



Rosina Ferrario

Prima donna aviatrice in Italia

Maurizio Lanza
foto archivio famiglia Grugnola

È il 3 gennaio 1913 quando Rosina Ferrario supera brillantemente le prove necessarie per il conseguimento del brevetto alla Scuola d'Aviazione dell'ing. Gianni Caproni, sul campo di Vizzola Ticino.

È la prima donna aviatrice in Italia e ottava nel mondo, con il brevetto n. 203. Un evento sensazionale per la nostra aviazione sorta da poco. Raggiante e orgogliosa per tale impresa invia immediatamente da Somma

Lombardo un telegramma alla famiglia: «Dato brevetto – arrivo Epifania – baci Rosina». Rosina ha solo 24 anni e già da tempo nutre una grande ammirazione per il mondo del volo, tanto che nel 1911 frequenta un corso di pilotaggio a Taliedo interrotto, però, ben presto per l'indisponibilità di velivoli idonei.

La famiglia tenta di frenarne l'intensa passione, a quel tempo ritenuta troppo all'avanguardia e pericolosa. Le

pressioni per farla desistere si infrangono contro la sua forte volontà, che la porta a frequentare la prestigiosa scuola di volo dell'ing. Caproni, dove si fa apprezzare per la simpatia e l'accattivante cordialità. I suoi istruttori sono celebri personaggi di quel tempo: prima Enrico Cobioni e, dopo la morte di questi, Clemente Maggiora.

Fattore caratterizzante di quei corsi sono i velivoli monoposto: l'allievo, con grande rischio, deve imparare da



In apertura e in queste pagg., alcune immagini che ritraggono Rosina Ferrario. Fin dalla giovane età Rosina nutre grande ammirazione per il mondo del volo, nonostante i tentativi della famiglia di contrastarne la passione, ritenuta troppo all'avanguardia per l'epoca.



solo. Così è anche per Rosina, che agli esordi, vola su un Caproni dotato di motore rotativo Gnôme da 50 HP. Per lei il cielo è il sogno, il sogno di "inciderlo" con una di quelle meravigliose macchine volanti fatte di tela, legno e tiranti d'acciaio, sfreccianti alla velocità di 100 km orari. È una sfida memorabile la sua, nei confronti di uno sport del tutto permeato di profondo maschilismo. Alle obiezioni di carattere fisico e morale, Rosina replica:

«Ognuno porta con sé e per sé, oltre che i propri sentimenti, la propria rettitudine, la quale non soffre limitazioni in alcun campo di attività, ma essenzialmente è legata alla coscienza».

Fondamentale è in lei la ferrea forza di volontà. Affermava: «L'entusiasmo e la passione per il volo sono sorti spontanei in me e hanno assorbito tanto le mie facoltà da non lasciare più campo nell'animo mio al pensiero del pericolo. Io ho sempre pensato che

questo pericolo valeva la pena di affrontarlo, per avere un giorno la gioia e la soddisfazione di navigare nello spazio».

Anche per lei, come per tanti altri audaci aviatori, giunge il momento inevitabile dell'incidente che, per fortuna, non risulta irreparabile. A ricordo dell'accadimento, provvede a incidere una data su un frammento ligneo dello stesso velivolo: 18 luglio 1912. E non è il solo! Il suo motorista così si esprime:



«Una donna audace che, nonostante le cadute, ritornava a volare, sempre con allegria e coraggio».

Una cartolina imbarazzante

Numerosi sono gli auguri e gli apprezzamenti per il conseguimento del brevetto, ai quali si aggiunge l'imbarazzante commento del capitano Carlo Maria Piazza, eroico pilota durante la campagna di Libia. La semplice cartolina da lui inviata dice: «Signorina, tutte le mie più vive congratulazioni, ma preferirei saperla più mamma che aviatrice!». Tale commento, di chiaro stampo maschilista, solleva una forte contestazione, che porta la scrittrice Lydia Monferrini a scrivere un'accalorata lettera al presidente della Lega Aerea Nazionale, sen. Giovanni Celoria, che nella conclusione afferma: «[...] alla civiltà noi donne vogliamo e

possiamo concorrere anche volando e mando perciò un saluto a Rosina Ferrario che all'Italia ha dato il primo passo come ardita pioniera della futura schiera delle donne aviatrici».

In aerostato

Il 21 gennaio 1913 Rosina prende parte a un'ascensione sull'aerostato Inca, pilotato dal pioniere di sferico Erminio Donner-Flori. Partiti da San Celso in mattinata, verso sera atterrano nei pressi di Lodi. Anche in questo frangente Rosina mette in luce tutta la sua passione per il volo.

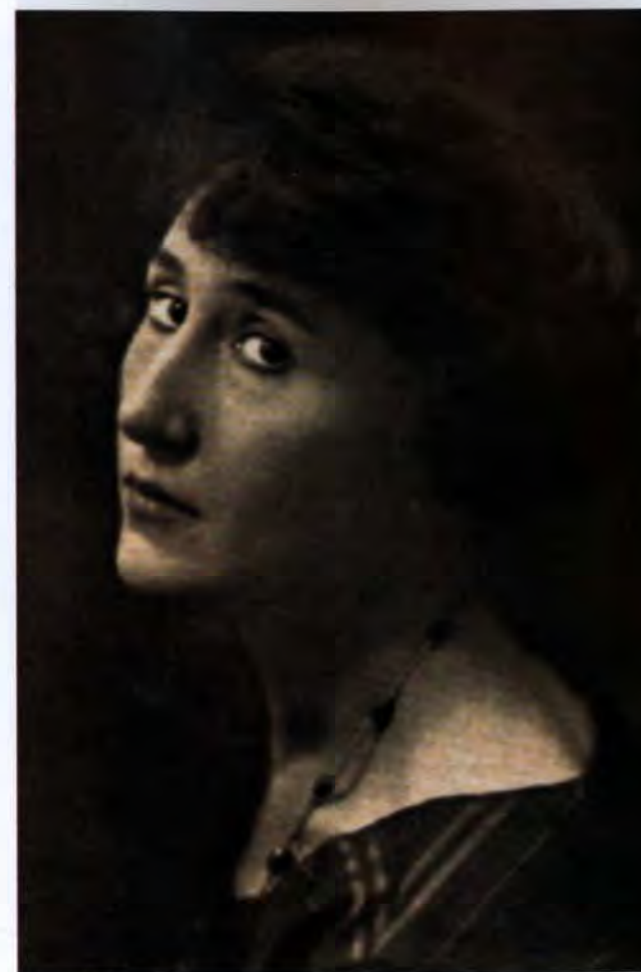
Rosina conferenziera

La sera del 14 marzo 1913 Rosina tiene una conferenza sul tema "Il mio brevetto di pilota", illustrando l'argo-

mento con immagini e rivelandosi piacevole e chiara relatrice. Descrive le emozioni provate durante le diverse fasi del volo, concludendo così il suo intervento: «V'è chi, per l'età matura o per vincoli sociali infrangibili, mi invidia la gioia degli spazi e si ferma a quel sentimento. V'è chi nutre segretamente nell'animo il desiderio di rompere gli indugi e provare, come io ho provato, ma non osa. V'è chi finalmente afferma senza veli il proposito d'imparare l'arte del volo e senz'altro di seguire il mio esempio. [...] Io ho parlato di me, che ancora non ho fatto nulla, soltanto perché sono sicura che si parlerà presto di molte altre donne, che daranno il loro nome alla vittoria dell'aviazione».

I voli continuano...

Negli ultimi giorni di aprile del 1913,



In queste pagg. altre immagini di Rosina Ferrario, la cui attività volativa fu interrotta dalla crisi internazionale e dallo scoppio della guerra. Dopo il conflitto mondiale non desiderò più volare, in quanto trovava orribili quegli "autobus del cielo" che via via venivano sempre più utilizzati per il trasporto dei passeggeri. Sopra, immagine realizzata dal pittore Dell'Orco ed esposta presso il Museo dell'Aria di San Pelagio (Padova).



unitamente ad altri noti aviatori, partecipa al meeting aviatorio di Napoli.

Dal suo aeroplano lancia, applauditissima, una pioggia di garofani sulle tribune.

Volò su Bergamo in occasione della visita del Re. Il 23 settembre, nella fase di rientro a Milano, suscita non poche

ansie per via di una fitta nebbia che rende difficoltoso il volo, che tuttavia si conclude felicemente. Volò ancora a Milano la settimana successiva in occasione di una gara motociclistica benefica.

Il 9 ottobre 1913 compie un interessante volo raggiungendo Como, dove

si sta svolgendo il 1° Circuito dei Laghi, atterrando nell'ippodromo di Moronello. Due giorni dopo ritorna a Milano, impiegando 32 minuti e atterrando con uno spettacolare volo plané iniziato a 500 m di quota.

Il 19 novembre del 1913 si esibisce a Busseto, invitata insieme all'asso Lan-

dini, per il centenario della nascita di Verdi. Pilota un Caproni VII e dimostra tutta la sua perizia affrontando condizioni atmosferiche proibitive e atterrando su un campo di granturco adattato alla bisogna.

A Cameri nel 1914

Per l'inaugurazione del campo di volo di Cameri, Rosina per la prima volta pilota un monoplano Gabardini e, per la bravura dimostrata, viene lungamente applaudita, ricevendo i rallegramenti da noti aviatori tra i quali spicca Francesco Baracca.

Nel 1914 riceve un invito per recarsi in America, per eseguire voli di propaganda turistica, ma, per la delicata situazione politica internazionale, deve rinunciare.

Limitazioni imposte a una signorina aviatrice

Decide allora di mettersi a disposizione della Croce Rossa Italiana per il trasporto dei feriti, ma per il fatto di essere donna la sua domanda è respinta. Inoltre allora istanza per essere ammessa al corso di perfezionamento mirato alla formazione di un corpo di Volontari Piloti, ma anche questa domanda viene respinta con la stessa motivazione: «In riscontro alla Sua lettera mi affretto a significarLe tutto il più vivo e meritato plauso per la patriottica Sua offerta, ma consultato all'uopo l'Amministrazione Militare, sono dolente di doverLe significare che per molteplici e ovvie ragioni, anche in un corpo di volontari non si potrebbe assolutamente fare eccezione per una signorina, e conseguentemente non mi è dato di poterLa ammettere al corso di allenamento e di perfezionamento di prossima apertura a Mirafiori. Dolente di non poterLa assecondare nel Suo desiderio, eppertanto nella certezza che Ella saprà trovare altro modo per rendersi benemerita del nostro Paese, La ossequio distintamente e mi riaffermo. Il Presidente: Carlo Montù».

La tenacia che le è propria la spinge a rivolgere istanza direttamente al Ministro della Guerra, affinché valutasse la possibilità, in via eccezionale, di consentirle la partecipazione al corso previsto. Anche in questo caso la replica è negativa.



La prima aviatrice italiana. - Il 3 gennaio, alla Scuola di Aviazione degli Ingegneri Caproni & Faccanoni, ha preso il brevetto di pilota la prima aviatrice italiana signorina Rosina Ferrario di distinta famiglia milanese. (Fot. Agn. Milano)

In queste pagg., il 23 gennaio 1943 il Ministero dell'Aeronautica concede a Rosina Ferrario la Medaglia di Benemerita per i Pionieri dell'Aeronautica. Rosina, quale Pilota Aviatrice, era, inoltre, iscritta alla Fédération Aéronautique Internationale e faceva parte del gruppo dei Piloti Antesignani dell'Aeronautica, oltre ad essere socia del Centro di Cultura Aeronautica di Milano.



«Perché l'arrivo così strabocchevole e inaffidabile? Perché proprio lei, fra le tante signorine del nuovo secolo? Perché un brevetto, cento voli e poi nulla? Ogni volta è un mirino che merita di essere svelato: per Rosina e per il suo coraggio occorre anche raccontarlo»



«Pregiatissima Signorina, questo Ministero apprezza altamente il patriottico intendimento espresso da V.S. nella Sua domanda in data 22 corrente, intesa ad ottenere un appoggio per l'ammissione al corso di allenamento e perfezionamento per piloti aviatori volontari civili e gliene esprime il plauso più vivo.

Dato però lo scopo del corso predetto il quale, naturalmente, non può essere conseguito se non applicando le disposizioni di legge vigenti, secondo le quali non è previsto l'arruolamento di signorine nel R. Esercito, questo Ministero, per le stesse ragioni accennate dalla Presidenza dell'Associazione Aviatori Aeronauti d'Italia, nel foglio che qui unito si ha il pregio di restituire, è spiacente di doverLe significare che la di Lei domanda non può essere accolta. Con perfetta osservanza, Il Ministro».

Non volerà più

La crisi internazionale e la guerra interrompono così per sempre l'attività aviatoria di Rosina, che aveva avuto una durata di circa due anni. Non desidera più volare dopo la guerra, considerando orribili quegli "autobus del cielo" che via via verranno sempre più utilizzati per il trasporto passeggeri.

Rosina, quale pilota aviatrice, era iscritta alla Fédération Aéronautique Internationale, con tessera n. 148. Faceva parte, inoltre, del piccolo gruppo di Piloti Antesignani dell'Aeronautica ed era anche socia del Centro di Cultura Aeronautica di Milano.

Anni dopo, il 23 gennaio del 1943, il Ministero dell'Aeronautica le concede la Medaglia di Benemerita per i Pionieri dell'Aeronautica. Dopo la guerra partecipa con intensa frequenza agli incontri con i colleghi pionieri, felici

occasioni per rievocare le indimenticabili esperienze aviatorie passate. Lei era e rimaneva Rosina, così affettuosamente chiamata. Una delle ultime volte presente in pubblico è a Linate, nel 1951, per una manifestazione aerea organizzata dall'Aero Club d'Italia in onore dei Pionieri. La vita privata la vede sposa nel 1921 di Enrico Grugnola e poi madre felice di due figli: Letizia e Mario. La morte la sorprende il mattino del 3 luglio del 1957, serenamente, nel letto di una clinica milanese. Scompare così, in silenzio, la prima donna italiana che aveva osato sfidare coraggiosamente lo spazio.

Per sua espressa volontà vuole cucito sul suo abito il distintivo dei Pionieri e il nastrino della Medaglia. Sulla modesta tomba del cimitero di Sesto San Giovanni è posta una lapide riportante ancora il distintivo dei Pionieri dell'Aeronautica.