PROGETTO DEL MANIFESTO REALIZZATO DAL MAESTRO TULLIO CRALI

LA GRANDE MOSTRA DI

VILLA ERBA 1990

Dal 3 giugno al 15 luglio

IN MOSTRA A VILLA ERBA LA STORIA DEL VOLO

L'Amministrazione comunale di Cernobbio, in collaborazione con la società Villa Erba Spa e con il patrocinio dell'Unicef nazionale, nell'ambito del suo programma culturale, ha promosso una manifestazione dedicata all'aviazione civile, dal titolo "Il cielo in mano".

Scopo dell'iniziativa, che si terrà dal 3 giugno al 15 luglio a Villa Erba, è illustrare l'evoluzione del volo fra i popoli. La manifestazione comprenderà una serie di sezioni storiche.

Dai personaggi della mitologia greca alle macchine per il volo ideate da Leonardo, dalle copertine della Domenica del Corriere ai francobolli, dai cimeli e ai velivoli che saranno collocati nel parco della Villa, ai modelli in scala, si ripercorreranno le tappe fondamentali della storia dell'aeronautica civile.

Non mancherà una rassegna espositiva dedicata a Marinetti e dell'aeropittura futurista, tra cui una mostra personale di Tullio Crali.

Accanto alla ricchezza del materiale esposto, che verrà raccolto nel catalogo della mostra, a conferire rilevanza nazionale alla manifestazione sarà anche l'arrivo, tramite una mongolfiera, di un annullo postale predisposto per l'occasione ed autorizzato dal Ministero delle Poste.

Lo speciale annullo postale che arriverà a Villa Erba in mongolfiera

Il programma della rassegna che, ricordiamo, si svolgerà in concomitanza con i Campionati mondiali di calcio, i quali inizieranno l'8 giugno prossimo e porteranno a Milano e nelle zone limitrofe numerosi Turisti, è il seguente:

3 giugno, ore 10.00: arrivo con mongolfiera dell'annullo filatelico che sarà disponibile fino alle ore 16; ore 11.00: inaugurazione ufficiale della manifestazione con possibilità di voli dimostrativi in mongolfiera; ore 21.00: concerto del Circolo Bellini in una sala di Villa Erba.

10 giugno: giornata aeromodellistica con gare per varie categorie di modelli; ore 17.00: premiazione vincitori.

16 e 17 giugno: raduno per radioamatori; incontro-dibattito Unicef.

24 giugno o 1 luglio: manifestazione aerea con lancio di paracadutisti e deltaplanisti, dimostrazione di soccorso aereo, voli acrobatici dimostrativi

8 luglio: giornata dell'aquilone e del volo ecologico.

15 luglio: giornata dedicata al Futurismo.

IL VOLO DAL MITO ALLA SCIENZA

La presenza del volo si perde nelle più remote testimonianze dell'uomo dalle figure di divinità alate dell'antico Egitto ai tori volanti dell'antica Assiria, ai cavalli alati persiani e greci.

Questi esempi appartengono ad un concetto del volo associato al soprannaturale, al divino e al misterioso. Per molti la storia del volo inizia con la leggenda di Dedalo e Icaro, col loro volo avvenuto grazie ad ali costruite con penne di uccelli assemblate con la cera che non risparmiarono il più giovane e temerario Icaro.

Altre storie tramandate dal mito ripropongono i termini di questa sfida al soprannaturale come esempio la leggenda di Alessandro il grande che volendo effettuare un viaggio fra gli spazi celesti salì su un cesto di vimini trainato dai mitici grifoni riuscendo a guidarli grazie al cibo che astutamente mostrava loro.

Questa leggenda era assai nota nel medioevo tanto da stimolare la fantasia di innumerevoli artisti. Le prime due forme di volo pensate dall'uomo furono quindi braccia alate o carri volanti. Le imprese degli uomini alati divennero realtà sempre più frequenti. La prima tramandata storicamente risale all'852, in Spagna, quella del santone arabo Armen Firman. Quasi due secoli dopo, nel 1020 un monaco benedettino anglosassone di nome Eilmer compì la stessa impresa dal tetto dell'abbazia di Malmesbury rompendosi però le gambe. L'avvenimento è riportato in dettaglio nella Chroniche di William of Malmesbury, un altro monaco della stessa abbazia.

Giovanni Battista Danti di Perugia nel 1503 precipitò rovinosamente sulla cupola di una chiesa dopo essersi lanciato con un paio d'ali che erano state provate in precedenza con buoni risultati sul Lago Trasimeno: cadde per una rottura della giunzione di una delle ali. Un altro italiano residente in Scozia John Damian ebbe altrettanta sfortuna e così come loro altri tentarono, ma solamente con l'affrontare il tema della propulsione, che sarebbe stato risolto solo nel XIX secolo, ci si avvicinò alla soluzione del problema. I razzi o i fuochi pirotecnici impiegati in Cina rappresentano il più antico esempio di forza motrice applicata a un mezzo volante.

Tale principio venne ripreso da uno studioso, Giovanni Fontana, nel suo progetto di uccello meccanico mosso da un razzo.

Erone di Alessandria scoprì invece gli effetti propulsivi del vapore. Analoghe prove fece Archita di Taranto nel 444 a.C.: si narra che egli realizzasse una colomba di legno spinta da un getto di vapore.

Ad Archimede invece si deve la scoperta della vite, il cui concetto doveva essere sfruttato per la costruzione dell'elica.

Per molti secoli, nella civiltà occidentale il pensiero aeronautico rimase esclusivo appannaggio della filosofia e della religione, le cui speculazioni intellettuali lo allontanarono sempre più dalla realtà, relegandolo in un universo altrettanto astratto di quello del mito.

Forse tra i filosofi, Bacone fu il primo a distaccarsi da questa tendenza e ad affrontare il concetto di volo da un'angolazione diversa. Nella sua opera "De mirabili potestate artis et naturae", scritta intorno al 1250, il filosofo parla infatti di "Globi cavi di rame" riempiti con qualche tipo di "Aria eterea", i quali "potrebbero sollevarsi nell'atmosfera"; e inoltre, Bacone accenna a una macchina volante in cui un uomo, seduto all'interno avrebbe potuto azionare dei meccanismi non meglio specificati per far battere grandi ali simili a quelle degli uccelli e, così volare.

Tali speculazioni baconiane vennero riprese e amplificate quattro secoli dopo nel 1670, dal Gesuita Francesco De Lana De Terzi (1631-1687). Questi fece una navicella volante, un'aeronave formata da un piccolo scafo simile a quello di una barca, sostenuto da quattro grandi sfere di rame (di circa m.6 di diametro) e dotato di un albero con relativa vela.

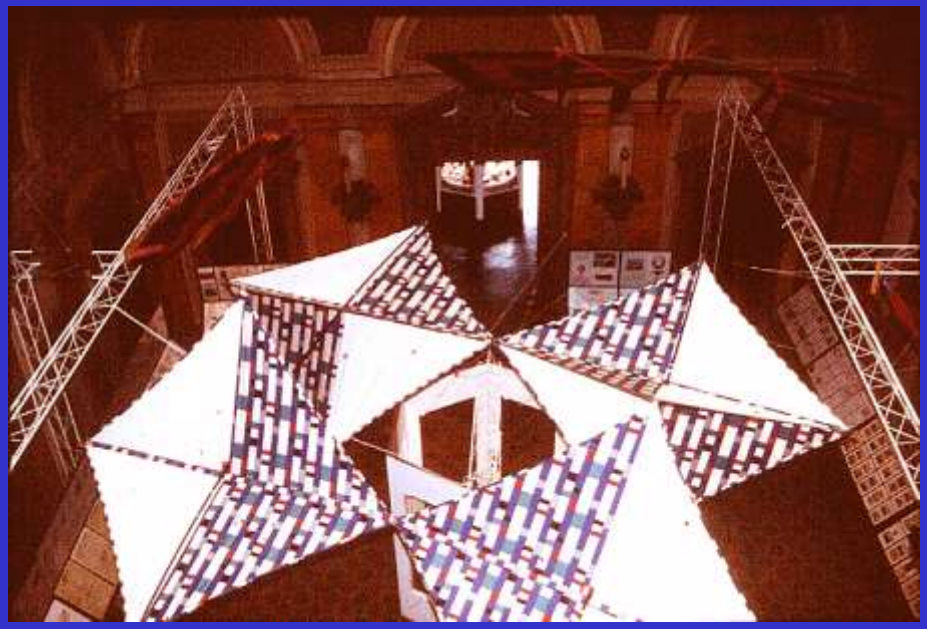
Nel 1678 a Sablé, in Francia, il fabbricante di serrature Besnier, tentò di volare con due coppie di ali assicurate a due bastoni e mosse alternativamente dalle sue braccia e dalle gambe. Un aliante a forma di uccello invece, fu il progetto del gesuita brasiliano Laurenco de Gusmao /1686-1724) che, a Lisbona nel 1709, provò a lanciare la sua macchina volante. L'ipotesi più probabile è che il gesuita abbia realizzato solo un simulacro in grandezza naturale della sua fantasiosa Passarola e che abbia tentato degli esperimenti solo con un piccolo modello.

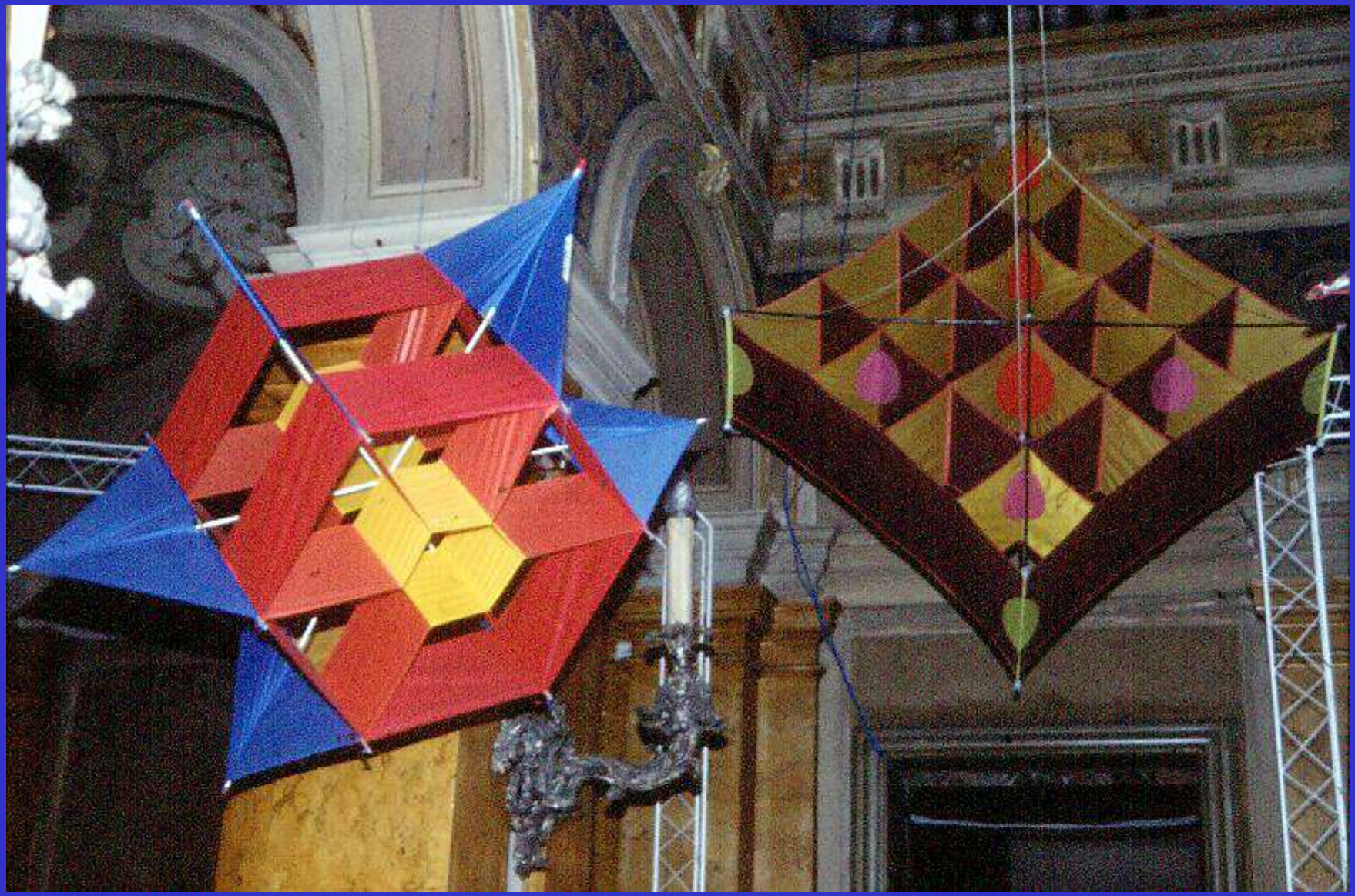
Fu un susseguirsi ed un ripetersi di prove sulla via indicata da Leonardo e questa ricerca continuò fino al 21 novembre 1783 quando a Parigi il Prof.Jean Francois Pilatre De Rozier (1765-1785), e il Marchese Francois D'Arleandes, tentano di volare con un pallone ad aria calda di forma ovale, con diametro di circa m.15 e alto circa m.22. Il tentativo si era reso possibile grazie alla geniale intuizione dei due fratelli francesi Mongolfier.

Il primo esperimento fu compiuto da Mongolfier ad Avignone nel settembre 1782. Il 4 giugno del 1783 provarono con un pallone di tela e carta di m 10 di diametro, da quel giorno questo pallone che si alzò fino a 2.000 metri, si chiamò mongolfiera.

Il 19-9-1783 con un pallone di maggiori dimensioni venne effettuato il primo viaggio aereo della storia, (i viaggiatori erano alcuni animali impauriti). L'ascensione ebbe luogo a Versailles alla presenza di Luigi XVI, di Maria Antonietta e dell'intera corte, nonchè di una folla entusiasta di circa 130.000 persone. Il volo durò otto minuti e il pallone percorse felicemente circa tre chilometri riportando a terra gli occupanti illesi. Due mesi dopo, su un altro pallone costruito dai Mongolfier, Pilatre Derozier e il maggiore D'Arlandes passarono alla storia per essere stati i primi uomini a volare.

La prima ascensione con mongolfiera italiana fu compiuta il 25-2-1874 nei pressi di MIlano da Paolo Andreani e dai fratelli Gerli.





I PIONIERI
DE PINEDO AFFRONTA LA ROTTA MERIDIONALE

L'EPOPEA DEL CANT Z
IL VOLO ATLANTICO DEI 'SORCI VERDI'
LA PRIMA LINEA COMMERCIALE DALL'ITALIA
LA SERA

ALA LITTORIA

PIONIERI

UMBERTO NOBILE (1885 - 1978)

Ufficiale dell'Aeronautica e costruttore di aeronavi, dopo un soggiorno negli U.S.A., ove collaborò alla costruzione di un'aeromobile per l'esercito, tornò in Italia, nel 1923, dove iniziò a lavorare su un sofisticato modello di dirigibile da lui progettato, l'N-1.

Nel 1925 Amundsen stipulò una convenzione con l'esercito italiano per l'acquisto dell'aeronave con la quale intendeva effettuare una spedizione polare, e fece pressioni affinchè fosse Nobile a guidarla. Il 12 aprile 1926 il mezzo, battezzato Norge, sorvolò per primo il polo Nord.

La trasvolata iniziata il 10 aprile a Roma si concluse il 14 maggio in Alaska e coprì complessivamente 13.000 Km. Di cui 5.300 senza scalo. Al termine del viaggio scoppiarono polemiche fra Nobile e Amundsen per i forti toni nazionalistici assunti dal governo Italiano nell'esaltazione dell'impresa. Mentre Amundsen si ritirò a vita privata Nobile iniziò la preparazione di una nuova spedizione polare con un dirigibile uguale al Norge cui diede il nome Italia. La trasvolata prese avvio il 15 aprile 1928. Al terzo viaggio di perlustrazione alla calotta polare, in seguito ad una tempesta, il dirigibile precipitò: i segnali di S.O.S., lanciati dai superstiti vennero captati da un radioamatore di Arcangelo otto giorni dopo il disastro, e il 7 giugno la nave appoggio , ancorata nella baia del Re, partì alla volta del salvataggio, effettuato però da due rompighiaccio sovietici.

Al fallimento della spedizione seguì un'inchiesta sull'operato di Nobile, che reagì dimettendosi dall'esercito e trasferendosi prima in Russia e poi in America, ritornando in Italia solo dopo la seconda guerra mondiale. Una fine quella del dirigibile Italia che lasciò molti dubbi ed interrogativi, anche sui soccorsi come testimoniano le parole di... Umberto Maddalena

ENRICO FORLANINI

I FRATELLI WRIGHT

CHARLES LINDBERGH (1902)

LOUIS BLERIOT

VON RICHTOFEN: IL BARONE ROSSO

FRANCESCO BARACCA

GABRIELE D'ANNUNZIO

GUIDO KELLER

ITALO BALBO

UOMINI, IDROVOLANTI E RECORD

FRANCESCO AGELLO

MARIO DE BERNARDI

ALA LITTORIA

F.T. MARINETTI

UN AEROPOETA

115

LA DISCUSSA MOSTRA MONOGRAFICA DI TULLIO CRALI

UNA DOVEROSA PRECISAZIONE ALLE SUE NUMEROSE CRITICHE APPARSE SULLE MONOGRAFIE E SULLE PUBBLICAZIONI AUTOBIOGRAFICHE

CRALI

UN AEROPITTORE

UNA DOVEROSA PRECISAZIONE ALLE SUE NUMEROSE CRITICHE

CON LE QUALI HA DIMOSTRATO DI ESSERE UN PICCOLO-GRANDE VECCHIO FUTURISTA…

PRIMA DI MORIRE HA VOLUTO VENDICARSI (o chi per lui continua a farlo nelle sue monografie) DEL FATTO CHE LA MOSTRA DI CERNOBBIO (organizzata per conto dell'UNICEF) NON GLI AVEVA RESO NULLA DAL PUNTO DI VISTA ECONOMICO. MA NULLA GLI ERA STATO PROMESSO PER LA SUA COLLABORAZIONE, NEPPURE QUELLE SPESE CHE LUI PRETENDEVA DI AVERE E CHE IN REALTA' ERANO STATE SOSTENUTE DAGLI ORGANIZZATORI, TRASPORTO OPERE, ASSICURAZIONE, VIGILANZA, STAMPATI PUBBLICITARI, MANIFESTI E OSPITALITA'*.

D'ALTRA PARTE TRATTANDOSI DI UNA MOSTRA A SCOPO BENEFICO ERA LOGICO CHE L'ORGANIZZAZIONE NON POTEVA, NE VOLEVA PROMETTERE NULLA AI PRESTATORI DELLE OPERE SE NON GARANTIRNE LA SICUREZZA, L'INCOLUMITA' ED UNA PRESENTAZIONE QUANTO MENO DECOROSA VISTI GLI SCARSI MEZZI A DISPOSIZIONE. NESSUNO DEGLI ORGANIZZATORI HA PERCEPITO NULLA. NON RIUSCENDO AD AVERE ALCUN INTROITO HA SCRITTO E DETTO PESTE E CORNA SUGLI ORGANIZZATORI DELLA MOSTRA E IN PARTICOLARE SUL SOTTOSCRITTO.

….IO AVEVO ACCETTATO, DIETRO CONSIGLIO DELLA CONTESSA MARIA FEDE CAPRONI DI PRESENTARE UNA MOSTRA MONOGRAFICA DI CRALI INSERITA IN UNA RASSEGNA SUL VOLO MOLTO AMPIA MA CERTAMENTE RICCA DI FASCINO CHE NON VENNE CURATA DA LUI, COME HA SCRITTO, MA DI CUI EGLI SCRISSE ASSIEME ALLA SIG.RA LUCE MARINETTI UN TESTO DI PRESENTAZIONE….. E IL SUO NOME APPARVE IN OGNI PUBBLICAZIONE E COMUNICATO STAMPA, COME LA RASSEGNA STAMPA PUO' CONFERMARE.

COME SI POTRA' CONSTATARE DALLE IMMAGINI E DALLA DOCUMENTAZIONE ANCHE FILMATA DELLA MOSTRA SI TRATTAVA DI UNA RASSEGNA PIU' CHE DECOROSA.

POVERO CRALI, HO VOLUTO CREDERE IN LUI E DARGLI QUELL'IMPORTANZA E QUELL'ATTENZIONE CHE PENSAVO MERITASSE SOPRATTUTTO COME ARTISTA ANCHE SE ALCUNI PARENTI DI SUOI COLLEGHI FUTURISTI COI QUALI AVEVA AVUTO TANTI DISSAPORI MI AVEVANO AVVISATO, FORSE COME UOMO ERA DOMINATO DA UN CARATTERE TROPPO COLLERICO… D'ALTRA PARTE I FUTURISTI ERANO COSI'E AMAVANO ESSERE SEMPRE AL CENTRO DELL'ATTENZIONE. L'UNICA COLPA CHE IL SOTTOSCRITTO HA AVUTO E' QUELLA DI AVER CREDUTO TROPPO IN LUI.

*Esistono varie lettere e documenti firmati da Crali che confermano quanto da me scritto.

E.Solari

Comune di Cernobbio
Villa Erba S.p.A.

UNICEF
Comitato Nazionale

Comune di Como
Amministrazione Provinciale
Camera di Commercio
Unione Industriali
Collegio Imprese Edili

LA FESTA DEL CIELO

VILLA ERBA 24 Giugno 1990

PROGRAMMA DELLA MANIFESTAZIONE AEREA

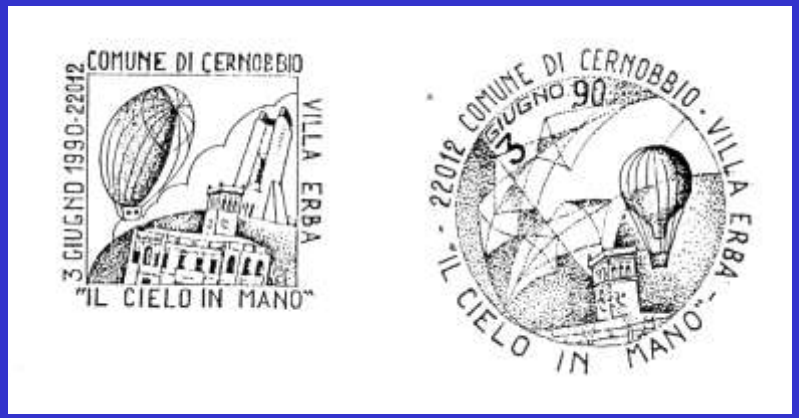
LA FESTA DEL CIELO

CERNOBBIO: 24 GIUGNO 1990

IN CASO DI MALTEMPO SARÀ EFFETTUATA IL 1 LUGLIO

PROGRAMMA

ore 15.00	PASSAGGIO DI VOLOVELISTA AL TRAINO a cura dell'Aeroclub di Alzate Brianza
ore 15.05	ARRIVO IN ELICOTTERO E PARTENZA PARACADUTISTI dell'Aeroclub di Como (dall'ex galoppatoio) 1° Lancio
ore 15.20	DISCESA PARACADUTISTI - ATTERRAGGIO ELICOTTERO (eliporto Villa d'Este). PARTENZA PARACADUTISTI (da Villa d'Este) 2° Lancio
ore 15.35	DISCESA ED ATTERRAGGIO PARACADUTISTI (ex galoppatoio)
ore 15.36	DIMOSTRAZIONE DI ELISOCCORSO (ex galoppatoio) a cura della eliambulanza dell'Ospedale Sant'Anna-Agusta Bell AB 412
ore 15.51	PARTENZA ELICOTTERO ELISOCCORSO (da ex galoppatoio)
ore 15.56	RIENTRO E ATTERRAGGIO DELL'ELICOTTERO ELISOCCORSO (ex galoppatoio)
ore 15.57	PARTENZA DELTAPLANISTI (da Brunate)
ore 16.17	ARRIVO DELTAPLANISTI
ore 16.20	PASSAGGIO DI DUE MOTOALIANTI DELL'AEROCLUB DI ALZATE: aereo SF25A: I-MVAM (Spirt de Saint Ambros) pilota Pino Poliani: aereo CROB 109: I-DEKA pilota Aldo Corbellini
ore 16.36	PASSAGGI DI AEREI DEL CAP "Club Aviazione Popolare" di Venegono: aereo VARI EZE: I-PINA: Pilota Ing. Puppi Mario, aereo MJ5: I-RUMM, Scirocco: Pilota Rusconi Udenio, aereo S.1T: I-PITTS: Pilota Marangoni Giorgio, aereo DS.21: I-SIBM: Pilota Dallan Sergio
ore 17.09 17.24	PASSAGGIO DI AEREI D'EPOCA (pattuglia storica comprendente il Fokker e due Tiger Moss)
ore 17.25 17.40	PASSAGGI DELLA PATTUGLIA ACROBATICA "ALPI EAGLES"
ore 17.41 17.56	Dimostrazione Elicottero AB 412 Aeronautica Militare
ore 17.57 18,07	VOLO IN FORMAZIONE DI AVIOGETTI: Aeronautica Militare
ore 18.08	Volo di chiusura degli Idrovolanti della Scuola piloti IDRO AEROCLUB COMO: Aerei: PIPER PA 18; CESNA 172; RENEGADE 250.


COMUNE DI CERNOBBIO
3 GIUGNO 1990-2012
VILLA ERBA
"IL CIELO IN MANO"
2012 COMUNE DI CERNOBBIO - VILLA ERBA
3 GIUGNO 90
"IL CIELO IN MANO"

I-FARR

LIGNIUM
Viaggi