

Dal Campo dei Fiori ai razzi, il sogno del “medico volante” Ettore Cattaneo

Pubblicato: Mercoledì 25 Agosto 2021



Un medico dentista che decolla su un aereo a razzo, con sei grossi “fuochi d’artificio” che spingono un aliante. Una storia anomala e paradossale, quella del **milanese Ettore Cattaneo**, a suo modo un pioniere del volo a vela in Italia, sperimentatore e costruttore con la sua fabbrica CAT, Cattaneo Alianti Taliedo.

Nell'estate del 1931, sul campo alla periferia di Milano, Cattaneo provò il suo curioso aereo a razzo. O meglio, **un aliante a razzo, che usava la spinta artificiale nella fase di lancio**, per proseguire il volo sostenuto solo dal flusso dell'aria sotto le ali (quella che tecnicamente si chiama “portanza”). «Un sistema a razzo era già stato anticipato da una sperimentazione di Fritz Von Opel» racconta **Luciano Azzimonti**, vicepresidente di **Volandia**, il museo del volo vicino a Malpensa che ospita ancora oggi un aliante costruito da Cattaneo.

Fritz Von Opel – erede della celebre casa automobilistica – arrivò a volare per otto secondi, mentre «Cattaneo progettava di attraversare anche la Manica con un aliante a razzi a combustibile solido».

Cattaneo era un personaggio piuttosto curioso: **figlio e nipoti di medici, da neodiplomato s'iscrive a ingegneria**, nonostante la contrarietà del padre, che lo chiuderà in una stanza per costringerlo ad iscriversi a medicina. **Si laureerà poi in medicina a Pavia, specialità odontoiatria**, aprendo poi uno studio dentistico a Milano. Nel frattempo in lui però scoppia l'amore per l'aviazione: **nel 1918 – con l'Italia ancora in guerra – prende il brevetto da pilota**. Spirito irrequieto, finisce con i legionari di D'Annunzio a Fiume, continua a tenere rapporti con commilitoni e aviatori.

Nel Dopoguerra l'Italia diventa uno dei luoghi di sperimentazione del volo a vela, tra le Prealpi, l'Altopiano di Asiago e l'Appennino. «Quando ancora non c'era il traino degli alianti con aerei a motore, **quelli dell'aeroclub si lanciavano proprio dalla cima del Campo dei Fiori**» continua Azzimonti.

E anche Cattaneo elegge la cima del massiccio delle Prealpi a luogo di un'impresa a suo modo memorabile: **«Il 18 dicembre del 1926 con l'aliante GP1 stabilisce il nuovo record di distanza internazionale per alianti, con 11,5 km»**.

Il velivolo – allestito presso le officine Fratelli Visco di **Somma Lombardo** – fu completato in quota: la genesi del volo fu raccontata dal quotidiano La Cronaca Prealpina con una serie di articoli nell'arco del mese precedente. Fino al **“balzo” nel primo pomeriggio del 18 dicembre**, con il decollo agevolato da una doppia cordata di goliardi pavesi ma soprattutto dalla pendenza del prato sulla cima del Campo dei Fiori. «In quello stesso volo supera anche il record italiano di quota».



L'aliante Gp1 prima del volo del 18 dicembre 1926. Foto da italianostravarese.org

Tra gli irrequieti uomini di guerra e di aviazione che Cattaneo frequentava in quegli anni **c'era anche Flavio Torello Baracchini**, “asso” della Prima Guerra Mondiale con 31 vittorie nei duelli aerei con gli austriaci. Finita la guerra, dopo un periglioso periodo da commercianti di aerei da guerra (che lo portò a vendere aerei ad Atatürk e a diventare nemico pubblico in Grecia), **Baracchini aprì a Roma il suo Stabilimento Pirotecnico**, per la produzione di fuochi d'artificio e di razzi da segnalazione.

Baracchini morì nel 1928, per le ferite riportate nell'esplosione accidentale della fabbrica, ma **intanto aveva già ispirato l'amico Cattaneo**, contribuendo all'idea di un aereo spinto appunto da razzi a combustibile solido (da non confondere con i motori jet, che impiegano invece combustibile liquido e hanno potenza regolabile).

La spinta a razzo poteva costituire una rivoluzione per l'aliantistica, sostituendo le varie tecniche di “lancio” degli alianti allora in voga, dal traino umano – come sul Campo dei Fiori – alla spinta con verricello, al lancio con un enorme elastico (modalità che sembra quasi “giocattolo”, ma che venne **portata al suo apice a Pavullo nel Frignano da Ludwig “Luigi” Teichfuss**).

Cattaneo elaborò così **un aliante a coda tronca, con una batteria di sei razzi** che potevano essere accesi in sequenze diverse, per regolare la spinta: le immagini d'epoca ce lo restituiscono alla guida della macchina volante, un pioniere in un'epoca in cui l'aviazione non era più pionieristica ma già avanzata.



Cattaneo ai comandi del suo aliante a razzo

Il 25 giugno 1931 al campo volo milanese di Taliedo Cattaneo **sperimenta il suo aliante a razzo**, riuscendo ad alzarsi in volo: fu il primo di una serie di voli di prova, che arrivarono a una durata di circa due minuti, senza mai accendere tutti i sei razzi.

La sua intuizione sarà esplorata solo dai tedeschi, che sperimentarono mezzi con propulsione a razzo per aerei da guerra di diverso uso (trasporti, ma anche caccia).

Dopo l'audace sperimentazione dell'aliante a razzo, agli albori degli anni Trenta Cattaneo aprì la sua fabbrica di alianti in quel **distretto aeronautico – oggi un po' dimenticato – che è l'Est Milano**: sul campo di Taliedo si era installata la fabbrica Caproni e con essa era fiorito un certo indotto, oltre ad altre aziende d'aeronautica che sfruttavano il campo di volo (poi sostituito dall'aeroporto di Linate).



L'aliante Cat-20 conservato a Vollandia

Il modello di maggior successo di Cattaneo fu **il CAT-20**, realizzato nel 1935, versione italiana su licenza dell'H17 della austriaca Huetter. **Di questo aliante esistono ancora due esemplari conservati in musei**, a ricordo del periodo di grande sperimentazione del volo a vela: **uno dei due è a Vollandia, in una brillante livrea azzurra**. «L'aliante che abbiamo qui è del generale Carlo Zorzoli, che l'ha donato al museo» spiega Azzimonti. È esposto nel padiglione Caproni, a ricordare il “distretto di Taliedo”.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it

