



Concorso Letterario

“FIRENZE, IL VOLO E L’AERONAUTICA MILITARE”

*in occasione dell’ 80° anniversario
dell’ISTITUTO DI SCIENZE MILITARI AERONAUTICHE*

I TEMI VINCITORI

Istituto di Scienze Militari Aeronautiche - Firenze, 8 giugno 2018

“80 anni insieme”: è questa l’espressione che meglio definisce l’indissolubile rapporto tra l’Istituto di Scienze Militari Aeronautiche (già “Scuola di Guerra Aerea”) e la città di Firenze, culla delle arti e delle scienze che da sempre ospita chi del volo fa non solo una professione ma soprattutto una passione di vita.

In occasione degli 80 anni di presenza dell’Aeronautica Militare nel capoluogo toscano, un ricco calendario di eventi e iniziative ha voluto celebrare questo legame, promuovendo soprattutto la partecipazione attiva dei cittadini.

Nel rinnovare questo stretto connubio l’Aeronautica Militare ha inteso riservare una particolare attenzione verso i giovani: da qui l’idea di promuovere un concorso letterario orientato agli studenti delle Scuole secondarie di secondo grado della città di Firenze. Il tema proposto “*Firenze, il Volo e l’Aeronautica Militare*”, ha stimolato le capacità di elaborazione, di creatività, di originalità e di approfondimento in decine di giovani fiorentini appassionati del volo.

Questa pubblicazione propone i quattro elaborati selezionati dalla Commissione e vincitori di borsa di studio. Lodevole è stata la risposta di tutti i giovani partecipanti che hanno restituito, attraverso un insieme di elaborati di eccellente qualità, un panorama ricco e variegato e che colpisce per i valori espressi: dal rispetto per la storia e per le tradizioni fino al richiamo alla contemporaneità, dalla passione per il volo fino alla difesa della patria.

Il Comandante dell’Istituto di Scienze Militari Aeronautiche
Generale D.A. Stefano Fort

La valutazione dei temi partecipanti al concorso letterario “*Firenze, il Volo e l’Aeronautica Militare*” è stata un’occasione preziosa per ripercorrere la storia dell’Arma Azzurra a Firenze attraverso il punto di vista creativo di giovani studenti, che hanno sviluppato il soggetto proposto attraverso soluzioni originali e personali.

Nel difficile compito di selezionare i migliori elaborati, destinatari di una borsa di studio, la Giuria ha condiviso dei criteri di valutazione incentrati sulle quattro dimensioni delle capacità linguistico-espressive, dell’interesse del tema affrontato, dell’originalità complessiva e della ricchezza e valore del messaggio proposto. Ciascun elaborato è stato quindi vagliato sotto molteplici punti di vista, quali ad esempio la qualità dell’argomentazione e dell’esposizione, la completezza dei contenuti e la capacità di rielaborazione critica.

Descrivere nel dettaglio il valore e la ricchezza di sfumature presenti nei temi premiati è compito arduo, che solo una lettura diretta degli elaborati può restituire appieno. In sintesi, essi si sono distinti per la capacità di coinvolgimento in una narrazione fluida e non didascalica, per l’espressione di una grande passione per il Volo e dei valori di lealtà, di spirito di sacrificio e di difesa della Patria, nonché per la ricchezza delle ricostruzioni storiche degli eventi e dei personaggi, che si accompagna in alcuni casi ad uno sguardo sul ruolo attuale dell’ISMA, nella formazione manageriale degli ufficiali AM.

Il Presidente della Commissione
Generale B.A.(r) Maurizio Fardellotti

Membro della Commissione
dr.ssa Sabina Ferioli

Membro della Commissione
dr.ssa Isabella Ponsiglione

ASSO DI PICCHE

di Leonardo Bianchi

Istituto tecnico Aeronautico “Lindbergh Flying School”, classe 4°

«Ogni motore ha la propria musica e io la so». E' il verso di una canzone di Francesco De Gregori, sentita alla radio mentre in macchina mi portavano a scuola. Una frase che per me, giovane pilota, racchiude tutte le emozioni che provo a ogni volo. Il volo è un'arte, il pilota è l'artista, il protagonista di un grande capolavoro: sei poi sei nato a Firenze, nell'arte ci sei cresciuto e i capolavori li riconosci.

Sono nato a Firenze l'11 marzo del 2000, ho 18 anni e frequento un Istituto tecnico ad indirizzo aeronautico, che porta il nome di un grande aviatore americano, Lindbergh. Ho sempre amato il mondo dell'aviazione: ebbene sì, anch'io da bambino volevo fare il pilota o, forse, come tutti l'astronauta: un ammasso di metallo che solo un supereroe poteva sollevare, e che riusciva a viaggiare per migliaia di chilometri sospeso nell'aria, doveva avere per forza qualcosa di magico sotto e da bambino la magia mi è sempre piaciuta molto. Ma più che la magia, forse c'entra la storia della mia famiglia. Mio nonno è stato pilota dell'aviazione militare di Belgrado in Macedonia, ha volato e lottato per difendere la sua patria: se la genetica – come dice il professore di scienze – qualcosa conta, credo che questa mia inclinazione per il mondo aeronautico io l'abbia ereditata da lui. Firenze, il volo e l'aeronautica sono pertanto a tutti gli effetti la mia vita e la mia scuola: ho deciso di svolgere così questo tema, mi sono documentato, ho studiato, ma ho il privilegio di poterlo anche vivere e così lo racconto.

Nel 2016 ho deciso di intraprendere il mio sogno, mi sono iscritto presso l'Aero Club “Luigi Gori” di Firenze Peretola, l'aeroporto dove faccio anche l'alternanza scuola-lavoro prevista dal mio piano di studi. Incredibile ma vero, mi sembrava il paradiso quel luogo: finalmente ero a diretto contatto con il volo e la vera e propria logistica aeroportuale. Scelsi il corso per conseguire la licenza da pilota privato. Iniziai frequentando la teoria serale, dove gli istruttori ci illustravano ogni concetto teorico sulla conduzione del mezzo. Poco dopo, ed è quello che conta di più, ho cominciato a volare. Conobbi per la prima volta il mio istruttore: lo chiamavano “Asso di picche”, una persona piena di esperienza e molto seria, il tipo che non ti scordi facilmente. Il perché di quel soprannome rimase un mistero per molto tempo, può sembrare strano ma a lungo non ho saputo come si chiamasse realmente. Le prime ore di addestramento furono di ambientamento, imparai in fretta a comandare un vero aeroplano, sembrava incredibile e lo è tutt'ora, come con la sola fisica applicata all'aerodinamica, tirando in pancia la barra dei comandi si possa vincere la forza di gravità e spiccare il volo. Ma volare in realtà che cosa è? Provate a chiederlo ai piloti e sentirete una storia d'amore, perché del volo ci si deve innamorare e l'amore va coltivato, anche a diciotto anni. “Asso di picche” mi diceva sempre: «Giovane, non finirai mai di imparare dal volo, anche io che ormai sono tanti anni che “svolazzo” rimango sempre stupito ogni volta che monto su un aereo e mi stacco dal suolo. È sempre la stessa favola ma cambia intreccio ad ogni decollo; cambia il pilota, cambia l'aereo, cambiano le condizioni meteorologiche: sono tutti fattori che influenzano il volo». Proseguendo con l'addestramento presi sempre più sicurezza ed autorevolezza e così arrivò il momento in cui il mio istruttore decise di farmi volare come pilota in comando, ovvero di eseguire il primo volo da solista: *the first solo flight*. Era una mattina di settembre, giunsi presso l'aeroporto e iniziai a prepararmi per questo grande momento. Aprii l'hangar dove vi erano tutti gli aerei e mi avvicinai alla mia piccola aquila che stava ancora dormendo insieme a tutte le altre, iniziai a girarle intorno per controllare se avesse passato bene la notte, le tolsi le protezioni che con un

colore rosso acceso dicevano *Remove Before Flight* e mi accertai che avesse sufficiente carburante a bordo. Il sole diventava sempre più caldo, illuminando il cielo di un azzurro che ti abbracciava lentamente. Portai fuori la mia aquila e la misi in posizione di partenza, salii sulla scaletta ed entrando nell'abitacolo sentii odore di casa. Presi in mano la *check list* e iniziai a leggere ad alta voce un serie di azioni che come per magia diedero vita alla piccola aquila. Spingi un pulsante, giusto un po' di manetta dentro, giri la chiave di accensione ed ecco che l'aquila comincia a battere le ali. Senti il suo respiro, i giri del motore che aumentano e il calore che ti riscalda, gli indicatori degli strumenti che iniziano a funzionare, chiudi il tettuccio e adesso comincia la partita, sei solo tu e il tuo aeroplano, nessun altro. L'aquila era pronta per partire ed io pure, lasciai i freni e mi diressi verso la pista di decollo. Una volta pronto al decollo mi allineai in pista, spinsi la manetta tutta avanti e il velivolo iniziò a correre, sempre più forte. Poi arriva quel momento, una frazione di tempo dove l'aquila ti chiede di puntare al cielo. Avvertii subito la sua leggerezza quando ci staccammo da terra. Fu un giorno indimenticabile e non lo dimenticherò con facilità. Quel giorno sentii la musica del motore che mi accompagnò per quei venti minuti che sembravano infiniti, un lasso di tempo che rimarrà dentro di me a lungo. È difficile descrivere l'emozione nel vedere il mondo da un altro punto di vista, quanto più ci innalziamo, tanto più diventiamo piccoli per le persone sulla Terra, ma il più delle volte dobbiamo andare molto in alto per vedere quanto piccoli realmente siamo in confronto al mondo intero. Il mio istruttore mi fece innamorare di questa professione. È come se fosse riuscito a trasmettere le sue emozioni interiori semplicemente pilotando. Lui parlava con l'aereo, riusciva a dialogarci e a capire il suo linguaggio. Anche lui aveva il suo linguaggio: non parlava l'inglese tecnico, ma usava parole italiane con quell'accento fiorentino che sembrava così naturale, perché forse anche con l'italiano si può dire tutto e anche l'aeronautica aveva avuto il suo *Dizionario aereo...* "della Crusca": e allora si scendeva a "foglia morta", cercando di evitare di "picchiare il naso", o, al rullaggio, di "prendere un'imbardata"; mi diceva di controllare il "barografo" e mi parlava di strumenti ormai superati, dai nomi bislacchi, come il "cervo volante", per controllare le correnti in quota, il "pallone drago" per le osservazioni militari. Parole antiche, come "velivolo", ma che solo un secolo fa erano la lingua del futuro. Firenze, la mia città, «città d'ingegni ardit» diceva una vecchia canzone, durante il mio addestramento volandoci centinaia di piedi sopra, ho potuto osservarla in tutta la sua bellezza da un'altra prospettiva, la prospettiva di un uccello: «*Il primo grande uccello effettuerà il primo volo lanciandosi dalla cima del monte Ceceri, riempiendo l'universo di stupore e tutte le scritture della sua grande fama, donando eterna gloria ai luoghi dov'è stato concepito*», il mio istruttore aveva citato queste parole. Erano di Leonardo da Vinci – mi aveva detto in risposta al mio sguardo basito – il quale dalle cave di Maiano aveva fatto collaudare la sua macchina da volo al povero Tommaso Masini che, a quanto dicono, ci aveva rimesso le gambe, ma era riuscito a planare fino a Camerata. Era un suo allievo di Peretola, nato, ironia del destino, dove adesso c'è l'aeroporto. Forse furono proprio loro la prima coppia Istruttore di volo/allievo pilota. Con "Asso di Picche" era come volare con un grande pioniere dell'aviazione. Sorvolammo insieme quasi tutta la Toscana. Mi capitò più volte di passare a Campo di Marte e lui mi raccontava che nel 1910 ci fu proprio lì la seconda manifestazione aerea in Italia, alla quale presero parte piloti italiani e stranieri fra i più famosi al mondo. La manifestazione durò dal 28 marzo al 7 aprile: fu un vero e proprio spettacolo di aviazione, furono molte le persone che in quell'occasione ebbero il primo battesimo del volo. Mi raccontò che queste manifestazioni venivano organizzate per far conoscere cosa fosse il mondo dell'aviazione a chi ne avesse la possibilità. Mi parlò di Emma Garzes, prima donna italiana che a Firenze il 4 aprile provò l'ebrezza di alzarsi nell'aria insieme alla figlia, sul biplano Farman del pilota Belga Van de Born: sembrava proprio che l'avesse conosciuta (e forse l'aveva anche amata!). Un giorno mentre

navigavamo su Firenze a circa 2000 piedi mi fece sorvolare la zona dove negli anni Venti era presente l'aeroporto di Campo di Marte, un piccolo campo di appena 600 metri utilizzato per l'addestramento di piccoli velivoli.

«Poi», mi diceva, «la piccola pista di Campo di Marte non era più sufficiente e nel 1928 trovarono uno spazio adeguato tra Castello e Sesto Fiorentino».

«L'aeroporto di Peretola», dissi.

«Fu realizzato proprio lì nel 1931. E dopo qualche anno venne edificato l'Istituto delle Scienze Militari Aeronautiche nel parco delle Cascine, progettato come "Scuola d'applicazione aeronautica" da un architetto fiorentino, Raffaello Fagnoni, e realizzato in solo 9 mesi, nel 1937: lo insignirono del grado di ufficiale e gli diedero una divisa di cui andava molto fiero. La Guerra era alle porte e nacque a Firenze la Scuola di Applicazione della Regia Aeronautica (poi Scuola di Guerra Aerea). Passavamo intanto sopra il quartiere di Novoli.

«Dove c'è il Polo universitario, c'era la Fiat Novoli che produceva ricambi per i velivoli, e viale Guidoni – vedi com'è largo? – serviva per rimorchiare gli aerei verso l'aeroporto».

«L'aeronautica militare ha modificato la città allora!»

«Firenze non è un museo! L'hanno modificata i sogni dei suoi cittadini, le imprese dei suoi eroi e gli eventi della storia. Firenze fu bombardata dagli aeroplani degli alleati nell'ottobre del '43: la modificarono sì la città...un maggiore di Sparta nel Wisconsin Donald Kent "Deke" Slayton che aveva bombardato la stazione di Santa Maria Novella, nel 1969 avrebbe scelto l'uomo che sarebbe sceso per primo sulla Luna nella missione Apollo 11. Lo aveva incontrato a Cape Kennedy una scrittrice fiorentina, Oriana Fallaci, che quelle bombe le aveva prese sulla testa: ha descritto quell'incontro nel romanzo *Se il Sole muore*».

«Ancora oggi l'aeronautica continua a modificarla e a viverla la città: si sta progettando una nuova pista e l'aeronautica militare a Firenze compie 80 anni».

Amo sorvolare Firenze, vederla da migliaia di piedi, scopro nuovi posti che dal basso non sembrano così belli. Ammirare la propria casa, e il suo tetto che avevi sempre immaginato, ma mai visto; la mia grande città che da un punto di vista differente sembrava così piccola: volando ho scoperto che le grandezze sono relative, dipende da dove e come si guarda. È un'emozione indescrivibile che solo chi oserà volare proverà a fondo. Vedo lo scorrere del traffico su via Baracca, intitolata ad un altro asso dell'aviazione italiana. Baracca non era fiorentino, ma di Firenze era il suo gregario nella 91ª Squadriglia Caccia: Guido Nardini era nato in Borgo SS. Apostoli e fu il primo italiano a sorvolare il canale della Manica. Era il maggio 1912, tre anni dopo l'impresa di Louis Blériot. Era famoso per aver compiuto per primo dei voli acrobatici sopra la cupola del Brunelleschi e Ponte vecchio: oggi probabilmente farebbe parte delle *Frecce tricolori*.

Un giorno decisi di sorvolare Pontassieve, una piccola cittadina ma importante per la storia dell'aviazione militare, perché vi nacque un grande eroe toscano, Luigi Gori: sulla casa dov'era nato c'è una targa che lo ricorda. Feci ritorno a Firenze, atterrai e portai la mia piccola aquila a riposare nell'hangar insieme a tutte le altre, chiusi lo sportello e presi tutta la mia roba e mi incamminai verso l'Aereo Club. All'interno ad aspettarmi vi era l'"Asso di Picche" che con un sorriso ed uno sguardo fiero mi disse: «Sei andato a trovare Luigi Gori, non è vero? Era anche stato un istruttore sai, aveva addestrato tutti, dico tutti, i piloti sui velivoli Caproni fino al 1917». Mi incuriosì la figura di questo ragazzo di Pontassieve cui era intitolato l'Aero Club: andai alla biblioteca dell'I.S.M.A. e scoprii che Gori divenne militare da giovanissimo e subito entrò nell'aeronautica militare prestando servizio come pilota. C'era qualcosa di poetico in questa figura: un cavaliere antico, come quelli che ho studiato quest'anno nell'Ariosto, ma che, invece che sull'ippogrifo, volava in sella a un Caproni 3-2378 e che a volte atterrò al fianco del nemico che aveva abbattuto per cercare di portare aiuto. Forse anche per ciò, questo "cavaliere

dell'aria" era amico di un grande poeta, Gabriele d'Annunzio, col quale compì azioni eroiche su Pola e su Cattaro: «Chi si trovò una volta sopra Pola di notte, sa qual fosse l'inferno delle batterie e dei proiettili. Il comando fu eseguito con una divina fierezza. L'Alalà! fu inaugurato al vertice della più bella virtù giovanile. – *Summa petit*. Sulla rotta del ritorno ci pareva che tutte le stelle fossero da noi conquistate per l'Italia», scrisse d'Annunzio ricordando quei giorni. E con lui Gori realizzò per la prima volta un volo di 9 ore senza scalo per più di 1000 km: avrebbero dovuto volare su Vienna, ma Gori venne abbattuto qualche mese prima, a Susegana il 30 dicembre 1917 da un aviatore austriaco.

Il legame tra me e il mio istruttore era molto forte, anche quando volo da solista è come se fosse sempre sul sedile di destra, accanto a me: eravamo anche noi un'eroica coppia alata. "Asso di Picche" durante il periodo di addestramento mi spiegava come volare nel cielo sopra di me, ma anche guardare con gli occhi del cuore la città di Firenze sotto di me. Chi è in realtà il mio istruttore? Come si chiama? Forse oggi l'ho capito. All'uscita dell'Aeroporto di Firenze, c'è un busto di bronzo di un giovane pilota militare, con il suo nome scritto sotto. Mi sono accorto che gli assomiglia davvero molto...

LA FOLLE IMPRESA DEL VOLO A FIRENZE

di Michael Fernandes

Scuola Militare Aeronautica “Giulio Douhet”, classe 4° C

*“Oh frati”, dissi “che per cento milia
perigli siete giunti a l’occidente,
a questa tanto picciola vigilia
d’i nostri sensi ch’è del rimanente,
non vogliate negar l’esperienza,
di retro al sol, del mondo sanza gente.
Considerate la vostra semenza:
fatti non foste a viver come bruti,
ma per seguir virtute e canoscenza”.*
*Li miei compagni fec’io sì aguti,
con questa orazion picciola, al cammino,
che a pena poscia li avrei ritenuti;
e volta nostra poppa nel mattino,
de’ remi facemmo ali al folle volo,
sempre acquistando dal lato mancino.*
-D. Alighieri, Inf. (XXXVI, 112-126)

Da sempre l’uomo ha sognato di varcare i confini del cielo. La regione Toscana e in particolare la città di Firenze, nel corso del Rinascimento fino ai giorni nostri, si sono distinte per il progresso negli studi sul volo: Vinci, un paese nei pressi di Firenze, è noto per aver dato i natali al genio universale di Leonardo.

Oltre ad essere stato un artista di successo, oggi Leonardo ci appare come lo scienziato che più di ogni altro, al suo tempo, intuì il valore della scienza e dell’osservazione della natura. Sono stati rilevanti i suoi studi sul volo, un obiettivo arduo da raggiungere per gli esseri umani ma altrettanto ambito da una personalità eccezionale come quella di Leonardo. I suoi studi comprendevano dettagliate osservazioni sul volo degli uccelli, studi sul movimento delle ali e sulla resistenza dell’aria. È probabile che lo scienziato fiorentino avesse intenzione di esporre le sue conoscenze e addirittura di proporre delle innovazioni in un trattato suddiviso in quattro capitoli, ma è conservato presso la Biblioteca Reale di Torino solamente un “Codice sul volo degli uccelli” risalente al 1505 e leggibile attraverso la lampada di Wood. Aveva maturato in quegli anni la consapevolezza che per realizzare il sogno del volo sarebbe stata necessaria l’ideazione di ali meccaniche. La sua passione lo portò così alla realizzazione di una *macchina volante* molto sofisticata ad imitazione dell’anatomia e delle caratteristiche ornitiche. Ne è un vivido esempio il “Grande Nibbio”, nome suggerito dall’omonimo uccello, una macchina in legno rintracciabile in alcuni disegni dell’inventore. Fu dal monte Ceceri che un allievo di Leonardo, Zoroastro da Peretola, sperimentò la *macchina volante*, tentando il primo volo umano della storia. Sulla cima del monte vi è una lapide incisa che celebra l’impresa: “Piglierà il primo volo il grande uccello sopra del dosso del suo magno Cecero empiendo l’universo di stupore, empiendo di sua fama tutte le scritture e gloria eterna al loco dove nacque”. Secondo alcune fonti il discepolo si sarebbe rotto una gamba atterrando, mentre altre testimonianze attestano un volo di circa mille metri.

Pare che in Toscana il successo di Leonardo abbia determinato la nascita di numerose leggende, alcune delle quali rievocate ancora oggi: è il caso del “Volo di Cecco Santi”. Secondo la tradizione, Cecco Santi fu un capitano di ventura vissuto intorno al XIV secolo che, per amore di una donna o per un’ingente somma di denaro, tradì la fiducia della sua città durante i conflitti tra guelfi e ghibellini. Essendo stati scoperti i suoi sotterfugi, fu condannato a morte. Il malcapitato, dopo esser stato gettato dalla torre del Castello dei Conti Guidi, avrebbe avuto salva la vita dai suoi concittadini solo nel caso in cui fosse sopravvissuto. Durante il giorno della condanna, chiese probabilmente di sorseggiare un ultimo bicchiere del vino di Vinci e, proprio grazie a questa bevanda miracolosa, riuscì a salvarsi volando fino alla collina di fronte. I successivi raccolti abbondanti d’uva, olive e grano favorirono il rievocarsi di questa tradizione ormai secolare, che oggi rivive durante l’ultimo mercoledì di luglio con un manichino di legno del peso di ottanta chili, trascinato lungo un filo d’acciaio per circa cento metri.

Il sogno del volo a Firenze non si fermò semplicemente con gli studi di Leonardo. Infatti nel 1784, l’anno successivo all’esperimento dei fratelli Mongolfière, Francesco Henrion diede dimostrazione del volo di un *globo aerostatico* da Boboli, ricevendo onori dal granduca. “Formato di carta, di una non indifferente grandezza e di bella figura”, riportava la Gazzetta Toscana.

L’evento radunò un cospicuo numero di spettatori, ottenendo anche un discreto successo, tanto che successivamente saranno molte le sperimentazioni di volo aerostatico nella città fiorentina.

A consolidare il rapporto che negli anni si era creato tra Firenze e il volo fu la prima trasvolata a Firenze, che avvenne proprio in occasione dell’inaugurazione del Campo di Marte il 27 marzo 1910. Certamente fu un evento grandioso per l’epoca: oltre ai cinque aviatori che pilotavano dei biplani di legno e tela furono coinvolte delle personalità di spicco. In quell’occasione furono allestite delle tribune capaci di accogliere circa cinquantamila persone. Numerosi pionieri del volo effettuarono voli dimostrativi sorvolando la cupola del Brunelleschi e il Palazzo Vecchio di piazza della Signoria, tra cui Vasco Magrini, leggendario pilota fiorentino. Ma oggi si ricorda anche come fondatore del primo Aeroclub fiorentino, per cui effettuò dei voli principalmente turistici ed acrobatici.

Il volo è espressione di una società in continuo cambiamento, è sogno di uomini illustri e da sempre ispirazione di sognatori ed artisti. “Quanto più ci innalziamo, tanto più piccoli sembriamo a quelli che non possono volare”, scriveva Nietzsche nell’*Aurora* (1881). Chi resta a terra, senza staccarsi dalla realtà usuale in cui siamo immersi, non capirà mai la volontà di altri esseri umani di pensare fuori dagli schemi, staccarsi dal suolo e librarsi in volo. Da sempre, gli uomini che si sono discostati dalle convenzioni sociali e hanno mostrato tenacia nelle proprie idee sono stati considerati folli. Ma talvolta, chi ha mostrato convinzione nelle proprie idee è stato in grado di apportare dei considerevoli, se non rivoluzionari, progressi per l’umanità.

L’entusiasmo e il dinamismo del volo influenzarono più tardi anche la corrente artistica del Futurismo. Durante la Prima Guerra Mondiale si sviluppò l’aeropittura, un movimento artistico-culturale che raggiunse un successo notevole nella città di Firenze. La città ottenne così un ruolo egemone durante la Grande Guerra: è degno di nota l’intervento di celebri aviatori toscani e fiorentini come il *Dartagnan dell’aria* Flavio Torello Baracchini, e non meno importanti i movimenti culturali che con il passare del tempo si manifestavano sempre con maggiore intensità. Anche nel primo dopoguerra fu confermata una posizione di primo piano sul suolo italiano con lo sviluppo della prima industria aeronautica. Si ricorda con rispetto la figura di Luigi Gori, militare e aviatore fiorentino nato a Pontassieve nel 1884: dopo aver compiuto gli studi all’Istituto tecnico di Firenze, si arruolò come ufficiale di complemento nell’Arma del genio del Regio Esercito. Ottenne presto la nomina di Sottotenente e fu insignito come pilota di quattro medaglie d’argento e una di bronzo al valor militare. La sua abilità nel pilotaggio

riecheggiava sia sul fronte italiano che su quello nemico. Il celebre poeta-soldato Gabriele D'Annunzio, infatti, lo individuò per prendere parte all'operazione del volo su Vienna. Trovò però la morte nella difesa del Piave pochi mesi dopo. Il 30 dicembre 1917 partì dal campo d'aviazione di san Pelagio per non fare più ritorno. In seguito a un'iniziale ipotesi di un atterraggio in un campo di fortuna, da Berlino giunse la notizia che il suo Caproni Ca.3 era in realtà stato abbattuto a Susegana. E infine, come non menzionare il cosiddetto Barone Rosso italiano, *l'asso degli assi*, Francesco Baracca. Di provenienza romagnola, frequentò il liceo Dante di Firenze e inoltrò al Ministero della Guerra la richiesta di frequentare la Scuola Militare di Modena dopo essere stato profondamente influenzato dal fervore culturale fiorentino di inizio secolo. Dopo i primi anni nel reggimento di cavalleria, il Sottotenente fece domanda di ammissione al Corso di Pilotaggio. In una lettera scritta alla madre commentò la sua scelta: "Non cesso di compiacermi di essere riuscito a togliermi, almeno per qualche tempo, dalla vita monotona del reggimento, per darmi ad una vita più sportiva e più varia. Sono arrivato all'aviazione per modo di dire, senza nemmeno saperlo, e senza neppure farmi raccomandare, ed ora mi accorgo di aver avuto un'idea meravigliosa, perché l'aviazione ha progredito immensamente ed avrà un avvenire strepitoso". Baracca frequentò delle lezioni di volo in Francia, e conseguì presto il brevetto di pilota. L'esito positivo dei combattimenti aerei e la sua invincibilità in volo gli portò presto onori e una medaglia d'oro al valor militare che saranno celebrati presso i posteri. Con un totale di trentaquattro vittorie, sono ancora incerte le istanze della sua morte avvenuta il 19 giugno 1918 nei pressi di Treviso, che hanno certamente confermato una fine gloriosa per l'impavido eroe della Grande Guerra.

Ma furono questi i prerequisiti che, accompagnati alla strategica posizione della città nel cuore dell'Italia, resero Firenze la miglior candidata come sede della Scuola di Applicazione della Regia Aeronautica. Secondo il progetto, l'Istituto avrebbe dovuto costituire una risorsa rilevante nella formazione dei piloti provenienti dall'Accademia, anche in vista della vicinanza con l'aeroporto di Peretola e con il polo industriale aeronautico della FIAT a Novoli. L'opera fu realizzata dall'architetto Raffaello Fagnoni con delle tempistiche di realizzazione che ancora oggi potrebbero stupire, dall'aprile del 1937 al gennaio del 1938. Numerosi sono gli omaggi alla città di Firenze e alla società del suo tempo che adoperò il progettista, la cui firma è rinvenuta soltanto nell'atrio della Palazzina Italia. I principali colori adoperati sono affini al tricolore della bandiera italiana: i mattoni rossi delle infrastrutture, il bianco delle cornici in travertino e il verde delle numerose aree verdi. Sia i colori dei materiali scelti che la posizione all'interno del Parco delle Cascine ottemperavano alla funzione di mimetizzazione in caso di raid aerei. L'inaugurazione della struttura, inizialmente prevista in occasione del quindicennale dell'avvento fascista, fu rinviata all'indomani dell'anniversario dell'allora Regia Aeronautica a causa dei ritardi di realizzazione, provocando forse un certo astio da parte del Duce Benito Mussolini che non coprì tutte le spese di costruzione e che non si presentò nemmeno alla cerimonia. Questa fu presieduta dal Generale di Brigata Aerea Ottorino Vespignani, l'autorità più alta in grado in quell'occasione, mentre le spese non coperte furono saldate dal comune di Firenze. La generosità della città fu premiata dal Fagnoni: i materiali che utilizzò furono italiani e prettamente fiorentini quando possibile, le volte del porticato della Palazzina Italia erano invece realizzate ad imitazione dell'atrio del Palazzo Vecchio. In seguito fu anche posto nell'Aula Magna della scuola un arazzo tessuto dalla ditta Eroli sul tema leonardesco degli studi aeronautici.

Il complesso, nonostante abbia modificato più volte la sua denominazione (dalla Scuola di Guerra Aerea all'attuale Istituto di Scienze Militari Aeronautiche) conserva tuttora la vocazione didattica prevista al momento della sua fondazione: il suo ruolo di formazione manageriale si

sviluppa grazie alla collaborazione con l'Università di Firenze, e la sua presenza sul territorio costituisce ancora oggi un vanto agli occhi dei cittadini.

IL VOLO, FIRENZE E L' AERONAUTICA

di Matteo Guida

Liceo classico Michelangiolo, 4° A

«Cos'è questa?» mi interrogò Luca, il mio adorato nipote, curioso e col solito piglio deciso, dopo avere varcato come un uragano la soglia del mio nuovo appartamento, nel cuore della Firenze di una volta, quella dei “barrocciai” e delle due chiacchiere scambiate con il fruttivendolo di primo mattino, col fresco.

Era stata una mossa obbligata: la vecchia casa cadeva letteralmente a pezzi ed ormai, dopo la morte di Agnese, era diventata troppo grande per me e i ricordi si affollavano come nubi minacciose.

In questa nuova sistemazione, più modesta, a tenermi compagnia era arrivato un piccolo labrador, dall'ispido pelo grigio, e con lui trascorrevi lunghe giornate, annoiandomi nell'attesa delle visite di mio figlio, piuttosto frequenti ed interessate, della sua bellissima moglie e del mio nipotino, la luce dei miei occhi.

Alla sua improvvisa domanda, risposi, stranito, di passarmi ciò che teneva in mano.

Mi porse una vecchia fotografia, un po' sciupata e logora, che da alcuni anni avevo dimenticato nel fondo di un cassetto, come fosse un pezzo di vita dal quale il tempo mi aveva inesorabilmente allontanato.

Osservai, per alcuni istanti, quella fotografia ingiallita; una macchia d'olio, presumo, aveva coperto una parte dell'immagine; i suoi contorni erano sbiaditi; nonostante questo, però, riconoscevo alla perfezione il quadro che il mio dolce ometto, ignaro di quel vivido passato, mi aveva, per gioco, riportato alla memoria.

«Dove l'hai trovata» gli chiesi, quasi per prendere tempo e mettere a fuoco il passato che tornava a farsi incombente.

«Nella cassapanca con il gioco, nonno» mi rimproverò, con tono angelico.

«Allora me lo dici che cos'è?» insistette strattonandomi il braccio sinistro.

Un freddo brivido di dolore mi attraversò la spina dorsale.

Mi sforzai di non mostrarlo, per non farlo preoccupare; ai suoi occhi dovevo rimanere invincibile anche se ormai erano un catorcio, un vecchio piper ad elica, messo a riposo un hangar di periferia.

«Non avere fretta, abbiamo tutta la sera per le storie; ora saluta il tuo papà che torna a casa dalla mamma».

Non appena rimanemmo da soli - io e mio nipote- presi a riflettere in modo convulso, cercando, con avidità, di riavvolgere, mentalmente, il nastro di una storia lontana, di un tempo ormai passato, un frammento della mia esistenza che credevo di avere ormai perso, seppellito da una stratificazione di eventi successivi.

Da quanto tempo non vedevo quella fotografia? Da quanto tempo non tornavo ad immergermi nell'atmosfera tonificante del mio passato, quando ero un giovane pilota dell'Aeronautica militare, con il vento e il sole sulla fronte?

In preda alle ombre del passato, mi diressi verso la camera da letto dove Luca mi stava aspettando, come un vero aviere, come se stesse sull'attenti, con il corpo pronto a scattare come una molla; in piedi sul bordo del letto, dell'alcova, color confetto, che mia moglie aveva tanto desiderato come regalo di nozze; lei era così, era una sognatrice, una principessa, avida di storie come il suo nipotino.

«Allora vuoi deciderti a dirmi tutto?» mi interruppe di nuovo mio nipote.

Rassegnatomi all'idea che non potevo più protrarre l'inevitabile, mi sedetti su una poltrona egiziana ricamata a mano, che sul far del mattino utilizzavo per leggere il giornale.

Mi lasciai cadere pesantemente sulla sedia, attirato dalla forza di gravità.

Mio nipote mi voleva molto bene, l'ho sempre saputo; quando poi mi scrutava con quegli occhi furbetti e indagatori, color nocciola, era davvero irresistibile; allora mi sorprendevo a pensare che la vita è bella e vale la pena di esserci ancora.

«Vedi, caro Luca», iniziai il mio racconto, «questa è la foto del mio stormo, del mio reparto di avieri alla Scuola di Guerra aerea di Firenze. Sono passati tanti anni; era l'ultimo giorno del corso, quello del fatidico diploma: come puoi vedere, dietro quei giovani gagliardi, si staglia la sagoma di un bellissimo aereo grigio. Quello era il mio aereo, era un pezzo di me; non dimenticherò mai quanto tempo abbiamo trascorso insieme e quante avventure ho vissuto a bordo di quel gigantesco animale di metallo. Me lo sognavo la notte, lo consideravo una parte di me; durante i lunghi mesi di addestramento al volo, arrivai a credere che avesse un'anima, e giunsi quasi a considerarlo come una persona cara, quasi un amico.

Tutto molto naturale; durante la scuola accade spesso; gli istruttori di volo lo sapevano bene e non smettevano mai di ammonirci, recitando, con enfasi marziale, quell'immane litanìa: «Trattate il vostro aereo come se fosse una creatura, come se fosse il vostro migliore amico. Al momento opportuno questo vi servirà e non è escluso che possa salvarvi la vita».

«Nonno, ma quindi eri un pilota? » mi apostrofò Luca, stropicciandosi gli occhi per l'eccitazione mista ad una certa stanchezza che stava per avere il sopravvenuto.

«Sì, ero un pilota dell'Aeronautica militare; ed anche piuttosto abile» risposi.

«Se vai subito sotto le coperte, vado avanti con la storia», lo esortai con affetto.

Senza replicare, con la velocità del fulmine, Luca schizzò sotto le coperte e, quasi gridando, mi incitò ad andare avanti, senza fermarsi; era fiero di essere il nipote di un aviatore.

«Mi iscrissi alla Scuola quando ero ancora molto giovane; i miei avevano insistito tanto, dicevano che sarebbe stata un'esperienza di vita, che avrei appreso la disciplina militare; avrei imparato a volare ed avrei trovato un'ottima sistemazione, sul piano professionale. Io mi lasciai convincere, senza troppe resistenze. Non vedevo l'ora di andare via da casa, per sentirmi finalmente adulto; come un uccello che spicca il volo e abbandona per sempre il suo tranquillizzante nido.

Fu un impatto durissimo; la vita militare fa paura. E' quasi come nei film: gli istruttori sono senza pietà, i corsi sono estenuanti, allenamenti infiniti ti segnano il fisico. Per darti un'idea di quello che facevamo: sveglia alle sei del mattino, alle sette eravamo già nel plotone, pronti a fare tre giri delle Cascine, a velocità sostenuta. Hai presente l'amenissimo parco delle Cascine, dove tutti adesso vanno a correre per divertimento e dove tu giochi a pallone con tuo padre, la domenica mattina? Ecco, per noi quello era un calvario.»

Annuì, con la testa che faceva appena capolino dalle coperte.

«Si sta addormentando» mi dissi, senza smettere di raccontare.

«Insomma, durante i primi mesi di corso, fui più volte sul punto di mollare e di tornare a casa dai miei. Seguendo il consiglio del mio saggio istruttore di volo, quando ero giù di corda, nei rari momenti di libera uscita, prendevo una bici e pedalavo dalle Cascine, sui lungarni, diretto a Ponte Vecchio. Mi guardavo intorno; mi dicevo che oltre il perimetro della caserma c'era la vita e che dopo il corso anche io sarei tornato a vivere ed avrei guardato tutti dall'alto, letteralmente dal cielo. Poi prendevo un gelato alle more dal Vivoli. Mi lascio cullare dalla bellezza della mia città, come un naufrago riverso sulla spiaggia mentre la risacca gli bagna le gambe. Così il mio corpo si ridestava, l'anima di nuovo pervasa dalla voglia di andare avanti, senza mollare. Ero pronto a sacrificarmi; per dare una dimostrazione di gratitudine a questa città che mi aveva visto crescere e che sentivo mia, più di ogni cosa al mondo. Dopo quelle brevi fughe verso la vita

degli altri, tornavo alla Scuola e, con nuova lena, mi rituffavo nella faticosa routine. Con il passare del tempo iniziai a farmi degli amici: la maggior parte di loro è raffigurata in questa foto. È straordinario pensare quanto siano cambiati quei ragazzi, quei mascalzoni; un tempo erano i dominatori dei cieli e adesso, come me, sono pronti per i giardinetti. Questo lungo preambolo serve a farti capire che imparare a volare non è poi così semplice.

«Nonno, cosa vuol dire preambolo?» mi interruppe Luca, con un flebile filo di voce.

«Parte introduttiva» risposi frettolosamente per non distogliermi dal racconto.

«Gli anni passavano e, finalmente, giunse il giorno che ciascuno di noi aveva atteso con tanta impazienza: il mio primo volo in solitaria».

«Ricordo che ero nervoso; mentre stringevo tra le mani la cloche, minuscole gocce di sudore mi imperlavano la fronte. Mi guardai intorno recuperando la calma; il mio sogno di bambino, il desiderio di ogni ragazzo stava per diventare realtà: avrei volato, da solo. Ora era tutto reale. Ricevetti l'ok dal responsabile del volo e tutte le mie ansie si dissolsero in un solo istante. Il decollo. Dovevo stare attento, era la parte più complicata, ma devo ammettere che non ebbi grandi problemi, gli insegnamenti erano stati recepiti alla perfezione: tutto andò liscio come l'olio.

Quando fui in quota, mi resi conto che l'aereo si stava stabilizzando, sembrava fermo; in un istante un pensiero nuovo mi affollò la mente e capii: la mia vita sarebbe stata quella. Io mi svegliai, vivo, respiro per volare; prima della nascita di tuo padre ne ero convinto.

Tra le nuvole mi sentivo libero, ero me stesso; negli anni seguenti, durante le lunghe ore di volo, mi sono spesso sorpreso a pensare che tutti gli uomini dovrebbero avere la possibilità di provare quella sensazione che per me divenne come l'acqua per i pesci, il sole per le piante, l'ossigeno per l'uomo.

Io e il mio aereo, come ti ho già detto, col trascorrere del tempo, siamo diventati una cosa sola. L'Accademia adesso era la mia casa, gli studenti i miei fratelli e il volo la mia vita; anche nei momenti più tristi, con i compagni dello stormo eravamo come una famiglia. Apprendemmo il significato dello spirito di corpo; mille volte ci siamo fatti forza a vicenda, ciascuno di noi ha speso una parola per infondere coraggio negli altri. Ciò accadde anche in quel maledetto 1991, quando alcuni nostri compagni di corso hanno rischiato la vita, in una vera missione di guerra, con tutto il paese con il fiato sospeso, in ansia per loro, in attesa che venissero liberati dal nemico. Ma questa è un'altra storia, caro il mio principe ».

Smisi di raccontare e, mentre una lacrima quasi impercettibile mi solcava il volto, augurai la buona notte a Luca che, prima di piombare nel sonno del giusto, mi sorprese di nuovo con queste dolci parole.

«Nonno, da grande voglio essere un pilota dell'Aeronautica militare come te».

IL VOLO, UN SOGNO CHE DIVENTA REALTÀ

di Margherita Scafuro
Scuola Militare Aeronautica “Giulio Douhet”, classe 3° C

Il volo: un ossimoro. Audace prudenza, equilibrio perfetto tra coraggio e misura. Il volo di Icaro che, non seguendo le istruzioni del padre Dedalo, in nome di quella libertà della quale si sentiva padrone, non facendo i conti con le Moire, trovò la morte: Atropo decise per lui; ‘il folle volo oltre le colonne d’Ercole’ di Ulisse che spinse l’eroe oltre i limiti imposti dal divino: sfida agli dei, sfida alle capacità dell’uomo, *curiositas* che spinse l’uomo dalle mille astuzie a fare dei suoi remi ali; il volo di Modugno negli occhi della sua amata, ‘il blu dipinto di blu’, la felicità nel volo dell’amore; il volo del pilota ne ‘*Il Piccolo Principe*’, colui che molto aveva visto poiché molto aveva viaggiato e l’altrettanto fantasioso volo di Peter Pan. La storia del volo, metaforico e non, a Firenze prende avvio con il genio di Leonardo. Egli, come ogni uomo, era affascinato dal volo e dall’idea di potersi librare nel cielo come gli uccelli. Essendo ormai gli uomini riusciti a vincere tutte le sfide che erano state proposte loro, Leonardo decise di risolvere, o quantomeno di tentare di risolvere forse uno dei più grandi interrogativi della storia dell’umanità. Per farlo, partì proprio dall’osservazione del volo degli uccelli, le macchine volanti perfette. Il volo, nella concezione di Leonardo, non aveva nulla di misterioso ma era da considerarsi la sintesi perfetta tra maestria e ingegno, ‘[...] che per queste ragioni potrai conoscere l’uomo colle sue congegnate e grandi ale, facendo forza contro alla resistente aria e vincendo, poterla soggiogare e levarsi sopra di lei’ (*Codice sul volo degli uccelli*, Leonardo). La profezia di Leonardo divenne realtà e in uno dei giorni del 1506 decise di far spiccare il volo al suo sogno. Per farlo scelse un luogo carico di significato: il Monte Ceceri. Questo, infatti, era un luogo frequentato da molti cigni e, in generale, secondo Francesco Redi, da una varietà di tali volatili che ‘porta nella parte superiore del rostro, verso la base una pallottola nera [...] e tale pallottola da’ Cacciatori è chiamata il Cece’; dunque, lo stesso nome alludeva al volo e quale miglior luogo, allora, per sperimentare l’inedito congegno? Profetizzando il volo dal Monte dei cigni, Leonardo, nel suo ‘Codice di volo degli uccelli’, scriveva: ‘Piglierà il primo volo il grande uccello sopra il suo magno Cecero e empiendo l’universo di stupore, empiendo di sua fama tutte le scritture e gloria eterna al nido dove nacque’. Un’affermazione un tantino ambiziosa, una di quelle che ai grandi della storia si perdona. Ambizioso, forse troppo, infatti, lo era stato Leonardo. Il sogno, realizzato grazie a Zoroastro da Peretola (così era conosciuto Tommaso Masini, uno dei ‘famigli’ di Leonardo Da Vinci), che si prese la responsabilità nonché il rischio di collaudare quella Macchina del volo, durò circa un miglio, trovando la sua fine nell’impatto con il suolo a Camerata, tra Fiesole e Firenze. Un breve sogno che diede inizio alla storia del volo a Firenze. ‘*A small step for a man, a giant leap for mankind*’, se volessimo dirla alla maniera di Neil Armstrong. A partire da questo piccolo passo del genio di Leonardo, possiamo notare, negli anni, una propensione al volo tipicamente fiorentina. Infatti, nel 1784, un anno dopo l’esperimento dei fratelli Mongolfier, che aveva lasciato a bocca aperta il pubblico di Avignone, a Firenze il pistoiese Francesco Henrion fece innalzare dal giardino di Boboli un globo aerostatico. ‘Una buona dose di taffetà e di corde’ aveva davvero creato uno dei più sbalorditivi spettacoli al mondo. E fu, qualche anno dopo, un idraulico, Giovanni Luder, a far diventare il sogno del pallone aerostatico realtà per l’uomo. Gli esperimenti effettuati fino ad allora erano stati fatti con palloni aerostatici vuoti o, al massimo, contenenti esseri viventi (si ricordi l’esperimento parigino fatto con galli e gatti) ma mai con uomini. Fu così che nel 1795 il pallone con a bordo uomini prende il volo da piazza del Carmine, per atterrare a Pontassieve. Vi sono certamente

molte altre testimonianze, simili a queste, che ci ricordano quanto il volo sia stato, e lo sia tutt'ora, importante per Firenze; basti ricordare personalità del calibro di Francesco Baracca. 'Cecchino' per il padre, Baracca per noi che a posteriori osserviamo e veneriamo i grandi della storia, era, per nascita, romagnolo, ma frequentò gli studi a Firenze; dunque, possiamo ritenerlo a pieno titolo una figura importante non solo per l'aviazione fiorentina ma, in generale, per l'aviazione italiana. 'Il tenente Baracca ha della stoffa' dicevano spesso di lui, o ancora: 'Ho provato più volte a sorprenderlo con improvvisi arresti di motore, brusche picchiate, rovesciamenti d'ala. Non si è mai turbato. È sicuramente un allievo di prim'ordine, il migliore dell'équipe italiana.' Dalle parole dei suoi amici lo conosciamo come una divinità, un Eroe, sempre pronto in prima linea a combattere per la difesa della Patria. Altrettanto eroico ci appare dalle lettere che lui stesso inviava alla famiglia, nelle quali si divertiva quasi a raccontare ciò che era accaduto nelle tante missioni che gli venivano assegnate. Poche erano le volte in cui ritornava all'aeroporto di partenza con il suo velivolo integro: senza ali, fusoliere ridotte a brandelli, eppure non un graffio sulla sua uniforme. Invulnerabile. No, nessuno è invulnerabile, anche per lui il sogno del volo svanì e nella maniera più atroce possibile: proprio mentre stava volando. L'Eroe, portato sulle spalle da due soldati di artiglieria, avvolto in un lenzuolo e adagiato su una barella. Davanti a lui, il buio; ora, sul luogo del ritrovamento, una croce fatta con i resti del velivolo; alle sue spalle, 'l'asso degli assi' dell'aviazione da caccia italiana, il passato glorioso, perché quello non può essere cancellato. Passato glorioso, seppur breve, quello che l'Aeronautica Militare ha al momento della sua vera e propria formazione. 28 marzo 1923, l'Arma Azzurra viene riconosciuta come una forza autonoma. E sarà il 28 marzo di qualche decennio dopo, nel 1938, che verrà stretto ancora di più quel legame, già saldo, tra aviazione italiana e città di Firenze. L'intento, infatti, era di fare di Firenze, la città del volo. Nasce, a tale scopo, la Scuola di Guerra Aerea, un capolavoro di arte razionalista, ideata da Raffaello Fagnoni. Le linee essenziali degli edifici, in puro spirito razionalista, avevano lo scopo non solo di diventare un polo di perfezionamento degli ufficiali dell'aviazione, ma anche di diventare un centro di studio e ricerca per l'industria aeronautica. L'essenzialità del complesso, però, nascondeva un progetto ben più ampio: le campagne di Novoli dovevano essere la nuova sede dell'industria aeronautica, ben più protette, poiché lontane dai confini, rispetto alle campagne torinesi. Le tracce di questo passato sono ancora oggi riscontrabili nella conformazione del territorio: nell'area dell'aeroporto Amerigo Vespucci e nel Parco delle Cascine, i cui viali con le carreggiate particolarmente ampie dovevano facilitare il transito dei velivoli. Sebbene oggi il nome sia cambiato, nonostante i fiorentini si ostinino a chiamare tutt'ora il complesso 'Scuola di Guerra Aerea', la destinazione non cambia. L'Istituto delle Scienze Militari Aeronautiche, oggi, come ottanta anni fa, si occupa della formazione di ufficiali e dell'accrescimento culturale del personale dell'Aeronautica. Eppure io, marciando per questi viali, camminando nell'arboreto, sentendone i profumi, osservando l'imponenza dell'F104, non mi sono mai realmente resa conto di quanto fortunata sia a rivivere ciò che centinaia di persone, in questi ottanta anni di storia, hanno vissuto prima di me. Dal 2006, infatti, l'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche ospita la Scuola Militare Aeronautica Giulio Douhet e permette a noi, ragazzi sedicenni, di realizzare il sogno del volo. Sì, perché a soli sedici anni, io sono Leonardo, io sono Baracca, grandi della storia, certamente, ma pur sempre uomini, come tutti noi, con un sogno da realizzare. Il mio sogno lo sto realizzando con la sveglia alle 6:30 tutte le mattine, preparandomi rapidamente e partecipando alle adunate, pronta per una giornata di studio e formazione. Tanto impegno per un sogno, il sogno del volo... E per quanto difficile possa sembrare, è fondamentale non arrendersi mai e portare avanti le proprie aspirazioni!



ORIGINI DELL'ISTITUTO di SCIENZE MILITARI AERONAUTICHE

All'inizio fu la Scuola di Applicazione della Regia Aeronautica, oggi è l'Istituto di Scienze Militari Aeronautiche ma per Firenze ed i fiorentini è, e probabilmente rimarrà per sempre, la "Scuola di Guerra Aerea" dell'Aeronautica Militare.

Cambiano le denominazioni, gli appellativi, cambia il personale che da 80 anni svolge quotidianamente le sue mansioni in questo Istituto, ma quella che è "la costante", ieri come oggi, è la funzione formativa e di accrescimento culturale che da sempre contraddistingue questa Scuola. "L'Università del volo", come era definita dai fiorentini visse la sua inaugurazione il 27 marzo 1938.

L'Istituto affonda le sue radici in quella che fu la Scuola di Applicazione della Regia Aeronautica, costituita nel 1937. La sede di Firenze fu scelta sia in virtù del retaggio culturale che la città portava in dote, sia con riferimento alla sua posizione geografica, nel contesto di un ambizioso progetto con cui si voleva fare, di Firenze, la città dell'aviazione: Firenze, nel cuore d'Italia, si trovava infatti lontana dai confini nazionali più esposti e dunque fuori dalla portata dei bombardieri dell'epoca. Per tale ragione vi si voleva trasferire l'industria aeronautica nazionale che in quel tempo gravitava sulla città di Torino, assai più esposta alle incursioni.

Con l'industria aeronautica dovevano trovare collocazione a Firenze anche il Comando del Genio aeronautico e la Scuola di Applicazione della "Regia", dove i giovani piloti neo brevettati in accademia, avrebbero potuto perfezionarsi nel volo sul nuovo aeroporto di Peretola.

Le tracce di tutto ciò sono riscontrabili ancor oggi nella toponomastica della città, in particolare nell'area tra l'attuale aeroporto Amerigo Vespucci ed il Parco delle Cascine ove numerosi viali, la cui carreggiata particolarmente ampia doveva consentire il trasferimento dei nuovi velivoli dalle fabbriche all'aeroporto, sono intitolati ad eroi dell'aviazione come "Umberto Guidoni", "Francesco Baracca", "Umberto Maddalena", "Francesco De Pinedo" e tanti altri.

Dunque, per esplicita volontà del Ministro dell'Aeronautica, fu scelto il parco delle Cascine che avrebbe garantito la desiderata cornice di eleganza ma, contestualmente, avrebbe dovuto contenere il nuovo impatto. Firenze accolse con favore l'insediamento della Scuola di Applicazione nell'area occidentale del parco, facendone anzi un proprio fiore all'occhiello, grazie soprattutto alla professionalità del suo progettista che curò in primis l'attento inserimento del complesso architettonico all'interno della prescelta area verde.

Le infrastrutture, su progetto dell'architetto Raffaello Fagnoni, allora preside della Facoltà di Architettura dell'Ateneo fiorentino ed uno dei principali interpreti del cosiddetto "pensiero razionalista italiano" applicato all'architettura, furono infatti realizzate in poco più di un anno e la Scuola poté iniziare l'attività con il primo Corso d'integrazione per ufficiali di complemento piloti già il 1° febbraio 1938.

Il 5 ottobre 1948 lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare vi trasferì la Scuola di Guerra Aerea di Roma che si affiancò alla preesistente Scuola di Applicazione, originando l'acronimo SGA-SAAM che ha identificato l'Istituto per oltre cinquant'anni.

All'epoca la realizzazione della Scuola destò grande meraviglia e stupore per la rapidità con cui fu costruita (inizio lavori aprile 1937 – fine lavori gennaio 1938 ed inaugurata il 27 marzo) ma anche per l'armonia con cui le strutture di un complesso così monumentale vennero inserite nel mezzo del parco secolare delle Cascine, fungendo da esempio architettonico nel rispetto dell'ambiente circostante. L'intera struttura oggi è considerata uno dei monumenti di Firenze ed è un vivido esempio di architettura razionalista italiana, ancora oggi dedicata alla diffusione delle dottrine militari attraverso le attività formative e didattiche, così come fu pensata e progettata.

L'ISMA OGGI

L'Istituto di scienze Militari Aeronautiche, dipendente dal Comando delle Scuole 3^a Regione Aerea, è sede di numerose attività formative tra cui il Corso Normale Master (realizzato in collaborazione con il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali "Cesare Alfieri" dell'Università degli Studi di Firenze), il Corso di Stato Maggiore per i Capitani dei ruoli Speciali ed ulteriori momenti formativi che prevedono attività preparatorie alle Operazioni Fuori dai Confini Nazionali con lezioni teoriche ed esercitazioni pratiche. Sono inoltre previsti corsi professionali ed approfondimenti per Ufficiali nel grado di Maggiore/Tenente Colonnello e Colonnello per coloro che assumeranno la funzione di Comandante di Gruppo e di Reparto; a questi, si è altresì aggiunto il Seminario per i Generali di Brigata che si pone come limpida opportunità di riflessione, durante la quale scambiare esperienze e conoscenze, nonché per potenziare gli strumenti di analisi e stimolare il pensiero strategico dei futuri dirigenti della Forza Armata.

Nell'ISMA è inserito ed operativo il Reparto per la Formazione Didattica e Manageriale, che ha il compito di svolgere attività di formazione in presenza e a distanza (e-learning) e della relativa ricerca/sviluppo nei settori delle metodologie didattiche e delle competenze manageriali, soprattutto in collaborazione con l'Università di Firenze. In virtù di questo, il Reparto è "focal point" nell'ambito dell'Aeronautica Militare per la metodologia e-learning e per la formazione alla leadership. Il Re.Fo.Di.Ma. è responsabile anche per la formazione delle figure professionali che a diverso titolo si occupano di progettare e valutare i percorsi formativi: a tal scopo viene erogato un corso sulla Progettazione e la Valutazione Didattica per Responsabili della formazione, nel quale vengono forniti tecniche e strumenti avanzati indispensabili per realizzare corsi improntati alla massima efficacia formativa possibile.

In collaborazione con l'Università di Firenze, inoltre, il Reparto per la Formazione Didattica e Manageriale eroga anche corsi di Alta Formazione, nello specifico sullo Human Resource Management, per quanto concerne l'ambito manageriale, e sulle nuove metodologie formative (formazione esperienziale/outdoor) per quanto riguarda i metodi didattici innovativi.

L'Istituto, parimenti, si afferma anche quale polo culturale e di pensiero della Forza Armata, ospitando Congressi e Seminari Internazionali a carattere aeronautico e militare, nonché convegni e gruppi di studio e lavoro sia nazionali, sia internazionali. Le potenzialità logistiche e tecnologiche dell'ISMA sono conosciute ed apprezzate anche a livello interforze ed internazionale per ospitare simposi, tavoli di lavoro, riunioni e comitati.

Dal Comandante dell'ISMA dipende altresì il Liceo Militare Aeronautico "Giulio Douhet" (inaugurato nel 2006) che, pari alle altre Scuole Militari (Nunziatella di Napoli, Teulí di Milano e Morosini di Venezia), è un istituto di istruzione secondaria di secondo grado, che svolge i corsi del secondo triennio negli indirizzi classico e scientifico, al quale si accede per concorso pubblico.

Lo scopo dell'Istituto è di favorire una bilanciata crescita agli allievi, sotto il profilo umano, culturale, morale, fisico e di carattere, affinché abbiano le necessarie competenze per affrontare le sfide del domani. I ragazzi e le ragazze, conoscendo e attraversando nuove esperienze assieme a coetanei provenienti da tutta Italia vivono tale realtà come "risorsa formativa", anche al di là delle discipline scolastiche, attraverso un'azione educativa tesa all'elevazione morale ed allo sviluppo della personalità, con particolare enfasi sul senso del dovere, della lealtà, della disciplina e del rispetto.

La Scuola enfatizza l'internazionalità, attraverso l'acquisizione di competenze linguistiche, l'approfondimento delle lingue e culture classiche unitamente all'acquisizione del metodo matematico scientifico. In tal senso sono stati potenziati gli insegnamenti, in entrambi gli indirizzi, di matematica, latino-greco e delle lingue straniere, prevedendo anche l'insegnamento di una seconda lingua straniera (Francese).