



Personaggi La prima pilota di linea in Italia si racconta



Una vita per aria

Approdata alla linea, Fiorenza non smette di frequentare l'aeroporto dell'Urbe. Qui è nell'hangar dell'Aero Club di Roma alla fine degli anni Sessanta. A lato, sull'aeroplanino a pedali dei figli di Caproni, amici di famiglia.

Quando sei lì, davanti a lei, vorresti ascoltarla per ore. Con la sua loquacità e quei due occhi vispi ti accompagna nei ricordi di una storia straordinaria con l'entusiasmo di chi ha ancora tutto da scoprire. È una donna che ha tanto da raccontare. Suo padre Mario, vincitore della Coppa Schneider nel 1926, è stato uno dei grandi pionieri nella storia dell'aviazione e anche lei, del volo, ha fatto la sua vita: è stata la prima donna pilota di linea - e poi la prima comandante - in Italia.

Abbiamo incontrato Fiorenza De Bernardi in un luogo a lei molto caro, l'aeroporto dell'Urbe alle porte di Roma. Insieme abbiamo visitato il Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle e, dopo, ci ha invitati a casa sua, a sfogliare gli album fotografici di famiglia. Ci ha raccontato il suo rapporto con un "grande" papà e la sua storia di donna e di pilota. Eccone alcuni momenti, pietre miliari di un destino.

Quel "Gobbo maledetto"

Il volo per me è stato un modo di vivere interessante e divertente. Ma, da ragazza, di aviazione non è che mi interessassi molto. Ero cresciuta sugli aeroporti con mio padre, in mezzo agli aeroplani senza mai pensare di volarci; i Caproni erano amici di famiglia. Era la normalità.

Io adoravo la montagna. I miei genitori mi hanno sempre lasciata libera e già a quindici anni andavo da sola in tenda per settimane. Dicevo: "Prendo una baita, vendo birra, salsicce e in città non mi vedete più". Poi un giorno a Guidonia dal finestrino di un S. 79 in decollo mi chiesero: "Vuoi salire?". Ho fatto quel volo e... non sono scesa più.

30 maggio 1951: la prima volta, su da sola

Dissi a mio padre: "Vado a fare un volo con Morici". Era un istruttore molto bravo e suo amico. "Vai, vai!" mi disse rassicurato. Poi vede Morici a terra e a momenti gli prende





FI OR ENZ

di Alessandro Barteletti

A Figlia d'arte (Mario de Bernardi, figura leggendaria, la chiamava "fiorellino"), ha scalato tutti i gradini di una carriera un tempo preclusa alle donne. Un diario che sfogliamo con lei.



Padre e figlia
Mario orgoglioso di sua figlia Fiorenza seduta in un Avia FL 3. Sotto, il "Macchino" protagonista dell'atterraggio di emergenza nel giardino di Villa Abamelek, ambasciata sovietica a Roma.

un colpo: "... ma non sei con Fiorenza?". Avevo preso un FL 3 ed ero andata su da sola, la mia prima volta. C'è sempre un momento in cui l'istruttore scende e dice all'allievo "adesso parti". Io, l'allieva, ero sua figlia e credo non avrebbe mai avuto il coraggio di farmi andare da sola. Gli ho tolto questo pensiero. Non mi ha mai rimproverata e a casa quella sera ho visto che strizzava l'occhio a mia madre...

Un genitore nato con le ali

Mi chiamava "fiorellino". Prima che nascessi mio padre sperava che arrivasse un maschietto. Quando mamma partorì lui non c'era, arrivò di corsa e il portiere si complimentò per la... "bella bambina". E lui: "Come una bambina?". Ci amammo moltissimo.

Era adorabile, una persona di un'onestà esagerata, un uomo generoso. Entrava in casa, fischiava per chiamarti e aveva sempre il sorriso sulle labbra. Quando era con la famiglia sapeva mettere tutte le beghe da parte. Io dico un sacco di

parolacce, a lui il massimo che ho sentito dire è stato... "Che vuoi farci, è un fessacchiotto".

A casa non è che raccontasse le sue imprese per vantarsi. Era un entusiasta ma anche una persona molto umile. Sembrava nato con le ali: con il suo Ca. 113 rosso a strisce nere e gialle faceva evoluzioni meravigliose nel cielo azzurro. L'aveva chiamato I-MARY, una dedica a mia madre Maria.

Sì, è stato uno dei migliori piloti al mondo ma anche uno straordinario collaudatore e inventore. Quando vedeva un aeroplano, a prima vista, già prima di salirci sapeva se funzionava bene o no. Diceva: "va tagliata l'ala qua... va messo il timone così...". Ha ideato il sistema dei comandi riuniti anticipando il concetto di pilota automatico e un freno per i velivoli sulle portaerei. Ha sperimentato per la prima volta in assoluto un volo postale, nel 1917; ha vinto la Coppa Schneider nel 1926; è stato il primo uomo a superare i cinquecento chilometri orari; ha collaudato il Campini Caproni, primo tentativo di volo a reazione in Italia.

Ha perfino costruito una Topolino - l'automobile - a reazione!

Quella "piantata" sopra San Pietro

Volavamo su un MB 308, il "Macchino". Proprio sopra San Pietro si è piantato il motore. Io sarei andata a finire sul primo albero, papà ha visto il Tevere e ha puntato in quella direzione. Poi ha virato verso il Gianicolo, sotto di noi è passata la statua di Garibaldi e sopra un giardino ha fatto stallare l'aeroplano virando dalla sua parte per proteggermi. Con l'impatto siamo schizzati fuori e - me lo ricordo ancora - quando ho alzato gli occhi dall'altra parte del muro di cinta c'era un contadino col forcone in mano che ci fissava con gli occhi sbarrati. Ce la siamo cavata con qualche graffio, poi mi sono rotta le calze perché ho scavalcato quel muro per cercare un telefono. Solo allora ho scoperto dove eravamo: nella tenuta dell'ambasciatore sovietico e noi quel giorno stavamo lanciando sulla città volantini dell'MSI. Si erano sparsi in tutto il giardino dopo l'impatto... una scena surreale!

Una fine romantica

Sicuro, economico, doveva avvicinare i giovani al volo. Sì, l'aeroscooter era il suo sogno. L'aveva progettato e costruito con le sue mani. Era già un ultraleggero quando questa idea ancora non esisteva. Arrivavano richieste da tutto il mondo, ma per l'industria italiana era troppo in anticipo sui tempi. Poi nel 1959 l'occasione per presentarlo al pubblico, all'aeroporto dell'Urbe a Roma.



Un rifugio dal gelo

Il Caproni Ca.113 I-MARY di Mario De Bernardi. Sotto, sull'Adamello bloccata dalla neve: per sopravvivere alla notte Fiorenza ha costruito un igloo. In basso, con Milena Zanotti, paracadutista militare, e Carla Brocolini, prima donna pilota dell'Esercito.



“ Collaudatore e inventore

Papà ha vinto la Coppa Schneider, è stato il primo uomo a superare i 500 km/h e ha persino costruito una Topolino - l'auto - a reazione ”





Dal Macchino al web

Negli anni '50, ai comandi di un MB 308. Sotto, al computer; Firenze ha un sito personale che segue con entusiasmo. Accanto, con Samantha Cristoforetti, astronauta dell' Esa.

Davanti a giornalisti, fotografi, cineoperatori e addetti ai lavori decolla, esegue alcune manovre e poi torna sulla pista. L'aereo si ferma, l'elica continua a girare. I minuti trascorrono ma resta lì, non si avvicina e lui non esce dall'abitacolo. Si capisce che qualcosa è successo. La gente corre verso l'aeroscooter e lo trova accasciato.

Papà era stato colto in volo da un infarto. Aveva riportato a terra il suo sogno che lì si interrompeva assieme alla sua vita, per sempre. È stata una fine romantica.

Sono più di cinquant'anni che non è più al mio fianco e io tutti i giorni ne sento una cocente nostalgia.

In giro per mezzo mondo, poi quel contratto

Ho imparato a volare con mio padre. Voleva che acquisissi un istinto al volo e che mi abituassi anche senza gli strumenti: "Se ti si rompono cosa fai?", mi diceva sempre. Allora mi nascondeva l'indicatore di velocità o l'altimetro. Mi insegnava a "sentire" l'aeroplano e quindi a dominarlo. È stato il miglior istruttore che potessi avere. Nei primi anni ho fatto voli sportivi, in montagna, gare, raduni. Sono stata copilota di Robert Goemans - rappresentate della Piper in Europa e Africa -, ho girato mezzo mondo con aeroplani di tutti i tipi. Poi nel 1967 è arrivato il contratto con la Aeralpi e lì è cominciata la mia carriera di pilota commerciale. Ho cominciato con il Twin Otter; passata all'Aertirrena ho preso l'abilitazione sullo Yak 40. Poi è toccato al DC 8.

Quadrimotore, enorme, un aereo tutto da pilotare. Facevamo voli charter con l'America e cargo con l'Africa. Ancora una volta sono stata la prima, mi sarebbe piaciuto tanto se mio padre mi avesse visto tenere quei comandi.

Li ho amati tutti, ma lo Yakovlev è quello che mi calzava meglio addosso. Ci parlavo: "Mi raccomando, sii in gamba", lo salutavo tutte le mattine. Gli volevo proprio bene.

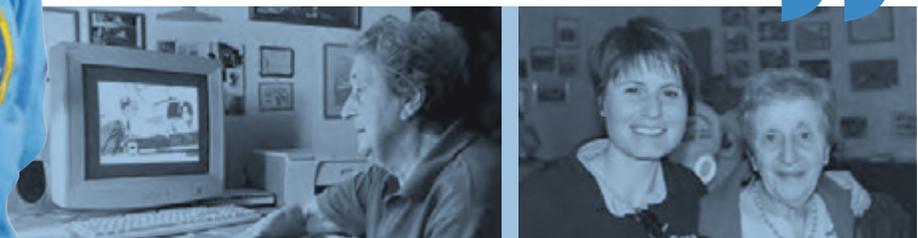
Gli aerei di oggi sono troppo tecnologici. Io sono del parere "evviva il pilota", appartengo alla vecchia generazione. E penso che oggi sia meno divertente.

Dai pantaloni alla gonna

Di ballare non mi è mai importato nulla. A diciotto anni mia madre disse che almeno il valzer lo dovevo imparare e mi mandò in una scuola. La mia vita l'ho vissuta sempre con i pantaloni, ma quando sono entrata all'Aeralpi e mi hanno chiesto che divisa volessi ho subito risposto: "Voglio la gonna, anche da lontano si deve vedere che sono una donna". Era importante, aveva un valore simbolico. I miei colleghi uomini

“ Con lo Yak 40 io ci parlavo

Ho cominciato con il Twin Otter. Il DC 8, enorme, quadrimotore, era tutto da pilotare. Gli aerei di oggi sono troppo tecnologici ”





Incidente a Tesserà

Una notte nebbiosa, in addestramento IFR a Venezia, le ruote poggiano sul prato viscido e bagnato e lo Skyvan con a bordo Fiorenza finisce in laguna e si ribalta. Tanta paura ma nessuna conseguenza.

Tra i maschi

Piloti Aeralpi in posa davanti a un Twin Otter a Cortina. Fiorenza, l'unica donna, entra nella compagnia nel 1967. I colleghi scettici le rendono la vita difficile ma lei riesce a farsi accettare e rispettare.

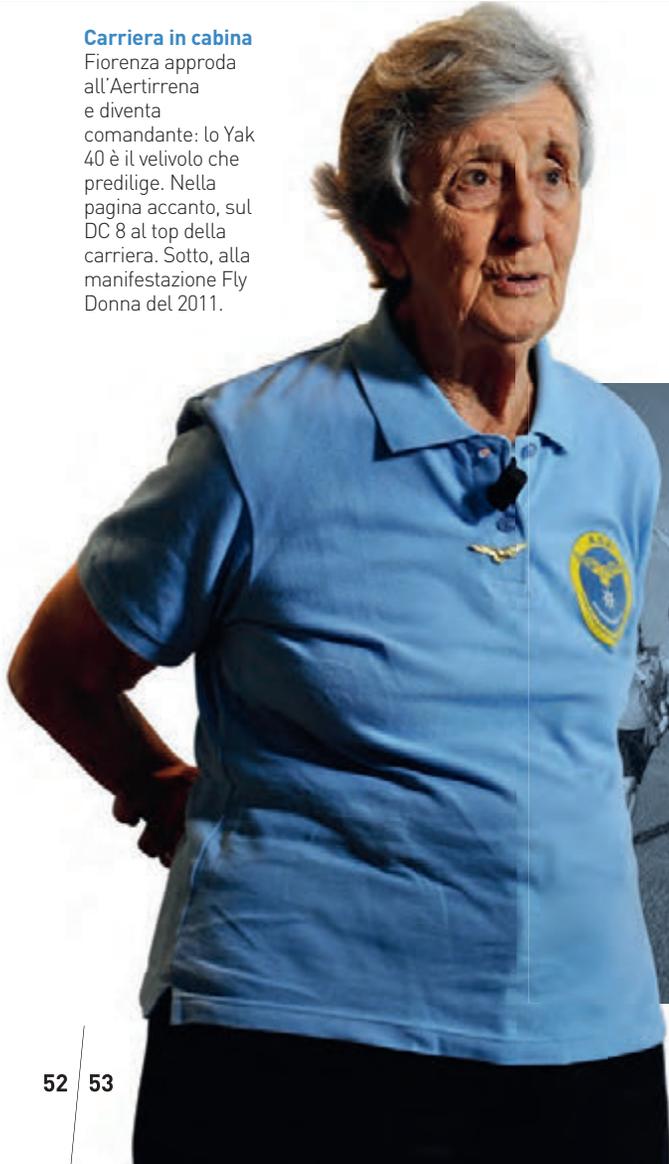
Personaggi La prima pilota di linea in Italia si racconta



Carriera in cabina

Fiorenza approda all'Aertirrena e diventa comandante: lo Yak 40 è il velivolo che predilige. Nella pagina accanto, sul DC 8 al top della carriera. Sotto, alla manifestazione Fly Donna del 2011.

“ **Per i colleghi non esisteva**
Ho aperto la strada alle altre. Oggi le donne sono accettate ovunque. Ai miei tempi era diverso, credevano fossi una hostess... ”





si erano coalizzati per spaventarmi, scandalizzarmi, non mi salutavano neanche. Praticamente non esisteva. Tutti i problemi nella mia vita li ho superati con faccia tosta - perché io la faccia tosta ce l'ho - allora un giorno ho detto che andavo a pranzo con loro. Non potevano dirmi di no. Da quel momento sono diventata Fiore e quando mi sentivano per radio mi salutavano con un "Ciao Fio Fio". Sono stata la prima pilota di linea in Italia e la quarta nel mondo. Ho gettato il primo sasso, ho aperto la strada alle altre. Oggi le donne sono accettate dappertutto e hanno conquistato anche il mondo del volo. Sono ai comandi di jet di linea, di caccia militari, vanno anche nello spazio. Ai miei tempi era diverso, i passeggeri a volte credevano fossi una hostess. Poi - sul Twin Otter in particolare dove la cabina è a vista - capivano che ero la pilota. A storcere il naso erano soprattutto le donne perché se una donna pensa di non essere tagliata per qualcosa, rapporta lo stesso limite su di te. Gli uomini no, prima non si fidano ma poi, quando sei lì, ti vedono come un dio.

Un sogno infranto

Oggi continuo a combattere tutte le mie battaglie. Quella pro animali ad esempio, piccoli o grandi sono come dei bimbi indifesi da trattare bene e invece mi accorgo che stiamo diventando veramente cattivi e odiosi verso di loro. E poi mi adopero per la mia ADA (Associazione Donne dell'Aria) radunando - come quest'anno a Roma - tutte le donne che operano nel mondo aeronautico internazionale. Il volo per me ormai è un sogno passato. Ho smesso di colpo. Non per scelta ma per un terribile incidente d'auto nel 1985, rientrando da Rieti dove avevo assistito ai mondiali di volo a vela. Nove mesi in ospedale, trentaquattro fratture in una botta sola. Tuttora sono zoppa, ma ringraziando il cielo sono qui a raccontarvelo... ■

La biografia

DAL PRIMO BREVETTO A COMANDANTE

Fiorenza De Bernardi nasce il 22 maggio 1928 a Firenze. È figlia di Mario De Bernardi, pioniere dell'aviazione italiana e vincitore della Coppa Schneider nel 1926.

Consegue il primo brevetto nel 1951 a cui seguono quello per il volo a vela, il commerciale e l'abilitazione al volo strumentale. Partecipa a eventi di volo sportivo, gare e diventa copilota di Robert Goemans, rappresentante in Europa e Africa della Piper.

Nel 1967 entra all'Aeralpi (diventa la prima donna pilota commerciale in Italia) e vola con velivoli Skyvan e Twin Otter turboelica anche per conto di Alitalia. Acquisisce il brevetto di pilota di montagna (prima donna in Italia). Passa all'Aertirrena e diventa comandante su Beechcraft Queen Air e poi su Yak 40. Arriva successivamente alla Avioligure, Aeral (su Douglas DC 8) e Cadabo.

Sposata, separata, senza figli, termina la sua carriera a seguito di un incidente d'auto nel 1985, a due anni dalla pensione.

Ha al suo attivo 7.000 ore di volo.

Abilitazioni

Avia FL 3, FL 53, FL 54, FL5 5.....
 Macchi MB 308.....
 Rondone F 7.....
 Auster V.....
 Stinson L 5.....
 Macchi 416.....
 Piper PA1 8.....
 De Havilland DHC 6 Twin Otter.....
 Beechcraft BE 80 Queen Air.....
 Britten-Norman BN2 Islander.....
 Yakovlev YAK 40.....
 Douglas DC 8.....

