

L'AEROCROCIERA ATLANTICA ITALIANA¹

Mai fu concepita al Mondo una grande idea senza che avesse i suoi Martiri, mai fu tentata una grande impresa che non avesse i suoi Eroi.

Così la transvolata oceanica, compiuta dalla R. Aeronautica Italiana, ha voluto le sue vittime che, se la drammatizzano, danno anche la misura dello sforzo richiesto per il suo compimento. Io non tesserò di questi cinque Gloriosi Caduti l'Elogio funebre, perchè la Morte che Li colse non è la Morte dalle occhiaie cave, dalle ossa malconnesse, che la nostra umana fantasia ha creato, ma è la Morte bella, giovane, sorridente, che miete soltanto tra le giovinezze più salde e più vigorose. E' la Morte che afferra i combattenti nello slancio dell'attacco e della battaglia, tra il folto delle traiettorie e dei sibili, quando già ogni vita umana sembra sospesa; è la Morte che coglie i più intrepidi navigatori del mare e del cielo, nel delirio degli elementi, al culmine dello sforzo e del valore, donando Loro — come dimora eterna — il Cielo sempre azzurro degli Eroi!

Mi sia però concesso di ricordarLi, con stile fascista, facendone virtualmente l'appello, e rispondendo ad ogni nome «Presente». Rito che simboleggia che il Loro sacrificio ed il Loro spirito sono a noi «presenti», come esempio e guida, e che noi siamo ad Essi «presenti» per seguirLi domani nel sacrificio, se la Patria o una nobile idea lo chiedano!

*

Ad Orbetello è ancora notte. Gli apparecchi si cullano pigri sulla nera superficie dell'acqua, illuminati solo di quando in quando dai proiettori della base che sembrano volerli contare, allorchè i transvolatori oceanici, spiriti inquieti, si portano ai

¹ Conferenza tenuta il 21 febbraio 1931 nella Società «Mattia Corvino».

loro posti. Qualche luce, qualche comando trasmesso col megafono. Poi il silenzio, tra il cielo nero, il mare nero, mentre all'Orizzonte le prime luci violacee annunziano il giorno.

D'un tratto si leva alto pel cielo il rimbombo canoro dei motori. Gli apparecchi del 93° Stormo da Bombardamento marittimo scivolano veloci come entro una trincea di spuma, si innalzano, si compongono in formazione, puntano verso l'Occidente.

Il grande volo — e con esso la prima e più aspra tappa — incomincia. La squadriglia nera, e poi quella bianca, la verde, la rossa, i due apparecchi-officina sorvolano nelle regolari formazioni le Bocche di Bonifacio. Qui, a cielo completamente coperto, lo Stormo è investito da un forte vento di Sud-Est. Man mano che si procede sulla rotta i nuvoloni diventano sempre più minacciosi, il vento soffia con una velocità di 70 Km. all'ora. Raffiche di 110 Km. di velocità infliggono agli apparecchi sbalzi spaventosi. La formazione alata è presa in pieno dal più indemoniato ciclone che possa rovinare sul Golfo di Leone e nella zona delle Baleari, e sul quale certo gli arditi Marinai — che io vedo tra il mio uditorio illustre — possono far fede.

Gli aviatori sono completamente accecati; le eliche, rotando, mordono più acqua che aria, si impegna coi prepotenti elementi una lotta terribile, una lotta che forse nessun volatore isolato ha mai provato. Poichè il procedere oltre in formazione anche allargata, è troppo pericoloso, il generale Balbo ordina il volo isolato. Ciascuno per suo conto, i quattordici apparecchi continuano la rotta, impennandosi, rullando, beccheggiando, balzando di quota in quota, tra gli elementi della natura scatenati nella loro più selvaggia violenza tra cielo e mare, in un uragano che trasforma la superficie del mare in un gorgo di vortici giganteschi, l'aria in un carosello di venti violentissimi. In simile situazione non è neanche possibile un tentativo di ammaraggio.

Più tardi un breve spazio di visibilità consente un collegamento a vista, e la riunione della formazione in due distinti gruppi. Alla testa di uno è l'apparecchio di Italo Balbo, alla testa dell'altro è il Capo di S. M. generale Valle.

Giunti sulla Baia di Campo, dal primo gruppo si scorgono due apparecchi alla fonda. Si ritiene trattarsi di due idrovolanti delle squadriglie, e Balbo ordina di ammarare. L'ammarraggio viene eseguito in modo perfetto, come se si navigasse in assoluta calma, e ad esso tengono dietro due ore di ostinata fatica per mettere al sicuro le macchine.

Il secondo gruppo riesce più a Sud a vincere il ciclone ed a raggiungere Cartagena. Vi si annuncia un vento di 70 Km., ma si ammara regolarmente.

La prima tappa è chiusa ; i primi milleduecento chilometri sono superati con un volo e due ammaraggi effettuati in condizioni che bastano di per sè a segnare la classe degli equipaggi, del materiale, degli strumenti di bordo. Il tutto era così collaudato per le fatiche anche forse più aspre, che ancora si dovevano affrontare.

Il 21 dicembre le quattro squadriglie ripartono dallo stagno di Los Alcazares, presso Cartagena, e, attraverso piogge violente e raffiche di vento, raggiungono l'Atlantico. Gli 800 chilometri della seconda tappa fino a Kenitra — nel Marocco francese — sono superati in cinque ore di volo.

La terza tappa, di circa 1600 Km., la più lunga dopo quella della traversata oceanica, si effettua il 23 dicembre. Dopo il decollo a pieno carico sulle impetuose acque del fiume Sebu, la formazione sorvola, al largo, Casablanca, e la baia di Agadir, ben nota nella storia e politica recente per la manifestazione del luglio 1911. Fra la costa africana e le Canarie lascia dietro di sè la zona particolarmente nefasta a recenti atterraggi forzati. Qui lo Stormo ardimentoso incontra le prime avvisaglie dei tropici : le nuvole di sabbia, inatteso ed impreveduto ostacolo, che supera con l'aggiramento. Raggiunge così Villa Cisneros nel possedimento spagnolo di Rio de Oro.

Bolama, nella Guinea Portoghese (altri 1500 Km. da Villa Cisneros) segna il limite della quarta tappa che viene conseguito con la marcia disturbata da piovvaschi e nuvole di sabbia calda e soffocante. Il giorno di Natale, in un commovente arrivo, tra le festose salve della nostra Divisione Navale che batte l'insegna dell'ammiraglio Bucci, e che attende a quella collaborazione aerea e marittima che costituisce uno tra gli elementi organizzativi dell'impresa assai interessanti, si chiude la prima parte della Crociera.

Nella Baia di Bolama gli equipaggi lavorano con lena cosciente per rimettere gli idrovolanti in condizione di affrontare la grande transvolata, dall'una all'altra sponda dell'Oceano, riducendo ogni carico che non sia : — benzina — olio — acqua —, al minimo assolutamente indispensabile. Persino il battello di salvataggio viene eliminato. Restano gli indispensabili strumenti di volo ed una unica ancora galleggiante per diminuire la deriva

in caso di ammaraggio forzato. In sostanza, rimangono gli apparecchi nudi, con un carico di carburante sufficiente per venti ore di volo. Tutto il resto doveva considerarsi superfluo. L'ordine era: «O con gli apparecchi o nulla».

La partenza, fissata per il giorno 3 gennaio, dovette essere rinviata per le condizioni atmosferiche decisamente avverse. Nella notte dal 4 al 5 gennaio la situazione, per quanto migliorata, continuava ad essere, ciò malgrado, ben diversa da quella desiderata.

Il Ministro dell'Aria, gen. Balbo, decise tuttavia di partire nella notte sul 5 gennaio. È noto che gli apparecchi destinati alla traversata oceanica dovevano essere dodici, ma Balbo si vide con intima soddisfazione costretto a cedere d'innanzi alle insistenti preghiere degli equipaggi dei due apparecchi-officina, cui non reggeva il cuore di essere giunti alla soglia dell'Atlantico senza affrontarlo con gli altri compagni. Ed anche questi due idrovolanti, pertanto, si aggiunsero alla alata coorte.

Gli aviatori della Squadra atlantica, uomini di ferro e di una dedizione assoluta alla causa dell'ala italiana, e non soltanto di quella italiana, devono avere per certo sentito in quegli istanti decisivi a Bolama tutta la gravità dell'ora e l'ansia del rischio, in un decollo che, in notte fosca, a pienissimo carico, anzi, per essere esatti, con ingente sovraccarico di carburante, si presentava così difficile da bastare, invero, un semplice attimo per perdersi.

Ci descrivono il mare come una macchia scura; la terra una macchia nerissima, che quasi con la prima si confonde e contro la quale proprio, per ragione del vento, deve dirigersi la fremente rapidissima corsa iniziale che serve a decollare. Alle ore 1,29, al levarsi del razzo verde che segna l'ordine della partenza, i motori fanno risuonare il loro alto canto, i cuori sono tesi a sorprendere il momento in cui l'apparecchio avrà assunto sufficiente velocità e l'equilibrio necessario per sollevarsi, e la partenza dei quattordici apparecchi lanciati verso l'ignoto si verifica, solenne.

Se due apparecchi non reggono, e, come è noto, l'uno di essi per inevitabile perdita di velocità è costretto ad ammarare, mentre l'altro per un corto circuito si incendia, gli altri dodici apparecchi si innalzano fiduciosi e superbi, portando con loro il palpito di cinquanta cuori, non secondi a quello del Grande Italiano che, agli albori dell'Epoca Moderna, aveva additato all'Europa le vie del Nuovo Mondo.

In breve gli audaci sono sospesi tra cielo e acqua, sul vasto

mare, nell'immenso cielo, nell'infinito silenzio dello spazio. Momento eroico di accettazione e di pacificazione, in cui l'anima è quasi agguagliata agli elementi, notturna e stellata, il cuore attraversato da una gioia melodiosa, come per creare il poema della grande avventura. L'orecchio è teso al rombo del motore, il solo compagno cui è legata la riuscita dell'impresa, mentre solo il ticchettio della radio dà un segno della vita e del Mondo.

Navigazione altamente poetica e nello stesso tempo navigazione scientifica, marittima ed aerea, che si protrarrà per diciotto lunghissime ore ininterrotte di faticosa tensione, nelle più svariate condizioni e situazioni geografiche e metereologiche.

Le prime ore del volo, che già sono di per sè stesse le più difficili, perchè navigando a pieno carico un lieve inavvertito sbandamento, con conseguente perdita di velocità, può significare l'inabissamento nel mare, furono rese anche più aspre dalle sfavorevoli condizioni atmosferiche. Nessuna visibilità nella notte fosca, nel cielo ricoperto di nuvole. Neanche si riusciva ad indovinare la superficie marina; solo i fanali di via segnavano le posizioni rispettive degli apparecchi.

Si navigò quindi in queste ore della notte fidando solo sulla sensibilità degli uomini e degli strumenti di bordo. Dalle navi venne eseguito qualche rilievo goniometrico, ma poichè le navi stesse, per le condizioni del cielo, non potevano «fare il punto», i rilievi non potevano essere esatti.

Poi venne il giorno e a tratti apparve nei rapidi squarci il cielo sereno. Avanzando sempre così tra foschia, sereno, piovoschi, venne avvistata come un semplice punto, a poco a poco ingrandentesi nella distesa immensa di acqua e cielo infiniti, la cupa roccia dell'Isola di San Fernando di Noronha. Lo Stormo vi punta sopra, la raggiunge, la sorpassa, supera rapidamente gli ultimi quattrocento chilometri.

Lo Stormo glorioso, che aveva volato per diciotto lunghe ore, in aspra fatica, accresciuta dalla pena e dalla difficoltà di mantenere la formazione regolare, si presentava compatto a Porto Natal, dove milioni di cuori, materialmente o spiritualmente presenti, l'attendevano in ansia, in giubilo, in ferezza.

D'un balzo — un balzo di tremila chilometri — Africa ed America erano state collegate fra di loro col più lungo ed ardito volo di massa che sia stato tentato sino ad oggi. Alla testa dell'alato Stormo, per certo, lo spirito di Cristoforo Colombo era ritornato in America per le vie del cielo.

Il percorso Porto Natal-Baia segna la penultima tappa di 1000 Km.

Da Baia lo stormo riparte il 15 gennaio per superare gli ultimi 1400 Km. che ancora lo separano dalla Capitale del Brasile.

Nelle folle raccolte in ogni luogo abitato della costa, nel cuore degli equipaggi, nella brillante navigazione dei nostri incrociatori leggeri, l'ultimo volo ha ormai l'aspetto di una marcia trionfale.

A Rio, Italiani e Brasiliani, uniti in fraterno entusiasmo, attendono commossi i transvolatori, araldi di amore e di fratellanza dell'Italia lontana.

Così tra l'azzurro del cielo e del mare, nel fulgido splendore di Rio de Janeiro, mentre il cannone tuona salutante e gli snelli incrociatori dell'ammiraglio Bucci — compagni di fede e di fatica — filano, bandiera al vento, veloci ai loro posti, il grande volo di cicogne, col valorosissimo generale al vertice dello stupendo cuneo, piomba in cerchio sulla baia divina e a capofitto discende sul mare nel delirio di una folla grandiosa inneggiante e commossa.

La leggendaria crociera si chiude in un degnissimo quadro di sublime bellezza e di forza.

*

Se l'impresa di Italo Balbo avesse voluto essere e fosse stata uno splendido raid sportivo, se avesse voluto essere e fosse stata una delle — non numerose in vero — traversate oceaniche verificatesi fino ad oggi, e di cui non poche compiute da aviatori italiani, potrei finire qui la mia conferenza.

Ma la transvolata di cui io Vi ho parlato si differenzia nettamente, e noi vogliamo che nettamente si differenzi da quelle che l'hanno preceduta.

Non si tratta più dell'apparecchio isolato, non è più il singolo aviatore, eroico, sì, ma sempre un poco forse paragonabile al «pazzo volante» della popolare leggenda, che si lancia nella oscura notte oceanica verso l'Oriente o verso l'Occidente per raggiungere comunque, ed in un punto qualsiasi, esausto di muscoli e nel cervello, la sponda del Continente opposto, e la gloria, molto confidando nel caso e spavalidamente sfidando il destino. Non si tratta più di un atto temerario che aspetti in gran parte la soluzione vittoriosa dalla casuale favorevole combinazione di tutti gli elementi. Ci inchiniamo sempre riverenti din-

nanzi a tali pur benemeriti precursori, ma non possiamo fare a meno di porre in rilievo come qui si tratta invece di una impresa in massa, studiata, preparata, condotta scientificamente, attuata in collaborazione con le Forze Armate marittime, con tutto il peso di un cimento ufficialmente tentato sotto il nome ufficiale dell'Aeronautica militare di una Grande Potenza, in cospetto all'esame, al giudizio, alla critica di tutti gli ingegneri, i tecnici, i costruttori, in cospetto di tutta la stampa, di tutte le Aeronautiche militari e civili, in una parola, in cospetto di tutto il Mondo.

E' un cimento contro il quale non ci si lancia se non con tutto il senso della responsabilità assunta d'altra parte nei riguardi del proprio Paese, è un'impresa che non si tenta se non con tutta la sicura coscienza della serietà della propria preparazione, della propria forza, del valore e della capacità di cui si dispone.

I profeti da strapazzo avevano, invero, in sordina, dichiarato l'impresa utopistica, a voce più alta avevano formulato il benevolo pronostico dell'arrivo di due o tre apparecchi su dodici partenti e si erano poi affrettati, dopo la prima aspra tappa, ad annunciare l'insuccesso. Sua Eccellenza Balbo, per contro, aveva dichiarato partendo che avrebbe considerato conseguito il successo se la metà degli apparecchi fosse giunta alla meta.

Il bilancio ci dice che di quattordici apparecchi: uno è andato perduto, uno è rimasto a Bolama, uno ha dovuto ammarare in Atlantico senza poter proseguire, ma ben undici, su quattordici partenti, sono arrivati a Rio de Janeiro in perfetto ordine, come se rientrassero da una modesta esercitazione sul campo o da un breve volo di prova, ed avevano compiuto — ed in quali condizioni — più di 10,000 chilometri di rotta. Che se anche la crociera avesse dovuto arrestarsi a Bolama l'impresa avrebbe sempre avuto un successo, perchè non si era ancora mai tentato un volo in massa di lunghezza pari a queste tappe della crociera atlantica italiana.

Inoltre non si tratta solo di un volo di insieme sul più lungo e più difficile percorso che sia mai stato tentato, ma si tratta essenzialmente di navigazione aerea compiuta in termini e forme già molto vicini, se non del tutto simili, a quelli dei regolari servizi marittimi. Si tratta di partire da una località determinata per raggiungerne un'altra determinata, a tremila chilometri di distanza, navigando senza punti di riferimento. Nè basta accontentarsi della già di per sè stessa complicata navigazione piana che si serve dell'angolo di rotta, tenendo conto della velocità, dei chilometri

percorsi, e delle deviazioni dovute al vento, calcolate approssimativamente. In una transvolata come l'attuale era giuocoforza navigare ricorrendo al rilievo del punto astronomico; vale a dire occorreva lavorare nelle assai difficili condizioni in cui si trova un aeromobile, impiegando oltre la bussola, il sestante, il cronometro, le effemeridi astronomiche, le tabelle pei calcoli relativi, poi i portolani, rapportatori, squadre, compassi, ecc.

E si noti: non è un gruppo di apparecchi che segue quello del Capo incaricato di trovare la rotta verso la meta. Ognuno naviga, bensì seguendo il Capo, ma indipendentemente da esso, e il volo si fonde in una splendida disciplina d'assieme. Così l'apparecchio del generale Valle, partito con un'ora di ritardo, compie quasi tutta la transvolata oceanica da solo, proteso in un fantastico inseguimento, e, raggiunto regolarmente lo Stormo nei pressi della costa americana, riprende il suo posto nella formazione.

Un apparecchio che in pieno Oceano non può proseguire e non ha altra via da tentare che quella dell'ammarraggio, radiotelegrafa al generale Balbo domandandone la preventiva autorizzazione. Ottenutala, ammara, lancia l'S. O. S., dando la sua posizione, perchè uno degli esploratori di scorta possa accorrere in soccorso.

Da un altro apparecchio, al quale si è verificato un piccolo guasto non riparabile in volo, si richiede l'autorizzazione di ammarare ed effettuare la necessaria riparazione, e l'ammarraggio avviene solo dopo che il Comandante ha risposto: «Autorizzo, fate presto».

Non solo il Comandante è sempre informato della navigazione delle sue unità, non solo durante il volo fantastico egli segnala a Roma ed al Mondo la sua situazione, ma in momenti di calma le radio dei differenti apparecchi riescono persino a scherzare tra di loro.

Navigazione dunque perfettamente ispirata alle norme marittime ed aeronautiche insieme, sicura, serena, tranquilla, anche nelle peggiori condizioni. Non sembra di trovarsi nel compimento della più audace impresa: sembra una squadra navale uscita in mare dal suo porto-base, per una giornata di consueto esercizio di evoluzioni!

È per tutto ciò che la portata di questo volo è prima e sola, finora, negli annali aeronautici; è per questo che anche i cortei, graditissimi riconoscimenti e consensi che con unanime con-

cordia ci sono pervenuti dall'Estero, avvertono che Porto Natal non segna solo una tappa nel cammino dell'Aeronautica italiana, ma una bella, una grande tappa nel cammino della storia dell'Aviazione del Mondo, e che in avvenire essa sarà certamente chiamata a significare il trapasso dal periodo dei precursori della navigazione aerea atlantica a quella dei risultati pratici.

Per unanime riconoscimento dunque, conquista scientifica, storica e morale di indiscusso valore mondiale, e che ci dà tanta maggiore legittima soddisfazione in quanto, nella nobile gara, che l'Umanità innalza, con tutto ciò che è progresso: italiani di ideazione e costruzione gli apparecchi usciti dalle Officine S. I. A. I. di Sesto Calende; italiani i motori fabbricati dalla ben nota Casa Fiat; italiane tutte le installazioni elettriche prodotte dalla Ditta Marelli; italiano il tipo di radio — voce, guida, richiamo — studiato dalla Direzione Superiore degli Studi ed Esperienze; italiane tutte le installazioni di bordo; italiani soprattutto — permettete che lo diciamo con orgogliosa gratitudine ai Camerati che l'hanno compiuta — gli uomini ed i cuori.

Non mi diffonderò a fornire dati tecnici sui materiali, sia per non appesantire la mia conferenza, sia perchè in sostanza essi non costituiscono una novità od un segreto.

Gli apparecchi infatti sono apparecchi di serie, i normali «Savoia Marchetti — S. 55», da tempo regolamentari nella R. Aeronautica italiana; gli stessi che effettuarono due anni fa e lo scorso anno, le crociere nel Mediterraneo Occidentale ed in quello Orientale. Pel volo transoceanico si sono apportate ad essi alcune semplici modificazioni negli scafi e nelle installazioni, senza però variane le caratteristiche di ingombro (apertura massima di ala m. 24, lunghezza totale m. 16, altezza m. 5, superficie portante m. quadr. 93).

I due motori di cui l'apparecchio è stato munito sono essi pure regolamentari nei nostri apparecchi da ricognizione terrestre, vale a dire motori Fiat A/22, dotati di riduttore, della potenza complessiva di 1120 HP. — Il motore anteriore è con elica a due pale, quello posteriore agisce su di un'elica a quattro pale.

I motori sono appositamente schermati per proteggere magneti, candele, ecc. da induzioni elettriche esterne, dovute al funzionamento della radio o ad altre cause.

La stazione radio serve per radiotelegrafia e radiotelefonìa su qualsiasi lunghezza d'onda.

L'idrovolante «S. 55 — Atlantico» completo pesa circa 5000

Kg., porta 4060 Kg. di carburante, riserve d'olio e d'acqua; con l'equipaggio ha un peso totale di circa 10,000 Kg.

A pieno carico ha una velocità di 170 Km./ora, con carico ridotto arriva fino a 220 Km. Velocità di crociera (cioè velocità massima con minimo consumo di benzina) da 160—180 Km.; autonomia a pieno carico 3500 Km.

*

Mi sono già sentito più volte domandare, e mi si domanderà forse anche ora, quali scopi si è proposta l'Aeronautica italiana e quali di essi sono stati raggiunti. Dirò subito che gli scopi propostisi sono stati tutti raggiunti e per quanto molti di essi risultino già dalla mia precedente esposizione, non sarà forse inutile ch'io cerchi di riassumerli in base a quattro ordini di fattori: commerciali, morali, tecnici e militari.

Scopi commerciali — E' già noto che la nostra industria aeronautica ha raggiunto un notevole grado di perfezione ed una forte capacità di produzione. Senza che io mi diffonda a trattare della questione dell'industria aeronautica in generale, sarà facile ad ognuno rendersi conto come quella italiana abbia bisogno e cerchi di conquistare, di fronte alla concorrenza internazionale, ed in una cavalleresca competizione con questa, anche dei mercati esterni atti a completare le possibilità di collocamento che le offre l'interno.

E con questa nuova affermazione, indiscutibilmente, l'industria aeronautica italiana, ancora una volta, ha potuto attirare su di sè quella parte che ad assai buon diritto le spetta, dell'attenzione del Mondo.

L'America latina poi — ed il Brasile in specie, con le sue enormi estensioni e con le sue vaste necessità di rapide comunicazioni — sono ottimi territori per lo sfruttamento e per l'impiego degli aeroplani ed in particolare degli idroscivolanti.

Poichè infine con lo sviluppo preso dall'aviazione nel giro di pochi anni non vi è dubbio che le vie dell'aria saranno le vie dell'avvenire, è necessario lavorare onde non arrivare ultimi su queste rotte delle quale già cominciano a piantarsi le pietre miliari.

In altre parole, è necessario non ripetere gli errori commessi in passato per le vie del traffico marittimo. Quando queste erano limitate al Mediterraneo, le flotte delle nostre Repubbliche erano

le più agguerrite del Mondo. E' da esse che sorsero allora i grandi navigatori italiani, i quali non solo aprirono nuove e più ampie vie alle Marine del Mondo, ma consentirono alle Potenze europee di costituire i loro vasti domini coloniali. Poichè a sostenere le attività e genialità individuali mancava in quel travagliato periodo storico un nucleo nazionale unito e compatto, l'Italia nulla ebbe per sè. Le ali italiane sono ora invece presenti su tutte le rotte aeree mondiali, non esponenti di una volontà singola e sporadica, non isolate e spaurite al servizio altrui, ma espressione dell'energia di tutto un popolo e della sua volontà di vivere e di espandersi pacificamente nelle sue relazioni con gli altri Paesi e coi diversi popoli del globo.

Scopi morali — Nell'America Latina, e nel Brasile più in particolare, gli Italiani si contano a milioni. Si è voluto far sentire ad essi, non dimentichi della Patria lontana, attraverso al rombo dei motori, la voce possente dell'Italia che li segue, li vuole degni della grande rinascita, che cerca di ridurre anche materialmente lo spazio che da loro la separa.

Scopo morale pienamente raggiunto, come hanno dimostrato il commosso entusiasmo degli Italiani d'America, le fraterne indimenticabili accoglienze del Governo, delle autorità e del popolo brasiliani, nonchè l'universale riconoscimento della stampa, la quale non ha mancato di mettere in evidenza che il Fascismo ha saputo anche addestrare gli animi degli Italiani a quelle virtù d'ordine e di disciplina che sembravano esulare dal caldo temperamento latino.

Scopi tecnici — Si voleva sperimentare se un aeroplano fosse in grado di poter navigare come una piccola nave in modo tecnicamente perfetto. Anche questo scopo è stato raggiunto in quanto «il più pesante dell'aria» ha dimostrato non solo di essere idoneo a trasporti collettivi di lunga portata, ma di possedere ormai una vera indipendenza d'azione, a pieno carico, in condizioni atmosferiche ostili, sullo stesso vastissimo Oceano. Si è quindi potuto provare che la conquista dello spazio da parte degli aeroplani è un fatto positivo e con esso è provata del pari la possibilità di superare le più forti distanze oceaniche con linee commerciali normali.

L'Aeronautica italiana poi può mettere a disposizione di tutti i tecnici le sue esperienze in fatto di comportamento di apparecchi, di motori, di radio, strumenti di bordo, attrezzatura marinara. Può infine indicare nomi di località sinora pressochè oscure,

come quella di Bolama, destinate a diventare probabilmente, in un prossimo avvenire, importanti basi aeree mondiali di transito.

Scopi militari — Nessuno voglia impressionarsi a questa parola, che può sembrare arrischiato pronunciare proprio in pieno periodo di idilliache conferenze sul disarmo. E' ben lungi da noi, come dalla mentalità di ogni popolo civile, l'idea della guerra. Non vogliamo però neanche usare la finzione diplomatica di dichiarare che la nostra aviazione è preparata per soli scopi difensivi. D'altra parte nè questa nè le precedenti imprese effettuate dall'Aeronautica italiana vogliono o possono offendere nessuno, poichè, non si può e non si deve vedere in esse nulla di più delle consuete crociere e dei normali viaggi di istruzione, che le più potenti flotte navali della varie Marine effettuano da secoli, senza, certo, alcuna minaccia alla pace!

L'attuale crociera, senza dubbio eccezionale, si proponeva però alcuni particolari scopi militari di studio, e primo tra essi quello dell'addestramento della massa. E' questo un principio che domina non solo le direttive di S. E. Balbo, ma tutte le direttive riguardanti le istruzioni militari in genere, in quanto non si vuole creare dei campioni, ma si intende di avere una massa perfettamente istruita. Perciò furono 61 gli apparecchi che percorsero il Mediterraneo occidentale; fu una squadriglia di 12 apparecchi che effettuò il tragitto Roma—Londra—Berlino—Roma; fu uno Stormo di 35 idrovolanti che incrociò sui Mari di Levante; furono Stormi e Gruppi che si esibirono a Roma nella «Giornata dell'Ala»; fu una squadriglia di 12 apparecchi che recentemente impressionò la Vostra simpatica Capitale e quelle dei Paesi Balcanici, in perfette acrobazie d'insieme.

Altro scopo militare era quello di esaminare che cosa potesse dare la cooperazione di squadre aeree con flottiglie di navi leggere. Si è ancora provato che mentre la presenza di navi dà al mezzo aereo una maggiore sicurezza e può agevolare spostamenti e rifornimenti, l'apparecchio volante centuplica la facoltà di scoperta delle navi, ed aggiunge alle potenti armi di queste altri mezzi di combattimento non meno potenti.

Non solo il sistema che questa volta ha avuto carattere sperimentale potrà diventare regola, ma già si vuole da qualcuno che dal raid atlantico traspaja una possibilità di rivoluzione in fatto di cooperazione tra le forze armate aeree e marittime. Un geniale studioso della guerra marittima, l'ammiraglio Bravetta, arriva infatti a prospettare l'ipotesi che in avvenire la Marina possa

addirittura diventare un'arma ausiliaria rispetto all'Aviazione. Ipotesi che non si può ancora completamente abbracciare, ma che è comunque interessante e non del tutto avventata.

Anche militarmente importante è stato il rimorchio di un apparecchio per 1400 Km. di Oceano.

La crociera infine ci ha consentito di constatare non solo quale grado d'istruzione e di allenamento sia stato raggiunto dal personale, ma anche quale grado di perfezione sia stato ottenuto nella cooperazione delle forze armate della Nazione, cooperazione che è esponente di potenza.

*

Mi accorgo di essere giunto alla fine senza avere indicato, o quasi, i nomi degli uomini, nomi che pure identificano individui, tempre, volontà, valori.

Italo Balbo, il vigoroso quadrumviro, il giovane Ministro dell'Aeronautica, che ha voluto, studiato, preparato, condotto a termine l'impresa affrontandone personalmente tutti i rischi; il freddo e costante Capo di S. M. gen. Valle; l'istruttore, il collaudatore, quasi, della transvolata, ten. colonn. Maddalena; il maggiore Longo Ma i nomi non importano: è personale dell'Aeronautica italiana. E poichè è massa, non trovate in essa i nomi degli Assi che l'Aeronautica avrebbe potuto mettere numerosi in linea. Nomi nuovi? Neppure. Sono semplicemente uomini — con speciale addestramento se volete — tratti comunque dalla forza aerea, volontari al cento per cento, perchè tutto il personale dell'Aeronautica sarebbe stato in grado di seguire: cuore, volontà, energia, il suo Capo nello stesso tenace sforzo, nella stessa grandiosa impresa.

*

Quando tempo fa i più illustri personaggi viventi furono invitati a indicare il verso di Dante che sembrasse loro più particolarmente espressivo, Benito Mussolini, il Duce della Nuova Italia, prescelse fra tutti quello mirabile del Canto di Ulisse:

«Dei remi facemmo ale al folle volo».

Per quanto il concetto contenuto nel verso fosse riferito dal Duce a più vasta idea, sentiva Egli in quel potente endecasillabo tutta l'ansia delle imprese lontane, la passione del rischio, e la speranza di scoperte meravigliose, fuse nel concetto e quasi nel senso del volo?

Gli Ulissidi modernissimi, — che nel nome venerato di S. M. il Re Vittorio Emanuele III, ispirati dal soffio fattivamente animatore del Capo del Suo Governo, guidati in persona da Italo Balbo, sono andati in un prodigioso volo compatto a varcare l'Oceano — non si servono oggi più del remo, e il loro transvolare non è più folle, ma scientifico, meccanico, eppure egualmente pieno di romanticismo; purtuttavia Mussolini ha ben compreso il volere eroico dell'Italia rinnovata, volere eroico che, secondo le stesse parole del Suo recente Messaggio agli Americani, non si esplica in imprese belliche, ma essenzialmente là dove sia un rischio da affrontare, una fatica da durare, una nuova bellezza da raggiungere.

E mentre tutto il Mondo si dibatte in una fase di depressione economica, mentre i Governi lottano penosamente contro la disoccupazione e la crisi sociale, questo gesto per cui l'Italia fascista — distolti per un momento gli occhi dai registri grigi di cifre — manda a volare sull'Oceano le squadriglie dai tre colori, precedute dalla squadriglia nera come i suoi gagliardetti, racchiude in sè poesia e politica e forza e umanità e progresso.

Da ultimo, modesto tramite la mia persona, sia oggi consentito agli Aviatori Italiani di inviare un fraterno saluto italico a tutti coloro che nobilmente si innalzano dai cieli di ogni Paese, per conquistarne le vie sempre più vaste; mi sia anche concesso di esprimere all'Altezza Vostra Serenissima, alle Loro Altezze Reali, agli Eminentissimi rappresentanti dell'Ungheria e degli Stati Esteri qui convenuti, il più cordiale ringraziamento dei volatori e dell'Aeronautica tutta del mio Paese, per avere voluto, benignamente ascoltandomi, tributare loro ancora un consenso che essa ascrive, nei suoi fasti, a specialissimo onore.

Ten. Col. Giovanni Oxilia.