



CENTO ANNI DELL'AERONAUTICA MILITARE
In volo verso il futuro

Rosina Ferrario, la prima aviatrice italiana

Sara Fresi

Iniziativa presentata da Sara Fresi, editrice e direttrice responsabile del quotidiano web

LE MUSE NEWS

Si ringrazia l'**Aeronautica Militare (Ministero della Difesa)** per la concessione del logo ufficiale **Cento Anni dell'Aeronautica Militare. In volo verso il futuro 1923 - 2023.**

Pubblicato in data 04 Luglio 2023 sul quotidiano web www.lemusenews.it

Rosina Ferrario (1888 - 1957) nacque a Milano da una famiglia borghese. Sin da giovane le sue passioni furono legate all'alta quota: alpinismo e pilota d'aeroplano. Nel 1911 si iscrisse a un corso di pilotaggio a Taliedo, successivamente nel 1912 frequentò la Scuola d'Aviazione di Vizzola Ticino, diretta dall'Ing. Giovanni Battista Caproni, detto Gianni, dove il 3 gennaio 1913 ottenne il brevetto n.203 utile a pilotare gli aeroplani. Divenne la prima donna italiana e ottava nel mondo a guidare velivoli. Era il 30 marzo 1914 quando Ferrario fu tra i primi piloti a collaudare il monoplano Gabardini, chiamato tra gli addetti ai lavori "La Gabarda", presso il campo di Cameri a Novara effettuando una strabiliante esibizione; attualmente l'area è base dell'Aeronautica Militare. Quando l'Italia entrò nella prima guerra mondiale la donna fece domanda per fornire la sua opera come "crocerossina aerea" per trasportare i feriti dal fronte alle retrovie, ma la sua domanda fu rigettata con una lettera di risposta del Ministero della Guerra che le scrisse: "Non è previsto l'arruolamento di signorine nel Regio Esercito". Nel 1921 Rosina Ferrario convolò a nozze con l'imprenditore Enrico Grugnola, i due condividevano la passione per l'alta quota montana, e si dedicò alla famiglia e alla gestione dell'hotel Italia, un albergo aperto dalla coppia a Piazzale Fiume a Milano. Era il 23 gennaio 1943 quando il Ministero dell'Aeronautica concesse a Rosina Ferrario la Medaglia di Benemerita per i Pionieri dell'Aeronautica, istituita con Regio Decreto 18 aprile 1941 n.429, per dare un attestato di benemerita nazionale a coloro che per primi prestarono la loro opera per la conquista del cielo. Morì a Milano il 3 luglio 1957 e attualmente è sepolta presso il cimitero di Sesto San Giovanni.

Molte riviste dell'epoca scrissero di Rosina Ferrario e delle sue imprese alla guida di velivoli. Un articolo di Covara, pubblicato su <<La Rivista>>, descrisse l'aviatrice come una donna alta, magra, capelli corti che conservava modi anglosassoni trasmessi dal ramo materno, in quanto sua madre era di origine inglese, e si presentava all'esterno in modo schietto. Lei stessa disse che volle diventare aviatrice nel 1911 mentre si recava a Taliedo. Lungo il viale vide un biplano passarle sopra ed esclamò: "Oh, come è bello, voglio volare anch'io!" Dopo i primi disappunti da parte della famiglia riuscì a realizzare il suo sogno. In quel periodo lei era impiegata presso un ufficio di rappresentanza e, nel mese di maggio, Ferrario finiva il suo orario di lavoro quando ancora restavano solo quattro ore di luce e quindi la donna ne approfittava per andare alla Baggina dove rullava un piccolo e usato Blèriot di proprietà privata. Dopo aver effettuato i suoi primi quattro rullaggi, il proprietario del monoplano provò anche lui e lo danneggiò. Nonostante questo inconveniente Ferrario continuò a coltivare questa sua passione tanto da recarsi nella più fornita ed equipaggiata scuola di Vizzola Ticino e disse "Io voglio volare", il comandante del campo le rispose "Ben felice". Lei ribattè:

"Che cosa occorre?" Egli rispose: "Mille lire di deposito, 500 per il brevetto e il pagamento delle rotture eventuali". Entusiasta esclamò: "Accetto!"

I suoi insegnanti di volo furono Cobioni, deceduto dopo poco tempo, Borgotti e Maggiora, quest'ultimo morto nel 1917 durante un collaudo; loro erano istruttori a terra, perché un velivolo poteva supportare solo il peso di una persona. Ferrario imparò da sola a rullare e a decollare; non aveva mai volato come passeggera. Si narra che il monoplano che lei utilizzava era talmente mal ridotto che quando al terzo volo lei lo ruppe scivolando d'ala, i colleghi della scuola la festeggiarono, perché "finalmente cessava di vivere quel coso che poteva costare la vita ad uno di loro: gli allievi erano lieti anche perché la Ferrario era rimasta incolume". Le venne recapitato il conto-spese che ammontò a 1.500 lire. La donna non si arrese e tornò presto alla guida di un velivolo, intanto alcuni erano scettici e rilasciavano commenti "Ma come mai, lei - donna - è così audace?" Poi c'erano gli zelanti che facevano profusioni di raccomandazioni, ammonimenti da cui emergevano preoccupazioni di catastrofi. Ma quando era in volo e si alzava da terra, rideva di quelle raccomandazioni che le apparivano prive di senso.

Effettuò voli per circa un anno e mezzo, quasi quotidianamente, a Milano, Bergamo, Como, Cameri e Napoli. Stava per sottoscrivere un contratto che la vedeva come ospite in America latina, ma a causa della prima guerra mondiale, fu emanato il divieto di esportazione degli apparecchi e fu ordinata la militarizzazione dei piloti. Chiese di prendere parte alla guerra e presentò domanda al colonnello Moris, ma il suo essere donna divenne un ostacolo insormontabile. Nonostante ciò, Rosina Ferrario riteneva che la donna era dotata di capacità per essere una eccellente pilota, a patto che avesse coraggio, testa e nervi a posto. A quel tempo all'estero le donne pilote erano rare: tre o quattro in Francia, alcune in Inghilterra e rare in America.

Anche un'altra celebre rivista <<La donna>> le dedicò un articolo. Fu pubblicato un articolo a firma di Bianca Maria Cammarano su Rosina Ferrario promuovendo la sua figura di femminilità bella, coraggiosa e forte. "Ha la più comunicativa, la più soave, la più carnale fisionomia: essa sembra una poetessa, qualcuna che si lascia sorprendere sulla fronte la sua nostalgia più segreta, il suo più segreto amore. Ella sembra col suo sorriso una meditativa che dopo lunghe meditazioni, sentì nel cuore l'impeto per vivere una vita di nessuna altra donna italiana ancora vissuta: la vita del continuo rischio, la vita della continua elevazione, la vita che si scosta dalla sua fonte a misura che si accosta alla sua ebbrezza...". L'autrice di questo articolo scrisse che per circa una settimana provò ad avvicinarsi a Rosina Ferrario per comprendere le ragioni di quella passione per il volo e si trovò dinnanzi una persona semplice e gentile a cui non pose domande, non osò farne. Le rivolse solo un timido complimento. Durante le gare la Ferrario era in disparte, come a non voler recare disturbo

agli altri piloti ed era lontana dalle attenzioni del pubblico, sembrava una spettatrice interessata a quel tipo di spettacolo. Lei era acclamata dal pubblico e dai suoi colleghi, rappresentava la donna del domani, indipendente e forte che andava incontro a ogni sogno.



Immagine tratta dal catalogo della mostra "L'altra metà del cielo, l'epopea delle donne volanti", a cura di A. Emiliani, P. Varriale e M. Antonellini (Bologna, 2013).

Riferimenti bibliografici

Cammarano B. M. *Rosina Ferrario*. Rivista quindicennale illustrata <<La donna>>. Anno IX. n.202. Torino. 20 Maggio 1913.

Cavara O. *Precursori, donne e schiappini nel primo volo*. Rivista mensile <<La Lettura>> del Corriere della Sera. Anno XX n.1. Gennaio 1920.

Ferrario R. *Impressioni e propositi della prima aviatrice italiana*. Rivista Mensile <<Patria e Colonie>>. Anno II. N.5. Maggio. 1913. Milano. Casa editrice dottor Francesco Vallardi.

Piano R. *Signorina Aviatrice. Rosina Ferrario. Prima pilota italiana*. 2012. Baldissero d'Alba. Umberto Soletti Editore.