

## CELEBRAZIONI

# Roland Garros, pioniere del volo in Europa

DI SERGIO MAZZARELLA\*

PER IRONICA sorte del destino il nome di Roland Garros è da quasi tutti associato al mondo del tennis, in quanto sono a lui dedicati gli impianti tennistici di Parigi, sede di uno dei più prestigiosi tornei internazionali di tennis del mondo, gli Open di Francia, che costituisce uno dei quattro tornei del Grande Slam.

In realtà Roland Garros con il mondo del tennis non aveva nulla a che fare, ed è vittima di uno dei maggiori equivoci nella storia dell'aviazione, essendo stato uno dei più importanti pionieri del volo in Europa, trasvolatore e pilota sportivo, nonché asso dell'aviazione francese della prima guerra mondiale e il primo aviatore militare a spa-



Roland Garros, uno dei più importanti pionieri del volo in Europa

Trasvolatore e asso dell'aviazione francese della prima guerra mondiale Garros inventa l'aereo da caccia

rare con armi di bordo attraverso il disco dell'elica, inventando, così, l'aereo da caccia. Fu il suo amico Emile Lesieur, presidente dello Stadio francese di atletica di Parigi, che diede in suo ricordo il nome di Garros all'impianto costruito nel 1928 in occasione della Coppa Davis.

## La sua vita

Nato a Saint-Denis, nell'isola di Reunion, il 6 ottobre 1886, da una famiglia benestante e trasferitosi a Parigi nel 1900, Garros si appassionò alla nascente aviazione e, con i suoi guadagni di venditore di automobili Grégoire, nel 1910 acquistò il suo primo aereo (che andò subito distrutto in un incidente a terra e poi ricostruito) ed imparò a pilotare. In poco tempo diventò un esperto pilota e iniziò a partecipare a raduni aviatori e, abbandonata l'attività di venditore di auto, partì per una tournée negli Stati Uniti con il circo volante Moisant.

Rientrato a Parigi nella primavera del 1911 decise di partecipare alle più importanti gare aviatorie di quell'anno e per tale scopo acquistò un Bleriot XI.

Il suo primo grosso successo lo colse il 4 settembre 1911 con il record di altezza a 3.909 metri conquistato con un Bleriot con un motore da 50 cv. nel cielo di Saint-Malo.

Seguì nel 1912 un periplo dell'America del Sud, insieme agli aviatori Audemars e Barriet, la vittoria nel Premio d'Anjou (16-17 giugno 1912) ed un nuovo primato di altezza.

Ma Garros mirava ad imprese ancora più strabilianti per l'epoca e fu preso dall'idea di attraversare con un volo transcontinentale Africa-Europa il Mediterraneo e iniziò a progettare un primo volo a tappe con partenza da Tunisi ed arrivo a Roma, con scalo anche a Napoli.

## Garros

Garros iniziò il volo a Tunisi il giorno 18 dicembre 1912 alle ore 7,05 ed atterrò per uno scalo a Marsala alle ore 10,30; alle ore 14,00 dello stesso giorno ripartì da Marsala ed atterrò a Trapani alle ore 14,30 per problemi tecnici.

## Volo su Napoli

Il giorno 21 dicembre 1912, riparato il suo aereo dai suoi meccanici che lo avevano aggiunto da Tunisi, Garros partì da Trapani alle ore 7,50 ed arrivò alle ore 12,00 a Tonnarella per uno scalo, da cui ripartì alle ore 13,30 per arrivare a Santa Eufemia alle ore 15,40. Il giorno successivo, 22 dicembre 1912, alle ore 8,50 Garros ripartiva da Santa Eufemia ed arrivava a Napoli, all'aeroporto di Campo di Marte, sede dell'attuale aeroporto di Capodichino, alle ore 11,03 accolto da una folla entusiasta di curiosi. A quell'epoca l'aviazione e le attività dei pionieri avevano molto colpito l'attenzione e l'interesse della gente, a qualsiasi ceto sociale appartenesse. All'epoca della Belle Époque gli avvenimenti e le manifestazioni aeree attiravano persone di tutti i ceti sociali e spesso anche avventurieri e dame in cerca di forti emozioni. I cronisti del tempo raccontano che la folla al Campo di Marte già si era radunata nel giorno precedente quando si presumeva che Garros potesse arrivare; anche a Salerno molte persone si erano radunate nella speranza che l'aviatore facesse scalo in questa città. Invece, tra la grande attesa del pubblico, Garros arrivò presso l'aviosuperficie di Napoli il 22 dicembre e la folla lo acclamò festante al grido di "Viva Garros, viva Garros". I cronisti lo descrissero: "alto, bruno, silenzioso. Ha un viso dolce e bello ma triste di una malinconia indefinibile che colpisce stranamente. Ha un gran maglione verde che gli scende fino alla cintola, dei pantaloni di tela azzurra, delle scarpe molli. Ed ha il capo infagottato in un gran cappuccio nero che limita il suo volto e lo inquadra".

Vista la notevole folla di curiosi che lo attorniava, dovette

intervenire la Cavalleria per fargli un po' di spazio.

Garros, finalmente meno "assedato dalla folla", si alleggerì dei due maglioni e dei due cappucci che indossava ed indossò un palatone che gli aveva passato un suo meccanico e fu fatto salire su un'automobile, accompagnato da alcuni membri dell'Aero Club di Napoli, per essere portato all'albergo "Hotel de Londres" per una breve sosta di riposo, mentre i suoi meccanici preparavano il velivolo per l'ultimo balzo in direzione di Roma. I cronisti dell'epoca riportano che l'automobile da Capodichino scese passando nella pittoresca e caotica confusione domenicale di via Toledo, di via S. Brigida fino a piazza Municipio, confusione che sicuramente non deve essere passata inosservata agli occhi dell'aviatore. Giunto all'albergo, dove Garros era apparso stanco per la tensione nervosa piuttosto che per la stanchezza fisica, gli fu data la stanza 201 al secondo piano, dotata di servizi, dove l'aviatore si rinfrescò facendo un bagno, pranzò chiedendo del chianti come vino e chiese al suo meccanico di comprargli un paio di bretelle ed un berretto da ciclista color marone. Garros si cambiò, indossando il berretto acquistato e, ricevuta una telefonata dai suoi meccanici dal campo di volo che avvertivano che l'aereo era quasi pronto per ripartire, alle 12,55, dopo aver saldato il conto in albergo, fu ricompagnato in auto a Capodichino.

L'auto ripercorse la stessa strada dell'andata, salendo per via Santa Brigida e via Toledo fin quasi al Museo, proseguendo per via Fortia e salendo per la salita verso Capodichino. Arrivato al campo di volo, Garros, prima di partire, ricevette il saluto del Console di Francia D'Aurillac e di sua figlia, che lo ringraziò ufficialmente a nome della Francia della sua impresa e gli augurò una serena conclusione della sua grande impresa. Garros si rivestì in tenuta di volo e, rifiutate le carte che l'Aero Club gli aveva offerto, alle 13,16 salì sul suo Morane: Dopo gli ultimi controlli,

il motore fu avviato ed alle 13,18 prese il volo in direzione di Roma, dove arrivò alle 14,45. Garros racconterà che il volo da Napoli a Roma fu buono ma faticoso a causa delle turbolenze d'aria; egli viaggiò ad una quota compresa tra i settecento ed i mille metri ed ad una velocità media di 115 Km/h, impiegando un'ora e venti minuti. All'atterraggio a Roma, l'elica toccò un rialzo del terreno e l'aereo si impuntò nel terreno in posizione verticale; Garros, saltando dal predellino, cadde carponi a terra ma rimase assolutamente incolume; per sua fortuna il velivolo non cappottò completamente ma rimase in posizione verticale. Quando fu raggiunto dagli spettatori, preoccupati dell'accaduto, l'aviatore, con fare tranquillo, già si era alzato da solo e stava verificando i danni all'aereo. A riceverlo c'era l'On. Montù, Presidente dell'Aero Club d'Italia. Molta gente arrivò sul campo di volo dopo che Garros era già partito alla volta dell'albergo in Roma, poiché in molti si aspettavano che l'arrivo del pilota non sarebbe avvenuto prima delle 16,00.

## La prigionia

Questa la cronaca del primo volo intercontinentale sul Mediterraneo. Roland Garros però dopo questo primo raid iniziò preparare con cura un secondo volo intercontinentale, stavolta dalla Francia alla Tunisia, senza scali, su una distanza di circa 7790 km, una distanza impensabile per quei tempi. Partito da Saint-Raphael il 23 settembre 1913 alle 5,47 su un Morane-Saulnier G con motore Gnome da 60 cv con a bordo 250 litri di carburante, l'aviatore, dopo aver sorvolato la Corsica, la Sardegna ed il mar Mediterraneo, dopo quasi 8 ore, alle 13,15 atterrò nei pressi di Biserta in Tunisia con soli 5 litri di carburante nel serbatoio. Il volo si era svolto senza grandi problemi anche se dall'esame del velivolo una volta atterrato, Garros constatò la rottura delle molle di sei valvole. Dopo questa impresa, il pilota si avvicinò all'acrobazia aerea e con altri piloti francesi entrò a far parte del "Ballet Aérien", primo esempio di volo acrobatico in formazione compatta. Allo scoppio della prima guerra mondiale nel 1914 si arruolò volontario nell'Escadrille MS-23 ed all'inizio del 1915 si dedicò a mettere a punto un dispositivo che permettesse di sparare attraverso il disco dell'elica ottenendo, così, la possibilità di un tiro più preciso nei duelli aerei. Garros applicò dei deviatori di acciaio sulle pale dell'elica in modo da deviare i proiettili sparati dalle sue mitragliatrici nel caso avessero colpito l'elica posta sul davanti. Sebbene il sistema fosse un po' primitivo, Garros fu il primo pilota militare ad abbattere aerei nemici sparando attraverso l'elica in movimento: tra il 1° ed il 18 aprile 1915 riuscì ad abbattere 3 aerei nemici nel cielo di Dunkerque. Sfortunatamente lo stesso 18 aprile, colpito dal fuoco ne-

mico, fu costretto ad atterrare dietro le linee tedesche e fu fatto prigioniero, prima che potesse distruggere il dispositivo messo a punto che fu attentamente studiato dai tedeschi ed ispirò Fokker nel mettere a punto un più evoluto dispositivo di sincronizzazione che permise ai caccia tedeschi di sparare in piena sicurezza attraverso il disco dell'elica, assicurando alla Germania per un certo periodo una schiacciante superiorità aerea. Dopo due anni di prigionia e vari tentativi di evasione, Garros riuscì ad evadere travestito da ufficiale tedesco ed a raggiungere le linee francesi. Dopo un periodo per riabilitarsi, ad agosto del 1918 tornò a volare ed il 2 ottobre ottenne un'altra vittoria in un combattimento. Il 5 ottobre 1918 morì in un incidente in com-

Il 21 dicembre 1912 partì da Trapani con il suo aereo. Arrivò a Napoli il 22 dicembre all'aeroporto di Campo di Marte

battimento. Garros ufficialmente non diventò un "asso" dell'aviazione, perché per esserlo bisognava aver abbattuto 5 aerei nemici, traguardo che non raggiunse, ma sicuramente fu un pilota coraggioso ed eccezionale e probabilmente il primo vero pilota da caccia.

## 2013, le celebrazioni

In Francia questo anno è stato proclamato "l'Année Mondiale Roland Garros - Amrg-2013" sotto l'alto patrocinio del Presidente della Repubblica Francese, e si ricorderà l'impresa e la figura di Garros con varie commemorazioni del centenario del suo volo intercontinentale senza scalo dalla Francia alla Tunisia, che rappresentò una tappa storica intermedia tra la trasvolata della Manica (1909) e quella dell'Oceano Atlantico (1927). Sebbene nel 2011 mi sia dedicato a ricostruire la storia del settore aerospaziale campano ed i principali eventi storici avvenuti nella regione; non avevo trovato traccia di questa tappa a Napoli di Garros, evento di cui si è perduta la memoria in Campania. Sono stato messo a conoscenza della tappa napoletana nel primo raid del 1912 di Garros durante lo Iac dello scorso ottobre a Napoli, da Philippe Jung, dall'associazione 3AeF degli ingegneri aerospaziali di Francia, che mi ha messo al corrente dei festeggiamenti e mi ha proposto di fare ricerche storiche qui a Napoli. Commemorazioni sono previste a settembre 2013 anche a Napoli, anche in occasione della tappa a Capodichino sulla via del ritorno del raid aereo attraverso il Mediterraneo che i francesi organizzarono dalla Francia a Tunisi con aerei di aviazione leggera...

\* autore del libro  
"Un secolo del settore  
aeronautico campano.  
Una storia poco conosciuta"