



Mino Balbi col suo ISSIONE 1910

che. Anche il poeta Mario Maria Martini, letterato attivissimo nella Genova del primo Novecento e fervente dannunziano ne venne colpito, tant'è vero che fece di tutto per fare da padrino alla nuovissima macchina che battezzò 'Issione', personaggio della mitologia greca caro al Vate di Pescara che poi il Martini seguirà nell'impresa di Fiume. Il velivolo di Mino Balbi volerà per qualche anno ancora ma, sebbene i cantieri Costaguta si cimenteranno nella costruzione di alcuni idrovolanti, non avrà un seguito di produzione industriale perché il suo ideatore, dopo averlo trasferito a Cameri presso il Lago Maggiore, sede di un'importante scuola di volo, se ne disinteresserà per dedicarsi alle attività sportive che più gli si confacevano. Egli, in seguito, confiderà che come giocava a tennis e a pallone così aveva volato: per passione, per gioia, per piacere personale, perché voleva sentire cosa si prova a volare. Alla qualifica ufficiale di primo pioniere dell'aeronautica italiana non ambiva e la lasciò ad altri, anche se è stato il primo a Genova, e forse in tutta Italia, a costruire un aeroplano.

Per porre la prima pietra di quella che sarà la storia ufficiale dell'industria aeronautica in Liguria dobbiamo quindi guardare all'Ansaldo, all'epoca uno dei maggiori consorzi nazionali nel campo della cantieristica navale e non solo. Specializzata in tutte o quasi le branche operative che sfruttavano le invenzioni e i manufatti riguardanti la moderna siderurgia, aveva allora il suo massimo esponente nella figura del commendatore Ferdinando Maria Perrone. Attento e curioso di tutte le innovazioni tecniche che andavano prendendo piede nei primi anni del ventesimo secolo, dati i rapporti ed i contatti che le sue aziende avevano coi principali gruppi industriali europei, non avrebbe potuto sfuggirgli l'opportunità di fare



Jean Olieslanger in volo sul Lido di Albarto

entrare l'Ansaldo anche nel nuovo, per allora, campo dell'aeronautica. Ciò è dimostrato dal fitto carteggio intervenuto fra lui e l'ingegnere Guido Luzzatti, corrispondente da Parigi per conto dei rapporti commerciali che il governo italiano aveva col mondo industriale francese e nella fattispecie con le officine Surcouf e Farman legate al mondo dell'aviazione. Complici di ciò anche le varie manifestazioni aeronautiche che vedranno coinvolta Genova e la Liguria grazie ai primissimi voli dimostrativi di piloti entrati nella leggenda quali i nostri Ciri Cirri e Filippo Cevasco o il francese Roland Garros e il belga Jean Olieslanger che fu il primo in assoluto a levarsi in volo dal Lido d'Albaro solo per citarne alcuni e a seguito dei vari raids aeronautici fra cui le varie Genova-Milano ed una storica Parigi-Nizza-Roma con sorvolo della nostra Riviera che susciterà l'interesse e l'entusiasmo di tutta la popolazione e non solo degli addetti ai lavori.

I primi contatti dell'Ansaldo nel campo delle costruzioni aeronautiche risalgono al 1908 e ci rivelano una fitta rete informativa intercorsa fra Perrone e i suoi collaboratori con tutte le ditte e gli ingegneri sia nazionali che esteri interessati allo sviluppo di questo nuovo mezzo di trasporto. Fra costoro Forlanini e Cobranchi a Milano, Crocco e Ricaldone a Vigna di Valle presso Bracciano in provincia di Roma dove poi sorgerà il Museo dell'Aeronautica che possiamo visitare oggi.

Perrone era però gravemente malato e se ne andrà proprio nel corso di quel 1908: dovranno pertanto trascorrere ben otto anni prima che le maestranze dell'Ansaldo decidessero di dare vita al suo disegno.

Nel 1916 l'Italia era già in guerra da un anno e, rispetto alle altre nazioni belligeranti, sia alleate che nemiche, era in ritardo circa la produzione di aeroplani che, nati con scopi prevalentemente sportivi o diporto, ancor prima di rivelare tutte le loro potenzialità in campo civile si erano dimostrati molto validi anche nelle applicazioni militari. E ciò fin dal 1912 quando, durante la guerra di Libia, assisteremo al primo bombardamento aereo della storia per opera dell'aviatore genovese Giulio Gavotti che lanciò verso le oasi di Ain Zara e Tagiura alcune granate: primato discutibile ma comunque storico e documentato.

Rispetto a Francia, Inghilterra e Germania che disponevano di una flotta aerea consistente, l'Italia interviene in guerra con pochissimi aeroplani e non ancora come arma autonoma bensì come una diramazione della cavalleria.