

«In volo da 80 anni Ora vogliamo puntare sui giovani»

Fu Antonio Locatelli il primo presidente dell'Aeroclub
Oggi ha 130 soci. L'obiettivo: potenziare la scuola di volo

Enrico Sperandio emerge da sotto il motore, appoggia la mano alla fusoliera, dice: «Faccio questo lavoro da più di trent'anni, ho cominciato durante il servizio militare. I piccoli aerei hanno bisogno di manutenzione, devono venire riparati, come un'automobile. I motori non sono cambiati granché in tutti questi anni. La vera rivoluzione è stata l'avionica, cioè l'elettronica applicata all'aviazione». Enrico Sperandio ha la tuta blu, la chiave inglese in mano. Saluta e torna sotto il motore in questa officina particolare, dove riposano tre piccoli aerei, l'officina «Orio Air Service Srl», una società che si trova nell'Aeroclub e di cui lo stesso Aeroclub di Bergamo fa parte.

Dice Franco Marsan, architetto con l'hobby del volo, vicepresidente del sodalizio: «L'officina è un servizio indispensabile per un aeroclub. Come l'hangar che ripara gli aerei, come la presenza di una pista di decollo. L'Aeroclub di Bergamo dispone di sette velivoli, Cessna e Piper. Ma qui fanno base molti altri aerei che appartengono ai soci».

L'Aeroclub di Bergamo venne fondato nel 1930 e intitolato a Guido Taramelli, aviatore che si era distinto durante la Prima guerra mondiale. Primo presidente fu Antonio Locatelli, celebre aviatore tre volte medaglia d'oro nella Grande Guerra. In quegli anni la sede dell'Aeroclub si trovava al campo di volo di Ponte San Pietro-Brembate Sopra, il campo della società Caproni che costruiva aeroplani civili e militari e che fra l'altro realizzò nel 1938 uno dei primi motori a reazione del mondo. Dopo la guerra, nel 1947, l'attività dell'Aeroclub riprese a Orio al Serio. L'anno dopo si ricostituì anche la sezione aeromodellisti.

Oggi l'Aeroclub di Bergamo offre una struttura nel grande perimetro aeroportuale di Orio, convive con lo scalo commerciale e con la base aerea dell'esercito. Dice il presidente, Marco Ghisalberti, 51 anni, bergamasco, pilota Alitalia: «Il fatto di trovarsi nello stesso luogo di un grande scalo commerciale impone delle attenzioni particolari e dei limiti. Sono limiti che fanno crescere la professionalità, la competenza dei soci. Un esempio? Quando decolla un aereo di linea i nostri piccoli velivoli de-

vono restare in attesa. Inoltre i nostri voli vengono costantemente sorvegliati dalla torre di controllo in modo da essere sempre aggiornati, di non interferire con eventuali operazioni di volo commerciali».

Dopo Antonio Locatelli, presidente dell'Aeroclub fu Dino Sestini che con l'avvocato Tacchini fu tra i fondatori del sodalizio. Sestini rimase presidente fino al 1970. Si trovava a Orio fino ai primi Anni Sessanta anche la sezione di volo a vela che poi si trasferì a Valbrembo. Il presidente parla nel piccolo parco accanto alla sede del club, dove si trovano il bar, il ristorante, la sala riunioni. Dice Ghisalberti: «L'Aeroclub entrò nella Sacbo, la società che gestisce l'aeroporto civile, quando venne fondata. Ne facciamo ancora parte, anche se con una percentuale minima. In fondo, la ragione d'essere degli aeroclub è quella di diffondere la passione, la pratica del volo. A tutti i livelli. Per questo all'Aeroclub di Bergamo appartiene anche una sezione di aeromodellisti, di fatto è un po' il primo gradino per i ragazzi che vogliono entrare nel mondo del volo».

I soci piloti del club sono 130. La licenza di pilota privato viene conseguita in Aeroclub mediante un corso che dura circa un anno e che richiede almeno 45 ore di volo. La licenza consente di condurre tutti gli aeroplani leggeri monomotore. Ogni altro aereo per essere pilotato richiede un corso a parte, un tirocinio. Dice Ghisalberti: «Io ho cominciato con il corso qui in Aeroclub, nel 1977, avevo diciotto anni. Poi ho frequentato un corso a Bologna e quindi la scuola Alitalia, ad Alghero. Erano altri tempi: a scuola venivo stipendiato. Oggi gli allievi devono pagare fior di soldi». Ghisalberti pilota grandi aerei su rotte intercontinentali. È presidente dell'Aeroclub di Bergamo da tre anni. La storia di Franco Marsan è del tutto diversa: «Ho sessantatré anni. Ho cominciato a volare tredici anni fa, a cinquant'anni. Anche se mi è sempre piaciuto volare. Mio padre fu pilota nella Seconda guerra mondiale, divenne pilota collaudatore alla Fiat... Adesso faccio parte del direttivo del club. Abbiamo un obiettivo ben chiaro: aprire la nostra struttura

il più possibile, sviluppare al massimo la scuola, avvicinare i ragazzi al volo. La scuola è determinante, dà un senso a tutta la nostra attività».

Il presidente Ghisalberti sottolinea questo aspetto. Spiega: «Dobbiamo potenziare questo aspetto anche perché giustifica la nostra presenza in un aeroporto tanto trafficato come questo dove serve un elevato livello di attenzione. Ma una scuola di volo in questa situazione è didatticamente molto efficace... Questo è un bacino regolamentato, gli allievi devono subito confrontarsi con importanti regole di comportamento, stanno in contatto costante con la torre... le strutture disperse in luoghi lontani da rotte e aeroporti commerciali non vivono certo situazioni di questo tipo, è tutto molto più calmo...». I percorsi dei piccoli aerei sono se-



PASSIONE DELL'ARIA

Alcune immagini dell'Aeroclub Taramelli. Il club, fondato nel 1930 e il cui primo presidente fu Antonio Locatelli, conta 130 soci piloti. Sul sito www.ecodibergamo.it il video girato all'interno (foto Yuri Colleoni)



INFORMAZIONI UTILI

APERTO DA MERCOLEDÌ A DOMENICA: 950 EURO LA QUOTA ASSOCIATIVA

L'Aeroclub è aperto dal mercoledì alla domenica. È possibile chiedere informazioni e prenotare piccoli voli telefonando alla segreteria allo 035/297062 (e mail: info@aeroclub.bg.it). I soci del club sono circa trecento fra piloti, aeromodellisti e sostenitori. Volare non è proprio economico. Per un adulto associarsi al gruppo significa una spesa di 950 euro all'anno (250 euro per i giovani). A questa cifra si somma l'eventuale uso dell'aeroplano dell'Aeroclub. Per mantenere il brevetto è obbligatorio volare annualmente per almeno sei ore. L'hobby del volo costa tutto sommato a un socio circa duemila euro all'anno. L'Aeroclub organizza uno o due corsi all'anno per conseguire la licenza di pilota privato. In quest'ultimo anno gli allievi sono stati ventitré. Un corso ha la durata di un anno scolastico (circa nove mesi) e comprende almeno quarantacinque ore di volo. Si chiama «Sottovento» il neonato foglio informativo dell'Aeroclub (il primo numero è uscito a giugno). Esiste anche un sito Internet: www.aeroclub.bg.it

Paolo Aresi

inclini a perdonare l'errore del pilota. Quelli con ala bassa viaggiano più veloci, sono più impegnativi».

Dice il presidente Ghisalberti che l'ultima giornata del volo, a giugno, è stata un grande successo, che questo tipo di manifestazione verrà ripetuto più volte nel prossimo anno, che anche la domenica sarà possibile venire in Aeroclub, a Orio al Serio, per provare l'emozione del volo.

Conclude Ghisalberti: «Ancora tanti bergamaschi nemmeno sanno dell'esistenza dell'Aeroclub e questo non è accettabile. Dobbiamo spalancare i cancelli: è fondamentale che la gente ci conosca».

Giacomo, 91 anni, ricorda l'emozione del primo motore a reazione e il periodo bellico Messi, tecnico alla Caproni negli anni d'oro

BREMBATE SOPRA «Dove si trovava la Caproni, la nostra grande azienda che costruiva aeroplani? Si trovava qui, esattamente dove è seduto lei». Giacomo Messi sorride. Ha da poco compiuto i novantuno anni e il tempo della guerra è lontano, ma la memoria resiste. Messi è stato operaio e poi tecnico della Caproni e forse è l'ultima persona in vita a ricordare così bene gloria e polvere dell'industria aeronautica che a Brembate Sopra aveva fabbrica, hangar e campo di volo.

La Caproni per alcuni anni fu un punto di riferimento a livello internazionale per quanto riguarda la navigazione del cielo. Realizzò aeroplani militari di avanguardia, addirittura il «Campini Caproni CC 2» fu uno dei primi velivoli al mondo dotati di propulsione a getto. Il primo jet, in parole povere. Dice Giacomo Messi: «La fabbrica e il campo di volo erano qua, dove adesso ci sono queste villette, dove abito io, qui a Brembate Sopra. Era uno spazio molto grande che partiva dal cimitero e comprendeva tanti capannoni di aziende di oggi. Sono passati tanti anni». Giacomo Messi sposò Maria Caruso ed ebbe una figlia, Yvonne, che oggi fa l'avvocato. Racconta: «Sono entrato alla Caproni nel 1933, ero un operaio, però l'azienda mi mandò a scuola, feci dei corsi domenicali all'Esperia con bravissimi ingegneri. Prima avevo fatto l'avviamento al lavoro, la scuola si trovava allora in Contrada Tre Passi, a Ber-



Giacomo Messi. A destra in una foto di gruppo scattata alla Caproni

gamo. Diventai un tecnico, mi mandarono al controllo meccanica e poi al controllo dei materiali. Vede, non è che allora arrivavano i pezzi su misura, modulati. Dovevo calcolare le misure dei pezzi, di quanto allungare o accorciare il materiale di cui disponevamo: ottone, acciaio, rame... Per esempio la fusoliera veniva realizzata in tubi di acciaio che andavano tagliati, erano coperti di tela, la tela veniva preparata dalle donne. Mi ricordo i biplani e mi ricordo il primo aereo a reazione. Eravamo emozionati, orgogliosi, era un lavoro estremamente difficile, ma eravamo arrivati a buon punto. Il nostro aereo a reazione nel 1941 percorse la tratta da Milano a Roma... Vede, si pensa che l'Italia fece la guerra aeronautica con i biplani. Non è vero, c'erano velivo-

li di grande qualità che stavano all'altezza di inglesi e tedeschi, Spitfire o Messerschmitt. Anzi, i tedeschi copiarono molto da noi, poi furono più bravi nella produzione. Le cose cambiarono con gli americani: i loro aerei erano giganteschi, i loro bombardieri avevano dimensioni da fare intimidire i nostri».

Messi era responsabile del controllo civile, in un secondo momento anche di quello militare. Racconta: «Il 20 giugno del 1940 sul Col Bers, nel gruppo del Monte Bianco, morì mio fratello Battista Messi, aveva 23 anni. Fu il primo Caduto d'Italia. Venne mitragliato e fu sepolto nella zona e tutte le mattine un picchetto d'onore andava a porgergli il saluto militare. Per portarlo a casa, nel nostro cimitero, ci abbiamo impiegato 17 anni: ades-

so riposa in una cassetta insieme ai nostri genitori».

Racconta Messi che alla Caproni nel 1940 c'erano circa duemila lavoratori: oltre agli aerei si fabbricavano camion e pulman. È una bella mattina di sole, l'aria nell'ombra è quasi fresca, Giacomo Messi sorseggia un caffè. Parla della guerra, dei piloti, della Resistenza. Poi torna alla Caproni, spiega i record dell'azienda che fra le due guerre produsse fra l'altro il più grande biplano mai costruito al mondo. Racconta degli ingegneri Luigi Stipa e Campini, grandi progettisti. Dice Messi: «Producevamo in serie aerei da trasporto e bombardamento, i Caproni 101, 111 e 133, erano trimotori e monomotori, vennero usati durante la guerra di Etiopia, ma anche durante la Seconda guerra mondiale. Il 101 partecipò a due raid, un Milano-Mosca e uno verso l'Africa. A Bergamo avevamo un grande ingegnere, Cesare Pallavicino. Stabilimmo anche il record del mondo di altitudine per un biplano con motore a pistoni: raggiunse i 17 mila metri di altezza. Ricordo Borea, poi il Ghibli che era un bimotore usato per la ricognizione armata. Vennero usati molto in Africa, avevano due mitragliatrici e un carico di 300 chili di bombe. Raggiungeva i 250 chilometri di velocità». A questo aereo, dal muso vetrato, il celebre regista giapponese Hayao Miyazaki («La città incantata», «Il castello errante di Howl...») ha dedicato il suo studio di

animazione (Studio Ghibli).

Messi non si limitava a lavorare in fabbrica, a controllare la produzione. La sua passione era il volo. Racconta: «Non ero un pilota, ma ho sempre volato, con diverse mansioni. Nel 1941 sono partito in guerra, mi trovavo all'aeroporto di Falconara Marittima, facevamo i pattugliamenti, controllavamo il cielo. Dopo l'8 settembre arrivarono i tedeschi, io fuggii, tornai a Brembate, subito dopo mi nascosi in montagna, feci il partigiano, sono stato a Vilminore, poi su al Gleno. Abbiamo liberato tanti prigionieri americani. Li accompagnammo in Roncola, poi sul Linzone e da lì camminammo verso il Resegone, verso la Valtellina e la Svizzera».

Quando finì la guerra, Messi lasciò la Caproni, andò a lavorare in Svizzera da un meccanico che faceva la riparazione di carri armati e autoblindo. «Ma avevo la tessera del Pci, il partito comunista italiano. Così venni espulso come comunista dalla Svizzera. Me lo segnarono sul passaporto e io rifeci il passaporto. Lavorai in



molte ditte, poi uno svizzero che conoscevo mise i piedi un'officina ad Albino, faceva meccanica specializzata, e mi chiamò. Così tornai a lavorare a Bergamo». Ogni tanto Messi smette di parlare e si guarda intorno, raccoglie le idee. Dice: «Quanti aerei c'erano qui, quanti piloti, si fa fatica a crederci. Qui ci fu don Giovanni Sala che fu il primo prete aviatore d'Italia e anche Gambirasio che fu il più giovane degli aviatori italiani... Quanta passione per gli aerei. Amici, tecnici, piloti. Ricordo Antonio Locatelli, c'era l'ingegner Pallavicino, Augusto Motta, il Pasquale Tacchini... Non contavamo le ore di lavoro. E al sabato e alla domenica quanta gente, quanti ragazzi venivano per vedere gli aerei e magari qualche acrobazia in volo...».

P. A.