

Ten.Col. Arturo Ferrarin

Arturo Ferrarin nasce il 13 febbraio 1895 a Thiene, in provincia di Vicenza.

Completati gli studi tecnici presso l'istituto "Fusinieri" di Vicenza, nel 1915, allo scoppio della prima guerra mondiale il giovane Arturo viene chiamato alle armi ed assegnato al Battaglione Aviatori quale mitragliere di bordo, ma il desiderio di pilotare in prima persona un aereo è talmente forte che chiede ed ottiene il permesso di trasferirsi presso la scuola di pilotaggio di Cameri, vicino a Novara, dove nel 1916 consegue il brevetto di volo e la promozione a sottotenente di complemento.



Nel 1917, ottenuta la qualifica di pilota istruttore svolge in un solo anno ben 11.700 voli presso i campi scuola di Cascina Costa e Cascina Mal Pensa (Milano) e **presso la scuola di volo acrobatico di Furbara (Roma).**

Nel 1918 è promosso tenente e trasferito alla 82^a Squadriglia Caccia. L'abilità dimostrata durante i combattimenti è contraddistinta dall'abbattimento di due aerei nemici, impresa per cui venne decorato con una Medaglia d'Argento al Valor Militare e due Croci di Guerra. Al termine del conflitto, Ferrarin prese parte a numerose gare ed esibizioni acrobatiche in Olanda e Francia. Nel 1919, mentre si trovava a Parigi fu raggiunto dalla notizia che il vate Gabriele D'annunzio aveva intenzione di effettuare a un volo a tappe da compiersi con più velivoli da Roma a Tokio. D'Annunzio sarebbe stato a capo di una formazione di cinque cacciabombardieri ricognitori SVA-9 e da quattro bombardieri Caproni pilotati da valorosi aviatori della grande guerra tra cui i tenenti Ancillotto e Locatelli. Inizialmente escluso dall'impresa, Ferrarin chiese e ottenne dalla Direzione Aeronautica di parteciparvi insieme al suo inseparabile amico, il tenente Guido Masiero con altri due velivoli con funzioni di staffette, in modo da precedere la formazione per dare informazioni sul percorso, controllare le località di atterraggio, predisporre i rifornimenti e mantenere i contatti con le autorità locali in caso di necessità.

I due aviatori decollarono il 14 febbraio 1920 dall'aeroporto di Roma Centocelle alla volta del Giappone con diversi problemi tecnici e organizzativi. Intanto, durante i primi giorni del raid, tutti i nove velivoli partecipanti furono costretti al ritiro, alcuni a causa di incidenti, altri per problemi meccanici. Così, ironia della sorte, gli unici a proseguire il volo furono Ferrarin e Masiero i quali riuscirono incredibilmente a compiere l'impresa raggiungendo Tokio il 31 maggio 1920, dopo aver percorso oltre 18.000 km, 'toccando' territori selvaggi e inospitali, che per la prima volta videro il passaggio di un aeroplano.

Nell'ottobre del 1922 vince su Ansaldo Postale la Gran Coppa d'Italia, disputata sul circuito Sesto San Giovanni-Malpensa-Bologna-Ghedi, nonostante le proibitive

condizioni meteorologiche. Successivamente, la sua principale attività è quella di pilota collaudatore, che gli fornisce occasione di presentare in numerose capitali europee (Parigi, Bruxelles, Londra, Varsavia e Madrid) velivoli della nostra industria aeronautica. La notorietà acquisita fa sì che porti in volo personalità italiane e straniere come Benito Mussolini, Italo Balbo, il senatore Giovanni Agnelli, il principe Carol di Romania e re Alberto del Belgio. Nel 1926 viene scelto come pilota per concorrere sul Macchi M.39 alla prestigiosa “Coppa Schneider” (gara di velocità per idrovolanti) svolta a Norfolk (Stati Uniti), dove però è costretto al ritiro dopo i primi giri per rottura della tubazione dell’olio. L’anno successivo, nell’edizione della Coppa disputata a Venezia, pilota il Macchi M.52 ma un’avaria tecnica lo costringe nuovamente al ritiro. Nel 1928 alla guida del monoplano SIAI S.64, insieme al maggiore Carlo Del Prete, conquista per l’Italia il primato mondiale di durata e distanza in circuito chiuso (58 ore e 43 minuti; km 7.666). Il 3 luglio 1928 Ferrarin e Del Prete sempre su S.64 decollano da Guidonia Montecelio (Roma) con destinazione Bahia in Brasile, distante 8.200 km. Il 5 luglio il velivolo, giunto al termine dell’autonomia, compie un atterraggio di fortuna sulla spiaggia di Touros vicino Porto Natal, conquistando così il record del mondo di volo in linea retta con il riconoscimento del compimento di 7.188 km (circa 8.000 effettivi). Ma è destino che l’impresa debba volgersi in tragedia: riparate le avarie aereo e piloti proseguono per Rio de Janeiro, ove i due piloti sono coinvolti al decollo in un incidente a bordo di un idrovolante che causa il ferimento di Ferrarin e la morte, il 16 agosto, di Del Prete al termine di una lunga agonia. Per la conquista di questi record a Ferrarin viene conferita la Medaglia d’Oro al Valore Aeronautico. Come carriera militare, Ferrarin rimane nei ruoli di complemento fino al 1924, anno in cui viene iscritto in quelli del servizio permanente essendo promosso capitano per 'meriti straordinari'. L’anno successivo torna a essere iscritto, a domanda, nei ruoli di complemento, ove nel 1934 raggiunge il grado di tenente colonnello. Il 12 luglio 1941, durante il collaudo di un prototipo da caccia del Centro Sperimentale di Guidonia, il velivolo di Ferrarin subisce un cedimento strutturale di una parte carrello probabilmente dovuto alle sollecitazioni impartite durante il volo. Ferrarin tenta un atterraggio di fortuna ma non riuscirà a evitare lo schianto mortale con il suolo. La vita del valoroso pilota si spegne così a soli 46 anni.

