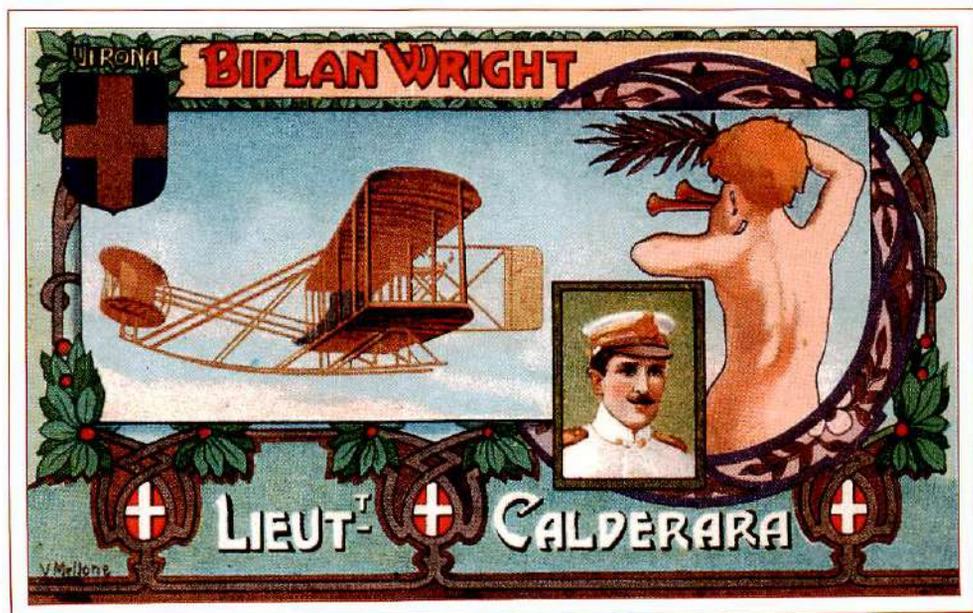


MARIO CALDERARA



OPERA PROMOSSA
E PATROCINATA
DALLA
**ASSOCIAZIONE DEI
PIONIERI DELL'AERONAUTICA**
ROMA

TESTI E GRAFICA:
OVIDIO FERRANTE

TRADUZIONE DEI TESTI
IN INGLESE:
VINCENZO CAMPORINI

ORGANIZZAZIONE GENERALE:
P. LUIGI BACCHINI

FOTO E DOCUMENTAZIONE:
**UFFICIO STORICO
MARINA MILITARE**

**UFFICIO STORICO
AERONAUTICA MILITARE**

**ARCHIVIO STORICO
CAPRONI**

**MUSEO "G. CAPRONI"
DI TRENTO**

COPERTINA:
V. MELLONE
CARTOLINA CELEBRATIVA
DEI VOLI DI MARIO CALDERARA

4^a DI COPERTINA:
MARCELLA MENCHERINI
"OMAGGIO AI PIONIERI"
OLIO SU TELA 50 X 60

RIPRODUZIONI CONSENTITE
CITANDO LA FONTE



Brevetto N.1 rilasciato a Mario Calderara il 10 maggio 1910.

Pilot aviator license No. 1, granted to Calderara on May 10th, 1910.

Immersa tra le case di un silenzioso quartiere di Verona, a poca distanza dall'arena romana, via San Nicolò si diparte dall'angolo della piazza omonima sulla quale campeggia la chiesa dedicata allo stesso santo.

Dei vecchi edifici, fine ottocento, di originale è rimasto ben poco e nel susseguirsi delle ristrutturazioni anche molti numeri civici, tra cui il 19, non esistono più.

Oggi niente, nemmeno una semplice targa ricorda ai veronesi che in una casa di quella tranquilla strada, al numero civico 19, il 10 ottobre 1879 ebbe i natali, da Marco Calderara e Eleonora Cantini, Mario Calderara che, trenta anni più tardi, sarebbe diventato il primo pilota militare della Aviazione italiana.

Completati gli studi superiori, Mario Calderara lascia la casa paterna e la natia Verona per arruolarsi in Marina. Il 12 agosto 1898 viene ammesso all'Accademia Navale di Livorno da dove, quattro anni dopo, il 30 marzo 1902 esce con il grado di Guardiamarina e viene destinato all'imbarco sulla corazzata "Sardegna".



Mario Calderara in grande uniforme in una foto scattata negli anni '20.

Mario Calderara in full regimentals, in a picture taken in the 20's.

Amidst the houses of a quiet neighborhood in Verona, not far from the Roman arena, San Nicolò street branches out of a corner of the square bearing the same name, dominated by the church consecrated to the Saint.

Very few of the original late nineteenth century buildings remain and, after countless restorations, many building numbers including No. 19 have di-



Targa della strada di Verona ove il 10 ottobre 1879 nacque Mario Calderara.

Street-plate in Verona, where Mario Calderara was born on Oct 10th, 1879

sappeared.

Today nothing, not even a simple plaque, reminds the citizens that a house in that quiet street, at No. 19, was the birthplace of Mario Calderara, son of Marco and Eleonora Cantini, who would become thirty years later, the first military pilot of Italian aviation.

After graduation, Mario Calderara leaves his paternal home and Verona to join the Navy. On Aug. 12th, 1898 he is admitted to the Navy Academy in Leghorn. Four years later, he is commissioned and assigned to the battleship "Sardegna".

It is during this time that two unknown American brothers, Orville and Wilbur Wright, enter history. After many trials and glidings, these two bicycle makers from Dayton, Ohio, are the first in the world, to design, build and fly a heavier-than-air

Sono quelli gli anni in cui, due sconosciuti fratelli statunitensi, Orville e Wilbur Wright, costruttori di biciclette a Dayton, nell'Ohio, dopo lunghe prove e voli librati, riescono, per la prima volta al mondo, a levarsi in volo con un velivolo a motore, da loro progettato e costruito. E' il 17 dicembre 1903 e la notizia dell'eccezionale avvenimento si diffonde rapidamente in tutto il mondo e i Wright vengono invitati in Europa con il loro velivolo per il quale c'è grande attesa e curiosità.

Il primo invito giunge dalla Francia, dove il finanziere Lazare Weiler offre loro la somma di 500.000 franchi per una presentazione in volo del velivolo della durata di due ore e l'addestramento di tre piloti.

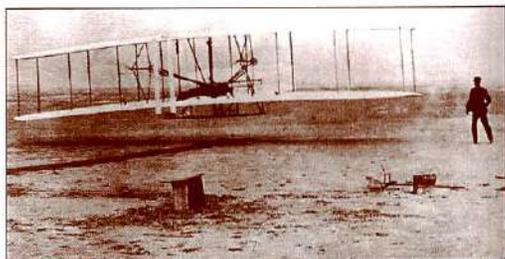


Foto dello storico volo dei fratelli Wright - Kitty Hawk - Carolina del Nord - 17 dicembre 1903.

The historical flight of the Wright brothers - Kitty Hawk - North Carolina. Dec. 17th, 1903.

powered aircraft. It is Dec. 17th 1903 and the news of this historic event spreads rapidly worldwide. The Wright brothers are invited to Europe with their aircraft, amidst great curiosity and expectation.

The first invitation comes from France, where the financier Lazare Weiler offers them 500,000 FF for a two hour flight demonstration of the aircraft and for the training of three pilots.

The flying fever burns everywhere. In Italy and elsewhere, sponsors for the new adventure form committees to support the first uncertain steps of the heavier-than-air machines. In 1903, in Rome, where an association to build balloons and airships, named S.A.I., had already been founded, a group of officers and noblemen form a Circolo Aviatorio, to support aviation studies and experiments.

By this time, Calderara is fascinated by the Wrights'

Wilbur Wright a Parigi ai comandi di un Wright tipo "Europa". 1908.

Wilbur Wright in Paris, at the controls of a Wright 'Europa' type. 1908.

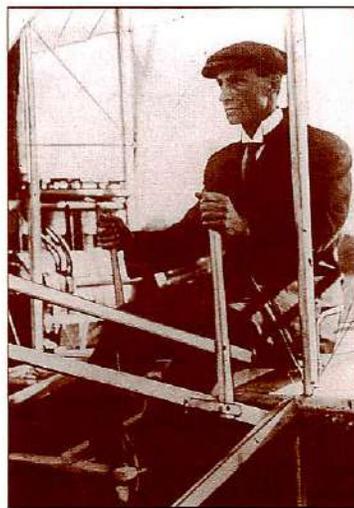
La febbre del volo divampa dovunque e in Italia e all'estero si organizzano comitati di sostenitori dell'aeroplano che sta muovendo i primi, incerti passi. A Roma, dove già nel 1903 era stata costituita la S.A.I., una associazione aeronautica che promuoveva la costruzione di palloni volanti e dirigibili, un gruppo di nobili e di ufficiali costituiscono un Circolo Aviatorio per finanziare studi ed esperienze con l'aeroplano.

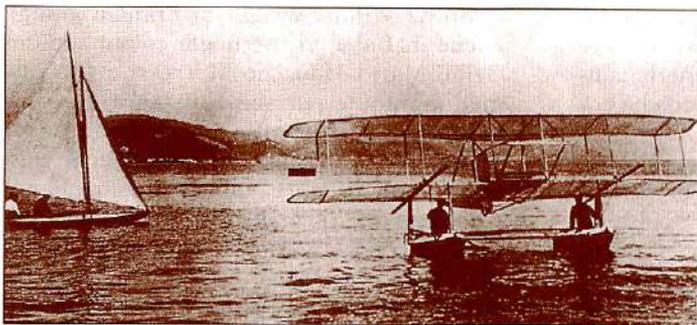
Anche Calderara resta affascinato dall'impresa dei Wright e comprende che i tempi sono maturi per realizzare un idrovelivolo. Una idea lungamente accarezzata sin da quando, allievo dell'Accademia, imbarcato sulla nave scuola "Flavio Gioia", osservava con interesse il volo librato degli uccelli marini.

Senza porre tempo in mezzo, Calderara scrive ai due fratelli Wright con i quali stabilisce una lunga corrispondenza scientifica.

Calderara è ben lungi dall'immaginare che, di lì a qualche anno Wilbur Wright diventerà il suo istruttore di volo e che su un velivolo "Wright" conseguirà il brevetto di pilota-aviatore.

accomplishment and believes the time is right for building a gliding seaplane. He has entertained thoughts of such a project since his days as a Navy cadet, when he watched seagulls gliding above the waves.





L'idroveleggiatore di Calderara durante le prove di flottaggio effettuate alla Spezia.

Calderara's gliding seaplane, during floating trials in La Spezia.

Nel 1907, l'idroveleggiatore progettato da Calderara, una cellula biplana collegata con due galleggianti a scafo affiancati, dotati di un sistema di raddrizzamento automatico ad alette mobili, è una realtà.

L'idroveleggiatore desta interesse ed il Ministro della Marina, Ammiraglio Carlo Mirabello, consente a Calderara di effettuare esperienze di volo librato sull'acqua, facendosi trainare dal cacciatorpediniere "Lanciere" mediante un cavo da sganciare, una volta

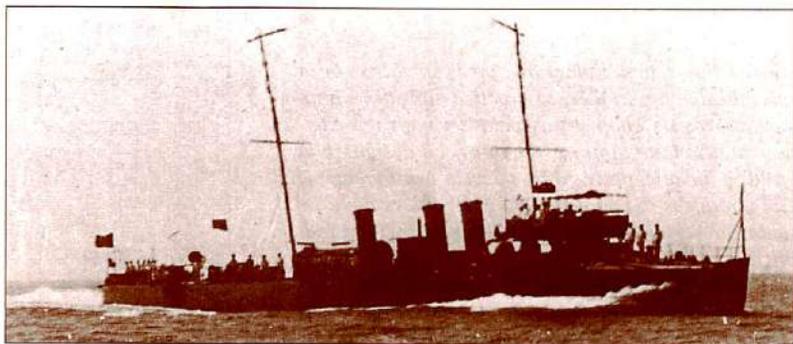
raggiunta la quota voluta, per iniziare il volo libero e l'ammarraggio.

Un incidente di volo, causato dalla rottura del cavo di traino, provoca la caduta e la distruzione dell'idroveleggiatore e gravi ferite a Calderara che pone fine a questo tipo di esperimenti.

Il 1° giugno 1908, Wilbur Wright giunge in Francia, a Parigi, ove inizia a compiere una serie di voli per mostrare le "performances" del suo velivolo, il Wright tipo "Europa".

Il cacciatorpediniere "Lanciere" impiegato per trainare l'idroveleggiatore di Calderara.

The destroyer "Lanciere", used to tow Calderara's gliding seaplane.



Without delay, Calderara writes to the Wright brothers and carries on a long distance scientific correspondence with them.

Calderara is far from imagining that in just a few years, Wilbur Wright will be his flight instructor and that indeed, he will get his aviator license on a Wright aircraft.

In 1907 the gliding seaplane designed by Calderara is a reality. It is a biplane airframe, with two pontoons fitted with an automatic winglet stabilizing system.

The aircraft awakens the interest of the Navy Mini-

ster, Admiral Carlo Mirabello. He grants Calderara permission to perform gliding tests on the sea, using the destroyer "Lanciere" as a trailer. A towing cable is to be dropped when the proper altitude has been reached, allowing for free flight and the subsequent touch-down on water.

In a flight accident, caused by the break of the trailing cable, the aircraft is destroyed and Calderara is severely wounded. These experiments are ended.

On June 1st 1908 Wilbur Wright arrives in Paris, France, where he starts a series of flights to demonstrate the performances of the 'Europa' type.

In quei giorni, anche Calderara, che ha chiesto una licenza straordinaria per motivi di studio, è a Parigi, presso le Officine Aeronautiche Voisin, per far pratica nelle tecniche costruttive dei velivoli.

Collabora perciò con l'ingegnere ed aviatore Ambroise Goupy con il quale progetta e costruisce un aeroplano biplano propulso da un motore Anzani da 25 HP, chiamato "Goupy II" che viene collaudato in volo nei pressi di Versailles, e il primo velivolo al mondo con elica trattiva.

Intanto l'eco dei voli, compiuti con suc-



During these days Calderara too is in Paris, on a special leave for studies, to practice aircraft technology at Voisin's shop. In association with the engineer and aviator Ambroise Goupy, he designs and builds a biplane, powered by a 25 Hp Anzani engine. The aircraft is designated 'Goupy II' and is flight tested near Versailles. It is the first aircraft with a pulling propeller.

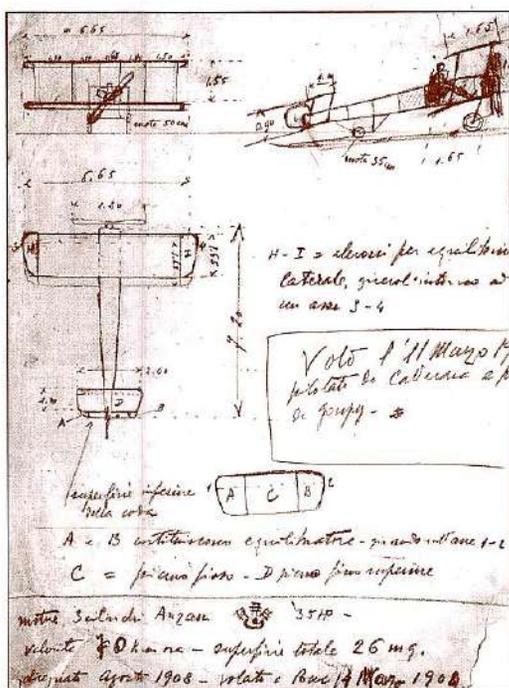
In the meantime, the news of Wilbur Wright's successful flights in France spreads also throughout Italy and the Army Engineer Mario Maurizio Moris is very active in trying to attract the interest of military and political authorities in order to start immediately flying experiments with aircraft in Italy.

At that time O.C. the Army Engineering Brigade, Moris is already well known in the Italian aeronautical community, having financed on his own in 1894 the building and the flight of the first Italian military balloon, named after the Gen. Durand de la Penne.

cesso da Wilbur Wright in Francia giunge anche in Italia ed il tenente colonnello del Genio Mario Maurizio Moris, si attiva immediatamente per sensibilizzare autorità militari e politiche affinché, anche in Italia, si dia subito inizio ad esperienze di volo con aeroplani. Moris, all'epoca comandante della Brigata Specialisti del Genio, era già notissimo negli ambienti aeronautici italiani per aver costruito e fatto volare a sue spese, nel 1894, il primo pallone militare italiano battezzato "Generale Durand de la Penne".

Il biplano "Goupy II" costruito in Francia da Ambroise Goupy con il contributo di Calderara. 1908.

The biplane 'Goupy II' built in France by Ambroise Goupy, with the contribution of Calderara. 1908.

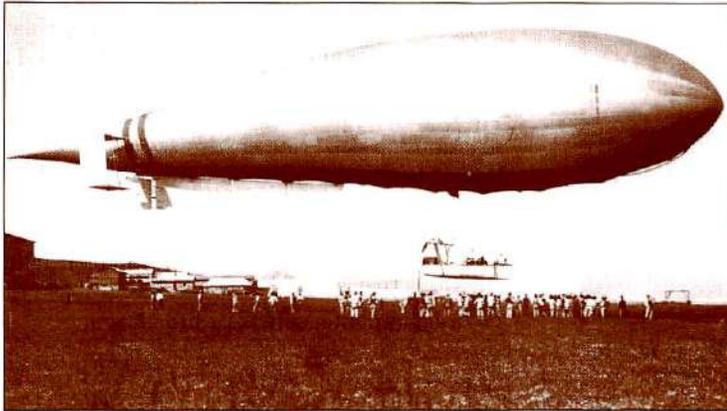


Un disegno del trittico del biplano "Goupy". In basso il motore "Anzani" a tre cilindri, della potenza di 35HP.

A three views drawing of the biplane 'Goupy II'. At the bottom, the 35 HP Anzani three cylinders engine.

Nel 1905 Moris, dopo aver impiantato un cantiere sperimentale sul lago di Bracciano, in località Vigna di Valle, aveva dato incarico a due giovani ufficiali del Genio, i tenenti ingegneri Gaetano Arturo Crocco ed Ottavio Ricaldoni, di progettare e costruire un dirigibile per impiego militare. Nell'arco di due anni il dirigibile militare, chiamato N.1, viene progettato, costruito, gonfiato ad aria calda a Roma e poi trasferito a Vigna di

Valle, nel luglio del 1908, per essere assemblato e collaudato in volo. I voli del dirigibile, felicemente compiuti sul lago di Bracciano e sulla città di Roma nell'ottobre dello stesso anno galvanizzano l'opinione pubblica. Moris, forte di questo successo propone di costituire a Roma una scuola militare di aviazione ma gli alti vertici militari sono tuttavia molto scettici su un possibile impiego dell'aeroplano entro tempi brevi.



Il dirigibile militare N.1 a Vigna di Valle dopo il primo volo sul lago di Bracciano - 3 ottobre 1908.

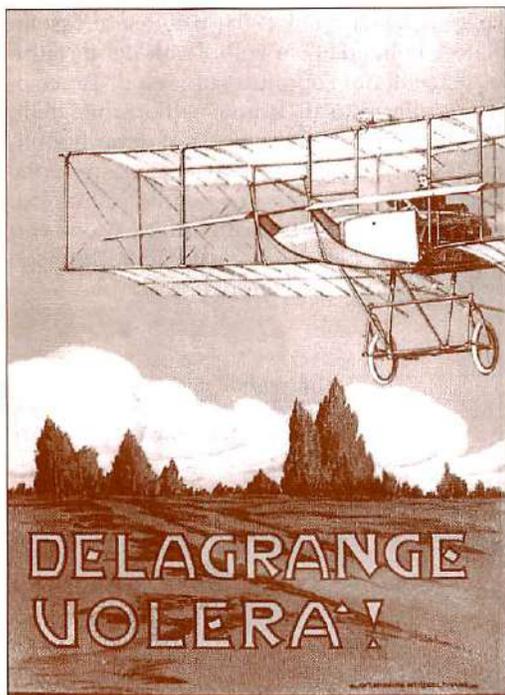
The military airship No. 1 in Vigna di Valle, after the first flight on lake Bracciano. Oct. 3rd, 1908.

In 1905 Moris, after establishing an experimental yard in Vigna di Valle, on the lake Bracciano, tasks two young officers, the Lt. Engineers Gaetano Arturo Crocco and Ottavio Ricaldoni, to design and build an airship for military employment. In two years the airship, designated No.1, is completed, inflated with hot air in Rome and finally moved to Vigna di Valle in July 1908, for final assembly and flight tests. During October of the same year, the flights are successfully performed above lake Bracciano and the city of Rome and galvanize public opinion. Playing on these successes, Moris proposes to establish a Military Aviation School in Rome. However the high military authorities are still very skeptical about a possible employment of aircraft in the short term.



Mario Maurizio Moris a Vigna di Valle con il Ministro della Guerra Sonnino (con l'ombrello), il generale Bongiovanni e il senatore Crodaro.

Mario Maurizio Moris in Vigna di Valle, with War Minister Sonnino (with the umbrella), Gen. Bongiovanni and Senator Crodaro.



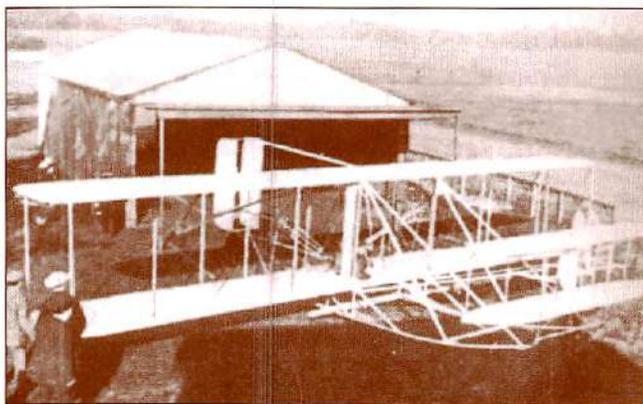
Manifesto edito nel 1908 per i voli effettuati in Italia dall'aviatore francese Leon Délagrange.

Poster issued in 1908 for the flights performed in Italy by the French aviator Délagrange.

The disappointing results of French aviator Leon Délagrange's flights in Rome, Turin and Milan in the month of May of the same Year strengthen the decision to postpone Moris's proposal until better times. Infact, for various reasons, Delagrange did not succeed in exceeding the altitude of 3 mi., and although he demonstrated that his aircraft could remain airborne for several minutes, he did not obtain the success he had hoped for. Moreover the attitude of the

Il Wright N.4 davanti all'Hangar sul campo di Centocelle del Club Aviatori romani - aprile 1909.

The Wright No.4 in front of the hangar on the Centocelle field, managed by the Club Aviatori Romani. April 1909.



Inoltre, i deludenti risultati dei voli effettuati dall'aviatore francese Leon Délagrange, proprio nel maggio di quell'anno a Roma, Torino e Milano, consolidano la decisione di rinviare a tempi più maturi la proposta di Moris.

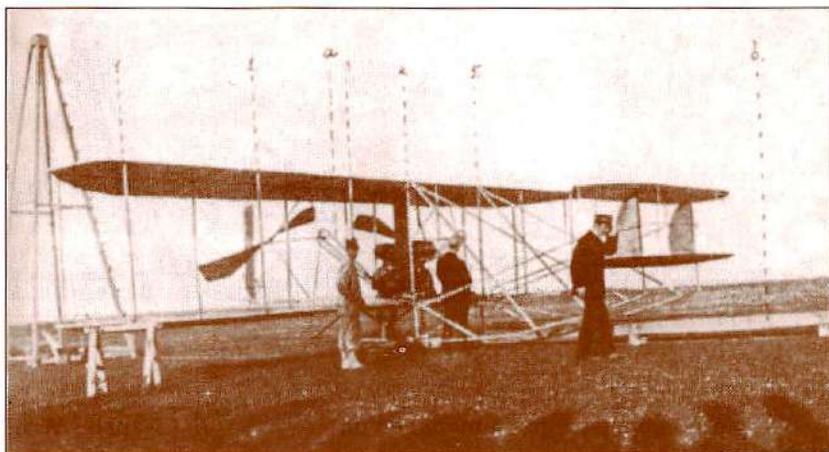
Delagrange infatti, per varie cause, non era riuscito a sollevarsi da terra oltre i tre metri di quota e, sebbene avesse dimostrato che il suo velivolo restava in aria per parecchi minuti, non aveva ottenuto il successo sperato.

Inoltre anche l'atteggiamento dell'opinione pubblica e di larghi settori della Stampa, più orientata al progresso del dirigibile, creava a Moris un ulteriore, difficile problema da superare.

Questi tuttavia non si perde d'animo e, nel febbraio del 1909, costituisce il Club Aviatori di Roma del quale è nominato presidente. I soci concorrono versando ciascuno la somma di lire quattromila a testa, cifra notevole per l'epoca, ed anche i Ministeri della Guerra e della Marina concedono, a titolo di incoraggiamento, settemila lire ciascuno.

public opinion and of most of the press was more inclined towards the progress of airships and this gave Moris a more complex difficulty to overcome. Nevertheless he does not lose confidence and in February 1909 he establishes the Club Aviatori di Roma, of which he is elected chairman. Each member contributes 4,000 lire, a sizable sum for those years, and both the Ministries of War and of the Navy grant 7,000 lire each, as an encouragement.

Il Wright "N.4" a Centocelle durante le operazioni di montaggio. Si nota sul fondo la torre di lancio. Aprile 1909.



The Wright No.4 in Centocelle during assembly. In the background the launch tower. April 1909.

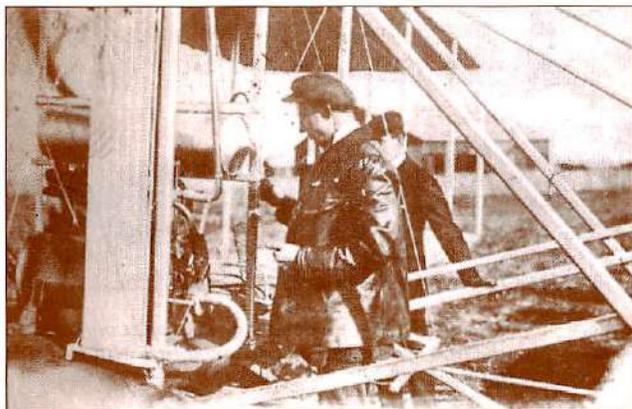
Il Club Aviatori ha intanto affittato un campo a Centocelle e, di gran fretta, vi ha fatto costruire un capannone.

Risolto il problema finanziario, Moris si reca in Francia e propone a Wilbur Wright di venire a Roma con il suo velivolo per compiere voli dimostrativi ed addestrare al volo due ufficiali italiani.

Wilbur Wright accetta l'invito, e stipula

un accordo per la somma di cinquantamila franchi e il primo aprile 1909 giunge a Roma.

L'arrivo di Wilbur Wright entusiasma subito la popolazione romana che, sin dal primo giorno, si riversa in massa a Centocelle per veder volare "l'americano" in redingote nera e bombetta la cui fama andava crescendo di giorno in giorno.



Wilbur Wright esamina accuratamente il velivolo prima dei voli a Centocelle - aprile 1909.

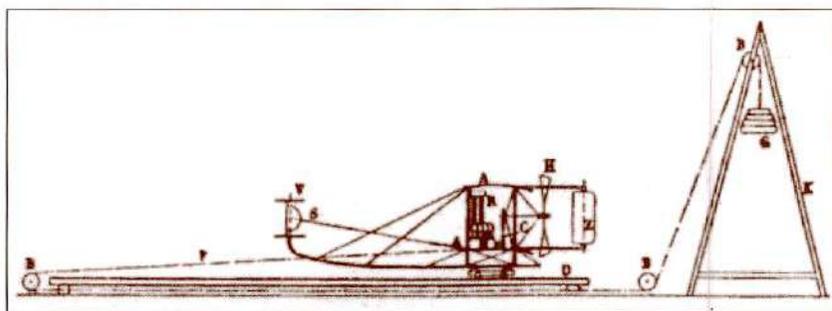
Wilbur Wright checks carefully his aircraft before flying in Centocelle, April 1909.

Meanwhile the Club Aviatori has rented a field in Centocelle and has hastily built a hangar. Having settled the financial difficulties, Moris travels to France and invites Wilbur Wright to come to Rome with his aircraft and perform demonstration flights and train two Italian officers.

Wilbur Wright accepts the invitation and signs an

agreement amounting to 50,000 FF. On April 1st 1909 he arrives in Rome.

The arrival of Wilbur Wright raises the enthusiasm of the Roman people, and since the first day the crowd pours into Centocelle to see the 'Americano' flying in frock-coat and derby. His fame grows every day.



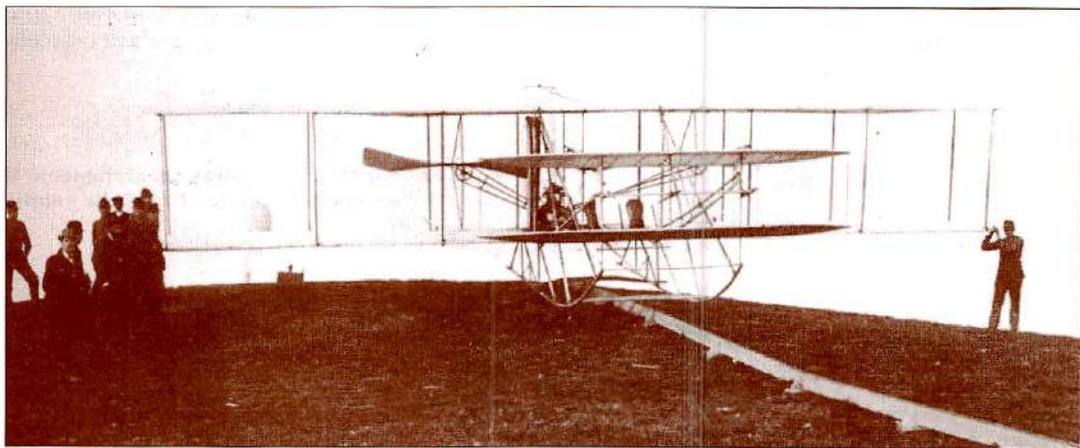
Schema del sistema di lancio a contropeso e binario di scorrimento del Wright.

Sketch of the counterweight launching system and of the slide rail of the Wright.

Wright non pone tempo in mezzo ed impianta subito le attrezzature necessarie per volare : il binario di legno sul quale far scivolare il carrello che sostiene il velivolo e la torre con il peso di settecento chili che, al suo rilascio, cadendo a terra fa funzionare la catapulta.

Il 15 aprile Wright inizia a volare fra l'entusiasmo dei romani che si assiepano fittissimi ai bordi del campo sin dalle prime ore del mattino.

Fra i primi passeggeri Wright porta in volo la Contessa Macchi di Cellere che lo ha ospitato nella sua villa di campagna.

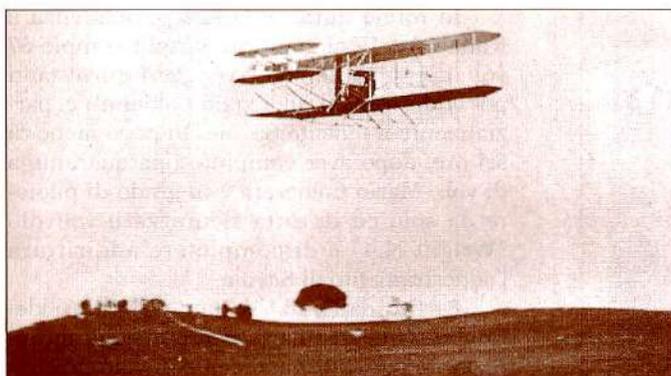


Il Wright "N.4" pronto per il decollo a Centocelle. Modificato rispetto al primo Wright aveva due sedili affiancati.

The Wright No. 4 is ready for take-off. Compared to the first Wright, it had been modified with two side by side seats.

Wright wastes no time and soon prepares the facilities required to fly: the wooden rail for the gear which holds the aircraft and the tower with the 700 Kg. weight which activates the catapult by falling. On Apr. 15th Wright starts to fly, arousing the

enthusiasm of the Romans who are crowding along the sides of the field since early in the morning. One of the first passengers is Countess Macchi di Cellere, who is hosting Wright in her country seat.



Wilbur Wright in volo sulla campagna romana. I voli di Wright riscossero grande successo - aprile 1909.

Wilbur Wright in flight over the roman countryside. Wright's flights earned wide appreciation. April 1909.

Moris intanto ha scelto da tempo i due ufficiali da addestrare al volo: il sottotenente di Vascello Mario Calderara ed il tenente del Genio Umberto Savoia.

La scelta di Calderara, rientrato sul finire dell'anno prima dalla Francia e messo a disposizione del Club Aviatori di Roma con disposto ministeriale del 15 dicembre 1908, era stata dettata in particolare dal

fatto che questi aveva già esperienza di volo librato effettuato con l'idroveleggiatore e di volo a motore con l'aviatore Goupy.

Savoia, ufficiale in forza alla Brigata Specialisti del Genio, vantava già una consolidata esperienza quale pilota di "sferico" e tutta una serie di approfonditi studi e ricerche su varie questioni aeronautiche.

Il Wright "N.4", primo aeroplano militare italiano. Era stato fabbricato a Parigi dalla ditta Bariquand e Marre su progetto Wright.

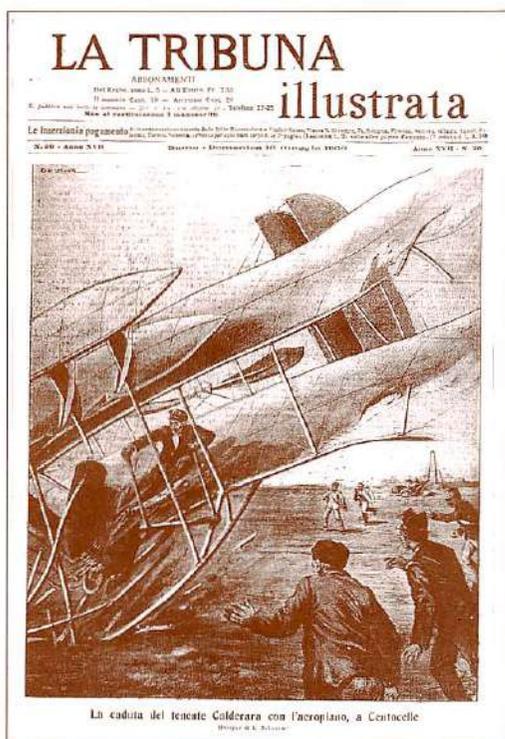
The Wright No. 4, the first Italian Military aircraft. It had been built in Paris by Bariquand & Marre, according to a Wright's project.



In the meantime Moris has selected the two officers for the flying training: 2nd Lt. Mario Calderara and Lt. Umberto Savoia from the Engineering Corps. Calderara had returned from France at the end of the previous year and had been placed at the disposal of the Club Aviatori with a ministerial decree on Dec. 18th 1908. His choice was dictated

particularly by his previous experiences of gliding flights with his sea-glider and of powered flight with Goupy.

Savoia, officer of the Engineering Brigade, prided himself on a solid experience as a pilot of balloons and on several deep studies and researches on various aeronautical matters.



L'incidente di volo di Calderara, 6 maggio 1909, riportata dalla stampa dell'epoca.

Calderara's flight accident, May 6th, 1909, as depicted in a contemporary print.

During his stay in Rome, from April 15th to 26th, Wright performs 67 flights altogether, 26 of which with passengers and the rest to train Calderara and, partially, Lt. Savoia. In less than six hours, after some 40 flights, Mario Calderara can safely fly solo in the Wright aircraft, and even to complete the training of Savoia.

Wilbur Wright leaves Italy and Calderara continues his flights. On May 6th he suffers a serious accident, crashing from 30 Mt. The aircraft is almost completely destroyed and Calderara escapes with several bruises on his shoulder, face, knee and suffers a slight brain concussion.

On Moris's orders the wreckage is rescued by the Engineering Brigade and Lt. Savoia is tasked to direct operations to rebuild the aircraft. Savoia makes some modifications to the aircraft, in order to improve its stability and replaces the original Wright engine with a more powerful type, the 'Rebus' Italian engine.

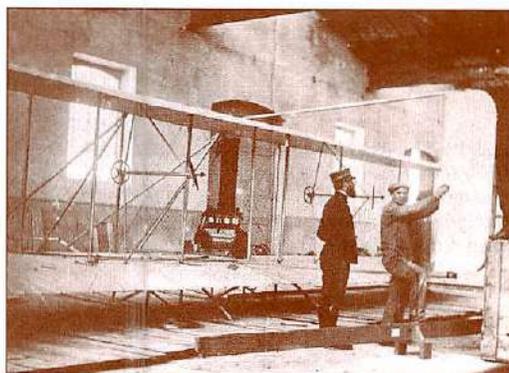
After only two months of intensive work, the aircraft is rebuilt from scratch and on July 8th is ready to reenter the flight line.

In totale durante la sua permanenza a Roma, dal 15 al 26 aprile Wright compie 67 voli, dei quali 26 con passeggeri e i restanti per addestrare al pilotaggio Calderara e, parzialmente il tenente Savoia. In poco meno di sei ore, dopo aver compiuto una quarantina di voli, Mario Calderara è in grado di pilotare da solo ed in tutta sicurezza il velivolo "Wright N.4" e di completare addirittura l'addestramento di Savoia.

Partito dall'Italia Wilbur Wright, Calderara continua a volare ed il 6 maggio incappa in un pericoloso incidente di volo precipitando da circa trenta metri di altezza. Il velivolo resta completamente distrutto e Calderara riesce a cavarsela con varie contusioni alla spalla, alla faccia, al ginocchio ed una lieve commozione cerebrale.

Per ordine di Moris, i rottami del velivolo vengono recuperati dal Battaglione Specialisti del Genio ed al tenente Savoia viene affidata la direzione delle operazioni di ricostruzione del velivolo. Savoia apporta alcune modifiche al velivolo, per renderlo più stabile in volo, e sostituisce l'originario motore "Wright" con un più potente motore italiano tipo "Rebus".

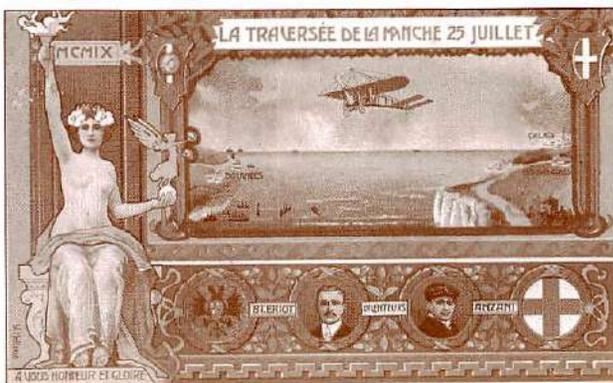
Dopo appena due mesi di serrato lavoro, l'otto luglio 1909, il nuovo velivolo ricostruito è pronto a rientrare in linea di volo.



Il tenente Savoia sovrintende alla ricostruzione del velivolo Wright dopo l'incidente occorso a Calderara.

Lt. Savoia oversees the reconstruction of the Wright aircraft after the accident occurred to Calderara.

Cartolina commemorativa della trasvolata della Manica compiuta da Louis Bleriot il 25 luglio 1909 con un velivolo di sua progettazione e costruzione.



Commemorative postcard for the Channel air crossing, accomplished by Louis Bleriot on July 25th, 1909, with an aircraft of his own design and build.



Manifesto edito per il 1° Circuito Aereo di Brescia, 8-20 settembre 1909, prima manifestazione aviatoria organizzata in Italia.

Poster issued for the 1° Circuito Aereo di Brescia, Sept. 8th- 20th, 1909, first air show organized in Italy.

A few days later, on July 25th, a sensational piece of news shakes the aeronautical world. The French aviator Louis Bleriot succeeds in crossing the Chan-

Pochi giorni più tardi, una sensazionale notizia mette a rumore il mondo aeronautico. Il 25 luglio 1909 l'aviatore francese Louis Bleriot è riuscito ad attraversare la Manica, da Calais a Dover, con un velivolo monoplano da lui progettato e costruito e propulso da un motore appositamente approntato dall'italiano Anzani. Lo "splendido isolamento" dell'Inghilterra è finito.

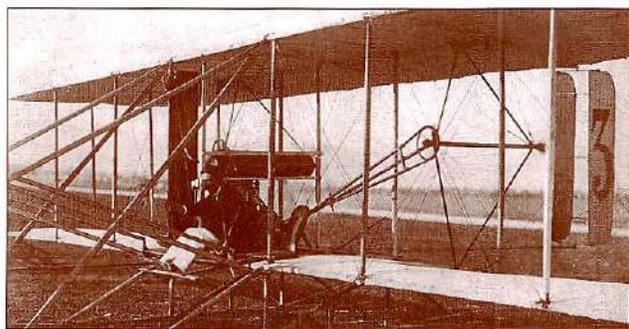
Sospinta da queste imprese quasi quotidiane l'attività aviatoria non conosce più soste e in Italia la città di Brescia è la prima a proporre l'idea di una manifestazione aeronautica, da tenersi nel mese di settembre, che prende il nome di 1° Circuito Aereo Internazionale di Brescia.

L'idea riscuote grande successo e Mario Calderara è fra i primissimi ad iscriversi assieme a piloti stranieri di fama internazionale quali i francesi Bleriot, Rougier, Leblanc e lo statunitense Glenn Curtiss. In totale 14 concorrenti dei quali sette italiani.

nel, from Calais to Dover, with a monoplane designed and built by himself, powered by an engine made purposely by the Italian Anzani. The 'Splendid isolation' of Great Britain is over.

The flying activity is relentless. In Italy the town of Brescia is the first to propose an air show, to be held in September, and named 1° Circuito Aereo Internazionale di Brescia.

The idea is accepted enthusiastically and Mario Calderara is among the first to register together with worldwide famed foreign pilots, such as the Frenchmen Bleriot, Rougier, Leblanc and the American Glenn Curtiss. The competitors total 14, of which 7 are Italian.



Mario Calderara pronto al decollo sul campo di Montichiari durante il circuito aereo di Brescia - 1909.

Mario Calderara ready for take-off at Montichiari field, during the Circuito Aereo di Brescia - 1909.

Dall'8 settembre 1909, per dieci giorni consecutivi, i concorrenti si confrontano in volo con i loro velivoli davanti ad una immensa folla che gremisce le tribune e si assiepa ai bordi del campo.

Anche il re, Vittorio Emanuele III, presenza alle giornate aviatorie di Brescia e, al termine delle gare, premia i vincitori tra i quali Mario Calderara che si aggiudica tre premi nazionali, trentamila lire e la Coppa Reale per aver volato sulla distanza di cinquanta chilometri percorrendola in 54 minuti e 30 secondi.

Per l'eccezionale valentia dimostrata, il 20 settembre, a conclusione del raduno, organizzatori e piloti concorrenti acclamano Calderara conferendogli, sul campo, il brevetto

di pilota aviatore.

Brevetto che, il 10 maggio 1910, viene omologato, con il numero 1, dalla Società Italiana di Aviazione su delega della Federazione Aeronautica Internazionale.

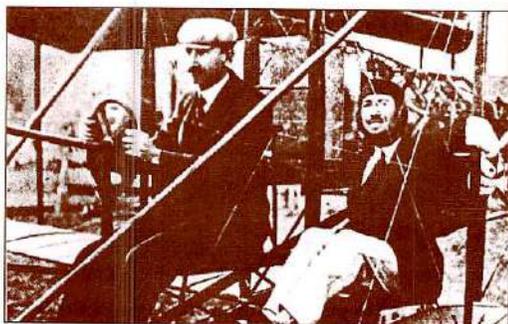
In quei giorni, negli intervalli delle gare, autorità e personalità varie vengono portate in volo; fra questi il poeta Gabriele D'Annunzio, commissario di gara del circuito aviatorio, che vola con lo statunitense Glenn Curtiss, e subito dopo, compie un altro volo più lungo con Calderara. Ma il passeggero più importante della sua vita, Calderara lo porta in volo nel maggio dell'anno dopo. È la contessina Amalia Gamba Ghiselli, una spigliata fanciulla diciottenne che due anni dopo, il 20 agosto 1912, a Bagni di Lucca diventerà sua moglie.

Beginning Sep. 8th, and continuing for ten days, the competitors challenge one another in flight with their aircraft before an immense crowd assembled on the stands and on the sides of the field.

King Vittorio Emanuele III himself attends the 'giornate aviatorie' and at the end of the competition rewards the winners. Mario Calderara wins three national prizes, 30,000 lire and the Royal Cup for flying the distance of 50 Km. in 54 min. and 30 seconds.

For the outstanding skill demonstrated, at the end of the event, on Sept. 20th, the organizers and the competing pilots hail Calderara granting him the license of pilot aviator on the field. On May 10th the license is ratified, as the No. 1 by the Società Italiana di Aviazione by proxy of the Fédération Aéronautique Internationale.

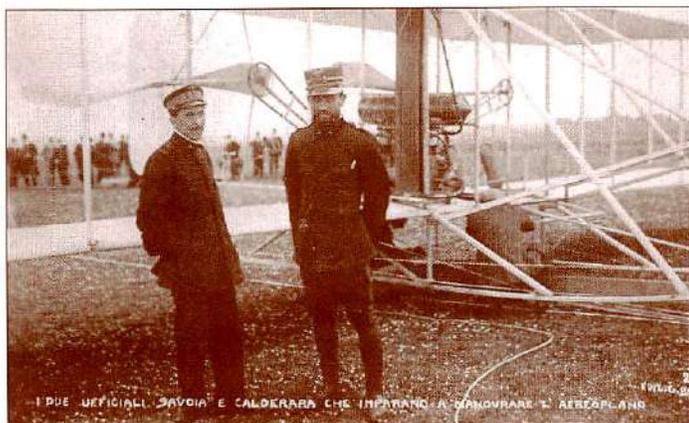
During those days, between the competitions, several authorities and personalities are taken up to fly. This is the case with the poet Gabriele D'Annunzio, umpire of the competition, who flies with the American Glenn Curtiss, and immediately afterwards



Il poeta Gabriele d'Annunzio, commissario del circuito mentre si accinge a compiere il primo volo con il pioniere americano Glenn Curtiss.

Poet Gabriele d'Annunzio ready to fly with Glenn Curtiss.

performs another, longer flight with Calderara. But the most important passenger of Calderara's life will be the one he will take up to fly during the



Mario Calderara e il tenente Umberto Savoia a Centocelle davanti al velivolo Wright "N. 4".

Mario Calderara and Lt. Umberto Savoia before the Wright No. 4 aircraft.

Nel gennaio del 1910 intanto il Ministero della Guerra rende finalmente operativa la proposta avanzata da Moris sul finire del 1908; il campo di Centocelle, del Club Aviatori Romani, viene rilevato dal Battaglione Specialisti che vi impianta una Scuola di Volo per piloti militari e civili la cui direzione viene affidata a Calderara.

Nel giugno dello stesso anno, sempre a Centocelle, Calderara collauda in volo il bi-

plano progettato dall'ingegner Filiasi, primo velivolo costruito in Italia dai tecnici della Brigata Specialisti presso la Società di Costruzioni meccaniche di Roma.

Nonostante le buone "performances" riscontrate in volo, il "Filiasi" superato da più avanzate tecnologie straniere non viene replicato oltre il primo esemplare, di tipo "militare", e si distrugge in un banale incidente in atterraggio dal quale Calderara esce illeso.

Una rarissima immagine di Mario Calderara mentre collauda il biplano "Filiasi" tipo militare, a Centocelle nel giugno 1910.



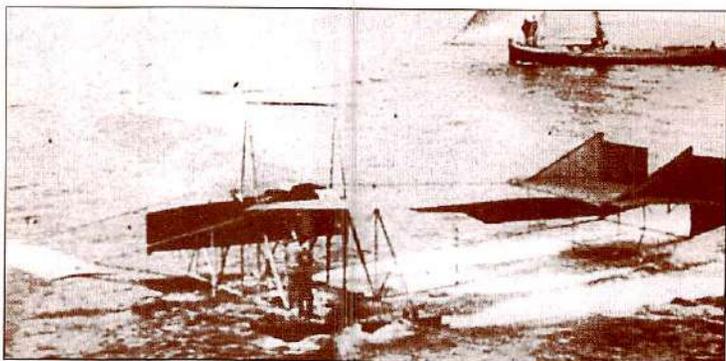
A very rare picture of Mario Calderara, while testing the military type 'Filiasi', in Centocelle, June 1910.

month of May of the following year. It is the countess Amalia Gamba Ghiselli, a brilliant eighteen years old girl, whom he will marry two years later, on Aug. 20th, 1912, in Bagni di Lucca

In 1910 the Ministry of War carries out the proposal put forward by Moris at the end of 1908; the field of Centocelle, is taken from the Club Aviatori Romani by the Engineering Brigade and a flight school is established to train military and civilian pilots. The managing director is Calderara.

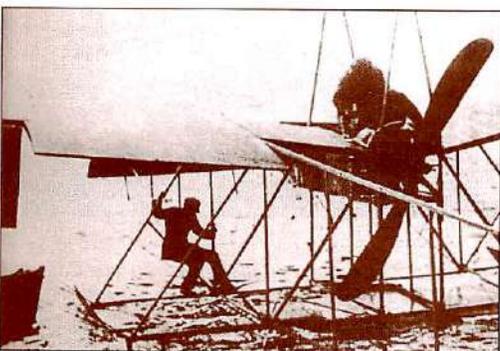
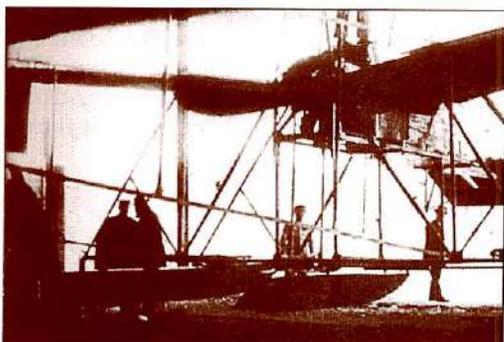
In June of the same year, also in Centocelle Calderara tests the biplane designed by engineer Filiasi. It is the first aircraft built in Italy by the technical team of the Engineering Brigade at the Società di Costruzioni Meccaniche of Rome. Notwithstanding the good performances during flight, the 'Filiasi' is outdated by more advanced foreign technologies and is not reproduced beyond the first specimen of military standard. It is destroyed in a trivial crash landing from which Calderara emerges uninjured.

L'idrovolante di Calderara durante le prove di flottaggio alla Spezia - Dicembre 1911.



Calderara's seaplane, during floating trials in La Spezia. Dec. 1911

Nel 1910, anche la Marina Militare, prende in considerazione il problema dell'Aviazione Navale e dà incarico al Cantiere Navale della Spezia, di costruire un idrovolante, già progettato da Calderara l'anno prima.



Due vedute dell'idrovolante di Calderara, all'epoca il più grande velivolo di questo tipo costruito al mondo.

Two pictures of Calderara's seaplane, the biggest aircraft of this type in the world in those days.

Collaudato in volo dallo stesso Calderara, nel dicembre del 1911, l'idrovolante mette in evidenza buone caratteristiche che però non convincono i vertici della Marina che orientano il loro interesse verso l'idrovolante sperimentato, qualche mese prima, dall'ingegnere del Genio Navale Alessandro Guidoni.

Contrariato da una serie di avverse circostanze e da malcelate invidie per i suoi successi, Calderara, abbandonate le esperienze con gli idrovolanti, nel 1913 costituisce, in proprio, la Società Aeronautica Savoia.

Allo scoppio della Prima Guerra Mondiale, Calderara è al comando di unità navali leggere e, nel dicembre del 1914, dirige le operazioni di sbarco dei marinai italiani nella rada di Valona, in Albania.

In 1910 the Navy too considers the problem of naval aviation and tasks the Naval Yard of La Spezia to build a seaplane, using Calderara's design from the previous year.

Flight tested in Dec. 1911 by Calderara himself, the seaplane demonstrates good characteristics, but the highest authorities of the Navy are not convinced and turn to another seaplane which had been tested a few months before by the Navy Engineer Alessandro Guidoni. Faced with a sequence of unfavorable circumstances and by open envy for his achievements, Calderara abandons his activities with seaplanes and in 1913 establishes on his own the Società Aeronautica Savoia.

At the outbreak of WWI, Calderara is in command of light vessels and in Dec. 1914 directs the landing of Italian marines in the Valona Bay in Albania.

IDROVOLANTE "CALDERARA"

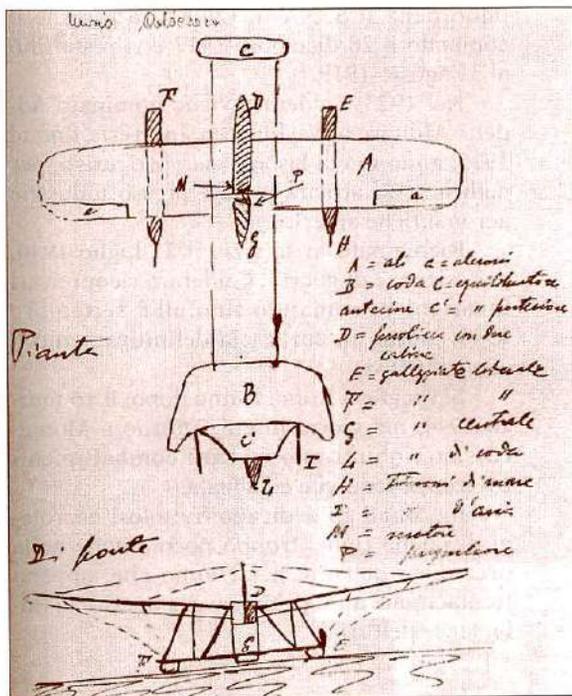
Anno di costruzione: 1910
 Casa costruttrice: Cantiere Navale della Spezia
 Progettista: Mario Calderara

CARATTERISTICHE

Apertura alare: m. 17.60
 Lunghezza: m. 16.50
 Altezza: m. 3.60
 Superficie portante: mq. 70
 Peso a vuoto: kg. 620
 Motore: 1 Gnome Stellare da 100 HP
 Velocità max: 70/80 Km/h

DESCRIZIONE

Primo idrovolante a motore progettato in Italia. Velivolo monoplano con ala alta a diedro positivo, controventata, con fusoliera a due cabine chiuse munite di finestrini e quattro galleggianti, suddivisi in 20 compartimenti stagni, riuniti da una solida intelaiatura metallica. Nel dicembre del 1911 iniziarono le prove pratiche di flottaggio e di tenuta in volo. L'idrovolante "Calderara", definito dagli inglesi come uno dei "più grandi idrovolanti dell'epoca" ottenne lusinghieri apprezzamenti. La rivista aeronautica "Flight" gli dedicò un articolo nel marzo del 1913.

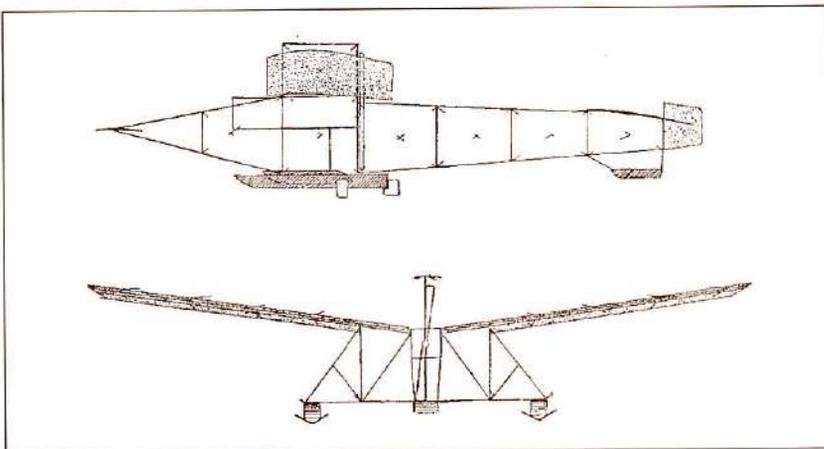


Un disegno di Calderara dell'idrovolante di sua progettazione.

Calderara's drawing of the seaplane designed by himself.

Due vedute, dell'idrovolante progettato da Calderara.

Two views of the seaplane designed by Calderara.



SEAPLANE CALDERARA

Built in: 1910
 Maker: Naval Yard of La Spezia
 Project: Mario Calderara

FEATURES

Wing span: m. 17.60
 Length: m. 16.50
 Height: m. 3.60
 Wing area: mq. 70
 Empty weight: kg. 620
 Power plant: radial Gnome 100 HP
 Maximum speed: 70/80 Km/h

DESCRIPTION

First powered seaplane designed in Italy, monoplane, high braced wing, fuselage with two closed windowed cockpits, four pontoons divided into 20 water-tight compartments connected by a strong metal outrigger.

In Dec. 1911 practical tests of floating and flight qualities are started.

The 'Calderara' seaplane was described by British specialists as one of 'the largest seaplanes of its times' and obtained flattering praise. The aeronautical magazine 'Flight' published an article on the aircraft in 1913.



Mario Calderara insieme ad un gruppo di piloti di idrovolanti durante la 1ª Guerra Mondiale.

Mario Calderara, together with some seaplane pilots during WWI.

Successivamente, sempre nel corso della Guerra, organizza le scuole per piloti di idrovolanti di Sesto Calende e di Bolsena. Della scuola di Bolsena, ove sono presenti anche

Gruppo di ufficiali piloti della U.S. Navy, in addestramento alla scuola idrovolanti di Bolsena, comandata da Mario Calderara - 1918.

Bolsena. A group of pilots, officers of the US Navy, during their training at the seaplane school commanded by Mario Calderara - 1918.



Later on during the war, he organizes the schools for seaplane pilots in Sesto Calende and Bolsena. From Dec. 28th 1917 until Aug. 31st 1919 he is the Commandant of the Bolsena school where US Navy pilots are also trained.

In 1923 he is appointed Military Attaché in Washington, where he remains until 1925, when he leaves active duty to devote himself to private activities with some American aeronautical industries.

Recalled to arms on July 21st 1940 for war needs,

piloti della U.S. NAVY, Calderara assume il comando il 28 dicembre 1917 e vi resta fino al 31 agosto 1919.

Nel 1923, Calderara viene nominato Addetto Militare a Washington, ove resta fino al 1925, anno in cui lascia il servizio attivo, per dedicarsi ad attività private presso industrie aeronautiche americane.

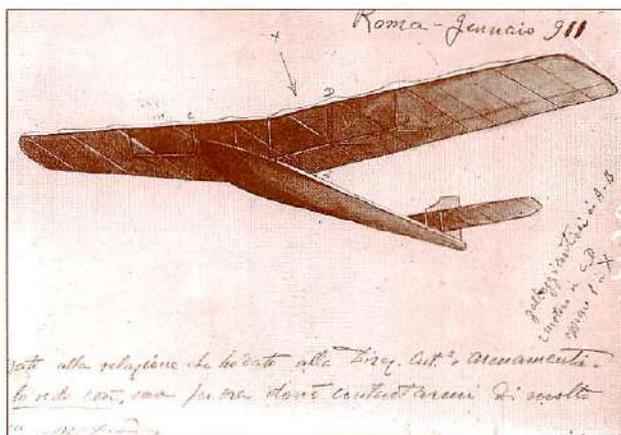
Richiamato in servizio il 21 luglio 1940, per esigenze di guerra, Calderara ricopre vari incarichi di comando fino all'8 settembre 1943, giorno in cui lascia definitivamente il servizio attivo.

Si spegne a Roma l'anno dopo, il 16 marzo 1944, nei giorni in cui, attorno a Montecassino, infuriavano violenti combattimenti tra truppe tedesche ed alleate.

I giornali gli dedicano frettolosi necrologi di poche righe; troppo poco, anche nella precarietà dell'ora, per l'uomo che, appena trentacinque anni prima, aveva aperto all'Italia le vie dell'aria.

Calderara has several command duties until Sept. 8th, the day when he definitely leaves the uniform. He dies in Rome the following year, on March 16th 1944, in the very days of the furious fighting between the Germans and the Allied troops nearby Montecassino.

The press recognizes him with a hasty obituary of only a few lines: not enough, even in those precarious hours, for the man who had opened for Italy the doors of the sky only 35 years before.



Disegno di Calderara, datato 1911, per un nuovo idrovolante a scafo centrale ed ala alta.

Calderara's drawing, dated 1911, for a new high winged seaplane, with central hull.

1997

"COLLANA PIONIERI"
TIPOLITO VEANT S.R.L. - ROMA

