
Fiorenza De Bernardi*

di: **NOE IIS Galilei-Luxemburg (coordinato dalla prof. Beatrice Rossi)**

Negli anni '50-'60 Graziella partecipava sempre, o da sola o con me, perché abbiamo fatto equipaggio femminile molto spesso ed eravamo affiatate e pronte a tutto.

Settimane aeree, Giri della Sicilia, Giri delle Dolomiti, era un susseguirsi di gare di velocità e regolarità.

Ricordo di Fiorenza De Bernardi dell'amica Graziella Sartori

Fiorenza De Bernardi era l'unica figlia di Mario De Bernardi e Maria Vittoria Falorsi ed è stata la prima donna pilota di linea commerciale. Suo padre era nato nel 1893 a Venosa, in Basilicata. Appena maggiorenne, si arruolò volontario nell'esercito durante la Guerra Italo-turca, tornato in patria e conquistato dai primi voli aerei decise di passare all'Aeronautica militare e di conseguire il brevetto di pilota, che ottenne nel 1914. Nel 1916 fu la volta della licenza di Pilota Militare nella nascente Aeronautica militare. Durante la Prima Guerra Mondiale fece parte del Secondo Reggimento Piemonte della Reale Cavalleria; riuscì a far parte anche della 75ª squadriglia di caccia. Fu il primo italiano ad abbattere un aereo "nemico" nei cieli di Verona, meritandosi la medaglia di bronzo al valore militare. Nel corso della sua vita vinse, inoltre, numerose gare internazionali. Morì a Roma nel 1959 per un infarto durante un'esibizione aerea.

La madre di Fiorenza, Maria Vittoria Falorsi, fiorentina, era stata una crocerossina nella Prima Guerra Mondiale, durante la quale conobbe Mario. Sposato l'aviatore, lo seguì nei suoi vari spostamenti professionali. Poiché vivevano vicino agli aeroporti, Maria Vittoria – come ricorda la figlia – sapeva riconoscere ogni aereo dal rombo del motore e, quindi, era in grado di capire quando il marito atterrava. Nella sua famiglia primeggiava anche la figura di nonna Ida, un'insegnante che sapeva a memoria tutta la *Divina Commedia* e che aveva scritto romanzi come *Cuore dei Ragazzi* che, a dire dei nipoti, era superiore al libro *Cuore* di De Amicis.

All'epoca non era d'abitudine lasciare girare le ragazze liberamente, specie se figlie uniche, ma Fiorenza poté godere di questa libertà. Infatti, fin dall'età di 15 anni i suoi genitori la lasciarono libera di compiere le sue scelte e lei stessa ha sempre affermato di aver avuto un'infanzia da favola. Spesso andava con gli amici a fare campeggio in montagna o al mare e rimaneva fuori anche quindici giorni di seguito. Grazie a questa libertà – e agli insegnanti del Liceo francese Chateaubriand di Roma che frequentava – la ragazza poté coltivare un grande gusto per l'avventura e praticare molti sport estremi.

Dopo la guerra, nel 1947, Fiorenza decise, insieme ad un'amica, di iscriversi a una scuola di roccia a Monte Morra, sui monti laziali. Un'esperienza che fece sorgere in lei la passione per le scalate. Dopo Monte Morra ci furono tante altre vette: Monte Bianco, Grandes Jorasses, cime

dell'Ortles e Lavaredo, vetta Walker, del Piccolo e Gran Zebrù. Affrontò anche arrampicate estive e sciare invernali sulla Marmolada e in Val Gardena.

Il suo sogno era, inizialmente, lasciare gli studi e vendere panini in una baita sulle Alpi, ma un evento cambiò il suo destino. Infatti un giorno, per curiosità, chiese a suo padre se poteva provare a volare con lui su un aereo, visto che non ne aveva mai avuto l'occasione. Si può dire che questo momento sia stato l'inizio di una passione che fu difficile da scoprire, anche perché, come lei stessa ha affermato, i primi voli li fece più che per passione per curiosità e divertimento; solo in seguito si accorse che pilotare un aereo le piaceva.

Il suo istruttore di volo fu suo padre e, come anche lei racconta in diverse interviste, fu il maestro più bravo, ma allo stesso tempo il più severo. Infatti egli, per istruirla al meglio e formarla a gestire ogni imprevisto, la faceva volare coprendole un sensore alla volta (altitudine, velocità, etc.), cosa che rendeva il volo molto più complicato, soprattutto in fase di atterraggio e decollo. Dopo diversi mesi di addestramento, senza il permesso del padre, decise di provare a volare da sola. Come racconta lei stessa, si inventò una scusa (sarebbe dovuta andare a volare con un amico di suo padre) per evitare che si preoccupasse per lei, ma soprattutto per evitare che le impedisse di fare ciò che era destinata realmente a fare. Dalle sue parole apprendiamo come quel volo sia stato fondamentale per la sua carriera. Dopo essere decollata con il suo FL3 nei cieli di Roma, racconta di come fosse una giornata splendida e delle sensazioni indescrivibili che ebbe lassù, con la compagnia eccezionale di un falco che volava proprio sopra al suo velivolo.

Si può dire che questo volo, avvenuto nel 1951, abbia sancito l'inizio della sua brillante carriera come pilota. Negli anni successivi maturò esperienze in diversi settori, fino al momento in cui riuscì a frequentare una serie di corsi per ottenere il brevetto da pilota. Primo fra tutti fu il corso per civili di strumentale basico nella base militare di Alghero nel 1966. A questo primo corso ne seguirono altri, fra cui alcune lezioni con diversi piloti di Alitalia, lezioni di meteorologia, aeronautica, medicina aeronautica, tutte discipline delle quali superò gli esami.

Nel 1967 una compagnia aerea del Nord Italia, la Aeralpi, la assunse e divenne così la prima donna d'Europa non solo ad avere il brevetto di pilota, ma anche a lavorare in una compagnia aerea. Apprendiamo da diverse testimonianze, che il rapporto con i suoi colleghi non fu facile in quel periodo; gli altri piloti, tutti uomini, la guardavano con disprezzo e non la consideravano più di tanto. Nonostante questo, Fiorenza riuscì a dimostrare ancora una volta la sua caparbia e la sua bravura, creando le basi per diventare un idolo per moltissime ragazze.

Aeralpi iniziò ad operare con voli-taxi sulle rotte Venezia-Cortina, Cortina-Milano Linate e Cortina-Bolzano, per poi estendere la propria offerta di voli di linea e charter principalmente in Italia. In questo periodo Fiorenza riuscì a perfezionare il suo volo in montagna, diventando una bravissima pilota e prendendo pure il brevetto di pilota di montagna. Gli aerei impiegati erano canadesi, i *Twin Otter*. La loro portata era di venti persone o 1959 Kg e, come apprendiamo da Fiorenza, molti quando salivano sul velivolo chiedevano di poter cambiare volo nel momento in cui si rendevano conto che la pilota era una donna, mentre altri rimanevano talmente colpiti dall'andamento del viaggio, che alla fine le chiedevano di poter fare la tratta di ritorno con lei.

Nel 1969 venne assunta dalla compagnia aerea Aertirrena ((Aertirrena è stata una compagnia aerea italiana con sede a Firenze. Effettuava servizi di trasporto passeggeri verso destinazioni nazionali, la sua base principale era l'aeroporto di Firenze Peretola. Iniziò l'attività nel 1966, ma

a causa di varie problematiche nel 1975 venne chiusa.)) e divenne la prima Comandante donna in Italia. Anche in questo caso lavorò nell'ambito dei voli taxi di collegamento tra Firenze, Genova e l'Isola d'Elba; solo successivamente, con l'acquisto del trimotore russo YAK 40, il raggio d'azione si estese.

Nel 1980 Fiorenza venne ammessa a un concorso di Alitalia per il DC8, un grosso quadrimotore molto interessante dal punto di vista tecnico e pratico; ma proprio quando la sua carriera stava per avere la svolta più importante di tutte, un bruttissimo incidente d'auto la costrinse ad andare in pensione un paio di anni prima del previsto.

Sulla sua vita privata si sa che incontrò suo marito proprio nell'ambiente dell'aviazione, ma successivamente si separò e non ebbe mai figli.

In un'intervista recente ha dichiarato di essere a terra dal lontano 1985, soprattutto perché odia essere portata su un aereo da passeggero e non da pilota, e che le manca il brivido di salire su un aereo e pilotarlo.

La sua esperienza l'ha convinta a fondare nel 1979 l'Associazione Pilote Italiane, diventata ora Associazione Donne dell'Aria (ADA) della quale fanno parte anche paracadutiste, direttrici di aeroporti e tutte le donne che ruotano nell'ambito dell'aviazione. È, inoltre, vice-presidente della Federazione Pilote Europee e membro delle 99 (un'associazione alla quale appartengono tutte le pilote del mondo), nonché membro ISA (Associazione Internazionale delle Pilote di Linea).

Mentre nell'API si associavano soltanto le donne con brevetto di pilota, con ADA, tutte coloro che occupano varie posizioni nei settori dell'aviazione civile o militare, hanno la possibilità di iscriversi e lavorare per lo scopo dell'Associazione, che è il seguente:

1. affermare e sostenere la presenza delle donne nell'Aviazione nazionale ed internazionale, a tutti i livelli;
2. favorire la conoscenza, la solidarietà e lo scambio di informazioni tra le donne di ogni settore dell'Aviazione, anche promuovendo attività, manifestazioni, seminari, borse di studio;
3. favorire la diffusione della cultura del volo nel Paese;
4. essere di stimolo alle istituzioni da cui dipendono le attività aeronautiche, collaborando con esse mediante idee e progetti, per migliorare la situazione dell'Aviazione civile nel Paese.

Fiorenza De Bernardi ha compiuto 90 anni e ha 7000 ore di volo alle spalle.

** Voce a cura di Federico Mocchiutti e Mattia Nulli O Rinalducci della classe 2GC per il NOE (Nucleo Operativo Enciclopedia) dell'[I.S. Galilei-Luxemburg di Milano](#), con la supervisione della prof.ssa Sara Mastropaolo.*

Fonte: enciclopediadelledonne.it