoca) di Umberto Ronchi per “L'Eco di Bergamo”⁽²⁾: “Cento piloti all'anno, che il Governo prepara alla fortuna dell'arma aerea. Vengono da ogni parte d'Italia

e vestono d'azzurro cupo come il cielo. Undici mesi di preparazione. Abitano in palazzine dove tutto è eleganza, tra ciuffi d'alberi, fra morbilità d'aiuole, fra cingottar d'acque precipiti nel seno del Brembo, nell'ampio, sereno, giocondo anfiteatro della catena montana dell'Albenza, del Canto e del Misma. All'alba (alle sei) ecco gli allievi sulle linee di volo accompagnati dai loro ufficiali che hanno già controllato ogni apparecchio; ecco gli istruttori...istruire. Gradatamente, dalla scivolata sul campo l'allievo passa al salto e al volo. Ottenuto il brevetto di pilota civile, l'allievo segue un corso di specializzazione militare”.

Il campo e la scuola in un *reportage* degli anni Venti per “Il Resto del Carlino”⁽³⁾: “Da buon giornalista d'aviazione ho scelto la ormai celebre Scuola dell'aeroporto bergamasco per conoscere da vicino, dopo tanti voli turistici, l'aviazione da caccia. Sono stato ricevuto dal pilota di Benito Mussolini, Redaelli, che mi ha affidato a un giovane tenente, il mio pilota”.

La cronaca del volo.

“Entrare nel posto posteriore dell'Henriot biposto, bicomando, sembra una impresa facile, ma non lo è. Mi tocca fare un po' di acrobazia, infine sono seduto, imbussolato fino alle spalle. Contatto! L'elica turbina, il motore sgrana gli scoppi. L'apparecchio rulla un po' leggero, poi si stacca e sale su rapido. Abituato ai grandi velivoli, le alucce di questo caccia mi sembrano insufficienti alla bisogna. Il pilota ora accenna a una virata e poi va giù di fianco, un po' di traverso. Lui la chiama 'scivolatina'. A me è sembrato uno scivolone; e non vi dico mentre si avvicinava la terra. Ma poi l'apparecchio ha ripreso a risalire verso il cielo, gioioso, come uno che l'abbia scampata bella. Il pilota si volta e mi promette altre emozioni, anche se io non schizzo di contentezza. Bruscamente l'apparecchio si capovolge! Poi gira su stesso, come se volesse accartocciarsi, e ritorna in posizione normale. Quanti secondi è durato? Pochi. Ma a me è sembrato

un quarto d'ora. Rido, stordito dall'aria che mi sbatte sulla faccia da tutte le parti, quasi ebbro. E il pilota si sbizzarrisce a dare sfogo alla sua giovanile esuberanza. Mi 'regala' anche un giro della morte: il velivolo rallenta, rolla, beccheggia, tentenna; poi va giù di testa, dapprima lentamente, indi picchia rapido. Ora va giù vertiginosamente. Vedo venirmi incontro la terra, il fiume, il paese. Mi sento proiettato contro lo schienale da una forza immensa; sento il motore che riprende precipitosamente a girare e mi 'tira' fuori dalla caduta avvitante; dolcemente l'apparecchio si raddrizza. Per la voluttà, cessata la paura, grido 'bravo' al mio pilota (acrobazia la sua? Meglio, virtuosismo). Le mie parole però se le portano via il vento e il rombo del motore. Solo adesso avverto una sensazione molesta: sono tutto intirizzito e ho freddo. Torniamo al campo, attorno all'apparecchio si affollano in molti, si congratulano con me e con il pilota. Io stringo le mani ai dirigenti dei Cantieri Aeronautici Bergamaschi che mi hanno permesso di vedere così da vicino, in piena attività, un istruttore degli allievi piloti della specialità caccia”.

La Società Cantieri Aeronautici Bergamaschi si era da poco costituita assorbendo la 'Airone', una fabbrica di aerei che si era ben presto segnalata in una posizione di primo piano nello specifico settore. In particolare la Airone, nei cantieri allestiti nell'aeroporto, nel 1927 aveva costruito oltre quaranta apparecchi e altrettanti ne aveva riparati.

Le storie ricordano che “era rapido come una freccia, sicuro come la bianca ala del gabbiano che batte e domina l'uragano”.

Da un appunto giornalistico di Umberto Ronchi: “In questo 1928 la società Airone, qui a Ponte San Pietro, è l'unica in campo esclusivamente aeronautico che possenga vere officine di costruzione e che abbia impiantato un ufficio tecnico per lo sviluppo di nuovi progetti. Tra i modelli costruiti sono da notare l'Ario da caccia, con una autonomia di volo di due ore e trenta minuti (velocità

oraria di duecentocinque chilometri e un *plafond* di seimila metri), e l'Abci da caccia e gran turismo con un'autonomia di tre ore (velocità di centottantacinque chilometri, un *plafond* di cinquemilacinquecento metri)".

I cantieri e la scuola di pilotaggio come fiori all'occhiello dell'aeroporto.

La Scuola in un *reportage* de "L'Eco di Bergamo" negli anni Trenta⁽⁴⁾: "Nel mondo dell'ala italica questa scuola gode di un'eccellente reputazione per la bontà dell'istruzione e per la rapidità con cui il pur complesso corso di volo viene esaurito pur mantenendo inalterato il successo dei risultati. Per diventare piloti dell'aviazione militare non devono essere meno di cinquanta le ore effettive di volo; gli allievi poi devono impegnarsi in una infinità di lezioni tecniche e a loro volta produrre commenti e deduzioni sui voli sperimentali fatti. Oggi la scuola di Ponte conta a disposizione degli allievi ben settanta apparecchi, numero relevantissimo, superiore a quello dei futuri piloti (56). La scuola svolge pure dei corsi di pilotaggio ed è inoltre attrezzata per uno speciale addestramento all'acrobazia".

Da "La Rivista di Bergamo" (settembre 1928): "La scuola di pilotaggio di Ponte San Pietro ha stabilito quest'anno un record difficilmente battibile: è riuscita a brevettare più di un allievo in soli quattro mesi di corso, contro gli undici mesi di tempo ammessi dal Ministero dall'aeronautica".

I Cantieri Aeronautici Bergamaschi (Cab), da poco costituiti, in un'annotazione sul finire degli anni Venti: "La stima e l'apprezzamento acquistati in poco tempo per la bontà del materiale usato hanno portato i Cab a un rapido e crescente sviluppo delle costruzioni di apparecchi, così che si è dovuto portare da due a quattro gli edifici adibiti a officina per costruzione e riparazione. In particolare recentemente l'apparecchio Henriot, che è stato ed è tuttora il miglior apparecchio da

caccia a piccola potenza, è stato ancor più (*sic*) migliorato: è stata infatti aumentata al massimo la sua efficienza, migliorato il coefficiente di sicurezza, nonché la facilità di costruzione e di riparazione”.

Anni più tardi i Cab furono acquistati dal conte Gianni Caproni, che operò una radicale trasformazione creando una industria da aerei da turismo. Una produzione peraltro che non resse a lungo. Meglio tornare agli aerei da combattimento, con precise richieste da parte dell'Aeronautica militare.

Il primo di quegli aerei: l'AP1, un monoposto ad ala bassa, con carrello fisso, equipaggiato di un motore Piaggio nove cilindri a stelle che permetteva una velocità di duecentodieci chilometri orari.

Paolo Impellizzeri e Marco Solari⁽⁵⁾: “Di linea francamente bruttina e goffo nell'aspetto, rispondeva però esattamente ai requisiti del colonnello Amedeo Mecozzi, della Regia Aeronautica, che lo aveva ordinato richiedendo particolari caratteristiche: il posto di pilotaggio, per esempio, in posizione molto elevata per consentire un'ottima visibilità anche in picchiata, nonché un buon stivaggio di bombe in un apposito compartimento ricavato nella fusoliera”.

Tutto ok, disse il Mecozzi dopo averlo provato. Il prototipo venne poi in parte modificato: diventò biposto e all'armamento fu aggiunta una mitragliatrice dorsale alle due situate nella carenatura del carrello.

L'AP1, nato nel 1934, partecipò alle prime azioni di guerra durante il secondo conflitto mondiale. Nel frattempo alcuni esemplari erano stati acquistati anche dal Paraguay e dal Salvador, curiosamente, “in cambio di caffè”.

L'AP1 fu seguito da un altro prototipo, il CA 135, bombardiere medio, bimotores. Velocità massima trecentottanta chilometri orari, l'aereo era capace di trasportare un carico di bombe di tredici quintali.

Di mille chilometri l'autonomia di volo a una quota di cinquemilacinquecento metri. Costruito in legno e in metallo (intanto i Cab erano diventati 'Caproni Aeronautica Bergamasca'), il CA135 portava un armamento composto da tre torrette Breda in ognuna delle quali potevano essere alloggiate tre mitragliatrici (le torrette erano una sul muso, una dorsale e una ventrale).

Trentadue gli apparecchi acquistati dal Perù, cento dall'Ungheria, poi ceduti alla Germania per essere impiegati sul fronte russo.

Paolo Impellizzeri e Marco Solari: "E siamo al clou, al 'Borea', un bimotores ad ala bassa capace di trasportare sei passeggeri in una cabina con due file di tre sedili, caratterizzata da una molto ampia 'finestratura'. Due i membri d'equipaggio con il vano bagagli ricavato in un alloggiamento tra la cabina passeggeri e la coda. Il 'Borea' dà il 'la' a una lunga serie di aerei da trasporto, ricognizione e bombardamento che costituisce la produzione della Caproni prima e durante la seconda guerra mondiale".

In particolare riscosse molto successo il Ghibli, impiegato soprattutto in Africa.

Dopo il Ghibli, ecco il Libeccio (1936) concepito essenzialmente per l'esportazione; molti esemplari furono acquistati soprattutto dalla Croazia, dall'Ungheria e dalla Cecoslovacchia; era un aereo che poteva trasportare quattrocentocinquanta chili di bombe a una velocità di crociera di quasi trecento chilometri orari.

Paolo Impellizzeri e Marco Solari: “Seppure in pochi esemplari, il ‘Libeccio’ fu realizzato anche per uso civile o per competizione. Uno ne ordinò Maner Lualdi che con il ‘Libeccio’, e un equipaggio di tre persone, compì un raid di ventiduemila chilometri da Torino a Rawalpindi ai piedi della catena dell’Himalaya”.

Alla vigilia della guerra (sempre più grande e attrezzato l’aeroporto di Ponte) nacque il CA 314, realizzato in versioni diverse: come scorta ai convogli, come ricognizione aerosiluranti (armato con un siluro sospeso sotto la fusoliera), da combattimento. Ben mille gli esemplari ordinati dalla Germania (oltre che a Ponte, l’aereo era costruito a Taliedo e a Castellamare di Stabia).

31 agosto 1940: altra data storica.

A Ponte San Pietro quel giorno volò per la prima volta il Raffica, primo aereo ex Cab a costruzione interamente meccanica.

A Ponte San Pietro la Caproni realizzò tra l’altro uno dei primi aerei al mondo dotati di propulsione a getto.

Uno dei primi jet!

Dal ricordo di Giacomo Messi, negli anni Trenta-Quaranta tecnico della Caproni: “Eravamo emozionati e molto orgogliosi. Il nostro aereo, in collaudo, nel 1941 percorse la tratta Milano-Roma. Un esperimento perfettamente riuscito, anche se in fabbrica c’era ancora molto da lavorare sul progetto. Però si era decisamente a buon punto”.

Il nome del jet bergamasco?

“Campini Caproni CC2’. Alla Caproni eravamo in particolare all’avanguardia con gli aeroplani militari; realizzavamo velivoli di grande qualità che stavano all’altezza di inglesi e tedeschi; anzi,

i tedeschi copiarono molto da noi. Con gli americani invece c'era poco da fare: i loro aerei erano giganteschi, i loro bombardieri avevano dimensioni da fare intimidire i nostri”.

L'attività dei cantieri di Ponte San Pietro terminò con l'armistizio.

Impellizzeri-Solari: “E dopo l'armistizio una serie di bombardamenti distrusse praticamente ogni attrezzatura di quella che, per oltre dieci anni, era stata un'industria di altissimo livello che aveva richiamato a Ponte San Pietro tecnici e osservatori da tutto il mondo”.

Quel giorno che su buona parte della Lombardia c'era un nebbione “che si tagliava con il coltello”...

A Linate c'era il Maresciallo Pietro Badoglio impaziente di partire per fare ritorno a Roma. Troppa però la nebbia, “impossibile alzarsi in volo”

Un'idea!

Perché non raggiungere l'aeroporto di Ponte San Pietro (“con ottima visibilità”) e partire da là?

Detto e fatto.

Era il 16 gennaio del 1937.

Ed ecco nelle prime ore di quel pomeriggio Badoglio all'aeroporto di Ponte, dove un aereo era già pronto per portarlo a Roma.

Da un appunto giornalistico: “Durante una breve sosta, al Maresciallo Badoglio è stata improvvisata un'entusiastica manifestazione da parte della massa operaia dei cantieri aeronautici che si accingeva a riprendere il lavoro. Sua Eccellenza Badoglio rispondeva salutando romaneamente con fraternità e cameratismo. Ossequiato poi dal presidente e dai dirigenti dei Cab e dal podestà di Ponte San Pietro, il Maresciallo si intratteneva con loro in affabile conversazione in attesa che le operazioni di imbarco fossero ultimate. Rinnovate acclamazioni hanno salutato il Duca di Addis Abeba quando il velivolo si è messo in moto per prendere quota”.

Sull'aeroporto "dardeggiava il sole".

Una visita al campo di Ponte San Pietro – nel 1939 dedicato ad Antonio Locatelli – con un cronista de "L'Eco di Bergamo" nel 1930⁽⁶⁾: "Adagiato in una posizione felicissima, si trova a soli dodici minuti di volo da Milano. La bella posizione e la vicinanza delle montagne gli offrono il lusso di una visibilità ottima in qualsiasi stagione, con mancanza o quasi di nebbia, oltre a presentare virtù anche nei periodi di pioggia in quanto il fondo del campo assorbe facilmente l'acqua; inoltre è perfettamente atto all'atterraggio anche di aeroplani di grande mole. Perciò, nella stagione rigida, Ponte San Pietro, con i suoi millecinquecento metri di lunghezza e cinquecento di larghezza, può considerarsi anche l'ideale campo d'atterraggio della vicina Milano, alla quale Bergamo, come si sa, è legata dall'autostrada e dalla linea ferroviaria".

Ed ecco il cronista sul campo: "Non c'è cosa più interessante di quella d'andare a fare una capatina in un aeroporto, in un nido iroso di fremiti possenti di aquile titane, signore del cielo. Ai margini del campo sorgono gli hangar di ricovero degli apparecchi, che coprono una superficie di circa tremila metri quadrati. Nella zona militare, una graziosa palazzina accoglie gli ufficiali e gli allievi; un viale alberato conduce poi a un campo da tennis (una nota invero molto elegante) e alla sede centrale della scuola di pilotaggio, un edificio costruito in fedeltà ai dettami dell'edilizia moderna con locali gioialmente illuminati da vaste finestre entro le quali si staglia trionfalmente lo scenario delle Prealpi Orobiche con l'onda lieta dei suoi colori e della sua poesia. Un complesso davvero imponente di opere e di servizi logistici armonicamente intonati su una linea di buon gusto e di ricercata eleganza. A tutto questo sono da aggiungere i Cantieri Aeronautici Bergamaschi con quattro edifici adibiti a officine di costruzione e riparazione degli aeroplani".

I Cab descritti nei dettagli.

“La sala meccanica, divisa in due grandi sezioni, accoglie quarantaquattro operai. La sezione macchine è provvista di macchinario esclusivamente moderno (fresatrici, rettificatrici, pialle, limatrici, torni automatici e semiautomatici) ed è collegata con la fucina (magli e pressa idraulica) e con il reparto di saldatura autogena. Dalla sala meccanica si passa alla sala montaggio ali. Una terza sala è adibita all'intero montaggio dell'aeroplano: è capace di sedici apparecchi in costruzione simultanea e vi lavorano trentaquattro operai tra montatori, lattonieri e tubisti. In una quarta sala vi è una modernissima prova motori con banchi a bilancia. I motoristi sono ventinove e venti gli operai che provvedono al mantenimento in efficienza degli apparecchi. Il visitatore che percorre le varie officine si fa l'esatta concezione di come si costruisce un apparecchio: pezzo per pezzo lo vede lentamente formarsi in crescendo, dalle ali allo scheletro, secondo i dettami di una tecnica affidata a una immensità di calcoli e di esperienze; man mano l'apparecchio si rimpolpa poi dei suoi accessori fino a presentarsi completo nella sua maestosità e nella sua armonia. A opera compiuta, il visitatore non sa se più ammirare il segreto magico degli ordigni che ha visto montare o la mano e l'intelligenza dell'uomo che gli ha dato palpito e vita”.

Ne avevano i cronisti da scrivere.

Giornata, per esempio, di voli turistici.

Il primo maggio 1928.

Ed ecco un paio di “temerari”, un uomo e una donna, presentarsi “con casco e pellicciotto” al pilota.

“Il signore deve sedersi ‘di faccia’ alle spalle del pilota; la signora invece deve volgere le spalle al pilota sicché, essendo più prossima al centro di gravità, avvertirà meno le oscillazioni e le

vibrazioni dell'apparecchio. Niente di grave, ma quando s'arriva sul Brembo, o si taglia lo sbocco delle valli, un po' di risucchio lo si avverte sempre. Il signore e la signora vogliono gli occhiali? Non che in aria ci sia polvere, ma è sempre meglio. Tutta quell'aria può disturbare gli occhi, specie se a duemila metri si è lanciati alla velocità di cento, centocinquanta chilometri. Partiti! Una ventina di minuti in cielo, poi al ritorno a terra grandi festeggiamenti ai due 'temerari', emozionantissimi ed entusiasti”.

Altra manifestazione degna di cronaca.

Il 7 ottobre 1929 erano presenti oltre millecinquecento persone a una “memorabile” manifestazione aviatoria. Per tutto il pomeriggio, dalle 14 in poi, “è stato un accorrere di entusiasti neofiti del volo che hanno voluto provare la sensazione di essere lanciati nello spazio a una velocità di oltre centottanta chilometri l'ora. I piloti hanno svolto magnifica opera trasportando sui loro velivoli, nel cielo della città, più di cento passeggeri”. Quel giorno erano presenti alla “memorabile” manifestazione aviatoria anche alcuni “assi dell'aviazione”.

“E i Battaglia e i Ponti hanno veramente entusiasmato per le straordinarie prodezze della loro classica scuola”.

Battesimo del volo, al campo di Ponte San Pietro, per un cronista de “L'Eco di Bergamo” nel 1930.

Era il 22 agosto.

“In un vespero meraviglioso, sole giallo-rossastro, mi sono recato al campo di Ponte San Pietro per provare l'emozione del primo volo. Il vasto campo era assai animato: molti gli apparecchi in linea di volo. Prima di salire su uno, l'ingegner Pizzini mi rassicura sulla bontà e sulla sicurezza degli apparecchi dei Cantieri Aeronautici Bergamaschi, che da anni volano con passeggeri e mai

si è dovuto lamentare alcun increscioso incidente. E allora, alé. Dapprima uno starnuto del motore, poi un rombo d'inferno mi riempie le orecchie; se provi a parlare con il pilota, subito avverti la debolezza della tua voce di fronte al ruggito possente. Si parte con leggeri sobbalzi; poi a un tratto vedo gli alberi e le case di un paesetto che incominciano a inclinarsi, a rimpicciolirsi. Siamo in aria! Sporgo il capo: sotto di me il campo di aviazione con i suoi capannoni appare non più grande di una tavola da biliardo. Le strade sono strisce biancheggianti e tortuose; il Brembo è di un verde cupo; i paesi schiacciati, i tetti delle case sembrano papaveri in un campo di grano. Siamo sospesi a 400 metri fra cielo e terra. A volo librato l'apparecchio percorre la traiettoria datagli dal pilota. Guardo l'indicatore di velocità che ho al fianco: cospiterina, 130 chilometri! Eppure mi sembra di essere portato con il lento remeggio di un piccione in volo. A un tratto il motore cessa di rombare; leggermente, a piccoli sbalzi, discendiamo senza uno sbandamento. Una fiammata di sole manda un ultimo raggio sull'ala argentea del velivolo. Le ruote del carrello toccano terra dolcemente e l'aereo si porta verso l'hangar. Confesso di non aver provato alcuna emozione particolare; sono semplicemente contento e fiero di avere volato”.

Quando poi a Ponte San Pietro, nell'estate del 1930, fece tappa il primo Giro aereo d'Italia, si leggeva in una cronaca de “L'Eco di Bergamo”⁽⁷⁾: “Malgrado il giorno feriale e l'ora alquanto mattutina in cui si è svolto l'arrivo dei concorrenti, un pubblico discretamente folto, di grande signorilità e distinzione, ha affollato il campo di aviazione; nell'occasione il campo era adorno, come esige l'eccezionale avvenimento, di una veste civettuola e sgargiante di colorite banderuole che ingentilivano la linea severa degli hangar. L'organizzazione confessava, nella ricchezza dei particolari, l'amore e lo studio che da tempo si va dedicando a questo scalo aereo. Nel bel mezzo degli hangar, sulla facciata dell'officina, v'era una bella tabella sulla quale un ufficiale scriveva man

mano il numero degli apparecchi, la casa industriale di appartenenza, il nome del pilota e l'ordine d'arrivo. Sul tetto dell'officina, un altro ufficiale, munito di megafono, comunicava al pubblico informazioni su tutti gli apparecchi in arrivo”.

Arrivo dopo arrivo...

“A ogni rombo di motore, tutti a chiedersi: chi è il pilota? Italiano? Tedesco? È forse Miss Spooner? O è forse la signorina Fumagalli? Ecco laggiù un aereo forare l'azzurro immacolato del cielo, poi si staglia nitido di forme sopra di noi e punta con sicurezza sopra il campo, lo percorre a bassa quota, vira e viene a fermarsi dolcemente in lento morire di fronte al posto di controllo. Manovra impeccabile”.

Il pilota?

“È il tedesco Notz, partito da Venezia alle 5.28; scende calmo e sorridente, porge il libretto al posto di controllo, risale sull'aereo e riparte. E mentre Notz sta ancora rullando sul campo per decollare, ecco arrivare un altro concorrente. È ancora un tedesco, Lusser, che si ferma a sua volta davanti al posto di controllo e ripete le stesse operazioni di Notz. Entrambi i piloti sono ammiratissimi per l'eleganza della manovra d'atterraggio e di decollaggio compiuta. La lancetta dell'orologio esaurisce qualche minuto ed ecco un altro apparecchio. Finalmente italiano? Lo speriamo tutti e le speranze sono esaudite al cento per cento: il pilota è una valorosa vecchia guardia, il Sacchi, che in questo primo Giro d'Italia fa prodigi sbaragliando vecchi e giovani, italiani e stranieri. Che è Sacchi lo si capisce ancora da lontano per via di quel suo apparecchio color paonazzo che chiamano 'il cardinale'. Ed eccolo Sacchi scendere dall'aereo, così grasso, rubicondo e roseo com'è, sulle labbra il più largo e gioviale sorriso di questo mondo. È lungamente applaudito anche quando sveltamente se ne fugge per acchiappare i due tedeschi che lo precedono”.

E le donne?

“La prima ad arrivare è la signorina Fumagalli, assai corteggiata e applaudita, un sorriso inesauribile. Ma la più grande curiosità è per Miss Spooner, curiosità salita a grandi altitudini dopo le gesta da essa compiute nelle tappe precedenti. Arriva col suo nero apparecchio, subito circondata da molti ammiratori: l'intrepida figlia d'Albione ha una figurina esile, un aspetto simpatico ed è cortese con tutti. Riparte dimostrando una grande signorilità e perizia nel dominio del suo nero velivolo”.

Ancora una visita al campo, nel 1933.

“L'attività è in continuo aumento: nella stagione invernale qui fanno scalo i potenti trimotori civili delle linee aeree italiane poiché la posizione elevata del campo e la vicinanza delle montagne gli dà sempre un'ottima visibilità. La nebbia è assolutamente nulla e anche nell'epoca delle piogge il fondo del campo è perfettamente atto all'atterraggio di aeroplani pesanti, tanto che l'aeroporto di Ponte San Pietro si può considerare lo scalo della vicina Milano. Inoltre i nuovi grandi hangar permettono il ricovero dei più grossi velivoli oggi impiegati per usi militari e civili”.

In volo con gli aerei, ma anche da raccontare quel giorno in cui Alfredo Ereno collaudò il paracadute.

Dalla cronaca de “L'Eco di Bergamo” del 15 gennaio 1923: “La prima prova del paracadute, inventato dal geniale bergamasco, è cominciata fra la più attenta curiosità del pubblico, accorso numeroso. Agghindati con nastri colorati quattro cani, a bordo di altrettanti aerei sono stati portati a circa mille metri d'altezza. Ed ecco che la folla punta i binocoli, ecco staccarsi da uno degli apparecchi una piccola massa scura e subito dopo aprirsi un ombrello. Esclamazioni di

meraviglia, anche di commiserazione, per la povera bestia che calava verso terra dondolandosi affidata a quel... parasole. Prima che il loro compagno toccasse terra, gli altri tre cani lo hanno seguito nella non desiderata discesa aerea. Riuscite egregiamente le prove, i quattro cani sono stati fatti sfilare davanti al pubblico che ha applaudito. Quindi è stata la volta del paracadutista bergamasco [...]. L'apparecchio è salito fino a millecinquecento metri seguito ansiosamente da tutti gli sguardi degli spettatori a terra. L'attesa era fremente. Poi un grido si è sprigionato da mille petti: Ereno si era lanciato nel vuoto e la sua piccola sagoma spiccava nel cielo, sotto il bianco e maestoso paracadute che si era subitaneamente aperto. È sceso dolcemente e, come ha toccato terra, è stato portato in trionfo”.

Ed Enrico Lattuada su “La Rivista di Bergamo”: “La perfetta organizzazione dei servizi ha permesso al giovane e audace paracadutista di presentarsi al campo di aviazione di Ponte San Pietro a una folla mai vista. Ereno era là in mezzo al campo, tranquillo, sorridente, benevolo e cortese verso chiunque lo interrogava, verso i fotografi che lo importunavano continuamente. Ha fatto una rapida ispezione al suo paracadute, che si stendeva maestoso al soffio possente di un'elica, poi lo ha ripiegato con cura entro un sacco ed è salito sul velivolo. Ha salutato tutti allegramente e dopo pochi minuti l'aeroplano ha preso quota. Io l'ho seguito col mio binocolo ansioso di vedere il momento in cui avrebbe spiccato il salto. A un tratto egli si è alzato dal seggiolino e ha guardato giù, si è curvato a parlare con il pilota. Il segnale per saltare? Mi sono voltato a guardare la gente: tutti gli sguardi erano fissi lassù. Silenzio su tutte le bocche; solo nel cielo il lontano rombare del motore. Ho afferrato di nuovo il binocolo e guardato in alto: Ereno aveva una gamba fuori dalla carlinga, ho visto distintamente il suo sacco legato alle spalle. L'audace si è rigirato sul bordo e si è lasciato calare nel vuoto tenendosi penzoloni con le mani ferme sulla fusoliera; quelle mani mi

sono sembrate ingigantite nello sforzo di reggere il corpo sospeso nel vuoto [...]. A un tratto l'ho visto precipitare seguito da una striscia bianca: era il paracadute che si svolgeva dal sacco e rimaneva teso in alto sull'uomo. Un attimo solo così, poi il grande ombrello si è aperto; l'Ereno è sceso lentamente, oscillando un poco, quasi cullato dall'aria. Con una fune ha regolato la velocità della discesa che, combinata con la velocità del vento, gli ha permesso di scegliere il punto dove atterrare. Al suolo è stato accolto fra le braccia dei primi accorsi che lo hanno portato a spalla in mezzo al campo dove lo ha salutato un coro di entusiasmo e di ammirazione. Ali d'Italia, e voi tutte ali straniere cheigrate su tutti i cieli con volo possente, esultate!”

In seguito Ereno tentò anche di stabilire il record mondiale di lancio con il paracadute buttandosi giù da un aereo a ottantasette metri da terra.

Nell'estate del 1923.

Era domenica 1° luglio.

Il paracadute per il “temerario lancio” era stato realizzato al solito dallo stesso Ereno, “un giovanotto di modi cortesissimi, elegante, d'aspetto signorile e di grande ardimento”.

Dalla cronaca del “Giornale di Bergamo”: “L'esperimento dell'audace concittadino è riuscito egregiamente: si è buttato da ottantasette metri – come hanno stabilito i giudici – e il paracadute si è subito spiegato maestosamente. Sospinto dal vento, Ereno è sceso dolcemente in prossimità delle tribune appositamente allestite e il pubblico gli ha tributato una clamorosa dimostrazione di simpatia”.

L'impresa di Ereno anche nelle cronache dei giornali nazionali.

“Dopo l'eccezionale primato, Ereno ha subito informato i cronisti di volere al più presto superare se stesso; e cioè migliorare il suo record” (“La Gazzetta dello Sport”).

“L'eroico Alfredo Ereno ha stabilito il nuovo primato lanciandosi poco prima che sul campo di Ponte San Pietro si scatenasse un furioso temporale che ha indotto gli spettatori a un fuggi-fuggi generale. Gli stessi comunque sono riusciti, malgrado la grande pioggia, a portare in trionfo l'eroe della giornata” (“L'Ambrosiano”).

“Sul campo di Ponte San Pietro Alfredo Ereno ha dato nuova prova di essere un valente giovane, pieno di coraggio e di modestia” (“Gazzetta dell'Aviazione”).

Il giorno della “grande prova” di Ereno, al campo di Ponte San Pietro era in programma anche una “giornata del volo” riservata al battesimo dell'aria per i più ardimentosi fra il pubblico.

E che pubblico!

“Al magnifico campo di Ponte San Pietro è accorsa oggi una vera e propria moltitudine di appassionati e di curiosi. Folla richiamata anche dallo spettacolare annuncio della manifestazione fatto ieri da due apparecchi che si sono alzati nel cielo e hanno indugiato su Bergamo: era il segnale che la manifestazione aviatoria, comprendente il lancio di Alfredo Ereno, avrebbe avuto regolare svolgimento. La gente è arrivata al bel campo d'aviazione un po' con tutti i mezzi dalla città e dai paesi nei dintorni, ma anche da Lecco; presi in particolare d'assalto i tram ordinari e speciali, sussidiati da un largo servizio di trasporti automobilistici. Per un paio d'ore dense e grandi ondate di spettatori. Perfetta l'organizzazione. Tanto entusiasmo e tanta emozione in una giornata di splendido sole e in un luogo carico di fascino come il campo d'aviazione di Ponte San Pietro; una grande cura in ogni dettaglio, impalcature e una lunga fila di sedie a sdraio per meglio seguire lo spettacolo”.

A metà degli anni Venti, emigrato in Venezuela (“per l'indifferenza delle Autorità preposte verso i miei progetti”), Alfredo Ereno in America si è poi guadagnato il titolo di “Giulio Verne del XX secolo” per l'ennesima sua invenzione: il progetto “di un nuovo tipo di apparecchio, denominato elicottero, in grado di spiccare il volo verticale e orizzontale e di atterrare in uno spazio di terreno poco più grande dello stesso apparecchio. La forma di questo apparecchio, con una autonomia di volo di cinque ore, si avvicina a quella dei dirigibili”.

I Cab toccarono nel 1939 il numero massimo di dipendenti: tremilacinquecento.

Dalla *Storia dell'industria bergamasca*⁽⁸⁾: “Il lavoro continuò intenso durante la seconda guerra mondiale per la produzione bellica. Alla fine del conflitto, dopo aver subito diversi bombardamenti, la produzione cambiò passando a quella di autobus, autocarri e filobus; l'azienda poi chiuse definitivamente nel 1961”.

Il campo di volo era ormai soltanto un ricordo.

Così nella testimonianza del tenente pilota Gianni Mantelli: “Da ragazzo la passione per il volo mi teneva aggrappato alla rete metallica attorno al campo per ore e giorni interi a vedere, sentire i motori, respirare l'odor di benzina e l'aria del campo in erba. Con papà si cacciavano le allodole nei campi di Tresolzio e di Brembate Sopra e io sentivo urlare in atterraggio l'istruttore degli ASI. Studiavo, leggevo di traversate e di raid, di primati e uomini. Gli aerei in atterraggio passavano bassi su casa mia in dirittura del campo e ogni rumore un po' diverso dal solito mi faceva schizzare sul terrazzo in tempo per vedere i Fokker, i Klem, il PS1 color tela, i Caproni Ghibli, Borea e Libeccio in atterraggio verso il campo”.

Quei tempi.

Una “giornata dell’aria” nel 1928 nella cronaca di Umberto Ronchi⁽⁹⁾: “Gli apparecchi sono tutti in linea, pronti ad accogliere i passeggeri. Una ventina. Lucidi e puliti, splendidi e fulgidi che pare li abbiano strofinati con il Sidol. A due passi dalla linea della partenza, la garitta dei cronometristi: partenze, arrivi e durata dei voli, tutto è segnato con diligenza. Il cielo è tutto uno scoppio di rombi. A ogni rifornimento risponde un brontolio, un mugolio; poi la canzone d’acciaio esce dalla gola dei motori e vibra, scoppia, fino a diventare un urlo spasimante e fremente, come un singhiozzo di mostri. L’apparecchio scivola agile, s’impunta, si libra. Quando è lassù, pare un grande rondinone bianco, felice di non essere più fra gli uomini”.

In volo con una signora a bordo. “Siamo in tre in una carlinga scoperta. Oltre a mettere gli occhialini, il pilota ci invita ad allacciare il sottogola della cuffia. Da parte mia invito la signora a nascondere l’ombrello: in aeroplano ombrelli e bastoni sono come i gatti neri. Guai se il pilota se ne accorge! ‘Intanto, signora, si lasci fotografare: chissà l’invidia delle sue amiche’. ‘Contatto’, grida il pilota. Il motorista manovra l’elica. L’erba del prato, bruciata, pare un’onda tanto è forte la carezza dell’aria mossa dall’elica. L’aereo ora saltella sulle ruote gommate. Cento, duecento, trecento metri. Si alza e fa la barba ai gelsi della campagna. Ben presto sale ai mille metri. La signora continua a guardare se le fibbie della cinghia non mollano; continua a tenersi aggrappata con le mani ai bordi della carlinga dalla quale non le sporge che la testa incuffiata. Duemila metri: le piante sono ciuffi verdi, le case dadi, il Brembo un viale argenteo, con lamine fosforescenti, nella campagna immensa. Voliamo su Città Alta, siamo a picco sulle torri e sui campanili. Torniamo verso l’aeroporto. Il pilota spegne il motore, poi lo riaccende. L’atterraggio è veramente alla vasellina, tanto è senza scosse. Quando la signora scende, la paura è ormai passata, in lei c’è solo la gioia del primo volo.

Agli amici e alle amiche che le si fanno incontro racconta tutte le sue emozioni, investita da una raffica di domande: ‘Non hai avuto paura? E nello scendere, nel planare, non si avverte proprio nulla? E a volare su Bergamo?’”.

Il campo di Ponte San Pietro è una delle tante “storiche” giornate: quando, il 2 ottobre 1932, fu fatta una “caccia ai palloncini” in cui si cimentò anche Antonio Locatelli, mentre l’ingegner Rolandi cercò di battere il record italiano di volo a vela da lui stesso detenuto con 31 minuti.

Da una cronaca: “L’apparecchio dell’ingegnere, senza motore, è stato lanciato dall’Albenza: librato nell’aria, utilizzando la forza ascensionale che può imprimere il vento, si è portato in alto mantenendosi in aria il tempo maggiormente possibile per stabilire il primato; l’impresa però non è riuscita per tre minuti”.

E i palloncini?

“Riempiti di idrogeno, sono stati lanciati in aria; contemporaneamente è partito l’aeroplano dell’onorevole Locatelli per centrare e abbattere il maggior numero di palloncini. Tempo bello, campo ottimo, organizzazione curatissima in tutto e per tutto; cosa si vuole di più?”.

Va be’, ma quanti i palloncini abbattuti da Antonio Locatelli?

“Davvero tanti, più che sufficienti per fargli vincere il primo premio”.

Al solito, un successo particolare riscossero i voli riservati al pubblico.

“Tutti volevano salire sull’aereo pilotato dall’onorevole Locatelli che, trovandosi nel proprio elemento, allegro e fischiettante, scendeva a partiva con eleganza e precisione di manovra, tali da infondere in tutti la sicurezza assoluta del volo. Erano signore e signorine, giovanotti e uomini, anche anziani, che premevano alla linea di volo sollevando non poche preoccupazioni tra gli ufficiali del campo che regolavano l’afflusso dei passeggeri agli apparecchi. Anche due bambine

hanno voluto ricevere il battesimo dell'aria. Ognuno voleva la fotografia e il fotografo ufficiale, il buon Pesenti, infaticabile, accontentava tutti passando rapidamente da un apparecchio in partenza a uno in arrivo. C'era anche, nel gruppo dei piloti, novità assoluta per Ponte San Pietro, la prima aviatrice italiana, Gaby Angelini. Agile e svelta, con una grazia birichina ha preso rapidamente contatto con tutti”.

Il cronista incaricato del servizio per “L'Eco di Bergamo” non perse l'occasione e salì proprio sull'apparecchio della simpatica Gaby.

“In volo su Bergamo! Cara la nostra città, come sei bella anche vista dall'alto. E che brava la Gaby, giovane signorina che scorazza per il cielo sempre con un gran sorriso. Incredibile poi: nel pomeriggio si è anche cimentata in acrobazie cercando di imitare il superasso Mario De Bernardi. Alla fine sono stati festeggiatissimi tutti e due da un pubblico che non s'era mai visto tanto folto a Ponte San Pietro”.



A un anno dall'inizio della seconda guerra mondiale, al campo di Ponte cessò l'attività civile dell'Aereo Club Bergamo. I fondatori erano stati Antonio Locatelli, Franco Spinelli, Achille Rota, l'avvocato Paolo Bondi, Maurizio Reich, Tito Legrenzi Cavadini, il dottor Dino Sestini. Sandro Lusardi e l'avvocato Giovanni Masseroni. L'Aereo Club assunse un nuovo compito: l'istruzione pre e paramilitare con un solo istruttore (Giovanni Ponti) e un solo apparecchio, destinato anche ai voli di propaganda. Era un vecchio AS1, in seguito sostituito con due trimotori CA 101 con dieci posti in cabina. Scontato uno strepitoso successo dei voli di propaganda. Alla fine del 1941

a Ponte San Pietro erano ben sette gli apparecchi di proprietà dell'Aereo Club; undici quelli dei soci, mentre tre erano in gestione per conto del ministero dell'Aeronautica militare. La guerra, uno dopo l'altro, distrusse tutti gli aerei del Club, anche quelli dei soci. Con l'eccezione del CA 100 di Maurizio Reich, nel 1946 donato al sodalizio per permettere la ripresa della normale attività, nel frattempo trasferita – era il 1947 – da Ponte San Pietro a Orio al Serio.

Terminata la seconda guerra mondiale, ci si cominciò a chiedere: si può destinare l'aeroporto di Ponte San Pietro ad aeroporto della città di Bergamo?

Assolutamente no!

A mettere decisamente il veto, su “L'Eco di Bergamo” dell'8 marzo 1946, fu Gino Battagion, che argomentò così la sua opposizione: “Puntare su Ponte San Pietro significa non rendersi conto di cosa sia un aeroplano moderno da trasporto e tanto meno un aeroporto. Quello di Ponte è lungo millequattrocento metri e largo trecento: solo da un lato consente l'entrata a zero e i trecento metri di larghezza non permettono che una sola direzione di atterraggio e di decollo. Altro fatto importante è quello di essere troppo vicino a colline e montagne proprio dalla parte dell'unica entrata a zero. Manca inoltre lo spazio per adatte costruzioni che alloggino i numerosi servizi di cui un moderno aeroporto deve essere attrezzato”.

Morale?

“È decisamente da escludere fare di Ponte San Pietro l'aeroporto di Bergamo”.

E allora dove?

A Orio al Serio!

Quelli del partito “pro Orio” potevano contare su diversi fattori positivi.

Categorico Gino Battagion nel suo articolo: “L’aeroporto civile di Bergamo non può essere che quello di Orio perché, per le sue grandiose dimensioni, per la quasi totale assenza di ostacoli e per la discreta lontananza dalle alture a Nord, permette l’atterraggio e il decollo di qualsiasi tipo d’aereo in tutte le direzioni, cioè da qualunque parte spiri il vento. C’è da sfruttare, tra l’altro, la fortuna della quasi totale assenza di nebbia; sicché anche in questo inverno per intere giornate si è avuto un intenso traffico di aerei costretti ad atterrare a Orio per la nebbia che incombeva su Milano [...]. Salviamo dunque il bellissimo aeroporto di Orio al Serio e sopprimiamo quello di Ponte San Pietro: in avvenire non ce ne pentiremo”.

Previsione azzeccata in pieno.

A Orio l’aeroporto aveva cominciato a prendere corpo sul finire degli anni Trenta.

Esattamente il 21 settembre 1939 i proprietari dei campi sui quali far sorgere l’aeroporto, alla frazione Betosca, furono convocati a una riunione straordinaria in Comune.

Informò “L’Eco di Bergamo”: “A tutti è stato fatto presente che entro il 25 ottobre dovranno lasciare liberi i fondi e le case coloniche che si trovano sull’area del progettato aeroporto; un’area di circa tremilacinquecento pertiche bergamasche costituita tutta da terreno coltivo e che dà lavoro a trentasette famiglie coloniche (in totale, trecentoquindici i componenti)”.

Come ricordato e raccontato da Gianni Porfidia in *Orio al Serio nel tempo e nella cronaca*, un libro del 1972, “gli espropri furono eseguiti in due tempi. Nella prima fase vennero rasi al suolo tutto il complesso rustico della Betosca con la chiesina di Sant’Alessandro, la Betoschina con le cascine Marconi (Cassonetto), Facchetti, Minuti, Astori (Cima) e altre, nonché la storica chiesetta campestre di San Giorgio, già antica parrocchiale. Vennero eliminate e interrotte strade comunali,

deviati corsi d'acqua fino a ottenere un immenso prato. La seconda fase di espropri, a completare l'opera, venne eseguita nel 1942, in piena guerra”.

I proprietari dei terreni e dei fabbricati espropriati furono poi indennizzati “con somme inadeguate rispetto al valore e all'importanza dei beni ceduti. Inoltre i pagamenti vennero effettuati con estremo ritardo e molti furono fatti con moneta inflazionata. Numerose le famiglie danneggiate: non soltanto economicamente, anche moralmente. Per alcuni fu persino la polverizzazione del frutto di sacrifici di tutta una vita di lavoro”.

Nel frattempo la guerra aveva cambiato il progetto originale: non più un aeroporto civile, bensì un aeroporto militare.

Ancora Gianni Porfidia: “La presenza di soldati e aerei tedeschi impose nuovi sacrifici, esigenze di sicurezza nell'atterraggio e nel decollo resero necessario l'abbattimento del cimitero che si trovava proprio in corrispondenza dell'asse della pista di lancio; molte salme furono riesumate e trasferite al cimitero di Bergamo dove, provvisoriamente, si costituì un ‘campo’ per i defunti di Orio”.

La Luftwaffe prese completamente possesso dell'aeroporto dopo il 3 settembre 1943 e la popolazione fu invitata a trasferirsi in alcune baracche allestite nei pressi di Scanzorosciate.

“Poche però furono le famiglie che abbandonarono la propria casa e pochissime quelle che raggiunsero le baracche”.

L'aeroporto fu attaccato da aerei americani e inglesi a più riprese; in particolare il 9 agosto 1944 il bombardamento fu “a tappeto” e ci furono vittime e danni anche in paese.

Dalla testimonianza di Pietro Ravelli: “Quel giorno era in tutto simile a molti altri vissuti con l'incubo delle incursioni aeree, incursioni che stavano diventando sempre più frequenti. Verso le

9.30 le sirene cominciarono a suonare e due ore più tardi ci trovammo in mezzo a un inferno; gente che correva spaventata da ogni parte mentre le bombe cadevano; gente alla ricerca soprattutto di un rifugio aereo dove trovare riparo. In paese peraltro ce n'erano soltanto due. Ogni secondo era un secolo, ogni minuto un'eternità. Quanto durò? Decisamente una eternità! In particolare la scuola materna fu colpita in pieno e distrutta; per fortuna era stata evacuata solo qualche giorno prima”.

Sempre Ravelli: “Terminato il bombardamento e cessato l'allarme, la gente uscendo dai rifugi rimase esterrefatta nel vedere i danni provocati dalle bombe in paese; le strade erano tutte coperte di detriti e di calcinacci, di macerie; ed erano impraticabili. Disperatamente ognuno cercava i propri cari fra grida e invocazioni”.

Tre i morti fra gli abitanti. Sorpresi mentre lavoravano nei campi.

E l'aeroporto?

Semidistrutto.

Dalla testimonianza di Gianni Porfidia: “L'indomani i giornali cittadini riferirono solo che v'era stato un bombardamento su una località rurale, bombardamento che aveva procurato danni all'agricoltura e alcune vittime. Ben diversa la realtà. Sull'aeroporto e sul paese sganciarono bombe non meno di trenta ‘Fortezze volanti’ accompagnate da altri venti e più aerei. Quel mattino Orio sussultò come per un terremoto. In particolare la pista principale dell'aeroporto fu investita da bombe e spezzoni come pure le piste di decentramento. Meno rilevanti i danni riportati dai tunnel in cui c'erano gli aerei tedeschi”.

Un gustoso episodio del tempo di guerra in una pagina di Sergio Tinaglia⁽¹⁰⁾: “Eravamo una banda di bambini fra i dieci e i dodici anni: in piena notte ci si infiltrava lungo le piste attendendo che passasse la scia del riflettore che falciava il campo e che le due sentinelle fossero nei due punti estremi del perimetro. Poco alla volta ci caricavamo di nastri di mitragliera e di strumenti di bordo svitati dai cruscotti degli Stukas allineati ai bordi della pista. Si era sparsa la voce che le sparizioni e i sabotaggi fossero opera degli spiriti dei morti, disturbati dai nazisti che avevano spostato il cimitero per allungare la pista; oppure che fossero opera – secondo un'altra versione – delle presenze maligne che alloggiavano in una chiesa mai finita dove, ogni qual volta si sono iniziati i lavori, sono apparsi strani fenomeni con relative disgrazie. In realtà molto di quanto veniva attribuito agli spiriti dei morti era opera nostra, di una banda di ragazzetti che rubavano quanto potevano per venderlo poi al ‘Monco’, così detto perché titolare di un solo braccio; era, il ‘Monco’, un rottamaio di Bergamo che ci propinava poche lire al chilo per il rame delle pallottole e per l'ottone dei bossoli che noi, da esperti balistici, accumulavamo dopo averli scaricati e separati, a seconda del materiale, con l'aiuto della fortuna. Il ‘Monco’ inoltre ci pagava profumatamente i piombini che trafugavamo dai contatori della corrente elettrica di mezza Bergamo (allora i contatori erano per lo più collocati negli androni, dietro i portoni o nei sottoscala; i piombini erano usati per sigillarli)”.

Legati all'aeroporto di Orio, e anche al trenino della Valle Brembana al tempo della guerra, sono in particolare i ricordi di Gaudenzio Norbis. Classe 1923, il Norbis a soli diciassette anni aveva ottenuto il brevetto di volo a vela ed era il ragazzo più felice della terra perché il volo ce l'aveva nel sangue.

Scoppiata la guerra, era stato destinato all'aeroporto di Orio per frequentare, come allievo ufficiale, un corso speciale di addestramento su alianti militari da sbarco e da assalto.

Ha raccontato in un manoscritto che è una specie di diario di guerra (*Memorie a 5 punte. Odissea di un ideale*): “Durante i voli di addestramento mi attirava in particolare il sorvolo della linea ferroviaria della Valle Brembana, soprattutto il tratto che, dopo la galleria di Ponteranica e la breve pianura, si infilava serpeggiando in una serie di gallerie continue lungo la sponda rocciosa del Brembo. Avvistato il trenino, mi azzardavo a fare sul convoglio una breve picchiata (che era proibitissima) battendo le ali come per salutare. Poi una rapida cabrata per il rientro al campo; sempre sperando di averla fatta franca”.

Perché quella specie di esibizione?

“Perché sapevo che sul trenino viaggiavano alcune mie compagne di scuola all'Istituto Magistrale; giovanissime maestre destinate a insegnare in qualche sperduta scuola sui monti della valle”.

Un modo davvero originale di salutare le ex compagne di scuola.

“Maestre che su una delle carrozze si ritrovavano in gruppo e facevano divertire un bel po' di passeggeri raccontando ad alta voce gli strafalcioni trovati nei compiti dei loro scolaretti”.

Sorvola oggi, sorvola domani, Gaudenzio Norbis finì per sposare proprio una di quelle maestre; una ragazza che scendeva a San Pellegrino e da lì affrontava, zaino in spalla, una non facile mulattiera per raggiungere la scuola alla quale era stata assegnata.

A due anni dalla fine della guerra, a Orio si trasferì il 5° Stormo Caccia.

Da una relazione dell'epoca: "In questo aeroporto le infrastrutture hanno chiaramente il carattere della provvisorietà; le baracche di legno disponibili sono malsane e decadenti; i locali in muratura sono stati ricavati da vecchie case coloniche".

Malandati erano anche i Macchi 202 in dotazione.

Preziosa, sull'aeroporto militare di Orio, è la testimonianza di Pino Capozzi.

"Vi arrivai nel 1948 non ancora venticinquenne. Provenivo dall'aeroporto di Brindisi, dove avevo svolto servizio alla centrale radio come aviery marconista. A Orio venni trasferito su mia esplicita richiesta".

A quel tempo l'aeroporto "era classificato 'armato' ed era presidiato dal 5° Stormo Caccia, che però venne ben presto trasferito a Forlì".

Fu così che Orio diventò "militarmente disarmato".

Com'era l'aeroporto?

"Un insieme di baracche in legno (stazione radio compresa), una palazzina in muratura per il comando, una pista asfaltata tra il verde dei campi e una buona visibilità, raramente nebbiosa. All'intorno c'erano caccine e campi di mais. I collegamenti con la città venivano effettuati a fine giornata con un autobus militare che ci portava in centro e poi ci riportava in aeroporto. In alternativa ci spostavamo a piedi percorrendo la strada in terra battuta fino a Campagnola (due buoni chilometri), dove ogni mezz'ora un tram ci portava fino a Porta Nuova; idem per il ritorno".

Un'esperienza durata quanto?

Fino al 31 dicembre 1952, "quando mi sono congedato. Ben magra la 'liquidazione', rappresentata in tutto dalla divisa invernale, che mi fu gentilmente 'donata'".

Gran bel trampolino di lancio quella divisa...

Nel frattempo a Orio i Macchi 202 erano stati sostituiti dagli inglesi Spitfire IX, velivoli definiti “di qualità combattive eccezionali”; poi ecco altri aerei prestigiosi, gli F51 Mustang e gli F47 Thunderbolt. Quando fu la volta degli aviogetti De Havilland 100 Vampire, la pista dovette essere allungata (fino a milleottocento metri) e gli impianti potenziati.

Orio in quegli anni ospitò in particolare corsi addestrativi su un caccia a reazione americano, l’F86 Sabre, “di notevoli prestazioni”. Via via comunque l’attività militare cominciò a diminuire. Si stava sempre più imponendo il partito che voleva la trasformazione di Orio in aeroporto civile.

C’erano state peraltro non poche proteste quando, terminata la guerra, l’aeroporto aveva ripreso a funzionare.

In particolare contro la presenza della base militare Bergamo protestò ufficialmente nel 1947 con un intervento dell’Unione degli Ordini e dei Collegi professionali che presentò al prefetto un esposto “facendosi interprete del malumore della popolazione”. La protesta era rivolta soprattutto contro le numerose evoluzioni che i caccia compivano quasi tutti i giorni sulla città.

Si leggeva sul “Giornale del Popolo” il 19 giugno 1947: “Che ci sta ancora a fare una aviazione militare in un paese che non deve mai più pensare alla guerra? Ma che fanno ogni ora quei catarrosi aerei sulle nostre teste? Si esercitano, è la risposta. Ma perché proprio sulla città? Tra l’altro avere un’aviazione efficiente o non averla, in era atomica, è lo stesso. E allora è meglio non averla”.

Tuttavia l’aeroporto continuò a funzionare come base militare; e ospitò anche l’Aero Club Bergamo, intitolato a Guido Taramelli, per voli turistici e per gli appassionati del volo in genere. Era stato tra i primi in Italia a costituirsi (e torniamo ai tempi del campo di Ponte San Pietro).

La “gran protesta” del 1947 non era una novità.

Già nel 1946 si era aperto sui due quotidiani cittadini un acceso dibattito sulla futura destinazione dell'aeroporto di Orio.

Decisamente contrario il “Giornale del Popolo” (il futuro “Giornale di Bergamo”) alla sua sopravvivenza; “L'Eco di Bergamo” era invece favorevole a un’“apertura” per trasformare Orio da aeroporto militare a scalo civile.

Numerosi, sui due giornali, gli interventi dei lettori.

Pro e contro.

Prendi Enrico Belotti. Non aveva dubbi, l'unica soluzione era sfruttare le quattromila pertiche di terreno dell'aeroporto coltivandole vuoi a frutteto e ortaggi, vuoi a foraggio.

Di contro, il dottor Gino Battagion (“giovane imprenditore con la passione del volo”) invitava in particolare a pensare “allo sviluppo che l'aviazione da turismo e da trasporto merci avrà in avvenire; un avvenire che possiamo credere imminente. Perché dunque sacrificare un'opera che già tanto è costata all'erario? Perché non sfruttare la fortuna della quasi continua assenza di nebbia nella zona di Orio?”.

Era un vero e proprio SOS quello di Gino Battagion.

“Salviamo il bellissimo aeroporto di Orio con la sua ottima pista asfaltata. Lasciamo che l'aeroporto abbia a svilupparsi; si riconoscano i pregi della sua ubicazione e delle sue caratteristiche d'impiego”.

E guarda un po', puntando su Orio si poteva anche far fronte in parte al grande problema della disoccupazione, uno dei tanti drammi del dopoguerra, “con l'assorbimento di manodopera per la costruzione degli hangar e dei vari impianti di una moderna aerostazione”.

Più che mai convinto tra l'altro, Gino Battagion, che “non molto tempo ci separa dall'epoca degli aerotaxi che uniranno velocemente Bergamo agli aeroporti-scalo delle grandi linee italiane, europee e mondiali. Ed ecco che Orio avrà tutte le possibilità di diventare un grande centro di traffico aereo”.

Così descritto l'aeroporto nel 1946: “Non c'è più nulla, l'erba cresce rigogliosa attorno alle piste lucenti e gli ex proprietari dei terreni, sfrattati all'epoca della realizzazione dell'aeroporto, si stanno costituendo in cooperativa, la ‘San Gaetano’, per partire alla riconquista”.

Illusione.

Ecco infatti arrivare il Quinto stormo di caccia, famoso per il simbolo dell'arciere, “uno dei pochissimi stormi rimasti dell'aviazione militare italiana”.

Informavano i giornali: “Con un milioncino (non di più, si assicura) lo Stato ha riattivato i servizi e dotato il campo di nuovi hangar dopo le distruzioni del tempo di guerra”.

Nel 1947 ci fu tra l'altro una spettacolare invasione di cavallette all'aeroporto di Orio. Un vero e proprio assalto da giugno a settembre.

Una storia insolita e curiosa.

Il primo allarme lo fece squillare un “focolaio” di cavallette (“allo stato di prima generazione”) apparso su un'area piuttosto vasta, circa 200 metri di terreno attorno all'aeroporto.

La situazione fu subito definita preoccupante perché le cavallette appartenevano a una delle specie più pericolose. Si chiese l'intervento del Ministero delle foreste e dell'agricoltura che fornì speciali prodotti chimici ed esche avvelenate per contrastare e debellare l'invasione.

Tutto inutile.

A metà luglio le cavallette erano milioni e milioni e avevano invaso l'intera area dell'aeroporto (quattromila pertiche bergamasche) e tutti i campi che circondavano lo scalo.

Uno spettacolo allucinante.

Non c'era più un filo d'erba. Il terreno dava l'impressione d'essere stato bruciato laddove si riusciva a intravedere qualche centimetro quadrato sotto un manto di locuste.

Aiutati dai contadini, per giorni e giorni oltre cinquanta "specialisti" si impegnarono in una lotta massacrante.

Ma da dove erano arrivate le terribili cavallette?

Secondo l'ipotesi più accreditata, qualche soggetto era stato trasportato a Bergamo da un aereo proveniente dalla Sardegna. Lo sviluppo sarebbe poi stato favorito dal terreno incolto con l'erba alta.

Il cessato allarme arrivò solo a settembre, quando ormai le cavallette avevano distrutto tutto quanto c'era da distruggere, raccolto del grano compreso per una estensione di diversi chilometri attorno all'aeroporto.

Nel 1948, mentre ci si continuava a chiedere "aeroporto civile o militare?", a Orio compirono un sopralluogo il ministro Facchinetti e il generale Ajmone Cat, capo di stato maggiore dell'aeronautica. I due non furono molto soddisfatti. Secondo quanto pubblicavano i giornali, "non poche perplessità ha suscitato la pista".

"Ma non è un problema", sottolineò il "Giornale del Popolo". "Infatti per sistemare la pista servono 90 milioni, somma che le compagnie aeree straniere hanno già fatto sapere di assumersi volentieri a carico pur di poter usufruire dello scalo bergamasco in alternativa con l'aeroporto della Malpensa, ormai prossimo all'inaugurazione".

E malgrado la pista giudicata “non idonea”, a lungo Orio aveva accolto voli di linea.

Da una cronaca: “Fino all’altro giorno, quando è stato inaugurato lo scalo della Malpensa, a Orio è stato un continuo andirivieni di bimotori (Douglas Dakota) e di trimotori (Fiat G 211) provenienti, carichi di passeggeri, da Londra, Bruxelles, Roma, Zurigo, Nizza, Palermo e Barcellona; dopo l’atterraggio, e sbrigata le pratiche doganali, i passeggeri sono stati trasportati a Milano con appositi pullman”.

E la pista “non idonea”?

Beh, “malgrado le perplessità degli esperti, fin qui tutti gli aerei – compreso il mastodontico BZ 308 – sono riusciti a compiere senza difficoltà le manovre di atterraggio e di decollo”.

L’inaugurazione dell’aeroporto di Malpensa, a Gallarate, suscitò tra l’altro non poca stizza a Bergamo. E sui giornali si leggeva: “Abbiamo il miglior aeroporto del Nord Italia e dobbiamo rimettere i sogni nel cassetto. Incredibile! Inaudito! I nostri politici, i nostri amministratori rispondano. Ma non si è pensato agli indubbi vantaggi che un tale aeroporto avrebbe potuto portare a una città come la nostra, che avrebbe visto un transito internazionale di almeno un migliaio di persone al giorno? Perché Bergamo non ha saputo fare quello che ha fatto Gallarate? Come è possibile tanta povertà di iniziativa in una città quale la nostra Bergamo, ricca e fiorente di industrie e di commerci e che conta quasi centomila abitanti?”.

I bergamaschi comunque non alzarono bandiera bianca. E nel 1949 si leggeva in una nota giornalistica: “Per iniziativa della Camera di Commercio si è costituito un comitato, presieduto dal cavaliere del lavoro onorevole Antonio Pesenti, per ottenere l’uso del campo militare di Orio e renderlo idoneo allo scalo di linee civili nazionali e internazionali con opportuni ampliamenti e adattamenti che richiedono una spesa ingente. La vicinanza della città di Bergamo e dell’auto-

strada, nonché la scarsa frequenza di nebbie, rendono il campo di Orio adatto allo scopo. I grandi progressi dell'aviazione sono pieni di promesse per le comunicazioni internazionali e il campo di Orio è pieno di speranze per la città di Bergamo”.

L'aeroporto descritto da un cronista del “Corriere Lombardo” nel 1949: “Servito dall'autostrada per Milano e per Brescia, lo scalo bergamasco è ritenuto da alcuni esperti – contraddetti però dai piloti – pericoloso per la vicinanza delle colline. Terreno compatto, pianeggiante a prato, su fondo ghiaioso, a forma esagonale. Vecchia pista in cemento di metri millecinquecento per cinquanta che necessita di riparazioni. Visibilità ottima per quasi tutto l'anno, nebbie rarissime, sicché è spesso utilizzato come base complementare per gli aerei costretti a dirottare da Linate e dagli altri aeroporti. Proprio per la quasi totale assenza di nebbie, nonché per la compattezza del terreno, alcune compagnie straniere (olandesi, belghe e inglesi) preferirebbero fare scalo regolarmente a Orio anziché alla Malpensa”.

Più che mai decisi, i bergamaschi in quel 1949, ad aprire l'aeroporto anche al traffico civile.

Si leggeva su “La Rivista di Bergamo” nel numero di agosto-settembre: “Attualmente l'installazione è sempre nelle mani dell'aeronautica militare, che comunque sembra disposta a consentire sullo scalo anche il traffico civile. E così è stato formulato un programma di massima per l'utilizzazione dell'aeroporto anche come scalo civile”.

Non si faceva mistero che serviva un bel po' di quattrini.

Però “il comitato che si è formato sotto il patrocinio della Camera di Commercio ha già raccolto una notevole somma per le prime, indispensabili opere di miglioramento e di ripristino”. Eh, ce n'era da spendere!

In un'altra descrizione giornalistica, quell'anno l'aeroporto veniva così presentato: "Dispone di una pista di cemento di oltre millecinquecento metri allungabile per altri trecento. Il terreno possiede le migliori caratteristiche di compattezza ed è anche più che idoneo al deflusso delle acque nella stagione piovosa. Gli impianti di assistenza al volo non sono dei più perfezionati, ma in avvenire possono essere facilmente migliorati. Le due direzioni di accesso alla pista sono sgombre da ostacoli; inoltre le comunicazioni con Milano sono ottime perché il campo sorge proprio lungo l'autostrada. A questi requisiti va aggiunto quello citato qui per ultimo, ma che è primissimo in ordine di importanza: quello della visibilità. Per la sua dislocazione geografica, Orio al Serio ha una percentuale minima di giornate nebbiose e offre di solito ottime condizioni di visibilità".

Peraltro non è che i bergamaschi nutrissero grandi ambizioni per il loro aeroporto.

Intercontinentale?

No, "c'è Malpensa".

Voli interni?

No, "c'è Linate".

E allora?

Lo si diceva, ma in realtà non si era molto convinti: "Comunque sempre meglio di niente".

Una specie di "ruota di scorta"...

"L'eccezionale visibilità di cui gode Orio al Serio mette il nostro scalo in grado di poter sostituire, quando il tempo è altrove proibitivo, e salvo casi eccezionalissimi, gli altri aeroporti dell'Italia settentrionale ai quali fanno capo le linee interne; soprattutto Linate, che ha un'alta percentuale di giornate in cui il traffico è impossibile. In Lombardia si avrebbe pertanto una rete aeroportuale

così organizzata: Linate aeroporto per le linee interne; Malpensa aeroporto intercontinentale; Orio al Serio aeroporto alternativo ai due, nel senso che verrebbe utilizzato ogni qualvolta uno degli altri non potesse funzionare. Questo programma ha già avuto l'adesione di alcune linee aeree, le quali hanno comunicato al comitato promotore di essere disposte a usare Orio al Serio come scalo sussidiario”.

Ed ecco che, “con la prevista valorizzazione dell'aeroporto di Orio al Serio i bergamaschi, convinti che l'avvenire è dell'aviazione, guardano al futuro preoccupandosi di non rimanere tagliati fuori da un rete di collegamenti che, tra non molti anni, sarà sicuramente più importante di quella ferroviaria e di quella stradale”.

Al 1949 è tra l'altro legato un episodio “storico”: lo sbarco a Orio di Winston Churchill, salutato dai due quotidiani cittadini con titoli in prima pagina e una foto dello statista inglese con l'immane sigaro in bocca sulla scaletta dell'aereo.

Misio Tagliaferri⁽¹¹⁾: “Siamo in parecchi giornalisti e, in attesa dell'arrivo dell'aereo, cerchiamo diplomaticamente di forzare la severissima consegna che impedisce alla stampa l'ingresso al campo: è vero che Orio è un campo militare, ma è vero anche che Churchill è un civile che viaggia su un aereo civile. Niente da fare. Siamo in attesa dalle dieci. Chiediamo notizie. Riusciamo a sapere che l'aereo di Churchill è partito da Londra alle undici. Sarà vero? Diffidiamo. Le ore intanto passano. Inutile scrutare il cielo. Finalmente alle sedici le autorità del campo si piegano alle nostre insistenze e ci consentono l'ingresso al campo. Ore 16.55: il rombo di un aereo scuote l'aria. Eccolo! È un Dakota di linea delle Silver City Airways, appositamente noleggiato dagli editori di Churchill per il viaggio in Italia dell'illustre uomo di Stato britannico. L'aereo si ferma

sul campo, scattano gli obiettivi delle macchine fotografiche e degli apparecchi cinematografici di ripresa, della Fox e della Paramount, con gli operatori accorsi da Roma, così come i fotografi dell'United Press, dell'Associated Press e della Reuter. Ci sono anche gli operatori della "Settimana Incom". Una corsa verso l'apparecchio, sta per comparire Churchill".

Eccolo.

"Lex premier britannico indossa un elegante completo grigio principe di Galles e porta con disinvolture un cappello Trilby pure grigio. Blu, invece, è la cravatta a farfalla picchiettata di palline bianche; canna di malacca nella mano destra, guanti di pelle nella sinistra. In bocca il famosissimo Avana chiaro. Appare molto giovanile nonostante i suoi settantacinque anni. Il volto illuminato da un fresco sorriso da studente in vacanza, Churchill è ripreso da fotografi e operatori cinematografici in tutte le posizioni: dall'alto, di fianco, dal basso, da terra. Solo quando si avvicina alla berlina che lo attende per portarlo a Gardone Riviera fino all'8 agosto, il luogo della vacanza italiana, mi riesce di eludere la strettissima sorveglianza di due robusti sergenti che lo accompagnano e posso così scambiare con lui alcune frasi. Gli dò il benvenuto, gli chiedo del viaggio ('eccellente') e delle sue vacanze; Churchill si rivela molto cordiale. Qui sta il segreto della popolarità di colui che gli inglesi chiamano affettuosamente 'Winnie', in questa sua cordialità che non viene mai meno e che è una sua seconda natura. L'azzurro dei suoi occhi è limpido e la pelle è rosea e fresca come quella di un bambino. La macchina si avvia, lenta; Churchill ha un ampio gesto circolare di saluto e dice *Good luck*, buona fortuna. A Gardone sarà raggiunto dalla moglie e dalla figlia in treno; hanno invece viaggiato con lui sull'aereo, oltre alle guardie del corpo, le due segretarie e il maggiordomo. Anche tutto l'occorrente per permettere a Churchill di dedicarsi al suo hobby preferito, la pittura".

Ma perché Churchill fu fatto arrivare a Orio?

Così un redattore de “La Rivista di Bergamo”: “Forse il nostro aeroporto lo si è preferito per la maggior vicinanza a Gardone; o forse per una certa vecchia consuetudine che gli inglesi hanno con questo campo fin dai primi mesi del dopoguerra, quando ci venivano a caricare frutta con i loro Lancaster. Ma a noi piace immaginare che il motivo vero sia stato un altro, meno prosaico: vogliamo credere che si sia fatto arrivare Churchill sul campo di Orio per fare un prezioso omaggio non al celebre uomo di Stato, ma al pittore. Perché non deve essere facile trovare, in qualsiasi altra parte del mondo, un campo d'aviazione circondato da un panorama più suggestivo e allettante per chi vada in cerca di ispirazione per il suo estro artistico. Bergamo è a un tiro di fucile dal campo e i colli, e poi le Alpi maestose, la proteggono amorevolmente, le si stringono d'attorno sollevandola, nell'aria tersissima, sulla interminabile pianura caliginosa. Può darsi che Churchill abbia avuto la tentazione di piantare il suo cavalletto nel bel mezzo del campo e di ritrarre la visione sulla quale s'era affacciato uscendo dalla carlinga. Ma la giornata degli uomini celebri è regolata rigidamente, il loro seguito non permette che si infrangano i dettami di un programma prestabilito. Perciò Bergamo non è stata immortalata dal pennello di Churchill; d'altro canto non pare che i bergamaschi se ne dolgano molto. Per essi l'importante è che il viaggio di Churchill abbia offerto il destro di riparlare ampiamente del campo di Orio riguardo al quale si nutrono progetti interessanti”.

Anni Cinquanta: il progetto per un aeroporto civile ritornò a Bergamo sul tappeto e non mancarono altre polemiche. E così si lasciò di nuovo perdere.

Ma com'era l'aeroporto militare in quegli anni?

Da una testimonianza: “Nel 1955 c’era il secondo stormo con i primi aerei a reazione, i G59, i Mustang, i Vampire (un caccia molto potente e complesso). Orio non era un aeroporto militare di grande rilievo, al massimo ospitò duecento persone”.

Proprio in quegli anni, tra l’altro, si registrò una terza fase di espropri, necessaria per allungare la pista e permettere l’atterraggio e il decollo agli aerei a reazione.

Soltanto nel 1963 il problema “aeroporto civile di Bergamo”, a Orio, fu affrontato ufficialmente e seriamente.

Come ricordato tre anni più tardi da Guido Dietrich sul “Giornale di Bergamo”⁽¹²⁾, “il capitano dell’aeronautica Vittorio Piccinelli, allora consigliere comunale, eseguì un lungo studio che trasformò poi in una interpellanza a palazzo Frizzoni. La risposta scritta fu data dallo stesso sindaco, secondo il quale ‘non si deve assolutamente trascurare la possibilità che l’impianto di Orio possa affiancarsi, con piena funzionalità, agli aeroporti civili attualmente in esercizio. Pertanto non è affatto opportuno assistere – come paventato dall’autorità militare – alla sua smobilitazione e al suo collocamento in posizione marginale. Il problema merita approfondimento, che valga ad arricchire la città di un ulteriore collegamento di primaria importanza’. Nello studio del capitano Piccinelli si smentivano tra l’altro decisamente quanti avevano affermato e affermavano che atterraggi e decolli sarebbero stati fortemente disturbati dalle Prealpi e dai colli cittadini e quindi sarebbero risultati pericolosi per la sicurezza stessa delle persone”.

A tre anni di distanza da quella interpellanza e dalla risposta del sindaco, che avevano dato origine a tutta una serie di dibattiti, Guido Dietrich concludeva il suo articolo sottolineando come “ormai da un bel po’ sulla possibile trasformazione in aerostazione civile della pista militare di Orio al Serio è purtroppo scesa una malinconica cappa di silenzio”.

Però era stata intrapresa la strada giusta, anche se “silenziosamente”.

Nella primavera del 1969 i giornali riferivano che “attualmente il Comitato promotore per l'Aeroporto civile internazionale di Bergamo-Orio al Serio, di cui fanno parte Camera di Commercio, la Provincia, i Comuni di Bergamo e di Orio, l'Unione industriali, l'Aero Club e l'Italce-menti, sta attendendo – dai singoli aderenti – l'approvazione del programma di massima. Si procederà poi alla costituzione di una società per azioni aperta a Enti pubblici e privati con la quale realizzare l'aeroporto”.

E quell'anno, con la costituzione della Società dell'aeroporto civile di Bergamo-Orio al Serio (Sacbo), era finalmente fatta. Cominciarono i lavori per la costruzione di una palazzina aeroportuale e l'opera (che prevedeva altre realizzazioni) fu affidata a una impresa bergamasca fra le più prestigiose.

Nel marzo del 1972 lo scalo fu ufficialmente inaugurato con un volo Itavia Bergamo-Roma effettuato da un DC9.

Le prove, prima del volo inaugurale, fecero registrare un notevole afflusso di curiosi.

Da una cronaca: “Un DC9 dell'Itavia ha effettuato diverse prove di rullaggio, di decollo e di atterraggio davanti a una vera e propria folla di curiosi. Tutto ok. Anche l'aerostazione, che ha accolto i molti curiosi con i suoi colori festosi. Articolata in diversi settori (dal box per i bagagli a quello per il controllo dei biglietti, dalla sala d'attesa al bar e agli uffici del personale), l'aerostazione si presenta moderna e funzionale, perfettamente in grado di svolgere il lavoro del periodo di rodaggio”.

Così in una cronaca l'arrivo del primo volo da Roma, senza passeggeri, il 20 marzo 1972: "Un'ora storica: le 21.42. Ecco che atterra il DC9 dell'Itavia in arrivo da Roma. Finalmente Bergamo ha il suo aeroporto. Già verso le 21 sulla strada erano parcheggiate decine e decine di macchine e una folla numerosa si assiepava presso la rete di protezione per assistere all'arrivo del jet. L'arrivo del volo è stato annunciato dalle luci della pista e dai fari gialli dell'aerostazione. Eccolo! Fatto un atterraggio perfetto, il DC9 ha raggiunto il parcheggio: sono scattati i flash dei fotografi e si sono accesi i riflettori degli operatori della televisione".

In un'altra cronaca si legge: "L'aeroporto civile di Bergamo è stato ufficialmente aperto al traffico con l'atterraggio di un DC9, in volo di collaudo, della società Itavia, che ha ottenuto la gestione del servizio di linea; Bergamo sarà ora collegata con Roma (un'ora di volo), con Catania (un'ora e mezza) e con Cagliari (un'ora e venti minuti). Per la Sardegna, e viceversa, il servizio sarà effettuato con un Fokker F228, un bireattore olandese capace di sessantacinque posti e di una velocità di ottocento chilometri orari; per la capitale e la Sicilia (e viceversa) si volerà con un DC9 che può trasportare, a una velocità di ottocentocinquanta chilometri all'ora, novanta passeggeri".

Ancora prove, ancora cronache. "Un DC9 dell'Itavia è sceso sulla pista di Orio cinque minuti prima di mezzogiorno sotto un cielo caldo. Il volo da Fiumicino, seguito di continuo attraverso la torre di controllo, si è svolto nella massima regolarità e l'equipaggio non ha incontrato la minima difficoltà. La visibilità, al momento dell'atterraggio, era di millecinquecento metri, ma è stato provato anche il sistema di atterraggio strumentale che ha funzionato perfettamente. Tutto ok, dunque. Quando il DC9 ha rullato dalla pista sino al piazzale di parcheggio, dalla piccola folla che era in attesa si è levato un lungo applauso. Mentre scattavano i flash dei fotografi, si apriva lo sportello e dalla scaletta scendevano il comandante Bellini con altri piloti dell'Itavia e l'ingegner

Panizzon, autore del primo progetto dell'aeroporto di Orio. Nel pomeriggio poi il DC9, prima di ripartire per Roma-Fiumicino, ha fatto altre prove di atterraggio e di decollo immediato sempre con risultati eccellenti. E sempre dai bordi della strada una numerosa folla ha seguito le evoluzioni del velivolo. Dopo tanti mesi d'attesa, anche Bergamo si trova ora inserita nel traffico aereo interno, primo passo verso un aeroporto aperto anche ai voli internazionali”.

Il primo volo di linea fu a inviti.

Racconta Alma Pizzi⁽¹³⁾: “Il 21 marzo 1972 l'aeroporto di Orio aprì ufficialmente l'era dei voli commerciali: gli invitati si imbarcarono su un DC9 e partirono alle 9.26 alla volta di Roma-Ciampino, base di riferimento dell'Itavia, la seconda compagnia italiana dopo l'Alitalia. A Bergamo gli uffici dell'Itavia e il terminal erano in pieno centro, a Porta Nuova, da dove i passeggeri in partenza venivano trasferiti con navette fino all'aeroporto; e dove venivano trasportati i passeggeri che atterravano a Orio”.

Per l'aeroporto civile a Bergamo si era tra l'altro battuto a lungo, con il suo giornale, il mitico direttore de “L'Eco di Bergamo” monsignor Andrea Spada.

E quando finalmente l'aeroporto fu realizzato, come ricordano e raccontano Paolo Aresi e Luciano Capoferri in *Il secolo di Spada, 1908-2004*⁽¹⁴⁾, “nei momenti liberi, quando durante la giornata voleva distrarsi un poco, il direttore chiedeva all'autista di accompagnarlo in quello che allora – anni Settanta – era solo un piccolo scalo. Arrivava a Orio, guardava la pista, la minuscola aerostazione, faceva due parole con i pochi addetti, sorseggiava il caffè. E poi usciva nell'odore di erba (sul piazzale c'era soltanto un minuscolo parcheggio, dominavano i campi), saliva in auto e tornava al giornale”.

E per un bel po' "L'Eco" pubblicò ogni giorno, in rubrica fissa, quanti viaggiatori erano partiti da Orio e quanti erano arrivati.

Naturalmente c'era anche un redattore de "L'Eco di Bergamo", Giancarlo Zilio, per un servizio "in diretta", il 22 marzo, sul primo volo passeggeri Bergamo-Roma e ritorno a pagamento.

"Bergamo-Roma e ritorno in dodici ore: due di volo, quasi due per gli spostamenti tra l'aeroporto romano di Ciampino e Roma centro (e viceversa); un'altra ora per pranzare con comodo. Ne restano più di sette per sbrigare i propri affari. Quando uno sa dove deve andare e ha fissato gli appuntamenti giusti, tempo ne ha abbastanza".

In volo.

"Quando il carrello si stacca sulla pista di Orio, sono le 8.15. L'impennata è forte e Bergamo è già lontana. A bordo siamo in diciotto passeggeri. Per la storia, il primo biglietto è stato prenotato dal signor Giovanni Anghileri di Lecco. Dopo un'ampia virata si vede già sotto il greto dell'Adda, come una lunga ferita slabbrata che taglia il verde dei campi. Ed è subito Appennino; neve e boschi intravisti fra banchi di nubi. Alle 8.35 siamo sopra Firenze: inutile cercare il cupolone dal finestrino. Siamo a novemila metri e filiamo a novecento chilometri all'ora. Un quarto d'ora più tardi passa sotto di noi il lago di Bolsena e si vede uno specchio azzurro nel verde cupo. Poi giù verso Roma Ciampino, dove tocchiamo terra alle 9.15. Un pullman (gratuito) ci porta al terminal, alla stazione Termini, in poco più di mezz'ora [...]. Al ritorno, col volo delle 20.15 ci si ritrova in parecchi che hanno fatto assieme l'andata. Siamo in sedici. Volo regolarissimo. E che bello, all'atterraggio, vedere tutte le luci di Bergamo".

Questo il programma dei primi voli.

Bergamo-Roma-Bergamo (partenza da Bergamo alle 15.45; da Roma alle 10.15).

Bergamo-Catania-Bergamo (partenza da Bergamo alle 11.40; da Catania alle 13.45).

Bergamo-Cagliari-Bergamo (partenza da Bergamo alle 8; da Cagliari alle 18).

I primi tempi dell'aeroporto nella testimonianza di un dipendente ancora in servizio alla fine del Novecento, Franco Fassini, direttore commerciale della Sacbo.

“Misi piede per la prima volta nello scalo nel maggio del 1972, a due mesi dall'apertura: c'era un'atmosfera familiare, eravamo quattro gatti. I servizi più importanti venivano svolti dai militari che gestivano la torre di controllo, curavano la manutenzione della pista, effettuavano il servizio antincendio. Allora non c'erano la dogana e la Guardia di finanza: le operazioni di *handling* le facevamo noi come dipendenti dell'Itavia. Fatta la conta dei civili, eravamo una trentina di persone tra impiegati e operai. Si faceva di tutto. Ti occupavi del *check-in* e della biglietteria, poi andavi a fare l'imbarco e magari anche il piano d'imbarco. Non era di certo un lavoro a catena. I biglietti venivano scritti a mano al momento con carta copiativa: erano di una semplicità estrema, venivano riportati la tratta, il numero di volo e la tariffa. All'inizio erano due voli per Roma; dopo pochi mesi si aggiunsero rotte verso Cagliari, coincidenze a Roma per Catania, Palermo e Crotone. Perché Crotone? Perché il presidente dell'Itavia, Aldo Davanzali, a Capo Rizzuto, non lontano da Crotone, era proprietario di un complesso alberghiero che si chiamava 'Costa Tiziana' ”.

Un bilancio dopo il primo anno. Dieci voli giornalieri, centoventisettemila i passeggeri in transito; novantamila per voli di linea (quarantaseimila in partenza, quarantaquattromila in arrivo) e trentasettemila per i charter. Più un milione di chilogrammi di merce trasportata, una radioassistenza di prestigio e una organizzazione in continuo perfezionamento.

Il volo più frequentato?

Il Bergamo-Roma e viceversa.

Le mete dei charter?

Atene, Malaga, Londra, Monastir, Lourdes, Tunisi, Palma di Maiorca, Ibiza, Turchia, Alghero e Trapani.

Le merci in particolare?

Quasi seicentosettantaduemila chilogrammi in partenza, trecentoquarantasettemila in arrivo. Spediti soprattutto capi di abbigliamento, pezzi di ricambio, manufatti vari, pulcini e bottoni; in arrivo generi alimentari e tappeti persiani.

Commentava Renato Possenti su "Bergamo Economica" (marzo-aprile 1973): "Un bilancio sufficiente a confermare che il nostro scalo di fatto è vitalmente inserito nella rete aerea italiana rendendo un servizio pubblico essenziale per il comprensorio di propria gravitazione e integrativo al sistema aeroportuale milanese".

Un anno chiaramente di rodaggio, "ma anche e soprattutto di impegno serio, di volontà ferma di perseguire precisi obiettivi e di procedere in maniera concreta verso un ulteriore potenziamento. D'altra parte fin qui, com'è nel loro costume, i bergamaschi non si sono attardati a compiacersi della realizzazione, ma hanno continuato nel loro lavoro senza perdere tempo, badando alla sostanza. Del resto l'aeroporto è nato proprio sotto la stella del dinamismo e della determinazione; lo prova in particolare il fatto che dalla costituzione della Sacbo all'inizio dei voli civili sono passati soltanto venti mesi. Un periodo davvero breve se si considera il complesso iter burocratico da superare; se si pensa ai non pochi problemi da risolvere e alla necessità di realizzare una struttura-base, presupposto primo per consentire l'avvio del traffico commerciale".

In definitiva, "si può ben dire che la Sacbo ha bruciato le tappe". Renato Possenti precisa nel suo articolo che, "se l'aeroporto bergamasco ha potuto fare dei passi avanti così decisivi lo deve

anche alla sua radio-assistenza di prim'ordine; la Sacbo, predisponendo il piano delle opere da realizzare, ha badato soprattutto alla sicurezza, lasciando da parte progetti ambiziosi, ma non urgenti e non di utilità pratica”.

Categorico, al proposito, il presidente della Sacbo Attilio Vicentini: “Primo nostro obiettivo era, e sarà sempre quello di portare a terra l'aereo nel modo più sicuro e tranquillo. Continueremo a operare in questa direzione”. Decisamente a Bergamo si è proceduto controcorrente.

Renato Possenti: “Sì, perché in Italia molto spesso prima si pensa a costruzioni di prestigio, solo dopo all'installazione di impianti al passo con i tempi e con la tecnologia più avanzata”.

Ed ecco che nel cosiddetto “Rapporto Lino” l'aeroporto di Bergamo veniva indicato “come un esempio di serietà”.

Da parte sua il comandante Adalberto Pellegrino, presidente dell'Associazione dei piloti civili, applaudiva a Bergamo, “dove solo da poco hanno realizzato un aeroporto dotandolo come prima cosa di un ILS, un sistema automatico strumentale usato per l'atterraggio che manca in quasi tutti i sedici scali che la mia associazione ha dichiarato insicuri”.

E Renato Possenti concludeva: “Oggi l'aeroporto di Bergamo-Orio può guardare con assoluta serenità al futuro, sicuro di rappresentare sempre più un elemento indispensabile per il consolidamento della nostra economia e del nostro turismo”.

Da una cronaca: “Il primo anno di attività è andato meglio del previsto. Pertanto, dato l'aumento del traffico passeggeri e merci, l'aerostazione verrà raddoppiata. Nel frattempo si stanno completando la pista di rullaggio e il piazzale di sosta degli aerei”.

In pratica l'aerostazione “avrà due distinte sale d'imbarco per i voli internazionali e nazionali; locali idonei ad accogliere la direzione del controllo traffico di 'Civitalia', gli uffici di dogana, di

polizia di frontiera, della Guardia di finanza e dei carabinieri. Inoltre sono previsti locali anche per il servizio sanitario, un ufficio postale e il reparto merci”.

Da una testimonianza: “La pista allora era di soli milleottocento metri, il piazzale aeromobili era insufficiente e conteneva soltanto due aerei (il terzo doveva arrivare per ultimo e ripartire per primo); le strade d’accesso erano anguste; ogni volta che doveva partire o arrivare un charter, non essendoci dogana, bisognava ricorrere alla dogana di Bergamo chiedendo il distaccamento di personale ‘in missione’. Esisteva inoltre un’unica sala di imbarco per i voli nazionali, mentre per quelli internazionali (*charter*), sempre d’estate, si usavano come sala d’imbarco le aree all’aperto”.

Davvero tempi preistorici: “Non esisteva un deposito fisso di carburante e si richiedeva l’intervento dei militari che rifornivano gli aerei civili con il loro carburante tipo jet A1; anche i vigili del fuoco erano quelli dell’Aeronautica militare. Una collaborazione, quella con i militari, che permise di superare le enormi difficoltà iniziali”. L’aeroporto di Bergamo è stato un po’ una specie di fabbrica del duomo, nel senso che ci sono voluti anni e anni per vederlo completato. L’ultima ala dell’aerostazione, nel Novecento, è entrata in servizio nel 1995 e a utilizzare per primi le nuove sale da sbarco sono stati, per la storia, i passeggeri di un volo della Luxair proveniente da Lussemburgo. Era esattamente lunedì 18 dicembre e a ricordo dell’evento a quel gruppo di passeggeri fu offerto un simpatico omaggio.

Questi, in quel 1995, i dati tecnici dell’aerostazione: quasi ventiseimila metri quadrati di superficie coperta; sette le sale di imbarco, tre le sale per il ritiro bagagli. Secondo l’architetto Francesco Angarano, uno dei progettisti, “l’aeroporto di Bergamo è ora in grado di smaltire un traffico di circa due milioni di passeggeri l’anno”.

Gli ultimi interventi del Novecento in aeroporto risalgono al periodo 1998-2000. Le cronache elencano la riqualificazione della via di rullaggio e del piazzale a nord della pista, allungata fino a tremilaventiquattro metri; l'ampliamento ancora dell'aerostazione con una nuova sala d'imbarco con cinque *gate* e due *loading bridge* per l'attacco diretto degli aerei; il raddoppio dell'area *check-in* e l'ampliamento della zona di smistamento bagagli; la realizzazione di un nuovo cargo center (legato all'attività degli *Air Courier* e al trasporto dei piccoli pacchi, una "specialità" di Orio) e di una nuova torre di controllo e sistemi radar.

E allo studio c'erano non pochi altri progetti, mentre proprio dietro l'angolo stava per esplodere un vero, sorprendente boom che avrebbe innalzato l'aeroporto di Bergamo tra i primi in Italia.

Il 2000 come ultimo anno di primati del Novecento.

Così "L'Eco di Bergamo" il 21 giugno: "Ancora un record: lo scalo bergamasco ha raggiunto un primato storico di passeggeri tra l'ultimo fine settimana e lunedì, un'impennata che ha fatto registrare il tutto esaurito su molti voli di linea. All'utenza di affari si è sommata quella diretta in vacanza e così da venerdì a lunedì sono transitati in aeroporto 25067 passeggeri, oltre diecimila in più di quanto si registra normalmente".

Un record anche in luglio.

Da una cronaca: "centoquarantottomila i passeggeri transitati nei trentun giorni, ben trentacinquemila più che nello stesso mese del 1999. In media quasi cinquemila persone ogni giorno hanno varcato l'aerostazione per imbarcarsi su uno dei voli di linea (collegata anche Venezia con mezz'ora di volo) o charter. Accanto alla tradizionale vocazione per il traffico turistico,

reggono bene anche i collegamenti con le principali città europee (il coefficiente di occupazione dei posti disponibili sulle tratte giornaliere risulta costantemente al di sopra del cinquanta per cento)”.

Il 21 luglio, in particolare, ecco un altro “muro” abbattuto, quello degli undicimila passeggeri in un giorno tra partenze e arrivi, di settantacinque aerei di linea e sessantadue *charter* (le destinazioni spagnole le più richieste, seguite dalle mete marine di Egitto, Grecia, Tunisia e Turchia).

Nel 2000 poi il milionesimo passeggero è stato registrato il 17 settembre; in anticipo rispetto al primato dell'anno precedente.

Da una cronaca: “È Tomas Carrara, ventottenne direttore commerciale di Alzano, il milionesimo passeggero di Orio al Serio nel 2000: si è imbarcato su un volo Gandalf alla volta di Amsterdam. Poco prima di salire sull'aereo, festeggiato dai responsabili dello scalo, Tomas Carrara ha detto che il suo aeroporto preferito è quello di Denver, ‘ma Orio viene subito dopo, è comodo, a due passi da casa. L'ideale per chi, come me, viaggia per lavoro”.

Quattro stelle su un massimo di cinque: questo il giudizio espresso nel 2000 dal Touring Club sul grado di accoglienza dell'aeroporto di Bergamo. Una valutazione maturata tenendo conto della rete di collegamenti, della qualità e rapidità delle operazioni aeroportuali.

Orio 2000 nel giudizio di Mario Lucigli, il primo che pilotò un aereo civile in atterraggio sulla pista dello scalo bergamasco: “Quando arrivai quella prima volta, l'aeroporto era una struttura piccola e modesta. Oggi è un aeroporto fra i migliori e più grandi d'Italia e direi che anche a livello europeo si pone fra i più efficienti”.

Queste tutte le mete raggiunte da Orio al Serio, in rigoroso ordine alfabetico, in una guida del 2 ottobre 2000: Alghero, Amsterdam, Barcellona, Belgrado, Bonn, Bruxelles, Bucarest, Cagliari, Capo Verde, Colonia, Firenze, Lampedusa, Londra, Lussemburgo, Monaco di Baviera, Napoli, Olbia, Parigi, Parma, Praga, Roma, Timisoara, Trapani, Venezia, Zurigo.

E questo il bilancio dell'aeroporto alla fine del 2000.

Passeggeri 1241138; merci in tonnellate 100493; carburante erogato in tonnellate 73208; lavoratori impiegati in aeroporto 2065 (più altri duemila addetti all'indotto); compagnie aeree centocinquantaquattro; società ed enti operanti nello scalo quarantatré; attività commerciali ventiquattro; fatturato della Sacbo (nel 1999) 51452 milioni.

Da una relazione: “[...] Il collegamento con le maggior città lombarde è garantito dagli autobus di alcune società private (da Bergamo per l'aeroporto, tra l'altro, c'è una corsa ogni quarto d'ora); per quanti poi raggiungono Orio con mezzi propri, il parcheggio dell'aeroporto dispone di tremilacinquecento posti auto. Nelle aree arrivi e partenze viene offerto di tutto un po': farmacia, ufficio postale, banca, ufficio cambio, quattro ristoranti, due bar, cinque autonoleggi e sette negozi che vendono merce varia. Non manca ovviamente, superata la dogana, il *duty free* riservato ai passeggeri dei voli extranazionali”.

Ormai l'aeroporto aveva decisamente imboccato la pista di lancio.

Nei primi anni Novanta i voli *low cost* erano considerati “roba da poveracci”; per Ilario Testa, presidente della Sacbo, erano invece il business del futuro. Fu così che, grazie alla lungimiranza del presidente, l'aeroporto bergamasco conobbe la svolta che l'avrebbe portato in pochi anni a diventare il terzo scalo italiano con più di otto milioni di passeggeri; una grande impresa orobica con ben ventimila posti di lavoro, considerando anche l'indotto industriale.

Sempre più grande, sempre più *in* l'aeroporto. Tanto che alla fine del Novecento lo scalo di Orio era un caso anomalo in provincia di Bergamo. Infatti l'area destinata ai servizi aeroportuali occupava ormai i due terzi del territorio comunale e in pratica il paese non disponeva più di aree fabbricabili.

“Un fenomeno unico in tutta la Bergamasca”, si sottolineava in una nota giornalistica.

Questo per quanto riguarda l'aeroporto civile.

Ma quello militare? Si chiedeva la giornalista (del “Bergamo”) Elisa Riva: cosa si cela dietro le alte mura, con filo spinato e il cartello ammonitore: “Alt, zona militare”?

Risposta (dopo una visita): “C'è la base del '3° Reggimento Sostegno Aviazione-Esercito Aquila', un'enorme officina che fa manutenzione, ripara mezzi speciali, elicotteri dell'esercito. Un enorme spazio che dal 1965 si trova nel sedime aeroportuale e che, in ultima analisi, è qualcosa di più di un'officina: è un laboratorio specializzato. Un polo tecnico logistico, responsabile – all'alba del terzo millennio – per tutto il territorio nazionale, e per le forze in missione all'estero, della perfetta tenuta e funzionalità degli elicotteri, soprattutto di quelli 'speciali'. Ben trentamila i pezzi di ricambio conservati in diversi magazzini”.

Con Elisa Riva nel complesso militare.

“Quando si varca il cancello grigio del 3° Reggimento Aquila si entra in un mondo a sé. È zona militare, per cui vigono un ordine diverso da quello civile, codici di comportamento ignoti a chi non indossa l'uniforme. Un ambiente dove regnano in particolare precisione ed efficienza. Tanta disciplina e tanto ordine, ben testimoniato dal verde ben curato e da un composto silenzio”

La visita.

“Un corridoio di porfido porta ai vari uffici attraverso un museo di elicotteri a cielo aperto sotto l'occhio d'una statua della Madonna di Loreto, patrona dell'aviazione dell'esercito. In ogni scorcio si nota che qui è tutto frutto del lavoro e dell'impegno dei militari, che di propria mano hanno realizzato e perfezionato ogni edificio, ogni aspetto delle aree scoperte”.

È un reparto, l'Aquila, faceva notare la giornalista, “che il 12 dicembre 1989 si è visto concedere la bandiera di guerra; bandiera che troneggia nell'ufficio del comandante. Un reparto che nel corso degli anni si è sempre più ingrandito e oggi i militari, uomini e donne, hanno a disposizione molti locali per lavorare, ma anche per il tempo libero, come la palestra e il bar”.

E non mancavano le ricercatezze segnalate dalla giornalista.

“In un angolo del sobrio giardino è stato creato, accanto a un pozzo, un mulino alimentato da un piccolo torrente. Non lontano fa bella mostra di sé un gazebo in ferro battuto. Inoltre la mensa di un tempo è stata trasformata in un elegante centro congressi, mentre alcuni muri separano dai magazzini e dalle officine gli uffici e gli alloggi”.

Sul finire del Novecento era poi sempre di casa in aeroporto l'Aero Club intitolato a Guido Taramelli.

Chi era Guido Taramelli?

Un aviatore bergamasco della Grande Guerra. Giusto ricordarlo. Così come scontato dare la prima presidenza del club ad Antonio Locatelli, al quale poi successe per ben ventisei anni Dino Sestini (dal 1934 al 1970). Gli altri presidenti del Novecento: Alessandro Oberti dal 1971 al 1974, Dante Robbiati dal 1975 al 1979, Claudio Sonzogni dal 1979 al 1999 (è poi stata la volta di Giacomo Andreoli).

L'Aeroclub e l'accorato promemoria del comandante Marco Ghisalberti dopo aver ricordato che il Taramelli "è da annoverare tra i soci fondatori dello scalo civile"; e sottolineato che "la sua attività ha consentito, in anni meno floridi commercialmente, di dare un senso alla presenza di un aeroporto che l'Aeronautica militare andava abbandonando".

Ebbene, "in aeroporto non esistono solo i parcheggi, le piste, la torre di controllo, i check-in, i negozi, i bar; esistono anche coloro che ogni giorno permettono a milioni di persone di decollare e atterrare in sicurezza. Sto parlando dei piloti. E per fare i piloti occorrono gli aero Club. Se poi si vogliono formare professionalità all'altezza della sicurezza che viene richiesta, occorre addestrarsi in una buona palestra; e quella di Orio al Serio è la migliore che esiste in Italia".

Detto tra parentesi, alla fine del Novecento l'Aeroclub Taramelli era presente tra gli azionisti della Sacbo con una partecipazione dello 0,01 per cento; una partecipazione quasi simbolica, ma molto significativa.

Mario Pezzotta ("Giornale di Bergamo" del 28 marzo 1971): "L'Aero Club Taramelli è sorto dalla passione di pochi e per questa passione vive. I promotori dell'Aero Club, e coloro che oggi lo mantengono efficiente, hanno dato grandi esempi non soltanto di valore in tempo di guerra, ma di superiore condotta morale e civile in tempo di pace".

Alla fine del Novecento tre le sezioni del club: volo a motore, volo a vela (a Valbrembo) e aeromodellismo.

Quanti i soci nel 1971?

"Cinquecento. I piloti in normale attività di volo oltre cento. Trenta sono gli allievi per il conseguimento del brevetto di secondo grado; dieci quelli per il primo. È una forza notevole, con molti giovani. E i giovani, si sa, sono la garanzia dell'avvenire".

Le origini?

“Bisogna risalire agli anni 1926-1927, alla vecchia Reale Unione Nazionale Aeronautica, che aveva la sua sede a Ponte San Pietro. Godeva pure del sostegno materiale del governo di allora, che aveva interesse a trarne forze attive in vista degli sviluppi dell'aviazione militare. Erano gli anni del pionierismo aviatorio e Bergamo rispose in primo piano fra le città italiane con appositi corsi di pilotaggio per i giovani più in gamba [...] Poi venne la seconda guerra mondiale e spazzò via tutto”.

La ripresa.

“Nel 1959 si può parlare di un risveglio per merito del dottor Dino Sestini, dell'avvocato Pasquale Tacchini, di Alessandro e Giancarlo Oberti, di Paolo Moro, Guardo Colleoni e dell'ingegner *Pietro* Cella. Il gruppo ottenne l'assegnazione di una striscia del campo di Orio al Serio; poi, realizzata una piccola aviorimessa, acquistò due vecchi Piper che diedero vita a una sia pur limitata attività”.

Nel 1961 fu tenuto il primo corso di pilotaggio – direttore Vittorio Piccinelli – che “laureò” otto piloti.

Da allora la scuola ha sfornato in media 25 piloti all'anno.

“La preparazione dei piloti civili richiede cognizioni specifiche sulla regolamentazione del traffico aereo, frequenze radio, indicazioni di quota, sistemi di lettura verificati sul piano internazionale. Per i suoi allievi l'Aero Club mette a disposizione anche un apparecchio di ‘simulazione volo’ per l'addestramento a terra”.

Nel 1971 alla prima aviorimessa se ne aggiunse una più ampia e fu altresì allestita un'officina per tutti i lavori di piccola e media riparazione dei velivoli. Era tra l'altro prevista una revisione

ogni venticinque ore di volo. Nel 1986 sono saliti a nove i velivoli del club, più quelli di proprietà dei soci. C'era inoltre in programma la realizzazione di una pista in cemento a sostituire quella in erba.

Orgoglio del club la palazzina “di direzione”.



27 giugno 1980: il “giallo” di Ustica.

Un DC9 dell'Itavia si inabissò nel Tirreno con ottantuno persone a bordo. Colpito per errore da un missile? Il “giallo di Ustica” era ancora un tragico episodio denso di misteri alla fine del Novecento.

Perché quell'aereo si inabissò in mare?

Solo parziale la risposta data dalla magistratura (nel caso il giudice Priore) a quasi vent'anni dall'accaduto, nel 1999; e cioè che l'aereo fu abbattuto all'interno di un episodio di guerra. Ma da chi? Chi si stava facendo la guerra? Solo ipotesi e sempre tanti interrogativi: coinvolte la Libia e la Francia? Anche aerei americani? E perché quel giorno il cielo di Ustica non era sorvegliato dagli italiani al cento per cento?

Qualcuno pensò anche a una bomba a bordo. Per altri il DC9 si trovò “inconsapevolmente” in mezzo a uno scenario di guerra (con i francesi a caccia del leader libico Gheddafi, secondo l'ex presidente della Repubblica Francesco Cossiga). Abbattuto per errore da un missile “a risonanza”.

E a contorno della tragedia non pochi i fatti inquietanti: il ritrovamento di un Mig libico schiantatosi sulle montagne calabresi; alcuni testimoni dell'evento morti in circostanze misteriose; insabbiamenti, false testimonianze.

Si legge nella sentenza del 1999: "L'inchiesta è stata ostacolata da reticenze e false testimonianze, sia nell'ambito dell'Aeronautica militare italiana che della Nato, le quali hanno avuto l'effetto di inquinare o nascondere informazioni su quanto accaduto".

Di tutt'altro avviso un politico di lungo corso come Carlo Giovanardi, più che certo che a bordo del DC9 era stata messa una bomba. In una toilette dell'aereo.

Da una sua intervista ("Panorama" del 13 gennaio 2011): "In due legislature io sono stato incaricato di approfondire l'accaduto e con pazienza certosina ho ricostruito tutto. Ho preso in particolare atto della sentenza della Cassazione con la quale sono stati assolti tutti i militari d'alto grado accusati di aver depistato le indagini. Secondo l'Alta Corte non c'è stata alcuna battaglia aerea, non c'è mai stato alcun missile. E sarebbe ora finalmente il caso, secondo me, di indagare a oltre trent'anni dal fatto su chi possa aver collocato la bomba a bordo. E perché".

Altro effetto deflagrante del giallo di Ustica, il fallimento dell'Itavia: favorito da alcune voci messe artatamente in giro dopo il disastro; e cioè che gli aerei della compagnia fossero "carrette" (si parlò anche ufficialmente, nel mare delle prime ipotesi, di "cedimento strutturale").

Fu la fine dell'Itavia. Da allora, per tutti gli ultimi anni del Novecento, all'aeroporto di Orio al Serio è stato un cocktail di compagnie: dall'Alitalia all'Ati, dalla Sabena alla Swissair, dalla Meridiana a Volare. Eccetera. Sulle code degli aerei (soprattutto charter) un'infinità di stemmi e di sigle di compagnie italiane e straniere.

Fra tanti nomi, ne mancava uno: con che nome battezzarlo l'aeroporto?

Quando nell'autunno del 1990 uscì la notizia che l'aeroporto si sarebbe dovuto chiamare Milano-Orio, e non più almeno Bergamo-Orio, a Pier Carlo Capozzi venne quasi un coccolone.

Punto nell'amor patrio, su "L'Eco di Bergamo" scrisse un articolo di profonda bergamaschità.

"Milano-Orio? Ohibò. E ora speriamo che l'Atalanta continui a chiamarsi Bergamasca Calcio e che la stazione ferroviaria possa esibire anche in futuro i cartelli indicanti 'Bergamo'. Ma si può davvero tirare così semplicemente un colpo di spugna sul nome di una città che comunque, tanti o pochi, sacrifici ne ha fatti e ne sta facendo per il *suo* aeroporto, visto che tra l'altro il rumore se lo sciroppano gli abitanti di Colognola e di Campagnola e non quelli del Giambellino e della Bovisa? [...]. Ma qualcuno ha per caso presente il danno in termini di immagine e di 'ritorno' che avrebbe Bergamo se perdesse la denominazione del proprio scalo? La nostra città, già trattata a pesci in faccia e calci nelle gengive sui problemi viabilistici, sparirebbe dall'atlante degli aeroporti, le verrebbe meno quella straordinaria cassa di risonanza legata ai voli; perderemmo in pratica la possibilità di propagandare e promuovere Bergamo nei circuiti internazionali, di uscire finalmente dal nostro orticello di campagna".

Fortunatamente la balorda idea fu riposta in un cassetto.

Ma come chiamarlo l'aeroporto?

Semplicemente "Bergamo-Orio"?

Perché non aggiungergli il nome di un Grande bergamasco?

Sollecitato dall'idea, "L'Eco di Bergamo" lanciò un concorso fra i lettori. Piovvero centinaia di proposte di questo e quel nome: da Donizetti a Colleoni, da Papa Giovanni a Giacomo Quarenghi. E così via.

Gianmario Colombo portò avanti la candidatura del Caravaggio e scrisse: “Le motivazioni? Sarebbe tra l'altro una giusta riparazione per quella piccola strada dedicata a lui a Bergamo con una assurda targa che recita ‘via Michelangelo da C.’ E pensate un po’ che bello mettere nelle varie sale dell'aeroporto riproduzioni di opere di Caravaggio. Quale meraviglioso benvenuto sulla soglia di una città d'arte, così ricca di capolavori”.

Gianmario Colombo era poi per la denominazione con il nome e cognome del grande pittore, e cioè Michelangelo Merisi.

“Non sembri molto lungo. Non si chiama forse Leonardo da Vinci l'aeroporto di Fiumicino? E quello di Parigi Charles De Gaulle? Oltretutto Michelangelo Merisi ha un suono bello e importante. Come il nostro aeroporto”.

Su “L'Eco di Bergamo” alla fine la denominazione col maggior numero di consensi è stata “Aeroporto Gaetano Donizetti”, invece si optò per Caravaggio.

Certo che fra i grandi bergamaschi hai solo l'imbarazzo della scelta.

Gianni Brera, tanto per dire, non perdeva occasione per confessare la sua ammirazione per l'ingegno bergamasco e per i grandi bergamaschi.

Esempio?

Il Caravaggio, che diede nuove luci alla pittura, “fu uno dei quattro italiani che influirono decisamente sulle arti e sulle scienze moderne; gli altri, il Borromini ticinese, il Monteverdi bassaiolo cremonese e il Galileo toscano”.

Il Quarenghi: San Pietroburgo nacque dalla “fantasia scientifica sua e degli architetti al suo seguito”.

Il Tasso, l'invenzione del servizio postale e Torquato.

Donizetti...

Su su fino a Papa Giovanni.

“Ad Angelo Roncalli si pensa come a un santo di arguta schiettezza contadina. Chi ne ha veduto il volto e udito le parole, credente o no, si inchina a una realtà squisitamente umana”.

Secondo Gianni Brera, “Bergamo ha dato all’Italia più geni di Firenze”.

Lo affermò, stupendo l’interlocutore, nel corso di una familiare e lunga chiacchierata (in casa Brera) con il giornalista bergamasco Giuseppe Fumagalli.

Era un giorno di dicembre del 1991 e anni più tardi quella chiacchierata è stata trasportata in un libro (*Figli di un Rio minore. A lezione da Gianni Brera*); una chiacchierata durante la quale, come suo costume, Brera (tra bottiglie di vino, salame e fumo di sigarette pestilenziali) parlò di tutto, dalla pittura al *folber*. E, naturalmente (giacché era una sua passione), di Bergamo e dei bergamaschi.

Recensendo il libro, Stefano Serpellini si è soffermato in particolare sulla prosa breriana dedicata ai geni bergamaschi.

“Colpa del troppo vino tutti quei nomi snocciolati come una squadra di calcio? No, Brera era lucidissimo e raggiunse livelli altissimi, capaci di inorgoglire e stupire noi *bergheim*, come ci chiamava lui. Il maestro li mise in fila tutti i nostri geni: Alberto Ganassa, il papà di Arlecchino, partito dalla Valbrenbana nel Cinquecento e arrivato a incantare Parigi; e poi il musicista Pietro Antonio Locatelli e Costantino Beltrami, quello che ai primi dell’Ottocento aveva raggiunto – primo bianco – le sorgenti del Mississippi; e Giambattista Moroni e Lorenzo Lotto, che Brera considerava bergamasco. E, certo, Caravaggio e il Palma, e Fra’ Galgario e il Baschenis (‘non

scordiamoci che la pittura metafisica l'ha inventata lui") e Giacomo Carrara, il collezionista di quadri, quello dell'Accademia. E ancora il Tasso, Codussi, Fanzago, l'ispirato Donizetti...".

Per un nome da dare all'aeroporto, davvero solo l'imbarazzo della scelta.

E perché non ripetere l'intitolazione che si era data il campo di Ponte San Pietro?

Sì, ad Antonio Locatelli: il primo al mondo a trasvolare le Ande. Un volo entrato nella storia.

Successe il 5 agosto 1919: tutto solo, Antonio Locatelli percorse millecinquecento chilometri senza scalo in sette ore e mezza. Come ha poi lasciato scritto lo stesso straordinario aviatore, "per il mio piccolo SVA fu una delle più belle prove di rendimento che mai avesse dato al mondo un velivolo".

Quei giorni, prima dello storico volo sulle Ande, in una pagina di Giuliano Donati Petteni: "Più che mai deciso, Antonio Locatelli, a violare quelle inaccessibili montagne, candide nel cielo sterminato come cristalline cattedrali; a provare il bisogno di signoreggiare come un Dio sulle cose. Più che mai pronto a percorrere a volo quelle pianure sterminate, a superare quei monti il cui vergine silenzio mai nessun uomo aveva fin lì rotto".

In Sud America era tra l'altro pieno inverno.

Vittorio Polli⁽¹⁵⁾: "In quel periodo l'inverno era nel suo pieno sviluppo. Due episodi danno l'idea dell'inclemenza della stagione: le navi non potevano passare attraverso il gelido stretto di Magellano; venti ciclonici scendevano dalle montagne verso il mare e in quei giorni nel porto di Valparaíso erano state danneggiate quaranta navi. In particolare i venti delle Ande avevano mediamente una velocità di 200 chilometri orari, insostenibile per qualunque apparecchio di quel tempo".

Evidentemente, però, non per quello di Locatelli.

Da una sua rievocazione: “Avevo già volato per un po’ sulla Cordigliera delle Ande: uno spettacolo meraviglioso, che mi aveva molto impressionato. Montagne luminose. E subito avevo pensato alla trasvolata. Mi ero detto: che importa se l’inverno stringe ormai queste montagne gigantesche che toccano i settemila metri in una corazza di gelo e se gli uragani di vento spazzano le valli e tormentano le cime? In effetti erano la stagione e il momento meno adatti per gettarsi nell’impresa, ma io non volli attendere e così partii per valicare, per primo, il tratto più elevato delle Ande”.

Polli: “I voli di perlustrazioni gli erano serviti per studiare l’ambiente, adattare nuovi serbatoi all’apparecchio, mettere a punto il motore. Caricò l’apparecchio di benzina, di parti di ricambio per il motore, attrezzi, indumenti e viveri per il caso di un atterraggio forzato. E partì”.

Locatelli (in “presa diretta”): “Balzo sul mio apparecchio con un gran freddo, ma sono pieno di entusiasmo e, mentre mi lego, ricevo lettere da portare oltre l’invalidabile frontiera e fiori con i quali riempio la navicella”.

Polli: “Sale rapidamente col sole alle spalle che illumina le fantastiche montagne; punta sulla cima dell’Aconcagua e sfiora l’ultimo crestone della vetta che è appena 200 metri sotto di lui a settemila metri. È in uno stretto passaggio, ma egli trova la strada per buttarsi a precipizio dall’altra parte; strapiomba d’un tratto di mille metri; deve risalire e lo può fare perché trova una corrente ascensionale che lo riporta in quota. Valicato lo spartiacque, si trova su quello da lui definito ‘l’orrido precipizio cileno’. Getta nel vuoto i fiori destinati a commemorare la morte di un pilota argentino scomparso nei baratri della Cordigliera. Il freddo è attorno ai 35 gradi, l’apparecchio è aperto, Locatelli non ha l’ossigeno. Oltre che lungo, è un volo assai difficoltoso. Nonostante il

vento e l'altezza delle montagne, viene comunque spinto, proprio dalla violenza del vento, al di là della cresta e si trova sugli estesi nevai del versante argentino”.

Locatelli: “Volutamente attraverso anche una valle che mi interessa per la sua bellezza orrida. Poi dò un saluto al Cerro dell'Aconcagua e mi lancio in una corsa sfrenata, entusiasmante, per creste e valli fino alla Pampa”.

Momenti di enorme emozione e anche di qualche preoccupazione. Come ha poi raccontato Locatelli, “dopo sette ore di volo Buenos Aires ancora non mi si mostrava; ero un po' inquieto dovendo contare quasi esclusivamente sulla bussola. Non guardavo poi quasi mai fuori per non stancarmi con il vento. A un tratto la vista della cittadina di Mercedes mi avvertì della vicinanza di Buenos Aires. Mi svegliai dal torpore ed esultai. Arrivai al campo di aviazione col motore che rombava sempre perfetto; lo spensi e calai verso la folla immensa che mi attendeva. Lo riaccesi fuggendo sulla città per portare il saluto del tricolore delle mie ali, quindi tornai verso il campo e atterrai dolcemente dopo sette ore e trenta minuti di volo. Avevo percorso millecinquecento chilometri alla velocità di duecento chilometri all'ora. Pochi credevano che potessi arrivare da Santiago a Buenos Aires senza scalo; e così, quando si seppe del mio imminente arrivo, una folla delirante occupò il campo d'aviazione; una folla che mi avvolse tutto del suo calore, del suo caloroso entusiasmo e mi costrinse alla più dura fatica di tutta la giornata”.

Appuntò l'aviatore sul suo diario dopo la memorabile impresa: “I nervi vibrano ancora tutti alla musica forte del vento, inebriati di altezza, insaziati di cadute vertiginose e del sogno vissuto nelle quasi otto ore di solitudine nel cielo sterminato della Pampa”.

Alcune fasi dello storico volo nella cronaca diretta dello stesso Locatelli⁽¹⁶⁾.

“Quando raggiunsi la prima cresta ero già a quattromila metri e cominciai una danza a tempo lungo: ero intenerito dalle meraviglie di quell’oceano bianco che si stendeva colle sue onde giganti dilagando da Nord a Sud. Il sole che nasceva alle mie spalle aveva una tenue tinta rosea alle vette più elevate; poi il roseo si estese rapidamente e tutte le vette a poco a poco si accesero”.

“A seicento metri il ritmo della danza si fece più frequente; il fruscio dell’elica che tagliava l’aria freddissima risuonava talvolta più secco. Stavo raggiungendo i seimilacinquecento metri filando verso la cuspide dell’Aconcagua, ancora più alta. Le mie ali di seta, tese nello sforzo, ogni tanto sbandavano, vinte da qualche turbina più insistente e più poderoso”.

“La vetta dell’Aconcagua (7040 metri) incombeva sopra di me. Aveva la forma di un’enorme scaglia dall’ossatura rocciosa, incavata a uso conchiglia. In cresta e sul baratro era sospeso pericolante un pauroso ed enorme cornicione di ghiaccio, azzurro e trasparente, listato di bianca neve. Sentii i capelli rizzarmi in testa in un brivido di freddo e di vertigine”.

“Ebbi appena il tempo di buttarmi in un valloncetto schivando una vetta di seimila metri; più tardi cominciai a tentare tutte le manovre per risalire in una atmosfera agitatissima che annunciava un cambiamento di corrente; intanto l’improvviso cambiamento di livello aveva serrato intorno alle mie tempie un cerchio doloroso”.

“Davanti a me si apriva finalmente un facile cammino in un rapido precipitare di rupi verso la campagna cilena, verso l’Oceano. Avevo il cuore pieno di gioia e cantavo con la voce smorzata dall’urlo del vento contro le ali e nelle traverse, dal rombo monotono del motore; cantavo con tutta l’anima”.

“Finalmente lontano scorgo una linea bianca, sinuosa, ancora indecisa: è la riva del Pacifico, coronata dalle spume bianche delle onde che vi si infrangono. Sono come pazzo, mi divincolo

nell'apparecchio, mi tendo tutto avanti come per giungere prima. Metto il motore in pieno e, rombando in discesa, accelero pazzamente la marcia". Dopo aver letto *La traversata delle Ande*, scrisse Giuliano Donati Petteni: "C'è una pagina di quello splendido racconto di Antonio Locatelli che fa arrestare il battito del cuore: là dove egli descrive una caduta fra le gole delle Ande, mentre i pinnacoli e le guglie ghiacciate della montagna gli si rizzano dinnanzi come un esercito di giganti. E alla fine un colpo di vento lo risolleva di nuovo in alto. Ricordate il viaggio di Lucifero nel *Paradiso perduto* di Milton? Ebbene, ecco come nella realtà si riflette il sogno degli antichi poeti!".

Dopo la traversata delle Ande (nel 1988 ricordata con un busto del trasvolatore donato dall'Argentina a Bergamo), Antonio Locatelli si buttò in un'altra temeraria avventura: il raid Atlantico-Pacifico con un idrovolante.

Nel 1924.

Ha ricordato Pietro Radius in una rievocazione giornalistica⁽¹⁷⁾: "Alla vigilia di quel raid, sui giornali vennero dedicati titoli non meno entusiasti di quelli che otto anni prima si era meritato Charles Lindbergh per la trasvolata dell'Atlantico".

L'avventura però non ebbe il lieto fine. Trovatosi avvolto nella nebbia al largo della Groenlandia, Locatelli fu costretto ad ammarare e per quattro giorni rimase a galleggiare sul suo aeroplanino i cui motori si erano spenti per non più riaccendersi. Aveva volato fin lì, dopo esser partito da Reykjavik, millecentonovantuno chilometri. Con l'aviatore bergamasco c'erano un altro pilota, un ufficiale di rotta e due meccanici motoristi. L'idrovolante era un Dornier Wal.

Il 24 agosto il “Corriere della Sera” titolò: “Ansiosi dubbi sulla sorte di Locatelli, sperduto nel volo dall’Islanda alla Groenlandia”.

In una corrispondenza da Londra si leggeva: “Unità navali e idrovolanti americani sono impegnati nelle ricerche. Le condizioni del mare sono cattive, c’è tra l’altro una densa nebbia; inoltre il mare appare cosparso di iceberg alti anche trenta metri”.

La notizia del salvataggio di Locatelli e dei suoi compagni arrivò nelle redazioni dei giornali il 26 agosto.

Titolò “Il Popolo d’Italia”: *Locatelli e i suoi compagni incolumi a bordo di una nave da guerra americana.*

Antonio Locatelli e il suo equipaggio si trovavano in mare a cento miglia da Capo Farewell. Era mezzanotte quando a bordo dell’incrociatore Richmond videro una luce bianca fissa all’orizzonte. Sparati due razzi rossi, fu risposto con altri razzi. Un’ora e mezzo più tardi il Richmond completò l’operazione di soccorso.

E l’idrovolante?

Fu abbandonato e incendiato in mezzo al mare.

“Era impossibile volare in una nebbia impenetrabile”, raccontò poi Antonio Locatelli.

Da un resoconto dello stesso Locatelli. “Eravamo in volo ormai da otto ore; quando dai miei calcoli ritenni di essere al limite dei ghiacci, a venticinque miglia dalla costa della Groenlandia, la nebbia si fece così fitta da non vedere più in là dell’estremità dell’ala e da scorgere appena l’acqua che sfioravamo. Marciavamo a centocinquanta all’ora come ciechi. Se incontravamo un banco di ghiaccio o la muraglia a picco della costa, ci saremmo infranti lasciando la vita sul colpo; oltretutto il mare era così agitato da non lasciare speranza in caso di ammaraggio; guardavamo l’acqua che

rifletteva il grigio plumbeo del nebbione e nella vertigine della corsa la vedevamo alzarsi e abbassarsi come se l'oceano respirasse, mentre si formavano colline e valli effimere che si sfasciavano per rinascere. La radio non funzionava, la situazione era tragica, assillante: o il cozzo o il naufragio. La cortina impenetrabile celava la salvezza e l'insidia a un tempo. Non restava che scendere in acqua e attendere un migliore momento. Spegnemmo i motori e ci abbassammo: il velivolo, lanciato come un bolide, divise una cresta di onda e si abbassò nell'avallamento tra l'uno e l'altro vertice; urtammo un'onda con fragore e rimbalzammo in aria. Ci arrestammo infine impennati contro un'onda. Nel silenzio improvviso dei motori misurammo la nostra tragedia. Il velivolo divenne un fuscillo, preda delle onde gigantesche che si rovesciavano da ogni parte e si rovesciavano con un gorgoglio di cascate. Le ali inerti si bilanciavano tra un vortice e un gorgo. Quando un'enorme onda passò sul velivolo, sentimmo l'alito della morte. Il volante al quale ero aggrappato si spezzò alle razze. Per fortuna c'era un secondo volante. Per tre giorni e tre notti lottammo vigili al volante per non essere soverchiati. Il vento fischiava rabbiosamente e flagellava implacabilmente il velivolo; lavorammo senza sosta anche per travasare acqua percorsi da brividi di freddo [...]. Il terzo giorno finalmente il tempo migliorò e volli tentare la partenza. Quando i motori ruppero il lungo silenzio, gridammo di gioia. La vita riprendeva. Però quando più alta stavamo per gridare la gioia per la liberazione, un motore mancò e ci arrestammo di nuovo. Calò poi nuovamente la nebbia e calò anche un velo di morte fra noi e la speranza. L'inaspettata salvezza arrivò la quarta notte...".

Il salvataggio descritto da Antonio Locatelli "in presa diretta": "Una nave! Lontana. Lanciamo un razzo. Tre quarti d'ora impiega la nave a raggiungerci a pieno vapore: si avvicina lentamente, tenendoci fissati con un 'occhio' abbagliante che accende l'acqua attorno a noi. È l'incrociatore

Richmond. Udiamo le prime voci umane mentre la massa scura della nave si arresta dopo aver fermato le eliche. Troppo vicino! Io grido che diano macchina indietro e la nave si porti più sopravento, ma non sono esaudito. Così il velivolo, sollevato da un'onda, viene scaraventato contro le corazze dell'incrociatore e infrange prima un'ala poi l'altra, infine riscalca lo scafo mentre in me a ogni colpo si distrugge dolorosamente la speranza di poter proseguire il volo. Il nostro velivolo è mutilato involontariamente dalla stessa nave salvatrice che, all'estremo di combustibile, non ha tempo da perdere e, se non ci avesse scorti, sarebbe partita per sempre. Ci viene lanciata una sagola e si ristabilisce così per noi il primo legame con il mondo. Poco più tardi il comandante della Richmond dà ordine di affondare l'apparecchio perché, non potendo rimorchiarlo, costituirebbe – abbandonato – un grave pericolo per i naviganti. Un marinaio appicca il fuoco che si propaga ai locali della benzina. Poco dopo la nave fugge nella notte tempestosa rullando e beccheggiando fortemente; io guardo quel rogo che non si spegne mai, curvato con le mani giunte e un nodo alla gola. Sento il fuoco bruciarmi dentro. Così acerbo il dolore che mi nasce il pensiero, forse ingiusto, che sarebbe stato meglio non mi avessero mai trovato e che io fossi rimasto alla ventura nella divina solitudine dei flutti leggendari a trovarmi da solo la mia salvezza”.

Il Richmond portò i naufraghi a New York.

Una corrispondenza riferì: “Circa duemila emigrati italiani attendevano al porto volendo dare un saluto di benvenuto ad Antonio Locatelli e ai suoi compagni dopo la drammatica avventura; tale la ressa e la gazzarra al Central Terminal, la scorsa notte, che è stato necessario chiedere l'intervento della polizia e trascinare via l'aviatore. Sicché, malgrado i loro ‘Evviva’, gli italiani di New York non hanno potuto vedere nemmeno di sfuggita il loro eroe”.

Antonio Locatelli e un'altra straordinaria avventura, il giro intorno al mondo nei primi anni Venti.

Armato di diversi taccuini e di una macchina fotografica, partì nel gennaio del 1923 imbarcandosi a Brindisi con un biglietto di terza classe. Tornò in Italia nove mesi più tardi con cinquemila negativi e più di un taccuino zeppo di appunti.

Spunti ripresi qua e là.

“Ho già fatto mille fotografie di rara bellezza; se persisto, porterò a Bergamo una delle più belle serie che siano al mondo”.

“Voglio penetrare nel cuore della giungla. Non per cacciare, ma per conoscerne il fascino e il mistero. Tra gole e rapide fantastiche”.

“I bambù! Alcuni colossali come colonne, altri sottili, che zampillano curvi verso l’acqua”.

“Sono stato in vetta al sacro Fujiyama, riportando di questa ascensione sul monte a profilo maestoso e puro, tra paesaggi immensi distesi al sole, un ricordo che in me sarà sempre vivo”.

“Dal Giappone ho attraversato l’Atlantico in terza classe con i *coolies* cinesi emigranti. In America intendo visitare solo i punti più interessanti”.

“È sempre uno spettacolo strano lo sfilare di terre sconosciute”.

“Ho visto meraviglie che traboccano il cuore”.

“Senza mai aver aperto bocca con anima viva ho interrogato l’anima indiana”.

“Ho visitato i templi misteriosi del culto bramano e le bianche moschee”.

“Ho camminato nelle praterie arse dal sole terribile del Tropico”.

“Sono sbarcato a Colombo, in quest’isola incantevole dalla vegetazione lussureggiante. Un paradiso”.

“Dall’India sono passato alla gaia Birmania visitando pagode e monasteri e palazzi in legno fantasticamente scolpiti, ornati d’oro e di mosaici colorati”.

“Ho visto i posti dove il principe Siddharta meditò e divenne Budda”.

“E che emozione alla vista della più alta vetta dell’Himalaya”.

“Nell’America del Nord ho contemplato con stupore l’anima nuova di quel popolo strano, la cui sensibilità si accorda con le strutture d’acciaio gigantesche, le cui energie si fondono nella magia dell’elettricità o di altra energia non ancora rivelata. L’anima di un popolo che avanza, senza che noi ne abbiamo la percezione, verso una nuova frontiera di civiltà”.

Un po’ per tutti, a Bergamo, uno *shock* la morte di Antonio Locatelli laggiù nell’Africa, a Lekemti. Nel 1936.

Pianse anche il *Merica*, il celebre cantastorie che era ormai vecchio e misero, quasi cieco.

Geo Renato Crippa: “Un lampo di poesia, l’ultimo, lo scosse alla morte dell’eroe bergamasco. Il cuore, consunto, gli dettò una geremiade mezzo angosciosa, mezzo gloriosa. Forse fu la sola e garbata elegia sfociata in devoto dolore. Lui la balbettava, accompagnandosi a stento con la chitarra, piangendo affranto”.

Me pianze, me pianze,

l’è mórt, l’è mórt ol poér Tunì.

I lá brüsat i nígher,

selvaggi dé nudi.

Lera grand e bù, mèi del pà biánc.

Bèl, bèl come un angel.

Mé pianze, me pianze ol poér Tunì.

Ha scritto Bortolo Belotti: “Dopo l’agguato di Lekemti, di Antonio Locatelli non si trovò più nulla; e per ciò, come degli antichi eroi, ben si può dire che il suo corpo, forse arso, trapassò nei leggendari empirei del simbolo”.

Conversando un giorno con Rosetta Locatelli, Umberto Zanetti ne raccolse alcune confidenze sulla morte del fratello.

“In Etiopia Antonio non sparò un colpo, limitandosi a compiere voli di ricognizione per evitare alle truppe italiane di cadere nelle imboscate delle milizie dei Ras finanziati dagli inglesi. Morì compiendo una di quelle missioni. Atterrato in una radura, fu ucciso a tradimento con tutto il suo seguito”.

Ha poi annotato Umberto Zanetti: “In particolare oggi la sorella di Antonio Locatelli, a distanza di anni dall’accaduto, si duole che da alcuni ambienti politici bergamaschi, ben individuati e assai screditati per il loro becero estremismo, sia stata diffusa la miserabile calunnia secondo la quale suo fratello sarebbe andato in Etiopia ‘a mitragliare i poveri abissini indifesi’; né si capacita che un meschino odio di fazione abbia potuto ottenebrare le coscienze e spingere a tanta vigliaccheria da offendere la memoria di un morto”.

Ad Antonio Locatelli (che è stato anche podestà) Bergamo ha dedicato un singolare monumento lungo la salita di viale Vittorio Emanuele, a fianco della stazione della funicolare.

Singolare nel senso che è una fontana, a sua volta singolare (lunga e stretta con più sbocchi d’acqua).

La fontana-monumento è stata realizzata nel 1956, nel ventesimo anniversario della morte di Antonio Locatelli.

È stata subito un'opera assai "chiacchierata", investita prima e dopo l'inaugurazione ufficiale da numerose critiche e polemiche.

Di carattere estetico "per la disarmonia dell'insieme".

Di carattere politico, anche perché all'ultimo momento il presidente della repubblica Giovanni Gronchi declinò l'invito a partecipare al "battesimo" dando esca a una serie di reazioni piuttosto pepate.

Realizzata in marmo bianco di Zandobbio, la grande fontana-monumento, secondo gli esperti del settore, si segnala "per il suo particolare apparato idraulico che, mediante una pompa elettrica, alimenta la lunga cascata d'acqua (otto metri) permettendone un completo recupero".

Da una scheda: "Una parete trattata con bugne a punta di diamante è spezzata al centro da una lastra con inciso il nome di Antonio Locatelli il cui busto in bronzo, opera dello scultore Antonio Berti, è sostenuto da una mensola in granito".

La lunga cascata era naturalmente in funzione il giorno dell'inaugurazione, una cerimonia (sotto la pioggia) "che si è svolta spoglia di ogni retoricità ai piedi del monumento in una sfolgorante cornice di labari e di vessilli".

Dal discorso del sindaco Ferruccio Galmozzi: "A nome del Consiglio comunale che senza eccezione di parte, unanime nel voto deliberante, ha voluto scolpita nel bronzo, a perenne e glorioso ricordo, la figura di Antonio Locatelli, affido il monumento, opera egregia dello scultore Berti e dell'architetto Piantanida, al reverente e devoto omaggio del popolo bergamasco. La celebrazione odierna dell'eroe ben si conviene all'orgoglio della nostra Bergamo, che vede in lui onorate le doti di ardimento audace e di operosità silenziosa della gente bergamasca. Qui convenuti a rendergli onore sono i decorati di medaglia d'oro e tutti i decorati, i combattenti e i reduci e

quanti hanno sofferto nelle carni e nel cuore i dolori e le ferite della guerra. Su tanta aristocrazia di popolo aleggia lo spirito di Francesco Nullo, dei fratelli Calvi e di tutti gli eroi bergamaschi noti e ignoti caduti per l'Italia. Fra essi rifulge di luce vivissima la figura di Antonio Locatelli. La sua grandezza sta nell'eroismo delle sue gesta, ma più ancora nella semplicità e spontaneità del suo ardire, che non si ammantava mai dei paludamenti della gloria, ma subito si nascondeva nella umile e solerte fatica di ogni giorno. Così che ognuno se lo sentiva vicino, quasi partecipe dei suoi meriti e della sua gloria. A poche città fu dato di avere come suo civico amministratore un eroe. Io posso ben dirvi che egli fu saggio amministratore, preoccupato soltanto del bene della sua città. Lasciate che mi inchini reverente alla sua memoria con tutto il popolo bergamasco”.

Podestà di Bergamo, peraltro, Antonio Locatelli lo fu per poco. Nominato nel 1934, abbandonò l'incarico un anno più tardi.

La notizia fu data senza particolare rilievo sui giornali cittadini. Su una colonna, per esempio, “L'Eco” annunciò: “Il podestà di Bergamo ha dato le dimissioni”.

Le ragioni?

Divergenze con la Federazione, si sussurrava.

Fuor di polemica, ufficialmente Locatelli spiegò che “le leggi demografiche approvate dal governo non consentono a un celibe di ricoprire cariche pubbliche importanti”.

Le dimissioni “le ho date con la coscienza lieta, senza pentimenti né nostalgie”.

Subito dopo aver lasciato l'incarico di primo cittadino, scrisse a Bortolo Belotti: “Voler bene alla propria città, dedicarsi con passione, risolvere vitali problemi, servire i Bergamaschi e difenderli pare possa diventare una colpa secondo l'interpretazione di qualcuno dall'anima buro-

cratica. Io ne esco però con la sensazione che la gratitudine e la stima della cittadinanza mi seguano come un vento di favore; e ciò mi rende sereno”.

Di quella esperienza ha scritto Umberto Ronchi: “Lo vogliono Podestà della sua Bergamo e Antonio Locatelli entra a palazzo Frizzoni. Vuole comunque essere accompagnato nella sua prova da un esperto amministratore che gode tutta la sua fiducia: l'avvocato Gino Rota. I due si conoscono, si stimano. Lavoreranno insieme per il bene della città, nell'interesse dei bergamaschi. L'avvocato fa da maestro: Locatelli ascolta. Bilanci, preventivi, aste, appalti, strade, scuole, tram, acquedotti, vigilanza urbana, sanità pubblica... Tutto un mondo sconosciuto o appena appena intravisto quando era capotecnico all'Ansaldo. Tuttavia i ricordi dell'Istituto tecnico industriale non sono spenti. Riaffiorano. E con Luigi Angelini studia il piano di risanamento di Città Alta; rivede i vecchi progetti; li fa aggiornare. E la macchina municipale si mette in moto. Riordina i Civici Musei della Rocca, fa costruire la piscina al Polisportivo, progetta il riscatto e la sistemazione di Sant'Agostino...”.

Era preoccupato per le spese, Antonio Locatelli, e non lo nascondeva.

“Come stiamo con le finanze?”, era la domanda ricorrente a Gino Rota.

“Si può provvedere. Magari con un prestito”.

Qui riprende la narrazione di Umberto Ronchi: “Antonio Locatelli si fa anche lui finanziere con Gino Rota. Sono pratiche lunghe, complicate; interessi, ammortamenti. Un linguaggio da banchiere che comunque non confonde Antonio Locatelli. Andrà fino in fondo per ottenere la somma richiesta: in particolare per l'esecuzione di un importante piano di lavori pubblici. La somma la ottiene da una banca soltanto per la fiducia che ispira quel primo cittadino. La convenzione sta per essere firmata quando il contrasto politico costringe Locatelli a lasciare la

carica. Lo si esonera in omaggio a una disposizione vigente. La finzione lo avvilisce. Ne è rattristato, ma è sereno. Al prefetto scrive: 'Mi considero come il combattente in congedo; siccome nella vita di una città o di una nazione vengono sovente i momenti in cui servono soprattutto gli umili o coloro che hanno dato prova di saper compiere con gioia una rinuncia o un sacrificio, sono certo che potrò pur sempre dare in qualsiasi campo e in ogni momento la mia opera; e se occorrerà, anche la mia vita per l'Italia'. Purtroppo non doveva attendere molto quell'occasione".

Così ricordato Antonio Locatelli nel 1986 su "Bergamo flash" (del 10 luglio): "La sua esistenza ebbe alcune fedeltà che non furono mai abbandonate e cioè l'incapacità di ogni compromesso, la franchezza, lo slancio e una limpida onestà, la stessa che lo rese indigesto ai caporali del fascismo come Italo Balbo; la stessa fedeltà che mai gli permise – e la cosa gli sarebbe stata facile, quasi irrisoria – una decente sistemazione economica".

Sempre su "Bergamo flash" si leggeva nel 1985 (il 7 novembre): "Antonio Locatelli non fu figlio del regime; anzi, lo si vide spesso in posizione critica, franco e chiaro. E poiché si trattava di un eroe scomodo, non è improbabile che Lekemti fosse una tremenda trappola tesa ad arte e senza appello".

Antonio Locatelli su tutti; ma anche un altro grande aviatore bergamasco.

Mario Stoppani, loverese doc, scomparso a sessantaquattro anni il 20 settembre 1959.

Quando a nove anni dalla morte uscì il libro *Cento aeroplani e un grande cuore*, scrisse a mo' di dedica l'avvocato Gianni Agnelli: "Mario Stoppani è senza dubbio fra coloro che maggiormente hanno onorato l'aeronautica e l'industria italiana in un periodo in cui l'abnegazione individuale trasfigurava l'impari disponibilità dei mezzi".

Come ha rievocato e raccontato Giuseppe Arrighetti alle soglie del terzo millennio ("L'Eco di Bergamo" del 26 settembre 2000), "fu un malore improvviso a portarsi via l'eroe loverese che aveva vissuto una vita che di normale aveva avuto ben poco".

Aveva ottenuto il brevetto di pilota nel febbraio del 1915. Prese subito parte alla Grande Guerra e, dopo aver ricevuto una medaglia d'argento al valor militare e aver abbattuto sei aerei nemici, nel 1916 fu nominato "asso dell'aviazione italiana". Nel 1917 fu poi chiamato ai cantieri Ansaldo di Genova come collaudatore per sviluppare il progetto dell'aereo SVA 5, utilizzato un anno più tardi dalla squadriglia di D'Annunzio (e Locatelli) nel volo su Vienna.

Dal 1934 la sua carriera fu prevalentemente orientata verso lo sviluppo degli idrovolanti collezionando, tra l'altro, una lunga serie di primati mondiali.

Giuseppe Arrighetti: "In particolare tra il 28 e il 29 dicembre 1937 firmò il suo record mondiale più significativo volando da Cadice (Spagna) a Caravelas (Brasile) in ventisei ore e venticinque minuti, coprendo settemila chilometri senza scalo".

Drammatico il viaggio di ritorno. "A causa di un'avaria al motore, fu costretto a un ammaraggio d'emergenza in pieno Atlantico. Poi a bordo dell'aeroplano si verificò un'esplosione e Stoppani riuscì a salvarsi gettandosi in acqua, dove aspettò per novanta minuti l'arrivo dei soccorsi".

Un record anche il suo "curriculum" di voli effettuati.

"Ha volato per oltre quarantamila ore, complessivamente per quattro anni e sette mesi. Una settimana prima di morire, il 13 settembre 1959, ha effettuato il suo ultimo collaudo, su un anfibo FN 333 Riviera".

Altro pilota bergamasco primatista: Marco Fugazzola.

Nel 1968 i giornali lo segnalavano come recordman mondiale delle trasvolate atlantiche.

Fantastico il suo record come pilota comandante dell'Alitalia: 1620 trasvolate!

Diplomatosi all'Esperia, nel 1927 Fugazzola cominciò la sua lunghissima carriera di pilota dopo che la sua passione per il volo era nata sul campo di Ponte San Pietro. Iniziò l'attività sulle linee civili, e sulle rotte mediterranee, con "Ala Littoria" prima della seconda guerra mondiale (durante la quale poi guadagnò tre medaglie d'argento e tre di bronzo).

Dopo il conflitto, fu uno dei primi ad affrontare le rotte atlantiche con i vecchi DC3; ore e ore di volo sempre al limite dell'autonomia del velivolo e con frequenti atterraggi per rifornimenti a Terranova o in Islanda o in Groenlandia. È stato poi uno dei primi piloti degli aerei a reazione, i DC8, sulle rotte del Nord America e, infine, anche su quelle per Mosca.

Proprio alla fine del 1968 il comandante Fugazzola è stato messo a riposo "per raggiunti limiti di età". Non ha però abbandonato il volo ed è ritornato alla sua prima passione, il volo a vela come istruttore.



Altro vanto di Bergamo con le ali, il campo di volo a vela di Valbrembo.

Uno dei più belli d'Italia.

Da un *reportage* di Giuseppe Venuti: "Domanda: chi almeno una volta nella vita non ha sognato di volare libero nell'aria a diretto contatto con il blu del cielo e il bianco panna delle nuvole? Ebbene, grazie agli alianti del volo a vela di Valbrembo è possibile 'tuffarsi' in cielo spinti solo dalle correnti d'aria, nel massimo silenzio. Su un aliante, rispetto a un normale volo in aeroplano, le sensazioni sono completamente diverse, tutto è più diretto. La pressione impetuosa dell'aria

spinge l'aliante verso l'alto, si costeggiano montagne e colline, si scorgono particolari impossibili da notare con un normale sorvolo. Si plana verso Valcava alla ricerca della corrente giusta; trovatala, il *beep* dell'altimetro si fa insistente, a sottolineare la velocità di ascesa. Si vira a est, verso la vetta del Canto Alto, fino quasi a sfiorarla; poi si scende ad ammirare l'inconfondibile scrigno di Bergamo Alta, impreziosita dalla verde cornice del Parco dei Colli. Che splendido panorama! In una visuale che non tutti possono permettersi".

Perché a Valbrembo l'aeroporto di volo a vela (anche con una celebre scuola per conseguire il brevetto di pilota)?

Spiegò a suo tempo, sul finire degli anni Sessanta, Marco Solari⁽¹⁸⁾, mentre l'aeroporto era in costruzione: "Dopo aver scartato alcuni terreni che per la loro posizione e la loro estensione avrebbero potuto servire allo scopo (non adatti soprattutto per la presenza di linee d'alta tensione), la scelta è caduta alla fine su Valbrembo, giudicato luogo ideale per una lunga striscia di terra nelle vicinanze del Brembo con correnti d'aria particolarmente favorevoli. Vero che anche lì c'era una linea d'alta tensione, che però è poi stata interrata; vero che il terreno era piuttosto ondulato, ma i bulldozer hanno poi provveduto a spianarlo e a renderlo come una tavola. C'era inoltre una vecchia cascina piuttosto malandata; è stata ingrandita, ripulita fino a farla diventare irriconoscibile pur lasciandole quel che di rustico che ben si intona con la campagna circostante e che ricorda la *club house* dei campi di golf o dei circoli ippici. Ora la palazzina ospita il cosiddetto 'pentagono', ovvero la sala per il controllo dei voli, nonché le aule per i corsi di pilotaggio e servizi vari; al primo piano, nel vecchio fienile con grosse travi di legno che attraversano il soffitto, è stato ricavato un ristorante; un grande terrazzo infine domina il campo permettendo di vedere tutto il movimento degli aerei. A fianco della palazzina è stata realizzata l'aviorimessa".

La pista era descritta come un piccolo gioiello.

“È costituita da una striscia erbosa di ottocento metri e larga cinquanta, molto di più di quanto in effetti serva sia agli alianti che ai monorotori da traino; nel caso di necessità, può addirittura essere allungata fino a 1200 metri, una lunghezza sufficiente a far decollare un reattore”.

E non era ancora tutto.

“Si devono aggiungere, nel complesso, una piscina, due campi da tennis e una vasta area verde destinata ai giochi dei bambini. In cemento, praticamente, c'è solo una pista di movimento in asfalto per permettere ai veicoli a motore di spostarsi più velocemente da un estremo all'altro della pista erbosa”.

Tra i fondatori dell'aeroporto, la figura di spicco di Fredy Legler, grande appassionato di volo a vela e del volo in generale.

Ricordano le biografie: “Era il 1932 e lo studente Fredy fece la sua prima esperienza di volo partendo dall'aeroporto di Brembate Sopra-Ponte San Pietro, un'esperienza che finì con un atterraggio di fortuna nei pressi di Pontida. Ancora oltre gli ottant'anni pilotava e possedeva un aliante, un jet Falcon 2000, e un elicottero (che chiamava 'la mia bicicletta') con il quale atterrava nel giardino della sua villa a Ponte San Pietro”.

Ha ricordato e raccontato Piero Vailati⁽¹⁹⁾: “Era il 7 aprile del 1969 quando dall'aeroporto fresco d'omologazione si alzò in volo il primo aliante; alla fine dell'estate il primo gruppo di soci aveva totalizzato 1200 ore di volo (dal 1961, tra l'altro, gli appassionati bergamaschi del volo a vela si esercitavano il sabato e la domenica a Orio al Serio, nella zona militare dell'aeroporto in compagnia dei soci dell'Aero Club Taramelli). Oggi, sul finire del Novecento, i soci a Valbrembo sono un centinaio, a disposizione dei quali c'è una modernissima flotta di ventidue alianti (più

una decina di velivoli privati); nel 1998 le ore di volo sono state 6093 con 7257 voli. 'Stella' del club è Angelo Gritti, dieci volte campione italiano nelle varie specialità”.

Fu partendo da Valbrembo che il 2 aprile 1969, a pochi giorni dall'inaugurazione del campo, il tenente colonnello dell'Aeronautica militare Alberto Casamatti, grande appassionato di volo a vela, compì una trasvolata definita “storica”: con un aliante DG 300 stabilì il record italiano di distanza “prefissata” (cioè rendendo noto in anticipo il percorso) volando fino a Vienna, cinquecentosessanta chilometri con la trasvolata delle Alpi. Tempo impiegato: sette ore e mezzo. Letteralmente polverizzato il precedente primato, stabilito nel 1966.

Colonnello Casamatti, cosa si prova a volare senza motore?

“Per capire il volo a vela bisogna provarlo. Sono in molti a pormi questa domanda: io rispondo semplicemente che per capire cosa significhi librarsi nell'aria con un aliante è necessario vivere in prima persona questa magnifica esperienza. È fantastico. Se uno prova una volta, difficilmente poi smette”.

Una specie di droga. Volare sempre più a lungo, sempre più in alto. Nel Grande Silenzio. Del cielo e delle montagne.

Altro record nel giugno del 1969: “Partendo da Valbrembo”, si riferiva in una cronaca, “Angelo Zoli è stato il primo pilota a compiere la trasvolata dell'Appennino a bordo di un aliante. Favorito dalle correnti ascensionali, l'aliante di Zoli è atterrato a Foligno (dove è stato accolto come un trionfatore) dopo nove ore e dieci minuti di volo e dopo aver percorso 400 chilometri in linea d'aria”.

Da allora, l'Aeroclub Volovelistico Alpino di Valbrembo ha inanellato primati su primati.

Tra i più clamorosi, quello stabilito nel marzo del 2000.

Da una cronaca: “Un pilota e un copilota del club di Valbrembo, tra i primissimi al mondo per quantità e qualità della flotta, hanno stabilito un nuovo primato italiano biposti sulla distanza prefissata in andata e ritorno. Sono rimasti in quota per novecento chilometri atterrando dopo nove ore e trentacinque minuti”.

Si sottolineava sul finire del Novecento: “L’aereo club bergamasco rappresenta ormai la realtà volovelistica più importante in Italia. In pratica in nessun club italiano si volano tanti chilometri come a Valbrembo e mai è stato vinto un campionato nazionale per così tanti anni consecutivi (otto). Il segreto? Si deve all’ineguagliata flotta di alianti a disposizione dei soci, agli ottimi corsi di brevetto, ma soprattutto alla grinta e alla tenacia dei piloti”.

A quattro amici bergamaschi si deve tra l’altro una realizzazione “storica”, la costruzione del primo aliante biposto in Italia. L’ingegner Pietro Cella, Mario Faccioli, Giancarlo Albrici e Napoleone Moltrasio ci riuscirono in uno scantinato (*sic*) di viale Roma, nel cuore della città, all’inizio degli anni Trenta.

Figura eccentrica Napoleone Moltrasio e buon pittore, chagalliano. Era riconoscibile per la divisa da cavallerizzo, speroni inclusi e per le sue frequenti cavalcate con meravigliosi cavalli tra i quali il maestoso Lohengrin. Diretto discendente di quel Napoleone Moltrasio che, nel 1887, diede vita alla Ditta Napoleone Moltrasio, con sede per molti anni in via Paglia, che si caratterizzò per la commercializzazione di articoli tecnici per le fabbriche, poi macchine e motori e infine per gli impianti. Da lì nacquero una infinità di imprese (*start up*, si direbbe oggi) tra le quali alcune ancora esistenti come la Car Ventomatic e la Icro, diretta nel segno della laboriosità, del senso del dovere, della trasparenza e della lungimiranza dall’ingegner Carlo Moltrasio e, successivamente,

dal figlio Andrea. Napoleone Moltrasio a sua volta diede vita a molteplici attività, si ricordano, tra le altre, la Tessilchimica, la Farmol, la Moltrasio Engineering e la Moltrasio Macchine.

Le storie della piccola patria si soffermano anche su due “memorabili” giornate aviatorie organizzate da Bergamo nel 1911. A Osio Sotto e a Grassobbio.

Quanta attesa, quanta ansia, quanto entusiasmo, quanta trepidazione.

La vigilia delle giornate aviatorie in una rievocazione di Sandro Terzi (“La Rivista di Bergamo”, maggio 1935): “Gli inviati speciali de “L'Eco” assalivano i piloti appena giunti alla stazione ferroviaria per cogliere dalle loro labbra quella parola che potesse dare alla cittadinanza la certezza che finalmente anche a Bergamo si sarebbe volato”.

I primi voli poi “tennero la gente con il naso all'insù ad ammirare meravigliata la macchina che portava l'uomo nel cielo azzurro, sospeso e bilanciato nel gioco dei venti, come folle gabbiano dal volo ampio”.

La brughiera di Osio Sotto, trasformata in località Pascolo in un provvisorio campo d'aviazione, in una corrispondenza per “L'Eco di Bergamo”⁽²⁰⁾: “Si distende lunga e interminabile a nord del paese; è un pascolo immenso dal terreno soffice e molto impermeabile, senza asperità alcuna e che subito, anche all'occhio di un profano, si rivela adattissima per le esperienze aviatorie. Qualche entusiasta giunge al punto di sostenere che, data la sofficità del terreno, anche cadendo da un centinaio di metri d'altezza un apparecchio non si guasterebbe eccessivamente e l'aviatore rimarrebbe illeso”.

La grande manifestazione di Osio Sotto fu una delle prime manifestazioni aviatorie organizzate in Italia: in programma tre giornate di volo (16, 17 e 18 aprile), in palio premi per novemila lire, denaro d'epoca, lira "pesante".

Alle tre giornate si iscrissero ben tredici "pazzi volanti". Undici italiani e due francesi: l'idolo di casa Stefano Minossi, con un aeroplano da lui stesso costruito, Balilla Battaglia, Ciro Cirri, Luca Bongiovanni, Giulio Brilli, Piero Cavadini, Alfredo Cavalieri, Agostino De Agostini, Mario Faccioli, Carlo Maffei, Giuseppe Nosari, Léon Cheuret e Henri Collomb.

Quando un giornalista chiese a Battaglia se avrebbe volato su Bergamo, la risposta fu: "Certo che sì; quantunque volare su una città sia sempre pericoloso perché bisogna mantenersi a grande altezza, anche più di cinquanta metri".

Grande folla all' "aerodromo" fin dalla prima giornata.

Da una cronaca: "È tutta una folla che si sperde e si incanala in lunghe strisce nere in mezzo alla campagna per le differenti strade che conducono all'aerodromo, indicato da numerosi cartelli. All'altezza di Villa Giardino, l'unica strada che conduce alla brughiera prescelta per i voli su Bergamo è sbarrata da un grande cancello: non si passa se non si è muniti di uno speciale biglietto che si vende, a denaro contante, in cinque chioschi in legno allineati ai fianchi del cancello. Uguale disposizione, uguale servizio su un paio di sentieri sui quali sarebbe possibile raggiungere l'aerodromo: operai muniti di bracciale rosso fanno una guardia neppure tanto discreta. Addetti all'ordine sono sparpagliati anche sul campo insieme a un gruppo di pompieri e ad alcuni carabinieri a cavallo. Alle spalle della tribuna, inoltre, ha piantato una tenda la Croce Rossa. E numerosi sul campo i chioschi delle bibite".

E ancora: “Tra il pubblico non mancano le belle signore, riunite per la maggior parte sulla tribuna tempestata di tricolori”.

Si vola!

Da una cronaca: “Il primo apparecchio a rullare sul campo è il Farman pilotato da Léon Cheuret; ecco che dapprima ondeggia, poi si stacca dal tappeto verde del prato quasi insensibilmente. Negli spettatori è un trattener di respiri, un irrigidirsi di muscoli quando il grande uccello sorvola la tribuna. È tutto un agitar di braccia, di fazzoletti; è tutto un grido entusiasta, meravigliato. L'apparecchio si libra in tre ampie volute, quindi accenna ad abbassarsi. Il pilota spegne il motore e nel silenzio estatico della folla s'ode il vibrare delle centine e dei longheroni; scende ancora, l'apparecchio, fino a sfiorare l'erba. Poi un ultimo balzo ed eccolo fermo. La folla applaude, appassionata”.

L'ultimo drammatico volo della prima giornata in presa diretta: “Ora ecco che sull'apparecchio di Cheuret sale, per il battesimo dell'aria, il giornalista Telio. Il biplano beccheggia sul prato per una cinquantina di metri, poi s'alza a circa trenta metri e fila dritto in fondo al prato, poi vira a destra. A un tratto s'abbassa, tenta di rialzarsi, vola ancora per pochi metri, poi un altro sdruciolone e precipita contro un mucchio di sassi. Due o tre salti sul terreno accidentato e va a cozzare contro la palizzata che separa il campo dal posto riservato al pubblico. Grida affannose, richiami, gente che corre, militi della Croce Rossa che si precipitano verso i caduti che scendono illesi dai seggiolini. Il carrello dell'apparecchio è spezzato; spezzate sono pure l'ala destra e l'elica. Così finisce la prima giornata dei voli a Osio Sotto”.

Un primato in quei giorni a Osio Sotto.

“Ciro Cirri si è aggiudicato ‘il più bel volo d’Italia’ compiendo il raid Osio-Treviglio-Trezzo-Osio”.

Al tirar delle somme, la giornata più eccitante fu quella dedicata al battesimo dell’aria di alcuni spettatori. C’è da dire che la posizione del passeggero era piuttosto scomoda: ci si doveva sedere sulla cassetta degli accumulatori poggiando i piedi nel vuoto e stringendo ai fianchi, con le gambe, il manovratore (che era poi il pilota).

Provò l’ebbrezza del volo, tra gli altri, il conte Giacomo Suardo, dopo l’atterraggio attorniato dai giornalisti come una primadonna.

– Com’è andata?

“È bellissimo. Non si vorrebbe più scendere. Alla partenza, quando l’apparecchio si stacca dal suolo, si prova una vera delizia; sembra quasi di diventare incorporei, una sola cosa con la macchina. Poi si perde completamente l’impressione della velocità”.

– E scendendo?

“Si prova un po’ di quella emozione che si ha quando, avete presente?, si scende dalla giostra a onde di mare”.

Due le giornate aviatorie a Grassobbio, in maggio.

Presenti ancora alcuni celebri piloti italiani e francesi, anche lì il campo fu ovviamente allestito in aperta campagna (e ce n’era, eccome, a quei tempi). Tutto recintato. Salato il prezzo dei biglietti per assistere da vicino allo spettacolo: fino a cinque lire in tribuna; cinquanta centesimi nel prato.

Tensione subito alle stelle per l’annuncio del bergamasco Carlo Maffeis: tenterà di sorvolare il Canto Alto con il suo Blériot. Incredibile!

Scrisse il cronista de “L'Eco di Bergamo” incaricato del servizio: “Come il monopiano si alza in volo, salto sull'automobile messa a disposizione dal Comitato organizzatore e, con due militi della Croce Rossa, ci si lancia all'inseguimento in una pazza corsa. Il monopiano continua ad alzarsi ed eccolo passare rombando sopra l'abitato di Grassobbio. La popolazione è tutta fuori sulle strade e grida festosa ‘Evviva, evviva! Bravo, bravo!’. Cento braccia si protendono verso il cielo e fanno cenni di saluto. Si grida ancora. ‘Maffeis è bergamasco, viva Bergamo!’. Il cuore sembra pulsare più forte in petto e un filo invisibile, ma tenace, sembra legare i poveri mortali che viaggiano in terra all'audace che su in alto fende i cieli e che adesso si mette sulla dirittura precisa della croce che sovrasta il Canto Alto. Tutti gridano in uno scoppio folle di entusiasmo: ‘Va sul Canto! Va sul Canto!’ Poi il bel falco descrive una larga elissi e va a volteggiare sopra Zanica [...]. Dopo un volo di sedici minuti, il Blériot atterra sul campo; non ha sorvolato il Canto Alto (‘Troppo vento’), ma gli spettatori festeggiano ugualmente il Maffeis e all'hotel *Des aviateurs* dell'aerodromo si brinda con champagne. Non tutti però applaudono. I contadini cominciano ad averne abbastanza di tutta quella confusione, delle carrozze che hanno invaso i campi e il paese, degli aerei e dei bei cappellini delle signore. Non sono abituati a cose del genere. Venissero un po' nei campi, quei signori cittadini, a spaccarsi le ossa”.

Era un “bel” pubblico quello di Grassobbio. “Una folla varia e variopinta”, annotarono i cronisti.” In particolare notate in eleganti *toilettes* le contesse Roncalli e Maffeis Tini, donna Piccinelli Pedroni, donna Mary Piccinelli Guerinoni, le signore Lussana Casali, Introini e Goltara”.

Tra gli uomini, meritevoli di citazione il conte Giacinto Benaglio, i nobili Terzi e Alessandri, l'avvocato Gavazzeni, alcuni giudici di Tribunale, alcuni consiglieri comunali di Bergamo e il sindaco di Grassobbio.

Fallito il tentativo di volare sul Canto Alto, quello stesso giorno Maffei compì, “a soddisfazione del pubblico”, una serie di voli sulla campagna intorno al campo.

Da una cronaca: “Lo spettacolo è magnifico. Il sole, sfuggito in questo momento a una nube che lo teneva avvolto, ha lampi d'oro. Lontano, sui monti, le nevi sembrano mandare scintille: Maffei vola per quasi dieci minuti (nove minuti e trentaquattro secondi, per l'esattezza), poi atterra felicemente accolto da applausi. Sono ormai le 19 passate e i voli della giornata sono finiti. Il pubblico prende d'assalto le carrozze e le poche automobili e se ne va per le strette vie della campagna verde; se ne va verso Bergamo lontana con il suo Campanone, i suoi campanili e la sua Rocca che si profila meravigliosa su un cielo di cobalto, frangiato all'orizzonte da un rosa pallido. Bergamo è proprio bella!”.

Altro annuncio “strabiliante” il 3 maggio.

Cavalieri, uno dei migliori piloti italiani: “Volerò per due ore!”.

Da “L'Eco”: “Il pubblico, meravigliato, applaude. In effetti Cavalieri mette nei serbatoi tanti e tanti litri di benzina, proprio quanti gliene occorrono per un viaggio di due ore. Dopo alcuni inutili tentativi, il motore si accende e l'elica gira vorticosamente fendendo l'aria. Poi l'apparecchio sale senza scosse [...]. Eccolo sopra Ghisalba, è a circa cinquecento metri dal suolo; vira poi verso le montagne e appare piccolo, quasi immobile nello spazio. Fa un'altra svolta e ritorna verso il campo. Lo sorvola e marcia veloce verso Zanica, incontro al sole che sfolgora allargando meravigliato il suo gran faccione. Ripassa in fondo al campo lasciandosi dietro una striscia biancastra che si perde in piccolissime volute; gira su Malpaga, sorpassa il letto del Serio e va verso le montagne che salutano attonite. Fa angolo presso il ponte ferroviario di Seriate, poi ritorna ad ali

spiegate, maestoso, verso il nido. L'apparecchio sbatte sul campo, sobbalza violentemente; due, tre salti da canguro e poi s'arresta dopo diciotto minuti di volo”.

A Cavalieri fu comunque tributato un piccolo trionfo.

Splendida di sole l'ultima giornata; “per la felicità del pubblico e degli audaci aviatori”.

In programma, tra l'altro, una serie di “voli in contemporanea”.

Cronaca: “I velivoli sono tutti fuori sul campo, l'hangar è deserto. Evviva, ci attende uno spettacolo indimenticabile”.

I “voli contemporanei” non furono però effettuati.

Comunque Maffei decollò poco dopo l'atterraggio di Cavalieri.

“Il suo uccellaccio”, si legge nel resoconto de “L'Eco di Bergamo” (del 4 maggio 1911), “se ne va dapprima ondeggiando; poi, dopo una trentina di metri, si rizza quasi a perpendicolo e monta violento al cielo. Va verso Bagnatica e all'altezza di circa trecento metri vira verso Seriate. Si ode distintamente il motore che canta la primavera e porta il suo saluto a Campagnola, a Orio al Serio, a Grassobbio. Lontano, l'orizzonte è un mare di fuoco. Lo spettacolo è meraviglioso. Ora Maffei attraversa il campo e il pubblico applaude. Il monoplano ritorna sul letto del Serio, che è tutto un formicolio interessantissimo di gente. Sorvola Seriate e poi, sul ponte ferroviario, rigira verso il campo. L'effetto è spettacolare. Il grosso avvoltoio si avvicina, ma per un scherzo d'ottica sembra sperduto contro l'Alben che si erge nereggiante. Pochi secondi ancora, poi il monoplano rientra sul campo e a motore spento scende a terra salutato dai vivissimi applausi del pubblico che rompe gli steccati e invade il campo movendo festoso verso l'aviatore”.

Finita la festa?

“Il pubblico ha sfollato con ordine dal campo e lungo i sentieri dei campi si è incanalata una lunga, interminabile teoria di carri e carrette, di carrozze e di pedoni, di ciclisti e ancora di pedoni”.

Nel 1911 (il 25 giugno) la cronaca registrò anche un'altra memorabile impresa “aviatoria”: quella di cinque amici bergamaschi (l'avvocato Angelo Ranzanici e soci) che per scommessa si involarono alla conquista del cielo in mongolfiera.

Alfonso Vajana ha ricordato così quella *pazziata* su “L'Eco di Bergamo” (del 13 marzo 1952): “Partiti da Milano, i cinque – che sembravano tanti uccellini nel nido – in pochi minuti raggiunsero l'Adda; poi per ore e ore rimasero in balia del vento. Avrebbero voluto e dovuto arrivare a Bergamo; invece sorvolarono mezza Lombardia, ma non la loro città. Quando si trovarono sopra il lago di Lugano, il pallone cominciò a sgonfiarsi. Un lungo brivido percorse le loro schiene. Videro gente accorrere. I cinque lanciarono verso terra alcune corde, acchiappate da solidi montanari che riportarono a terra la mongolfiera. Solo quando scesero dalla navicella Ranzanici e soci appresero di essere piombati, dopo ore e ore di volo bizzarro, sul nobilissimo paese di Arcumeggia, posto a strapiombo sugli incanti del lago di Lugano. E Bergamo? La loro città la rividero dal...basso; e molto volentieri dopo le non poche paure lassù nel cielo”.

Era il periodo, quello, in cui la gente beveva avidamente tutto quanto si riferiva al volo, agli aerei e agli spericolati aviatori. Nel gennaio 1909, per esempio, il teatro Rubini fu preso d'assalto: in cartellone era annunciata una conferenza “con proiezioni” dell'ingegner Alessandro Ferretti su “Gli aerostati dirigibili e la navigazione aerea”.

L'anno successivo al Nuovo fu addirittura organizzata – sempre “visitatissima” – una esposizione di aerei e, anche in quella occasione, l'ingegner Ferretti tenne una conferenza su “come vola l'aeroplano e come volano gli uccelli, gli insetti e i pipistrelli”.

Un successone.

Note

- 1) Zilioli S., *Come Bergamo si è rinnovata*, Tipografia Fratelli Carrara, Bergamo 1943.
- 2) "L'Eco di Bergamo", 17 maggio 1927.
- 3) "Il Resto del Carlino", 26 luglio 1929.
- 4) "L'Eco di Bergamo", 22 agosto 1930.
- 5) "Giornale di Bergamo", 26 aprile 1967.
- 6) "L'Eco di Bergamo", 18 agosto 1930.
- 7) "L'Eco di Bergamo", 29 agosto 1930.
- 8) Barbieri F., Ravanelli R., *Storia dell'industria bergamasca*, Grafica & Arte, Bergamo 1996.
- 9) "L'Eco di Bergamo", 2 maggio 1928.
- 10) Tinaglia S., *Amici miei*, Ferrari editrice, Clusone 1995.
- 11) "L'Eco di Bergamo", 26 luglio 1934.
- 12) "Giornale di Bergamo", 18 settembre 1966.
- 13) Pizzi A., *Le ali di Bergamo*, Edizioni Oros, Bergamo 2000.
- 14) Aresi P., Capoferri L., *Il secolo di Spada, 1908-2004*, Sesaab editrice, Bergamo 2006.
- 15) Polli V., *Antonio Locatelli*, Edizioni Bolis, Bergamo 1993.
- 16) Locatelli A., *Il volo su Vienna. La traversata delle Ande*, Stabilimento tipografico Conti e C., Bergamo 1922.
- 17) "Corriere d'Informazione", 3-4 settembre 1969.
- 18) "Giornale di Bergamo", 2 febbraio 1969.
- 19) "L'Eco di Bergamo", 11 maggio 1999.
- 20) "L'Eco di Bergamo", 28-29 novembre 1911.