

Cielo di Ladispoli

# IL VOLO PIU' LUNGO

20 AGOSTO 1910 ore 7,00ca



Sintesi ricerca storica Francescoviz

## Sabato 20 agosto 1910

- ore 6,28 il Ten. Umberto Savoja decolla da Centocelle per coordinare il tiro del 3 Artiglieria da fortezza che eseguiva esercitazioni dal Forte Trionfale. Successivamente si dirige sul mare, in rotta per **Ladispoli**.
- ore 6,38 il Ten. Vittorio Ugolino Vivaldi Pasqua decolla da Centocelle in rotta per Ladispoli Civitavecchia,
- ore 7,00ca. **Cielo di Ladispoli**. Il Ten. Savoja, in quota a 650m., è raggiunto dal Ten. Vivaldi, ad una quota di 50m. più alta. Savoja, nel salutare, fa segno a Vivaldi di rientrare. Il Ten. Savoja rientra a Centocelle alle ore 8,05. Vivaldi invece prosegue verso Civitavecchia.
- ore 7,25. il Ten. Vivaldi giunge su Civitavecchia salutato dal suono delle campane e delle sirene dei piroscafi in porto e dalla popolazione riversata nelle piazze e nelle strade. Si dirige verso il mare e dopo una virata su Santa Marinella rientra in direzione Roma.
- ore 8,30ca. il Ten. Vivaldi è in volo fra il Ponte della Magliana e Ponte Galeria, sopra la tenuta "Muratella" a 4 Km. dalla stazione della Magliana. I passeggeri del treno in transito da Roma per Civitavecchia ammirano le acrobazie dell'aeroplano che a breve distanza comincia a discendere; lo vedono oscillare un momento, poi capovolgersi e precipitare. Il treno si arresta, scendono alcuni passeggeri che accorrono sul luogo dove l'apparecchio non è che un mucchio di rottami e trovano il Ten. Vivaldi esanime.

Presumibilmente il Ten. Vivaldi, accortosi della scarsità di carburante inizia la discesa; a 100 m. di quota il motore si arresta e l'aereo cala in modo sconnesso, anche se il luogo è favorevole all'atterraggio essendo un ampio campo pianeggiante, senza alberi, attraversato dalla ferrovia.

Questo è stato il primo volo più lungo fino ad ora effettuato, con una durata di ore 1.40' (poco inferiore quello del Ten. Savoia, ore 1.36'53" - stesso giorno)

Quel che rimane dell'aereo, il solo motore, si trova al Museo Storico del Genio Militare in Roma.



Henri Maurice Farman 3

20 agosto 1910. Ponte Galeria  
Le autorità rendono gli onori al  
Ten. Vittorio Ugolino Vivaldi  
Pasqua precipitato con il suo  
Farman alle ore 8.30ca.



"L'ILLUSTRAZIONE ITALIANA"  
n.35 del 28 agosto 1910



Fonte : "L'AVIATORE ITALIANO " n.24 del 5/9/1910

# I Protagonisti

## Ten. Vittorio Ugolino Vivaldi Pasqua

- Genova, 2 luglio 1885 – Ponte Galeria (Roma), 20 agosto 1910.
- Tenente di Cavalleria nel 25° reggimento Lancieri di Mantova.
- Gen. feb 1910, Scuola di Volo "Farman" a Mourmelon-le-Grand (Francia) per apprendere le prime nozioni di volo; acquista a sue spese un Henri Maurece Farman con motore Renault da 65hp.
- Aprile 1910 Voli a Prati di Caprara (Bologna)
- 8-9 Maggio 1910, 1ª manifestazione aerea Bologna
- 11 agosto 1910 Inizia attività presso aeroporto Centocelle
- 18 agosto 1910 Brevetto n.6 da pilota Centocelle (Roma)
- 20 agosto 1910 ore 8.30 circa, dopo un volo da Centocelle, Ladispoli, Civitavecchia con il suo Farman, precipita nei pressi della stazione ferroviaria della Magliana (Roma).

Prima vittima dell'Aviazione Italiana.

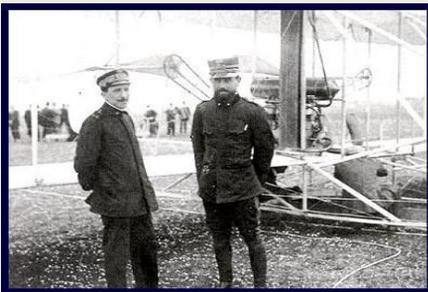
fraviz



Ten. Vittorio Ugolino Vivaldi Pasqua



Ten. Vittorio Ugolino Vivaldi Pasqua



Centocelle, Ten. Umberto Savoja con Wilbur Wright



Ten. Umberto Savoja  
Brevetto di Pilota Aviatore n. 2

## Ten. Umberto Savoja

- Torino, 4 feb. 1884. - 4 giugno 1954.
- Accademia militare e la Scuola di Applicazione dell'Artiglieria e del Genio.
- Pilota di pallone aerostatico Battaglione Specialisti del Genio, Roma. Ingegnere, entra nella prima scuola di aviazione italiana a Centocelle.
- Istruttore di volo, conosce e coopera con Wilbur Wright.
- 4 luglio 1910 il tenente Umberto Savoja diviene il secondo pilota con brevetto ed il primo dell'Esercito (Il tenente di vascello Mario Calderara fu il primo pilota di aeroplani a conseguire il brevetto di pilota di aeroplani il 12 settembre 1909).
- 1917, come Capo dell'Ufficio Tecnico dell'Aviazione Militare (sempre come Ufficiale del Genio), studia e realizza nuovi modelli di aeroplani: l' S.P.2 e l'S.P.3 (Savoia-Pomilio) e lo S.V.A. (Savoia-Verduzio-Ansaldo) ma ottiene poi il comando di un Battaglione del Genio Zappatori e partecipa alla Battaglia del Piave.
- La sua carriera termina a Torino, prima come insegnante presso la Scuola di Guerra di Torino, poi come Vice Ispettore presso l'Ispettorato Tecnico Automobilistico e infine, dal 1929, lasciato il servizio, in Fiat, come Direttore delle attività di aviazione.

fraviz