

Pionieri del volo in terra di Bari

di Giuseppe Grande

La città di Bari non vanta solo antiche tradizioni marinaresche e commerciali, ma a pieno titolo può annoverarsi tra le prime ad abbracciare all'inizio del XX secolo situazioni particolarmente innovative come ad esempio le prime dimostrazioni di volo.

Per questa sua disponibilità ad accogliere novità tecnologiche, la cittadinanza ospitò ben volentieri nel giugno 1911 alcuni pionieri del

volo che diedero fattiva dimostrazione presso il campo **Marisabella**, un terreno paludoso attraversato dal torrente omonimo che la duchessa di Bari Isabella d'Aragona nel XVI secolo aveva fatto prosciugare per bonificarlo dalle zanzare. In occasione infatti di una serie di festeggiamenti organizzati dal 4 al 18 giugno di quell'anno per solennizzare il cinquantenario del Regno d'Italia, il sindaco comm. Giuseppe Capruzzi accolse la proposta di

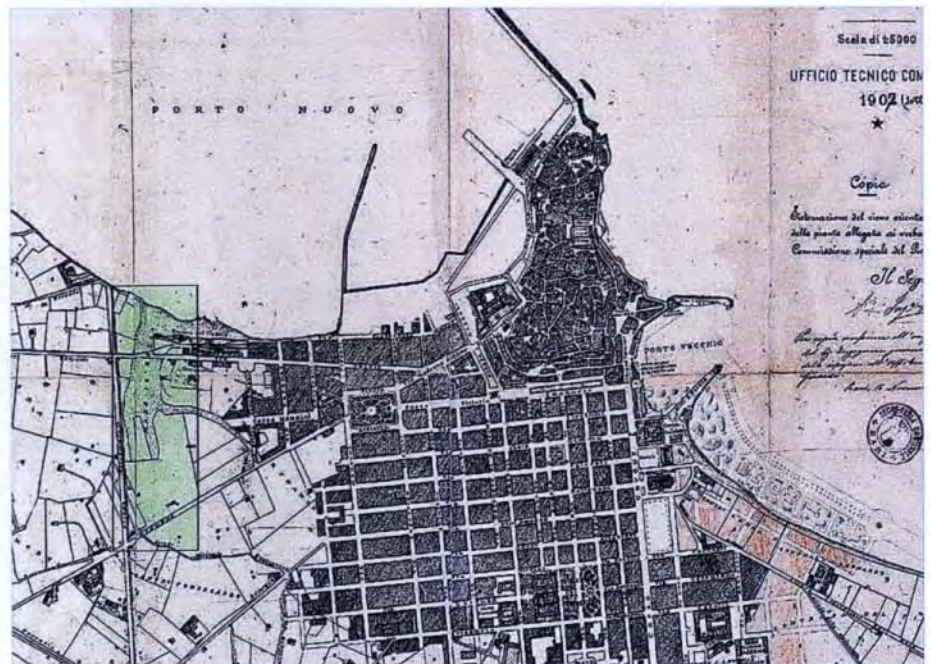
alcuni appassionati brindisini appartenenti all'alta borghesia disponendo il compimento della prima manifestazione aerea cittadina presso il campo **Marisabella**, appositamente attrezzato quale aerodromo¹. Questi stessi appassionati, sulla scia del successo riscosso dalla nuova disciplina in tutta Europa, avevano costituito a Brindisi la "Società di Aviazione" che si era fatta promotrice della manifestazione.

In alto: una rara immagine di Elie Mollien in volo scattata il 7 giugno 1911 sul campo barese.

Above: a rare picture of Elie Mollien, in flight, shot on June 7th 1911, at Bari airfield.

A lato: pianta della Città di Bari datata 1909. Sulla sinistra è visibile (in verde) la zona **Marisabella**, teatro dei primi voli a Bari. Tale campo di aviazione sarà mantenuto, ampliato, sino alla fine del primo conflitto mondiale quale sede della 38^a e poi della 101^a Sq. Aut. da difesa (Archivio Stato - Bari).

Aside: Bari map printed in 1909. On the left (marked green) is the Marisabella area, where the first flights in this country were made. This airfield will remain in use, enlarged, until the end of WWI, hosting 38^o and then 101^o independent Air defence Sq.).





Tra i diversi aviatori di fama internazionale contattati per l'occasione, accettarono l'invito il francese Elie Abel Mollieux² e l'aviatrice belga Mlle Hélène Dutrieu, brevetto n. 2 al mondo come pilota femminile. Quest'ultima il 14 maggio 1911 si era aggiudicata la "Coppa del Re" nella settimana aviatoria di Firenze vincendo una gara di velocità col monoplano Blériot dopo aver concluso un circuito di 5 km in appena 3' 47". Mollieux invece deteneva il primato di distanza (60 km) avendo volato da Hyères a Blandon in 45'. Il grande evento ebbe luogo il giorno 5 alla presenza di una folla entusiasta, proveniente da tutta la regione³.

Ecco come descrive un cronista del quotidiano locale "Corriere delle Puglie" lo svolgimento della manifestazione denominata "Settimana di Aviazione":

In alto a sinistra: cartolina d'epoca raffigurante l'apparecchio Blériot IX pilotato inizialmente da Mollieux.

Top left: an antique postcard showing the Blériot IX flown by Mollieux.

In alto a destra: ancora una rara immagine della manifestazione sul campo Marisabella, scattata dal fotografo dilettante tedesco Miescher. Si noti sullo sfondo l'edificio con il nome del pilota Mollieux.

Top right: another rare picture of the Bari airshow, shot by the German amateur photographer Miescher.

In basso: il Farman III pilotato da Mlle Dutrieu durante la manifestazione barese.

Aside: the Farman III, flown by Mlle Dutrieu, during the Bari meeting.

"Tutta Bari si era raccolta intorno all'aerodromo lungo la strada per Modugno sulla spiaggia che mena per San Cataldo. Spinto dai meccanici fuori dall'hangar ecco che appare il Blériot di Mollieux assistito dal meccanico di fiducia Lucien Denau. Alle 17.50 uno squillo di tromba annuncia il primo volo.... il biplano corre veloce sul terreno, poi si solleva ad una sessantina di metri e compie un bellissimo volo che dura alcuni minuti e atterra fra l'entusiasmo della folla. Ora è la volta del Farman della Dutrieu. La folla è maggiormente incuriosita poiché il pilota è una donna. Che tempi!!! Stessa fantastica esibizione e grida di gioia della folla..."

I voli dimostrativi vengono ripetuti il giorno dopo ed il 7. Il giorno 14 accadde però un imprevisto: a causa di un forte vento l'apparecchio di Mollieux all'improvviso puntò minaccioso verso le tribune gremite di gente ma con grande perizia il pilota riuscì a bloccare l'assetto dell'aereo, un Blériot XI tipo "Manica", portandolo di proposito in collisione con un albero e a saltar giù illeso. I gravi danni subiti dal velivolo vennero riparati rapidamente e i voli ripresero il 18, ultimo giorno di gare aviatorie. Purtroppo ancora la presenza di forte vento impedì alla Dutrieu di decol-



lare col Farman III e solo Mollieux riuscì a compiere senza problemi un ampio giro sullo sfondo di poche case e ciminiere della Tuscanian Gas Company.

Il 17 luglio 1913 ancora un altro aviatore francese, François Deroeye (brevetto pilota n. 374), con un monoplano tipo "Italia" della S.I.A. (Società Italiana Aviazione), effettuò una sosta sul campo barese nel contesto del raid Milano-Rimini-Brindisi e ritorno organizzato dalla nota fabbrica pneumatici di Milano Pirelli e dalla stessa ditta costruttrice l'apparecchio. Il regolamento prevedeva che al vincitore sarebbe spettata la prestigiosa "Coppa d'Aviazione Pirelli" oltre ad un premio di 5.000 lire, cui si aggiungevano altre somme di denaro stabilite dai vari comitati cittadini per il primo che avesse sorvolato queste tre città. Atterrando a Bari alle ore 12.07 dopo un volo

(1) Oggi tale zona è identificabile nella fascia da corso Mazzini giunge alla costa nel tratto delimitato da via Brigata Regina e via Anita Garibaldi.
(2) Nato ad Amiens (Fr) il 25.4.1876, si era brevettato a Bordeaux col n.57 in data 19.4.1910 su apparecchio Blériot XI.
(3) Secondo altre fonti i voli ebbero seguito dal 4 all' 11 giugno 1911.



di 812 km, il pilota francese col fido meccanico Raggi conquistò nell'occasione il record mondiale di volo senza scalo per velivolo con un passeggero. Ripartito alle ore 16.50, raggiunse successivamente Brindisi dopo circa un'ora e mezza di volo ove concluse il suo raid conquistando un ulteriore primato: maggior distanza con passeggero su campagna. Quelli erano anni dove bastava poco per ottenere ammirazione e stupore. Il 5 agosto successivo, sullo stesso campo aviatorio di Marisabella, già sede di uno dei primi tre aeroclub della penisola affiliati al Regio Aeroclub D'Italia" (sorto come è noto a Roma il 23 novembre 1911 per volontà di alcune società aeronautiche italiane, del Touring Club e Automobil Club Italiano), si concluse il raid del volo militare più lungo mai realizzato sino ad allora, per complessivi 1.220 km. A compierlo in quattro tappe fu il



In alto: Hélène Dutrieu, brevetto pilota femminile n. 2 al mondo.

Top: Hélène Dutrieu, feminine Pilot Licence n.2 in the world.

In basso a sinistra: una inedita immagine del giovane ten. Suglia sul Blériot XI (gent. conc. fam. Suglia).

Below left: an unpublished picture of the young Lieut. Suglia, on a Blériot XI.

In basso a destra: il pioniere François Deroeye accanto ad un Farman durante una manifestazione a Rimini nell'estate 1911 (A. Emiliani).

Below right: the pioneer François Deroeye, near a Farman, at the Rimini Meeting, in Summer 1911.

pilota barese ten. Cesare Suglia, che fra l'altro risultò essere il primo pioniere militare italiano a sorvolare la città. Il giorno 2 precedente, alle ore 5.20, egli decollò dal campo d'aviazione di Torino-Mirafiori con un velivolo Blériot da 80 hp costruito su licenza dall'italiana S.I.T. di Torino. Salito a 3.000 metri di quota puntò verso Asti quindi, passato l'Appennino, sorvolò La Spezia e relativo golfo per arrivare a Pisa di buon mattino (ore 8.26). Dopo una breve sosta per rifornimento, egli risalì sul proprio aeroplano per giungere a Centocelle (Roma) alle ore 12.34, dopo 6 ore e 35 minuti di volo. Ripartito il mattino successivo purtroppo il pilota, giunto all'altezza dei Colli Albani, dovette rientrare a causa di un incalzante forte vento ed attendere il miglioramento della situazione. Ritentò il giorno 4 decollando alle ore 6.20 con maggior fortuna: rag-

giunse infatti Napoli (Campo di Marte) alle ore 8.30 accompagnato fino ai Colli Albani dagli stessi compagni della IV squadriglia tenenti Alvisi, Buzzi e Laureati quale scorta di onore, passando per Terracina e Gaeta ad una altezza di 1.500 metri a causa di una persistente nebbia. A Napoli ebbe modo di prepararsi all'ultima tappa che l'avrebbe portato a Bari dove l'avrebbe atteso sul campo Marisabella una folla entusiasta; egli infatti aveva preavvisato del suo arrivo con un telegramma ai parenti più stretti i quali però diffusero la notizia dell'imminente arrivo. Alle prime luci del giorno 5 finalmente lasciò Napoli per dirigersi verso Caserta, passò i Monti di Cancellone, Monte Maio, S. Leucio, e dopo aver sorvolato Benevento, Ariano di Puglia, S. Agata ed Ascoli Satriano alla quota di oltre 3.000 metri si posò a Bari attorno alle 8.00. Il percorso





finale fu compiuto in "sole" 2 ore e 20 minuti. Quando il velivolo apparve, il ten. Suglia volle sbalordire la folla con varie evoluzioni ma nell'atterraggio, toccando il suolo, dovette evitare un imprevisto gregge di pecore nelle vicinanze per cui l'aereo derapò riportando danni ad una ruota del carrello, ma il pilota ne uscì indenne. Il gen. Panizzardi, comandante del IX Corpo di Armata R.E., il sindaco prof. Sabino Fiorense ed i suoi famigliari si complimentarono calorosamente con lui portandolo in giro per la città con l'automobile tra una folla plaudente. Successivamente fu festeggiato dalle massime autorità cittadine presso il Comune di Città e il teatro Petruzzelli. Per tale impresa Suglia ricevette, il 15 febbraio 1914, una medaglia d'oro dalla ditta S.I.T. costruttrice del velivolo, durante una cerimonia in cui vennero anche premiati per altre imprese tre aviatori tra cui Manissero (che aveva compiuto il primo "looping"), il magg. Piazza e il serg. Brach Papa⁴. Il cap. Cesare Suglia, ufficiale di fanteria nato il 4 gennaio 1887 nel capoluogo pugliese (deceduto a Milano nel 1946), dopo essersi abilitato al pilotaggio presso la scuola di Aviano il 15 giugno 1912 (brevetto n.118), fu destinato alla base aerea di Ferua in Libia. Nel luglio di quell'anno passò poi alla 5^a Div. Speciale di Makabez quindi a Zuara ove, acquisito il brevetto militare (5 ottobre 1912),

prese parte ai primi voli di guerra della storia, nell'ambito della campagna italo-turca. Fu rimpatriato per malattia nel febbraio 1913 ed assegnato dapprima alla base di Aviano poi a Centocelle (IV Sq. Blériot). Dal 5 al 18 settembre 1913 partecipò alle grandi manovre di cavalleria in Valpadana con un Blériot SIT inquadrato nel partito Rosso (invasore). Durante la grande guerra, come capitano, comandò nel 1916 in Libia dapprima la 104^a Squadriglia Aeroplani poi, alla fine del 1918, la 106^a Squadriglia a Zuara su velivoli Farman, in difesa di Tripoli e Bengasi. Oltre al raid Torino-Bari effettuò anche il raid Torino-Vizzola e ritorno. Un'altra medaglia d'oro fu assegnata a lui e ad altri aviatori che avevano partecipato alla guerra italo-turca dalla "Gazzetta dello Sport" che a tal fine indisse una sottoscrizione nazionale per la raccolta di fondi, a Milano il 4 maggio 1913.

Un altro pioniere locale fu il cap. pil. Nicola Maiorana, nato a Bitonto l'8 luglio 1891, brevetto n.285 del 29.6.1914 a Somma Lombardo presso la scuola militare della Malpensa, in forza come sottotenente dapprima alla 24^a Squadriglia su Savoia Pomilio S.P.2 nel marzo 1917 e passato ad ottobre dello stesso anno, come capitano, alla 62^a Squadriglia su S.P.4 ove comandò la 1^a Sezione Sperimentale Fanteria in appoggio al

V Gruppo della III Armata. Deceduto per incidente a Marcon (VE) il 7 aprile 1918 con l'apparecchio S.P.4 matr. 5263. A lui è dedicato l'Aeroclub Bari dalla sua prima collocazione dopo la grande guerra presso il campo di fortuna di Palese-Macchie il 4 febbraio 1929, sino allo scoppio della seconda guerra mondiale⁵.

Ringraziamenti

Si ringraziano il sig. Paolo Varriale e la famiglia Suglia per la gentile collaborazione.

(4) Per celebrare il 70° del raid Torino-Bari, nell'aprile 1983 è stato disposto da Poste Italiane uno speciale annullo filatelico.

(5) Sui documenti conservati presso l'Archivio di Stato, l'Aeroclub Bari figura dedicato per refuso al cap. pil. N. Maiorano, ovviamente inesistente.

Bibliografia:

www.wikipedia.org

Felice Giovine: *I primi voli a Bari* in www.centrostudibaresi.it

Mario Cobianchi: *Pionieri dell'aviazione in Italia (1908-1914)*, Roma, Editoriale Aeronautico, 1943.

Luigi Mancini: *Grande enciclopedia aeronautica*, Milano, Edizioni "Aeronautica", 1936.

Roberto Gentilli, Paolo Varriale: *I reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra*. Ufficio Storico SMA, Roma 1999

In alto a sinistra: piloti e avieri della IV squadriglia Blériot. Il ten. Suglia è decimo da sinistra, accanto al comandante della squadriglia (gent. conc. fam. Suglia).

Top left: pilots and ground personnel of IV Sq. (Blériot). Lieut. Suglia is the tenth from the left.

In alto a destra: lo speciale annullo filatelico disposto da Poste Italiane per celebrare il settantenario del Raid Torino-Bari (gent. conc. fam. Suglia).

Top right: the special stamp issued by the Italian Mail to celebrate the 70th anniversary of the Turin-Bari flight.

A lato: Zuara 24.12.1918; la 106^a Sq. Aeroplani comandata dal cap. Suglia, davanti al Farman ME. 4720.

Aside: Zuara Dec. 24th 1918: 106^a Aircraft Sq., led by Cap. Suglia, in front of the Farman ME.4720.

