

STRENNA DEI ROMANISTI

NATALE DI ROMA

2004

ab U. c. MMDCCLVII

AVENALI PERRUZZOTTI - BARBERITO - BARI - BARTOLONI - BATTIELLI - BENOCCHI -
BIANCINI E COSTABILE - BONADONNA RUSSO - CARLONI - CAZZOLA - CECCARELLI -
CECCOPIERI MARUFFI - CERESA - CIAMPAGLIA - COCCIA - CRIELESII - D'AMBROSIO
DELLA SETA - DE ROSA - DI CASTRO - ESCOBAR - FAGIOLO - FAITROP-PORTA -
FLORIDI - FRAPISELLI - GRIONI - GUIDONI - HARTMANN - KRAMMERER GROTHAUS -
LAPADULA - MAGLIOZZI - MALIZIA - MARIOTTI BIANCHI - MASETTI ZANNINI -
MAZIO - MORELLI - F. ONORATI - PAGLIALUNGA - PANELLA - PANFILI - PASERO -
POCINO - QUINTAVALLE - RAVAGLIOLI - RUSSO DE CARO - SANGIULIANO - SANTINI -
SCARFONE - STACCIOLI - STADERINI - TAMBÉ - TEODONIO - TOURNON - TRASTULLI -
VERDONE - VIAN - VITIELLO



EDITRICE ROMA AMOR 1980



Quando Umberto Nobile andava in ufficio da Prati a Ciampino in dirigibile

GIUSEPPE CIAMPAGLIA

Anche se, per motivi di riservatezza militare ed industriale, all'evento non fu mai dato il rilievo che avrebbe meritato, nei primi decenni del Novecento Roma fu sede di una delle più importanti fabbriche mondiali di dirigibili.

La prima aeronave italiana di questo tipo, solo parzialmente fatta costruire nella capitale dal conte Almerico da Schio, volò nel 1905.

La prima ad esservi interamente concepita e realizzata, con metodi semiartigianali ed in esemplare unico su disegno di Gaetano Arturo Crocco ed Ottavio Ricaldoni, è di poco posteriore. Essa fu montata in un hangar appositamente predisposto a Vigna di Valle, sul lago di Bracciano, ed effettuò il suo primo volo il 3 ottobre del 1908. Fu poi modificata e seguita da un secondo esemplare simile.

Per procedere invece alla costruzione in grande serie su scala industriale dei palloni aerostatici e dei dirigibili destinati ad un uso militare, ma adattabili anche al trasporto aereo civile, il 10 marzo 1911 fu istituito a Roma lo S.C.A. (Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche), dipendente dal Ministero della Guerra.

Esso sarebbe rimasto attivo in questo specifico settore fino al 1930, quando l'allora ministro dell'aeronautica Italo Balbo, a seguito della tragedia polare dell' "Italia", decise di abolire i diri-

gibili per la loro accertata pericolosità d'impiego e perché gli stessi erano ormai surclassati in prestazioni dai nuovi aeroplani.

La cinquantina di aeronavi che in circa due decenni furono prodotte in tale stabilimento erano state nel frattempo estesamente usate nel corso della Grande Guerra dal Regio Esercito e dalla Regia Marina italiana ed erano state anche esportate in 21 nazioni estere, anche molto avanzate sul piano tecnico-scientifico, come gli Stati Uniti, la Gran Bretagna, l'Unione Sovietica ed il Giappone.

Lo S.C.A. aveva nella Città eterna due sedi operative principali. Quella destinata alla progettazione degli interi dirigibili ed al confezionamento degli involucri in tessuto, che davano ad essi gran parte del loro corpo e della relativa forma, era situata in Prati, presso la caserma Cavour, ed aveva il suo ingresso principale in Viale Giulio Cesare n° 2.

Era costituita da alcuni edifici e da un buon numero di capannoni in muratura, che si estendevano dalla caserma stessa, ancora esistente, fino all'ansa del Tevere e furono in seguito demoliti per far posto all'attuale Lungotevere Michelangelo. Vi lavoravano alcune centinaia di sarte, che provvedevano allo srotolamento sui tavoli di lavoro di una enorme quantità di gigantesche pezze di seta e di cotone makò, lunghe fino a cento metri, e procedevano al loro successivo taglio su misura seguendo i contorni di modelli opportunamente predeterminati.

Subito dopo le parti tagliate venivano sovrapposte per ottenere gli spessori resistenti necessari a sostenere la pressione dell'idrogeno gassoso contenuto nell'interno dell'involucro e l'azione aerodinamica che l'aria esterna esercitava su di esso, succedole poi tra loro fino a completare il gigantesco abito esterno delle aeronavi stesse con le annesse camere interne a tenuta d'idrogeno che servivano a permettere il sollevamento da terra di queste enormi macchine ed il loro successivo movimento nell'aria.



Il dirigibile MR "Minimo Ridotto" mentre prende terra nel cortile della caserma "Cavour" di Roma

Per ottenere camere completamente impermeabili a questo tipo di gas più leggero dell'aria ed estremamente infiammabile, impedendone la dispersione all'esterno, venivano anche utilizzate membrane di rivestimento in budello di pecora opportunamente trattato, che era l'unico materiale allora esistente capace di svolgere in maniera soddisfacente questa funzione.

Le tecniche di taglio e di cucitura adottate costituivano una privativa industriale strettamente riservata, tanto che l'accesso ai suddetti capannoni era rigorosamente vietato sia agli estranei che al restante personale dello S.C.A. non addetto al confezionamento. I cittadini dell'Urbe che erano a conoscenza di queste

attività, prevalentemente femminili, erano quindi pochi e tenevano in proposito la bocca ben chiusa.

La seconda sede di produzione dello S.C.A. venne invece costituita sull'aeroporto di Ciampino, sulla via Appia Nuova, ad una ventina di chilometri di distanza dall'altra anzidetta, dove aveva anche sede il reparto militare di volo incaricato di usare queste macchine. Essa era a sua volta costituita dagli hangar destinati all'assemblaggio degli involucri in tessuto fabbricati in Prati con la trave metallica che ne costituiva la struttura interna principale e con i motori ad elica destinati a fornire la forza propulsiva necessaria per il loro movimento nell'aria.

A seguito dello scoppio della Prima Guerra mondiale, tra il 1915 ed il 1918, la produzione e l'uso dei dirigibili per scopi bellici crebbero notevolmente, tanto che, per dare loro un adeguato ricovero permanente, sul citato aeroporto fu costruito un gigantesco hangar in ferro che poteva contenerne comodamente quattro di grandezza media, ciascuno dei quali era lungo un centinaio di metri ed aveva un diametro di circa venti metri.

Esso venne a costituire uno dei più grandi edifici coperti che siano stati mai costruiti a Roma, poiché era lungo circa 240 metri, alto 40 e largo 60, ed aveva pertanto un volume interno complessivo di poco inferiore a quello della basilica di S. Pietro, della quale era più lungo mentre non ne raggiungeva l'altezza massima riferita alla cupola di Michelangelo e la larghezza complessiva della facciata principale disegnata dal Maderno.

In esso furono anche ricoverati un paio dei tre giganteschi Zeppelin germanici che vennero ceduti all'Italia in conto riparazioni di guerra.

Dopo il nostro ingresso nel grande conflitto, avvenuto il 24 maggio 1915, nell'ufficio tecnico dello Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche prese servizio un giovane ingegnere destinato a diventare, nel giro di pochi anni, famoso nel mondo: Umberto Nobile.

Nato a Lauro in provincia di Avellino nel 1885, proveniva per distacco temporaneo dal Ministero dei Lavori Pubblici, e precisamente dal Circolo Ferroviario di Napoli. Conservò tale ruolo fino al 1923, quando fu costituita la Regia Aeronautica ed egli ne entrò a far parte con il grado di tenente colonnello, raggiungendo in seguito quello di generale.

Nei suoi primi anni di attività a Roma Nobile seguì quindi a mantenere la sua famiglia a Capua facendo il pendolare in treno tra le due località. In seguito si trasferì stabilmente nell'Urbe, dove avrebbe preso casa in via Monte Zebio, in Prati. A parte i suoi frequenti soggiorni all'estero, vi avrebbe trascorso gran parte della sua vita successiva e della lunga vecchiaia.

Nel breve volgere di due anni Nobile divenne direttore dello S.C.A., per conto del quale progettò, insieme a diverse altre, le due importanti aeronavi N. 1 e N. 4, che furono successivamente denominate "Norge" ed "Italia" ed usate per effettuare le due celebri spedizioni polari, delle quali lo stesso costruttore fu grande protagonista.

Il "Norge" fu infatti ceduto alla Norvegia ed usato nel maggio del 1926 per effettuare la prima trasvolata polare della spedizione Amundsen - Ellsworth - Nobile, che terminò in Alaska e fu coronata da un pieno successo.

L'"Italia" avrebbe a sua volta compiuto la successiva analoga spedizione, solo italiana, del 1928, che, pur raggiungendo felicemente il Polo Nord, terminò con la ben nota tragedia della "Tenda rossa" ed il successivo faticoso salvataggio dei sopravvissuti. Per come si svolse, esso dette luogo a forti polemiche ed a spiacevoli conseguenze disciplinari per l'ingegnere irpino, che avrebbe poi ricordato e commentato la sua avventura in un gran numero di articoli e libri.

Per poter svolgere la sua attività di direttore e capoprogettista dello S.C.A. in Prati e sovrintendere nello stesso tempo all'attività di costruzione e manutenzione dei dirigibili a Ciampino,

Nobile aveva la necessità di dover svolgere abitualmente un paio di trasferimenti settimanali tra le due sedi.

Malgrado la rete viaria dell'Urbe e della campagna circostante fosse ancora quella antica, e la circolazione delle poche autovetture fosse rallentata da un gran numero di carrozzelle e carretti a trazione animale, che trasportavano in città il vino e le altre derrate alimentari provenienti dai Castelli e dalla campagna a sud di Roma, non si può di certo affermare che la città fosse allora intasata da un traffico automobilistico asfissiante come quello attuale.

L'aeroporto di Ciampino era inoltre facilmente raggiungibile dal centro della città sia con il comodo "tranvetto" dei Castelli, i cui binari costeggiavano la via Appia Nuova, che con la ferrovia Roma-Napoli.

Nobile decise tuttavia di rendere i suoi continui spostamenti tra la città e l'aeroporto più rapidi e piacevoli possibili facendo uso di un dirigibilino di dimensioni minime, sempre costruito dallo S.C.A., che aveva una cubatura pari a circa un decimo di quella delle altre aeronavi, ed era capace di trasportare due sole persone. Esso fu siglato MR e cioè "Minimo Ridotto", in base al tipo di classificazione allora adottata per queste macchine aeree, che si riferiva al volume totale posseduto da ciascuna di esse.

Il personale operaio dello stabilimento non era di certo al corrente di queste elucubrazioni metodologiche e riteneva invece che il piccolo aeromobile fosse stato semplicemente battezzato con le iniziali della figlia di Nobile: Maria Rosa.

Il generale, accompagnato sempre dalla sua fedele cagnetta Titina e da un addetto alle manovre, pilotava personalmente e con notevole abilità lo MR; il quale era a sua volta tanto piccolo e maneggevole da riuscire a partire regolarmente dal cortile interno della Caserma Cavour per sorvolare poi tranquillamente la città e la campagna romana, allora quasi del tutto libera da costruzioni. Dopo aver sorvolato Porta San Giovanni e seguito dal-

l'alto con grande facilità il lungo rettilineo della via Appia Nuova, sorvolando l'ippodromo delle Capannelle, egli raggiungeva in pochissimo tempo la sede di Ciampino, effettuando poi, al termine della giornata lavorativa, il relativo rientro.

Lo MR fu l'unico dirigibile costruito al mondo ad effettuare con regolarità partenze ed atterraggi all'interno di un grande agglomerato urbano, tanto che lo stesso Nobile decise di effettuare un'impresa analoga anche su Piazza S. Pietro, nella quale avrebbe voluto entrare e prendere terra durante una delle cerimonie papali, anche se la cosa non ebbe poi effettivo seguito.

L'uso per il collegamento urbano del dirigibilino cessò qualche tempo dopo a seguito di un irrimediabile incidente da esso subito nel corso di una manovra errata eseguita da uno degli addetti dello stabilimento.

Ebbe in tal modo fine un'attività di volo del tutto originale che potrebbe essere ripresa in esame ancor oggi, per poter svolgere nell'aria almeno una parte dell'intenso traffico veicolare che viene effettuato su strada: quello di carattere turistico, che permetterebbe ai visitatori di contemplare dall'alto e con la dovuta calma il suggestivo ed inimitabile panorama offerto dalla Città eterna stesa sui suoi sette colli.

Nel 1965, nella sua qualità di ex-docente della facoltà d'ingegneria dell'Università di Napoli, l'ormai ottantenne generale Umberto Nobile fu anche presidente di commissione agli esami di maturità che furono allora sostenuti dall'autore di questo breve ricordo. Non partecipò direttamente all'interrogazione dei candidati ma, registri alla mano, esaminò e valutò con particolare cura la posizione scolastica di ciascuno di essi.

Scomparve a Roma nel 1978.