CULTURA SOCIETA' & SPETTACOLI

Scoperte nuove mummie nell'Egitto centrale

17 mummie di funzionari e sacerdoti sono state rinvenute nei pressi di Minya, città egiziana a 250 km a Sud del Cairo. La necropoli risale al Periodo tardo dell'Egitto faraonico e a quello greco-romano e si prevede che col proseguire degli scavi la scoperta risulterà «molto più grande». Un comunicato del governatorato di Minya, sintetizzando dichiarazioni del rettore dell'Università del Cairo, Gaber Nassar, ha sostenuto che si tratta di una scoperta «senza precedenti» e che 12 mummie sono «complete e intatte».

Sul sito della Stampa
Un filmato d'epoca che racconta le gesta aviatorie di Mario De Bernardi, il pilota del postale del primo francobollo aereo, è visibile da oggi sul sito www.lastampa.it

SALONE INTERNAZIONALE DEL LIBRO TORINO

Il centenario al Salone e nelle due città
I cent'anni del primo francobollo di posta aerea del mondo sarà ricordato al Salone del Libro venerdì 19 maggio (ore 10, Sala Music'n' Books) in un incontro a cura dell'Aero Club torinese, con Giovanni Accusani, Maurizio Assalto, Roberto Gottardi, Francesca Leon e Angelo Moriondo. Sempre a Torino, sabato 20 maggio (la data prevista per il volo del 1917, poi slittato per il maltempo), all'angolo di via Roma con piazza Castello sarà esposto un biplano Stampe «I-Pelo», il più simile al postale di cento anni fa. Fino a domenica resterà inoltre allestita una mostra fotografica, affiancata dalle postazioni di Aero Club, La Stampa, Bolaffi, Associazione Italiana di Aerofilatelia e Poste Italiane, dove sarà disponibile un annullo speciale per un kit di cartoline celebrative. Festeggiamenti anche a Roma, il 20 maggio presso l'Aero Club d'Italia, con la presenza di Fiorenza De Bernardi, figlia del pilota che compì l'impresa e pioniera dell'aviazione al femminile

Il biplano Pomilio Caccia riconvertito come postale all'aeroporto romano di Centocelle, dove atterrò il 22 maggio 1917 alle 15,30, dopo 4 ore e 3' di volo da Torino

Il primo francobollo di posta aerea del mondo, un «espresso» da 25 centesimi con sovrastampa. Sotto, una cartolina postale commemorativa del 1917

Quei temerari francobolli volanti

Il 22 maggio 1917 un biplano portò da Torino a Roma 100 copie della *Stampa* Nacque per l'occasione la prima affrancatura di posta aerea del mondo

MAURIZIO ASSALTO
TORINO

Era scritto dalla notte dei tempi, quando una colomba con una foglia di ulivo stretta nel becco aveva portato a Noè la notizia che il diluvio era cessato e la terra riemersa: la comunicazione prima o poi sarebbe passata per il cielo, nel blu dipinto di blu. E (non «Volare» ma) «Volando» era la raccomandazione apposta nel '500 sulle missive più urgenti affidate ai *cursores* che sferzavano i loro destrieri sulle strade della vecchia Europa. Quasi una profezia, che si sarebbe avverata secoli dopo.

È italiano e compie cento anni in questi giorni il primo francobollo di posta aerea del mondo. Un normale «espresso» da 25 centesimi, sul quale era stata sovrastampata la scritta «Esperimento posta aerea / Maggio 1917 / Torino-Roma Roma-Torino». Accompagnava 200 chilogrammi di corrispondenza e 100 copie della *Stampa*, giornale sempre in prima fila nella sperimentazione delle novità tecnologiche, in volo dalla prima alla nuova capitale d'Italia.

Anche se la trasmissione di messaggi scritti per via aerea, senza francobolli (e senza aerei), non era proprio una novità. La prima volta si fa risalire al 30 novembre 1784, quando il medico americano John Jeffries, diretto da Londra al Kent su un aerostato con l'inventore francese Jean-Pierre Blanchard, indirizzò quattro lettere a suoi amici e le lanciò nel vuoto: tre di queste, recuperate, arrivarono a destinazione. Due anni più tardi toccò a un aeronauta italiano, il lucchese Vincenzo Lunardi, ufficiale dell'esercito borbonico, che con un pallone a gas di sua ideazione, a Newcastle, era stato causa involontaria di un incidente in cui aveva perso la vita un uomo: per scusarsi, il 20 settembre lanciò sulla città centinaia di volantini in cui esprimeva «profondo dolore» per il «melancholy accident». Erano le prove generali.

Il tenente Mario De Bernardi (1893-1959) accanto al suo biplano

«Più pesanti dell'aria»

Dovette passare un altro secolo perché si potesse parlare di «posta aerea». Fu durante l'assedio di Parigi del 1870, quando la capitale accerchiata dai prussiani, per comunicare con il resto del paese, organizzò un servizio «par ballon monté» (come era vergato a mano sulle buste), ossia per mezzo di palloni aerostatici con equipaggio, che però, a causa dei venti contrari, poteva funzionare soltanto dall'interno verso l'esterno e non viceversa (in questo caso, seguendo l'esempio di Noè, si ricorreva ai più sicuri piccioni viaggiatori).

Ma con il nuovo secolo i mezzi «più leggeri dell'aria», gli aereostati, dovettero fronteggiare la concorrenza - alla lunga vincente, nonostante le perplessità iniziali - di quelli «più pesanti dell'aria». Come spiega il presidente dell'Aero Club torinese Angelo Moriondo (*Gli albori dell'aviazione a Torino e in Italia*, ed. Aero Club, 2016), dopo i pionieristici esperimenti americani dei fratelli Wright, in Italia il primo aereo volò nel maggio del 1908 su Roma, pilotato dal francese Ferdinand-Léon Delagrange, che si ripeté il mese successivo a Milano e a Torino, ogni volta con scarso successo («Pieno de boria, s'arzò quanto un mazzo de cicoria», commentò Trilussa). Più che voli, erano balzi di qualche minuto e di pochi metri da terra, spesso conclusi con rovinosi schianti.

Un primato italiano

Inconvenienti presto superati. Il tempo dei temerari sulle macchine volanti era ufficialmente cominciato, e di lì a poco se ne sarebbero servite le Poste statali. Quelle francesi soprattutto, per comunicare con le colonie: due aerei che viaggiavano in coppia, uno con la corrispondenza e l'altro di scorta. Se uno dei due aveva un problema, entrambi atterravano dove capitava e il pilota del velivolo in avaria scendeva di corsa precipitandosi a bordo dell'altro, che lo aspettava con il motore acceso: questo da quando un postale che viaggiava da solo, dopo un atterraggio d'emergenza sulla costa nordafricana, in pochi minuti era stato fatto a pezzi con il suo conducente dai beduini atterriti.

A quei tempi non esistevano ancora francobolli aerei. Tutt'al più «vignette» che al valore bollato emesso dallo Stato aggiungeva il privato incaricato della consegna, e che rappresentava il suo guadagno - come nel caso del «Vin Fiz» da 25 cents su un aerogramma che viaggiò nel 1911 con Galbraith Perry Rodgers nella prima trasvolata *coast to coast* degli Usa (lo ricorda Alberto Bolaffi nel libro che ha curato nel 2008 per Allemandi, *Elogio della parola scritta*). Il primato, dunque, è tutto italiano.

Nella temperie futurista-marinettiana dell'epoca, in considerazione anche delle impellenti necessità belliche, l'Italia era all'avanguardia nella produzione aeronautica, e Torino in particolare se ne stava affermando come la capitale, con 27 fabbriche in città e nei dintorni, oltre a 12 che producevano motori per i velivoli. A cavallo tra 1916 e '17 dal capoluogo si levavano uno dopo l'altro biplani che stabilivano nuovi record mondiali, di

VkVSlyMjVm9sb0Vhc3lSZWFkZXJfQWRulyMjYmlxNGNjMTEtYjNlZi00MTU0LTllNzYtNGU5NGU2MjUwODU3IyMjMjAxNy0wNS0yM1QxNToyNjowMiMjI1ZFUg==