Dall'alpinismo al volo, la vita avventurosa del comandante de Bernardi, prima aviatrice in Italia

L'antesignana delle aviatrici italiane è Piorenza de Bertiardi, comandante d'aereo. Una signora battagliera, che non ci sta a stare zitta, come ha potuto constatare con le sue orecchie quel mo-tociclista che, lanciato a tutta velocità se l'è troyata davanti e l'ha investita. Quella minuta signora, caduta in terra, gliene ha dette tante e tali che voleva queretaria. Sui seric» ride di cuore il comandante Fiorenza «Si è ritenuto offeso dai mici impropéri, dopo che mi aveva travolto». Il suo è il racconto di una vita avventurosa, si è sempre misurata con tutto e con tutti fin dalla più tenera età, ma quando deve descrivere la sua passione, il volo. enerisce: «Era bellissimo stare In aria di notte, vedere tutte quelle luci...e poi la compagnia delle voci sulla radio di bordo che mi dicevano "clao. Fiò-Fiò". Ho volato per 35 anni delta mia vita, ma il provare queste sensazioni mi entusia-smava ogni volta». È stata la prima donna pitota di linea in Italia e la quinta nel mondo. Figlia d'arte, il quinta ner mondo. rigila d'ane, il papa Mario è stato uno dei piloti più prestigiosi del mondo, uno dei pionieri dei volo, un collaudatore aperimentale, che durante la prima pierra mondiale era nella squadri-

ia Baracca. Pur giocando fin da bambina a rimpiatilno tra gli aerei. Florenza, liglia unica, non pensava certo che un giorno sarebbe diventata un pilota, anzi la sua massima aspira-zione era quella di acquistare una balta in montagna e vendere barra e anisiece, senza più scendere a valle. Quando nel '51 cominció a volare con il padre su piccoli aerei da turismo, non aveva ancora fatto programmi per il futuro.

L'ammirazione per il padre «La passione dei volo mi ha pre-so un po' alla volta, mentre seguivo le acrobazie di mio padre, lo ammiravo inoltissimo per il suo corag-gio e la sua bravura. Lui era un pi-lota completo. «Certo devo ai miei genitori la liberià delle mie scelte». Ptorenza de Bernardi non ha figli, si separo dal marito quando lei inizio a pilotare sul voli di linea, ma non vive sola, a tenerie compagnia, anche troppa dice, ci sono nove gatti e il cane «Neve» che la da arbitro in tuite le scaramucce che scoppiano via, via nei diversi angoli della grande casa romana, dove è circondata dal ricordi delle sue innumerevoli avventure. La sua vita ha subito una svoita decisiva dieci anni fa, a due anni dalla pensione, quando rimase vittima di un pau-nso incidente stradale che la immobilizzò in un ospedale per nove mesi: «Ora la mia vita è talmente cambiata che persino i miej ricordi mi sembrano il racconto di un'altra, ma anche in quella sfortunata vicenda – c'era il rischio che non camminassi più – l'essere stata una

Un mondo, quello di casa de Bernardi vissuto sempre sul filo doll'azione, guidato dallo spirito d'avventura e da una bella dose di corassio. «Mo sempre dedicato a mio padre ogni successo, sicura che avrebbe sortiso divertito e soddistatto della mia carriera cost codistanto desia mia cametar cosi co-me faceva i primi tempi in cui fin-paravo a volatre. Un papa speciale il suo, che ha pouto assistere solo agli esordi dell'unica figlia. Aveva 67 anni quando Mario de Bernardi mori durante un volo di presentazione della sua invenzione, l'«Aerosepoter. Il majore deve averlo

sportiva mi ha anutato moltissimo».





Un pilota di nome Fiorenza

Fiorenza de Bernardi, prima pilota di linea in Italia e la quinta nel mondo, prima anche nell'aver preso l'abilitazione di pilota di ghiacciai. Figlia d'arte, il padre, Mario de Bernardi, era uno dei piloti più prestigiosi del mondo, divenne comandante nel '69. Ora è in pensione, ma ha fondato già da diversi anni l'Associazione pilote italiane. La vita di dha donna coraggiosa, pioniera in una carriera che prima era interdetta alle donne.

DANIELA GVARZEMA

l'aeroporto dell'Urbe di Roma, lo videro alterrare sulla strada, ma non scendere dall'aereo. Quando si awicinarono all'apparecchio, il motore era acceso e il pilota accasciato sui comandi. Era morto. stroncato da un infarto. «Fu una fortuna, dice oggi la figlia, se fosse precipitato, tutti avrebbero pensato ad errore di manovra o ad un difetto dell'aereo. Invece ebbe ancora forza di atterrare». Di lui le resta no tanti, tantissimi ricordi e un anello, da cui non si era mai sepa-rato, che consegnò alla figlia proprio pochi giorni prima di morire.

Florenza divenne la prima donna pilota di linea in Italia nel '67, con l'Aeralpi a Milano: «Facevano bellissimi voli, linee per l'Alitalia Firmicino-Verona e Trieste-Venezia. Fabiani, il direttore generale mi disse " scegli tu la divisa... sei l'uni-

colto subito dopo il decollo dal- ca donna". Allora io, che in vita mia avevo portato sempre i panta-loni scelsi la gonna, per sottolineare che anche le donne volavano» A quei tempi era più facile impa-rare a volare. Tutto costava meno, per esempio l'Aeroclub Italia metleva a disposizione un aereo per tare le gare e si pagava solo l'assi-curazione». Dopo la guerra davano una mano a ricominciare, alutavano specialmente i più giovani che avevano all'attivo un certo numero di ore di volo. «lo feci coppia con una mia amica, Grazia Serena Sartori, abbiamo fatto tante gare insie-...ne vincemmo una di regolari: tà battendo quaranta equipaggi maschili, fu una cosa magnifica,

che soddisfazione!». «Avevo circa 25 anni, quando, sempre con la mia amica vincemmo un premio di centomila lire. disse: "che facciamo, el dividiamo i soldi o mettiamo carburante e andiamo via?". Non me lo feci ripete re due volte, mio padre ci lasciò andare e decollammo di nuovo verso la Spagna e Portogallo. Stavamo tomando indietro quando non riuscimmo più a vedere assolutamente niente, sotto di noi solo nubi. Non potevamo fare volo strumentale, dalla radio arrivavano in-

ravano nel campo di grano con il Maechi 308» Il comandante Fiorenza non ha

mai avuto problemi con i suoi colleghi uomini, «mi sono sempre trovata benissimo, guando si hanno le esperienze che ho avuto io, le ar rampicate in montagna, il ciub alpino, si entra in sintonia con i ra-gazzi, quindi ho sempre saputo co-

vedere gueste due matte che atter-

«Quando il direttore dell'Aeralpi mi disse: scegli tu la divisa... sei l'unica lo, che nella mia vita avevo portato sempre i pantaloni, scelsi la gonna per sottolineare che anche le donne volavano»

zioni nubiformi: erano talmente basse sul mare che il pericolo era uscire dalla barriera in posizione pericolosa. Era troppo rischioso. decidemnio di tomare verso terra, ю guardavo fuori e la mia amica dentro. fino a che non riuscimmo a vedere qualcosa, era un campo di grano. Faceva buio e la benzina scarseggiava. La decisione fu rapida, atterrammo II: beh! Se fosse passata Sofia Loren in quel momento non l'avrebbe notata nessu-no, tutto il paese di Albaseta era li a sacco in spalla, partivo per il campeggio, dormivo in tenda anche con i ragazzi. Insomma, volevo fare if cow boy, l'esploratore e ho imparato a stare con gli uomini. Quando arrivai all'Aeralpì, il proprietario della compagnia, Ac-quarone, disse al suo capo pilota, che evidentemente era imbarazzato di dover trattare con un pikota donna: "tu fai come se fosse un uomô se va...va, se non va...non va" Volavo con il Twin Otter, un biturbo canadese con cui facevamo li-

nee regolari e charter anche sulle Dolomiti, atterrando perfino a Cortina. Divenni così anche la prima donna a fare voli per l'Alitalia, perché la compagnia di bandiera usava gli aerei e gli equipaggi della Aeralpi per alcuni suoi voli. Quando fui assunta, un gruppetto di piloti che ancora non conoscevo, si mise in testa di fare ostruzionismo. Non mi salutavano, mi ignoravano to-talmente...neanche "buongiorno" a) mattino mi dicevano. Capirai! A Milano, con quella nebbia, una tristezza... ma io parlavo coi tecnici, facevo il carburante, facevo finta di niente. Come se non esistessero. Alla fine banno dovuto abbozzare e siamo diventati amicissimi, lo siamo tutt'ora. Quando confessarono: "sai ci eravamo messi d'accordo per vedere le tue reazioni" io risposi: "siete incappati con una che si è arrampicata fino a tremila metri, in montagna.... Non mi fate proprio effettoi". Poi il proprietario dell'A-realpi morì e la società chiuse i battenti. I piloti furono assunti dall'Alitalia. Tutti meno io, perché ero una donna, Iniziai la mia battaglia e intanto me ne andai all'Aertirrena che mi spedi subito in Russia a fare un corso su un trireattore, lo YAK-40. Finito il corso, io, tre tecnici russi e un napoletano partim-mo per presentare l'apparecchio in Australia. Fu un mese indimenticabile, mi divertii tantissimo, si andava dappenutto e la mattina il re-

sidence risuonava di "O'sole mio" bilingue: russo e napoletano. È al-l'Aertinena che sono diventata comandante. Ma prima, devo dire che non mai avuto problemi a lavorare a fianco di un comandante uomo, fra i "veri" comandanti per-lomeno. È gente aperta, persone

In seguito, nel 1980, Florenza de Bernardi segui un corso su un DC-8 al centro addestramento Alitalia, le avevano proposto di farlo in America, ma lei non ne volle sa-pere e costrinse la compagnia ad inserida, con quell'aereo volò come charter in America e come car-go in Africa. Ha volato come pilota di linea per ben 18 anni, raggiun-gendo le settimila ore di volo. Ora è in pensione, ma già da diversi anni in pensione, ma gia da diversi anni ha fondato l'Associazione pilote italiane, di cui è preskiente e fa parte dell'Isa, l'Associazione delle pilote di linea internazionali che ha istitutto una borsa di studio per giovani pilote, in America a suo nome, riconoscendo che la battaglia personale del comandante Florenza ha agevolato anche le colleghe di tutto il mondo.

in cima all'Adamello

«Una volta atterrai con un mio amico sull'Adamello, rimasi giù mentre lui riprose il volto per alle-narsi un po'. In pochissimo tempo le nuvole si chiusero sulla montagna e lui non è più riuscito a pren-dere terra. Fortunatamente oltre me c'era un altro equipaggio, altre due persone, una delle quali era il mio istruttore di montagna. Rimanemmo bloccati lassù, era in feb-braio, a 20 gradi sotto zero, abbiamo costruito un igioo, dove, in at-tesa che il tempo cambiasse siamo rimasti per due giorni e una notte. Certo bisogna essere equipaggia-ti...quando si va a fare il volo in montagna è come quando si va in barca a vela, o ad arrampicarsi. Beh! Quanto mi sono divertita ...l'idea che sei staccata da tutto e da tutti che non ti può raggiungere nessuno ... è una sensazione unia, grandiosa, oggi impossibile da provare, basta pensare ai telefonini». Di paura neanche a parlame con il comandante Fiorenza: «Una volta dopo essere praticamente precipitati in una villa romana, ero con mio padre, il motore ci piantò, lul riuscì a planare: l'aereo si spez-zò in due, ma io mi smagliai una calza solo perché dovetti scavalca re il muro di cinta del parco per raggiungere un telefono-

in occasione della 25ª Mostra mercato del tartufo bianco

FESTA REGIONALE DE L'UNITÀ San Miniato (Pisa) 4 - 26 Novembre 1995

* Pistoranto "I GIORNI DEL TARTUFO", pinzza Grifoni, 9 aperto Sabeto 4 (solo cena), gli altri Sabeti e Domeniche di Novembre (prar zo e cena), Lunedi 6, Venerdi 10, Lunedi 13, Venerdi 17, Venerdi 24 (cena

Comenics & novembre "Feeta del Vino novello * Spazio giovani "LA GROTTA DI ORFEO", piazza Grifoni, 9 aperto dalle 22 in goi ogni Venerdi, Sabato e Domenica di Novembre

GLI INCONTRI

Sabalo 4 Novembre ora 21 Auditorium olazza Buonaparte

Lo scoglio della legge sulle TV - REGOLE ED ELEZIONI no: Vittorio Cecchi Gari, senatore del PPI; Vittorio Dotti, pres dente dei deputati di Forza Italia, Giorgio Napolitano, presi dente comm. parlamentare Radio-Tv

Coordina: Cursio Maltens, giornalista de "La Repubblica"

Luneal 6 Novembre ore 21 ex Chiesa di San Martino

Il Domani della nostra agricoltura

posizione, complementarietà L'omo-Natura Partecipano Antonio Melani (ass. prov. agricollura) e le associazioni degli agricottori della provincia di Pias.

Veneral 10 Novembre ore 21 ex Chiesa di San Manino

Qli imprevedibili sviluppi dei processo Andreotti "Mafia e misteri d'Italia"

o Artacchi, vice pres, della comm. antimafia; Sandra Bon

eanti, deputata progressista. Umberto Cecchi, deputato di

Sandro Bennucci (La Nazione): Stefano Mercelli (TG3) Veneral 17 Novembre ore 21

Ristorante "I giorni del Tartufo" Droghe leggere

intervengono: Giulio Calvisi, coordi nazi Swistra giovanile, don Bruno Frediani, Cele Toscana, Luigi Manconi, senatore progressista Carlo Bartoli, de "il Tirreno", Sitvia Biondi, de "l'Unità"

Veneral 24 Novembre oce 21

ex Chiesa di San Martino "Ora e sempre Referendum!"

I 18 Referendum di "Cucre" dio Sabelli Floretti, direttore di "Cuore": Roberto Mar-

conti, promotore dei Referendum, e con un disegnatore di

Per raggiungere San Miniato

dall'autostrada del Sole: uscita Firenze-Signa, superstrada Fi-PI-LI, uscita San Miniato datla costa tirrenica; superstrada Li-PI-FI, uscita San Mi-

in treno: linea Firenze-Pisa, stazione San Miniato Fucec-

INFORMAFESTA e prenotazioni: tel. e fax 0571/42799/400995 Ufficio turismo 42745

Ristorante "I GIORNI DEL TARTUFO"

<u>Menù</u>

L. 6,000

L. 6.000

L.	6.000	Macedonia profunso d
L.	6.000	Panna cotta al tartufo i
L.	9,000	Crostata casalinga alla
		Camuccini e vinsanto
I.	12 000	Vini delle collis
1.	12,000	i
L.	13.000	
į.,	12,000	İ
L.	9.000	
L.	9.000	
		li Risto
L.	18.000	è ap
ı.	14,000	•
L.	14,000	- Sabato 4 Nov
L.	15,000	- gli altri Sabet
ıI.	15,000	(pranzo e cen
L.	10.000	Lumad & Man
		L. 6.000 L. 9.000 L. 12.000 L. 12.000 E. 12.000 L. 9.000 L. 9.000 L. 14.000 L. 14.000 L. 15.000 L. 15.000

Patate e polenta

Insalata mista

Insalata funghi e tartufi

Insalata alla tosolana

Il Ristorante è aperto:

Macedonia profuno d'automo

Panna cotta al tartufo bianco

4.000

L. 5,000

L. 4.000

- Sabato 4 Novembre (cena) - gli altri Sabeti e Domeniche (pranzo e cena)

- Luned) 5, Venerd) 10, Luned) 13, Venerdi 17, Venerdi 24 (cena su prenotazione)