

Ricordo nel sessantesimo della scomparsa

Arturo Ferrarin, "il Moro"

di Ovidio Ferrante

Il 13 febbraio 1895, il funzionario dell'anagrafe di Thiene registrò, con il nome di Arturo, il quinto dei sette figli di Antonio Ferrarin, un industriale laniero vicentino titolare di una azienda avviata a metà dell'800. Pochi però, l'avrebbero chiamato con quel nome. Per tutti, in particolare nel mondo aeronautico, Arturo Ferrarin, aviatore da leggenda definito da Mussolini "Il principe dell'aria", fu solo ed unicamente "il Moro".



Ferrarin istruttore a Cascina Costa nel 1917 davanti ad un SAML

Avviato agli studi commerciali, il 9 giugno 1915 si diplomò ragioniere all'Istituto "Fusineri" di Vicenza, pronto ad affiancarsi ai fratelli nella conduzione dell'azienda di famiglia. Chiamato invece alle armi, Ferrarin venne assegnato, l'11 giugno, al Corpo Aeronautico Militare dove scoprì la sua vera vocazione: fare l'aviatore. "Attività...", ebbe a dire anni più tardi, "assai più attraente che lavorare nell'industria". Trascorso un anno di guerra combattendo come mitragliere sui velivoli "Nieuport", nel luglio del 1916, già sottotenente, venne inviato alla scuola di volo di Cameri da dove, conseguito il brevetto di pilota, nel marzo dell'anno seguente fu trasferito, come istruttore, al Campo di Cascina Costa.

Dopo nove mesi, di cui uno passato sull'aeroporto di Furbara, durante i quali effettuò oltre undicimila voli di addestramento, nel dicembre del 1917 Ferrarin venne assegnato alla 82ª Squadriglia Caccia, inserita nell'organico del X Gruppo. Due velivoli nemici abbattuti ed una serie di

brillanti azioni gli valsero una Medaglia d'argento al valor militare e due Croci di guerra al merito. Terminato il conflitto, Ferrarin, promosso tenente, venne trattenuto in servizio e partecipò ad alcune missioni all'estero per presentare aeroplani italiani. In quel primo, difficile anno postbellico, l'Italia cercava di inserirsi nel mercato aeronautico europeo ed ottenere commesse industriali. Le manifestazioni aviatorie di Parigi, nella primavera del 1919 e di Amsterdam, in settembre, dove effettuò anche una esibizione acrobatica notturna alla luce delle fotoelettriche, gli fruttarono una medaglia d'oro ed ampi riconoscimenti da parte della stampa e della Società Aeronautica Ansaldo. L'aspettava, al ritorno in patria, una nuova, eccezionale impresa.

Qualche mese prima Gabriele d'Annunzio, sostenitore di una politica aviatoria aperta verso l'estero, aveva rispolverato un vecchio progetto, nato durante la Guerra, di effettuare, con più aeroplani, un volo a tappe da Roma a Tokio. L'impresa, sostenuta da alcuni quotidiani nazionali, venne organizzata in un alternarsi di incertezze e di eventi alterni tra cui l'occupazione di Fiume che impedì a d'Annunzio di prendervi parte. La pianificazione del volo si rivelò assai semplicistica ed azzardata. Infatti il percorso, di complessivi 18.000 chilometri, venne suddiviso in 19 tappe da compiersi in dodici giorni (due tappe al giorno) più tre giorni di sosta. Degli undici aeroplani prececati, quattro trimotori Caproni e sette SVA, dopo un serie di incidenti accaduti durante il volo, nel corso del quale a Bushire persero la vita il capitano Ugo Gordesco ed il tenente Giuseppe Grassa, solo gli SVA di Ferrarin e di Guido Masiero, aggiunti in un secondo tempo quali velivoli staffetta, riuscirono ad arrivare in Giappone.

Partito da Centocelle il 14 febbraio 1920, con a bordo Gino Cappannini quale motorista, Ferrarin arrivò a Tokio il 31 maggio dopo aver compiuto in 108 ore di volo tutte le tappe del percorso toccando la Grecia, la Turchia, la Siria, la Persia, l'India, la Birmania, il Siam, il Laos, l'Indocina, la Cina, la Corea ed infine il Giappone.

Masiero, invece, fu costretto a percorrere due tratte una col treno ed una con la nave. Non mancarono gli imprevisti ed i contrattempi. Noie meccaniche, avarie al motore, "scassate" al carrello, tele da rattoppare, tempeste di sabbia, monsoni violenti, imprevisti temporali, acquazzoni torrenziali e fucilate sparate dai guerriglieri, si intervalarono con accoglienze solenni, pranzi ufficiali e festeggiamenti durati, solo in Giappone, quaranta giorni.

In Italia, a causa dell'instabilità politica del momento, il successo dell'impresa non solo non ebbe riconoscimenti pari a quelli avuti in terra straniera ma il rientro in patria dei protagonisti del volo avvenne in sordina e senza ufficialità. Al "Moro" fu discretamente suggerito di "non montarsi la testa e farsi illusioni...". Ma per Ferrarin, la cui fama aveva travalicato i confini nazionali, ebbe inizio un lungo periodo aviatorio contrassegnato da successi, da vittorie e da record conquistati in Italia ed all'estero. Pilota di punta della Società Ansaldo, nel marzo del 1921, assieme a Stoppani, compì un volo da Torino a Roma con un velivolo A.300. Due mesi dopo presentò lo stesso aereo in Romania dove eseguì una serie di difficili manovre acrobatiche e numerosi voli di propaganda che gli valsero la Croce di Cavaliere della Corona appuntatagli dal Re Carol in persona.

L'anno seguente, 1922, al Meeting di Nizza, svoltosi tra marzo ed aprile, con un Ansaldo "Balilla" conquistò il primo posto



Ferrarin, a destra, e Masiero seduti con Marretto, a sinistra e Cappannini, in piedi dopo il volo Roma-Tokio del 1920

Ferrarin alla Giornata dell'Ala a Roma nel 1930



nella Coppa "Gilbert", gara di figurazioni ad "otto", il terzo posto nella Coppa "Garros" e la Coppa del ministro della marina. Sempre nello stesso anno, in ottobre, su velivolo Ansaldo "Postale", si aggiudicò, primo assoluto, la Gran Coppa d'Italia. Nel febbraio del 1923, pochi giorni prima che la Regia Aeronautica venisse costituita in Forza Armata autonoma, Ferrarin, con un Ansaldo A.300/4 da ricognizione partecipò, a Madrid, ad un concorso indetto dal governo spagnolo per l'acquisto di velivoli militari ed in settembre, in Polonia, compì un'altra serie di spettacolari esibizioni, a Cracovia ed a Varsavia, per le quali gli fu conferito il brevetto di pilota dell'aeronautica polacca.

Tornato alla Società Ansaldo, nel 1925 Ferrarin venne richiamato in servizio, col grado di capitano, per effettuare una crociera aerea in Nord Europa. Al comando di una squadriglia composta da quattro velivoli FIAT BR.1, per un intero mese, si esibì in Francia, in Inghilterra ed in Belgio dove il Re gli conferì la croce militare belga di prima classe. In quell'anno, intanto, gli Stati Uniti rinunciarono a disputare, perché senza avversari, la nona edizione della Coppa Schneider, rimettendola in palio per l'anno seguente. Questa moratoria, rimise in gara l'Italia che, a tempi stretti, preparò piloti e macchine. Nel team dei velocisti, assieme a Mario De Bernardi e ad Adriano Bacula venne incluso anche Ferrarin che, sebbene non fosse pilota di idrovolante, ebbe appena sei giorni per provare il potente idrocorsa Macchi M.39 appositamente costruito per gareggiare negli Stati Uniti. A Norfolk, il 3 novembre 1926, con un perfetto gioco di squadra, Ferrarin, in seconda posizione, marcò stretto il concorrente americano gettatosi all'inseguimento di De Bernardi che, solo in testa per tutti e sette i giri, si aggiudicò, con una splendida con-

dotta di gara, la Coppa Schneider.

Due anni più tardi, nell'estate del 1928, Ferrarin, assieme a Carlo Del Prete, riportò l'Aeronautica italiana all'attenzione mondiale. Nuovo, ambizioso obiettivo, la con-

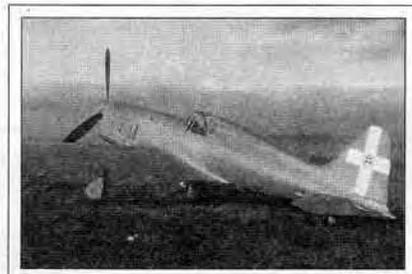
Arturo Ferrarin



quista dei record di distanza e di durata in volo sia in circuito chiuso che in volo rettilineo. Per l'occasione la SIAI costruì l'S.64, uno speciale velivolo progettato dall'ingegner Marchetti, propulso da un motore FIAT da 500 HP e strutturato tutt'intorno ad una enorme ala monoblocco nel cui interno, oltre ad una minuscola cabina, erano alloggiati ventisette serbatoi di carburante sufficienti ad assicurare una autonomia di ottomila chilometri. Levatisi in volo il 31 maggio, dalla pista inclinata di Guidonia, Ferrarin e del Prete volarono per 58h 43'26" aggiudicandosi il record mondiale di durata in volo, il record di distanza in circuito chiuso percorrendo 7.666,617 km. ed il record di velocità di 139,17 km/h sui 5.000 chilometri. Sull'onda del successo, esattamente un mese dopo e con lo stesso velivolo, Ferrarin e Del Prete decollarono da Guidonia diretti in Brasile. Nuovo obiettivo, il

record di distanza in volo rettilineo. Staccate le ruote da terra, lasciata l'Europa e sorvolato di notte l'Atlantico, dopo 48h 15' di volo e circa 7.800 chilometri percorsi i due aviatori si posarono sulla spiaggia di Touros, in Brasile, non lontano da Natal. Il nuovo record era stato conquistato. All'apice della gloria e del successo, la tragica morte di Carlo Del Prete, avvenuto qualche settimana dopo a Rio de Janeiro, durante un volo dimostrativo, segnò duramente Ferrarin. Nel 1930 fu ancora uno dei protagonisti alla Giornata dell'Ala di Roma e negli anni seguenti fu sempre presente ad importanti raduni aviatori; il suo nome attirava ed elettrizzava le folle. Ma la stagione delle grandi imprese era tramontata. Nel 1934 diresse il primo Corso di volo senza visibilità istruendo quarantatré allievi a questa disciplina non ancora introdotta in Italia. Poi, fino all'inizio della Seconda Guerra mondiale, svolse attività di consulente tecnico presso la società ALI della FIAT e, qualche tempo dopo, presso la CANSA di Cameri per la quale manteneva i rapporti con la Direzione delle Costruzioni Aeronautiche di Torino ed il Centro Studi ed Esperienze della regia Aeronautica di Guidonia.

Ferrarin cadde alle 11.20 del 18 luglio 1941, ai comandi di un velivolo da caccia sperimentale, SAI 107, entrato in vite, forse, per la mancata fuoriuscita di un carrello. Lo scarno comunicato dell'incidente venne diffuso, in serata, dall'Ufficio Stampa del Ministero dell'Aeronautica. Aveva 46 anni, il grado di tenente colonnello, moglie e due figli in tenera età. Tutto quello che si poteva e si può dire di un aviatore della levatura del "Moro", è stato detto e scritto negli anni. Merita ricordare ciò che, di lui, ebbe a scrivere Orio Vergani: "...Arturo Ferrarin, coraggiosissimo ed impavido, non passò mai dallo sportello delle prebende e degli onori. Rimase quello che era, un aviatore, un uomo dell'aria...ardito come un'aquila...felice e spensierato, piuttosto, come un passero..."



Il SAI 107, l'aereo sul quale Ferrarin perse la vita il 18 luglio 1941