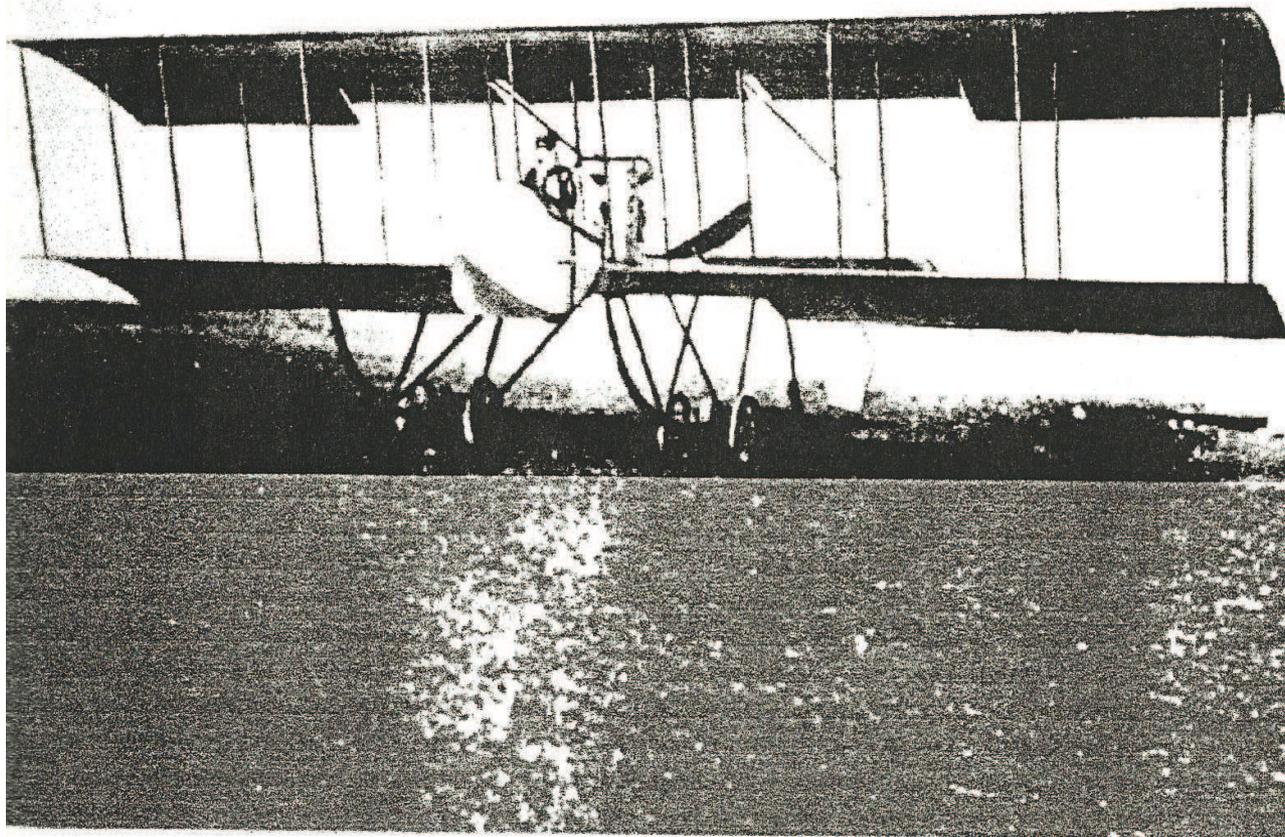


STORIA AERONAUTICA IL PADRE DELLA S.I.A.I. MARCHETTI



Massimo Stilo

E' interessante intraprendere la descrizione della produzione aeronautica di un'industria che ha segnato la storia, non solo della vicina provincia lombarda, bensì anche dei castellettesi, partendo dal profilo storico dell'uomo che, oltre ad averle dato il nome, con i suoi cinquanta anni di brillante carriera ha scritto una pagina importante dell'aeronautica italiana: Alessandro Marchetti.

Di ricca famiglia, nacque nella provincia di Latina il 16 maggio 1884 dal barone Vincenzo e da Giulia Canevari. Delle proprie origini ecco quello che egli stesso raccontò molto più tardi al settimanale Epoca: "Sono nato a Cori, nella campagna romana.

Al crepuscolo, su quella terra, passa il vento che viene dal mare, un vento caldo e dolce, che batte sulle pendici dei monti e va in alto, frangendosi come un'onda.

Allora dai picchi si levano i grandi falchi, cercando quelle correnti. Salgono altissimi, calano fulminei, scivolano lentamente sulle ali spiegate

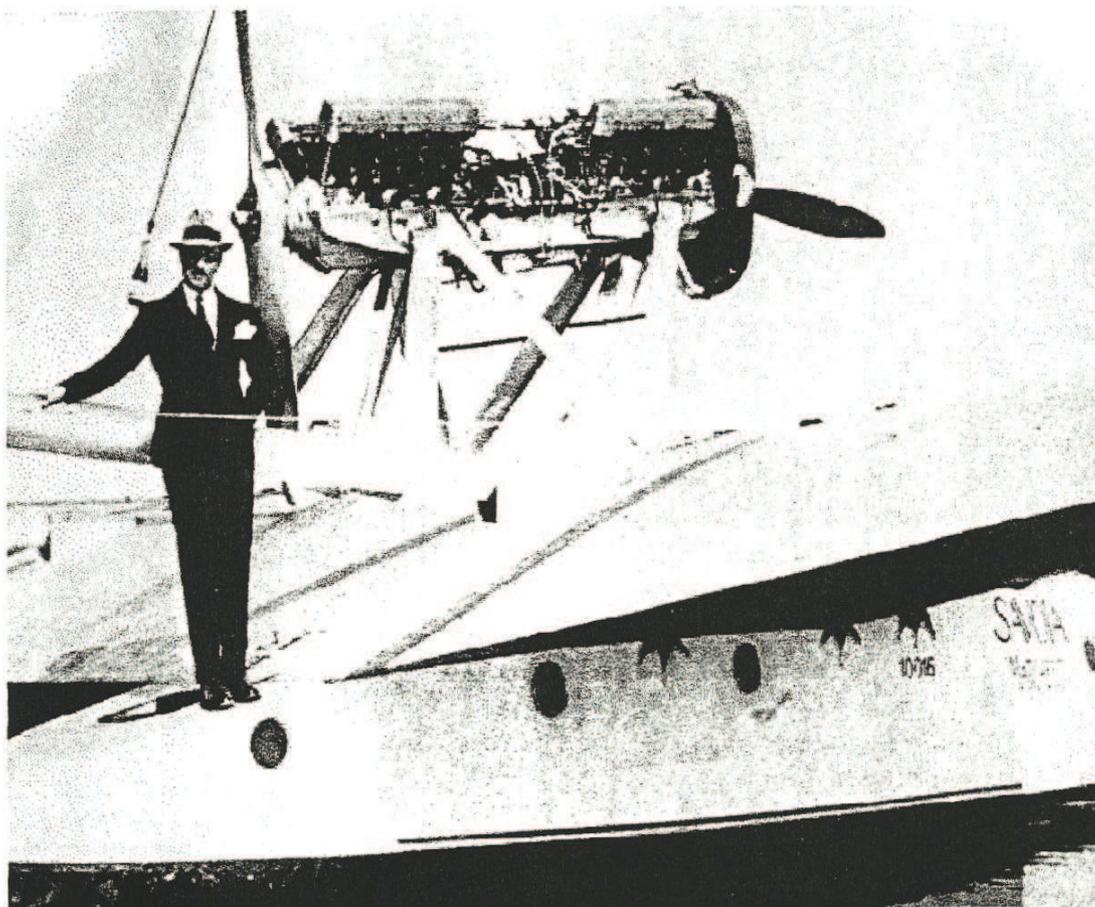
e ferme, disegnando infiniti cerchi nel cielo: restavo fuori a guardarli, ogni sera, fino a quando veniva buio e tutto si confondeva in un misterioso colore di cenere. Cercavo di immaginare che cosa potessero vedere quegli animali superbi, così liberi e così sicuri, e certe volte, di notte, sognavo di avere anch'io quelle ali e di farmi portare dal vento in quel gioco proibito e affascinante...”.

Frequentate le scuole superiori a Velletri, non scelse la vita borghese del gentiluomo di campagna, bensì si iscrisse alla facoltà di ingegneria dell'Università di Roma. Si laureò nel 1910. Curiosamente solo l'anno precedente, nella piana di Centocelle, vide i primi esperimenti aeronautici dell'americano Wright e dei tenenti Mario Calderara e Umberto di Savoia. Questi fu colui che conferì al Marchetti il battesimo dell'aria l'ottobre dello stesso 1910 a bordo di un Farman. L'entusiasmo che il primo volo provocò fu fatale. Egli stesso dichiarò: “Passavo le mie giornate a Centocelle intorno a quell'aeroplano, dimenticandomi persino dei cavalli, che sono stati la passione di tutta la mia vita. Volevo volare a tutti i costi... Avevo visto morire Saglietti, povero amico mio, in quella maniera, sfracellato in un istante mentre stava atterrando con un Farman. Così avevo deciso di volare, ma solo quando avessi potuto costruire un aeroplano per conto mio con tutti gli accorgimenti necessari per non finire in quel modo. Per molti mesi studiai e ristudiai un mio progetto e un giorno, con molte speranze e i piani del mio apparecchio sotto il braccio, entrai nella bottega di un falegname che conoscevamo perché ci aggiustava le persiane della villa...”.

Durante la costruzione, seppur difficoltosa del velivolo, il Marchetti ricercò e infine scelse un motore relativamente potente, affidabile, ma di peso non eccessivo: un propulsore tedesco Argus da sessanta cavalli. L'aeroplano venne ultimato nel 1911 a Roma, presso le officine Fulconis: era nata “La Chimera”. Era un biplano a doppio trave rettangolare di coda ed elica spingente con l'introduzione della novità della protezione del posto di pilotaggio con una apposita carenatura. Il Marchetti cominciò i primi rullaggi sui prati di Centocelle assistito dal tenente Giulio Gavotti. Ma il primo volo avvenne per caso durante un rullaggio un po' più veloce.

Nonostante lo straordinario successo che si era guadagnato dedicando al suo progetto pazienza, tenacia e uno studio profondo e sdegnoso di ogni forma di pubblicità, il Marchetti dimostrò che la Chimera costituiva solo il primo passo. Già nel 1912 progettò un motore aeronautico a due tempi da sessanta cavalli costruito con parti di alluminio, che gli conferivano una certa leggerezza.

Allo scoppio della prima guerra mondiale, conseguì il brevetto militare. Ma i progetti non coincidevano evidentemente con quelli del pilota militare: nelle prossime pubblicazioni si descriverà la miglior parte dei prodotti del suo genio e di tutta la produzione della gloriosa Società sestese.



Un ringraziamento particolare a mia moglie e ad Alberto Grampa per la fattiva collaborazione.