

I MARTEDI' DELLA "COMPAGNA" - 23/2/2010

"LA SCOPERTA DELL'IDROVOLANTE A GENOVA"

Parte II "GENOVA TRA CIELO E MARE -LA STORIA"

Relatore: Ing. Marco De Montis



Ringrazio innanzitutto il Professor Bampi e l'Avv. Rossi Patrone per l'opportunità concessami di presentare questo capitolo interessante e poco noto della storia aeronautica genovese.

Genova fu subito attiva ed entusiasta propugnatrice del mezzo aereo e molti aviatori genovesi si coprirono di gloria, anche a livello internazionale.

Un esempio illustre è quello del Tenente Giulio Gavotti, nostro concittadino e primo pilota militare della storia ad aver condotto un'azione bellica con un aeroplano (un Etrich Taube), durante il conflitto italo turco del 1911, in cui l'Italia s'impossessò della Libia.

Per il fatto di essere sospesa fra cielo e mare, la nostra città si interessò soprattutto all'idrovolante, interessante ibrido fra mezzo aereo e marino, perciò immediatamente inseribile nel contesto aeroportuale della "Superba".

A questo proposito, è doveroso illustrare brevemente la genesi di questo particolare aeroplano.

L'idrovolante nasce più tardi rispetto al suo progenitore terrestre, penalizzato da ingombri e pesi maggiori e da una costruzione più complessa. Il suo battesimo risale esattamente a 100 anni fa, il 28 marzo 1910, per opera del francese Henri Fabre. Il suo originale Hydravion, compì un volo di circa 2 km dal mare marsigliese.

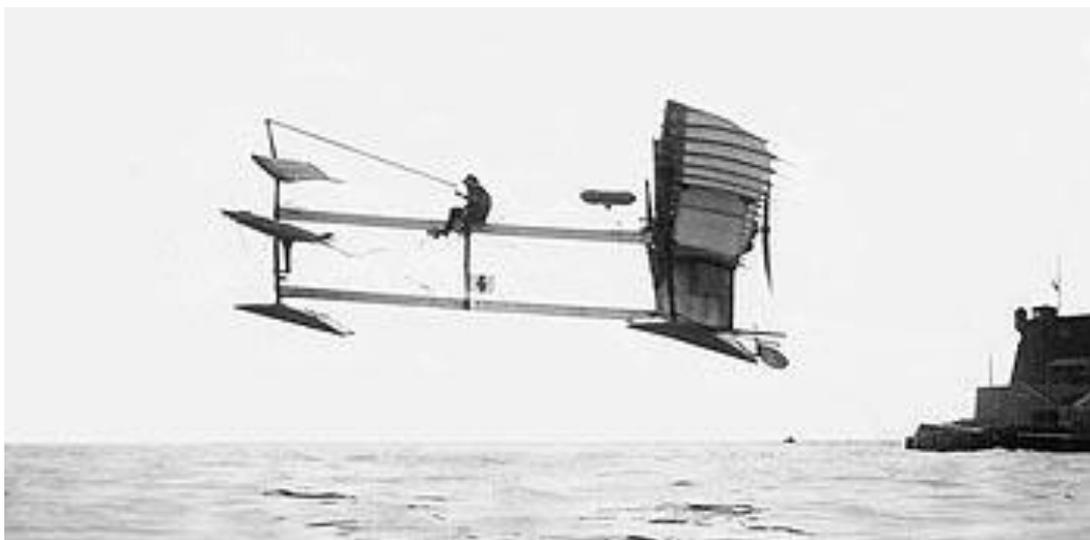


Fig. 1 L'Hydravion di Henri Fabre

In Italia, fin dal 1912 Mario Calderara e Alessandro Guidoni effettuarono numerosi esperimenti con aeroplani adatti all'uso marino, volando dagli specchi d'acqua di Genova-Albaro e dell'Arsenale di La Spezia.

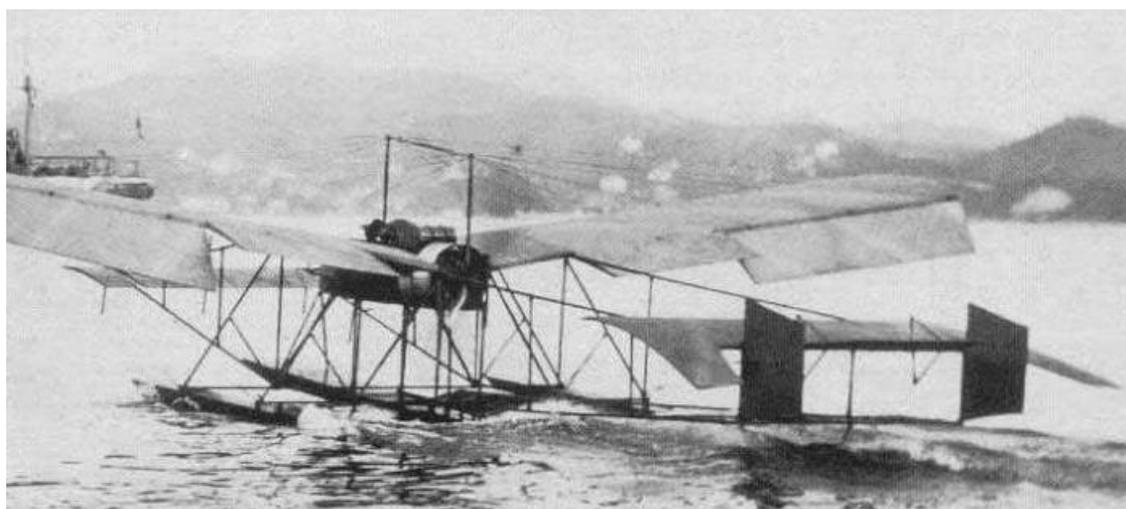


Fig. 2 L'idrovolante realizzato nel 1911 da Mario Calderara

La prima Guerra Mondiale vide un impiego massiccio degli idrovolanti, sia da parte italiana, sia austro ungarica ed i nostri idro caccia Macchi furono tra le migliori realizzazioni del settore.

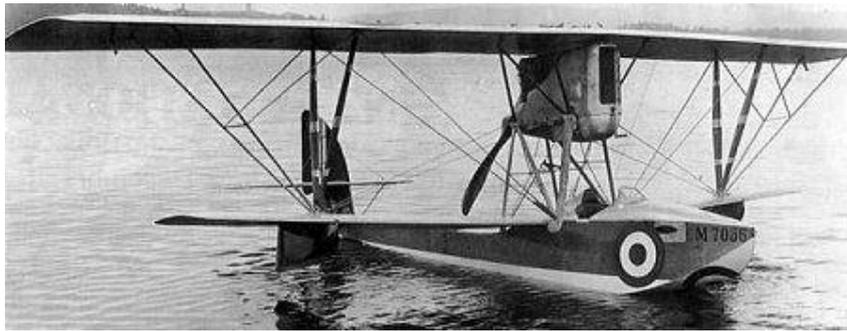


Fig. 3 L'idrovolante da caccia Macchi M.5

Subito dopo la prima Guerra Mondiale, l'idrovolante si afferma sull'aeroplano terrestre, soprattutto sulle lunghe distanze, grazie all'intrinseca sicurezza, l'assenza di costose infrastrutture ed alla miglior autonomia. Negli anni '20, milioni di persone acclamano gli eccezionali e coraggiosi piloti della coppa Schneider, riservata esclusivamente agli idrovolanti.



Fig. 4 L'idrocorsa Macchi M67 del 1929

L'Italia, penisola con quasi 8000 km di coste, crede subito agli idrovolanti, sia per l'impiego civile, sia per quello militare. Fin dal 1923, anno della sua creazione, la Regia Aeronautica diventa il simbolo del regime e per opera del carismatico Italo Balbo, organizza le audaci "crociere transatlantiche", con imponenti formazioni di idrovolanti. In tutto il mondo i caratteristici SIAI Marchetti S.55 diventano il simbolo di una nuova epopea: la conquista delle grandi distanze.

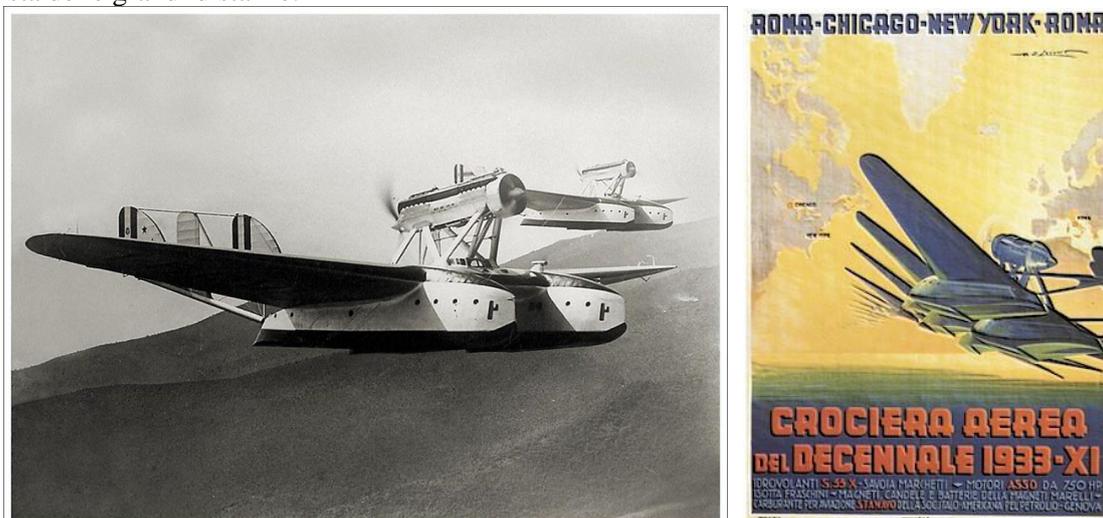


Fig. 5 Immagini della crociera del decennale, il celebre raid Roma-Chicago-New York-Roma del 1933.

Nel corso della seconda Guerra Mondiale, l'incredibile progresso dei bombardieri strategici, stimolato dal conseguente sviluppo di motori sempre più potenti ed affidabili, penalizza nettamente l'idrovolante.



Fig. 6 Il bombardiere strategico Boeing B-17, la celebre "Fortezza Volante"

Dopo un lungo oblio, dagli anni '70 gli idrovolanti riprendono nuova vita, grazie soprattutto ai Canadair CL-215 e -415, destinati ad impieghi antincendio ed in qualche caso soccorso aereo.



Fig. 7 Il "bombardiere d'acqua" Canadair CL-415 in azione

Dopo questa sintetica, ma doverosa digressione sulla storia dell'idrovolante, necessaria per inquadrare appieno le sue peculiarità e caratteristiche, ripercorriamo la storia di casa nostra.

I primi idrovolanti compaiono a Genova nel 1913, per opera di Filippo Cevasco. Il valoroso pilota genovese, reduce dal record stabilito il 7 maggio 1913 sulla rotta non stop Milano-Roma, trasportando anche un passeggero, traccia la strada per i primi impieghi commerciali del nuovo mezzo aereo.

Purtroppo l'abile e carismatico pilota morirà solo un anno dopo nel Lago Maggiore.



Fig. 8 Il monoplano idro Gabardini di Filippo Cevasco nel porto di Genova

Oltre ai piloti, Genova diede un grande contributo al mondo aeronautico con le sue industrie moderne e prestigiose. Fra le più attive in questo campo vi furono Ansaldo e Piaggio, aziende strategiche che si rivelarono fondamentali per la vittoria nella Grande Guerra. Entrambe svilupparono una gamma di aeroplani articolata su molti modelli, sia idro che terrestri, con alcuni tipi estremamente validi.



Fig. 9 Il leggendario Ansaldo SVA5 – 1917 ed il poderoso e sofisticato bombardiere Piaggio P.108 -1939

Ovviamente lo spirito imprenditoriale e finanziario dei Genovesi non tardò a concretizzarsi anche nel cielo: il 7 aprile 1926 la compagnia aerea genovese SANA, inaugurò la rotta Genova -Roma (Ostia) -Napoli – Palermo, operata con idrovolanti Dornier “Wal” costruiti su licenza dalla CMASA di Pisa. Nel giro di pochi anni, la compagnia si espanse sulle rotte internazionali, impiegando anche il gigantesco DO-X da 66 passeggeri, unica cliente oltre Lufthansa di questo Jumbo ante-litteram.

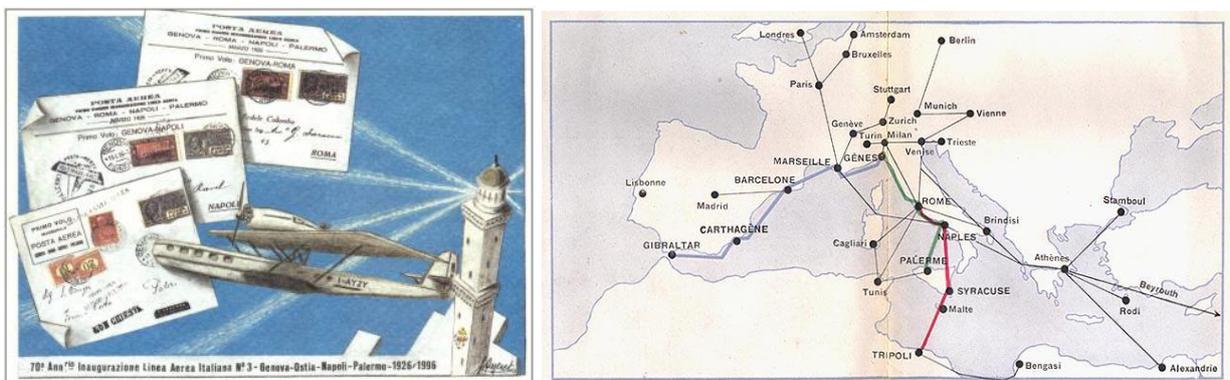


Fig. 10 Una cartolina commemorativa e la mappa dei collegamenti SANA

La nostra città nel 1929 assurge agli onori della cronaca internazionale, diventando un'importante tappa della prestigiosa rotta Londra-Karachi (all'epoca ancora in India). La tratta Genova-Alessandria d'Egitto era effettuata dagli idro Short "Calcutta" con 15 posti.

Dopo gli orrori e le distruzioni della guerra, per volontà del Comandante Barry, pilota degli idro Sunderland nella RAF, nasce a Southampton la compagnia "Aquila Airways", che vedrà azionista anche il nostro concittadino Jack Clerici. Con i grandi idro quadrimotori Short Solent, Sunderland e Sandringham, nel 1955 Genova riprende i naturali contatti con il Regno Unito. L'affermarsi prepotente dei voli charter, gli onerosi costi operativi ed un grave incidente occorso ad un aeroplano della compagnia, ne segnano la fine nel 1958.



Fig. 11 Lo Short "Solent" impiegato della "Aquila Airways" sulla rotta Genova-Southampton

Alla fine degli anni '40, appare ormai chiaro agli imprenditori ed alle istituzioni genovesi la improrogabile necessità di un moderno scalo aeroportuale, in grado di sostenere lo sviluppo locale. Nasce così nel 1962 l'aeroporto internazionale "Cristoforo Colombo", costruito sul mare, a sottolineare l'ideale anello di congiunzione fra cielo e mare e fra passato e futuro della Lanterna.

L'augurio è che Genova, con la sua tradizione millenaria di crocevia marittimo, possa finalmente ambire a ricoprire un ruolo analogo nel cielo.



Fig. 12 Veduta aerea del "Cristoforo Colombo" e dello splendido P180, entrambi proiezioni sul futuro aeronautico della "Superba".